



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

Voor slechts € 10,- bent u donateur tot 1 januari 2007. 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 elke eerste nieuwsbrief van een jaar wordt omgezien naar het afgelopen jaar. Het in dit nummer opgenomen jaarverslag 2005 beschrijft uitvoerig wat op de verschillende gebieden is gebeurd of in gang gezet.

In 2005 heeft het museum een groeispiong doorgemaakt. Het aantal nieuwe donateurs nam flink toe, maar er was tegelijkertijd ook verlies, onder andere in verband met overlijden. De gemiddelde leeftijd van de donateurs is immers tamelijk hoog. De toename van hun aantal is verheugend omdat zij het draagvlak van het museum helpen vergroten en financieel bijdragen om de ambitie van het museum te kunnen realiseren. Naast VUTers en gepensioneerden van het NLR melden zich ook meer donateurs die nooit bij het NLR gewerkt hebben, maar zich wel aangetrokken voelen tot het NLR en haar historie.

Het aantal vrijwilligers nam toe, ook in de Noordoostpolder. Met elke vrijwilliger is een overeenkomst gesloten, waarin haar of zijn taak is omschreven, echter zonder afbreuk te doen aan het vrijwillige karakter van hun werk. Eén van de bestuursleden is hun aanspreekpunt.

Het in 2005 in eigendom overnemen van alle historische artikelen van het NLR betekent dat de feitelijk beheersverantwoordelijkheid van het museum een veel groter gebied beslaat dan daarvoor.

Het instellen van een projectgroep voor de realisatie van het nieuwe museum is een grote stap op weg naar het tot stand brengen van dit grote plan.

Al met al nemen de activiteiten bij het museum gestaag toe. De begeleiding en sturing hiervan vragen steeds meer aandacht. Dat betekent dat het bestuur zich de komende tijd zal moeten herbezinnen op haar taakverdeling en omvang om daarmee ook de continuïteit op langere termijn zeker te stellen.

K. Bakker

Verzoek aan onze donateurs

In dit eerste nummer van het nieuwe jaar brengen we u in herinnering tijdig uw donatiebedrag over te maken, op rekeningnummer 57.88.27.204 ten name van de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.



Gebouw 40 anno 1940 waarin thans het NLR-museum is ondergebracht

Het minimum donatiebedrag is Euro 10,- per jaar. Bent u VUTer of gepensioneerd dan kunt u voor een eenmalig bedrag van minimaal Euro 100,- donateur voor het leven worden.

Bent u actief NLR-medewerker dan bestaat de mogelijkheid om uw donatie automatisch te laten overmaken van uw salaris. Dat gebeurt dan in de maand februari. Verzoeken daartoe moeten schriftelijk worden ingediend bij de penningmeester van de stichting (museum@nlr.nl).

Bent u nog geen donateur van onze stichting? Dan nodigen wij u uit alsnog donateur te worden. Met uw financiële steun stelt u ons in staat de historie van het NLR te bewaren en in een museum te tonen. U krijgt daarvoor viermaal per jaar de Nieuwsbrief en hebt gratis toegang tot de donateursbijeenkomsten, die tweemaal per jaar worden gehouden in een NLR-vestiging.

Uitnodiging voor de volgende donateursbijeenkomst

Aan: alle donateurs van de stichting
Datum: zaterdag 1 april 2006
Plaats: NLR Amsterdam (Auditorium A in gebouw 45)
Let op: dus niet Noordoostpolder zoals eerder in Nieuwsbrief 18 was vermeld!



Pieter J. Zandbergen

- Programma
- 13.30 Ontvangst met koffie
- 14.00 Opening door de voorzitter
Kort nieuws van het bestuur
- 14.15 Presentatie met als titel:
“Een hutspot van de geschiedenis van de Wetenschappelijke Commissie NLR-NIVR, en mijn persoonlijke geschiedenis” door Pieter J. Zandbergen
Toelichting:
Het beginpunt van de Wetenschappelijke Commissie NLR-NIVR in de “huidige vorm” en mijn indiensttreding bij het toenmalige NLL in 1955 liggen maar enkele maanden van elkaar, ook al was ik me dat toen niet bewust. Volgende aanleiding om eens te kijken naar vragen over het hoe en waarom van de Wet.Cie. en de vraag wat ik op het NLL kwam doen. Wat waren mijn ervaringen met de Wet.Cie ? Zoals zal blijken heel divers en ook heel onverwacht en soms met onvermoed grote doorwerking. Uiteraard komen personen en zaken die bij dit alles een rol speelden aan de orde.
Maar ik weet nu al dat ik mij erg zal moeten beperken, en of ik dat kan is ook voor mij de vraag.
- 15.15 Pauze
- 15.45 Vertoning van de DVD “50 jaar Wetenschappelijke Commissie NLR-NIVR”, gemaakt ter gelegenheid van het afscheid op 24 oktober 2005 van Prof.dr.ir. P.J. Zandbergen als voorzitter van de Wetenschappelijke Commissie NLR-NIVR eventueel gevolgd door een nog nader in te vullen programma-onderdeel
- Ca. 17.00 Afsluiting

Kennismaking met Frans Idema, vrijwilliger van het museum

Frans Idema, geboren in 1932 in Antwerpen, kwam al in 1947 op vijftienjarige leeftijd in dienst van het toenmalige NLL. Hij werd aangenomen als assistent-waarnemer bij wat toen de grote tunnel genoemd werd, de grootste van de twee lage-snelheidswindtunnels die toen in Amsterdam in bedrijf waren. Na enige tijd werd hij ingezet als waarnemer bij de kleine tunnel, hij werkte daar samen met Frits Hoogendoorn. Hun directe chef was de heer Drent, bij vele oudgedienden nog wel bekend.

De werkzaamheden van Frans bij de kleine tunnel werden afgebroken door een oproep voor militaire dienst. Na afloop hiervan kwam hij te werken bij de afdeling die rekstrookjes op balansen en druktransducers plakte, waar hij samenwerkte met Piet Meijer, die helaas jong is overleden. Toen deze afdeling werd opgeheven, maakte Frans de overstap naar de Instrumentmakerij, waar hij de heer Dröge als afdelingchef trof. Op deze afdeling heeft Frans zijn tijd bij het NLL/NLR volgemaakt. Begin 1988 vertrok hij van het NLR als één van de jongste VUTers ooit, na er ruim veertig jaar werkzaam te zijn geweest. Maar aan het begin van zijn “inactieve” periode kon hij gelijk thuis aan een verbouwing beginnen die al langer in de planning stond. Ook kwam hij regelmatig, gebruikt, in korte broek en op de fiets bij het NLR langs om zijn minder fortuinlijke collega's te laten zien dat er meer in het leven was dan werken voor je brood.

In 1998 kwam Frans toevallig ter ore dat vrijwilligers bij het museum zich bezig gingen houden met het overzetten van films op video. Aangezien hij zelf ook nog wel wat films had die hij over wilde zetten op dit nieuwere medium, was hij geïnteresseerd in hoe zij dat deden. Helaas voor Frans en gelukkig voor het museum was er echter nog geen ervaring met dit procédé opgedaan. Vandaar dus ook de uitnodiging aan hem om daaraan mee te werken en zodoende

aan de weet te komen hoe dat alles in zijn werk ging. Zoals gezegd, gelukkig voor het museum hapte Frans toe. Hij en Klaas Breman hebben alle oude NLR-films overgezet op video. Vervolgens hebben ze een groot aantal videobanden met luchtvaartonderwerpen voor het museum gekopieerd.

Nadat deze grote, veel tijd kostende klussen waren geklaard, hebben beiden zich op het uitzoeken en inventariseren van de beschikbare dia's geworpen. Vervolgens brak een tijd aan dat Frans voor het museum zijn oude handwerk weer opnam: het werken aan windtunnelmodellen. Herman de Jong was al langer bezig met het opknappen van de modellen die in de loop van de tijd bij het museum terecht waren gekomen en Frans ging hieraan meewerken.



Maar toen kwam het bericht dat het museum binnen niet al te lange tijd de beschikking zou krijgen over een veel grotere ruimte. Plannen voor een nieuwe museumopzet werden gemaakt, maar het was wel duidelijk dat heel veel van de benodigde expositiematerialen in eigen beheer gemaakt moest worden, omdat kopen het beschikbare budget te boven ging. Er waren panelen en vitrines nodig en binnen de kortste keren was een team van drie oud-instrumentmakers bezig protoypen hiervan te bouwen, waarbij Frans natuurlijk ook van de partij was.

En nu we dit schrijven, hebben we een viertal oud-instrumentmakers dat bezig is met de serieproductie van naar schatting tachtig panelen en een nog onbekend aantal vitrines, die alleen van professionele uitrusting is te onderscheiden door de lage prijs, dank zij de inzet van deze vrijwilligers.

Het resultaat van deze laatste genoemde activiteiten kunt u, hopelijk op niet al te lange termijn, zien na de feestelijke opening van onze nieuwe museumruimte.

Aangeboden: Een laboratoriumvliegtuig (deel 2)

Het dossier over de Siebel, afkomstig uit het NLR-archief, biedt een interessante keur van correspondentie over de periode kort na de Tweede Wereldoorlog.

Het tweede artikel over dit onderwerp handelt over de perikelen tijdens de reparatie van het vliegtuig voordat de eerste testvlucht plaatsvond. De Siebel was toen (nog) het eigendom van Prins Bernhard, en werd door de Prins ter beschikking gesteld aan het NLL als laboratoriumvliegtuig.

Op 26 juni ontdekt de heer Van Oosterom bij een inspectie aan de Siebel op Soesterberg dat het inwendige van de vleugel gelegenheid biedt voor het aanbrengen van luchtafzuigingsleidingen. Ook meldt hij dat men bezig was de oude lak te verwijderen en dat er in een zeer traag tempo gewerkt werd zonder controle. Verder blijken er problemen te zijn met het schoonmaken van de buitenkant van het vliegtuig. Daarover is contact met de heer Noertheden, chef schilder te Soesterberg. Op aanraden van het Rijksbureau voor teerolie wordt de stof tolnol daarvoor gebruikt. In Krimpen aan de IJssel wordt op 29 juni 1946 100 kg tolnol afgehaald bij de Utrechtse asfaltfabriek. Het verzoek van de NLL-directie aan de Minister van Oorlog om de Siebel te mogen stationneren op Soesterberg, wordt door de minister positief beantwoord. Er kan echter geen hangarruimte worden toegezegd.

Een automatische waarnemer voor de Siebel wordt besteld bij de firma Silentbloc Ltd. in Londen, waarbij het opmerkelijk is dat het verzoek tot bestelling was gericht aan de heer A.J. Marx (de latere Algemeen-directeur van het NLR) die in augustus 1946 kennelijk verblijft in het Greenpark hotel in Londen.

Fokker laat weten dat Fokker-monteurs op Soesterberg op aanwijzing van personen behorende tot het NLL, daar aanwezig, reparaties c.q. wijzigingen uitvoeren aan de Siebel. In de Fokkerbrief wordt er duidelijk op gewezen dat deze reparaties c.q. wijzigingen voor risico zijn van het NLL. Op de briefflap is door het NLL vermeld:



“men doet weer eens gewichtig”. Fokker (ir. Beeling) schrijft het NLL een brief waarin gesteld wordt dat Fokker niet in staat is de luchtschroeven van de Siebel statisch te balanceren. Toegevoegd wordt dat als het NLL dat zelf niet kan met de KLM contact moet worden gezocht.

In een volgende brief aan Prins Bernhard van 8 augustus 1946, die verwijst naar afspraken die met de Prins zijn gemaakt op 13 juli, wordt een gedetailleerde opgave gedaan van de voortgang van de reparaties aan de Siebel. Ook wordt duidelijk gemaakt dat het moeilijk is om aan reserveonderdelen te komen. Directeur Koning stelt Prins Bernhard voor om enkele middelbare technici naar Duitsland te sturen om onderdelen bij vliegtuigdumps, waar zich nogal wat vliegtuigwrakken bevinden, te demonteren. En dat op kosten van het NLL. De brief gaat nog kort in op het beschikbaar stellen door de Prins van zijn Fisseler Storch vliegtuig als sleepvliegtuig voor de “Tromp”, het zweefvliegtuig van het NLL. Daardoor kon in het zweefkamp van de Amsterdamsche Club voor Zweefvliegen door het NLL-personeel veel zweefvliegervaring worden opgedaan.

Een lange lijst van punten wordt door Fokker vermeld in een brief aan het NLL naar aanleiding van de afspraken gemaakt met NLL-medewerker (Ilbert) de Boer over reparaties aan de Siebel. Uit die opgave blijkt dat nogal wat onderdelen ontbreken. Het NLL zal zelf zorgdragen voor het verkrijgen daarvan in binnen- en buitenland. Enkele onderdelen blijken door het NLL zelf te zijn gedemonteerd (zoals rechterstuurwiel, linker propeller en linker vleugeltip) en bij het NLL te zijn ondergebracht. In een negen pagina's tellend overzicht van werkzaamheden aan de Siebel reageert het NLL met een verzoek tot offerte.



Tijdens de reparatie aan de Siebel op Soesterberg is altijd een van de monteurs van de technische dienst van Prins Bernhard beschikbaar die het onderhoud van de motoren en schroeven verzorgt. De Rijks-luchtvaartdienst wordt op de reparatiewerkzaamheden geattendeerd en wordt in staat gesteld het vliegtuig met afgenomen beplating op de bokken te inspecteren.

Begin september 1946 blijkt dat Fokker nog steeds niet in staat is een offerte te maken voor de reparaties, in verband met de onbekendheid met de Siebel en de moeilijkheden die zich kunnen voordoen. Mondeling krijgt de heer De Boer te horen dat het NLL moet rekenen op een bedrag van fl. 10.000,- excl. spuiten van het vliegtuig.

Op 24 september 1946 heeft de heer Van Oosterom een gesprek met de secretaris van Prins Bernhard, mevr. Gilles. Van Oosterom informeert of de Prins bij het Ministerie van Oorlog nog heeft aangedrongen op de bouw van een hangar. Mevr. Gilles raadt Van Oosterom aan de kwestie zelf op te nemen met het Ministerie van Verkeer en Energie. Er zou op oude fundamenteën en met gebruikmaking van een bestaand skelet een hangar worden gebouwd. Over de onderhoudskwestie van de Siebel wordt afgesproken dat daarover tijdens een bezoek in oktober aan het NLL met de Prins kan worden gesproken. Op 25 september 1946 deelt Fokker per brief mee de reparaties gereed te hebben. Het overnamerapport is bijgevoegd en ondertekend door NLL, RLD en Fokker.

De RLD brengt het NLL op 27 september 1946 een bedrag van fl. 110,- in rekening voor het Bewijs van Luchtwaardigheid en inschrijving van de PH-NLL.

Het NLL voorziet dat na het begin van de vliegproeven met de Siebel diverse werkzaamheden aan het vliegtuig moeten plaatsvinden. Op Soesterberg zijn echter maar weinig monteurs beschikbaar. Daarom stelt het NLL voor (brief aan de heer Sonderman) om door het NLL een all-round vakman aan te stellen en deze permanent op Soesterberg te detacheren. In dezelfde brief geeft het NLL tussen de regels aan teleurgesteld te zijn in de leiding en omvang van de technische

staf op Soesterberg die verantwoordelijk is voor het onderhoud van de vliegtuigen van Prins Bernhard. Daarom is aan Fokker gevraagd voor veel geld de revisie uit te voeren.

De heer Sonderman, die in Engeland verblijft, reageert afwijzend op het NLL-voorstel, en meent dat kan worden volstaan met de huidige groep monteurs. Onder de brief staat met potlood (reactie van NLL) "nog maar eens even aanzien, als het toestel straks vliegt blijkt spoedig genoeg of er genoeg mensen zijn of niet".

Ondertussen verneemt Van Oosterom van mevr. Gilles dat het personeel van de vliegdiens van de Prins wordt gedemilitariseerd. De Prins heeft geregeld dat 2 man worden betaald door het Ministerie van Verkeer, 1 door het NLL en 1 door hem zelf. Gevraagd wordt of het NLL de uitrustingskosten van 1 man wil betalen, omdat het Ministerie van Verkeer dat ook doet voor de 2 man die zij in dienst hebben genomen. Tijdens het gesprek met mevr. Gilles maakt Van Oosterom gebruik van de gelegenheid aan te geven niet tevreden te zijn over de uitvoering van de met de Prins getroffen regeling.

Niettemin reageert het NLL enkele weken later naar de heer Sonderman in een brief dat de met de Prins getroffen regeling bevredigend kan werken. In de brief wordt verder gerept van het feit dat er van controles op de werkprogramma's (m.b.t. onderhoud van de Siebel) en het vastleggen van die werkzaamheden een opvoedkundige werking uitgaat, hetgeen ook van belang is voor het onderhoud van de overige vliegtuigen van de Prins.

Wordt vervolgd

Bijeenkomst van vrijwilligers op woensdag 7 december 2005

In 2004 heeft het bestuur voor de eerste keer een vergadering gehouden met bijna alle vrijwilligers, zowel uit Amsterdam als uit de Noordoostpolder, om de voortgang en de toekomstplannen rond het museum en het historisch archief te bespreken. Dit is toen zo goed bevallen dat afgesproken werd zo'n vergadering jaarlijks te houden. Op 7 december 2005 vond daarom weer zo'n bijeenkomst plaats, deze keer in de Noordoostpolder.

Op deze bijeenkomst werd door elke groep vrijwilligers, die op een bepaald terrein werkzaam is, een korte samenvatting gegeven van de verrichte werkzaamheden en van de toekomstplannen.

Het spreekt vanzelf dat met name de plannen rond de inrichting van de nieuwe museumruimte ruime aandacht kreeg. Om de hele operatie van rond het nieuwe museum in goede banen te leiden, is besloten een projectgroep in te stellen, die dit hele proces zal begeleiden en coördineren.

Ook bij deze bijeenkomst bleek het uitermate zinvol om periodiek met alle vrijwilligers bij elkaar te komen, niet alleen om elkaar op de hoogte te houden van de voortgang van de diverse projecten, maar ook om onderling gedachten en ideeën uit te wisselen. Goede redenen om deze vergaderingen inderdaad te continueren.

Na een gezamenlijke lunch werd in de middag een door iedereen zeer gewaardeerd bezoek gebracht aan de DNW LLF, de grote lage-snelheidswindtunnel

