



# LOMT

Jaargang 19 - Nr. 2  
december 2021

# Nieuwsbrief



# UIT HET ARCHIEF

*Wim*

De Commandant van 2e Luchtvaart Regiment  
IIe Verkenningsgroep  
(oorlogsonderdeel)

verleent op 7 juni 1940 groot verlof

aan den Apt. korporaal van Heijst W.  
(rang, naam en voornamen)

van 2e Luchtvaart Regiment  
IIe Verkenningsgroep  
(oorlogsonderdeel)

lichting 1938 uit Veleen  
(jaartal) (gemeente waarvoor ingelijfd)

De Commandant,

(rang) Kapitein waarnemer

(handtekening) H. G. Lambert

(naam) H. G. LAMBERT

**Geldt tevens als ver-  
voerbewijs voor de  
openbare middelen  
van vervoer.**

*Gue*

Betrokkene moet zich binnen een week melden bij den burgemeester van zijn woonplaats en is verantwoordelijk voor de goede bewaring van zijn kleeding en uitrusting.

*Peris*

Groot verlof voor Willem {Wim} van Heijst...

Diensplichtig korporaal Wim van Heijst was ingedeeld bij de luchtfotografische dienst van de L.V.A. (Luchtvaartafdeeling) en verbleef op vliegveld 'De Vlijt' van 12 juli t/m 15 september 1938. [Bron: Herdy Breedijk-van Heijst]

**INHOUDSOPGAVE**

<a href="#">In memoriam</a>	5
<a href="#">Geoffrey Buller Mitchell</a>	6
<a href="#">Je moet er wat voor over hebben</a>	8
<a href="#">Luchtmachtdagen en Antonov HA-ANI</a>	9
<a href="#">De Koolhoven FK 56 op de Vlijt</a>	11
<a href="#">Hulzen Duits Veldgeschut</a>	12
<a href="#">Korte Foto-impressie AOPA Fly</a>	13

---

**Voorpagina:**

Saab Safir PH-RLN, in bruikleen van het Aviodrome. en sinds dit jaar te zien in het museum.

[Foto: Jan Nieuwenhuis]

---

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

**Tekst bijdragen**

Ben Daalder  
Bram van Dijk  
Ben Gieze  
Jan Nieuwenhuis  
Henk van Rooyen  
Piet Standaard  
Ruud Zijlstra

**Samenstelling/vormgeving:**

Jan Nieuwenhuis

**Museum adres:**

Texel International Airport  
Postweg 126  
1795 JS De Cocksdorp

Tel. 0222-311689  
Internet: [www.lomt.nl](http://www.lomt.nl)  
E-mail: [info@lomt.nl](mailto:info@lomt.nl)  
Twitter: [LOMTexel](https://twitter.com/LOMTexel)  
Facebook: [museumLOMT](https://www.facebook.com/museumLOMT)



## Voorwoord

Het jaar 2021 zit er weer op... Het is een bijzonder jaar geworden!

Bij de start van het nieuwe jaar was de situatie nog hoogst onzeker; Heel het land snak- te naar het 'nieuwe normaal' met alles weer open en vrijheid blijheid. Helaas bleek corona in veel opzichten een behoorlijke spelbreker en het liep dus allemaal weer wat anders dan in eerste instantie gedacht.

Het museum opende pas half juni de deuren maar bestuur en vrijwilligers werden vanaf dag één aangenaam verrast wat betreft de belangstelling. Er waren veel gasten op het eiland en dat is zo gebleven tot het einde van de zomer.

Naast de hoeveelheid bezoekers was er ook sprake van een nieuw publiek want veel van hen gingen anders naar het buitenland maar bleven nu in eigen land. Nederland werd (her)ontdekt en velen waren verrast wat ons land allemaal te bieden heeft.

Ook op het gebied van musea was er sprake van veel meer bezoekers en was de inte- resse van veel mensen groter dan anders, zo ook in ons museum. Deze belangstelling resulteerde na een jaar dicht te zijn geweest in alle opzichten in een geweldig goed sei- zoen voor het museum!

Ook de bunker kon worden bezocht, zij het maar voor één dag in de week in verband met een tekort aan vrijwilligers die voor de begeleiding konden zorgen. Maar, de bezoek- ers die naar de bunker zijn geweest kwamen (bijna) allemaal terug met enthousiaste reacties en een positieve beleving. We zijn dan ook zeker gemotiveerd om ervoor te zorgen dat in het komende seizoen de bunker meer dagen geopend kan worden.

Na de (late) start van het seizoen was de personele bezetting aan de magere kant waarbij onder andere de gevolgen van corona haar sporen had nagelaten. Echter na een aantal gericht acties is de bezetting nu weer goed op orde, althans wat betreft de bezet- ting van de balie. Voor het begeleiden van bezoekers naar de bunker moeten wij nog op zoek naar een aantal nieuwe vrijwilligers met enig gevoel voor techniek.

Ook nu zijn wij weer ingehaald door de actuele situatie van een algehele lockdown. Hopelijk duurt het niet te lang zodat er in het voorjaar weer geïnteresseerde mensen kunnen worden ontvangen in het museum. Het bestuur gaat in ieder geval door met het voorbereiden van plannen voor de nabije toekomst.

Een museum dat leeft heeft toekomst, het levend houden van de geschiedenis is en blijft een grote uitdaging!

**Bestuur en vrijwilligers wensen u een gelukkig en gezond 2022 toe.  
Namens deze, Ben Daalder (voorzitter).**



Lichtjes op de begraafplaats, geplaatst door Texelse veteranen [Foto: Dia Maat via Texelse Courant]

**IN MEMORIAM****JAN BOON**

† 24 februari 2021

- Op 79-jarige leeftijd overleed in februari 2021 oud-vrijwilliger/penningmeester Jan Boon.

Jan was sinds de oprichting al bij het museum betrokken als bestuurslid/penningmeester en iedere vrijdag stond hij samen met echtgenote Tineke achter de balie van het museum. Hij was zeer geïnteresseerd in de luchtvaart en had een passie voor een legendarisch vliegtuig, de Constellation ("Connie"). Zijn voorliefde voor de Connie had hij mede overgehouden aan zijn verblijf in 1961/1962 in toenmalig Nederlands-Nieuw Guinea. Hij had zich als vrijwilliger aangemeld in de strijd tegen Indonesië toen Soekarno Nederlands Nieuw-Guinea wilde inlijven. Jan was daar hulpgevechtsleider en zat op een radarpost om vijandelijke vliegtuigen in vroeg stadium te onderscheppen. Hij had kasten vol met boeken over de Constellation en nam hij in 1994 een vrijwel compleet cockpitinterieur over. Al deze verzamelde cockpitonderdelen werden door Ben Gieze en Siep Zijlstra uiteindelijk gebruikt om de complete cockpit van het toestel na te bouwen. Deze maakt nu deel uit van de museumtentoonstelling en is een tastbaar voorbeeld van wat onze oud-penningmeester voor het museum betekent heeft.

Jan werd door iedereen gezien als een gepassioneerd, bevlogen en vriendelijke vrijwilliger van het museum.

**THEO WITTE**

† 13 maart 2021

- Oud-vrijwilliger/voorzitter van het museum Theo Witte overleed onverwacht op 91-jarige leeftijd.

Theo was één van de medeoprichters van het museum (toen nog Luchtvaartmuseum Texel) en hij stortte zich helemaal op zijn passie: de luchtvaart. De grote maquettes van De Vlijt, De Mok en Schiphol in het museum zijn grotendeels door Theo vervaardigd. Deze fascinatie voor luchtvaart ontwikkelde Theo al vroeg toen hij als kind de bommenwerpers zag overkomen die vanuit Engeland naar Duitsland gingen om fabrieken en steden te bombarderen. Veel van die vliegtuigen heeft hij later, vaak samen met zijn vriend Kees Daalder, nagemaakt. Hij beschouwde dit ook als een eerbetoon aan de vliegeniers. Van 2000 tot 2012 was Theo voorzitter van het museum. Hij is altijd kritisch geweest over de rol van de Georgiërs tijdens de Georgisch opstand, waarschijnlijk ook mede doordat zijn broer Henk tijdens die opstand het leven verloor. Najaar 2020 belandde hij na een vervelende val in het ziekenhuis en daarna in de Gollards, maar hij zat nog vol plannen...

We zien op Theo terug als iemand met een grote verbondenheid met het museum en iemand die zeer gepassioneerd kon vertellen, over zowel de luchtvaart als de oorlog.

**RON SPRONG**

† 13 juni 2021

- Na een lang ziekbed hebben we in 2021 afscheid moeten nemen van Ron Sprong; Hij werd 76 jaar. Ron had samen met zijn vrouw Flo een Hubo zaak in Amsterdam. Toen bleek dat ze geen opvolger hadden, hebben ze de zaak verkocht en zijn ze naar Texel verhuisd. Met zijn jarenlange ervaring in de bouw werd Ron vrijwilliger bij het museum. Hij heeft daarbij, samen met onder andere Jan Breman, veel werk verricht bij de aanpassing van het oorlogsdeel van het museum en bij de bunker tegenover het vliegveld. Ron had op vliegveld Lelystad vlieglessen gevolgd, waar hij voor het eerst in contact kwam met de Antonov HA-ANI, welke later naar Texel verhuisde en waarvoor de Stichting Antonov Texel werd opgericht; Ron werd bestuurslid. Binnen het bestuur zorgde Ron voor de coördinatie. Hij onderhield de contacten met sponsors en regelde vluchten met passagiers. Daarnaast was Ron ook copiloot op de HA-ANI. Tengevolge van perikelen met de overheid, werd het bestuur van de Stichting kleiner en bestond uiteindelijk alleen nog uit Linda en Ron. Na het overlijden van Linda was Ron nog het enige bestuurslid. Vanwege de overheid, kon niet langer met de HA-ANI binnen Nederland gevlogen worden en werd de Stichting door Ron opgeheven. Ron kwam bij iedereen over als een aardige, kundige en zeer behulpzame vrijwilliger.

**JAN MARTINUS VLAMING**

† 15 augustus 2021

- De laatste maanden van zijn leven ging Jan zijn gezondheid zeer hard achteruit en hij overleed op 76-jarige leeftijd.

Hij startte in de jaren '60 zijn loopbaan als visser en in die tijd werden er tijdens het vissen veel vliegtuig wrakstukken opgevist die Jan verzamelde. Hij ging later bij de Texelse Visserij Cooperatie werken en de gehele vissersvloot van Texel wist van Jan z'n hobby en bracht altijd de opgeveste vliegtuig spullen bij hem voor identificatie. Hij kon met deze kennis, van een onbekend vliegtuig die de TX10 in de Waddenzee vond in 1990, feilloos uitmaken dat dit om een Lancaster bommenwerper ging. Later werd door Texelse duikers nog meer onderdelen bovengehaald en bij de VisserijCooperatie afgeleverd. Op een keer was daar een kluit munitie bij en dat haalde hij uit elkaar en vond daarin een zilveren armbandje met de naam Robertson D.L. een nummer en RCAF. Aan de achterkant stond *Love Norma*, vermoedelijk een Engels vriendinnetje. Met deze gegevens kon de achtergrond van dit vliegtuig en z'n bemanning worden achterhaald. Veel van Jan zijn verzameling, zoals motorplaatjes/onderdelen, zijn te zien in het museum. We hebben in Jan een vriendelijke, kundige en enthousiaste vrijwilliger verloren.

## Geoffrey Buller Mitchell

Jan Nieuwenhuis



G.B. Mitchell

[Bron: Andreas Wachtel]

**O**p dinsdagmiddag 5 december 1939 werd met militaire eer piloot Geoffrey Buller Mitchell 'ter aarde besteld' op de Algemene Begraafplaats in Den Burg.

Hij was daarmee de eerste Engelse militair die in de Tweede Wereldoorlog op Texel begraven werd.

In 1949 is hij herbe-graven op de huidige militaire begraaf-plaats in rij 1 [de laat-

ste rij gezien vanaf het 'Cross of Sacrifice' (offerkruis)] in graf 3 [3e graf van links].

Geoffrey Mitchell vloog voor No. 3 squadron van de RAF (Royal Air Force) in een Hurricane met de registratie L1907 'QO-?' en had de rang van Pilot Officer (Tweede Luitenant). Hij was de zoon van Herbert Archibald en Winifred Mitchell en kwam uit Bristol, Engeland.

In het museumarchief hebben we een korte film van de begrafenis waar hij in een rouwkoets via de Kogerstraat naar de begraafplaats wordt gebracht. De stoet wordt voorafgegaan door een militair muziekkorps, kapitein P. van der Linden



Luitenanten Leunis (L) en Stroink (R) houden een erewacht bij de grafkist van Geoffrey Mitchell

[Bron: Maarten Stroink]

en een uit 25 man bestaande vuurpeleton onder bevel van Lt. A. Bol. De rouwkoets wordt geflankeerd door onderofficieren van de Luchtvaartaf-deeling der Landmacht (de latere Koninklijke Luchtmacht). Achter de koets lopen onder andere burgemeester A.F. Kamp, dominee A.W. Allen (van de Engelse kerk te Amsterdam), Kapitein Jac. Schol (commandant van de Nederlandse troepen op Texel) en Lt. ter Zee 1e kl. Morel, als vertegenwoordiger van de vlieger-officieren van De Mok. De kist is bedekt met een Engelse vlag en het filmpje eindigt met saluutschoten van de Nederlandse militairen die naast zijn graf staan opgesteld.

Tijdens de oorlog was zijn graf bijna altijd met bloemen bedekt, wat de nodige ergernis opwekte bij de Duitse bezetter. Mr. Willem Gabriël Daniël Vrijdag en zijn vrouw Grieteka Keijser die in huize Sonnevanc (naast het parkeerterrein van Albert Heijn) woonden, hebben het graf al die tijd onderhouden en na de oorlog hebben zij ook een bezoek gebracht aan de familie Mitchell in Bristol.

Wat overigens de reden was dat ze het graf hebben onderhouden en het bezoek aan Engeland is overigens niet bekend, maar wellicht weet een lezer van deze nieuwsbrief daar iets meer over te vertellen...

Geoffrey Mitchell was 20 jaar oud toen hij om het leven kwam, maar wat precies de omstandigheden zijn geweest die uiteindelijk tot zijn dood hebben geleid is niet helemaal duidelijk. Op 9 november 1939 om 11.57 was Mitchell samen met twee andere Hurricanes, gevlogen door Flying Officer (Eerste Luitenant) Vickery en Pilot Officer (Tweede Luitenant) Ball, opgestegen vanaf de basis Manston (#1) voor een patrouillevlucht op een hoogte van zo'n 15.000 voet (ca. 4.6 km) in een gebied rond het vliegveld. Een rapport, opgemaakt door de Commandig Officer van No. 3 Squadron R.A.F., Squadron Leader (Majoor) H.H.Chapman, geeft een overzicht van de (weers)omstandigheden tijdens de vlucht:

Er was ca. 50% bewolking aanwezig tussen 2000 en 4000 voet (ca. 0.6 en 1.2 km) en wat donkere bewolking op minstens 25.000 voet (ca. 7.6 km), dus ver boven het patrouillegebied. Na een bericht dat er 3 vijandelijke toestellen waren gezien boven Ramsgate aan de Engelse oostkust op zo'n 14.000 voet (ca. 4.3 km) werden de Hurricanes daar naartoe gedirigeerd.

De toestellen kwamen daarbij in bewolking terecht en tevens ontstond er ook steeds meer bewolking onder hen.

Men kreeg vervolgens de opdracht te dalen zodat men onder de bewolking terecht zou komen. De drie toestellen, die op dat moment dicht bij elkaar vlogen, kwamen op 14.000 voet (ca. 4.3 km) in stratus bewolking terecht waarbij het toestel van Mitchell langzaam uit het zicht verdween van de andere twee Hurricanes; Hij werd daarna ook niet meer gezien. De dikte van de bewolking was zo'n 1000 voet (ca. 300 m) met daaronder zware regen in een zone van zo'n 9000 voet (2.7 km); Onder de ca. 4000 voet (1.2 km) was er geen bewolking meer en was het zicht ca. 20 mijl (32 km).

Vickery en Ball kwamen onder de wolken terecht op zo'n 10 mijl (16 km) afstand van de kustplaats Westgate-on-Sea waarna ze verder vlogen richting het westen totdat ze de rivier de Theems in het zicht kregen. Via de noordkust van het graafschap Kent kwamen ze uiteindelijk om 12.58 terug op de basis waarvandaan ze vertrokken waren... alleen zonder Mitchell. De piloten verklaarden dat het zicht boven zee zeer goed was maar dat het hard regende toen ze over de kust van Kent vlogen met bewolking op zo'n 2000 voet (ca. 600 m) en een zicht van 5 mijl (ca. 8 km).

Vanuit Ramsgate werd er direct een H.S.L. (High-Speed Launch)(#2) op uitgestuurd om het zeegebied tot zo'n 10 mijl (ca. 16 km) ten noorden van Ramsgate te doorzoeken, echter zonder resultaat. Ook het zeegebied tussen Sheerness en North Foreland werd afgezocht door een vliegtuig van het squadron waartoe Mitchell behoorde, maar ook dat leverde niets op.

Wat er nu precies met Mitchell is gebeurd is niet meer te achterhalen, maar het kan zijn dat hij om wat voor reden dan ook zijn toestel niet meer onder controle heeft gehad en dat hij daardoor in zee is gestort. Dat is echter speculatie, de echte reden van zijn crash is tot op heden niet bekend!

Zijn lichaam werd op zaterdagmiddag 2 december 1939 gevonden bij paal 28 op het Texelse strand en hij werd geïdentificeerd door de naam in zijn zwemvest. Hoewel hij gewond was in zijn gelaat bleek de uiteindelijke doodsoorzaak, verdrinking te zijn. Zijn stoffelijk overschot is nog dezelfde dag overgebracht naar het lijkenhuisje op de Algemene Begraafplaats en daar werd hij 3 dagen later begraven...

#1: RAF Manston [Kent, Engeland] werd voor het eerst in gebruik genomen in 1916 door de Royal Naval Air Service. Van 1918-1952 was het in gebruik door de Royal Air Force, van 1952-1958 door de U.S. Air Force en tot slot van 1958-1999 weer door de Royal Air Force. Tegenwoordig is het niet meer in gebruik als regulier vliegveld en is er het RAF Manston Spitfire & Hurricane Memorial Museum gevestigd.

#2: De HSL's hebben tijdens de oorlog veel piloten gered, vooral tijdens de 'Battle of Britain'. De boten, gebouwd door de British Power Boat Company in Hythe [Southampton, Engeland] hadden een lengte van zo'n 19.5 m en konden een snelheid halen van maximaal 40 knopen (zo'n 74 km/uur).

Voor de technici... Oorspronkelijk stonden er drie 500hp Napier Sea Lions motoren in die later zijn vervangen door drie Cummins 6-cilinder (8.3 ltr) dieselmotoren.



Een HSL, de 164, in actie samen met een Hurricane  
[Bron: Imperial War Museums via Wikipedia]

Van de HSL's is er na de oorlog slechts één overgebleven, de HSL 102, die door de in 1985 opgerichte *Portsmouth Naval Base Property Trust* op de lijst werd gezet om te worden gerestaureerd. In 1996 was de restauratie klaar en is de HSL 102 weer in de vaart als herinnering aan de ca. 13.000 vliegtuigbemanningleden die door dit soort boten uit zee zijn gehaald!

Bronnen:

Texelse Courant, CWGC (Commonwealth War Graves Commission), Bram van Dijk, [Hans Nauta](#), [AirWar database](#) auteur.

## Je moet er wat voor over hebben

© Henk van Rooijen

**E**rgens in de jaren '70 van de vorige eeuw richt ik een luchtverkennergroep op. Ze noemen zich tegenwoordig liever luchtscouts, maar dat terzijde. Het is niet de bedoeling binnen de club om pilootjes te kweken, maar louter om jongens van 11-15 jaar wekelijks een leuke avond te bezorgen én natuurlijk om tijdens het zomerkamp écht te vliegen.

Eén van de leden is een roodharige jongen, Danny, uit een naburig dorp. Jaren later word ik gebeld door de volwassen Dan met de vraag of ik op de jumpseat met hem mee wil vliegen, hij is namelijk co op de B737 van Air Holland. En of ik nog voorkeur heb voor een bepaalde bestemming. Die heb ik zeker! Ik correspondeer al een tijdje met een collega-havenmeester op het vliegveld van Faro in Portugal met wie ik luchtvaartansichtkaarten ruil. Dat blijkt precies één van de bestemmingen te zijn van Air Holland en op 25 september 1995 is het zo ver. Ik moet me om 05:00 uur melden bij het Air Holland 'huis' en aangezien ik van Texel moet komen en er 's nachts geen boten varen, spreek ik met hem af dat hij me languit slapend kan vinden achter in mijn stationcar op Schiphol-Oost. Daar heb ik ooit negen maanden gewerkt en weet ik wel een steek. Maar ook op Oost zijn de tijden veranderd en kom ik niet verder dan op een parkeerterrein met veel licht. Gelukkig gaan de lampen om 01:00 uur uit, maar dan krijg ik bezoek van een stel bewakers. "Wat wij daar eigenlijk wel niet aan het doen zijn." Ik leg de situatie uit, dat ik van Texel kom, dat ik om 07:00 moet vliegen en dat het slapen in een hotel niet zoveel zin heeft



Boeing 737-300 PH-OZA van Air Holland

[Photo: © Andries Waardenburg]

voor die paar uur etc. etc. De mannen laten me liggen maar kunnen me niet garanderen dat ik niet nog eens in mijn slaap zal worden gestoord. Even voor vijven wordt er op mijn raam geklopt. Het is Dan. We gaan samen naar de crewroom waar ik me wat op kan frissen en ik maak kennis met de rest van de crew. Dan gaan we naar de kist. Het is de PH-OZA, die inmiddels wordt gevuld met Portugalgangers. Om 07:13 uur gaan we airborne vanaf Schiphol en tegen half tien zie ik hoe dat kleine roodharige jongetje van vroeger manueel de Boeing op het beton van Faro zet. Als we goed en wel aan de pier staan komt er een jeep van de verkeersleiding aanrijden met Fernando de Mesquita, mijn Portugese collega. Hij nodigt mij uit om een rondje veld te doen en we wisselen gelijk ook ansichtkaarten uit. We hebben niet al te veel tijd. Om 11:11 uur gaan we weer de lucht in met deze keer iets bruiner gekleurde badgasten, die we naar Groningen zullen brengen. Drie uur en zestien minuten later staan we op EHGG. Een busje brengt ons van Eelde naar Schiphol terug. Inderdaad: je moet er iets voor over hebben!



Het vliegveld van Faro - Portugal in oktober 2006 [Foto: © IGP/DGRF via Google Earth]



## Luchtmachtdagen en Antonov HA-ANI

*Piet Standaard*

**I**n een kast van het museum lagen nog de restanten van het archief van de Antonov HA-ANI. Ron Sprong († 2021) had mij gevraagd of we dit archief samen een keer konden opruimen, maar het kwam er niet meer van. Op zijn ziekbed heb ik hem beloofd, dat ik het opruimen van het archief wel voor mijn rekening zou nemen. Door ruimtegebrek kwam eerder dan gedacht het verzoek om het archief van de HA-ANI op te ruimen.

De HA-ANI is in Hongarije gebleven, nadat het door regelgeving onmogelijk was geworden er nog langer mee in Nederland te vliegen! Een paar boeken verhuisden naar het archief van het museum, maar het merendeel van het archief kon zo de prullenbak in. Er bleef nog wel een kist met kleding over, welke was voorzien van de opdruk van de Antonov AN-2. Voor het merendeel waren het incurante maten, voornamelijk kindermaatjes. Ik heb Ron gevraagd of ik de kleding kon weggeven, maar kreeg geen antwoord. Ben er toen maar vanuit gegaan dat dit geen probleem was... Ook vond ik nog een paar foto's van de HA-ANI tijdens de luchtmachtdagen in 1998 op Leeuwarden.

De Luchtmachtdagen, tot 2008 wel bekend als de open dagen van de Koninklijke Luchtmacht, was voor de Stichting Antonov een prachtige gelegenheid zich te kunnen presenteren met de Antonov AN2, HA-ANI. De luchtmacht zorgde voor onderdak, eten en drinken en zelfs benzine en olie, en het laatste lustte de HA-ANI in grote hoeveelheden. We zorgden er dan ook wel voor dat we met bijna lege tanks aankwamen en met volle tanks en extra olie weer vertrokken. Daarnaast werd de crew ook uitgebreid naar wel 6 man, omdat het uitje naar de luchtmacht erg geliefd was. Enige voorwaarde was dat iedereen in een luchtmacht-overal rondliep, je moest tot de luchtmacht-familie behoren, althans het moest er op lijken.

De Stichting had de beschikking over 6 luchtmacht overals, zodat de crew maar uit maximaal 6 personen kon bestaan, wat naar luchtmacht maatstaven wel erg veel was. De eerste keer



De bemanning van de Antonov AN-2 in haar geliefde houding. Van links naar rechts Ron Sprong, Piet Standaard en Arjan Kooger

kreeg ik een overal, die mij veel te klein was, ik leek wel een opgestopte worst en het ergste was, dat ik er een hoog stemmetje door kreeg, maar je moet wat over hebben voor de luchtmacht. Het piepende stemmetje was zo erg dat de verkeersleider dacht, dat de radio niet goed werkte en verzocht me deze na te laten kijken. Na de landing op Leeuwarden heb ik als eerste mijn Swiss zakmes, een onmisbaar stuk gereedschap om met de HA-ANI te vliegen, gepakt om het kruis van de overal open te tornen, zodat mijn edele delen wat meer ruimte kregen.

Bij een landing op Linz in Oostenrijk, na een vlucht vanuit Bern in Zwitserland, was ik het Swiss zakmes vergeten uit mijn zak te halen en werd het door de douane in beslag genomen. Overigens kwam het waarschijnlijk omdat ik vergeten was langs de douane te gaan, wat mij niet in dank werd afgenomen. Omdat in heel Europa geen douane meer nodig is, kwam het niet bij me op langs de douane te lopen, maar we kwamen echter uit Zwitserland en dan moet je langs de douane! Het had heel wat voeten in de aarde om mijn zakmes terug te krijgen, uiteindelijk ging er een douane ambtenaar met ons mee naar het vliegtuig met mijn mes in een plastic zakje, omdat ik het vertikte zonder mijn mes te vertrekken. Nadat ik in mijn stoel was gaan zitten, kreeg ik pas mijn mes in het zakje overhandigd.

Het open kruis was een hele opluchting en het mooie was, dat niemand het in de gaten had, dat ik rondliep met een open kruis. Anders had ik de luchtmacht nog moeten vragen om ondergoed in leger groen.

Op een van de luchtmachtdagen in 1998 op de basis Leeuwarden stonden we met de HA-ANI naast de Canadese Havilland DHC-2 Beaver, welke door mensen van de luchtmacht op Leeuwarden was gerestaureerd en er weer als nieuw uitzag. Echter de band van het staartwiel van de Beaver was wat zacht en de luchtmacht mensen gingen op zoek naar een stikstof fles om de band weer op druk te brengen. Ze vonden wel een fles met stikstof en nog 200 bar er in, maar konden geen reduceer vinden om de druk te reduceren naar zo'n 2 bar voor de band van het staartwiel. Goeie raad is duur, ze zouden voorzichtig wat stikstof uit de fles laten lopen, om de druk in de band te verhogen naar zo'n 2 bar. Maar bij het openen van de fles liep er blijkbaar toch te veel stikstof uit de fles, waardoor de druk in de band ontoelaatbaar op liep. Met een geweldige knal barste het staartwiel uit elkaar en vlogen de stukken in het rond.



De Havilland DHC-2 Beaver zonder staartwiel

Een paar stukken van het staartwiel van de luchtmacht Beaver vlogen door de vleugel van de HA-ANI. Gelukkig raakte niemand ernstig gewond, alleen diegene die bij het staartwiel zat, raakte lichtgewond en liep totaal versuft in het rond door de knal waarmee het staartwiel uit elkaar was gebarsten. Wel zag je het publiek hard weglopen, men was blijkbaar in de veronderstelling dat er een bom ontploft was. Maar al gauw kwamen ze zo nieuwsgierig als wat, in grote getalen schoorvoetend terug. De schade aan de HA-ANI werd opgenomen, inwendig had de vleugel ook schade opgelopen door de rondvliegende delen. Het is verbazingwekkend hoeveel ongevraagde adviezen je kan krijgen van mensen, die als een aap in een roestig horloge keken naar de schade in de vleugel. Van belang was wat het Hongaarse onderhoudsbedrijf van de schade vond en hoe deze gerepareerd kon worden.



Robbert van Essen werpt ook nog een technische blik in de vleugel

In ieder geval konden we de terugvlucht met de HA-ANI naar Texel wel op onze buik schrijven, want de Antonov AN2 zou eerst gerepareerd moeten worden. Het was wel een mooie domper op de feestvreugde, dat we met de auto weer terug naar Texel moesten. Maar alvorens we naar huis konden, moesten we getuigen bij de onderzoeken door de onderzoeksraad en de luchtvaart politie.

Het werd zo nog een lange dag. Je staat er van versteld, wat deze mensen allemaal kunnen vragen. Je krijgt het idee dat ze totaal geen verstand van luchtvaart hebben.

Het duurde ook nog extra lang omdat de Antonov AN2 met een Hongaarse registratie vloog, en wat uit Oost Europa komt is per definitie verdacht. Maar omdat we konden aantonen dat we allemaal Nederlands staatsburger waren, mochten we uiteindelijk naar huis. De luchtmachtbasis leek inmiddels wel uitgestorven, maar we waren gelukkig nog op tijd voor de laatste boot naar Texel, al was het overnachten bij de luchtmacht ook geen straf geweest. Na twee maanden was de HA-ANI weer gerepareerd en hebben we hem weer overgevlogen naar Texel. Na de start kregen we van de verkeersleider nog een compliment dat de radio het weer zo goed deed!



## De Koolhoven FK 56 op de Vlijt

*Ben Gieze*

**Op 10 mei 1940 waren op het Texelse vliegveld een aantal Koolhoven FK 56's aanwezig. De FK 56 zou door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog slechts een heel korte carrière hebben bij de LVA (Luchtvaartafdeling), die zich voornamelijk af zou spelen op de Vlijt.**

Het wapengekletter in de landen om ons heen leidde ertoe dat de LVA plannen maakte voor een grote uitbreiding en vernieuwing van het veelal verouderde materieel. Dit hield in dat er een grote groep vliegers opgeleid moest worden en dat liefst in moderne lesvliegtuigen.

Frits Koolhoven, directeur van de gelijknamige fabriek, zag eind 30-er jaren al dat de LVA spoedig een modern lesvliegtuig nodig zou hebben en besloot alvast maar een ontwerp te maken wat aan de eisen van de LVA zou voldoen.

Het resultaat werd de FK 56, een laagdekker met een steromotor, intrekbaar landingsgestel en een cockpit in tandemconfiguratie. De romp was een staalbuisconstructie gedeeltelijk bekleed met lichtmetaal (voorste deel) en gedeeltelijk met linnen bekleed (achterste deel). De vleugel en staartvlakken waren van hout.

Het eerste prototype (burger registratie PH-ASB) vloog in 1938, doch was een geheel ander vliegtuig dan de uiteindelijke seriemachines. Zo had dit prototype een meeuwenvleugel en een vast landingsgestel. Al in 1938 werden door de LVA 10 FK 56's besteld. Daarvan zouden er 5 in 1938 worden geleverd en de overige machines in 1939. Voorlopig werd voor de militaire machines de registraties 81 t/m 90 gereserveerd.



Groep militairen op de Vlijt voor een nieuwe FK 56.

Man in het midden met pistooltas is

Adj.-onderoff.-vl.instr D.H.Lambermont [Bron: NIMH]

De FK 56 was echter nog lang niet uitontwikkeld en na het beproeven van nog twee andere prototypen kon pas eind 1939 aan de eerste seriemachines begonnen worden. In februari 1940 werden een aantal FK 56's afgeleverd. Daar de jachtvliegopleiding op de Vlijt plaats vond, gingen de meesten hier naar toe. De FK 56 was namelijk een ideale overgangstrainer tussen een langzame tweedekker en de Fokker D-XXI. Wanneer de eerste FK 56 naar Texel kwam is mij niet bekend.

Toen werd het 10 mei 1940... Vliegveld de Vlijt was geen operationeel vliegveld en het landings-terrein was dan ook versperd met karren en landbouwwerktuigen. Voor zover mogelijk werden de vliegtuigen gecamoufleerd opgesteld bij boerderijen en schuren in de buurt. De camouflage bleek helaas niet voldoende. Duitse vliegtuigen hadden al op 10 mei het gebied rond het vliegveld verkend en in de namiddag van 11 mei schoten Me 110's één van de FK 56's in brand.



Neussectie van één der FK 56 wrakken.

De dame is waarschijnlijk een dochter van A.Dros van de boerderij Bland en Berg [Bron; Ben Gieze]

Enkele uren later kwamen ze nog een keer terug en schoten de andere drie machines in brand. Zo werden op de Vlijt de 81,83,85 en 86 vernield. De 82 en 84 bevonden zich op vliegveld Haamstede en ondergingen eenzelfde lot. De kisten met een hoger nummer waren waarschijnlijk nog in aanbouw of stonden buiten bij de fabriek op vliegveld Waalhaven. De fabriek werd echter al op 10 mei met alles erin door Duitse bommen verwoest. Na nog geen twee dagen oorlog waren dus alle FK 56's verbrand.

Bronnen: Koolhoven, Nederlands vliegtuigbouwer in de schaduw van Fokker. Thijs Postma, Theo Wesseling; De luchtverdediging in de meidagen 1940.

## Hulzen Duits veldgeschut

*Ruud Zijlstra*

**Op aanwijzing van Kees de Ridder heb ik afgelopen zomer met mijn metaaldetector een weiland onderzocht, in de buurt van voormalig tuincentrum Eureka in polder Eierland van de familie van der Star, waar in de oorlog Duits veldgeschut heeft gestaan.**

Het betreffende veldgeschut heeft op 11 april 1945 deel uitgemaakt van een grote gezamenlijke artilleriebeschieting, onder leiding van de 56-jarige Oberst der Reserve Erich Neumann, op vliegveld De Vlijt waar op dat moment nog een groot aantal opstandige Georgiërs zich had ingegraven. Neumann was begin maart 1945 benoemd tot commandant van de Divisions-Stab zur besonderen Verwendung 526, welke tegelijkertijd met het Küstenverteidigungscommando werd belast. Vanuit dit commando werd direct na het bekend worden van de munitie op Texel een gevechtsgroep samengesteld die de kern zou gaan vormen voor de Kampfgruppe Neumann en die snel naar Texel is overgebracht.

Op de plek waar het geschut gestaan heeft heb ik 63 messing hulzen gevonden die vervaardigd zijn in 1936 en 1937 en voorzien van Reichs- en Wehrmacht stempels; 35 van die hulzen heb ik geschonken aan het museum.

De hulzen werden in de oorlog vervaardigd door verschillende fabrikanten, waaronder Polte-Werke in de stad Magdeburg [Saksen-Anhalt] in het midden van Duitsland, een stad die in de oorlog vrijwel geheel werd verwoest.

Het kaliber van de gevonden hulzen is 7,5 cm met een lengte van 20 cm; De hulzen zijn achtergelaten na de beschieting en vermoedelijk begraven door lokale bewoners.

Bij nader onderzoek bleek het veldgeschut een exemplaar te zijn uit de Eerste Wereldoorlog! In die oorlog was het nog voorzien van een 7,7 cm loop maar deze werd in de jaren '30 gemodificeerd tot 7.5 cm.

Het geschut was van origine een \*7.7 cm Feldkanone 16\* (7.7 cm FK 16) uit 1916, welke later werd gemodificeerd tot \*7.5 cm Feldkanone 16 neuer Art\* (7.5 cm FK 16 nA).



1931, een FK 16 nA in actie [Bron: Bundesarchiv]





## Korte foto-impresie van de AOPA Fly-in op Texel, 20-22 augustus 2021

[Foto's: Saskia Nieuwenhuis]



1. Vans RV-12 PH-MON, gebouwd in 2020 en gevlogen door Hans Labruyere. Op de neus staat de voornaam "Piet", een verwijzing naar de kunstschilder Piet Mondriaan (1892-1944).

2. Alpi Aviation Pioneer 300 D-MYZZ, gevlogen door Dieter Pienitz.

3. Saab Safir 91D PH-RLD van de Rijksluchtvaartschool Holland en gevlogen door Gus Kieft.

4. Kitfox-IV PH-4T9, gevlogen door Eric Hobma.

5. Piper PA-18-150 Super Cub in namaak Franse militaire kleuren met de code CDG en op de staart het nummer 18-5395.

6. Aviat A-1C Husky PH-DOG, gevlogen door Lex Versteeg.



Foto: 1999, Leonie Kooiman