



LOMT

Jaargang 15 - Nr. 2
December 2017

Nieuwsbrief

Noodlanding op het strand

Houten bommen

Wing Commander Bill Tacon

Bezoekers 'van ver' aan het LOMT



UIT HET ARCHIEF

openingsavond

woensdag 29 augustus 1945

op de Groeneplaats

opening half negen door den voorzitter

samenzang:

komt danken w' allen god

Komt danken w' allen God.
Die ons getrouw bewaarde!
Zijn goedheid stuurt ons lot,
Hij, Hij is de Heer der aarde
Van onze wording af
Heeft ons Zijn macht behoed.
Zijn hulp is onze staf,
Zijn liefde ons hoogste goed.

Wij Gij ons door Uw' Geest
Oprechte blijdschap geven
Doe 't volk, Heer, dat U vreest
In vreed' en vrijheid leven
Ontsluit Uw milde hand
Uw liefde blijf' ons bij
Dat stad, dat vaderland,
Door U gezegend zij!

O God! zie op ons land
Met vaderlijk ontfermen!
Wil door Uw sterke hand
Ons tegen het kwaad beschermen
Wij, zwervend' op dee'z aard
Wij steunen op Uw macht!
Het volk dat Gij bewaart,
Is groot in heil en kracht.

Toespraak van den Edelachtbaren Heer

Ir. F. L. A. MAANDAG,

wnd. burgemeester van Texel

ZANG VAN VIER KOREN (leiding de heer J. Visser)

- a. O, Heer, die daar des hemels tente spreidt
- b. Wilt heden nu treden

DECLAMATIE door den heer G BAKKER
TEXELS FANFARE Ambrosiaans Lofgezag

TOESPRAAK van den Weleerwaarden heer Ds. Th. v. d. VEER

Onderwerp: „Het feest der Bevrijding”

ZANG VAN VIER KOREN (leiding de heer J. Visser)

- a. Nationaal Danklied
- b. Gelukkig is het land

DECLAMATIE door een heer G. BAKKER

SLUITING met gemeenschap. gezang WILHELMUS VAN NASSOUWE.

wilhelmus

Wilhelmus van Nassouwe
Ben ick van Duitschen bloet;
Den Vaderlant ghetrouwe
Blijf ick tot in den doet.
Een prince van Oranjen
Ben ick vrij onverveert;
Den Coninck van Hispanjen
Heb ick altijd gheert.

Mijn schild en de betrouwen
Sijt ghy, o Godt, mijn Heer!
Op U so wil ick bouwen,
Verlaat mij nimmer meer!
Dat ick doch vroom mach blijven
U dienaer t'aller stont,
Die tyranny verdrijven,
Die mij mijn hart doorwont.

Voor Godt wil ick belijden
End sijner groter macht,
Dat ick tot ghenen tijden
Den Coninck heb verwacht.
Dan dat ick Godt den Here,
Der hoochster Majesteyt,
Heb moeten obediëren
Inder gherechticheyt.

Aankondiging opening bevrijdingsfeesten op 29 augustus 1945,
georganiseerd door de Oranjevereniging



INHOUDSOPGAVE

Noodlanding op het strand	5
Houten bommen	6
Wing Commander Bill Tacon	7
Bezoekers 'van ver' aan het LOMT	8
In Memoriam	9
Korte foto-impressie verbouwing museum	10



Voorpagina:

13 februari 1982: 'Neusstandje' van de op vliegveld De Kooy gestationeerde Reims/Cessna F150L PH-GRA [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

E-mail: info@lomt.nl

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





Voorwoord

Voor u ligt de nieuwsbrief van december 2017, een beetje verlaat in verband met de drukke werkzaamheden die er momenteel gaande zijn in het museum; Op dit moment voltrekt zich de meest ingrijpende herinrichting van het museum sinds haar bestaan. Zoals u weet bestaat de tentoonstelling in het LOMT uit grofweg twee onderdelen, Luchtvaart en Oorlog. Beide vertellen veel over de historie van de luchtvaart op Texel en de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog op en rondom het eiland. Het is in het bijzonder de oorlogskant die nu opnieuw wordt ingericht en aangepast; In deze nieuwsbrief zijn wat foto's van de werkzaamheden opgenomen.

Enkele jaren terug heeft het Waddenfonds het initiatief genomen de geschiedenis van de Atlantikwall voor de toekomst veilig te stellen. Langs de Nederlandse kust zijn een aantal zogenaamde 'kernlokaties' aangewezen, waarvan ook één op het eiland Texel. Het LOMT werd daarbij als de meest geschikte partij gevraagd hier inhoud aan te geven, wat door bestuur en vrijwilligers enthousiast is opgepakt. Inmiddels wordt er vanaf begin november hard gewerkt aan de complete herinrichting van dat deel van het museum waar de thema's over de Tweede Wereldoorlog wordt tentoongesteld, de zogenaamde fase 1.

De hal is geheel leeg gehaald en wordt momenteel geschikt gemaakt voor een uitgebreide vernieuwde expositie met daarin veel aandacht voor educatie. Deze eerste fase zal rond voorjaar 2018 gereed zijn, waarop fase 2 volgt; Er zal dan gewerkt worden aan een routing, voornamelijk langs de westkust van Texel, die een inzicht zal geven over de Atlantikwall op Texel. Hiervoor zullen wellicht nog bestaande bunkers blootgelegd kunnen worden, en indien mogelijk toegankelijk gemaakt.

Het LOMT beschikt over veel kennis en materiaal uit deze tijd, en nog altijd komen er regelmatig zaken te voorschijn die een bijdrage leveren aan het zo compleet mogelijk maken van de historische gegevens. Met name op het gebied van de Atlantikwall en de functies van de overgebleven bunkers is er een schat aan waardevolle gegevens beschikbaar, waaronder zeer veel foto's.

Bestuur en vrijwilligers zijn er trots op om dit te mogen doen en hier iets moois van te maken!

Ben Daalder (voorzitter LOMT)



Oud-bestuursvoorzitter Theo Witte in gesprek met oud-profvoetballer, trainer en voetbalanalist Jan Boskamp (L)



Noodlanding op het strand

Ben Gieze



Kort geleden kwam ik in een boekhandel van tweedehands boeken een biografie tegen van de bekende vlieger en schrijver Viruly. De boeken van Adriaan Viruly (roepnaam Jons) hebben me nooit erg aangesproken, doch deze biografie, geschreven door Wim Adriaansen kan ik iedereen aanbevelen.

Wat in het boek goed tot zijn recht komt zijn de technische ontwikkelingen in de werkzame periode van het leven van Viruly. Toen hij in 1926 als militair zijn eerste vlieglessen kreeg in een Fokker S-II vloog ook de KLM alleen nog maar met eenmotorige Fokker F-VII vliegtuigen. Deze bezaten een staalbuis romp met linnen bekleed en houten vleugels (480 pk, kruissnelheid 200 km/uur), waarmee 8 passagiers over een afstand van 1000 km vervoerd konden worden.

Hoe anders was het in 1954 toen Viruly zijn laatste vlucht voor de KLM maakte! Deze vlucht werd uitgevoerd met een geheel metalen Lockheed Super Constellation (4 x 3200 pk, kruis-

snelheid 490 km/uur), waarmee 60 passagiers over een afstand van 8000 km vervoerd konden worden.

Bij het doorbladeren van het boek kwam ik een verrassing tegen, namelijk vier foto's van een tweedekker die door een groep mensen door de duinen geduwd wordt met als bijschrift dat dit op het Texelse strand bij paal 16 is. Uit het boekje over vliegveld Texel was bekend dat Viruly op 23 april 1929 bij paal 16 een noodlanding had gemaakt wegens motorstoring, maar dat daar foto's van bestonden wist ik niet. Viruly was samen met Postma een week gelegerd op vliegveld de Kooy om vandaar met een Fokker C-VI te oefenen in het schieten op een manche, die door een ander vliegtuig gesleept werd. Het is duidelijk dat men dit liever boven zee deed daar die mitrailleurkogels uiteindelijk toch naar beneden komen. Tijdens deze oefeningen kregen ze motorstoring en moest een noodlanding gemaakt worden. De volgende dag werd met hulp van de Chevrolet van P.Kaan de Fokker over het strand naar het vliegveld de Mok gereden. Hier werd het onfortuinlijke toestel met hulp van heel veel "mankracht" door de lage duintjes naar een hangaar geduwd (zie foto) om verder gedemonteerd en afgevoerd te worden.

Adriaan Viruly werd geboren in Breda op 5/1/1905 en overleed in 1986 op 81-jarige leeftijd in Amsterdam aan de gevolgen van een ernstige val die hij bij een (tweede) hersenbloeding had gemaakt.



[Foto: boek "Jons Viruly, Vleugels aan het woord gegeven" door W.Adriaansen]



Houten bommen

Henk van Rooyen f.l.a.p.

Op een steenworp afstand van het huidige MLA veld Middenmeer (EHMM) begint de Luchtvaart Afdeeling net vóór de Tweede Wereldoorlog een vliegpark in te richten. Er zijn daar in de benauwde meidagen van 1940 enige vluchten vandaan uitgevoerd, maar al heel gauw is het veld in Duitse handen. De Duitse activiteiten verschillen nogal met die van de Nederlandse; op de reeds aangebrachte gebouwenfunderingen worden barakken gebouwd van hout en zeildoek, ramen en deuren worden er op geschilderd. Er wordt een kavel bijgetrokken en een 700 meter lange 'start/landingsbaan' wordt gecreëerd in bijna oost-west richting door de grond zo'n 15 cm af te graven en zwart te houden. De sloot tussen het reeds bestaande vliegpark en de nieuw bijgetrokken kavel wordt afgedekt met balken en daarop groen geschilderde rietmatten. Inderdaad: er wordt een 'nep' vliegveld aangelegd, een schijnvliegveld oftewel een decoy airfield.

De plaatselijke timmerman de heer Toon van Oeveren wordt gesommeerd houten vliegtuigen te bouwen, die op een Messerschmitt Me109 moeten lijken, en zijn bijnaam in het dorp wordt al gauw Anton Fokker. De houten gevaartes, waarvan er zeker een achttal op Middenmeer aanwezig zijn, worden tussen de barakken gezet en één ervan wordt via een ingenieus systeem, over een rail voortgetrokken door middel van elektromotoren, die vanuit een bunker worden bediend. Ook aan verlichting is gedacht. Vaak brandt 's avonds volop licht in de 'barakken' en is het veld duidelijk vanuit de lucht zichtbaar door rode lampen, die in clusters van 3 stuks links en rechts van de 'landingsbaan' staan opgesteld. Of het veld daadwerkelijk is aangevallen door misleide geallieerden is nauwelijks meer te achterhalen. Wel zijn er politierapporten bekend, waarin gewag wordt gemaakt van briesantbommen, ontploffingen en branden, maar het lijkt erop dat ook dit tot de activiteiten van het vliegveldpersoneel hoort, om aandacht te trekken...

Een onwaarschijnlijk verhaal hierover, wil ik u niet onthouden. De Engelsen hebben behoefte aan een snelle jager en lichte bommenwerper, die snel gerepareerd kan worden. Het is een crime voor de mecaniciens om niet

alleen overdag, maar ook nog eens 's nachts gaten te dichten, huidplaten te vervangen en complete staartstukken te vernieuwen. En dat alles om zoveel mogelijk materieel in de strijd te kunnen werpen. In 1941 rolt er uit de DeHavilland fabrieken de DH-89 "Mosquito", gebouwd van hout en voorzien van twee Rolls Royce Merlin motoren van 1690 PK elk. Er wordt gebouwd met balsahout (!!) en triplex. Al snel wordt de kist 'het houten wonder' (wooden wonder) en liefkozend 'Mossie' genoemd.



De Mosquito VI, MM403 'SB-V', van het Australische 464 Squadron wordt op de basis Hunsdon in het Engelse Hertfordshire, voorzien van vier bommen.
© IWM (CH 12407)

Het verhaal gaat dat op een mooie zomerdag in 1941 de dienstdoende militairen op Middenmeer worden gewaarschuwd voor een aanval vanuit de lucht. Zwaar bewapend met licht luchtdoelgeschut en mitrailleurs nemen de manschappen hun gevechtsposities in en bevolken de inmiddels aangebrachte loopgraven. Vanuit het westen spotten ze een klein stipje dat allengs groter wordt. Een Mosquito! Het geluid van de Merlins wordt steeds sterker en duidelijk is te zien hoe de machine overgaat in een duikvlucht. Nog vóór de militairen de trekker kunnen overhalen zien en horen ze hoe twee bommen zich losmaken uit het openstaande bommenruim en fluitend hun richting op komen.



De Mosquito trekt steil op, zwaait met zijn vleugels en verdwijnt even snel als ie gekomen is weer in westelijke richting. Met een doffe klap boren de twee bommen zich in de polderklei. De Duitsers liggen bijkans plat in de loopgraven, maar er gebeurt verder niets. Geen oorverdovende explosie, geen fontein van modder en gras, geen felle brand en geen spoortje van rook. Na zo'n anderhalf uur te zijn blijven liggen in afwachting van een eventueel vertraagde ont-ploffing hijsen de mannen zich uit hun ongemakkelijke posities en sluipen ze voorzichtig naar de plek, waar de bommen zijn ingeslagen. Groot is hun verwondering als ze ontdekken dat er twee houten bommen liggen! Koekje van eigen deeg en een prachtig staaltje droge Britse humor.

Wing Commander Bill Tacon

Jan Nieuwenhuis

Ernest William ("Bill") Tacon ging in dienst bij de Royal New Zealand Air Force (RNZAF) in juli 1938 en werd overgeplaatst naar de Royal Air Force (RAF) in mei 1939 door een overeenkomst waarin de RNZAF met de RAF had afgesproken om per jaar 6 getrainde piloten te leveren. Hij kwam in eerste instantie terecht bij 233 Sqn in Leuchars in Schotland waar hij werd ingezet als piloot op Ansons en later, tijdens het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, op Hudsons.

In 1944, hij was toen inmiddels commandant van 236 Squadron, leidde hij een aanval met 40 Beaufighters afkomstig van de basis North Coates en Langham. Het doel was een konvooi schepen wat geformeerd werd in de haven van



Den Helder en het Marsdiep. Hij was met zijn toestel, Beaufighter NE746 'MB-Q', opgestegen vanaf North Coates in het graafschap Lincolnshire aan de oostkust van Engeland. Tijdens de aanval, welke plaatsvond op 12 september 1944, werd zijn toestel in de vleugel en de brandstoftank geraakt door luchtafweer. Het lukte hem nog om zijn raketten af te vuren, maar de Beaufighter werd wederom geraakt, waarbij munitie aan boord van het toestel in brand vloog en explodeerde. Toen dit gebeurde hoorde hij een schreeuw, draaide zich om en zag dat Flying Officer *Wilfred Brian Wardle*, zijn 23-jarige Navigator uit Gosforth, Newcastle-on-Tyne, dodelijk was getroffen.

Omdat Tacon inzag dat verder vliegen geen zin had besloot hij met zijn toestel te klimmen en het ontsnappingsluik te openen, wat hem echter niet lukte. Inmiddels begon zijn gezicht te verbranden door de ontstane vlammen in de cockpit en werd de Beaufighter voor de derde keer geraakt. Hij kon zien waarvandaan er op hem geschoten werd en besloot zijn toestel in een soort van 'Kamikaze actie' op de schutters te storten. Zover kwam het echter niet want tijdens de duik explodeerde het toestel en werd hij eruit geslingerd, waarbij het hem lukte om zijn parachute te openen.



Hij landde veilig op Texel maar kon door brandwonden rond zijn ogen nog nauwelijks iets zien. De Duitsers namen hem hardhandig gevangen en hij werd per schip afgevoerd naar Den Helder. Daar werd hij door een groep Duitse matrozen geschopt en slecht behandeld, nog voordat hij in een lokale gevangenis werd opgesloten. Daar kreeg hij gelukkig de nodige medische verzorging en vervolgens werd hij overgebracht naar het doorgangskamp Dulag Luft (**D**urchgangslager der **L**uftwaffe) bij Koblenz, en vervolgens naar Stalag Luft I (**S**tammlager Luft I) aan de Baltische kust. Hij werd uiteindelijk bevrijd door het Russische leger en ging terug naar North Coates in Engeland.

Tijdens zijn afwezigheid had hij een DSO (**D**istinguished **S**ervice **O**rders) toegekend gekregen; Een DFC (**D**istinguished **F**lying **C**ross) had hij al ontvangen in mei 1940 voor het tot zinken brengen van een R-boat (Räumboote), een mijnenveger gebouwd voor de Kriegsmarine (Duitse Marine), bij de haven van Boulogne in Frankrijk.

Het lichaam van de ongelukkige navigator *Wilfred B. Wardle* spoelde aan bij het vliegveld De Mok op Texel en hij ligt begraven op de Algemene begraafplaats aan de Kogerstraat in Den Burg, in Rij 7 - Graf 164.

Ook voor een Texelaar was de aanval noodlottig; Piet Lap uit Den Hoorn kwam om het leven in een schuur toen een vat olie werd geraakt door een kogel en vlam vatte, waardoor de schuur geheel afbrandde en hij in de vlammen omkwam.

Tacon kwam uit een boerenfamilie en werd geboren op 6 December 1917 in Napier, Nieuw-Zeeland en was de zoon van Ernest Richard [1889 - 1976] en Margaret Ann (Geb. Arnott) Tacon [1894 - 1948].

Het was een grote familie en hij had 5 zussen, Margaret Moncur, Janet Maryen, Ann Theresa, Mercy Barbara Johanna en Pamela Rose, en 3 broers, Richard Henry, Peter Arnott en John Dennis, die in 1947 vermist raakte bij een vliegtuigongeluk.

In 1949 trouwde Bill Tacon met Clare Keating [1921 - 1956] en hertrouwde, na het vroegtijdig overlijden van zijn eerste vrouw, in 1960 met Bernadine Louisa Leamy.

Tacon is na de oorlog in Engeland gebleven en in zijn gehele carrière bij de luchtmacht heeft hij in totaal in 70 verschillende vliegtuigtypen gevlo-

gen, van Tiger Moth tot B-17 Flying Fortresses. In 1970 verliet hij de RAF, waarna hij met zijn familie terugging naar Nieuw-Zeeland.

Hij was de vader van 2 dochters en 1 zoon van zijn eerste vrouw, en van 3 zonen van zijn tweede vrouw, die in 2012 is overleden; Bill Tacon overleed 9 jaar eerder, op 9 september 2003... hij was 85-jaar oud

Bezoekers 'van ver' aan het LOMT

Bram van Dijk



Er is in 2017 opvallend veel bezoek geweest van familieleden van bij Texel omgekomen vliegers. Jan Nieuwenhuis ontving onder andere een foto met daarop Stanley George Steel bij het graf van zijn oom, Stanley David Steel; Hij was afgelopen voorjaar op het eiland om het graf van zijn oom te bezoeken. F/O Stanley

Steel was de 2e piloot van de Whitley Z9141 die op 31 oktober 1941 is neergestort op het wad achter de Eendracht. De gehele bemanning van 5 personen ligt in Den Burg begraven.



Al in april kreeg ik een e-mail van Rachel Robertson (zie foto) uit Saskatchewan, Canada dat ze in Amsterdam was en graag een dag naar Texel wou komen. Ik heb haar van de boot gehaald en ze was verast om in het LOMT zoveel informatie terug te vinden over haar oudoom. Na nog even bij ons thuis te zijn geweest hebben Dide en ik haar na een toertocht over

Texel weer naar de boot gebracht. Haar oudoom, F/S Donald Lawrence Robertson, kwam om



in de Waddenzee op 3 april 1943; Hij was boordschutter aan boord van de Lancaster W4894. Het verhaal en de bemanning kon worden achterhaald na het vinden van Robertson's armbandje door Jan Tinus Vlaming.

Op een woensdag belde Jan Brandenburg dat er een familie uit Nieuw-Zeeland op bezoek was, en of ik even naar het museum wilde komen. Het was al laat in de middag en ik trof een echtpaar aan die zich voorstelde als Dave Steel uit Wellington, Nieuw-Zeeland. Hij was ook een neef van de eerder genoemde Stanley David Steel. De man leek sprekend op Stanley George Steel die eerder in het jaar was geweest, en zijn vrouw vertelde dat er vier neven zijn die allemaal op elkaar lijken.

In september is zijn zus Janet Richardson nog in het museum geweest, aan wie ik het poppenhuis heb laten zien wat door Karel Roeper is gemaakt van aluminium van de Whitley van Steel.

Met Janet ben ik na het museumbezoek naar de Eendracht dijk gereden om haar de plaats aan te wijzen waar het toestel is neergestort, waarna ik haar weer naar de boot heb gebracht.

Op donderdag 13 juli kwamen Roger en Tessa Collins uit Christchurch, Nieuw-Zeeland bij ons op bezoek. Zij logeerden in Amsterdam en kwamen een dag naar Texel. Voor Dide en mij waren dit oude bekenden die wij in 1997 in Christchurch hebben ontmoet bij hun moeder Winnifred. Zij kwamen op Texel om het graf te bezoeken van Allan Bird die piloot was van de Wellington X9630 die op 17 juli 1941 bij Texel is neergestort en hier is aangespoeld; Hij ligt hier met twee andere bemanningsleden begraven.

Begin augustus kwam Russell Trigwell uit Donybrook, West-Australië voor twee dagen naar Texel. Russell is vernoemd naar zijn oom Russell Trigwell, één van de vier Australiërs aan boord van de al eerder genoemde Lancaster W4894.

Na 5 november ontmoette Jan Breman bij het museum een echtpaar die vertelden dat ze uit Canada kwamen en dat hun grootvader op Texel een vliegtuigcrash had overleefd. Ze lieten hun e-mailadres achter en zodoende heb ik later contact kunnen opnemen. Omdat een tante van hun hier enkele jaren terug al was geweest wisten ze wel de plek te vinden waar het monumentje staat, achter het huis van Daan Welboren. Ze hebben dit nog bezocht zodat hun reis naar Texel niet voor niets is geweest.

IN MEMORIAM

Geoffrey M. Rothwell

Op 5 november 2017 is op 97-jarige leeftijd in Auckland Nieuw-Zeeland, Geoff Rothwell overleden.

Geoff was de piloot van de Short Stirling LK200 die op 9 september 1944 een mislukte noodlanding maakte bij De Krim op Texel, en dit met 3 anderen heeft overleefd.

In oktober 2001 waren Geoff, z'n vrouw Gabriella (Gaby) McDonald, dochter Zelig en zoon Simon op het eiland, en uiteraard zijn ze toen ook in het museum op bezoek geweest.

Cornelis Johannes Maria Kievits (Cor)

Op 1 januari 2018 is op 91-jarige leeftijd in Amstelveen, Cor Kievits overleden.

Cor was als gepensioneerd KLM BWKer al lange tijd heel meelevend met de gang van zaken rond het LOMT. Zo stond hij jaren geleden zijn gehele wapenverzameling aan ons af. Ieder jaar op 6 april bezocht hij de herdenking van de door de Duitsers, als vergelding op de Georgische opstand, doodgeschoten Texelaars op De Mok. Cor was één van de 4 Texelaars die wist te ontsnappen, en hij was de laatste jaren de enig nog overgebleven persoon die dit van nabij had meegemaakt.

Vaak ging Cor na afloop nog even mee naar het museum en nam dan meestal nog wat interessante spullen mee. Ik herinner me nog goed dat Cor de cabine van de Constellation, een vliegtuig waar hij mee gevlogen had, voor het eerst bekeek en aan zijn dochter de plaats aanwees waar hij 10.000 uren had gezeten. Hij vertelde haar hoe hij vanaf de zitplaats van de BWK de bakboordmotoren kon zien via het spiegeltje linksboven hem en het ronde raampje achter hem.

Wij zullen ons Cor blijven herinneren als een zeer betrokken man bij het museum...

Bram van Dijk

Ontvangen spullen

- A. Bakkeren, A.: Spotprenten WOII
- Paula Brouwer-Terpstra. Rokje gedragen bij de bevrijding
- Wolanda Dijkman Dulkes: Diverse klappers documentatie PH-KOR
- Hans Eelman, Den Burg: Aangespoeld reddingsvest
- J.W. v.d. Gracht, Den Burg: Kopie poster film "Dag der geboorte"
- Mevr. E.W. Jalink, Hoorn: Vliegbewijs KLM - 1934
- Hennie v.d. Plas, Katwijk aan Zee: Philips radio van voor 1940



Korte foto-impresie verbouwing LOMT

