



LOMT

Jaargang 19 - Nr. 1
juni 2021

Nieuwsbrief



UIT HET ARCHIEF

TELEGRAM						
(a) AANGENOMEN TE (b) ONTVANGEN TE		TELEGRAM NUMMER	AANTAL WOORDEN	DATUM EN TIJD VAN (a) AANNEMING, (b) ONTVANGST	DIENT- BIJVOEGSELS	OPGENOMEN DOOR
a	<i>Heer Haag</i>	<i>178037</i>	<i>20/17</i>	a <i>22/6</i> 19 <i>66</i> <i>16.39</i>	<i>inakt</i>	<i>[Signature]</i>
b	<i>DE COCKSDORP (TEXEL)</i>			b <i>1966</i> <i>17.43</i>	<i>gewijzigd</i>	
<i>A.O. 22017 22/6 1966 voor verleende hulp tijdens onderzoek Luchtvaartongeval P-181 zeggen wij u hartelijk dank Commando Tactische Luchtstrijdkrachten 31540.</i>						
NOTA		Voor navragen omtrent vermeende verminkingen wende men zich tot het telegraafkantoor. De kosten van rechtstreeks tussen afzender en geadresseerde gewisselde rectificatitelegrammen worden niet terugbetaald.				NADruk IS VERBODEN

T 17* (240.000 - VI - 65) - L 1847 (5073900 - 7720)

Bedanktelegram van de Commandant Tactische Luchtstrijdkrachten aan toenmalig havenmeester Joop de Bruijn, voor verleende hulp in verband met de crash ten oosten van hoeve "De Wamberg" van de F-84F Thunderstreak P-181 op 24 mei 1966.

INHOUDSOPGAVE

Een vliegtuig op Texel en de geschiedenis van de Nederlandse radio....	5
Het logboek	8
Paspoort en slagroom	8
Anton Adriaan Mussert	9
Spitten voor de vijand	10

Voorpagina:

Resten van een bunker van W.N. 17 H. op het strand bij de Slufter.

[Foto: Archief Texelse Courant]

Bij het samenstellen van deze publicatie is de grootste zorg besteed aan de juistheid van de opgenomen informatie. De samensteller/redacteuren en het Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel kunnen echter niet verantwoordelijk worden gehouden voor enige onjuist verstrekte informatie via deze nieuwsbrief.

Voorzitter:

- Ben Daalder

Secretaris:

- Maarten Mulder

Penningmeester:

- Jan van Schie

Overige bestuursleden:

- Kees Groenewoud

Nieuwsbrief redacteuren:

Ben Gieze

Jan Nieuwenhuis

Peter F.A. van de Noort

Henk van Rooyen

Samenstelling/vormgeving:

Jan Nieuwenhuis

Museum adres:

Texel International Airport

Postweg 126

1795 JS De Cocksdorp

Tel. 0222-311689

Internet: www.lomt.nl

E-mail: info@lomt.nl

Twitter: [LOMTexel](https://twitter.com/LOMTexel)

Facebook: [museumLOMT](https://www.facebook.com/museumLOMT)



Voorwoord

Voor u ligt weer een verse nieuwsbrief en het is best wel bijzonder om op dit moment een voorwoord te schrijven... Ons museum is na anderhalf jaar eindelijk weer open! De oorzaak van de lange sluiting mag als bekend worden verondersteld en het is iets waar de hele wereld last van heeft; De corona epidemie heeft overduidelijk haar sporen nagelaten.

Omdat onze groep van vrijwilligers qua leeftijd in de hoogste risico groep zit, vereiste dat de afgelopen tijd een zorgvuldige besluitvorming. Maar, gelukkig gaat het nu een stuk beter en iedereen doet zijn best de draad weer op te pakken.

Dat is echter na zo'n lange tijd wel moeilijk en een aantal vrijwilligers heeft dan ook, met voor hen motiverende redenen, moeten afhaken. Daarmee is het bemensen van de balie wel een puzzel geworden en alle hoop is nu gevestigd op de aanmelding van een aantal nieuwe vrijwilligers; zonder vrijwilligers zijn wij nergens.

De aangekochte bunker staat ook klaar om ook open te gaan en alles ziet er netjes uit, maar helaas zijn er enkele problemen met de audio tour, een high tech installatie (gemaakt in Duitsland) die de bezoeker rondleid door de bunker. Het systeem neemt u mee naar een gedeelte van opstand van de Georgiërs aan het eind van de oorlog. Door aanpassingen en het oplossen van enkele problemen in de programmering vergt dit wat meer tijd.

Inmiddels is het museum sinds maandag 14 juni weer open en de bezoekersaantallen zijn ronduit goed te noemen. Er blijkt dus nog steeds veel interesse te zijn in de oorlogsgeschiedenis van het eiland.

Wij hopen dat de pandemie ons allen voorlopig met rust laat en dat wij ongestoord ons dankbare werk kunnen doen.

Voor u allen een warme groet van,

Vrijwilligers en bestuur van het LOMT
Namens deze, Ben Daalder (voorzitter).



Het museum in september 1999, gezien vanuit de cockpit van een Antonov [Foto: Leonie Kooiman]

Een vliegtuig op Texel en de geschiedenis van de Nederlandse radio....

Peter F.A. van de Noort

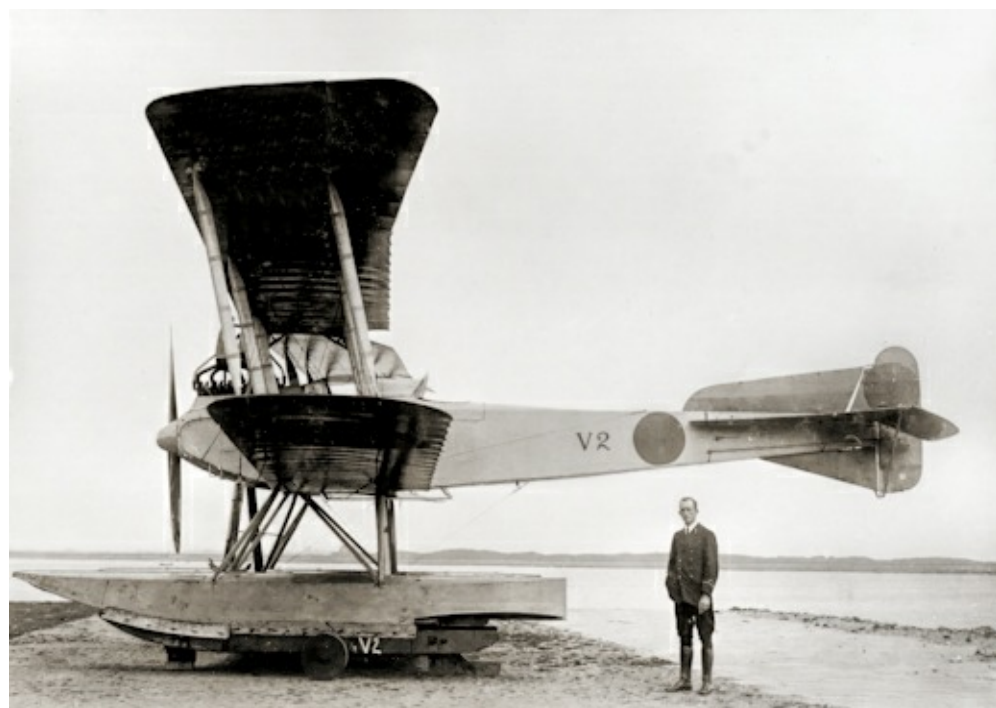


In de ochtend van 6 augustus 1917 maakt een Duits militair watervliegtuig rond zes uur een noodlanding op Texel. Het vliegtuig is al vroeg gestart vanaf het Duitse 'Marine Flugstation Norderneij', maar de bemanning raakt verdwaald. Ongetwijfeld geholpen door de vuurtoren op Texel vindt de piloot weer land en hij is opgelucht als blijkt dat het vliegtuig hier kan landen op een brede sloot. Het Duitse Friedrichshafen FF.33J-watervliegtuig landt op de Roggesloot bij De Cocksdorp, aan de noordzijde van de polder Eierland. Maar zodra de piloot, Flugobermaat Hermann Würz, en zijn navigator Flugmatrose Oswald Reiter beseffen dat ze zijn geland op Texel in neutraal Nederland, proberen ze haastig weer op te stijgen. Dat mislukt.

Twee jaar later gebeurt er iets bijzonders. In november 1919 komt in Nederland de eerste commerciële omroepzender ter wereld in de lucht. Vanuit Den Haag zendt Hanso Schotanus à Steringa Idzerda een radio-uitzending de wereld in, die een dag eerder in de Nieuwe Rotterdamsche Courant wordt aangekondigd. De radio-uitzending begint met de bekende grenadiersmars 'Turf in je ransel'. Tussen de landing van het Duitse watervliegtuig op Texel en deze radio-uitzending is veel gebeurd dat het daglicht vanwege de militaire geheimhouding niet mag zien...

Geïnterneerd

Flugobermaat Würz en zijn navigator Flugmatrose Reiter moeten hun poging om op te stijgen al snel opgeven en worden ingerekend, volgens krantenberichten door de 'militaire kustwacht'. Ze worden samen met hun Friedrichshafen



Friedrichshafen FF-33J '1101' op De Mok.

Hier met de Nederlandse registratie V2, die het toestel kreeg in oktober 1917. [Foto: NIMH]

FF.33J, een watervliegtuig met de Duitse registratie '1101', geïnterneerd. Dat gebeurt in deze oorlogsjaren met alle buitenlandse militairen en militaire goederen wanneer ze binnen onze landsgrenzen worden aangetroffen. Nederland is tenslotte neutraal in de Eerste Wereldoorlog en alles moet worden gedaan om te voorkomen dat de oorlogvoerende landen worden bevoordeeld, bijvoorbeeld doordat soldaten en militair materieel weer aan de oorlogvoerende partijen beschikbaar worden gesteld en daarmee opnieuw beschikbaar komen voor de oorlogvoering.



Militaire geheimen

Alle Nederlandse kranten schrijven over het incident op Texel. Ze melden begin augustus 1917 dat er in het Duitse vliegtuig door Nederlandse militairen een bom en een geweer worden aangetroffen en dat het wa-

tervliegtuig een dag later via de polder De Volharding naar het strand wordt gesleept. Vervolgens – zo schrijven de dagbladen – wordt het watervliegtuig door de postvlet naar het Nieuwediep gesleept. Of dat laatste echt gebeurt, is overigens twijfelachtig. Waarschijnlijk blijft het watervliegtuig op Texel. De militaire autoriteiten kunnen de geïnteresseerde journalisten niet vertellen dat er in deze oorlogsdagen zojuist in de Mokbaai op Texel een nieuw watervliegkamp gereed is gekomen.



Friedrichshafen FF-33L op De Mok [Foto: NIMH]

Twee weken later, op 21 augustus 1917, wordt dit marinevliegkamp De Mok officieel in gebruik genomen. Ook horen de krantenjongens niets over een veel belangrijkere vondst dan het geweer en de bom in het vliegtuig...

Netjes gekocht

De Nederlandse regering betaalt de Duitse regering netjes voor het ingepikte gloednieuwe vliegtuig, dat pas op 21 april 1917, een dikke drie maanden voor z'n landing op Texel, uit de fabriek aan de Bodensee is gerold. De Kaiserliche Marine vraagt 40.000 Rijksmarken voor het vliegtuig, zo'n 23.500 Hollandse guldens, maar komt uiteindelijk met Nederland een prijs overeen van 20.000 guldens. Dat is de prijs voor het vliegtuig en zijn zescilinder Benz Bz.III-motor. Over de verdere uitrusting, waaronder het geweer, de bom en andere bijzonderheden, wordt wijselijk niets beschreven. Je wilt de tegenpartij tenslotte niet wijzer maken dan hij is.

Draadloos telegrafiestation

Een van de belangrijke militaire ontwikkelingen in deze wereldoorlog is de radiozender en -ontvanger. De legers van de oorlogvoerende partijen testen deze nieuwigheid op grote schaal. Ook het Nederlandse leger doet mee met onderzoeken of gesproken taal via een radio overgebracht kan worden, echter zonder veel succes. Het zenden van morsesenen is beperkt wel mogelijk, maar het zenden en ontvangen van een verstaanbaar stemgeluid wil maar niet lukken. En dan vinden de Nederlandse militairen in het Duitse vliegtuig iets bijzonders: een 'Draadloos Telegrafiestation' dat wél werkt, dankzij een gloednieuwe Telefunken EVN94 radiobuis. De Nederlandse legerautoriteiten zijn enthousiast over de vondst! Dit opent nieuwe mogelijkheden voor de oorlogvoering!

Philips nog niet

De militaire autoriteiten peilen de belangstelling voor het kopiëren van de Telefunken EVN94 radiobuis bij de Nederlandse Seintoe-stellen Fabrik



(NSF) [zie foto], maar directeur-eigenaar Gerard Philips ziet helemaal niets in dit product dat alleen geschikt is voor militaire toepassingen. (Het duurt daarna nog een klein jaar, tot in 1918, voordat de Nederlandse radiopionier Hanso Henricus Schotanus á Steringa Idzerda de lampenfabrikant Gerard Philips alsnog overtuigt van de commerciële mogelijkheden van de radiobuis.) Het Nederlandse leger en de marine wachten niet op de weinig enthousiaste NSF. Twee Nederlandse marineofficieren, de luitenants en radiotechnici Stolk en Dubois, gaan vervolgens op 15 november 1917 met de Telefunken-radiobuis naar een andere Nederlandse lampenfabriek: de 'Metaaldradgloeilampenfabriek Holland' in Utrecht. Al binnen enkele dagen slaagt deze lampenfabriek Holland erin om een kopie van de Duitse radiolamp uit de Friedrichshaffen FF.33J te produceren maar aanvankelijk blijkt dat het vacuüm in deze lamp onvoldoende is. Door verbeteringen, waaronder een betere materiaalkeuze, lukt het enkele dagen later om een hoogvacuüm radiolamp te fabriceren. Het Nederlandse leger is opnieuw enthousiast en bestelt direct 26 van deze 'Audion'-radiolampen van de Holland-fabriek.

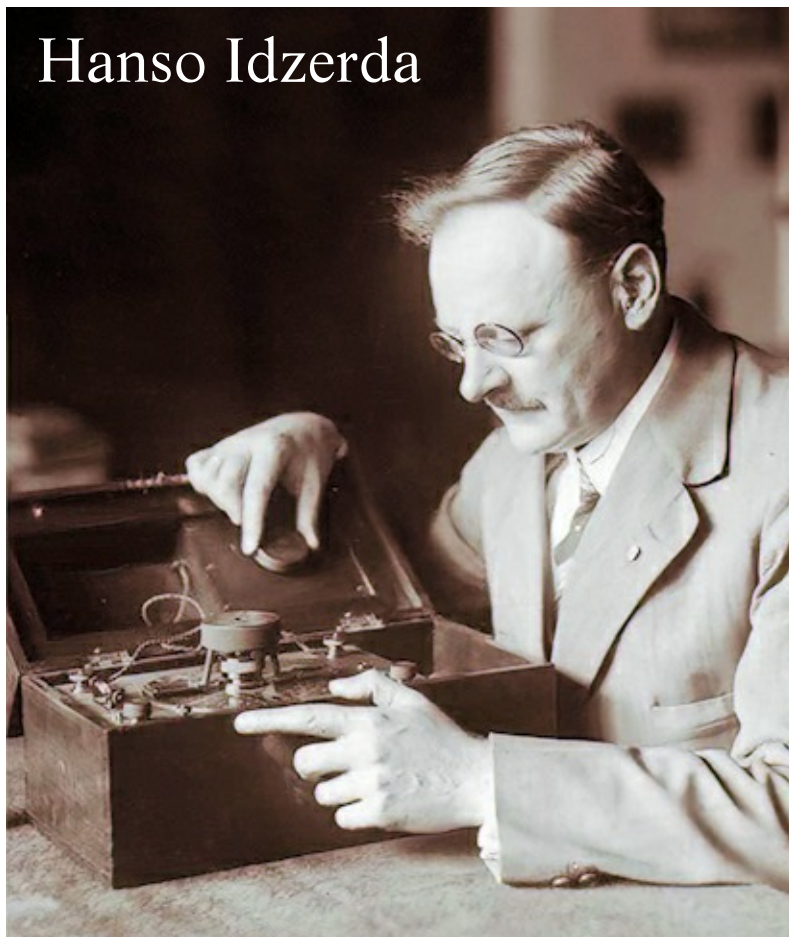
Van Texel naar Eindhoven

Vervolgens probeert ook de Nederlandse omroep pionier Hanso Idzerda enkele exemplaren bij de lampenfabriek Holland te bestellen, maar hij wordt daarbij tegengewerkt door de militaire autoriteiten. Via een omweg kan Idzerda toch gebruik maken van de technologie van de Telefunken EVN94-radiobuis uit het Texelse watervliegtuig en kan hij op 6 november 1919 's werelds eerste commerciële radio-uitzending realiseren. De twee Nederlandse marineofficieren Stolk en Dubois, die zich hadden ontfemd over de Telefunken-radiobuis uit de Texelse Friedrichshafen FF.33J en die op 15 november 1917 met de radiobuis naar de lampenfabriek Holland waren gestapt, nemen in 1918 beiden ontslag van de marine en nemen hun kennis mee naar de Nederlandse Seintoestellen Fabriek (Philips). Deze NSF slaagt er vervolgens in 1919 in om ook een geschikte radiobuis te ontwikkelen: de Ideezet (IDZ), die door 's werelds eerste radio-omroeper Idzerda bij de eerste commerciële omroepzender ter wereld wordt gebruikt. De rest is geschiedenis, zowel van Philips als van Nederland...

Mokbaai

En hoe het afloopt met het vliegtuig dat op Texel landde? De militaire autoriteiten zijn over dit vliegtuig zeker zo enthousiast als over de radiobuis van Telefunken en bestellen na afloop van de Eerste Wereldoorlog in Duitsland 18 exem-

Hanso Idzerda



plaren van een iets aangepaste versie: de Friedrichshafen FF.33L. De meeste van deze watervliegtuigen blijven tot 1925 vliegen vanuit de Texelse Mokbaai.

De 'Texelse' Friedrichshafen FF.33J redt het niet zolang. Na zijn indienststelling bij de Nederlandse marine op 1 oktober 1917 krijgt het watervliegtuig de Nederlandse marineregistratie 'V-2'. Precies twee jaar lang vliegt deze Friedrichshafen V-2 zijn patrouilles vanuit de Mokbaai, totdat het watervliegtuig op 3 oktober 1919 bij een noodlanding zwaar wordt beschadigd.

Pas vele jaren later wordt duidelijk hoe groot de rol van dit 'Texelse' vliegtuig in de Nederlandse radiogeschiedenis is geweest...

Bronnen:

- Algemeen Handelsblad. 7 aug. 1917.
- Dagblad van het Noorden 7 augustus 1917
- De Courant - het Nieuws van den Dag 7 aug. 1917
- De Courant, 7 augustus 1917
- Texelsche Courant 8 augustus 1917
- Diverse dagbladen, Delpher
- De Courant, 9 augustus 1917
- Texelsche Courant, 11 augustus 1917
- Texelsche Courant, 15 augustus 1917
- De Interneringen van vliegtuigen tijdens De Groote Oorlog, Frits Gerdessen en Nico Geldhof
- 70 Jaar Marineluchtvaartdienst, N.Geldhof
- <https://kw.jonkerweb.net/>
- https://nl.wikipedia.org/wiki/Hanso_Idzerda
- <https://nl.wikipedia.org/wiki/Radiolamp>



Friedrichshafen FF-49c met de Nederlandse registratie V4 op De Mok [Foto: Collectie Bob Dros]

Het logboek

Henk van Rooyen

De appel valt niet ver van de boom. Zo vader, zo zoon. Gezegdes die pas opgaan als je kinderen hebt. De wens van een jonge vader is dan ook natuurlijk dat er wat van de genen overspringen op de jonge spruit. Wat mij betreft hoop ik ook dat de luchtvaartbacterie zijn werk doet.

Op 28 oktober 1978 vliegen mijn zwangere vrouw en ik naar Parijs. Een uitje dat nog wel kan als je zes maanden heen bent.

We vliegen met een Boeing 727 van Air France, de F-BPJN. De vlucht brengt ons van Schiphol (EHAM) naar Paris Charles de Gaulle (LFPG).

We hebben een leuk hotelletje in de stad, we kuieren over de Champs Elysées, zitten op een terrasje op het Place du Tertre en bezoeken ook het Musée de l'Air et de l'Espace op de luchthaven Le Bourget. Op 30 oktober vliegen we weer terug, deze keer per KLM en wel met een DC-9, de PH-DNV (zie foto - mei 1978)



Drie maanden later, op 29 januari 1979 wordt onze spruit geboren. Het is een jongen! Als hij al enige tijd in de wieg ligt acht ik het noodzakelijk om een logboek voor hem aan te schaffen. Met sierlijke letters schrijf ik zijn naam voorin en de eerste vluchten: 28-10-'78 van EHAM naar LFPG in 0:46 minuten en op 30-10-'78 van LFPG naar EHAM in 0:48 minuten. Beetje prematuur misschien, maar hij heeft dus al vóór zijn geboorte ruim anderhalf uur gevlogen... (Hoe gek kan je zijn?). Op 25 augustus 1981, hij is dan tweeëneenhalf mag hij tijdens de vakantie op Ameland met ome Arie mee voor een vluchtje. Het is met de PH-SYA een beest van een Piper PA-32RT-300 Lance II. De kleine man komt zittend niet eens boven het raampje uit, maar op kruishoogte, als de riemen los mogen, zit hij op zijn knietjes naar buiten te kijken. Er komen 12 hele minuten bij in zijn logboek. Als hij opgroeit vliegen we wel vaker samen en bezoeken we wel

eens een show in binnen- dan wel buitenland. Maar het echte virus heeft de kop niet opgestoken. Noteert hij in eerste instantie ook driftig zijn vlieguurtjes, later verandert dat hoewel hij veel vliegt. Hij maakt deel uit van de Stichting 'Zienderogen', die er voor zorg draagt dat er in de derde wereld gratis splinternieuwe brillen worden aangemeten voor de allerarmsten. Ik hoor verhalen aan over Tupolevs in Zuid-Ossetië, waarmee haakse bochten kunnen worden gevlogen. "Heb je die in je logboek gezet?" "Nee, pa, ik had wel wat anders aan m'n hoofd." Teleurgesteld? Nee: twee beetjes trots!

Paspoort en slagroom

Henk van Rooyen

Mijn vriend Jan moet uren maken voor zijn volgende brevet. Daar help ik hem bij. Op feesten en partijen ronsel ik passagiers, die het voor hem mogelijk maken om te kunnen blijven vliegen. We hebben al heel wat rondjes om de plaatselijke dorpskerk gevlogen, maar we zijn op zoek naar mensen, die wat méér willen. Een buitenlandse vlucht bijvoorbeeld, die ook op de verlanglijst staat.

Op zaterdag 18 februari 1978 neem ik twee gegadigden mee naar Schiphol-Oost. Van te voren zijn ze gebriefd om in ieder geval hun paspoort mee te nemen, want we gaan de grens over! We ontmoeten Jan bij hangar 7 en trekken de PH-RES, een Cessna 172N van de vliegclub Schiphol naar buiten. Het vriest, het heeft gesneeuwd en het zicht lijkt matigjes. Zodra we in de lucht hangen zien we niet veel, maar nét buiten de TMA van Schiphol 'knalt' de lucht open. We zijn zojuist Zaandam gepasseerd en kijken nu over heel Noord-Holland heen dat er prachtig



Cessna PH-RES op Texel [Bron: Mike de Bruijn]

en wit bijligt. We kunnen zelfs Texel zien liggen, onze eerste stop. Na de landing en onze melding bij de havenmeester mijnheer Joop de Bruijn



Flugplatz Borkum [Bron: Borkumer Inselgeschichte]

(vader van Ed, grootvader van Dave, Mike en Stephanie) kom ik er tot mijn grote schrik achter dat notabene ik zelf mijn paspoort heb vergeten. "Dat wordt dus een binnenlands vluchtje," denk ik. De Bruijn zorgt voor een oplossing. Hij belt even met zijn collega op het Duitse waddeneiland Borkum en die heeft *gar keine Probleme mit mir ohne Ausweis*. We stappen weer in en kachelen over de eilanden (het is zaterdag dus de Vliehors is dicht) naar Duitsland. Daar heeft het veel meer gesneeuwd dan bij ons. Gelukkig hebben ze op de baan een spoor getrokken met een auto en zo maken we een zeer zachte landing op Borkum.

Van het vliegveldje gaan we de duinen in om bij een kleine Konditorei een kop koffie te drinken. Ja, natuurlijk nemen we er iets bij. Apfelkuchen mit Schlagsahne. Dat zal wel smaken na zo'n enerverend stuk vliegen. Ik neem een hap van het stuk appeltaart en denk dat ik een klap in mijn gezicht krijg! Duitsers zijn gewoon om geen suiker in de slagroom te doen, zoals bij ons duidelijk wél het geval is. Gelukkig zijn er suikerzakjes bij de koffie verstrekt, zodat we de laatste happen min of meer op zijn Nederlands naar binnen kunnen werken. Van het winterse Borkum vliegen we dan later op de dag in één ruk weer terug naar Schiphol. Jan is drie uur dichter bij het gewenste resultaat.



Anton Adriaan Mussert

Jan Nieuwenhuis

Anton Adriaan Mussert, de leider van de Nationaal-Socialistische Beweging in Nederland (NSB) heeft een paar keer Texel bezocht, vóór en in de oorlog. Dat was tijdens een openbare vergadering in Hotel Texel op 24 april 1937 en tijdens de opening van het groepshuis van de NSB (het huidige café "In den Grooten Slock") op 22 maart 1941. De in 1934 opgerichte NSB groep Texel had in de periode voor en tijdens de oorlog een behoorlijke aanhang op het eiland.



Anton Adriaan Mussert
[Bron: Bundesarchiv]

Mussert werd geboren op 11 mei 1894 als het vierde kind van de hoofdonderwijzer van de hervormde lagere school in Werkendam. Hij had een grote interesse in techniek en na het afronden van de Rijks-HBS in 1912 ging hij weg- en waterbouwkunde studeren aan de Technische Hogeschool in Delft. Dit was eigenlijk niet wat hij ambieerde want hij wilde beroepsofficier worden bij de marine, maar daar werd hij afgekeurd vanwege een oogdefect.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werd hij opgeroepen voor het vervullen van zijn dienstplicht maar werd vanwege een ernstige nierziekte voortijdig afgekeurd. In 1915 hervatte hij derhalve zijn studie aan de Technische Hogeschool in Delft waar hij in 1918 cum laude slaagde voor het examen civiel ingenieur. Hij was het jaar daarvoor getrouwd met Maria, de 18 jaar oudere zus van zijn moeder die hem had verpleegd tijdens zijn nierziekte! Dat hij het verder niet zo nauw nam met de huwelijks trouw blijkt wel uit de verschillende affaires die hij had, waaronder die met zijn achternichtje Marietje Mijnlieff! We houden het maar 'binnen de familie' zal hij gedacht hebben (Red.)



De Texelse W.A., opgesteld ter gelegenheid van de opening van het kringhuis van de Texelse NSB.
[Bron: Archief LOMT - Collectie: Frits Witte]

In die tijd was zijn vrouw Maria overigens al tegen de 70 en genoot hij volop de belangstelling van jongere vrouwen uit de NSB. Mussert overwoog zelfs te gaan scheiden maar zijn mede-oprichter van de NSB, Van Geelkerken en de bekende Nederlandse Nationaal Socialist Rost van Tonningen vonden dat niet zo'n goed idee. Hoewel het huwelijk met zijn tante als tegennaatuurlijk werd beschouwd, werd het schandaal van een scheiding nog erger geacht en vond iedereen het maar beter als Mussert bij zijn vrouw bleef.

Mussert was in 1931, samen met Cornelis van Geelkerken, de oprichter van de NSB en moest aanvankelijk niets hebben van de Duitse rasleer en het antisemitisme; Hij vond dit allemaal on-Nederlands... Toen echter Meinoud Rost van Tonningen zijn intrede deed werd de NSB steeds radicaler en antisemitischer.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog dook Mussert, die overigens niet betrokken was bij de Duitse inval, onder. Volgens hemzelf zou hij de eerste onderduiker in de oorlog zijn geweest. Na de capitulatie kwam hij weer tevoorschijn en wierp zich op als vertegenwoordiger van het Nederlandse volk. Mussert maakte zich sterk voor de oprichting van een Groot Nederland binnen het Duitse Rijk.

Hij werd overigens door de Duitsers niet echt serieus genomen. Wel mocht hij in 1941 persoonlijk de eed van trouw aan Adolf Hitler zweren. Voor het Nederlandse volk en de gewone partijgenoten werd dit trouwens geheim gehouden. Mussert bleef tot het einde van de oorlog

trouw aan Hitler, zelfs toen bleek dat Hitler op 30 april 1945 zelfmoord had gepleegd.

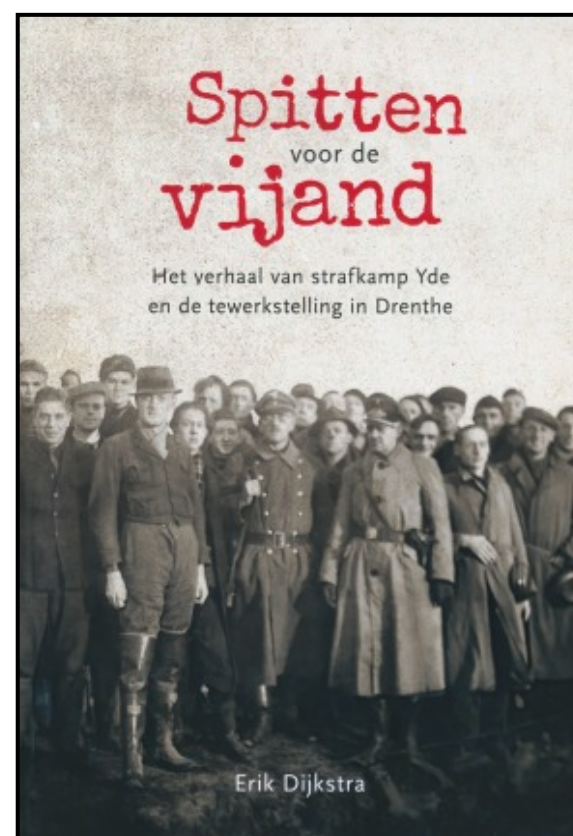
Hij werd uiteindelijk gearresteerd en gevangen gezet door geallieerde troepen. Na een aanklacht en veroordeling wegens landverraad werd hij op 7 mei 1946, precies een jaar na zijn arrestatie, op de Waalsdorpervlakte geëxecuteerd.

Bronnen:

- Archief LOMT
- Bundesarchiv, Bild 183-S61074 / CC-BY-SA 3.0
- Frits Witte
- Texelse Courant, 27 maart 2020.
- Wikipedia

Spitten voor de vijand

Jan Nieuwenhuis



Kreeg dit boek in april van dit jaar toegestuurd van de auteur en hoewel het al een paar jaar geleden is uitgekomen wil ik hier toch nog even aandacht aan besteden...

Vanaf september 1944 werden veel Nederlandse man-

nen opgeroepen om te gaan werken aan Duitse verdedigingswerken. Eén van die mannen was Eelke Dijkstra, die vanuit de gevangenis in Leeuwarden werd overgebracht naar het strafkamp Yde in Drenthe. Zijn oorlogsdagboek was voor zijn kleinzoon en auteur Erik Dijkstra aanleiding om onderzoek te doen. De vele brieven, dagboeken en getuigenissen vertellen samen het verhaal van het strafkamp Yde en de tewerkstelling in Drenthe.

Lezers van de nieuwsbrief zullen zich wellicht afvragen wat dit nu met Texel te maken heeft? Wel, zoals bekend moest ook een grote groep van zo'n 800 Texelaars naar Drenthe om daar tankgrachten te graven; Zij kwamen in Assen terecht en zullen deels hetzelfde hebben meemaakt als in het boek staat beschreven.

Een eerste groep Texelaars vertrok op 10 november 1994 en moest vanaf vliegveld De Kooy (waar ze heen waren gebracht) lopend naar Den Oever en vervolgens ook lopend over de Afsluitdijk naar Friesland. Een tweede groep werd twee dagen later met de boot naar Harlingen gebracht. Daar kwamen beide groepen samen en moest men lopend naar Leeuwarden. Van daar werd de reis per trein vervolgd naar Assen waar ze in eerste instantie in een kleuterschool werden ondergebracht. Uiteindelijk komen de Texelaars in maart 1945 weer terug op het eiland om daar korte tijd later getuige te zijn van de Georgische opstand!

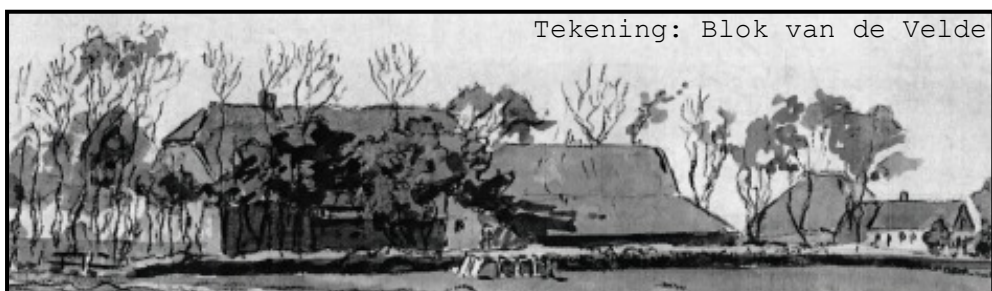


Texelaars in Assen [Tekening: Sjoerd Hannema]

In het hoofdstuk 'Texelaars in Assen en Vries', staan onder andere enkele korte dagboekfragmenten van Texelaar Dick Lemstra en op de website van de auteur staat een [interview](#) met Texelaar Cor Swaerts. Ook Port Natal, een van oorsprong psychiatrisch ziekenhuis waar veel Texelaars terecht kwamen, wordt in het boek beschreven.

Hoewel het boek niet is toegespits op de Texelaars in Assen is het toch bijzonder om te lezen omdat het een aardig beeld geeft van de tewerkstelling in Drenthe en de ontberingen die velen van hen daar hebben moeten ondergaan! Via de website van de auteur: spittenvoordevijand.nl is meer informatie terug te vinden.

Het boek (ISBN: 9789023255802) van 212 bladzijden kost € 21.95 en is verkrijgbaar via [Uitgeverij Koninklijke Van Gorcum](#), de eigen/lokale boekhandel en in het museum...



Tekening: Blok van de Velde

De mislukte Vliegdemostratie.

WIJZE: *Bij ons op Texel, daar is 't goed?*

Menschen, wilt even luist'ren
Naar het bedroefd geval,
Dat ik in korte trekken
U hier verhalen zal:
Hier wou een man gaan vliegen
Hoog boven Texels grond,
Met zijne Vliegmachine
Half Texel in het rond.

O, Darioli
't Wou maar niet gaan
Wel ging de vin, maar
De machine bleef staan.

bis.

't Was op ons goede Texel
Net in de Kermisweek,
Toen Darioli—Vliegman
Plotseling hier neder streek.
't Kostte wel aardig centen,
Maar dat was niemendal,
Wis dat het kapitaaltje
Ruimschoots rendereen zal.

O, Darioli
't Ging lang niet goed,
Wel ging de vin, maar
Gij bleeft Schipper te voet.

bis.

Zaterdag avond even
Vloog Darioli op;
Maandag een enkel rondje...
Maar och, toen was het... stop
Enkelen kwamen kijken
Op 't ruime vliegterrein
Maar och, de meesten zeiden:
„Ver af zal 't veilig zijn!”

O, Darioli
't Was gauw gedaan
Maar ons kapitaaltje
Vloog toch naar de maan.

bis.

Wat zal de toekomst baren?
't Vliegen is hier aan kant:
Wij nemen onze toevlucht
Maar tot een olifant.
„Vooruit“ blijft onze leuze,
Volgt allen ons maar na,
Roept met ons hartelijk mede:
„Texel vooruit“, hoera!!

O, Darioli
Jou bange guit
Texel komt zonder vliegen
Toch wel vooruit.

bis.

Spotlied op de Italiaan Ernesto Darioli die in
begin juli 1911 de eerste vlucht met een
vliegtuig maakte op Texel [Bron: Archief LOMT].

AOPA FLY-IN TEXEL

21 AUGUSTUS 2021



Texel International Airport en AOPA Netherlands organiseren dit jaar samen de grootste Fly-In van Nederland met deelname van vele vliegtuigen vanuit heel Europa. Iedereen met een 'luchtvaartuig' is welkom!

De bijzondere ligging van het vliegveld op het prachtige Waddeneiland Texel maakt een vlucht naar Texel voor elke piloot uniek. Deelnemers uit verschillende Europese landen komen speciaal voor dit evenement naar Texel. Hierdoor krijgt de Fly-in ook een internationaal karakter.



SPECIALE AANBIEDING:

Lidmaatschap AOPA* & landing op EHTX tijdens de Fly-In op **21 augustus** & AOPA Pilot Guide **voor slechts € 42,50!!!**

Aanmelding voor het lidmaatschap via de AOPA website: **www.aopa.nl**

Aanmelding voor de Fly-In via: **www.texelflyin.nl**

* t/m 31 december 2021

