

Voor u ligt de twintigste 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.



Prof. dr. ir. Pieter J. Zandbergen

Van de voorzitter

De maand juni was voor het museum gedenkwaardig. Voor het eerst kon de buitenwereld bij twee gelegenheden de contouren zien van de huisstijl en uitvoering van het nieuwe museum. Wat de reden daarvoor was en hoe dat is gegaan valt elders te lezen in deze nieuwsbrief. Voor ons zelf was het een test om te zien of we met de uitvoeringsplannen voor het nieuwe museum op de goede koers liggen. We zijn er van overtuigd dat het een succes gaat worden.

Heel belangrijk was het besluit van de directie juist na de Open Dag van het NLR op 24 juni om de museumruimte een opknapbeurt te geven. We zijn daar heel blij mee en zien dit besluit als een bevestiging dat we op de goede weg zijn met de plannen en uitvoering van het museum.

Het is nu mogelijk is om de expositie te plaatsen in een ruimte die voor wat betreft schilderwerk, vloerbedekking enz. een representatief aanzien heeft. De eerste gesprekken over de uitvoering van het werk hebben al plaatsgevonden. De projectgroep voor de herinrichting van het museum kan vanaf nu een detailplanning maken. Die is hard nodig om het werk van de vrijwilligers te kunnen sturen, zodanig dat op het goede moment de juiste dingen worden aangepakt. Het is een zeer interessant groot project, waaraan we nu heel veel plezier beleven en hopelijk u straks ook.

K. Bakker

Verslag van de elfde donateursbijeenkomst op 1 april 2006 in Amsterdam

Op 1 april j.l. vond in Amsterdam de elfde donateursbijeenkomst van onze stichting plaats. Alhoewel eigenlijk de Noordoostpolder aan de beurt was om onze donateurs te ontvangen, moest in verband met werkzaamheden aan het gebouw in de Noordoostpolder uitgeweken worden naar Amsterdam.

Gelukkig dat onze donateurs weten dat we een serieuze stichting zijn, want zo'n vijftigtal geïnteresseerden lieten zich niet weerhouden door de datum en waren op tijd aanwezig in de grote vergaderzaal in het nieuwe NLR-gebouw.

Om even na tweeën opende de voorzitter Kees Bakker de bijeenkomst en heette de aanwezigen hartelijk welkom. Hij memoreerde in het kort de vele werkzaamheden verzet door de vrijwilligers, met name de groep die zich bezig houdt met de inrichting van het nieuwe museum. Enkele weken geleden is de ruimte vrijgekomen waar het nieuwe museum komt. Kees zette uiteen dat op de open dag van het NLR in juni, waarover nog nadere berichten van het NLR zouden volgen, ook het museum acte de présence wil geven. Het bestuur hoopt dit te doen door middel van een tentoonstelling van windtunnelmodellen, een aantal panelen met de historie van de registratie van meetgegevens tijdens de vlucht, een aantal panelen over 100 jaar gemotoriseerde luchtvaart en een maquette van de nieuwe museumruimte.

Hierna gaf Kees het woord aan prof. dr. ir. Pieter J. Zandbergen voor zijn voordracht getiteld "Een hutspot van de geschiedenis van de Wetenschappelijke Commissie NLR-NIVR en mijn persoonlijke geschiedenis".

Tussen de indiensttreding van Zandbergen bij het NLL en het beginpunt van de Wetenschappelijke Commissie in zijn huidige vorm lag slechts enkele maanden, een reden voor hem om achteraf zijn ervaringen met deze commissie, enerzijds als werknemer van het NLL/NLR en anderzijds als lid en voorzitter ervan, op een rijtje te zetten.



De bijeenkomst werd goed bezocht

Na een korte introductie over de start van de RSL en de voorloper van de Wetenschappelijke Commissie, de Adviescommissie voor de RSL, belichtte spreker de overgang van RSL naar NLL en de vorming en de samenstelling van de Wetenschappelijke Commissie van het NLL, welke als taken had het beoordelen van de werkplannen en van de plannen voor de nieuwbouw. Om het geheel in de juiste historische context te plaatsen besteedde spreker ook aandacht aan de diverse beleidsbeslissingen in de periode 1937 tot 1954 bij en over het NLL en hun gevolgen voor o.a. de organisatie.

Vervolgens besprak de spreker in het kort zijn eigen historie, zijn studie, zijn indiensttreding bij het NLL, zijn werk bij het NLL/NLR en zijn promotie.

In het midden van de jaren vijftig van de vorige eeuw werd het besluit genomen de Wetenschappelijke Commissie een andere opzet te geven. Zo kwam de Wetenschappelijke Commissie NLL-NIV, later NLR-NIVR, tot stand, met als taken het beoordelen van de speur-

werkonderzoekingen opgedragen door NIV, van het vrije speurwerk van het NLL en van de werkplannen en publicaties van het NLL. Spreker ging hierna in op de samenstelling van en de mutaties in de commissie en de ertoe behorende sub-commissies.

Vervolgens passeerden een aantal prominente bouwers van het NLR de revue, waarvan de levensloop werd geschetst en waarbij werd ingegaan op hun belang voor het NLR en, meer in het algemeen, voor de wetenschap in Nederland

Hierna gaf Zandbergen nog een kort overzicht van zijn carrière na zijn vertrek in 1965 van het NLR en hij besloot met het noemen van enige ingrijpende gebeurtenissen voor de Wetenschappelijke Commissie in de laatste jaren, zoals het wegvallen van Fokker en de reorganisaties bij het NLR.

De voordracht van prof. Zandbergen was onderbroken voor een korte theepauze, zodat, nadat de voorzitter prof. Zandbergen bedankt had voor zijn zeer informatieve voordracht, het tijd was voor het laatste deel van het programma. In het verlengde van de voorafgaande voordracht werd de DVD "50 jaar Wetenschappelijke Commissie NLR-NIVR" vertoond, waarin met name de projecten die in de loop van deze vijftig jaar aan de orde waren, aan bod kwamen. Deze DVD is gemaakt ter gelegenheid van het afscheid van prof. Zandbergen als voorzitter van de Wetenschappelijke Commissie. Alle aanwezigen kregen vervolgens een exemplaar van deze DVD, evenals een hand-out van de door prof. Zandbergen vertoonde afbeeldingen.

Om ongeveer vijf uur sloot de voorzitter de zeer geslaagde bijeenkomst met een woord van dank aan Ellen Rozema voor de hulp in de pauze en aan Johan Schoenman voor het maken van foto's.

Toegevoegd aan de museumcollectie

Op 17 maart 2006 zijn door bemiddeling van de heer Boerma twee windtunnelmodellen die bij de TU Delft waren opgeslagen, terug gekomen bij het NLR en toegevoegd aan de museumcollectie. Het gaat om de houten modellen van de Fokker F.24 (schaal 1:17,5) en de Fokker G-1 (schaal 1:10). Het museum beschikt al sinds december 2003 over een 1:25 windtunnelmodel van de Fokker F.24 (zie Nieuwsbrief nr. 11).

Daags voor de open dag in Amsterdam werd het gerestaureerde windtunnelmodel van de Fokker S-14 (schaal 3:20), dat was gerestaureerd en gespoten in de NOP, toegevoegd aan de collectie windtunnelmodellen in Amsterdam. Het model was met enkele andere wt-modellen een paar jaar geleden verkregen van de Hogeschool Holland te Haarlem.

Naar aanleiding van een interview dat werd gehouden met oud-medewerker de heer en mevrouw Willegers op 1 juni 2006, stelde de heer Willegers zijn privé archief over de reken- en tekenmeisjes (en -jongens)



Fokker G-1 windtunnel model



De heer P.C. Kok



Fokker F.24 windtunnel model

beschikbaar aan het museum. Het betreft foto's van elk van deze personen, die bij het NLL hebben gewerkt in de periode van 1946-1959. De heer Willegers werkte bij het NLR van 1941 tot 1985 en zijn vrouw van 1948 tot 1959. N.B. Tijdens de open dag van het NLR ontmoetten we mevrouw Knibbe, één van die rekenmeisjes.

Tijdens een interview op 30 juni 2006 gehouden met oud-medewerker de heer P. (Piet) Kok schonk hij aan het museum het motorboek no.1 (bakboordmotor van de Siebel, voor de kenners: Argus 9-411 BT-1 no. 200319). De heer Kok was grondwerktuigkundige bij het NLL van 1947 tot 1956.

De open dag van het NLR op 24 juni 2006

Op 24 juni j.l. vond een open dag plaats bij de NLR-vestiging te Amsterdam. Het sprak vanzelf dat ook de Stichting Historisch Museum NLR dan het een en ander zou moeten laten zien. Alhoewel de tijd tussen de oplevering van de ruimte voor ons nieuwe museum en deze open dag beperkt was, is door de grote inzet van onze vrijwilligers dat toch nog gelukt. De bezoekers hebben een eerste indruk kunnen krijgen van hoe onze toekomstige expositie er uit zal gaan zien. Voor het tot standkomen van het geëxposeerde wordt verwezen naar het stukje "Het NLR-museum in de nieuwe expositieruimte" elders in deze Nieuwsbrief.

Er waren een aantal panelen opgesteld waarop de ontwikkeling van het registreren van meetgegevens tijdens de vlucht werd uitgelegd. Deze panelen hadden een paar dagen eerder reeds dienstgedaan bij een bijeenkomst van flight test engineers op het NLR. Deze bijeenkomst kwam ons goed van pas, want dat gaf ons de gelegenheid om te zien hoe onze geplande opzet er in werkelijkheid uit zou gaan zien. Je kunt namelijk op papier zoveel mogelijk de werkelijkheid benaderen, uiteindelijk blijkt pas op ware grootte of iets geschikt is of niet.

Ook stonden er panelen die een overzicht gaven van 100 jaar gemotoriseerde luchtvaart, deze panelen waren al in 2003 gemaakt ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van de eerste vlucht van de gebroeders Orville en Wilbur Wright met een motorvliegtuig en zullen een blijvende plaats krijgen in onze museumruimte.

Daarnaast waren een aantal windtunnelmodellen tentoongesteld, waarvan de oudste dateerden uit de jaren twintig van de vorige eeuw.

Op zaterdag 24 juni j.l. was het dan zover. Om tien uur werden de eersten van zo'n 1200 bezoekers op het NLR verwacht. Omdat onze nieuwe museumruimte niet aan het begin van de voorgestelde route lag, duurde het even voor de eerste bezoekers zich bij ons meldden. Daarna was het de gehele dag een vrij constante stroom van mensen die binnenkwamen en zoveel mogelijk door één van de aanwezige vrijwilligers of bestuursleden werden opgevangen. Uiteraard hadden we maatregelen getroffen om nieuwe donateurs te werven. Gezien de vele nog komende werkzaamheden waaraan kosten verbonden zijn, kunnen we extra inkomsten goed gebruiken. Onze wervingsactie resulteerde in tien nieuwe donateurs, waarvan twee voor het leven. Al



De panelen in de "nieuwe outfit"

met al levert dat dit jaar € 280,= op, waarbij we natuurlijk hopen dat de jaardonateurs ons ook in de komende jaren trouw blijven ondersteunen.

Het einde van de open dag was voorzien om vier uur. Toen dan ook de laatste bezoeker om over half vijf de museumruimte verliet, konden we terugzien op een vermoeiende maar geslaagde dag.



V.l.n.r. Jan Hoefnagels, Jur Damman en Jan te Boekhorst

Aangeboden: Een laboratoriumvliegtuig (deel 3)

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 derde artikel over dit onderwerp beschrijft enkele gebeurtenissen in de herfst van 1946 tot aan de vlucht van Soesterberg naar Valkenburg. De Siebel was toen (nog) het eigendom van Prins Bernhard, en werd door de Prins ter beschikking gesteld aan het NLL als laboratoriumvliegtuig.

Gedurende de herfst van 1946 zijn er nog vele problemen met het repareren en vliegklaar krijgen van de Siebel. Zo inspecteert de heer Fehres van het NLL op



6 november 1946 de door de firma Sikkens geleverde lak waarmee de Siebel is geschilderd, welke lak gedeeltelijk zou zijn opgelost door gemorste brandstof op de vleugel. Het probleem zou niet meer bestaan na een goede uitharding van de lak.

Een ander probleem was het ontbreken van kristallen in de radio-installatie van de Siebel, nodig voor de in Nederland gebruikelijke frequenties. De 11 benodigde kristallen zijn in Nederland niet leverbaar, reden waarom NLL-directeur Koning in een brief aan Prins Bernhard zijn medewerking vraagt om die kristallen te verkrijgen.

Het NLL had de heer Postmaa van de dienst van de Prins bereid gevonden de Siebel te vliegen, maar Postmaa wordt opgeroepen voor de militaire dienst. Andere mogelijke vliegers voor de Siebel zijn de kapitein Sonderman, die echter door verblijf in Engeland verhinderd is, en de KLM-vliegers Overeinder en Bos, die eveneens ter beschikking zijn gesteld van de Prins. Daarom richt het NLL een verzoek aan de Detachementscommandant der Luchtstrijdkrachten op het vliegveld Twente om Postmaa voor enkele dagen per maand de Siebel te laten vliegen.

Eind november 1946 verzoekt het NLL aan de heer Hoekstra van de Rijksluchtvaartschool in voorkomende gevallen de Siebel te vliegen. Per vlieguur levert hem dat dan fl. 10,- op, excl. reis- en verblijfskosten. Zowel Hoekstra als Postmaa zijn bereid in voorkomende gevallen de Siebel te vliegen volgens de door NLL voorgestelde regeling. Ook het Directoraat Luchtstrijdkrachten meldt aan het NLL de 2e luitenant-vlieger Postmaa ter beschikking te willen stellen, voor een maximum van 3 dagen per maand.

Uit een afrekening met de heer Hoekstra blijkt dat hij op 15 november 1946 0,35 vlieguur met de Siebel heeft gemaakt.

NLL-rapport V.1391 bevat het verslag van een technische proefvlucht met de Siebel, op 26 november van dat jaar. Uit dit rapport blijkt dat voor deze proefvlucht door de Prins reeds een achttal vluchten met een totale duur van ruim 10 uur waren gemaakt. De technische proefvlucht werd o.a. gehouden ter verkrijging van het bewijs van luchtwaardigheid. Tijdens deze proefvlucht, die 2 uur en 25 minuten duurde, werd het vliegtuig bestuurd door de heer Postmaa. Waarnemers waren de heren Van Oosterom en de Boer van het NLL. Voorafgaande aan de proefvlucht vloog Prins Bernhard de Siebel van Soesterberg naar Valkenburg. Daarbij werd – volgens het NLL-rapport – de heer Postmaa door de Prins op de hoogte gesteld van de behandeling en de bijzonderheden van het vliegtuig. Het NLL-rapport geeft verder een uitgebreide beschrijving van de bevindingen over het vliegtuig tijdens de vlucht, die in het algemeen bevredigend blijken te zijn.

Dit gedeelte van het dossier eindigt eind 1946. Uit de laatste daarin aanwezige correspondentie blijkt dat de Siebel met toestemming van de Prins zal worden overgevlogen naar Schiphol om bij Fokker te worden gerepareerd, en te worden voorzien van onderdelen die met de Dakota van de Prins uit Frankrijk worden opgehaald. Verder blijkt dat er een nijpende behoefte is aan een hangar voor de Siebel, waarvoor in Soesterberg nauwelijks medewerking wordt verleend.

Logboeken Siebel

Het Museum beschikt over logboek nr. III van de Siebel, waarin vermeld de vluchten 529 (28-2-1962) tot vlucht 583 (4-2-1964). Vermeld daarin is dat het vliegtuig op 21 april 1964 is verkocht. Het totale aantal vliegreizen bedraagt dan 855,4. Al deze vluchten werden uitgevoerd door de heer F.E. Douwes Dekker, ingenieur-vlieger van het NLL. Graag zou het Museum willen beschikken over de eerste twee logboeken van de Siebel. Wie weet waar die zijn?

Wie is wie??

Bijgaande foto is genomen ter gelegenheid van het 25-jarig ambtsjubileum van “mijnheer” Piet Drent. Hij kwam op 15-jarige leeftijd op 1 mei 1919 werken als portiersjongen bij de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart, en werkte zich op tot instrumentmaker; daarna was hij werkzaam in het windtunnelbedrijf.

De foto zal dus genomen zijn in 1944 in de Lagesnelheidstunnel (deze ruimte is thans in gebruik als NLR-museum). Duidelijk zichtbaar zijn de gezichten van de feestvierders.

Wie van onze oudere lezers deze gezichten kan identificeren verzoeken wij ons die door te geven en te adresseren aan:

NLR-Museum

Antwoordnummer 46580

1060 WB Amsterdam

Alvast dank voor de moeite!



Het NLR-museum in de nieuwe expositieruimte

Het is alweer bijna een jaar geleden dat we u in een van onze Nieuwsbrieven wat verteld hebben over de voortgang van de opzet voor de expositie in onze nieuwe ruimte. Toen heette dat nog “Plannen voor het nieuwe museum”. Het is niet voor niets dat het huidige stukje een andere titel heeft gekregen. Het zijn geen plannen meer voor het nieuwe museum, we zijn nu duidelijk in de uitvoerende fase beland. Diegenen onder u die de open dag van het NLR op 24 juni j.l. hebben bezocht, hebben dit zelf kunnen constateren. Op die open dag, waarvan elders in deze Nieuwsbrief verslag wordt gedaan, heeft ook onze stichting aan de weg getimmerd.

Maar laten we chronologisch te werk gaan. Al reeds meer dan twee jaar geleden heeft de NLR-directie ons toegezegd dat we de beschikking zouden krijgen over de ruimte die toen werd ingenomen door het Bedrijfsrestaurant. Zoals met bijna alle planning liep ook de planning van de overdracht van deze ruimte aan onze stichting aanzienlijk uit. Maar begin van dit jaar was het dan zover, het Bedrijfsrestaurant verhuisde naar het nieuwe gebouw, de ruimte waar uiteindelijk onze nieuwe expositie moet komen half leeg en desolaat achterlatend. Deze ruimte en de erboven liggende vergaderzaaltjes kwamen dus toen tot onze beschikking. Je hebt vooraf geen idee hoe zo’n ruimte eruit ziet als hij min of meer ontmanteld is. Veel zaken die niet meeverhuisde naar het nieuwe Bedrijfsrestaurant waren natuurlijk blijven staan en moesten afgebroken en afgevoerd worden. Inmiddels was door het NLR aangekondigd dat er in juni een open dag zou worden gehouden, waaraan ook wij graag zouden willen meedoen. Dat zou immers een mooie gelegenheid zijn om aan een groot aantal mensen een eerste idee te geven van de opzet van de nieuwe expositie. Reden waarom wij druk hebben uitgeoefend om het leegmaken van wat nu genoemd kon worden “onze” ruimte op korte termijn te regelen. Dat dit bij het NLR nou niet direct de hoogste prioriteit had, spreekt vanzelf, maar uiteindelijk, dank zij de inzet van een aantal NLR-mensen, kwam er toch schot in de zaak en is alles nog op tijd geklaard.



Hijsen van het S-14 windtunnelmodel

Parallel hieraan waren onze vrijwilligers hard aan het werk om in elk geval een aantal zaken klaar te hebben vóór de open dag. We hadden het plan om een tiental panelen en drie vitrines op te stellen in de nieuwe ruimte en het “oude” museum in tact te laten, zodat bezoekers van de open dag in elk geval iets van de historie van het NLR konden zien. Allereerst was er het probleem van het verhuizen



Ad van den Boogaart (links), Jaap de Jong (rechts achter) en Frans Idema

van de aanwezige panelen vanuit de kelder onder de Westvleugel, waar ze zover mogelijk bewerkt waren, naar onze nieuwe ruimte, waar de verdere afwerking en opstelling zou plaatsvinden. Ruim veertig panelen van 2,20 x 1,20 m versjouwen van de kelder naar de nieuwe ruimte was geen optie voor onze vrijwilligers. Daar kwam nog bij dat de panelen niet in de lift pasten en dus alle trappen opgesjouwd zouden moeten



Ad en Frans

worden. De enige mogelijkheid die we konden bedenken was het inhuren van Saan, de vaste verhuizer van het NLR. Uiteindelijk bleek de eenvoudigste oplossing het vervoeren van de panelen per vrachtauto buitenom naar de ingang aan de Anthony Fokkerweg, naast het nieuwe gebouw. Vandaar werden de panelen met een hoogwerker over het LST-gebouw getild en via de ingang bij de brandtrap onze nieuwe ruimte ingebracht. Al met al een spectaculaire operatie op 26 april!!

Hierna kon gewerkt gaan worden aan het gereed maken van een tiental panelen, waarvan sommige uitgerust waren met een vitrine. Het probleem was toen nog: “wat zullen we hierop laten zien?”. Nu zou er begin juni op het NLR ook een bijeenkomst zijn van flight test engineers en we kregen van de kant van het NLR het verzoek of we als museum iets zouden kunnen exposeren over de ontwikkeling van het registreren van meetgegevens tijdens de vlucht. Dat verzoek kwam eigenlijk erg ongelegen, omdat bij ons



Herman de Jong loopt het DC-2 windtunnelmodel na, in bruikleen ontvangen van de Aviodrome

al “alle hens aan dek” waren voor de voorbereidingen van de open dag. De oplossing werd gevonden door beide zaken te combineren en de expositie voor deze bijeenkomst te beschouwen als een soort proefproject voor onze nieuwe expositie. Voor de bijeenkomst van flight test engineers werd daarom een aantal panelen en vitrines ingericht waarbij de uitvoering ervan zoveel mogelijk overeenkwam met de opzet die we voor de nieuwe expositie hadden gekozen. Daarnaast werd besloten om bij de open dag een overzicht te presenteren van de windtunnelmodellen die we inmiddels in ons bezit hadden.

Door de grote inzet van onze vrijwilligers zijn we, zij het op het nippertje, in deze opzet geslaagd. Ongetwijfeld heeft het een en ander bij een aantal mensen geleid tot enige slapeloze nachturen, maar het was de moeite waard. Zoals gezegd, bezoekers van de open dag hebben zich hiervan met eigen ogen kunnen overtuigen.

Als gevolg van het uitproberen van de opzet voor de nieuwe expositie zullen in de definitieve versie een aantal kleine wijzigingen in de uitvoering worden doorgevoerd. Eén hiervan is bijvoorbeeld een grotere letter voor de tekstbordjes op de panelen, zodat deze beter leesbaar zijn. Ook de verlichting voldeed niet geheel, ook daarvoor zal een andere oplossing gezocht worden. De evaluatie van het geheel moet nog gebeuren en ongetwijfeld zal hier nog wel het een en ander uitkomen.

Dát voor hetgeen inmiddels achter de rug is, als we onze blik nu weer op de toekomst richten, dan gaat er het volgende gebeuren. Allereerst zullen de panelen en vitrines die aanwezig zijn verder worden afgewerkt. Ook zal het “oude” museum worden afgebroken, waarbij de geëxposeerde artikelen zullen worden opgeslagen. Van die gelegenheid wordt tevens gebruik gemaakt om het computerbestand van alle artikelen die we hebben op te schonen. De inventaris van het oude museum zal dan worden omgebouwd om gebruikt te kunnen worden in de nieuwe ruimte. Naast het werk aan de inventaris voor de nieuwe expositie, zal ook aan de ruimte zelf flink wat moeten gebeuren. De muren zullen worden opgeknapt, het plafond en de verlichting zullen worden vernieuwd en de vloerbedekking zal worden vervangen. Een voor-

stel met prijsopgave hiervoor is door ons voorgelegd aan de NLR-directie, waarbij deze heeft aangegeven het grootste deel van de kosten hiervoor op zich te nemen.

Bovendien moet er nu beslist gaan worden wat er op de panelen en in de vitrines tentoongesteld gaat worden. Dit betekent foto's voor op de panelen en de in de vitrines en op de bordessen te exposeren artikelen uitzoeken. Hierbij bijschriften in twee talen (Nederlands en Engels) opstellen. Toelichtende teksten voor op de panelen opstellen, uiteraard ook tweetalig. Bij deze werkzaamheden zal het bestuur een beroep gaan doen op een aantal mensen uit verschillende disciplines buiten onze groep vrijwilligers.



V.l.n.r.: Ad, Frans, Herman, Kees Bakker en Jaap

We hebben het nu nog alleen maar gehad over de reeds aanwezige panelen, ca 40 stuks, die slechts een deel van de geplande expositie omvatten. Als deze gereed zijn, zullen er nog een aantal moeten volgen, maar laten we eerst dit deel maar afwerken.

Als u nu bedenkt dat het gros van deze werkzaamheden door een beperkte groep vrijwilligers gedurende één (verkorte in verband met het ontlopen van files) werkdag in de week moeten gebeuren, beseft u ongetwijfeld dat we geen tekort aan werk hebben, ook niet voor de verdere toekomst.

We houden u van de voortgang op de hoogte.



Bertus v.d. Meulen en Ad van den Boogaart

Aankondiging volgende donateursbijeenkomst

Onderwerp: NLR-activiteiten in Indonesië (vanaf jaren '80)

Spreker: Ruud Ross

Plaats: NLR Amsterdam, Auditorium

Datum en tijd: zaterdag 28 oktober 2006, 14.00 uur

Meer informatie en de aanmeldingskaart ontvangt u met de volgende Nieuwsbrief (21)

Gesprek met een vrijwilliger

Deze keer is het de beurt van Wim de Jong. Hij heeft zich eind 2004 als vrijwilliger in de NOP aangemeld. Voordat hij op 1 juli 2004 met de Vut ging had hij 21 jaar in de werkplaats in Amsterdam gewerkt en daarna 19 jaar in de NOP. Als instrumentmaker begonnen in 1964 hield hij zich bezig met aanmaak en onderhoud van fijnmechanische apparatuur voor windtunnels en windtunnelmodellen. Toen het met het NLR wat minder goed ging is hij gedurende 2 periodes van een half jaar uitgeleend aan Fokker Ruimtevaart en heeft daarin ook bij ESTEC gewerkt. Hij spreekt met veel enthousiasme over zijn betrokkenheid bij start- en landingsmetingen met de Fokker F-28 in Torejon in Spanje. Hij was belast met het beheer en registratie van de meteogegevens bij deze proeven.

Wim is samen met Jan Koning, ook vrijwilliger in de NOP, sinds 2005 belast met een groot karwei. Er liggen in de kelder van het NLR ongeveer 2500 glasplaatnegatieven in verschillende formaten. De oudste dateren uit 1919, het jaar waarin de RSL werd opgericht. Het museum heeft zelf een scanner gekocht, waarmee Wim de Jong en Jan Koning de glasplaatnegatieven digitaliseren en opslaan in een database. Wim heeft bij het gesprek de indrukwekkende stapels negatieven laten zien.

Hij denkt dat er nog enkele jaren tijd nodig is om het werk af te maken. Tengevolge van het asbestprobleem in het betreffende gebouw is hij al drie keer van werkplek veranderd. Hij laat bij de rondleiding ook de werkplek zien van twee andere vrijwilligers, Kees Mossel en Henk Keppel. Hun project is om de enorme aantallen foto's te inventariseren.



Wim de Jong

In memoriam

Op 12 april 2006 overleed mevrouw J.H. (Han) Buttstedt, donateur voor het leven van onze stichting.

Op 24 mei 2006 overleed de heer L. (Leo) Onnekink, donateur voor het leven van onze stichting.

Beeldbank gemeente Amsterdam

Op de volgende link vindt u een groot aantal historische foto's over het NLR, wanneer u zoekt op Anthony Fokkerweg of Sloteweg.

<http://gemeentearchief.amsterdam.nl/archieven/beeldbank/home.nl.html>



Stichting Historisch Museum NLR
Postbus 90502
1006 BM Amsterdam

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