

Het ontstaan van het Maritiem Vliegveld De Kooy

Door: Anne van Dijk

Een eeuw geleden – op 7 oktober 1918 – werd het oudste nog bestaande vliegveld, het Marinevliegveld De Kooy in dienst gesteld.

De het jaar daarvoor opgerichte Marineluchtvaartdienst beschikte toen al over drie andere vliegvelden: Schellingwoude onder de rook van Amsterdam (1916), De Mok op Texel (1917) en Veere op Walcheren (juni 1918).

De eerste ideeën over een vliegveld voor de eigen vliegdienst van de marine gingen uit naar een locatie in de buurt van de thuishaven voor de vloot, Den Helder. In opdracht van de marinestaf gingen in juni 1915 de twee enige gebrevetteerde marinevliegers, Thomson en van Steijn, vergezeld van een bouwkundig ingenieur op zoek naar een geschikt terrein. De zoektocht (uitgevoerd per fiets!) voerde naar het toenmalige eiland Wieringen waar een drietal locaties werden bekeken, maar alle werden ongeschikt bevonden. De keuze viel uiteindelijk op een verzande baai aan de zuidzijde van Texel, De Mok. Deze Mokbaai werd uitgediept en vergroot om de watervliegtuigen (uitgerust met drijvers), die konden starten en landen op de Texelstroom, beschermt af te weren. Voor de landvliegtuigen werd een provisorische startbaan aangelegd op de naastgelegen Texelhors. Dit opgespoten stuk strand bleek hiervoor echter al snel ongeschikt te zijn omdat de wielen van de kisten wegzakten in het rul geworden zand, waardoor er diverse over de kop sloegen. Er werd dan ook naarstig gezocht naar een andere locatie in de buurt van Den Helder. De polder 't Koegras, even ten zuiden van de Stelling leek goed geschikt en op 7 oktober 1918 werd het marinevliegveld De Kooy in dienst gesteld. Hierdoor kon het bestaande marine detachement in Soesterberg (uitgerust met landvliegtuigen) worden opgeheven, waarmee de marine ook letterlijk afstand nam van de Luchtvaartafdeling (LVA) van het leger.

Op De Kooy werden alle opleidingen (vlieger, waarnemer, vliegtuigkonstabels enz maar ook van technisch personeel) ondergebracht en spoedig daarna ook alle onderhoudsfaciliteiten. Daarvoor werd zelfs de marine hangaar van Soesterberg verhuisd, want het budget was krap. Het was ieder krijgsmachtdeel voor zich, zomaar iets schenken aan de concullega's was niet aan de orde. De Kooy was een overigens goede keuze, stelde het kamerlid Ch. van de Bilt wat later vast, want het had grote voordelen boven Soesterberg, met name omdat de remous (turbulentie wegens opstijgende warme lucht) ontbrak. Daar hadden namelijk de lichte vliegtuigen van hout en linnen veel last van: "De kop van Noord-Holland is vrij boomloos. Bekend is het gezegde dat een paard uit 't Koegras schrikt als het een boom ziet. Maar die boomloosheid is juist een voordeel voor een vliegveld. Aan De Kooy kan men 't hele jaar door vliegen, men heeft er een zeer gelijkmatige lucht. In de zomer ligt men alleen van elf tot drie stil. Te Soesterberg vliegt men tussen negen en zes in de regel niet. Men heeft er geen last van zogenaamde remous."

Met de komst van zwaardere vliegtuigen kon er na een aantal jaren zonder al te veel kans op "kraakjes" ook 's middags worden gevlogen.

Het technisch personeel voor de vliegdienst kwam aanvankelijk voort uit de verschillende dienstvakken bij de vloot: torpedomakers, machinedrijvers, monteurs en scheepstimmerlieden. Stuk voor stuk specialisten die hun vak verstonden en zich gaandeweg specialiseerden in de nieuwe technologische eisen en technieken die de luchtvaart stelde, al vergde dit vaak een lange stageperiode.

Zij werden met een aantrekkelijke tekenpremie ondergebracht in een specifiek korps vliegtuigmakers, waarin ook vakbekwame burgers in de rang van sergeantvliegtuigmaker konden toetreden. Er kwamen drie categorieën: metaalbewerkers, houtbewerkers en bekleeders.



Op de Kooy kregen aankomende vliegtuigmakers ook theoretisch onderricht.



Twee Van Berkel WA's boven het Marsdiep



Werkplaats bekleeders circa 1920



Vogelvlucht boven de Kooy, circa 1930

Al snel groeide de onderhoudsfaciliteiten op De Kooy uit tot een alom gerespecteerde organisatie, waar in de jaren tussen beide wereldoorlogen (het zgn. Interbellum) zelfs eigen vliegtuigen werden geproduceerd onder leiding van de bevlogen officier MSD (marine stoomvaartdienst) Kramer, naamgever van een van beide hallen van de Traditiekamer.

Hierover kunt u in het volgende nummer lezen

Anne van Dijk

Vz Stichting vrienden van de Traditiekamer MLD

Bron: Een eeuw Marineluchtvaartdienst