



Voor u ligt de zeventiende Nieuwsbrief van het Historisch Museum NLR.

Voor slechts € 10,- bent u donateur tot 1 januari 2006. U profiteert dan tevens van de andere voordelen van het donateurschap.

Aanmelden doet u zich door genoemd bedrag (of meer) over te maken op rekeningnummer 57.88.27.204 ten name van Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Deze Nieuwsbrief wordt uitgegeven onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR.

De Nieuwsbrief wordt elk kwartaal verspreid aan de donateurs van de stichting.

Donateurs van de Stichting Historisch Museum NLR ontvangen € 2,- korting op de toegangsprijs van het Aviodrome. Die korting wordt alleen verleend op vertoon van uw donateurskaart.

Van de voorzitter

In deze 17e Nieuwsbrief van de Stichting Historisch Museum NLR richten wij ons niet alleen tot onze donateurs maar ook tot de niet-donateurs, die het NLR met de VUT hebben verlaten of met pensioen zijn gegaan. Voor deze niet-donateurs is een wervend verhaal geschreven over onder meer wat het NLR museum is en doet. Wij hopen velen van hen hiermee te kunnen bewegen zich ook op te geven als donateur. In deze nieuwsbrief is opgenomen de aankondiging van de lezing: "Ruim 80 jaar samenwerking tussen de Fokkerfabriek en het NLR", door de heer Ed Obert, voormalig hoofd van de afdeling Flight Physics bij Fokker. De lezing, met het zwaartepunt op het aërodynamisch onderzoek, zal worden gehouden tijdens de eerstvolgende donateursmiddag op 1 oktober 2005 bij het NLR in Amsterdam. Wij zijn blij dat de heer Obert de moeite wil nemen om een verhaal te destilleren uit de uitgebreide documenten en rapporten, die betrekking hebben op de Fokker-NLR relatie gedurende vele tientallen jaren. Het zou heel mooi zijn als op dezelfde manier bijvoorbeeld ook het jarenlange onderzoek naar constructies en materialen ten behoeve van de Nederlandse vliegtuigindustrie en de samenwerking van Fokker en NLR bij de vliegproeven uitgerafeld kon worden. Het materiaal is er allemaal, maar vrijwilligers zijn nodig om de ordening aan te brengen. Ik gebruik deze rubriek dus tegelijkertijd om vrijwilligers te werven voor dit soort onderzoekswerk. Het is van een ander karakter dan het soort onderzoek dat door velen is uitgevoerd tijdens hun loopbaan bij het NLR. Het gaat nu vooral om het plaatsen van dit onderzoek in een tijdsperspectief en het toegankelijk maken en dat geeft heel veel voldoening.

Kees Bakker

Aan onze niet-donateurs

U zult misschien een beetje verbaasd opkijken om zo maar nummer 17 van deze Nieuwsbrief te ontvangen van een u wellicht onbekende stichting. U vraagt zich mogelijk af waaraan u dat verdiend hebt. We hopen dat in dit stukje aan u duidelijk te maken, maar laten we u eerst eens vertellen wie "we" zijn.

- "we" vormen de Stichting Historisch Museum NLR;
- "we" zijn drie bestuursleden van die stichting;
- "we" zijn een groep van ongeveer vijftien vrijwilligers.

"Aardig," zult u zeggen, "maar wat doen jullie dan allemaal?"

Wel, we proberen met zijn allen de voor het NLR historisch interessante zaken, zowel apparatuur, als beeldmateriaal en geschriften te bewaren en voor geïnteresseerden toegankelijk te maken. Hiertoe hebben we als eerste een klein museum ingericht op de bovenverdieping van het LST-gebouw in Amsterdam. Elders in deze Nieuwsbrief kunt u lezen dat dit museum daar de langste tijd gehuisvest is geweest, want binnen niet al te lange tijd zullen we een nieuwe en grotere ruimte tot onze beschikking krijgen, het huidige bedrijfsrestaurant. Daarnaast pogen we beeldmateriaal (films, video's, foto's, dia's) en geschriften te verzamelen en te behouden om hiermee een historisch archief op te bouwen.



Lage Snelheids Tunnel gebouw in de jaren '40, waarin zich nu op de bovenste etage het museum bevindt

“Nog steeds aardig,” zult u zeggen, “maar waarom zou je dat doen?” Wel, eerlijk gezegd allereerst omdat we dat zelf leuk vinden en hopen dat anderen dat ook doen. Maar bovendien zijn we van mening dat het NLR, zeker binnen Nederland, een uniek instituut is. Van de 96 jaar waarin er sprake is van luchtvaart in Nederland (de eerste vlucht in Nederland was op 27 juni 1909), heeft het NLR en zijn voorgangers (NLL en RSL) met hun gezamenlijke leeftijd van 86 jaar dus bijna het totale tijdperk van de Nederlandse luchtvaart meegemaakt en daar zelfs in belangrijke mate aan bijgedragen. We vinden dan ook dat deze historie, om het maar eens hoogdravend te zeggen, behoort tot het Nederlandse culturele erfgoed en dat dit voor het nageslacht bewaard zou moeten worden.

Om meer bekendheid te geven aan de zaken die binnen onze stichting spelen, verspreiden we deze Nieuwsbrief, die vier maal per jaar verschijnt. Daarnaast houden we tweemaal per jaar een bijeenkomst, afwisselend in Amsterdam en in de Noordoostpolder, waarbij historisch interessante zaken door middel van films en lezingen worden belicht. Bovendien pogen we historische feiten vast te leggen in een serie Museum Notities. In de loop van de tijd zijn er zo een serie kleinere historische feiten verzameld, die elk op zich wel ergens zijn gepubliceerd in allerlei verspreide publicaties. Naast het bundelen van deze reeds gepubliceerde gegevens, streven we ook naar het vastleggen van “nieuwe” oude feiten. Met name zijn we geïnteresseerd in persoonlijke herinneringen van (oud-)NLRers, waarvan er al een aantal in de serie Museum Notities zijn opgenomen.

Ondanks dat we onderdak hebben bij het NLR en van de infrastructuur van het NLR gebruik mogen maken, zijn er natuurlijk nog een aantal kosten die voor rekening van onze stichting komen. Van het NLR krijgen we een jaarlijkse tegemoetkoming in deze kosten, de overige kosten hopen we te bestrijden uit eigen inkomsten. Zeker de komende tijd, nu een nieuwe en grotere museumruimte moet worden ingericht, zullen we extra inkomsten hard nodig hebben. Deze inkomsten proberen we te krijgen door het werven van donateurs, mensen die sympathiek staan tegenover onze werkzaamheden. We hebben inmiddels al een aantal donateurs, maar streven natuurlijk naar meer en daarbij hadden we u op het oog.

De eerste vraag die dan natuurlijk bij u opkomt is: “Wat gaat dat kosten?” Wel, ik denk dat u dat mee zal vallen. De minimum bijdrage (meer mag dus ook!) als donateur van onze stichting bedraagt € 10,= per kalenderjaar. Voor VUTters en gepensioneerden bestaat de mogelijkheid tot een levenslang donateurschap door een eenmalige betaling van minimaal € 100,=.

De tweede vraag die opduikt is: “Wat krijg ik daar dan voor?” Op de allereerste plaats de wetenschap dat u een stukje luchtvaarthistorie helpt overleven, bovendien gedurende uw donateurschap gratis de Nieuwsbrief, gratis toegang tot de halfjaarlijkse lezingen en filmvoorstellingen, inzage in de Museum Notities, de mogelijkheid om videobanden over luchtvaarthistorische onderwerpen bij ons te lenen en verder alles wat u en wij in de toekomst nog meer gaan verzinnen. Bovendien krijgt u bij overlegging van uw donateurskaart een korting op de toegangsprijs van het luchtvaartthemapark Aviodrome in Lelystad.

We hopen natuurlijk dat de derde vraag die bij u nu naar boven komt is: “Hoe kan ik dan donateur worden?” Wel, dat is erg eenvoudig. U maakt uw donatie over op bankrekening 57.88.27.204 ten name van onze stichting en de rest gaat vanzelf. Het zou ons verheugen u als donateur op één van onze bijeenkomsten, of zo maar tussendoor, te mogen begroeten.

Heeft u nog vragen of opmerkingen naar aanleiding van het bovenstaande, neemt u dan telefonisch of per e-mail contact op met ons bestuurslid Jan te Boekhorst, 072-5710349, jatbo@wanadoo.nl.

Het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR, Kees Bakker, DirkJan Rozema en Jan te Boekhorst

Uitnodiging voor volgende donateursbijeenkomst

Aan: alle donateurs van de stichting, alle gepensioneerden en Vutters van het NLR en hun partners
Datum: zaterdag 1 oktober 2005
Plaats: NLR Amsterdam (Auditorium A in gebouw 45)

Programma:
13.30 Ontvangst met koffie
14.00 Opening door de voorzitter
Kort nieuws van het bestuur
14.15 Voordracht door ir. E. Obert (zie samenvatting op pag. 3)
15.15 Pauze
15.45 Bezichtiging Tower Research Simulator in gebouw 45
ca. 17.00 Afsluiting

Belangstellenden worden verzocht zich aan te melden uiterlijk 28 september a.s., door middel van invullen en toezenden van bijgaande antwoordkaart, of door vermelding naam/adres per e-mail aan museum@nlr.nl

Ruim 80 jaar samenwerking tussen de Fokker-fabriek en NLR door ir. E. Obert – samenvatting voordracht te houden op 1 oktober 2005 –

Ir. E. Obert kwam in 1964 bij Fokker op de aërodynamische afdeling. In 1976 werd hij daar groepschef en in 1984 hoofd van de afdeling Aërodynamica en Vliegtuigprestaties. Van 1986 tot 1994 was hij hoofd van de Voorontwerpafdeling en van 1994 tot 1996 hoofd van de nieuw gevormde afdeling Flight Physics (Aërodynamica, vliegtuigprestaties, aëro-elasticiteit, vliegtuigbelastingen en aëro-akoestiek). Tenslotte was hij van 1987 tot 1997 deeltijdhoogleraar aan de TU Delft, faculteit Lucht- en Ruimtevaarttechniek.

Het eerste luchtvaarttechnische onderzoekscentrum in Nederland, de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart (RSL), werd opgericht op 5 april 1919 te Amsterdam. De Nederlandse Fokkerfabriek werd opgericht op 21 juli 1919 onder de naam “Nederlandsche Vliegtuigenfabriek”, eveneens te Amsterdam.

Beide instellingen hebben, onder verschillende benamingen, meer dan 80 jaar een zeer nauwe band onderhouden. Een band die, zij het minder sterk dan in het verleden door het faillissement van Fokker als zelfschepende vliegtuigindustrie, tot op vandaag voortduurt.

In deze voordracht zal een overzicht gepresenteerd worden van de voornaamste programma's en projecten tezamen met een selectie van de belangrijkste resultaten. De voordracht is vooral gericht op aërodynamisch onderzoek, maar richt zich daarnaast ook op andere onderzoeksgebieden.

In de periode tot aan de Tweede Wereldoorlog werd de relatie tussen de Fokkerfabriek en de RSL hoofdzakelijk bepaald door een tweetal activiteiten. In opdracht van de Fokkerfabriek werden in de windtunnel van de RSL (na 1937 NLL) windtunnelmetingen verricht en werden vliegproeven door de RSL/NLL uitgevoerd met zowel civiele als militaire Fokker vliegtuigen ten behoeve van certificatie en militaire keuring.

Na 1945 veranderde de situatie door de oprichting van het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling, NIV. Door de deelname van de overheid in de financiering van nieuwe vliegtuigontwikkelings- en productieprogramma's werden de opdrachten nu door het NIV verleend.

Bij de ontwikkeling en beproeving van de F-25 Promotor, de S-11, S-13, S-14 en F-27 was de bijdrage van het NLL vergelijkbaar met de vooroorlogse situatie al werd het meetinstrumentarium steeds uitgebreider. Bovendien waren bij het NLL twee nieuwe windtunnels beschikbaar gekomen waardoor vooral via de 3x2 m tunnel veel be-



NLL-medewerkers voeren metingen uit aan de Fokker G1

tere meetresultaten beschikbaar kwamen. Ten behoeve van de F-27 ontwikkeling werd door het NLL een aantal verstijfde huidpanelen op hun sterkte-eigenschappen onderzocht.

Bij de ontwikkeling van de F-28 werd door het NLL, naast het windtunnelonderzoek en de registratie en verwerking van de vliegproefmetingen (nu met naast gefilmde meetinstrumenten het gebruik van een digitale recorder), ook een deel van het sterkte- en vermoeiingsonderzoek met name aan de vleugel door het NLL uitgevoerd. Voor het windtunnelonderzoek was van groot belang dat de Hoge Snelheidstunnel HST gereed kwam zonder welke de F-28 ontwikkeling bij gedwongen gebruik van buitenlandse faciliteiten veel problematischer zou zijn geweest. Ook van de Pilot Tunnel, werd intensief gebruik gemaakt voor transsoon profielonderzoek.



F-28 prototype met op de voorgrond NLR-expositie

Aan het eind van de 60-er jaren vond bij het NLR een doorbraak plaats in de ontwikkeling van analyse- en ontwerp-programma's voor transsone stromingen. Aanvankelijk in eigen beheer bij het NLR maar na 1972 in een samenwerkingsverband met Fokker en financieel gesteund door het NIVR begon een proces, mede onder invloed van een snelle ontwikkeling in de computertechnologie, van continue ontwikkeling en verbetering van computer codes vooral voor transsone stromingen. Regelmatig werden met behulp van deze nieuwe codes windtunnel-modellen gedefinieerd en beproefd waardoor de nieuwe ontwikkelingen op hun waarde

beoordeeld konden worden maar ook waardoor bij de ontwerpafdelingen van Fokker de kennis en het benodigde instrumentarium werd opgebouwd om bij de aanvang van een nieuw vliegtuigprogramma een geometrie te kunnen definiëren die aan de modernste eisen zou voldoen.

In 1983 viel het besluit tot de ontwikkeling van de Fokker 50 en Fokker 100. In de relatie tussen NLR en Fokker bouwde men hierbij voort op de ervaringen opgedaan met voorgaande vliegtuigontwikkelingsprogramma's.

Van grote betekenis voor het Fokker 50 programma was de beschikbaarheid van de nieuwe grote Lage-snelheidstunnel LST-NOP waarin een groot model, schaal 1:5, met draaiende motoren en bij hoog getal van Reynolds gemeten kon worden. Ook de modernisering van de HST was zeer waardevol omdat nu voor de eerste maal weerstandsgegevens werden verkregen die voldoende nauwkeurig waren om bij de prestatievoorspellingen van het vliegtuig te kunnen worden gebruikt. Voor de vliegbeproeving van beide vliegtuigen werd door het NLR, in samenwerking met Fokker, een geheel nieuw meet-, registratie- en verwerkings-systeem ontwikkeld. Extra meetsystemen werden ook gezamenlijk ontwikkeld voor de beproeving van alle nieuwe elektronica in beide vliegtuigen.

In het kader van het sterkte- en vermoeingsonderzoek voerde het NLR beproevingen uit aan het rompachterstuk en de staartvlakken van de Fokker 100.

Voor zowel de Fokker 50 als de Fokker 100 werd een uitgebreid gezamenlijk meetprogramma uitgevoerd ter bepaling van het externe geluidsniveau van beide vliegtuigen.

Bij de latere beproeving en certificatie van de Fokker 70 werd de samenwerking tussen Fokker en NLR voortgezet.



F-29 model in de Hoge Snelheidstunnel van het NLR

Conservering, identificatie en archivering van glasnegatieven

Het negatievenarchief van het NLR omvat negatieven vanaf het begin van de RSL, dat wil zeggen vanaf 1919. In deze negatieven ligt bijna een eeuw wetenschappelijk luchtvaartonderzoek vast. Historisch gezien is dit dus een kostbaar bezit dat verdient om goed geconserveerd en gearcheveerd de toekomst in te gaan.

De oudst aanwezige zwart/wit negatieven zijn zogeheten glasplaatnegatieven. Van dit soort negatieven liggen er een kleine 2500 te verpieteren in de vestiging van het NLR in de Noordoostpolder. Al een aantal jaren is dit een doorn in het oog van een aantal mensen. In de loop van de tijd zijn deze negatieven flink achteruit gegaan in kwaliteit. Als hier binnen zeer afzienbare tijd niets aan gedaan wordt, moeten ze als verloren worden beschouwd. Op dit ogenblik is het nog mogelijk het grootste deel ervan te redden voor de toekomst door hen te digitaliseren.

Enige tijd geleden is van de glasplaatnegatieven een een telling uitgevoerd door Wim de Jong, zodat we nu in elk geval weten om hoeveel negatieven het gaat, bijna 2500 dus. Het zal duidelijk zijn dat zo'n grote hoeveelheid niet op een achtermiddag gescand en opgeslagen kan worden. Tot dus ver liepen de pogingen om deze negatieven te over te zetten dan ook spaak door gebrek aan mankracht en beschikbaarheid van apparatuur. Gelukkig heeft een kleine groep van vrijwilligers uit de Noordoostpolder zich bereid verklaard een begin te maken met het scannen van het aanwezige materiaal. Naast Wim de Jong zijn dit Jan Koning, Kees Mossel en Henk Keppel, maar deze groep zou als het werk eenmaal op gang is gekomen wel versterking kunnen gebruiken!

Het bestuur hoopt op korte termijn ook iets te kunnen doen aan de benodigde apparatuur. Bij de op het NLR aanwezige scan-apparatuur heeft het werk voor het NLR natuurlijk eerste prioriteit, zodat lastig afspraken kunnen worden gemaakt over het gebruik van deze apparatuur door onze stichting. Daarom wordt informatie ingewonnen over de kosten van aanschaf van een geschikte scanner. Mocht dit onze begroting te boven gaan, dan rest niets anders dan zo goed en kwaad als dat gaat gebruik te maken van de NLR-apparatuur. Het bestuur is erg blij dat deze werkzaamheden op korte termijn zullen gaan beginnen.

Naast het conserveren van dit materiaal zijn er nog veel meer werkzaamheden rond het fotomateriaal noodzakelijk. Op dit ogenblik is de enige ingang tot dit deel van het fotoarchief het negatiefnummer. Op onderwerp zoeken behoort tot de onmogelijkheden. Om de negatieven in de toekomst te kunnen gebruiken voor historische doeleinden is het noodzakelijk deze negatieven, of in elk geval het belangrijkste deel ervan, te identificeren en in een modern archiveringssysteem onder te brengen. Waarschijnlijk gaat deze identificatie en archivering parallel gebeuren met het scannen. Ook hiervoor zijn weer vrijwilligers nodig.

Mocht u in de komende tijd nog wat ochtenden of middagen vrij beschikbaar hebben, dan weten wij, gezien het bovenstaande, wel een nuttige en aangename invulling van deze vrije tijd. Hebt u interesse om deze gaten in uw vrije tijd op te vullen, neem dan contact op met één van onze bestuursleden. U zult zien, het is niet alleen een nuttige, maar zeker ook aangename tijdsbesteding door de contacten met oud-collega's.

Plannen voor het nieuwe museum (vervolg)

De plannen voor de inrichting van de nieuwe museumruimte zijn min of meer uitgekristalliseerd. Onder inrichting moet u dan verstaan de ruimtelijke indeling met behulp van panelen, vitrines, e.d. Als u deze woorden leest zijn we (hopelijk) begonnen met de serieproductie van de nieuwe panelen en de nieuwe vitrines. De panelen worden uitgevoerd in een standaardhoogte van 220 cm en in drie verschillende breedten: 30, 60 en 120 cm. Deze panelen worden beplakt met een structuurbehang en geschilderd in drie standaardkleuren. In een aantal van de breedste panelen worden vitrines gemonteerd van 100 x 60 x 40 cm.

Voorlopig zijn we begonnen met de fabricage van een veertigtal panelen in verschillende breedten en een zestal vitrines. Een aantal panelen en vitrines die reeds op proef gemaakt waren, zijn natuurlijk ook beschikbaar. Hiermee zal in ongeveer de helft van de benodigde panelen voorzien zijn. Hoeveel vitrines we in totaal nodig hebben, is nog niet duidelijk, want dit hangt sterk af van welke spullen we uiteindelijk tentoon zullen stellen en zover zijn we nog niet. Naast de drie proefvitrines (waarvan één kleinere afmetingen heeft) en de zes nieuw aan te maken vitrines, zullen de vitrines uit het huidige museum natuurlijk ook gebruikt gaan worden. Deze laatste behoeven wel enige aanpassingen. Ook de rest van de opstelling in het huidige museum zal zoveel mogelijk in de nieuwe opstelling verwerkt worden. Dit betekent wel dat alle nu tentoongestelde materialen voor kortere of langere tijd opgeslagen moeten worden. Gedurende die tijd is het museum dus gesloten. We streven er naar om deze tijdspanne zo kort mogelijk te laten duren.

Inmiddels is er ook contact geweest met de ARBO-man van het NLR om na te gaan of de opzet die we op het oog hebben, voldoet aan eisen die er met het oog op de veiligheid aan gesteld worden.

Een tegenslag op het moment dat we dit schrijven is dat Henk Mensink, onze voortrekker op het gebied van museuminrichting, door ziekte is geveld.



Het huidige bedrijfsrestaurant in de vestiging Amsterdam wordt de nieuwe ruimte voor het museum



Herman de Jong en Frans Idema bouwen aan één van de vitrinekasten

Ondanks dat we voor de aanmaak van hierboven genoemde panelen en vitrines geen arbeidskosten behoeven te maken, dank zij onze onvolprezen vrijwilligers, en we dus uitsluitend de kosten voor het materiaal en enig gereedschap moeten ophoesten, doet het geheel toch een flinke aanslag op onze financiële positie. Vandaar dat we, zoals u aan het stukje elders in deze Nieuwsbrief ziet, een poging doen om het aantal donateurs uit te breiden door deze Nieuwsbrief naar alle VUTters en gepensioneerden van het NLR te sturen. Het stukje zal ook via Intranet aan alle actieve NLRers worden gezonden.

Ook wat de opzet van het nieuwe museum aan gaat, dus de leidende gedachte achter de tentoonstelling, zijn we min of meer in een definitief stadium gekomen. De bedoeling is dat de ruimte waar zich nu de toonbank en de kassa van het bedrijfsrestaurant bevinden, gebruikt gaat worden als ontvangstgedeelte met wat stoeltjes en tafeltjes. In deze ruimte wordt een globaal overzicht gegeven van het ontstaan en de levensloop van een vliegtuig door middel van foto's, tekeningen en schema's. In dit globale overzicht wordt aangegeven op welke momenten in dat hele proces er een inbreng was/is van RSL/NLL/NLR, waarbij verwezen wordt naar waar deze inbreng in het museum is terug te vinden.

De inbreng van RSL/NLL/NLR wordt dan in de eigenlijke museumopstelling verder uitgewerkt, waarbij ter plekke aangegeven wordt op welke fase van de levensloop van een vliegtuig deze inbreng betrekking heeft.

Voor de inbreng van RSL/NLL/NLR in de ruimtevaart wordt waarschijnlijk, en bij niet-luchtvaartprojecten wordt zeker, een afwijkende opstelling uitgewerkt.

Tot zover in het kort onze plannen voor de nabije toekomst.

Uit de personeelsdossiers

Op 25 februari 1947 schreef de Directeur NLL aan een sollicitant die op zaterdag 1 maart 1947 in dienst zou treden:

“Hierdoor berichten wij U dat ons laboratorium wegens kolenschaarste op Zaterdag 1 Maart gesloten is. Wij verwachten U derhalve eerst op Maandag 3 Maart 1947.

Hoogachtend,

Nationaal Luchtvaartlaboratorium.”

Hoe keek men begin 1950 vanuit de USA naar Europa?

Brief (19-01-1953), geschreven vanuit Amerika door een NLL-medewerker die toestemming had om één jaar in de USA werkzaam te zijn onder de voorwaarde dat hij uiterlijk 1 december 1953 terug zou keren naar het NLL, waarin hij met grote tegenzin meldt dat hij ontslag neemt. Interessant zijn zijn beweegredenen. Hij schrijft:

“Eenmaal in de USA hebben we ons meer en meer ongerust gemaakt over de gespannen internationale toestand en zijn wij vooral ernstig bezorgd voor de toekomst van West-Europa.

Na gesprekken met vluchtelingen uit de Balkan hebben we ons beter kunnen voorstellen wat de consequenties van een Russische bezetting van West-Europa waarschijnlijk zullen zijn, en korte tijd geleden heb ik het standpunt ingenomen dat ik het tegenover mijn vrouw en mogelijke kinderen niet verantwoord acht, ze aan de kansen van een dergelijke bezetting bloot te stellen.”

In memoriam

Op 2 mei 2005 overleed de heer J.G. (Jaap) Blijleven, donateur voor het leven van onze stichting.

Op 12 juli 2005 overleed de heer J. (Han) Mannée, donateur van onze stichting.

Beiden voelden zich nauw betrokken bij het werk van onze stichting en waren trouwe bezoekers van de donateurs-bijeenkomsten.

Oud fotoalbum van de heer Wolff

Van de heer W.J. Wolff, zoon van directeur E.B. Wolff van de RSL, ontving onze stichting een fotoalbum met daarin enkele afbeeldingen die we u niet willen onthouden.



Zitje voor huidige zaal 1



Het gebouw “De Zaagmolen” op de Marinewerf, waar de RSL tot de meidagen van 1940 was gevestigd

Museum Notities

Alle donateurs ontvangen bij deze nieuwsbrief het Overzicht Museum Notities (versie 8 augustus)

Stichting Historisch Museum NLR
Postbus 90502
1006 BM Amsterdam

Tel. 020-511 31 13
e-mail: museum@nlr.nl
<http://www.nlrmuseum.nl>