



Voor u ligt de eenentwintigste 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

Iemand die deze zomer per ongeluk de nieuwe museumruimte zou zijn binnengelopen zag daar een merkwaardig beeld. Daar lag onze oude vliegenier op een stapel panelen gekleed in zijn lange bruine leren jas en met vliegkapje op het hoofd. Dit beeld zou de indruk hebben kunnen geven dat het museum slapende was, maar niets was minder waar. Hij lag daar omdat de hele ruimte inmiddels zoveel mogelijk is leeggemaakt.

Begin september is de grote onderhoudsbeurt gestart in de museumruimte. Deze zal omstreeks 1 november afgerond zijn. Daarna kan begonnen worden met de definitieve inrichting. De projectgroep heeft in de zomerperiode hard gewerkt om de plannen daarvoor verder te ontwikkelen en te verfijnen. In de ontvangstruimte, waar ooit de kassa's stonden, zijn vrijwilligers bezig geweest met het aanbrengen van een fraaie houten betimmering.

In deze Nieuwsbrief treft u de uitnodiging aan voor de volgende donateursbijeenkomst op 28 oktober 2006 in Amsterdam. Het wordt een bijzondere gebeurtenis, want oud-NLR-ers, die ooit aan het Indonesië project hebben meegewerkt zullen daarbij ook worden uitgenodigd. Ruud Ross zal een lezing verzorgen over die periode. Na afloop kunnen deze oud Indië-gangers aan een gezamenlijke maaltijd bij het NLR deelnemen.

Kortom er gebeurt van alles en ik hoop velen van u bij de donateursbijeenkomst te kunnen verwelkomen en te kunnen vertellen wat de voortgang is.

K. Bakker



Oude vliegenier, a.h.w. bedolven onder panelen

Het NLR-museum in de nieuwe museumruimte



Lege museumruimte in afwachting van de verbouwing

Laten we beginnen met af te spreken dat we niet meer praten over de “nieuwe museumruimte” als het gaat over het voormalige bedrijfsrestaurant. Dat heet vanaf nu gewoon de “museumruimte”. Bedoelen we de zolderetage dan zullen we het hebben over de “oude museumruimte”. De ruimte waar vroeger de counter van het bedrijfsrestaurant was heet vanaf nu de “ontvangstruimte”. Zo dat maakt het schrijven van dit en toekomstige stukjes een stuk eenvoudiger.

In onze vorige Nieuwsbrief hebben we u op de hoogte gebracht van de werkzaamheden die gebeurd zijn en van de plannen die we voor de toekomst hadden in verband met de expositieruimte. Van de realisatie van deze plannen is op dit ogenblik nog niet veel gekomen. Enerzijds komt dit omdat ook voor onze vrijwilligers de vakantietijd was aangebroken, anderzijds zijn we voor de voortgang van de geplande werkzaamheden afhankelijk van derden van buiten het NLR. Voor wat onze eigen werkzaamheden betreft: de grote ruimte van het voormalige bedrijfsrestaurant, de museumruimte, is geheel leeggeruimd. Alle zaken die opgesteld stonden tijdens de open dag in juni zijn voorlopig opgeslagen. De panelen die gereed zijn liggen opgestapeld in de kleinere voorruimte, de ontvangstruimte, en de geëxposeerde windtunnelmodellen zijn voorlopig ondergebracht in één van de twee zaaltjes een verdieping hoger. Het wachten is op het starten van het opknappen van de wanden, het vernieuwen van de plafonds inclusief verlichting en het leggen van nieuwe vloerbedekking. Voor deze werkzaamheden zijn de maanden september en oktober uitgetrokken, zodat als alles goed gaat, de ruimte klaar is op de volgende donateursmiddag (zie aankondiging elders in deze Nieuwsbrief). Naast het leegruimen van de museumruimte is er nog wel wat meer gebeurd. De wand van de ontvangstruimte, waar ronde oranje-rode tegeltjes opzaten, is geheel weggewerkt achter een mooie houten wand, waardoor het aanzien van deze ruimte flink is opgeknapt. Veel meer kan er op dit ogenblik niet gebeuren, het wachten is op de grote opknapbeurt, zoals hierboven is uitgelegd.

Inmiddels buigt een kleine groep zich over de vraag wat er in het museum geëxposeerd zal worden. Welke onderwerpen komen aan bod, welke apparatuur zullen we opstellen, welke teksten en foto's ondersteunen de expositie? Om deze vragen te kunnen beantwoorden ontbreekt binnen de groep vrijwilligers de hiervoor benodigde gedetailleerde kennis over de verschillende disciplines bij RSL/NLL/NLR die in het museum aan bod zullen komen. Deze kennis zal dus van buiten onze eigen kring gehaald moeten worden. Een dezer dagen zullen daarom een aantal oud-NLRers van buiten onze vrijwilligerskring benaderd worden met de vraag of zij adviezen willen geven bij de inrichting van de panelen en vitrines. We hopen hiermee de benodigde kennis in huis te halen.

Wat ook voor de naaste toekomst op het programma staat is het inrichten van onze eigen werkplaats. In de loop van de tijd hebben we de beschikking gekregen over een draai/freesbank, een werkbank, een kantbank en allerlei klein gereedschap. Oorspronkelijk was de bedoeling een werkplaatsje in te ruimen achter de oude filmcabine bij de zaaltjes boven de ontvangstruimte. Om praktische redenen was dit op de lange termijn echter geen haalbare kaart. In overleg met het NLR is er toch een oplossing voor een eigen werkplaatsje gevonden. We krijgen hiervoor de beschikking over ruimte van de vroegere garage, naast de voormalige houtbewerking. Het NLR zal zorg dragen voor de benodigde voorzieningen en een plan voor de inrichting van deze ruimte is reeds gemaakt. Tot zover het nieuws over het opknappen en inrichten van de museumruimte. Geen spectaculair nieuws, maar hopelijk is dat de volgende keer anders.



De door de vrijwilligers getimmerde wand

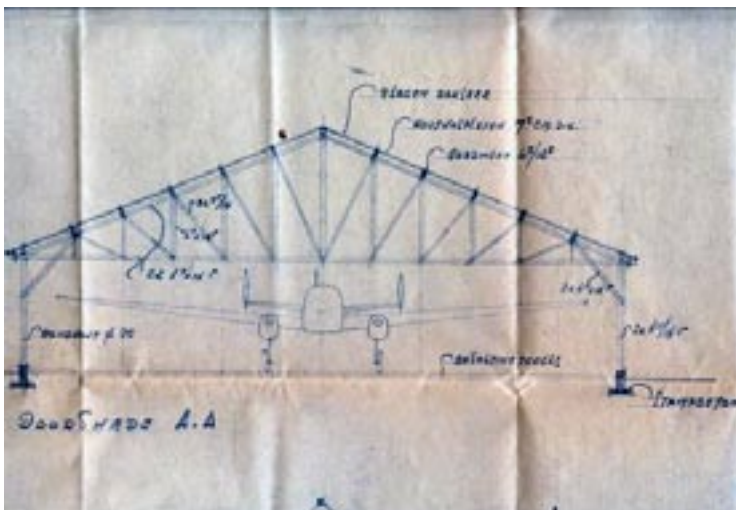
Aangeboden: Een laboratoriumvliegtuig (deel 4)

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 vierde artikel over dit onderwerp beschrijft enkele gebeurtenissen in het voorjaar en de zomer van 1947 tot aan het gesprek met Prins Bernhard in augustus van dat jaar. De Siebel was toen (nog) het eigendom van Prins Bernhard, en werd door de Prins ter beschikking gesteld aan het NLL als laboratoriumvliegtuig.

Na de proefvlucht van 26 november 1946 blijkt de Siebel nog enkele gebreken te vertonen die moeten worden verholpen. In januari 1947 wordt de Siebel daarom naar Fokker op Schiphol gevlogen om het vliegtuig in te richten als laboratoriumvliegtuig. Aan de Rijksluchtvaartdienst (RLD) wordt verzocht om een bewijs van luchtwaardigheid af te geven voor de klasse “niet verkeersvliegtuigen”.

Met die RLD ontspint zich een discussie over speling in de hoogteroerbediening van de Siebel. Ondanks dat Fokker gevraagd was de speling te verminderen constateert vlieger Postmaa tijdens de proefvlucht van 26 november nog te veel speling en dat bij snel heen en weer bewegen van de stuurkolom de stuurstangen rammelen. Fokker maakt duidelijk dat verdere verbeteringen niet mogelijk zijn. Uiteindelijk vinden Fokkermonteurs “aanzienlijk uitgeslagen klinkwerk aan één der stootstangen van de hoogteroerbediening”, waarna e.e.a. wordt gerepareerd.

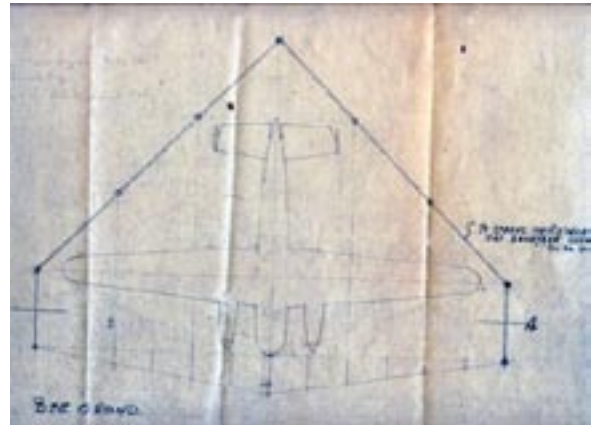


Ontwerp vliegtuighal, vooraanzicht

Voor de Siebel komen twee reservemotoren beschikbaar. Aan Frits Diepen Vliegtuigen B.V. wordt verzocht of zij deze uit Duitsland afkomstige motoren kunnen reviseren en conserveren, wat uiteindelijk fl. 2934,- per motor zal gaan kosten. Op 15 april 1947 geeft het NLL opdracht aan Frits Diepen deze motoren te reviseren, onder toezicht van de RLD. Voor transport van de motoren zorgt de firma Boelhrouwer (aan het Rokin), omdat Frits Diepen geen geschikte vrachtwagens blijkt te hebben.

Er wordt nogmaals bij Prins Bernhard onder de aandacht gebracht hoe belangrijk het is om de Siebel op Soesterberg in een hangar onder te brengen, vanwege de vocht-gevoelige elektrische apparatuur aan boord.

In die tijd is sprake van twee Siebel-vliegtuigen op Soesterberg, die samen hangarruimte moeten delen. Een voorstel tot de bouw van een tweede hangar wordt door de Minister van Oorlog afgewimpeld. Prins Bernhard is bereid de tweede “civiele” Siebel te verkopen, en vraagt of het NLL een koper weet.



Ontwerp vliegtuighal, bovenaanzicht

Medio 1947 overlegt de NLL-directie met architecten- en ingenieursbureau Ir. W. van Tijen en H.A. Maaskant over een ontwerp van een vliegtuighal op Soesterberg. Die hal blijkt fl. 20.000,- te moeten kosten met een afsluiting van zeildoek. Zie de bijgaande afbeeldingen. Direct daarop blijkt dat de beoogde plaats van deze hal geen uitkomst biedt, vanwege de op handen zijnde herinrichting van het vliegveld Soesterberg.

Intussen hebben de heren Van Oosterom en Rotgans onderzoek gedaan naar een alternatieve overdekte stalling voor de Siebel. Op het vliegveld Eindhoven staan een paar duitse hangars die bestemd zijn voor tweemotorige bommenwerpers, waarvan de komst echter is uitgesteld. Dat vliegveld ligt echter zo ver van Amsterdam, dat overwogen wordt toch nog maar eens te bezien of er plaats is op Schiphol.

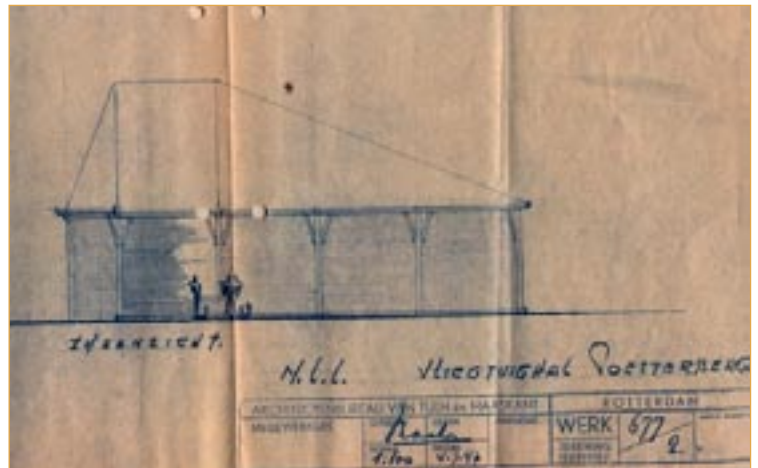
In een kort briefje van 10 april 1947 van directeur Beelaerts van Blokland geeft de directie van de Stichting NLL opdracht aan de heren G.C. Scheepers, J.M. van Leeuwen en C.N. Roes tot deelname aan proefvluchten voor het NLL. Alle drie zijn werkzaam bij de dienst van Prins Bernhard. De brief is voorzien van de kenmerken IdB (Ilbert de Boer) en GB (directiesecretaresse Truus Bastiaans). *Beide personen zijn donateur voor het leven van de museumstichting!*

In een soortgelijk briefje wordt aan de heer J.K. Hoekstra (vlieger) opdracht gegeven tot het uitvoeren danwel deelnemen aan proefvluchten voor het NLL.

Na reparatie van de Siebel in verband met het verkrijgen van een bewijs van luchtwaardigheid door Fokker wordt op 2 april 1947 een proefvlucht gemaakt. Het NLL ontdekt dat bij die reparatie een buitenboordthermometer en een houten kajuitvloertje zijn beschadigd. De thermometer kostte 15 Engelse ponden en 10 shilling. Dit wordt per brief aan Fokker gemeld.

In de Siebel moesten speciale onderdelen worden gemonteerd waarvoor het vliegtuig naar Frankrijk moet worden overgevlogen (Châteauroux), zeer tegen de zin van het NLL. Correspondentie daarover verloopt via de Nederlandse Ambassade in Parijs. De Franse RLD

(S.N.C.A.C.) staat er op de onderdelen zelf in de Siebel te monteren, maar dat zou ca. 6 weken kosten. Aan de RLD (hr. Spuybroek) wordt verzocht om het bewijs van luchtwaardigheid versneld te ontvangen, zodat de Siebel naar Frankrijk kan worden overgevlogen. Alvorens besloten wordt de Siebel naar Frankrijk te vliegen bezoekt Ilbert de Boer de Franse fabriek. Voor het NLL is het medio 1947 urgent dat beslissin-



Ontwerp vliegtuighal, zij aanzicht

gen worden genomen over de Siebel, zoals de montage van onderdelen in Frankrijk, stalling van het vliegtuig, en een aantal operationele zaken. Dat is reden om Prins Bernhard uit te nodigen voor een gesprek met een uit 11 punten bestaande agenda. Het gesprek met de Prins vindt plaats op 25 augustus 1947 bij het NLL. Hierover meer in het volgende artikel.

Uit een brief van het NLL aan de Militair Attaché bij de Nederlandse Ambassade in Washington blijkt dat het NLL, behalve over de Siebel, ook mag beschikken over een eenmotorig Fieseler Storch Fi 156 vliegtuig van Prins Bernhard, beide voor laboratoriumdoeleinden.

In die brief wordt verzocht na te gaan of in Amerika gegevens van deze vliegtuigen aanwezig zijn. Die gegevens worden vervolgens ook opgevraagd in Engeland.

Toegevoegd aan de Museumcollectie

Boek (tevens dissertatie) getiteld: Hugh Maaskant, architect van de vooruitgang, geschreven door Michelle Provoost 416 pagina's, voorzien van foto's, uitgegeven in 2003 door uitgeverij 010 te Rotterdam, (ISBN 90-6450-497-0).

Hoofdstuk 3 is getiteld "Tussen Berlage en Brutalisme – Het Nationaal Luchtvaart Laboratorium 1938 -1940", en beschrijft de achtergronden van het ontwerp en de architectuur van het NLL-gebouw aan de toenmalige Sloterweg.

De combinatie van beton (modern) en metselwerk (traditioneel) gingen destijds samen in de bouwstijl van Van Tijen en Maaskant, genaamd "shake hands", als synoniem voor een compromisarchitectuur (een architectonisch poldermodel). Het NLL-gebouw werd beschouwd als het prototype van deze architectuur.

Vermeld wordt dat Co van Tijen (broer van de architect Van Tijen) die directeur was van Fokker, vermoedelijk een rol speelde in het verlenen van de opdracht van het NLL aan het architectenbureau voor het ontwerp en de bouw.

Citaten:

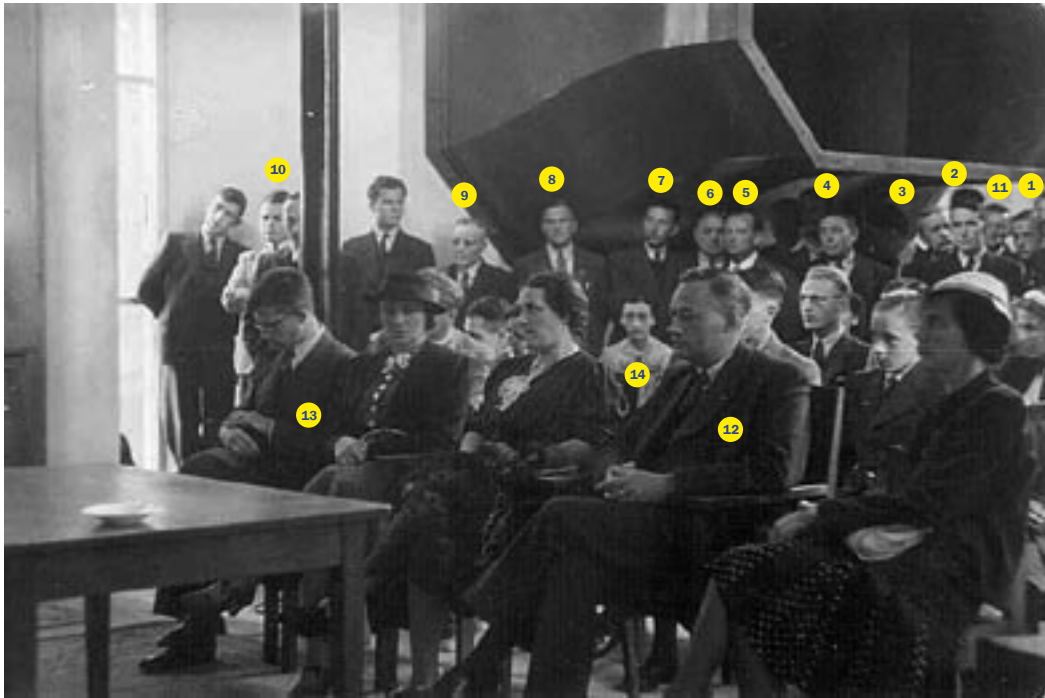
- "bezoekers die vanuit het centrum kwamen zagen het gebouw eenzaam in een zandvlakte liggen met leegte rondom en hun aandacht werd het eerst getrokken door de magnifieke windtunnels"
- "de gebogen lijn speelt in het architectonische beeld een opvallende rol: in de betonspanten, het baksteenvolume, het spant boven de entreehal en natuurlijk de daken"
- "het is alsof een zwaarmoedige maar vriendelijke reus het ontwerp heeft gemaakt; deze sfeer komt het beste tot uiting in de entreehal, die met zijn sombere bruine mozaïkvloer weliswaar kolossaal van afmeting was, maar volgens de architecten zeker niet monumentaal-statisch. Het was het "levende middelpunt" van het gebouw, waar alle openbare ruimten van directie, personeel en bezoekers op uit kwamen"
- "lopend op de galerijen rondom de hal, slechts met een dun ijzeren hekwerk van het gat afgescheiden, wordt de bezoeker die in de ijsingwekkend diepe hal neerkijkt, herinnerd aan de missie van dit gebouw; zo drukt het gebouw precies zijn betekenis uit: luchtvaart associeer je in dit gebouw met ruimte, met hoogtevrees en leegte"

Het boek bevat daarnaast beschrijvingen, foto's en tekeningen van de talloze andere werken van Maaskant.

De inhoud van het boek is te vinden op het internet: <http://dissertations.ub.rug.nl/FILES/faculties/arts/2003/m.provoost>

Foto afscheid dr.ir. Van der Maas van het NLL

De heer Beyer stuurde onderstaande foto, met de namen van een aantal daarop afgebeelde personen. De foto dateert van mei 1940, bij het afscheid van dr.ir. Van der Maas van het NLL vanwege zijn benoeming tot hoogleraar Vliegtuigbouwkunde bij de Technische Hogeschool te Delft. Wie de namen kent van de niet-geïdentificeerde personen mag het de redactie zeggen.



1. J.E. Beyer
2. W.K.G. Floor
3. H.J. Bielsma
4. J.J. Belderok
5. W.T. Verburgt
6. C.G.H. Beukering Sr.
7. De heer Kok
8. D. de Vries
9. H.J.F. Willemse
10. C.L. Gosen
11. E. Sunter Sr.
12. Dr. ir. H.J. van der Maas
13. Dr. ir. A. van der Neut
14. Mevr. J.H. Buttstedt

In memoriam

Op 1 augustus 2006 overleed de heer J.F. Hoogendoorn, jaardonateur van onze stichting.

Op 3 augustus 2006 overleed de heer L.R. Lucassen, donateur voor het leven van onze stichting.

Op 13 september 2006 overleed de heer J. Smith, jaardonateur van onze stichting.

Uit de oude personeelsdossiers:

Op 24 aug. 1957 schreef de directie van het NLL aan een vrouwelijke werknemster:

“Hierdoor delen wij U mede, dat wij, als gevolg van Uw per 6 juli 1957 gesloten huwelijk, Uw vast dienstverband hebben moeten omzetten in een van tijdelijke aard. Een en ander is mede van invloed op de pensioenregeling, waarin tijdelijke krachten niet worden opgenomen.

Dit tijdelijke dienstverband wordt geacht te zijn ingegaan per 1 juli 1957.”

NLR-activiteiten in Indonesië

- donateursbijeenkomst en reünie –

Een groot aantal NLR-medewerkers heeft vanaf 1987 gewerkt aan projecten in Indonesië. Het ging daarbij om een groot aantal onderwerpen, zoals het ontwerpen van een windtunnel in Indonesië en de modellen daarvoor, ruimtevaart (o.a. grondstations), supercomputer adviezen, gezamenlijk luchtvaartonderzoek op vele terreinen, standtrillingsproef van Indonesische vliegtuigen en windtunnelproeven in Nederland aan Indonesische vliegtuigen

Een van hen, oud-medewerker Ruud Ross, die voor het NLR in Indonesië verbleef vanaf 1987 tot 1992, zal tijdens de donateursbijeenkomst een overzicht geven van de activiteiten uit die periode. Aansluitend zal Bambang Soemarwoto, NLR-medewerker bij de afdeling Flight Physics and Loads, een voordracht houden over de tegenwoordige Indonesische vliegtuigindustrie.

De bijeenkomst is tevens een reünie voor de “oud-Indonesië-gangers”, en zal worden afgesloten met een Indische maaltijd in het bedrijfsrestaurant van het NLR.

Alle donateurs van de museumstichting worden uitgenodigd voor het bijwonen van deze donateursbijeenkomst (de 21^{ste}). Separaat aan deze uitnodiging zijn per brief uitgenodigd een aantal oud-medewerkers, die voor het NLR in Indonesië hebben gewerkt, met hun partners. Een aantal daarvan zijn tevens museumdonateur, en ontvangen deze uitnodiging dan voor de tweede keer.

Wilt u s.v.p. gebruik maken van bijgaand antwoordkaartje voor opgave voor die bijeenkomst.

Daarop dienen te worden vermeld: naam/namen deelnemers aan de bijeenkomst en aan de maaltijd. De kosten voor het gebruik van de maaltijd zijn Euro 12,50 p.p., die u tevoren dient over te maken op rekeningnummer 57.88.27.204 ten name van de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Wij hopen u te mogen ontvangen op zaterdag 28 oktober bij het NLR in Amsterdam.

Datum: zaterdag 28 oktober 2006
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	Presentatie met als titel: NLR-activiteiten in Indonesië door Ruud Ross
15.15	Pauze
15.45	Presentatie met als titel: De tegenwoordige Indonesische luchtvaartsector door Bambang Soemarwoto

Afhankelijk van de beschikbaarheid zullen foto- of filmbeelden uit Indonesië worden vertoond.

Ca. 16.45 Afsluiting lezingenprogramma

Aansluitend kan een bezoek worden gebracht aan het museum en aan de verbouwde (nog niet ingerichte) museumruimte.

Ca. 17.00 Indische maaltijd in het bedrijfsrestaurant

Ca. 18.30 Vertrek

Kennismaking met Abel Blaauw, vrijwilliger van het museum.

Abel Blaauw, geboren in 1924 in Warnsveld bij Zutphen, kwam na zijn opleiding aan de HTS (toen nog MTS geheten) afdeling Vliegtuigbouw in Haarlem in 1947 bij Fokker terecht. Daar heeft hij acht jaar gewerkt, aanvankelijk op het Constructiebureau, maar later ook in andere functies. In september 1955 maakte hij de overstap naar het NLL en kwam te werken bij de groep Laboratoriumvliegtuigen die onder leiding stond van Ilbert de Boer. In die tijd bestond de luchtvloot van het NLL uit de Siebel, een soort oorlogsbuit uit de Tweede Wereldoorlog. Over dit vliegtuig is in de laatste nummers van de Nieuwsbrief een artikelen-serie verschenen.

Abel kreeg tot taak de technische administratie rond het vliegen met dit vliegtuig bij te houden. In de loop der tijd kreeg Ilbert de Boer een andere taak toebedeeld, werd de organisatie van het NLR gewijzigd en kwam het vliegbedrijf bij de afdeling VV met de helaas onlangs overleden Louis Lucassen als afdelingschef. Abel kreeg hierbij de leiding over de groep die zich bezig hield met de laboratoriumvliegtuigen.

Het bleef niet bij de Siebel, er kwam n.l. een spiksplinternieuw toestel: de Queen Air, een vliegtuig dat door de toenmalige vlieger van het NLR, Douwes Dekker, vanuit de fabriek in de USA werd overgevlogen naar Schiphol. Ook hiervoor heeft Abel de technische administratie bijgehouden. Die omvatte het bijhouden van het tijdig iken van instrumenten, de contacten met de RLD in verband met het bewijs van luchtwaardigheid, het opstellen van inspectierapporten, het toezicht bij de inbouw van instrumenten en het maken van constructie-tekeningen voor de installaties die in of aan het vliegtuig moesten worden gemon-teerd.

Later heeft Abel bij een aantal vluchten ook nog opgetreden als waarnemer en bediener van de ingebouwde apparatuur en is lid geweest van de Nederlandse Normalisatie Commissie, afdeling Luchtvaart.

Een belangrijk project waarbij Abel betrokken was, was het meten met infrarood apparatuur. Aanvankelijk werd gebruik gemaakt van een infrarood scanner die via de Luchtmacht van de Amerikanen was verkregen. Later werd er in Nederland een modernere versie van een infrarood scanner ontwikkeld, waarmee eveneens proefvluchten zijn gemaakt. De ervaring die met al deze proeven werd verkregen, kwam in latere jaren ten goede aan de Lucht-macht toen die infraroodapparatuur ging gebruiken. Ook proeven met radarapparatuur stonden op het programma. Zowel onder de Queen Air als onder haar opvolger de Metro hebben gondels gehangen voor remote sensing doeleinden.

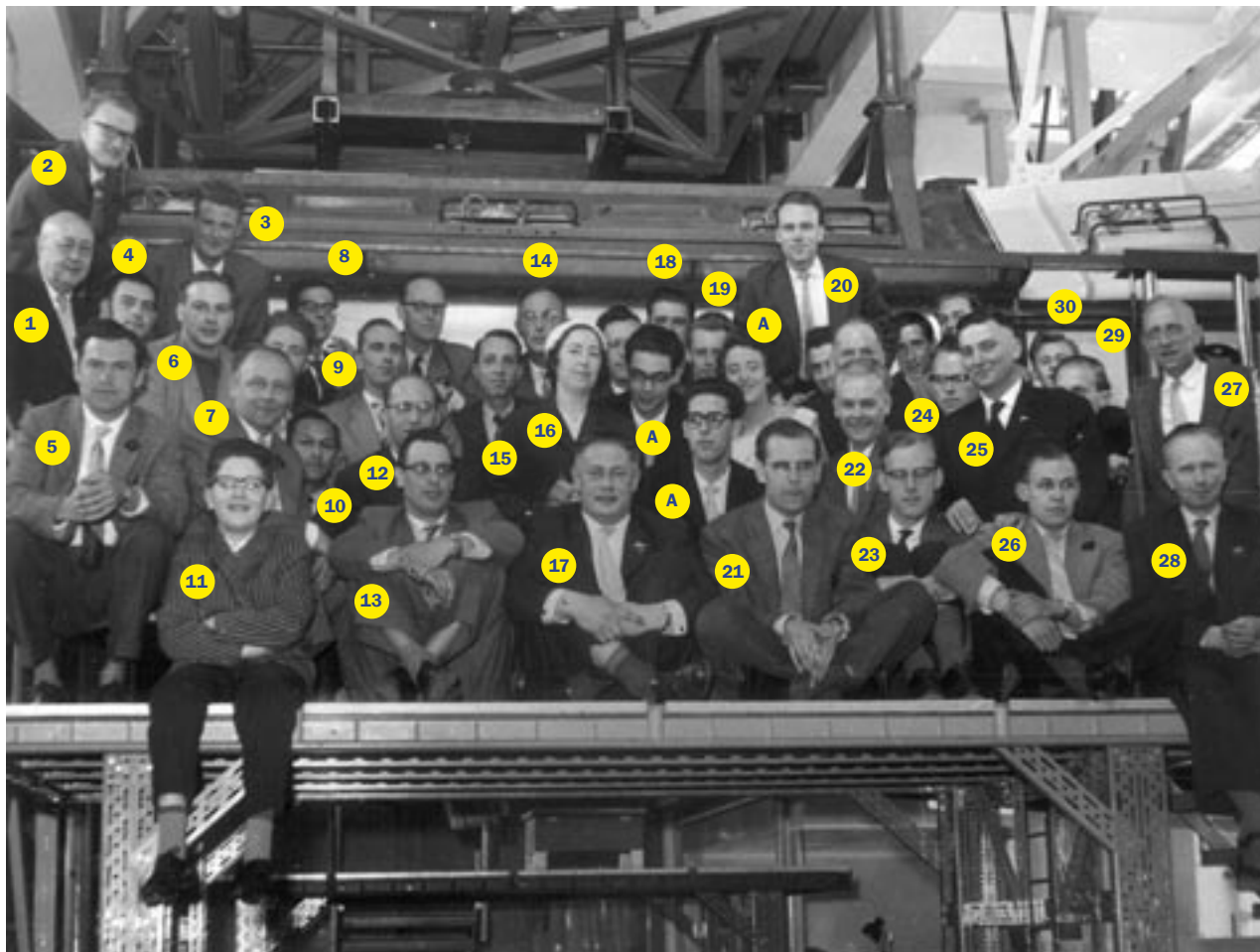
Ook de Metro is vanuit de fabriek in de USA overgevlogen naar Schiphol. In de fabriek is op verzoek van het NLR achter in de romp van de Metro een groot venster ingebouwd, waarvan de constructietekeningen door Abel gemaakt waren.

Abel Blaauw ging in 1988 met de VUT. Zijn VUT-periode heeft maar kort geduurd, want het jaar daarna ging zijn pensioen al in. Sinds een viertal jaren is hij nu vrijwilliger bij het museum. Deze stap in zijn carrière is heel geleidelijk gegaan, want zowel Abel als de interviewer kunnen zich niet herinneren hoe Abel “binnenboord” werd gehaald. Aanvankelijk heeft Abel her en der hand- en spandiensten verricht bij allerlei karweitjes. Later heeft hij de taak op zich genomen orde te scheppen in de chaos van alle papperassen die onze stichting in de loop van jaren heeft verzameld. Allereerst kwamen allerlei folders, handleidingen e.d. aan de beurt, waarvan alle doublures werden verwijderd. Dit deed de stapel van dit soort papier aanzienlijk slinken. Vrij kort daarna kreeg het museum de beschikking over alle RSL- en NLL-rapporten, d.w.z. alle rapporten, reisverslagen e.d. die tussen 1919 en 1937 zijn verschenen. Zelf hadden we toen al een erg incomplete serie van deze rapporten. Het totaal besloeg vele planken in de voormalige bibliotheekkelder in Amsterdam. Op deze weinig aantrekkelijke plaats heeft Abel niet alleen deze rapporten gerangschikt, maar ook zoveel mogelijk de doublures eruit gevist. Een gigantische klus die zich heeft uitgestrekt over vele woensdagen. Het resultaat is nu een goed toegankelijke serie RSL/NLL-publicaties, als je tenminste het rapportnummer

weet. Van de NLL-rapporten bestond al een data base waarin gezocht kan worden, maar van de RSL-rapporten bestonden alleen handgeschreven lijsten. Gelukkig is een andere vrijwilligster nu bezig een data base te vullen met de titels van alle RSL-rapporten, zodat ook deze rapporten beter toegankelijk worden.

De hierboven omschreven klus geklaard hebbend, is Abel begonnen met het inventariseren van alle stukjes die in de loop van de tijd in Profiel zijn verschenen over mensen die jubileerden of afscheid namen van het NLR. Dit overzicht vormt weer een aanvulling op de data base van alle personen die in dienst zijn geweest van RSL, NLL of NLR, die weer een andere vrijwilliger opzet. En als deze klus achter de rug is zal Abel waarschijnlijk alle soortgelijke stukjes in het vroegere blad van de Personeelsvereniging De Missing Link onder handen gaan nemen. En daarna zien we wel weer, want er is nog veel te doen!





De foto van de heer Drent in Nieuwsbrief 20

De door Frans Idema geleverde groepsfoto, afgedrukt in Nieuwsbrief 20, heeft nogal wat reacties opgeleverd. Reden daarvoor was o.a. dat er in de begeleidende tekst een onjuistheid stond: de foto dateerde niet van 1944 maar van 1959. Een niet onbelangrijk verschil van 15 jaren en een inschattingsfout van de redactie!

In feite ging het om de viering van het 40-jarig jubileum van de heer Drent in 1959, waarbij hij een Koninklijke onderscheiding ontving.

Velen hebben aangegeven welke namen bij welke gezichten behoren. De foto wordt hierbij opnieuw afgedrukt met de namen van de afgebeelde personen, zoals door een aantal van onze lezers werden opgegeven.

Dank voor uw reacties!

1. M. Pinke Sr.
2. H. Tubergen
3. Otto de Vries
4. Jan Beukering Jr.
5. J. Zwaaneveld
6. Jan van Geest
7. A. Boelen
8. Berend v.d. Berg
9. Frits Hoogendoorn
10. Fred de Louw
11. Jongste zoon van Drent

12. J.A. Wijsman
13. Jelle Landstra
14. J.H. Rondeel
15. W. Lankhorst
16. Mevr. Drent
17. J.G. Slotboom
18. Han Mannée
19. Geert Boersma
20. Frans Idema
21. Willem Buntsma
22. Piet Drent

23. W. van Genderen
24. Peter Massée
25. Nicolaas Feis
26. Ab Slijkhuis
27. H. Nak
28. J.S. Rotgans (?)
29. J.G. Beyer
30. Rens Grevenstuk
- A. Twee zonen van Drent met de vrouw van één van de zonen