



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

Voor slechts € 10,- bent u donateur tot 1 januari 2008. 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 23e Nieuwsbrief wordt de opening aangekondigd van het nieuwe museum. Mevrouw Corry E.A. van der Blik - Van der Pijl zal op 10 mei 2007 de openingshandeling verrichten. De echtgenote van ir. Jan A. van der Blik, de oprichter en eerste voorzitter van de museumstichting, die in 2003 is overleden, zal een plaquette onthullen. Daarmee zal diens betekenis voor het museum tot in lengte van dagen zichtbaar blijven.

Bij veel bedrijven en instellingen gaat het werken aan de toekomst en het conserveren van de historie hand in hand. De TUDelft, weliswaar groter en ouder dan het NLR, kent bijvoorbeeld een vrij grote staf van vaste medewerkers, die zich op een breed terrein met de historie van de TUDelft bezig houden. Deze staf wordt zelfs nog aangevuld met vrijwilligers.

Bij het NLR heeft het betrekkelijk lang geduurd voordat werd gestart met het conserveren van haar historie. Pas vanaf ongeveer 1980 zijn enkelen op eigen initiatief begonnen met het verzamelen van spullen. De bovenste verdieping van het LST gebouw mocht worden gebruikt als opslagruimte van dit materiaal. Daarna kreeg deze ruimte meer en meer het karakter van het museum, zoals we dat tot voor kort kenden.

In het jaar 2000 werd de museumstichting opgericht en ontstond er een structuur voor het bewaren en toegankelijk maken van de geschiedenis van het NLR. De relatie tussen het NLR en de museumstichting werd vastgelegd in een museum-overeenkomst met een faciliterende rol van het NLR. Inmiddels zijn er meer dan 20 vrijwilligers en daardoor is het mogelijk geworden om een inhaalslag uit te voeren ten behoeve van de reconstructie van de NLR historie, een karwei dat echter nog lang niet af is.

Het nieuwe museum maakt het mogelijk om die rijke geschiedenis beter zichtbaar te maken. Het NLR heeft de ruimte, waarin het restaurant was gevestigd en nu het museum, een grote opknappbeurt gegeven. We zijn daarvoor de NLR directie zeer erkentelijk. Veel dank is ook verschuldigd aan alle vrijwilligers, die elk op hun gebied, een zichtbare of onzichtbare bijdrage leveren om het museum te maken wat het nu is.

Ik hoop dat het NLR museum, ook in de toekomst en nog meer dan nu, zal worden gezien als een bijzondere faciliteit, die onlosmakelijk met het NLR is verbonden.

K. Bakker



Het LST-gebouw in 1940, net uit de steigers

Uitnodiging voor de donateursbijeenkomst op zaterdag 12 mei 2007, in het Auditorium A in gebouw 45 van de NLR-vestiging Amsterdam

Programma

13.30 uur: zaal open
14.00 uur: mededelingen voorzitter bestuur
14.15 uur: lezing (zie onderstaande toelichting)
15.00 uur: vragen
15.15 uur: pauze
15.30 uur: toelichting op bouw nieuwe museum
16.00 uur: bezoek aan het op 10 mei geopende nieuwe museum
Vertrek na afloop bezoek museum

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.

Wij hopen u te mogen ontvangen op zaterdag 12 mei bij het NLR in Amsterdam.

Aanmelding kan ook door middel van email: museum@nlr.nl

Het bestuur is verheugd Dr. Florian Schmaltz, een jonge Duitse wetenschapshistoricus, bereid te hebben gevonden om op zaterdag 12 mei een lezing te houden (in de Engelse taal) over:

(Aerodynamic) research at the Nationaal Luchtvaart Laboratorium (NLL) under German occupation in World War II.
De lezing wordt ingeleid door DirkJan Rozema.

Het onderwerp vormt onderdeel van het onderzoeksproject waaraan Dr. Schmaltz samenwerkt met Professor Dr. Moritz Eppler (Universiteit van Frankfurt), getiteld: "Hybrid Research - Practice of the Aerodynamical Research during the First and Second World War in the Context of Politics, Armament and Scientific Theory".

Het onderzoeksproject wordt gefinancierd door "The Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG)" als onderdeel van het overkoepelende onderzoeksprogramma "Science, Politics and Society. Germany in the international Context in the late 19th and 20th Century".

Doel van het onderzoeksproject is om inzicht te krijgen in de theoretische en praktische ontwikkeling van de aërodynamica gedurende de perioden dat Duitsland zich bewapende voor en tijdens beide wereldoorlogen. Het onderzoek spitst zich toe op het "Aerodynamische Versuchsanstalt (AVA)" in Göttingen.



Tijdens het onderzoek stuitte Dr. Schmaltz bij AVA Göttingen op interessante informatie over projecten die het NLL uitvoerde in opdracht van AVA gedurende de Tweede Wereldoorlog.

De lezing beschrijft een aantal van die projecten, hoe de relatie was tussen NLL en AVA, en wie de hoofdrolspelers waren. Dr. Schmaltz maakt voor zijn studie ook gebruik van informatie aanwezig in de archieven van NLR en het NLR-museum. Daarvoor was hij in januari enkele dagen bij het bestuur van het NLR-museum te gast, waar hij zich verdiepte in vele archiefstukken.

De groentetuin achter het hoofdgebouw tijdens de oorlog
(foto mw. Ockhuysen-Habermehl)

DVD over NLL 1940-1945

Door de museumvrijwilligers Klaas Breman en Frans Idema is een bewerking gemaakt van een film die grotendeels is opgenomen in en rond het NLL gedurende de Tweede Wereldoorlog. De originele film die 58 minuten duurde, is ingekort tot 38 minuten en er is een "geluidje" achter gezet.

Te zien zijn diverse medewerkers, een alarmoefening, lunchpauze op Bella Vista, voedselopslag en voedseldroppings, en de intocht van de Canadezen en de passerende auto met Churchill.

De DVD kan worden besteld door gebruik te maken van bijgaande bestelkaart, en wordt u toegezonden na ontvangst van het bedrag van € 15,- op bankrekeningnummer 57.88.27.204.

Het vernieuwde NLR-museum

Het museum groeit! Eind november 2006 konden we u berichten dat de eerste panelen van de nieuwe museumopstelling op hun plaats stonden. Wel, heel soms gaan dingen sneller dan verwacht wordt. Dat was dit keer ook het geval met het plaatsen van de panelen. In eerste opzet hadden we een veertigtal panelen besteld, waarvan het grootste gedeelte bekleed en geschilderd was op het ogenblik dat de nieuwe ruimte werd opgeleverd. Het opstellen van deze panelen ging echter zo snel dat nog voor het einde van 2006 een nieuwe serie van dertig panelen kon worden besteld, waarvan er nu ik dit schrijf, ook al weer een aantal is opgesteld.

Naast het opstellen van de panelen zijn we ook begonnen met het demonteren van de oude museumopstelling, waarna de gedemonterde vitrines en bordessen in de nieuwe ruimte weer in elkaar zijn gezet, zij het in een gewijzigde opstelling. Ook deze werkzaamheden leverden een aantal problemen op, maar met vereende krachten werden ook deze weer overwonnen.

Begin van dit jaar hebben we een aantal oud-NLRers benaderd met de vraag of zij ons behulpzaam willen zijn bij het bepalen van wat op de panelen en in de vitrines tentoongesteld zou moeten worden. Binnen onze vrijwilligersgroep beschikten we niet over de expertise om dit voor alle disciplines zelf te doen. Gelukkig hebben alle door ons benaderde personen volmondig hun medewerking toegezegd. Tijdens een bijeenkomst met deze adviseurs hebben we in het kort uiteengezet wat ons voor ogen staat en wat wij van hen verwachten bij de inrichting van de expositie. Wat deze disciplines betreft is het nu dus afwachten tot de eerste adviezen binnenkomen. Inmiddels is de eerste serie van 25 donkerblauwe kopborden klaar. Deze komen bovenaan de panelen en vermelden het onderwerp dat op het desbetreffende paneel behandeld wordt. Het drukken van deze 120x15 cm grote lappen papier gebeurt bij het NLR, het opplakken van de teksten op stevig materiaal wordt verzorgd door enkele vrijwilligers.

De eerste twintig panelen behandelen de historie van RSL/NLL/NLR meer in algemene zin. Voor deze panelen zijn de afbeeldingen en teksten voor het grootste gedeelte uitgezocht. Zodra deze zijn afgedrukt zullen ze eveneens op het bovengenoemde materiaal worden geplakt.

Behalve de normale ruimtelijke verlichting, krijgt elk paneel tevens een tweetal spots die door het NLR zullen worden gemonteerd. Zodra dit gebeurd is kan begonnen worden met het monteren van de kopborden, de afbeeldingen en de tekstborden op de eerste twintig panelen.



Opbouw van de panelen met Jaap de Jong op de achtergrond



Ad van den Boogaart bezig met de pootjes van een paneel

Zo, u bent weer op de hoogte met de huidige situatie. Uit het bovenstaande blijkt wel dat de definitieve fase van de inrichting van het museum begint te naderen. We houden u van de voortgang, ook in de toekomst, op de hoogte.

Het grootste nieuws heb ik echter tot het eind bewaard. Onze eerste gedachte, toen we nog slechts filosofeerden over een nieuw museum, was dat het tijdstip waarop sprake zou zijn van een compleet ingericht museum enkele jaren in de toekomst zou liggen. Daar wilden we met een officiële opening niet op wachten en we besloten dus om de opening te laten plaatsvinden als een redelijk deel van het museum gereed zou zijn. Op de laatste donateurbijeenkomst heeft Kees Bakker meegedeeld dat de opening van het museum in mei 2007 zou plaatsvinden. Toen twijfelde ik nog of dat wel een haalbare kaart zou zijn, maar dank zij de inzet en werklust van de bouwers gaan we dat halen!

De officiële opening zal plaatsvinden op donderdag 10 mei a.s. en worden verricht door mevrouw Corry van der Blik, de weduwe van onze eerste voorzitter en vroegere algemeen directeur van het NLR Jan van der Blik. Voor deze opening zal een beperkt aantal personen worden uitgenodigd, bestaande uit onze vrijwilligers met hun partner en een aantal andere personen die nauw betrokken waren en zijn bij de totstandkoming van ons nieuwe museum.

Op zaterdag 12 mei a.s. tijdens de dertiende (nee, we zijn niet bijgelovig!) donateurbijeenkomst zullen dan onze donateurs de gelegenheid krijgen om het werk, dat door een beperkt aantal personen verzet is, te keuren. Verwacht u dus op die datum geen volledig ingericht museum, want we hebben pas voorzichtig een eerste stap gezet en er moeten er nog een flink aantal volgen. Gezien wat nu al bereikt is, zien we de verdere realisatie van het museum met vertrouwen tegemoet. Meer over het programma van de komende donateursdag kunt u elders in deze Nieuwsbrief vinden.

Jan te Boekhorst

Bezoek vrijwilligers aan Militaire Luchtvaart Museum Soesterberg

Het is min of meer traditie geworden om eenmaal per jaar een bijeenkomst te organiseren van alle vrijwilligers uit beide vestigingen. Oorspronkelijk was dit bedoeld als gelegenheid kennis te maken met elkaar en om inzicht te krijgen in elkaars werk. Het bestuur vond dit wenselijk omdat binnen onze stichting de vrijwilligers, verdeeld in een aantal verschillende groepen, met zeer uiteenlopende werkzaamheden bezig zijn, en vaak van elkaar niet wisten waarmee men zich bezighield. Een dergelijke bijeenkomst gaf de mogelijkheid aan iedereen om in het kort te vertellen waarmee hij bezig was. Deze keer echter meende het bestuur de samenkomst van de vrijwilligers op een andere manier te moeten organiseren.

Daarom werden alle vrijwilligers uitgenodigd om op 10 januari jl. gezamenlijk een bezoek te brengen aan het Militaire Luchtvaart Museum Soesterberg.

's Morgens om tien uur werden we daar ontvangen en gaf één van de vrijwilligers van dat museum een korte inleiding op onze rondgang. Daarna was iedereen vrij om rond te dwalen langs al het geëxposeerde moois. De grootte van het Militaire Luchtvaart Museum Soesterberg en de geëxposeerde zaken zijn natuurlijk niet te vergelijken met ons eigen museum in wording. Ook was duidelijk te zien dat het budget waarover zij de beschikking hebben niet alleen absoluut, maar ook relatief vele malen groter is dan het onze. Mocht u nog nooit in dit museum hebben rondgekeken, dan moet u dat zeker een keer doen. De toegang is, evenals bij ons eigen museum, gratis.

Na een paar uur te hebben rondgekeken, was het tijd voor de gezamenlijke lunch. Deze werd genuttigd op luchtvaarthistorische grond en wel in het voormalige restaurant "Het Zwaantje", de plaats waar in historische tijden vliegers uit de beginperiode van de luchtvaart hun hapje en drankje kwamen halen. Tegenwoordig is het een Chinees restaurant genaamd "The Oriental Swan", een zwaan is het in elk geval gebleven.

De gezellige lunch liep natuurlijk uit, mede door de vele herinneringen aan vroegere jaren op het NLR, die onderling werden uitgewisseld.

De conclusie was dan ook dat dit soort bijeenkomsten voor herhaling vatbaar zijn. Op de suggestie van sommigen om er het volgende jaar een weekendje van te maken, zal het bestuur uit financiële overwegingen helaas niet kunnen ingaan.



Luisteren naar de toelichting



Lunch in "Het Zwaantje"



Jan te Boekhorst als bestuurder van een windtunnelmodel

Het bestuur van de Stichting Historisch museum wil in de vier Nieuwsbrieven van 2007 aandacht besteden aan het ontstaan van de vestiging Noordoostpolder in 1957, nu 50 jaar geleden.

Henk Timmers en Kees Leijnse, vrijwilligers van het museum, hebben de documenten over die ontstaansgeschiedenis bestudeerd en de resultaten daarvan verwerkt in een aantal artikelen. Zij hebben tevens contact gezocht met de eerste medewerkers in de NOP. Uit de interviews met hen zal in een van de volgende artikelen verder op de pioniers-tijd in de NOP worden ingegaan.

50 jaar Noordoostpolder

Deel 1: aanleiding voor zoeken van een tweede NLL-vestiging

Inleiding

Dit jaar viert het NLR het 50-jarig bestaan van haar vestiging NoordOostPolder (NOP). Kort na 26 september 1957 ging de eerste spa in de grond voor de aanleg van de eerste ontsluitingsweg ten behoeve van de bouw van de draaiende proefstand, een faciliteit waarmee de prestaties getest kunnen worden van een ramjetmotor gemonteerd aan de tip van een (helikopter)rotorblad.

Door de Nederlandse overheid werd op 14 mei 1946 het besluit genomen dat de gedurende de tweede wereldoorlog vernietigde Nederlandse luchtvaartindustrie weer moest worden opgebouwd. Dat gaf een enorme stimulans aan de Nederlandse luchtvaartactiviteiten en ook die van het NLL. Plannen werden gemaakt voor de bouw van moderne windtunnels zoals de Hoge Snelheidstunnel HST, een 1:5 schaalmodel hiervan, de (continue) Supersone tunnel (c)SST en de Lage Turbulentie Tunnel LTT, met bijbehorende olie-gestookte centrale voor elektriciteitsopwekking voor aandrijving.

Ten gevolge van de bestedingsbeperking van de overheid in 1949 en volgende jaren werd het in uitvoering zijnde werk bij het NLL o.a. aan de windtunnels eind 1949 stilgelegd. De funderingen voor de tunnels en ook voor de centrale waren toen voor een deel gereed. Pas in 1952 kwam er van de regering uit weer financiële ruimte en kon verder gegaan worden met de uitvoering, zij het dat de LTT sneuvelde (het toen al gerealiseerde onderbeen is de fundering van het huidige LTT-gebouw).

De toenmalige Nederlandse vliegtuigindustrie omvatte o.a. Fokker, Aviolanda, AvioDiepen, De Schelde en vele kleinere (toeleverings)bedrijven.

Ten behoeve van onderzoek aan ramjetmotoren werd op het terrein in Amsterdam naast een statische ook een verdiepte draaiende proefstand voor ramjetmotoren gebouwd en in gebruik genomen (nog jaren is het restant als vijver in gebruik geweest, maar met de bouw van de “zijvleugel” –gebouw 55 –is het opgegruimd. De positie was ongeveer ter plaatse van de vluchtpiltrap aan de zuidkant van het gebouw). De ramjetmotoren waren bestemd voor de bij de Nederlandse Helicopter Industrie NHI (een samenwerkingsverband tussen Aviolanda, Kromhout en Fokker) in ontwikkeling zijnde Kolibrie helikopter. Deze helikopter was uitgerust met ramjetmotoren aan de uiteinden van de rotorbladen, ten behoeve van de aandrijving. In bedrijf produceerden de LST windtunnels, de statische en de draaiende proefstand voor ramjetmotoren, heel veel lawaai. De draaiende proefstand was tot op het Amstelstation te horen, volgens oud NLR-medewerkers. Dit leidde uiteraard tot heel veel klachten, niet alleen van omwonenden maar vooral ook van het NLL-personeel. De draaiende proefstand zou op de



De vestiging Noordoostpolder eind jaren'50 begin jaren'60



Rotorproefstand in Amsterdam

rand van de put 140 decibel produceren en dat gedurende langere tijd (tot 30 min.) soms meerdere keren per dag i.v.m. duurproeven. En dan was er ook nog het supersone modeltunneltje voor de SST, opgesteld in het gebouw van de centrale, dat een hoop herrie produceerde. De “eigenaar”, ir. Meijer, stond in de wandeling bekend als “Loeimeijer”. Dit tunneltje is later naar de HTS Haarlem gegaan. Inmiddels verwachtte men dat de in aanbouw zijnde windtunnels meer geluid zouden genereren dan voorzien, naar aanleiding van ontvangen adviezen en informatie uit het buitenland over soortgelijke windtunnels.

Door oprukkende bebouwing van Amsterdam werd het NLL langzaam ingesloten waardoor het geluidsprobleem (hinderwet) op den duur alleen maar groter zou worden, maar ook de uitbreidingsmogelijkheden met nieuwe (inter)nationale installaties belemmerd werd. Men schatte indertijd dat nog maximaal 1,7 ha extra terrein, voor een hoge prijs van ca. zes ton (fl. 35,- per m²) voor het NLL in Amsterdam beschikbaar was. Dit werd volstrekt onvoldoende geacht om de geluids- en ruimteproblemen op een structurele manier (afstand, geluidsisolatie was te duur) op te lossen.

Op zoek naar een locatie voor een tweede vestiging

De toenmalige voorzitter van de Stichting NLL, prof. dr. ir. H.J. van der Maas, en de directeur van het NLL, prof. dr. C. Zwicker bleken al in 1954 op zoek te zijn naar een geschikte locatie voor een tweede vestiging. Vanaf november 1955 werden zij hierin bijgestaan door de heer A.H. Geudeker, technisch medewerker van het bestuursbureau te Delft. Ook werden derden ingeschakeld, o.a. het Economisch Technologisch Instituut voor Gelderland te Arnhem.

Voor het onderzoek formuleerde men de volgende “factoren” waarmee in het bijzonder rekening werd gehouden, volgens het Concept van het “Rapport over een onderzoek naar de mogelijkheden voor het verkrijgen van terrein met het oog op de toekomstige behoeften van het N.L.L.” (PM: een definitief rapport hebben wij in de ons ter beschikking staande documenten niet aangetroffen):

- a. terrein moet niet bestemd zijn voor uitgifte als landbouwgrond, militair terrein, recreatie terrein en ook niet als industrieterrein;
- b. de bevolkingsdichtheid in de omgeving van het terrein moet zeer gering zijn (en blijven) met een minimum afstand tot de dichtstbijzijnde woonhuizen van zeker niet minder dan ½ kilometer;
- c. een zodanige kwaliteit van de grond dat voor bouwwerken niet hoeft te worden geheild, zodat goedkoop en snel gebouwd kan worden;

- d. mogelijkheid van aansluiting op een reeds bestaand (of voor spoedige uitvoering geprojecteerd) hoogspanningsnet;
- e. prijs van de grond en omvang van de maatregelen die genomen moeten worden voordat met de werkzaamheden voor opstellen van een installatie kan worden begonnen; bereidheid eigenaar etc.;
- f. ligging van het terrein t.o.v. Amsterdam;
- g. mogelijkheid van aansluiting op faciliteiten van andere openbare nutsbedrijven (water-gas-telefoon-riolering) alsmede mogelijkheid over grote hoeveelheid koelwater te beschikken;
- h. ligging t.o.v. hoofdverkeerswegen, vliegvelden, stations en de mogelijkheid voor het gebruik maken van openbaar vervoermiddelen;
- j. mogelijkheden voor huisvesting van het personeel in de omgeving;
- k. arbeidsreservoir in de omgeving;
- l. industriële faciliteiten in de omgeving i.h.b. metaalbewerkingsbedrijven waarbij werk kan worden uitbesteed;
- m. mogelijkheid in de toekomst te kunnen beschikken over plm. 100 h.a.
- n. factoren die op den duur een belemmering zouden kunnen vormen (stadsuitbreidingsplannen, plannen van anderen met aangrenzenden terreinen etc.)

Een compacte maar doorwrochte lijst, waar veel ervaringen en inzichten in zijn verwerkt van de Amsterdamse omstandigheden en van de vele bezoeken die men heeft afgelegd in de zoektocht naar een geschikte locatie.

In het archief treffen we correspondentie aan o.a. met de gemeenten Mijdrecht, Vollenhove, Vorden, Wageningen en bezoekberichten aan vliegbasis Woensdrecht en vliegveld Eelde. Het bovengenoemde Gelderse instituut heeft als mogelijke kandidaten Wageningen, Driebergen, Amersfoort, Westelijke Veluweband (industrieterrein Barneveld/Voorthuizen), Ede (i.v.m. vliegveld) genoemd.

Uiteindelijk leidde deze en andere informatie tot de volgende lijst (tegenwoordig zou dat een “longlist” heten) van kanshebbers:

1. Landgoed “De Coelhorst” bij Amersfoort
2. Noordoostpolder bij Vollenhove
3. Oost-Flevoland bij Roggebotsluis
4. Industrieterrein ten noorden van Barneveld
5. Terrein ten noordwesten van Wageningen
6. Gebied van DE PEEL bij Boxmeer-St. Antonis en Milheeze
7. id. Griendtsveen-Helenaveen
8. id tussen Beringen en Weert
9. id tussen Weert en Budel
10. id tussen Maarheeze en Leende in het bijzonder landgoed “Mariahoeve”
11. Gebied tussen Leende/Heeze en Eindhoven

Bij de selectie had men als uitgangspunt gesteld dat het NLL de grond wilde kopen en niet huren van het Ministerie van Defensie (zoals dat in het buitenland toenmaals kennelijk meer gebruikelijk was).



Oprukkende bebouwing rond de vestiging Amsterdam medio jaren'50

De Noordoostpolder bij Vollenhove is op deze lijst gekomen door een toevallige ontmoeting in de trein van prof. ir. J.T. Thijsse, hoofd van het Waterloopkundig Laboratorium, met prof. Zwicker en heer Geudeker. Prof. Thijsse had kort tevoren voor zijn laboratorium een vestiging geopend in de NOP. Hij wees zijn reisgenoten op de voordelen: ruimte genoeg, voldoende elektrische energie en koelwater, en (voor die tijd) ruime huisvestingsmogelijkheden voor het personeel.

Aangeboden: Een laboratoriumvliegtuig (deel 6)

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

Het zesde artikel over dit onderwerp beschrijft de gebeurtenissen in 1948. Een tijdens WOII in Engeland neergekomen Siebel wordt voor een prikje aan het NLL aangeboden, maar het kost veel moeite om uiteindelijk de belangrijkste reserveonderdelen naar Nederland te krijgen.

Het NLL neemt op 1 november 1947 de heer P.C. (Piet) Kok in dienst, als grondwerktuigkundige. De heer Kok krijgt de opdracht om bij de firma Bosman, machinefabriek in Rotterdam, 20 linkse en 20 rechtse uitlaatpijpjes voor de Siebelmotoren te laten maken van roestvrijplaatstaal. Tien dagen later ontvangt het NLL de offerte. Elk pijpje zou fl. 84,- gaan kosten. Als reactie daarop laat het NLL weten dat men de bedoelde uitlaatpijpjes ook in het buitenland bij de motorfabrikant had kunnen bestellen, maar ter besparing van deviezen bij Bosman om een offerte te hebben gevraagd. De prijs van Bosman is echter 5x hoger dan de prijs van de motorfabrikant. Bosman kan de order dus vergeten.

De kosten van de modificaties van de Siebel in Frankrijk (zie deel 5 in Nieuwsbrief 22) kwamen uit op ruim fl. 20.000,-, waar bovenop nog 10% aan invoerrechten en 15% aan wieldebelasting moest worden betaald. Aan de heer Inspecteur der invoerrechten wordt verzocht vrijstelling te verlenen voor het betalen van de wieldebelasting, omdat bij de Siebel niet kan worden gesproken van een wieldeartikel. Deze vrijstelling wordt niet gegeven en het bezwaar van het NLL wordt ongegrond verklaard. Het NLL tekent te-

gen deze beslissing direct bezwaar aan bij de tariefcommissie op het adres Droogbak 1a in Amsterdam. Op 30 december 1948 is over dit bezwaar nog steeds geen reactie ontvangen van de belastingdienst.

Na de terugkeer van de Siebel uit Frankrijk krijgt de firma Frits Diepen Vliegtuigen N.V. de opdracht om de linnenbekleding van de beide rolroeren en hoogteroerhelften te vernieuwen. De heer Hoekstra vliegt de Siebel op 12 april van Soesterberg naar Ypenburg. Het contact met Frits Diepen vindt plaats via ir. H. (Herman) Doppenberg, oud-medewerker van het NLL (1939) en in 1948 hoofd Technische Dienst bij Frits Diepen.

Na de reparatie ontvangt het NLL een rekening van fl. 150,- voor parkeergelden en blijktens de brief aan Frits Diepen hierover "bevreemdt dit het NLL in hoge mate". Het antwoord van Vliegveld Ypenburg luidde dat indien het vliegtuig een inspectie had ondergaan de stalling gratis zou zijn geweest, maar niet bij een onderhoudsbeurt. Dit was tevoren niet bekend gemaakt aan het NLL.



De PH-NLL op vliegveld Ypenburg

Over de reserve Siebel in Engeland meldt de heer Geudeker in april 1948 aan de NLL-directie dat de R.A.F. de Nederlandse militaire attaché heeft benaderd en dat het NLL het vliegtuig voor 10 pond sterling kan overnemen. Er zou met spoed een NLL-medewerker naar Engeland moeten vertrekken om te bezien of het hele vliegtuig naar Nederland kan worden overgebracht, of dat moet worden volstaan met het meenemen van reserve-onderdelen. Hierop antwoordt het NLL dat het plan bestaat met de “eigen” Siebel naar Engeland te vliegen, om ter plaatse te beoordelen wat te doen met de reserve Siebel. Eind mei wordt de mogelijkheid genoemd om met de Dakota van Prins Bernhard naar Engeland te vliegen. Direct daarna ontvangt het NLL een telegram waaruit blijkt dat het Engelse Air Ministry een onmiddellijke beslissing verlangt over de Siebel die in slechte staat verkeert en die zonder directe actie van NLL-zijde zal worden vernietigd. Direct daarop belt dhr. Van Oosterom met de Nederlandse ambassade te Londen om aan te geven dat de R.A.F. de Siebel als verkocht kan beschouwen en dat de onderdelen met de Dakota van prins Bernhard zullen worden opgehaald, echter niet voor 1 juli. Een brief uit Engeland bevestigt dat de Siebel aldaar niet in vliegklare staat verkeert. Het NLL heeft alleen belangstelling voor het vliegtuig als het wel in vliegklare staat verkeert. Toch blijft het NLL belangstelling houden voor de reserve-onderdelen. Besloten wordt dat enkele monteurs van het NLL via Londen naar het vliegveld Newton bij Nottingham zullen reizen. Zij verblijven daar van 12 t/m 17 juli. Omdat de Dakota van Prins Bernhard maar één dag beschikbaar is en de uitvoer van de onderdelen uit Engeland vertraging kan ople-

veren neemt Kapt. Sonderman, vlieger van de Dakota, op het laatste moment het besluit het afhalen van die onderdelen uit te stellen. Het NLL verzoekt vervolgens aan de militaire attaché van de NL-ambassade in Londen om alle medewerking te verlenen tot het verkrijgen van landingstoestemming voor de Dakota, en voor het verkrijgen van de uitvoervergunning voor de onderdelen. Inmiddels was de 10 pond sterling per bank betaald.

Terwijl de NLL-monteurs de reserve-onderdelen op het vliegveld Newton demonteerden ontvangt het NLL een brief-op-poten van het Air Ministry in Londen, met daarin het ultimatum dat “unless the spares from this aircraft are collected by 31st of July, 1948, the aircraft will have to be disposed of as scrap and the sale of spares to the NLL will have to be cancelled”, ondertekend met “Your obedient Servant” sgd. I.A. Campbell. De Engelsen waren het wachten kennelijk beu geworden.

Uiteindelijk zijn de nog bruikbare onderdelen met de door Prins Bernhard beschikbaar gestelde Dakota op 11 augustus naar Nederland vervoerd. Bij aankomst op Schiphol vergeet de bestuurder de onderdelen aan de douane ter visitatie aan te bieden, en vliegt direct door naar Soesterberg zodat geen invoerrechten worden betaald. Het ging om de volgende onderdelen: 2 Argusmotoren, 1 staartsteun compleet met wiel en band, 2 richtingsroeren, 1 stuurkolom, 1 voetenstuur, alsmede enkele hydraulische bedieningscilinders. Het NLL licht daarop de inspecteur der invoerrechten in over deze nalatigheid. (Het stuurwiel dat aan de stuurkolom was bevestigd is onlangs, in oktober 2006, door de heer Piet Kok geschonken aan het museum). De rekening voor het landingsgeld van 11,5 pond sterling wordt via omwegen op 12 november 1948 bij het NLL ontvangen. Niet vermeld in dit artikel maar wel duidelijk aanwezig in het archief is de uitvoerige briefwisseling over deze kwestie met het Bureau voor overtollige legergoederen, welk bureau een – naar nu blijkt – verwarrende en storende rol heeft vervuld in de communicatie met de autoriteiten die beslisten over de verkoop van de reserve-Siebel.

Persoonlijke ervaringen van Piet Kok

Op 30 juni 2006 werd de heer Piet Kok, oud-grondwerktuigkundige, geïnterviewd bij het NLR. Bij die gelegenheid nam hij een aantal handboeken en vlieginstrumenten mee. Kort na zijn volgende bezoek aan het NLR, eind oktober, overleed de heer Kok op 1 december. Een gedeelte van het op papier uitgewerkte interview dat betrekking heeft op zijn werk met de Siebel is hieronder weergegeven.

Toen Kok in 1947 een keer op visite was bij Van Oosterom op het NLL, vertelde Van Oosterom over de proeven met de Siebel waarmee Hoekstra vaak vloog. De Siebel werd gehuurd van Prins Bernhard, voor het salaris van een van de 4 monteurs van de Prins. Het NLL was niet tevreden over de gang van zaken, waarschijnlijk omdat die monteurs ook andere vliegtuigen van de Prins moesten onderhouden. De Siebel kreeg te weinig aandacht. Kok stelde voor aan Van Oosterom een eigen grondwerktuigkundige aan te stellen voor het onderhoud van de Siebel. Van Oosterom zei niet te weten hoe hij daar aan kon komen, waarna Kok hem vertelde dat hij dat kon zijn. Zo kwam Kok bij het NLL, onder de voorwaarde dat hij zijn grondpapieren haalde. Dat heeft hem veel werk en tijd gekost, voor-

dat hij examen kon doen bij de RLD. Het examen deed hij in twee delen, eerst motoren en bepalingen, daarna vliegtuigen, elektriciteit, instrumenten en hydraulica.

De eerste baas van Kok bij het NLL was Ilbert de Boer. Kok werkte op Soesterberg, pas in 1954 ging de Siebel naar Schiphol.

Kok stelde onderhoudsschema's op voor de Siebel, en de motoren werden gerevideerd. Met de Siebel werden ca-cw metingen gedaan en stickforce per g-metingen.

Het windtunnelmodel van de Siebel heeft meer gekost dan het overnamebedrag aan de Prins voor de echte Siebel (fl. 40.000,- tegenover fl. 25.000,-).

In Frankrijk werden reservemotoren gekocht die door Kok zijn gerevideerd. Die motoren konden direct worden ingebouwd. Ze waren in de oorlog bestemd voor de operaties van Generaal Rommel in Afrika. Maar die levering ging niet door. Toen de eerste motor bij het NLL binnen kwam in de hal heeft Kok de kist, waarin de motor verpakt was, opengebroken. Ze waren geleverd met de boodschap dat ze ingebouwd konden worden waarna je er mee kon vliegen. Het bleek dat op die motor geen accessoires waren gemonteerd. Hij haalde een achterdeksel van de tandwielkast los, voelde erin met zijn hand, waarna hij er handenvol antraciet uit haalde. De Fransen hadden die motoren opzettelijk zo afgeleverd dat ze bij gebruik in elkaar zouden draaien. Met speciale toestemming van Van der Wal (RLD)



Opname vanuit de cabine van de Siebel

moesten die motoren toen alsnog worden gereviseerd naar nul uur.

De Siebel werd gevlogen door gastvliegers, o.a. door Jan Hoekstra, daarna Jan Jonker. Tenslotte kwam Douwes Dekker, die ingenieur-vlieger werd in NLL-dienst. Er was een jaar bij dat er niet meer dan 7 vliegen werden gemaakt, en een jaar dat er meer dan 100 vliegen werden gemaakt.

Aankankelijk werkte Kok alleen aan de Siebel, daarna kwam Jan Beeke erbij die Kok heeft opgevolgd. Over het onderhoud stond weinig op papier. Kok heeft alle inspectielijsten zelf moeten maken, die daarna goedgekeurd moesten worden door de RLD. Kok heeft enkele rapporten geschreven over motorenrevisies die hij had uitgevoerd.

Medio jaren '50 kon de Siebel worden ondergebracht in de Fokkerloods op Schiphol, wat veel reistijd bespaarde. Het vervoer van en naar Soesterberg ging per jeep of met een bestel Ford (8 cylinder).

De Siebel is aan Daems in Hilversum verkocht. Daems wilde de Siebel laten overvliegen maar dat kon niet omdat het NLL voor de aflevering allerlei oude instrumenten had ingebouwd, waardoor de Siebel niet meer mocht vliegen.

Het NLL had voor fl. 100,- een andere Siebel gekocht in Engeland, die daar een buiklanding had gemaakt tijdens de oorlog. Die Siebel werd door de Engelsen in beslag genomen. Ilbert de Boer, Kok en twee mannen van de Prins gingen naar Engeland naar het vliegveld Newton. Daar sloopten ze er uit wat van hun gading was. De motoren waren er al uitgesloopt, die stonden daar in de hangar, en die zijn later door Sonderman in de Dakota van de Prins overgevlogen. Verder gingen o.a. mee hoogteroeren, rolroeren, richtingsroer, trimvlakken, onderstelpoten en werkende instrumenten.

In de oorlog werd de Siebel gebruikt als opleidings-vliegtuig voor vliegers en radio-telegrafisten. De Siebel had fantastische vliegeigenschappen. Een keer vloog Kok met Douwes Dekker van Zuid-Limburg naar Soesterberg. Kok mocht de Siebel vliegen. Boven de Achterhoek vroeg Douwes Dekker aan Kok om de Siebel te overtrekken. De Siebel begon dan heel rustig door te zakken. Eenmaal overtrokken zette hij zijn neus erin en dan maakte hij een duik omlaag, waarna hij zelf uit de overtrektoestand kwam.

Een paar anekdoten

We waren bezig met vliegproeven met de Siebel PH-NLL in een ons door de luchtverkeersleiding toegewezen gebied tussen Soesterberg en Leeuwarden. Dit betekende stijgvlucht naar Leeuwarden tot een hoogte van ca. 5500m. Boven Leeuwarden moesten we 180° omdraaien, en met afgezette motoren en in glijvlucht werden de instrumenten gefilmd door een automatische waarnemer. Wij mochten dalen tot een hoogte van minimaal 2000m, waar de propellers uit vaanstand gingen en de motoren weer gestart moesten worden. Mochten de motoren niet willen aanslaan dan moesten we op Soesterberg kunnen landen. Het zicht was niet best, wolken en nog eens wolken. We waren in stijgvlucht richting Leeuwarden en hadden praktisch geen grondzicht. De Boer, altijd voorzichtig, zei tegen Hoekstra (de vlieger): "dit wordt niks, laten we maar terug gaan naar Soesterberg". Hoekstra antwoordde: "maak je niet ongerust, er is nog nooit een vliegtuig boven gebleven".

Een andere keer deden we vliegproeven in een gebied tussen Schiphol en Den Helder. Dus in stijgvlucht naar Den Helder tot een hoogte van 5500m à 6000m. Boven Den Helder 180° omdraaien en met motoren gestopt en propellers in vaanstand in glijvlucht richting Schiphol.

Met motoren gestopt mochten wij dalen tot minimaal 2000m hoogte en dan moesten de motoren weer gestart worden. Mochten de motoren niet aanslaan dan moesten we kunnen landen op Schiphol. Het was erg koud, ca. 35°C onder nul buitenluchttemperatuur. De propellers wilden maar niet uit vaanstand komen vanwege de koude en dus dikke olie. De motoren sloegen dus niet aan en het vliegtuig bleef gestadig dalen. Na enige tijd begon eindelijk de linker motor te pruttelen en sloeg waarachtig aan. Even daarna kwam ook de rechtermotor weer tot leven. Toen de motoren goed en wel draaiden waren we gezakt tot 1600m. Beetje griezelig, dat wel.

De Boer vroeg aan Hoekstra: "Als de motoren niet waren aangeslagen, hadden we dan Schiphol nog gehaald?" Commentaar van Hoekstra: "Dat weet ik niet maar we waren een heel eind gekomen". Hoekstra bleef altijd rustig, hij was een vlieger pur sang.



De heer Piet Kok (rechts), naast de heer en mevrouw Blaauw (opname van 28-10-2006)

Het Nationaal Luchtvaartlaboratorium in oorlogstijd (deel 1)

door Prof. Dr. Ir. A. van der Neut ¹

In de zomer van 1983 had ik een ontmoeting met de Algemeen Directeur, Ir J.A. van der Blik, waarbij mij bleek dat deze de beperktheid aan documentatie over de gang van zaken bij het NLL tijdens de oorlog betreunde. Een van de weinigen zijnde, die deze veertig jaar terugliggende gebeurtenissen heeft meebeleefd, bood ik aan te proberen iets op schrift te stellen, dat mogelijk aangevuld met bijdragen van andere zijden, in het gemis aan geschiedschrijving enigermate zou kunnen voorzien.

Het hiervolgend geschrift is daarvan het resultaat. Ik ben mij bewust dat dit verslag geen volledig beeld geeft van wat zich op en met het laboratorium heeft afgespeeld. Onbekend zijn mij b.v.: de invloed die het bestuur heeft gehad op het beleid van de directie; de financiën van het laboratorium; bijzonderheden over het contact van de directie met de vertegenwoordigers van de bezetter; het werk door andere afdelingen dan de mijne is verricht, in het bijzonder het werk in opdracht van de bezetter; de dwangarbeid van personeelsleden in het kader van de "Arbeitseinsatz"; enz.

Wat het werk van andere afdelingen betreft zijn er mogelijkheden doordat er nog ingenieurs van deze afdelingen in leven zijn. Overigens is het niet uitgesloten, dat het NLL-archief daarover informatie kan verschaffen.

Wat zeker niet in het archief te vinden zal zijn is de "petite histoire" van deze vijftjarige periode. De waarde van mijn geschrift acht ik voornamelijk te liggen in hetgeen daarover wordt verteld. Zulk vertelsel heeft een sterk persoonlijke kant. Het is bepaald door mijn appreciatie van de gebeurtenissen, die - voorzover voor mij waarneembaar - zich om ons heen afspeelden, en vanuit mijn gezichtshoek als herinneringen na zoveel jaren in mijn geheugen bewaard zijn gebleven. Echter gedachtig aan het gezegde, dat het betere de vijand is van het goede, meen ik dat dit verhaal met zijn beperkingen beter is dan geen verhaal. Ik hoop dat dit geschrift anderen er toe zal brengen dit verslag aan te vullen met hun herinneringen aan de emotievolle jaren van de bezetting.

Oorlog

De lente heeft lang op zich laten wachten, maar op 9 mei slaat het weer om. Die dag hebben we op het NLL bezoek van professor Vredenburg, hoogleraar bij de afdeling voor weg- en waterbouwkunde. Samen met hem wandel ik van het laboratorium op de Marinewerf naar het station, nu in de kleding voor koud weer een warme wandeling. Eindelijk heerlijk weer. Als ik in mijn woonplaats Heemstede aankom staan daar de bomen en struiken in tuinen en plantsoenen met hun bloesemtooi te schitteren in de zon. Eindelijk lente.

De nacht komt abrupt tot een einde. Zware ploffen wekken ons. Langs de heldere ochtendhemel zie ik in de richting van de Haarlemmermeer laag boven de horizon een jachtvliegtuig voorbij schieten. Oorlog. Telkens verwacht en niet gekomen. Nu toch. Buren komen uit hun huizen. Een ervan weet te vertellen van verraad gepleegd door prominenten, ook Plesman. In de consternatie vraagt niemand zich af hoe de man dat nu al weten kan; later blijkt deze informant nsb-er te zijn; vijfde colonne.

Er zal wel gebrek aan van alles komen, misschien ook electriciteit. Daarom een paar petroleumlampen gekocht voor de plicht mij naar Amsterdam roept. Op de trein valt niet te rekenen, maar de Zandvoortse tram naar Amsterdam blijkt het nog te doen door de chaos heen.

Het laboratorium bevindt zich in een stokoud gebouw op de Marinewerf in Kattenburg. Als laboratorium stelt het niet veel voor. Het heeft een windtunnel van het Eifeltipe.

Er is enige apparatuur voor materiaalonderzoek, daarmee in dezelfde ruimte wat gereedschapswerktuigen. Verder zijn er, voor een deel zelfontwikkelde eenvoudige, instrumenten voor het doen van metingen tijdens de vlucht en voor flutteronderzoek door middel van standtrillingsproeven. Op Schiphol staat het "laboratoriumvliegtuig", de PH-NLL een klein Fokker verkeersvliegtuig, type F7a.

Over enige tijd zal de primitieve accommodatie kunnen worden verwisseld voor het laboratoriumgebouw dat in aanbouw is aan de Sloterweg aan de rand van de stedelijke bebouwing. Op 10 mei staan er de buitenmuren, dak, kelder en vloeren, maar door de onbeglaasde raamopeningen heeft de wind vrij spel. Op 10 mei is er geen wind. Als ik na de ongewone, stellig langdurige reis de Marinewerf bereik heerst daar een grote bedrijvigheid. We zitten op militair terrein, weliswaar liggen er geen oorlogschepen, maar er is een marinierskazerne en die is bewoond. We moeten zien deze "warme" locatie zo gauw mogelijk te verlaten.

Er is een vrachtwagentje met open laadbak georganiseerd (het NLL heeft dan nog niet een eigen vervoermiddel) en alle personeel voor zover opgekomen is druk bezig met de verhuizing van de inboedel: dossiers maar ook machines en de brandkast. Verhuizing waarheen? Waarheen anders dan naar de kelders aan de Sloterweg.

In de stad diametraal tegenover Kattenburg. Alles improvisatie, er is geen draaiboek voor het geval dat. Maar het werkt. Je machteloos voelend tegenover het naderend geweld is deze activiteit nog zoiets als uitkomst.



De schrijver gefotografeerd in 1937

¹ Na het overlijden van de schrijver (1-3-1984) heeft zijn zoon, de heer R.A.G. van der Neut, dit verslag op 28 maart 1984 toegezonden aan Ir. J.A. van der Blik, die het beschikbaar stelde aan de Stichting Historisch Museum NLR.

Als enige oorlogsvoorbereiding is op het terrein naast het laboratorium een schuilkeldertje gebouwd, iets wat die naam eigenlijk niet verdient. Het zit voor één derde onder het maaiveld, is boven de grond met een laag zandzakken als muur opgebouwd. Als dak planken, waarop weer zandzakken en het geheel afgedekt met een laagje aarde. De aldus gevormde “kelder” is langs de zijanten voorzien van planken voor zitplaatsen. Van de lengte van de kelderruimte heb ik geen duidelijke voorstelling meer; ze haalde zeker niet de 10 meter en was veel te klein om alle personeelsleden te kunnen bergen.

Die schuilkelder is één keer gebruikt. Op het horen van zwaar motorgeronk holden velen naar buiten om te zien wat dat wel was. Het was heel goed te zien: recht over de Marinewerf en over onze hoofden kwam niet hoger dan 200 meter een Heinkel 111 bommenwerper voorbij. Toen die over het centrum van de stad was gekomen viel er iets uit. De bom sloeg een gat bij een gracht. Toen drong het tot ons door dat oorlog geen kijkspel is. Iedereen dook in de schuilkelder. Maar het bleef bij die ene Heinkel.

Als ik die avond met de tram naar Haarlem ga zijn de straten van het centrum uitgestorven en staan de hoge gebouwen dreigend langs de trambaan; zij kunnen zich na een bom op mij storten. De atmosfeer van een schilderij van Willink.

Capitulatie

De bommen die de capitulatie afdwongen vielen niet op Amsterdam maar op Rotterdam. De overwinnaars demonstreren hun macht met een intocht van hun gemotoriseerde leger in Mokum. Er staat een rij mensen het aan te gapen. De karakterlozen.

In de stilte na de storm wordt de verhuisde inventaris geordend. Van hard werken is natuurlijk geen sprake. Het nieuwe gebouw is onherbergzaam en buiten schijnt de zon.

Er komt in die eerste dagen na de capitulatie een duitse auto het terrein opgereden. Twee personen stappen uit: een in uniform van onderofficier, de ander in civiel. De militair doet het woord. Het is Herr Weber werktuigkundige van de KLM², zich bewust van zijn macht. Hij komt het laboratorium “sicherstellen”, wat zoveel betekent als dat niets van de uitrusting mag worden verwijderd of vernietigd. De Herr die hem vergezelt is J. Käufel, ingenieur bij de Aërodynamische Versuchsanstalt Göttingen (AVA). Dit instituut zal toezicht moeten uitoefenen op het NLL en duitse werkopdrachten naar het NLL doorleiden. De behartiging van deze taken is gelegd in handen van Herr Käufel; zijn functie heet “Beauftragter”.

Wat dit inhoudelijk voorstelde was op dat ogenblik zeer onduidelijk. Voorlopig was het NLL na zijn geïmproviseerde verhuizing niet aan werken toe. Wat er op 9 mei aan opdrachten onder handen was, keuring van civiele en militaire vliegtuigtypes, was op 14 mei vervallen. Naar nieuw researchwerk stonden de hoofden nog niet na de slag van de capitulatie. In aller gedachten spookte ook de vraag wat persoonlijk te wachten staat: ontslag of dwang tot collaboratie of misschien ook deportatie naar een Duits lab? Zal nog salaris worden uitbetaald? De capitulatie stort ons in onzekerheid.

Op dit punt gekomen meen ik mijn chronologisch verhaal te moeten afbreken om de verschillende aspecten van de jaren 1940 - 1945 te belichten.

De Directie

Dr Ir E. B. Wolff, sedert de oprichting van de RSL directeur van het laboratorium, is al geruime tijd ziek. De ziekte die hem verteert heeft haar oorsprong in de dreiging die van nazi-Duitsland uitgaat, in het bijzonder voor de mensen, ook voor hem, van joodse afkomst. Gelukkig hoeft hij de verschrikkingen van de deportaties niet te beleven: voor dezen in alle felheid zich manifesteren overlijdt hij in 1941. Zijn gezin heeft de oorlog overleefd; het heeft naar Zwitserland kunnen ontkomen.

Ir C. Koning is bij ontstentenis van Dr Wolff voorlopig belast met de directie. Hij is chef van de aërodynamische afdeling. Hij is ook sedert het begin van de RSL daaraan verbonden. Als aërodynamicus is hij “self-made-man”, hij beoefent het vak vooral wiskundig en dit op hoog niveau. Zijn researchwerk betreft ook niet- aërodynamische onderwerpen, b.v. sterkteberekening van de Fokker twee-ligger-vleugel met schuifkracht dragende huidplaten, stabiliteit van de gesleepte statische buis, aileronflutter. Na Dr Wolff's gedwongen ontslag wordt hij tot directeur benoemd. De voortreffelijke wetenschappelijk onderzoeker, die hij is, wordt helaas door het directeurschap dat hem niet ligt tot zwijgen gebracht.

Ter versterking van de directie onder de te verwachten moeilijke omstandigheden is naast Koning, die wetenschappelijk directeur wordt, J.L. Chaillot benoemd als commercieel directeur. De Heer Chaillot komt van Shell en was eerder marineofficier. Zijn vrouw is Engelse. Ik schat dat het in 1944 was dat Chaillot niet meer op het NLL verschijnt. Dan komt bij ons het vermoeden op, mede op grond van een in kleine kring gedane uiting over iets uit de wereld van de illegaliteit, dat hij in die wereld actief is en dat dit heeft geleid tot gevangenschap. Het fijne van de zaak is misschien aan Koning bekend maar wij komen het niet te weten. Inderdaad heeft Chaillot het lot van concentratiekamp-gevangene ondergaan. Hij heeft de dodenmarsen van de laatste oorlogswinter, toen de oostelijk gelegen kampen werden ontruimd voor het oprukkende Russische front uit, doorstaan, maar kwam lichamelijk ondermijnd uit de oorlog en overleed korte tijd daarna.

Chaillot's rol in de illegaliteit heeft Dr L. de Jong vermeld in “Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog” deel 7 blz. 1976, en deel 10a, blz. 1980.

Chaillot heeft de onderhandelingen op administratief gebied met Käufel gevoerd. Een voorbeeld daarvan is de vordering van personeel voor “Arbeitseinsatz” in Duitsland; het gevecht om zo min mogelijk. Daarna de pijnlijke beslissing wie dan wel.

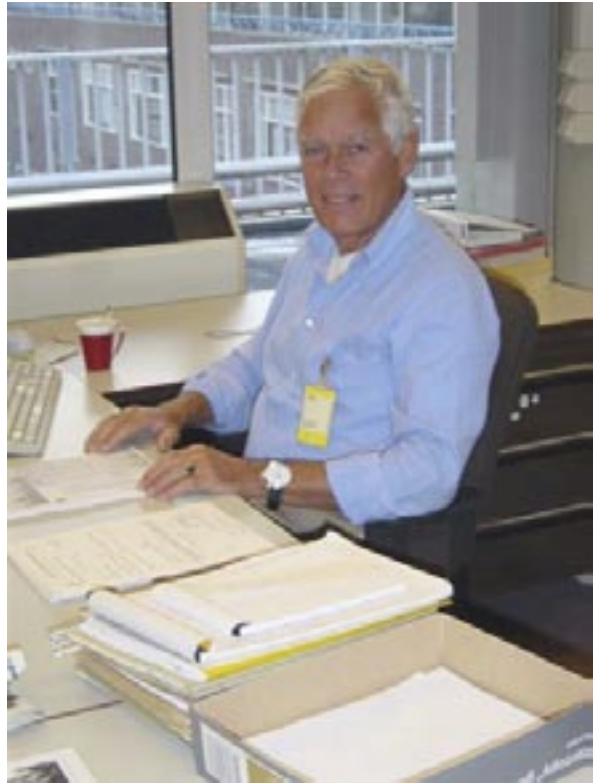
Wordt vervolgd.

² Hij was niet de enige nazi-spion bij de KLM. Op de Parijse luchtvaart salon tussen 1933 en 1940 kwam ik de “General der Flieger” Udet tegen met in zijn gevolg: Herr Finzel, chef werkplaatsen van de KLM.

Interview met een vrijwilliger: Jan Hoefnagels

Jan Hoefnagels is op 13 februari 1967 bij het NLR in dienst getreden als medewerker bij de afdeling Personeelszaken (PZ). Hij heeft daar gewerkt tot hij op 1 december 2000 met de VUT ging. Een klein jaar later kreeg hij een brief van Jan van der Blik, de vorige voorzitter van het museum. Hem werd de vraag gesteld of hij een data-base wilde opzetten met daarin de gegevens van al het personeel met een dienstverband vanaf de oprichting van de RSL in 1919 tot heden. Eigenlijk kwam die brief op het goede moment. Jan was na een aanvankelijk vakantiegevoel als VUTter tot de mening gekomen dat hij toe was aan een structurele bezigheid. Er werden afspraken gemaakt met Mieke van Druten, het toenmalig hoofd van PZ. Afsproken werd dat hij zijn werk voor het museum zou combineren met het opschonen van het PZ archief. Daarmee was in de loop van de tijd een grote achterstand ontstaan.

In januari 2002 begon zijn project, waarmee hij inmiddels al 5 jaar bezig is. De eerste stap was om het archief aan te pakken, dat in de grote kelder onder de Westvleugel in Amsterdam was opgeslagen. Voor de data-base kon hij gebruik maken van namen, die hij aantrof in salarisboeken en andere correspondentie uit de beginperiode van de RSL. De personeelsdossiers uit de RSL tijd kan hij niet gebruiken omdat die zich bevinden in het Rijks Archief in Den Haag en dat is voor zijn onderzoek niet praktisch. De volgende stap was het doorspitten van de personeelsgegevens na 1937. Deze lagen in een opslagruimte in de kelders onder de grote hal van de hoofdingang van het NLR in Amsterdam. Hij trof daar ook kaartenbakken aan met salarisgegevens na 1956. Hiermee kon Jan weer een flinke sprong maken bij het reconstrueren van de personeelsgeschiedenis van RSL, NLL en NLR. Uit de correspondentie, die door zijn handen ging, werd duidelijk dat er in die tijd niets bij het NLR mocht gebeuren zonder de toestemming van (de voorzitter van) het bestuur in Delft. Hij komt bij zijn werk bijzondere dingen tegen. Hij trof een briefkaart aan uit 1944, geschreven door een NLL medewerker in een krijgsgevangenenkamp in Polen. In deze kaart aan de directeur van het NLL deed de betreffende medewerker het dringende verzoek of de directeur contact met zijn vrouw wilde opnemen. Hij maakte zich ernstige zorgen over zijn zoon, maar wilde absoluut niet dat deze dat zou weten. Andere emotionele documenten die Jan heeft aangetroffen zijn de niet-Jood verklaringen van de verschillende medewerkers gedurende de Tweede Wereldoorlog.



In zijn systeem: "Bureau Manager" zijn op dit moment de gegevens van ruim 3800 verschillende personen opgeslagen. Jan verwacht dat hij uit zal komen op ongeveer 5000 mensen, die vanaf 1919 in dienst zijn (geweest) bij RSL, NLL en NLR.

Een mogelijk volgende traject voor hem is het doorspitten en opschonen van de dossiers, die nu nog bij de huidige afdeling P&O liggen. Het gaat om diegenen, die nu nog bij het NLR werken, met de VUT zijn of gepensioneerd. Op de dag van het interview (7 februari 2007) was het de 209e keer dat hij voor zijn project bij het NLR was. Hij vindt het nog steeds een leuke klus, waarbij het prettige volgens hem is dat hij zijn eigen aanpak en tempo kan bepalen.

In memoriam

Op 8 november 2006 overleed de heer M. Nijpjes, donateur voor het leven van onze stichting.

Op 1 december 2006 overleed de heer P. Kok, jaardonateur van onze stichting.

Verzoek

Hebt u uw donatie aan onze stichting voor 2007 al overgemaakt?

Het rekeningnummer is 57.88.27.204. Minimum donatiebedrag is € 10,=.