



**LOMT**

Jaargang 15 - Nr. 1  
Juni 2017

# Nieuwsbrief

**Otto Lilienthal**

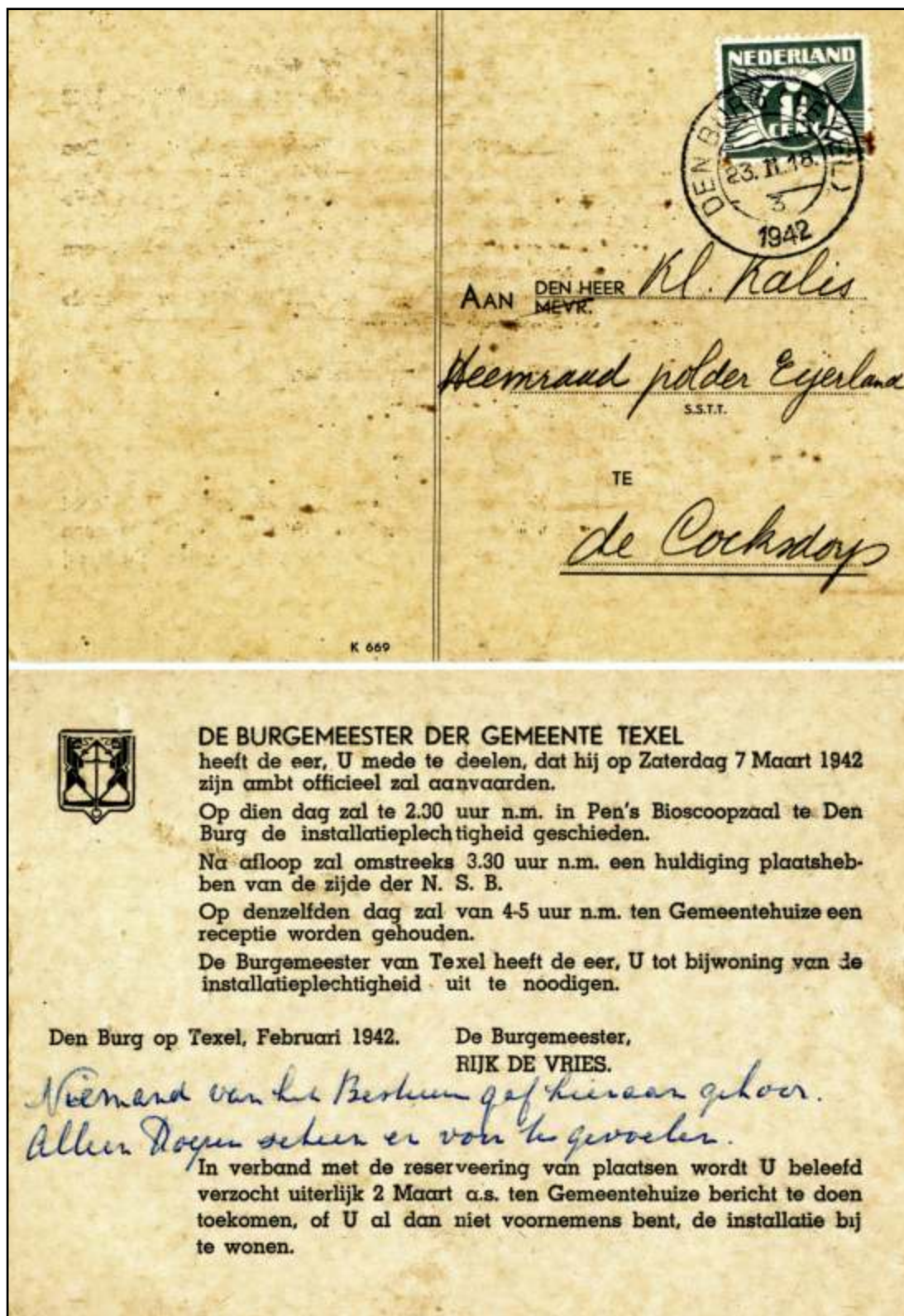
**Bevrijdingskleren**

**Zwødse bezoeker**

**Ltz II Frederik Johan Backer**

**Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel**

# UIT HET ARCHIEF







## INHOUDSOPGAVE

Otto Lilienthal	5
Bevrijdingskleren	6
Zwødse bezoeker	7
Ltz II Frederik Johan Backer	8
Ontvangen spullen	9
LOMT donateur worden	10

---

### Voorpagina:

Starfighter F-104G D-8266 van de Koninklijke Luchtmacht. De foto is gemaakt in 1992 toen het toestel nog op het vliegveld stond; In 2002 is de Starfighter verplaatst naar de ingang van het vliegveld, waar het in 2010 is weggehaald door Defensie. [Foto: Ed de Bruijn]

---

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:

Bram van Dijk

### Penningmeester:

Jan Boon

### Overige bestuursleden:

Wim Mets

Jan Nieuwenhuis

### Nieuwsbrief Redactie:

Bram van Dijk

Ben Gieze

Jan Nieuwenhuis

### Gastredacteur

Henk van Rooyen f.l.a.p.

### 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)



## Voorwoord

Voor u ligt een weer fonkelnieuwe nieuwsbrief van het LOMT.

Het seizoen is bijna halverwege en onderscheidt zich nauwelijks van voorgaande jaren. De vrijwilligers vangen geluiden op dat terugkerende bezoekers uitzien naar veranderingen in het museum.

Zij zullen op hun wenken worden bediend want het museum staat aan de vooravond van een inhoudelijke aanpassing. Wij sluiten ons aan als kernlocatie bij de activiteiten van de Atlantikwall. Het Waddenfonds, provincies en gemeentes maken het mogelijk deze verdedigingslinie voor het nageslacht te bewaren.

Dit gaat echter niet vanzelf, vraagt initiatieven en vergt veel energie om zaken gerealiseerd te krijgen. Het LOMT werkt aan een uitgewerkt plan voor de kernlocatie zowel als op het eiland, waar een route zal worden uitgezet naar historisch van belang zijnde bunkers uit de Tweede Wereldoorlog.

Hier wacht ons een geweldige uitdaging om dit tot een goed einde te brengen.

Binnenkort zal het eerste concept van een plan van aanpak klaar zijn, wat zal worden besproken met de vrijwilligers van het museum. Als alles volgens plan verloopt hopen wij voor de opening van het nieuwe seizoen 2018 alle zaken klaar te hebben.

De vrijwilligers hebben verder vastgesteld dat er een stijging is waar te nemen van het aantal georganiseerde groepen. Deze komen zowel van bedrijven als van scholen.

Bij deze groepen gaat de belangstelling in hoofdzaak uit naar de historie van de opstand van de Georgiërs. Het bestuur ziet het dan ook als haar verantwoording deze opstand zorgvuldig te blijven communiceren met het publiek. Historisch gezien is dit van grote waarde en we zullen hier dan ook aandacht aan blijven geven.

Ben Daalder (voorzitter LOMT)



Na de opstand... Georgiërs poseren op de klinkerweg bij het kamphuis 'Californië', met rechts vooran Corry Kuip



## Otto Lilienthal

*Ben Gieze*

In ons museum hangt een replica van het eerste ooit in serie gebouwde zweefvliegtuig.

Het "Normale Zweef-toestel" zoals het toen door de bouwer genoemd werd is de verst

ontwikkelde vliegtuig-constructie van de machinebouwingenieur en ondernemer Otto Lilienthal (1849-1896).

De vluchten van Lilienthal met zijn glijvluchttoestellen worden tegenwoordig gezien als het begin van de bemane luchtvaart met luchtvaartuigen die zwaarder zijn dan lucht, en die vliegen dankzij aerodynamische krachten (lift).

Na meer dan 20 jaar vooral het vliegen van vogels bestudeerd te hebben, begon in 1890 Lilienthal met het bouwen van zweeftoestellen, die hij in meer dan 2000 vluchten uitprobeerde en verder ontwikkelde. In 1891 maakte hij voor het eerst een zweefvlucht van meer dan 25 meter en in 1893 bereikte hij al een afstand van 250 meter.

Hij maakte zijn eerste vlucht met een dubbeldekker in 1896, maar op 9 augustus van dat jaar sloeg echter het noodlot toe. Door een onverwachte windvlaag verloor Lilienthal de controle over zijn zwever en stortte neer. De volgende dag overleed hij aan zijn verwondingen.

Het "Normale Zweeftoestel" ontstond in 1894 en werd door Lilienthal gezien als voldoende uitontwikkeld om in serie gebouwd te worden. Hij verkocht minstens 9 van deze toestellen. De zwever was zo ontworpen dat de piloot zich met zijn onderarmen kon steunen en met zijn handen het toestel vast hield. Zo kon hij met zijn benen een aanloop nemen, sturen tijdens de vlucht en landen. Gestuurd werd door het verplaatsen van het lichaamsgewicht.

In de buurt van Berlijn (Lichterfelde) liet Lilienthal een 15 meter hoge heuvel aanleg-

gen die als startplaats werd gebruikt.

Vanaf deze "Fliegeberg" werden

de meeste testvluchten gemaakt, waardoor deze heuvel een bezienswaardigheid werd.

Heden ten dage is de heuvel het middelpunt van het Otto Lilienthal park met op de top een herdenkingsmonument.

Naar aanleiding van studies over de vlucht van vogels schreef Lilienthal het boek *Der Vogelflug als Grundlage der Fliegerkunst*. Mede door dit boek werden de gebroeders Wright geïnspireerd ook zweefvliegtuigen te gaan bouwen en toen deze voldeden besloten ze in een iets groter type een motor te plaatsen. Met dit toestel schreven ze geschiedenis door op 17 december 1903 de eerste geslaagde motorvlucht te maken. Zodoende weet bijna iedereen wie Orville en Wilbur Wright zijn, terwijl de naam Otto Lilienthal nauwelijks bekend is.

Onze replica is rond 1990 gebouwd door de heer F. Wevers. Hij is en keer bij harde wind met het toestel op een duin gaan staan en voelde dat de vleugel al aardig wat lift leverde. Echter, van het duin afspringen durfde hij niet. Daarbij zal hij zeker gedacht hebben aan hoe de ontwerper van het origineel aan zijn einde is gekomen.



O  
T  
T  
O

L  
I  
L  
I  
E  
T  
H  
A  
L





## Bevrijdingskieren

*Bram van Dijk*

Het museum heeft zich de laatste tijd mogen verheugen in de ontvangst van bepaalde bijzondere spullen die waarschijnlijk bij opruimingen voor de dag zijn gekomen.

Zo worden er ook kledingstukken gebracht waar een verhaal achter schuilt. We hadden al de beschikking over een blouse die gemaakt is van parachutezijde; Deze staat in de vitrine van de bemanning van de Short Stirling LK200. Mijn vrouw Dide heeft deze blouse op een pop gedrapeerd en zei dat het heel bijzonder was om te zien dat er niet één knoopje gelijk is, wat natuurlijk duidt op de grote schaarste net na de oorlog van allerhande materiaal.

Mij staat zelf nog heel helder voor de geest dat mijn zussen alle drie in een jurk liepen gemaakt van parachutezijde. Mijn moeder kon heel goed naaien en zij heeft deze jurken voor hen gemaakt. Ik denk dat mijn vader de parachute in het veld heeft gevonden, of misschien heeft gekregen, en dat hij het materiaal tot na de oorlog heeft verstopt omdat dit altijd bij de bezetter moest worden ingeleverd.

Enige tijd terug heb ik samen met Ben Gieze een rondleiding gegeven aan wat oudere mensen uit Spanbroek en omstreken, en heb ik het verhaal verteld over het droppen van wapens en geheime agenten bij hun in de buurt door de Stirling LK200, en dus ook over de blouse. Nu vertelden enkele dames van dit gezelschap mij dat ze als meisjes wel heel jaloers waren op de "boerendochters" die ondanks de schaarste met deze mooie kieren van parachutestof liepen. De boeren hadden deze stof gevonden op hun land en het ook tot na de oorlog bewaard.

We hebben ook een jurk in ons bezit die heeft toebehoord aan Neel Klumper, waar een prachtig verhaal bij hoort met een tragische einde; Neel moest in haar jonge jaren haar vader vaak helpen op het land en dan droeg ze liever een broek dan een jurk. Op een dag had ze haar vader weer eens geholpen en op weg naar huis werd ze door de politie bekeurd omdat ze mannenkieren droeg, en dat was in een gemeentelijke politieverordening verboden. Vanaf die tijd heeft Neel gezworen dat ze nooit geen jurken of rokken meer zou dragen.

Nu deed zich al vroeg in de oorlog het volgende voor... Jaap Keijzer (alias 'de Lord') behoorde tot de Texelse illegaliteit en kreeg het bericht dat er voor Texel een partij armbanden moest worden opgehaald in Alkmaar. Dit was geen ongevaarlijke opdracht want de armbanden waren gemerkt met Oranje en een stempel van de Nederlandse Leeuw, een G en een N, wat betekende "God Oranje Nederland". Deze waren nodig zijn als Duitsland zou capituleren, en men onmiddellijk het gezag moest overnemen en dan als zodanig herkenbaar moest zijn.



Jaap Keijzer met Colinda Visser gekleed in de jurk

Keizer ging met de boot en trein naar het treinstation in Alkmaar en pikte daar het pak met armbanden op van iemand van de lokale ondergrondse. Nauwelijks had hij de in bruin papier verpakte spullen onder zijn arm toen er een onverwachte controle van de bezetter plaatsvond. Wat nu te doen dacht hij... Gelukkig ontdekte hij een voor hem bekend gezicht, meester Goedhart die hoewel lid van de NSB, hem misschien toch wel zou kunnen helpen. Keijzer sprak hem aan en zei, "meester Goedhart ik heb hier wat zwarte handel bedreven en een overall gekocht die ik waarschijnlijk niet door de controle zal krijgen. Jij met het jeugdstormpak aan zal daar natuurlijk geen last



van hebben; Zou jij dit voor mij mee willen nemen want jij wordt toch niet gecontroleerd". Zo gezegd, zo gedaan en zodoende kwam het pak door de controle en op de boot naar Texel kreeg Keizer het pak weer terug. De banden zijn vervolgens afgedragen aan Wim Kelder van de Texelse ondergrondse.

Het landelijk verzet is later structureel veranderd in B.S. (Binnenlandse Strijdkrachten) en toen werden de banden overcompleet; Ze zijn waarschijnlijk aan Frits Klumper gegeven en Neel, inmiddels getrouwd met Frits, kon zo over deze armbanden beschikken. Zij heeft daar een jurk van gemaakt om de bevrijding uitbundig mee te kunnen vieren. De jurk is nu onderdeel van de museumcollectie.



Graf van Frits en Neel klumper op de Algemene begraafplaats in Den Burg

Helaas liep de bevrijding voor haar iets anders dan gepland want haar man Frits was de eerste Texelaar die door de Duitsers op 6 april 1945 is gefusilleerd bij Fort Erfrins in Den Helder; Voor Neel Klumper was het dus een tragisch einde van de oorlog in plaats van een feest!

Dit jaar werd er ook nog een rokje gebracht door Paula Brouwer-Terpstra, wat door haar is gedragen tijdens de eerste bevrijdingsdag die op Texel is gevierd, op 5 mei 1946. Met dit rokje is duidelijk te zien hoe groot de schaarste was in materiaal, want alles kon hiervoor worden gebruikt.

## Zwødse bezoeker

*Henk van Rooyen f.l.a.p.*

Het is een dag met weinig bewegingen. Ik zit in mijn eentje op de toren boven de strakke Texelse grasmat. M'n collega Ed is met zijn vrouw Marleen even gaan stemmen in het restaurant op het veld dat als stemlokaal is ingericht. De para's kunnen de lucht niet in vanwege de bewolking en de anderhalve bezoeker van vandaag staat waarschijnlijk alweer op het veld waar ze thuishoren. Ik blader in de laatste Airnieuws als de radio begint te kraken. "Texel radio, Texel radio Knudde Nøkebie from the Scandinavian Historic Flight on 119.3", in een onvervalste Zweedse tongval. Gekke r/t procedure en een rare naam denk ik, maar ach onze lieve Heer heeft vreemde kostgangers, laat staan de jongens die vliegen en uit Zweden komen. Ik antwoord beleefd en vraag wat zijn intenties zijn. "VFR from Sweden to Biggin Hill and requesting low pass on your field in an historic aircraft", is het antwoord. Ik veer op, eindelijk verkeer! "Runway 22 left hand circuit and we have no reported traffic".

Snel een telefoontje naar het restaurant om Ed te waarschuwen. Historische Zweedse toestellen komen niet alle dagen langs, hoewel de club inmiddels was gecontracteerd voor de komende airshow. Dit is een dag met onverwachte verrassingen. Ik pak de kijker om te zien of de Zweed al op finals hangt. Ik scan de hele noordelijke omgeving van links naar rechts af en zie niks. Wel hebben Ed en Marleen inmiddels het stemlokaal verlaten en staan voor de hangar uit te kijken naar de oude Zweed.





Plotseling een hoop kabaal en er scheurt een F-16 tussen de toren en de hoofd baan op gras-prietheogte over het veld. Ik schrik me wild en voor ik het weet is de jager in de bewolking verdwenen. Had die ons even tuk! We hoeven niet lang te zoeken naar de dader. Edwin Boshoff is een regelmatige bezoeker van ons veld als vlieger en hotemetoot van de Duke of Brabants Airforce die o.a. de Nederlandse B-25 Mitchell vliegt. Maar ook als invlieger bij Fokker probeerde hij ooit bij ons de Fokker Spin van het gras af te trekken. Vandaag vliegt hij een General Dynamics F-16 in voor de luchtmacht. Nee, niet de Zweedse luchtmacht, gewoon voor de Klu. Lachend vraagt hij of de foto gelukt is en zo niet dan zal hij nog wel een keer langskomen. We hebben dat in het kader van onze burens subtiel afgewimpeld. Als ik zwaar getafeld heb en mijn ogen dicht doe, hoor ik hem nóg langskomen...

## Ltz II Frederik Johan Backer

*Jan Nieuwenhuis*

Frederik Johan {Frits} Backer werd geboren op 21 juni 1891 in Nijmegen, als zoon van Jean Paul Frédéric Backer en Dorothea Cornelia Fik. Hij begon zijn carrière als marine-officier bij de marinevliegdiens en werd vervolgens commandant op het marinevliegveld De Mok op Texel, wat op 21 augustus 1917 in gebruik was genomen; Hij had toen de rang van Luitenant ter Zee der 2e klasse.

Backer vloog op 4 mei 1919, samen met Luitenant ter Zee G.W. Bakker (commandant van het vliegveld Veere), vanaf De Mok de eerste internationale vlucht van de marineluchtvaartdienst. De tocht was naar Kopenhagen in Denemarken en er werd gevlogen met de Friedrichshaven zeeverkenner V-4 (zie foto), een toestel wat op 12 november 1918 in dienst was genomen. De vlucht naar Kopenhagen liep via Terschelling over de Noordzee richting Jutland in Denemarken. Toen er onderweg werd overgeschakeld naar een andere benzinetenank onstond er een probleem met de Benzmotor van 220 pk, die tot dan prima werk had verricht. Daardoor was men genoodzaakt een noodlanding te maken op zo'n 30 mijl ten noorden van Helgoland.

Volgens een bericht uit de *Arnhemse Courant* van dinsdag 13 mei 1919 is het toestel met beide vliegers op 12 mei weer teruggekeerd, dus blijkbaar heeft men de motor weer aan de praat gekregen; Uit een bericht in de *Leeuwarder courant* van 14 mei blijkt dat ze ook daadwerkelijk Kopenhagen hebben bereikt!

Tja, tegenwoordig is contact maken met de thuisbasis geen enkel probleem meer, maar in die tijd was dat wel anders...

Het was wel mogelijk maar verliep voornamelijk op duivekracht. Hoewel men reeds proeven deed met radioapparatuur aan boord van de vliegtuigen, hield men het toch nog een tijdlang bij de duivenberichtgeving. De postduiven waren 'in opleiding' bij een duivenfokvereniging in Delft,



Friedrichshaven zeeverkenner V-4





Van Berkel W-57 aan de steiger van De Mok



en op De Mok was in december 1918 een duivenhok 'voor dienst gereed' gemaakt...

Frits Backer is niet lang commandant van De Mok geweest; Op 6 januari 1920 werd hij bij Ministeriële Beschikking eervol ontheven van het bevel over De Mok en kreeg op 21 januari het bevel over de basis Schellingwoude. Op 12 april 1921 maakte hij daar vandaan een vlucht van een half uur boven Amsterdam met Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Hendrik. Ze vlogen in de Van Berkel tweedekker W-57, en werden daarbij in de lucht begeleid door een viertal land- en watervliegtuigen.

Omdat er weinig mogelijkheden waren tot promotie verliet Backer ongeveer 4 jaar later, op 1 februari 1922, de Marine. Na verschillende andere beroepen te hebben uitgeoefend werd hij in 1942 benoemd tot Hoofd van het Calculatie en Controle Bureau van het Marine Etablissement in Soerabaja in Indonesië. Hij werd na de Japanse inval als burger geïnterneerd, maar werd later naar een militair interneringskamp overgebracht.

Tijdens zijn transport aan boord van het Japanse transportschip 'Junyo Maru', van Tandjong Priok naar Padang, werd het schip op 18 september 1944 ter hoogte van Benkoelen getorpedeerd door de Britse onderzeeër 'Tradewind'. Hij heeft dit niet overleefd en kreeg een zee-mansgraf in de Indische oceaan; Hij was toen 53 jaar oud en getrouwd met Maria Wilhelmina

Clasina Sasse, dochter van de Nijmeegse KNO-arts H.F.A.Sasse. Zij hadden twee kinderen, een dochter Hendrike Frederike Auguste {Aukje} en een zoon Frederik Johan {Frits}.

## Ontvangen spullen

### Juni:

- A. Bakkeren: Spotprenten WOII
- Paula Brouwer-Terpstra. Rokje gedragen bij de bevrijding
- Mevr. E.W. Jalink, Hoorn: Vliegbewijs KLM - 1934
- Wolanda Dijkman Dulkes: Klappers documentatie PH-KOR
- Hans Eelman: Aangespoeld reddingsvest

**Opm.** Deze lijst is helaas niet compleet omdat de lijst met gegevens over januari t/m mei op onverklaarbare wijze verloren is gegaan.

Mocht iemand toch nog graag willen dat we zijn of haar gegevens opnemen, geef dit dan even door aan de redactie zodat we er melding van kunnen maken in de nieuwsbrief van december 2017.





# 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 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 (10 pag.)
- Wordt tweemaandelijks (januari, maart, mei, juli, september, november) middels een e-mail nieuwsbrief (2 pag.) op de hoogte gehouden van activiteiten in en rondom het museum.

Formulier opsturen naar:

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