



LOMT

Jaargang 14 - Nr. 1
Juni 2016

Nieuwsbrief

De North American NA-27

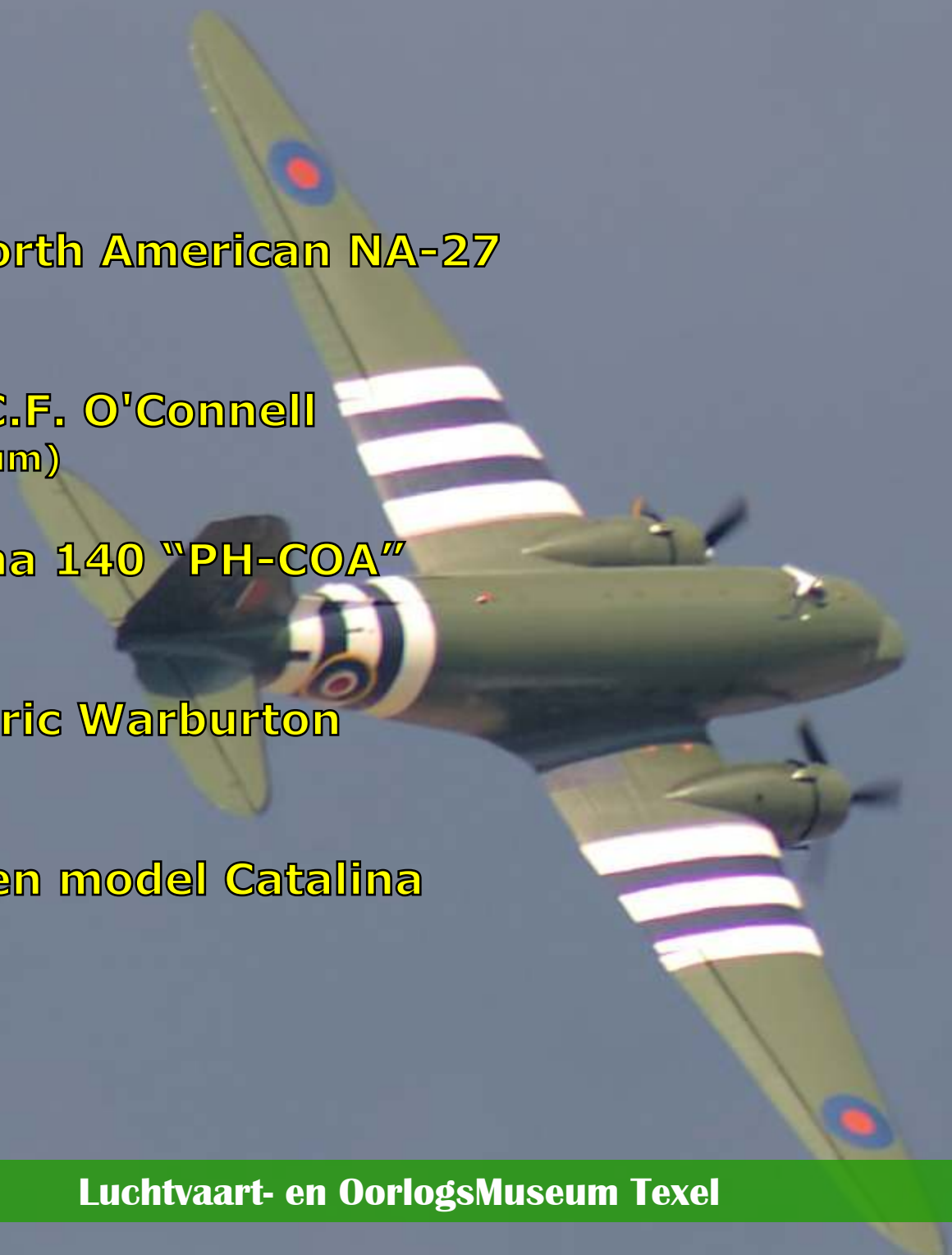
**F/O C.F. O'Connell
(erratum)**

Cessna 140 "PH-COA"

F/S Eric Warburton

Houten model Catalina

Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel



UIT HET ARCHIEF

N.B.S., Commandant

REISVERGUNNING

De Commandant der Nederlandsche Binnenlandsche Strijdkrachten,
Onderdistrict Texel verleent hierbij aan:

geboren te	Texel	op	19 maart 1907
Wonende te	Texel	Adres	B 86

Letter en No. van het persoonsbewijs T7 002427

~~is niet in het bezit van legitimatiepapieren~~

vergunning om op 21 Mei 1945 van Texel te reizen naar
Leiden en gaat er mede accoord dat bovengenoemde
persoon op 1945 weer naar Texel terugkeert.
zoo spoedig mogelijk

Reden der reis:
zaken
Texel, 18 Mei 1945
De Commandant voornoemd.
Namens dezen,

[Handwritten signature]

Belanghebbende wordt er op gewezen dat hij/zij verplicht is direct na aankomst in den Helder
zich te melden bij des Commandant der N.B.S. in den Helder in het Raadhuis.

Druk J. H. Brügemann - Texel

**Reisvergunning voor JACOB HIN, afgegeven op 18 mei 1945,
door de Commandant der Nederlandsche Strijdkrachten**



INHOUDSOPGAVE

De North American NA-27	5
F/O Cornelius Frederick O'Connell (erratum)	6
Mijn laatste trip met Cessna 140 "PH-COA"	6
F/S Eric Warburton	9
Houten model Catalina	11
Ontvangen Spullen	11
LOMT donateur worden	12

Voorpagina:

Texel International Airport, 4 mei 2016.
 Geen Lancaster dit jaar, maar wel een Dakota van de de Royal Air Force Battle of Britain Memorial Flight (RAFBBMF) [Foto: Jan Nieuwenhuis]

Bij het samenstellen van deze publicatie is de grootste zorgbestede 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:

Bram van Dijk

Penningmeester:

Jan Boon

Overige bestuursleden:

Wim Mets

Jan Nieuwenhuis

Nieuwsbrief Redactie:

Bram van Dijk

Ben Gieze

Jan Nieuwenhuis

Gastredacteur

Piet Standaard

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)





Voorwoord

Als u deze nieuwsbrief ontvangt is het museum al weer een paar maanden open. We hebben tot nu toe iets minder mensen ontvangen dan vorig jaar rond deze tijd, wat op zich goed is te verklaren; Vorig jaar was het 70 jaar na de bevrijding van de Tweede Wereldoorlog... Dat ging gepaard met een aantal activiteiten die nogal de aandacht trokken, waardoor ook iets meer bezoekers het museum hebben bezocht. Het is natuurlijk altijd fijn als je veel mensen welkom mag heten, maar nog belangrijker vinden wij de reacties op ons museum. We krijgen jaarlijks een scala aan reacties, welke in grote meerderheid positief zijn en nog steeds blij geven van een grote betrokkenheid. Deze reacties gaan hoofdzakelijk over de inhoud van het museum, wat ook de vrijwilligers op een positieve manier motiveert door te gaan met wat zij doen.

Dit jaar staan wij voor een enorme uitdaging omdat we van het Waddenfonds een mooie subsidie tegemoet kunnen zien. De bedoeling is dat wij de herinnering rond de "Atlantikwall" levend houden en Texel is daarvoor als kernlocatie aangewezen. Sinds kort zijn we in gesprek over de eventuele aankoop van het terrein met daarop de "Texla bunker", welke een dramatische rol heeft gespeeld in de opstand van de Georgiërs. Het is overigens nog niet helemaal precies bekend wat we, als de koop doorgaat, op het terrein en met de bunker gaan doen, maar uiteraard zullen we hier zeer respectvol mee omgaan! Kortom het bestaansrecht van ons waardevolle museum lijkt gewaarborgd, ook voor volgende generaties.

Ben Daalder (voorzitter LOMT)

"Even tanken..."





De North American NA-27

Ben Gieze

In het voorjaar van 1940 had de ML (militaire luchtvaart) meerdere gevorderde vliegtuigen in dienst. Zo bevond zich op het vliegpark De Vlijt op Texel de North American NA-27 met als militaire registratie 997 (zie [foto 1](#)). Hieronder de geschiedenis van dit vliegtuig, dat één der voorvaderen van de beroemde "Harvard" was.



Foto 1: De NA-27 (997) op vliegpark 'De Vlijt' in het voorjaar van 1940 [LOMT]

Maar eerst nog even dit: Het North American modelaanduiding systeem kan erg verwarrend zijn. Zo heeft de 997 het "charge number" NA-16-2H en modelnummer NA-27 (van dit model is er maar één gebouwd).

De NA-16 was het eerste lesvliegtuig, dat in de dertiger jaren door North American Aviation werd ontworpen. Het is een familie van op elkaar lijkende éénmotorige laagdekkers met tandemcockpit. De eerste modellen hadden nog twee open cockpits, doch alle latere modellen hadden een doorlopende gesloten kap. Bij sommige modellen kon de achterkant van de cockpitkap geopend worden, zodat naar achteren geschoten kon worden.

Er konden verschillende motoren gebruikt worden, afhankelijk van de voorkeur van de klant. Er waren uitvoeringen met de Wright Whirlwind, Pratt & Whitney Wasp en Wasp Junior. Bij de eerste modellen (ook de NA-27) was de romp een staalbuisconstructie, bekleed met linnen.



Foto 2: De NA-27 met registratie R-17377 [Internet]

Verder kon gekozen worden voor een vast (NA-27) of een intrekbaar landingsgestel.

Het NA-16 prototype maakte zijn eerste vlucht op 1 april 1935 en werd door het U.S. Army Air Corps getest als trainer. Ook werd het model aangeboden aan het buitenland. Anthonie Fokker, die zich deze jaren meer in de US dan in Nederland bevond, zal hiervan gehoord hebben. Hij bestelde een exemplaar (de NA-27) en wilde het type in Nederland in licentie gaan bouwen. Door allerlei omstandigheden is dit echter nooit gebeurd.

De NA-27 komt in de boeken van North American voor het eerst voor op 1 december 1936 met als klant Fokker. De machine draagt echter tot tenminste 15 april 1937 het registratie nummer R-17377 (zie [foto 2](#)). Op 21 juli 1937 wordt hij ingeschreven in Nederland als PH-APG met als eigenaar Fokker. Het toestel is, zoals al eerder genoemd, voorzien van een vast (niet intrekbaar) landingsgestel. De motor is een Pratt & Whitney R-1340 Wasp.

Op 1 september 1939 wordt de NA-27 gevorderd, krijgt camouflage en een militaire registratie (997). De machine blijkt een prima trainer te zijn als voorbereiding op het vliegen met de Fokker D-XXI daar beide voorzien zijn van een vast landingsgestel en stermotor. Voorjaar 1940 wordt de NA-27 gekocht door de ML. Thuishaven wordt het vliegpark De Vlijt op Texel (zie [foto 1](#)).

Als in april 1940 de oorlogsdreiging toeneemt, worden de vliegtuigen van De Vlijt naar omliggende boerderijen gebracht en enigszins gecamoufleerd om ze aan het oog van de vijand te onttrekken. De NA-27 komt in een weiland bij hoeve "Burst" te staan.



Foto 3: Enkele mannen uit Den Hoorn vermaken zich bij het wrak van de NA-27 [Jack J. Kalis / LOMT]

Daar wordt hij op 11 mei toch door Duitse jachtvliegtuigen ontdekt en in brand geschoten. Na de capitulatie ligt het wrak er nog enige tijd en vele nieuwsgierige Tesselaars komen even een kijkje nemen (zie foto 3).

F/O Cornelius Frederick O'Connell (erratum)

Bram van Dijk / Jan Nieuwenhuis

In onze vorige nieuwsbrief is helaas een fout geslopen: we kregen een mail van Paul Douglas uit Engeland dat de foto's van de gebroeders O'Connell bij de familie per abuis waren verwisseld, en naar ons toegestuurd... De geplaatste foto was niet van Cornelius Frederick O'Connell maar van zijn broer David Albert, die op 21 januari 1945 bij een V1-aanval is omgekomen op een vliegveld in België; Hij is begraven op de begraafplaats Schoonselhof in Antwerpen. Hieronder de foto's van beide broers met de correcte namen eronder:



Cornelius Frederick



David Albert

Op 19 mei van dit jaar heeft Paul Douglas (Cornelius O'Connell was een oudoom van hem), een bezoek gebracht aan het LOMT en het graf van zijn oudoom op de begraafplaats in Den Burg.



Paul Douglas bij het graf van Cornelius F. O'Connell [Foto's: Jan Nieuwenhuis]



Mijn laatste trip met Cessna 140 "PH-COA"

Piet Standaart

Na 33 jaar verkocht ik mijn Cessna-140 uit 1948 aan Jan (Ian Tutaj) in Graulhet, oost van Toulouse in Frankrijk. Nadat de mist was opgetrokken, vertrok ik op vrijdag 30 oktober 2015 met de PH-COA voor mijn laatste trip, om de koop te bezegelen. Ik kon het niet laten, direct na de start de PH-COA in een linker klimmende bocht te gooien, om over de hangaars naar het zuiden te vertrekken. Het was een troosteloze grauwe dag met voldoende zicht. Het landschap onder mij was al even troosteloos zonder veel kleur. Voorbij Rotterdam zei Amsterdam vluchtinformatie, dat ik naar de Dutch Mill frequentie moest overschakelen. Maar was het geleuter al lang weer beu en heb de radio daarom maar uitgezet.



Het monument ter nagedachtenis aan het Britse Koninklijke Vliegkorps WW 1

De eerste vlucht was naar St. Omer (LFQN) in Frankrijk. Een belangrijk Engels vliegveld in de eerste wereldoorlog. In die tijd het grootste vliegveld aan het westelijke front en in gebruik door het Britse Koninklijke Vliegkorps. In de Tweede Wereldoorlog maakten de Duitsers er een jachtvliegveld van met een verharde baan en bouwden er een hangaar, die er nog staat. De hangaar en clubhuis met haar klapdeurtjes voorzien van glas in lood ruitjes ademde nog

in Nederland, zodat ik mijn warmte ondergoed maar uittrok. Bracht de nacht door in het naast het vliegveld gelegen motel.

De volgende ochtend was het zo mistig, dat ik pas na de middag verder kon vliegen. Om half-twee startte ik voor een vlucht van drie uur naar Perigueux (LFBX) wat ter hoogte van Bordeaux ligt. Toen de mist opgetrokken was, werd het een prachtige zonnige dag. Ondanks dat het najaar was, leek het beneden wel voorjaar. De vlucht verliep voorspoedig, maar kwam te laat in Perigueux aan, om nog door te vliegen naar Graulhet. Het was er meer dan twintig graden dus de trui kon wel uit. De teleurstelling was groot bij de nieuwe eigenaar, toen hij zag dat ik niet verder vloog, hij had een app waarop hij de PH-COA via de mode-S transponder kon volgen.

Ik werd naar een klein kasteel gebracht, waar ik de nacht kon doorbrengen. Het kasteel lag in het zelfde dal als het vliegveld, maar wel van god en alles verlaten. Dat werd een boek lezen en vroeg naar bed. De volgende morgen was een prachtige dag, liet mij door een taxi naar het veld brengen. Het verbaasde de mensen op het veld dat

De PH-COA voor de laatste keer op Ameland...



steeds de sfeer van het verleden uit. Na de lunch en getankt te hebben vertrok ik naar Chartres (LFOR) een vliegveld ten zuidwesten van Parijs. Het heeft een verharde- en een grasbaan die naast elkaar liggen. In de zomer wordt er veel gezweefd vanaf de grasbaan. Het was inmiddels een prachtige zonnige dag geworden. Daarbij was het een stuk warmer dan

ik wilde gaan vliegen, er stond een stevige zuiden wind, men sprak over een gevaarlijke soort van mistral wind. Ik vertelde ze dat ik wel gewend was om met harde wind te vliegen. Nou ja wat ik deed moest ik weten, maar zij vlogen niet. Na getankt te hebben ben ik gestart voor het laatste stukje naar Graulhet. Om over de bergen te komen moest ik op zo'n 7000 voet



Het vliegveld van Graulhet

vliegen, maar op die hoogte ging het niet hard tegen de wind in. Ik deed er vijftien minuten langer over dan gepland. In de verte zag ik de Pyreneeën al, het gebied was mij niet geheel vreemd, had een aantal zomers les gegeven op het vliegveldje Saint-Affrique – Belmont, oost van Graulhet. Graulhet (LFCQ) had ook een verharde- en een grasbaan, vanwege de wind, die wat cross stond, koos ik hier voor de zekerheid om op de grasbaan te landen en maakte een perfecte landing.

Ik werd opgewacht met roze champagne, welke we gelijk soldaat maakten. Daarna gingen we lunchen buiten in het zonnetje, lunchen in Frankrijk is meer socializen, waarbij we nog vijf flessen champagne ontkurkten. Het werd een gezellige boel en in ene sprak ik weer redelijk Frans. In totaal tien uur, vloog ik van Texel naar Graulhet en was de koop definitief gesloten,



Op weg van Toulouse naar Orly Parijs, Beluga en A320-200

waarmee ik er twee Franse vrienden bij had. Maandag, na de Beluga XL van Airbus gezien te hebben, zou ik terugvliegen vanaf Toulouse naar Amsterdam. Mijn Franse vrienden, zouden een

vlucht voor mij boeken. In het kader van onze nieuwe vriendschap en verbroedering werd het Air France / KLM. Er was alleen nog plaats op een vlucht via Orly naar Amsterdam. De kosten voor de vlucht waren 415 euro. Vond wel dat ik een poot werd uitgedraaid voor ruim twee uur vliegen. In mijn eigen kist was ik minder geld kwijt voor die trip. Maar je doet wat voor de verbroedering.

Maandag 2 november was een dag van tegenslagen. Om 06:00 uur vertrokken uit Graulhet. De reis naar Toulouse zou ongeveer 40 minuten duren. Had die ochtend nog niet gegeten, maar daar was tijd genoeg voor op Toulouse, hoefde pas om 09:30 uur in te checken. Maar niet gerekend op een file, waardoor we pas om 09:20 op Toulouse arriveerde, precies op tijd om in te checken, gelukkig was ik al in het bezit van een ticket. Het bezoek aan Airbus om naar de Beluga XL te kijken schoot er bij in.

Na de push back van de gate kregen we te horen dat we nog niet konden vertrekken i.v.m. mist in Parijs. Maar het zou niet lang duren, want de mist was aan het optrekken. Al met al hebben we een uur op het platform gestaan, voor we vertrokken naar Parijs. Had die ochtend alleen een kop thee gehad en had behoefte aan iets te drinken. Want met mijn nierprobleem, moet ik minimaal 2 liter per dag drinken. Tijdens de vlucht kregen we alleen een klein glaasje drinken en twee koekjes. Vroeg of ik drinken kon kopen, maar dat was niet mogelijk, het bleef dus bij dat ene glaasje. Het voordeel van goedkope vluchten is dat je alles kunt krijgen als je maar betaald. Hier hoeft je niet te betalen, maar je krijgt ook niets.

Boven Parijs bleek dat alle vliegvelden nog gesloten waren en werd besloten om terug naar Bordeaux te vliegen. Op Bordeaux vroeg ik de bemanning of ik mijn ticket kon omzetten voor een directe vlucht naar Amsterdam. Maar hier bleek de gronddienst over te gaan en moest ik het maar afwachten. Na een uur nogmaals gevraagd en aangegeven dat ik op een eiland woon en nog graag vandaag thuis zou willen komen. Kreeg te verstaan dat ik een ticket naar Orly had geboekt en dat ik naar Orly zou worden gebracht. Tijdens het wachten konden we de man één glaasje water krijgen, want er was niet meer. Toch twee glaasjes kunnen scoren, wat wel een boze blik van de stewardess opleverde. Na twee uur op het platform te hebben gestaan



vertrokken we opnieuw naar Orly. We zaten toen al vier uur in het vliegtuig, 180 man en twee wc's. Om 15:15 kwamen we in Orly aan. Te laat voor mijn aansluiting naar Amsterdam.

Op Orly vroeg ik aan mensen van Air France met welke vlucht in nu naar Amsterdam kon. Maar daar konden ze mij geen antwoord op geven, daarvoor moest ik bij het Air France kantoor op Charles de Gaulle zijn. Met de bus naar CDG, waar ik om 16:30 uur arriveerde. Na een poos in de rij te hebben gestaan bij het kantoor van Air France vertelde men mij dat ik bij balie 4 moest zijn. Bij balie 4 aangesloten in de rij, waar ik na verloop van tijd te horen kreeg dat ik bij balie 7 moest zijn. Mijn humeur begon inmiddels een aardige deuk op te lopen. Bij balie 7 weer aangesloten te zijn in de rij, kreeg ik te horen dat ik eigenlijk verkeerd was, want balie 7 was alleen voor gecancelde vluchten naar Amsterdam en ik had mijn vlucht gemist. Toen ik vertelde dat ik het een beetje zat begon te worden en dat ik om 09:30 aan boord gegaan was op Toulouse en pas om 15:15 op Orly arriveerde en er via Bordeaux was gevlogen, werd ik toch geholpen. Eigenlijk waren alle vluchten vol, maar ik mocht nog mee met de laatste vlucht van 20:15 naar Amsterdam. Te laat om nog thuis te komen, maar goed ik kwam nog in Amsterdam. Als tegemoetkoming kreeg ik een voucher van 16 euro om te eten. Maar op CDG kost een broodje, een kop soep, een pizzapunt en twee flessen drinken al meer dan 20 euro.

Tot overmaat van ramp had de laatste vlucht naar Amsterdam ook vertraging. Uiteindelijk vertrokken we om 21:45 van CDG en kwamen we om 23:00 uur aan in Amsterdam. Er bleek nog een trein naar Den Helder te vertrekken. Op Sloterdijk moest ik overstappen op de trein naar Den Helder. U raad het inmiddels al, de trein had 25 minuten vertraging. Om 01:30 uur kwam ik aan in Den Helder, waar mijn vrouw nog een hotel voor me had weten te boeken. Bij het uitchecken op station Den Helder, bleek er voor de reis onvoldoende op mijn OV-kaart te staan, was vergeten dit te controleren. Hierdoor kon ik niet van het perron af, maar kon op het perron ook mijn kaart niet opwaarderen. Was in staat om over het hek te klimmen, maar gelukkig kwam er nog iemand aan, die ook door een hekje moest. Gauw achter hem aangelopen door het hek. Maar toen ging er om 01:30 een alarm af, ik heb niet meer omgekeken en ben gaan inchecken in het hotel.

Met mijn eigen vliegtuig vloog ik in 10 uur van Texel naar Graulhet, met Air France / KLM deed ik er meer dan 15 uur over om in Den Helder te komen, tegen veel hogere kosten.

Overmacht is overmacht. Maar belangrijk is hoe je met overmacht omgaat en daarop inspeelt. Bij Air France / KLM heb ik daar geen goed gevoel aan overgehouden.

Ik moest even denken aan Misses Hamilton, de vliegster van de Hornet Moth, die altijd zei; "if you have time to spare, go by air".



Dr. U.H. (Helena) Hamilton en de Hornet Moth G-AHBL
[Foto: Ed de Bruijn]

F/S Eric Warburton

Bram van Dijk

In de nacht van 31 oktober / 1 november 1941 was het slecht weer. De RAF stuurde deze nacht 123 vliegtuigen van 5 verschillende types naar Hamburg. Twee Whitley V's van 51 squadron, de Z9141 MH-J en Z9220 MH-V, vertrokken om 17.38 en 17.39 van de basis Dishforth (Yorkshire). Bemoelijkd door het slechte zicht hebben toch 56 bemanningen het doel kunnen vinden en Hamburg gebombardeerd. Vanuit Hamburg werd er geen grote schade gemeldt; er waren 14 branden waarvan 7 grote. Verder kwam er één persoon om het leven, waren er 8 gewonden en werden 175 mensen dakloos.

Op de terugweg is Whitley V Z9141 MH-J boven de Waddenzee aangevallen door de Duitse



nachtjager Oberfeldwebel Paul Gildner en neergehaald. Het toestel stortte neer om 23.50 op het wad aan de oostkant van Texel ter hoogte van de Schorren. In een rapport op het Gemeentehuis staat vermeld op "De Meeuwenbol", een plek die bij eb als eerste droog viel en waar dan massaal meeuwen op gingen rusten. Er werden drie slachtoffers geborgen en in eerste instantie als 'onbekend' begraven; Later werden zij geïdentificeerd als de Engelsman Eric Barsby (Piloot), de Pools-Canadees Vincent Sature (Boordschutter) en de Canadees Eric Warburton (Marconist/Boordschutter). In 1951, tijdens het opruimen van het wrak, werden de stoffelijke resten van de Nieuw-Zeelander Stanley Steel (2e Piloot) en Engelsman Jack Knight (Navigator) alsnog geborgen en werden ook zij in Den Burg begraven.



F/S/ Eric Warburton

De twee Whitleys van 51 squadron hadden voor het laatst een radiobericht uitgezonden om 21.52 en 00.32. Van de totale vloot van 123 vliegtuigen kwamen alleen de 4 Whitleys niet meer terug, waarvan dus twee van 51 squadron uit Dishforth en twee van 77 squadron uit Leeming (Yorkshire). Van drie van de toestellen is niets teruggevonden en twee bemanningen zijn nog steeds vermist. Van één toestel, de Z6950 van 77 squadron, liggen de vijf bemanningsleden begraven in Kiel (D).

Ik kreeg in de jaren '90 contact met de heer Jack Warburton uit Grosse Isle in Manitoba, Canada, een broer van Eric Warburton, waarmee ik tot zijn overlijden op heel hoge leeftijd heb gecorrespondeerd. De Warburtons waren een hele hechte family en hielden iedere 5 jaar een familiereunie in Manitoba. Hierbij werd Eric Warburton, die maar 23 jaar is geworden en op een eiland ("far away") ligt begraven, nooit vergeten. In de herfst van 2000 werd ik gebeld door Mr. Ken Sorfleet die met z'n vrouw Rosemary in hotel 'Koogerend' op Texel logeerden en een bezoek hadden

gebracht aan het graf van Eric Warburton. Ken is een zoon van Marjorie Sorfleet, een zuster van Eric Warburton. Dide en ik hebben dit koppel ontmoet en meegenomen naar Oosterend waar we een leuke avond hadden. Ken en Rosemary woonden in London waar Ken Militair Attache bij de EU was namens Canada. Tot op de dag van vandaag heeft Ken het contact overgenomen van zijn oom Jack en krijgen we van hem het jaarlijkse familie schrijven van de Warburtons rond de Kerstdagen. Ken vroeg ons in 2000 of wij namens Canada een krans wilden leggen tijdens de plechtigheid op 4 mei 2001, wat wij uiteraard hebben beloofd.

Omdat ik juist op 4 mei 2001 met een Belgische koter vertrok van Zeebrugge naar het eiland Sint Vincent heeft Dide met onze kleindochter Melanie deze kranslegging gedaan.

Enige tijd terug kreeg ik een e-mail van Ken Sorfleet dat hij aan het LOMT alle decoraties van Eric Warburton zou willen schenken als de familie hiermee akkoord zou gaan. Naast de vier medailles van Eric Warburton zijn er twee heel bijzondere decoraties bij nl. een draagspeld en een kruisje bestemd voor de moeder van de omgekomen vlieger, Mrs. Doris Warburton. In April 2016 hebben wij deze onderscheidingen ontvangen en deze zullen een plaats krijgen in ons museum.





Houten model Catalina

Bram van Dijk

Dit voorjaar kregen wij een e-mail van Wijnand de Zeeuw of we geïnteresseerd waren in een houten model van een Catalina met een spanwijdte van 1.20m.



Zijn vader, Arie de Zeeuw, was enkele jaren terug in ons museum geweest en had toen in het museum gesproken over het schenken van het model aan het museum.

Destijds is daar positief op gereageerd en na zijn overlijden is het model begin april van dit jaar door Wijnand de Zeeuw en zijn vrouw naar het museum gebracht.

Inmiddels heeft het een vaste plek gekregen op de informatiezuil van Alexander Wurtz.

Arie de Zeeuw is op 6 oktober 1927 geboren in Honselersdijk (Zuid-Holland). Na de MULO in Delft volgde hij de zeevaartschool in Scheveningen die in Den Haag ondergebracht was in een voormalige Joodse school, omdat Scheveningen grotendeels "Spergebied" was in 1944. Zijn stuurmansrangen doorliep hij bij de "Koninklijke Java China Pakketvaartmaatschappij" (KJCPL). Deze opereerde in "de Oost", met als regelmatige thuishaven Tandjong Priok, waar hij de Catalina's ook heeft zien vliegen. Naar het voormalige Nederlands-Indie was de uitzendtermijn 4 jaar, daarna 2 x 26 maanden en 1 x 18 maanden. De schepen waarop hij heeft gevaren zijn onder andere: Tjisidane, Tjobajak, Berlage, van Riemsdijk, van Heutz, Tjitjalenska, Str. Soenda, Tjibantjet en de Tjimentang. In 1952 trouwt hij met Cornelia (Corrie) Smoor, en in 1958 verhuizen zij naar Hoek van Holland in verband met zijn werk als zeeloods bij het Loodswezen. In 1973 wordt er verhuisd naar Siddeburen in Groningen in verband met een baan als stuurman, en later schipper, op een loodsvaartuig op de Eems. Zijn hobby's waren modelbouw in de breedste zin des woords; scheepjes in een fles, scheepsmodellen (zowel varende als statisch) en vliegtuigmodellen. 14 oktober 2015 overlijdt Arie de Zeeuw in Delfzijl op 88-jarige leeftijd.

Ontvangen spullen

Januari:

- Eric Wagemakers, Den Burg: Diverse boeken; PC-monitor.

Februari:

- Harry de Porto, Den Burg: Boek 'Hun leven voor ons leven'.
- Jan Nieuwenhuis, Den Burg: Diverse boeken.

Maart:

- Fam. Geense, Den Burg: Foto's Georgiërs bij noodhospitaal.
- Fam. Oosterhof, Den Burg: Poppenhuis gemaakt van vliegtuigaluminium Whitley V Z9141 MH-J.

April:

- Ken Sorfleet, Canada: Medailles en documenten van F/S Eric Warburton.
- Bob Nieuwenhuis, Den Burg: Diverse boeken.
- Henk de Rooy, De Koog: Boek.
- Henk Witte: Vliegtuigmodellen.
- Fam. De Zeeuw, Borger: Model Catalina vliegboot.
- Leen Vonk: Duits papieren oorlogsgeld.
- Paul Dekker, Texel: Stukje indentificatieplaatje Georgian.
- Reina Tielemans: Correspondentie Dick van Reeuwijk met Klaus Breitner.

Mei:

- J.W. v/d Gracht, Den Burg: Nederlandse bajonet.
- Gelein Jansen, Den Burg: Stalen kistje uit WO II, enkele foto's en krantenknipsels.
- Peter Oelling, Duitsland: Radio & TV 1957.
- Daan Welboren, Den Hoorn: Plafondplaat met tekst.
- H. Petri (via Wim Mets): Shag-/Tabaksnijder
- Tineke Boon, De Cocksdorp: Oud stoffer en blik.
- Hetty Veldman, De Cocksdorp: 2 mappen met oorlogskranten.
- Dick Jansen, Rotterdam: 2 boekjes 'Tragedie op Texel' met krantenknipsels.

Juni:

- S.J. Hilkhuisen, Zwijndrecht: Tegel van Fokker.
- Paul Dekker, Texel: motorluik FW190.
- H. Koelewijn, Bunschoten: Fokker dasspeld.

Opm. Mochten we iemand onbedoeld zijn vergeten, geef dit dan even door zodat we er melding van kunnen maken in de nieuwsbrief van december 2016.



LOMT

Donateur worden

Ondergetekende

Naam:

Adres:

Postcode: Woonplaats:

Telefoon:

E-mail:

wil graag de activiteiten van het Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel (LOMT) ondersteunen met een jaarlijkse donatie van:

€ (minimum bedrag 15.-)

en verzoekt hem/haar daarvoor jaarlijks een herinnering te sturen.

..... (datum)

De donateur

- Steunt de activiteiten van het museum en stelt de (onbetaalde) vrijwilligers in staat de collectie in stand te houden, verder uit te breiden, te archiveren en te verbeteren.
- Heeft doorlopend gratis toegang tot het museum
- Ontvangt twee keer per jaar, in de maanden juni en december, de museum nieuwsbrief
- Wordt tweemaandelijks (januari, maart, mei, juli, september, november) middels e-mail op de hoogte gehouden van activiteiten en nieuwe aanwinsten in het museum

Formulier opsturen naar:

Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel, Postweg 126, 1795 JS De Cocksdorp