



Voor u ligt de vierentwintigste 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

De maand mei was voor het museum gedenkwaardig: de officiële opening op 10 mei, gevolgd door een donateursbijeenkomst op 12 mei met een bijzondere spreker over een bijzonder onderwerp. U kunt hierover meer lezen in deze nieuwsbrief.

Het was ook de maand, waarin twee bestuursleden, DirkJan Rozema en ondergetekende, afscheid van het NLR namen. Er ontstond daardoor de situatie dat niemand van het museumbestuur nog dagelijks werkzaam is bij het NLR. Daarmee verviel het grote voordeel dat langs korte communicatielijnen heel veel dingen onderling en met het NLR geregeld konden worden. Het is dringend noodzakelijk dat het bestuur wordt versterkt met enkele leden, die bij het NLR werken. Wat niet moet gebeuren is dat het museum als bedrijfsmuseum op een te grote afstand van het NLR komt te staan.

De bezorgdheid van het bestuur hiervoor is bij diverse gelegenheden onder de aandacht van de NLR directie gebracht. Gelukkig heeft deze nog net op tijd een aantal maatregelen genomen, waardoor in algemene zin de toegankelijkheid van het bestuur, bijvoorbeeld tot het computernetwerk van het NLR, niet is gewijzigd. Wij blijven ondertussen zoeken naar enkele nieuwe bestuursleden uit de NLR gelederen, want dat is ook voor de continuïteit het beste.

Inmiddels valt op te merken dat het museum sinds de opening regelmatig wordt bezocht door mensen van het NLR, al of niet met hun gasten. Elke keer is er een enthousiasme en verbazing bij de bezoekers bij het zien van de foto's en andere spullen. Ik hoop dat vooral ook de jongere mensen blijven komen om met eigen ogen te kunnen zien dat hun bedrijf echt al gedurende bijna 90 jaar een zeer belangrijke plaats heeft gehad binnen de luchtvaart in Nederland.

De vrijwilligers gaan door met het bouwen van vitrines, panelen en bordessen. De voormalige museumruimte wordt daarmee meer en meer ontmanteld en krijgt een andere museumbestemming.

In september 2007 wordt het feit herdacht dat 50 jaar geleden de vestiging van het NLR in de Noordoostpolder tot stand kwam en dat men daar startte met onderzoekswerk aan helikopters. Het NLR kan gebruik maken van het materiaal dat het museum al heeft verzameld en dat onder andere wordt gebruikt voor een serie artikelen in de nieuwsbrieven.

De eerstvolgende donateursbijeenkomst zal plaatsvinden op zaterdag 29 september 2007 en wel bij het NLR in de Noordoostpolder. Het onderwerp zal zijn 50 jaar NLR in de Noordoostpolder. We zullen voor deze bijeenkomst een aantal pioniers van het eerste uur uitnodigen. Elders in deze nieuwsbrief kunt u hierover meer lezen.

Ik wens u voorzover van toepassing een fijne vakantie toe en een behouden terugkomst.

K. Bakker



Opening van het nieuwe museum een feit

Op donderdag 10 mei j.l. was het dan zover. Hoewel nog niet het de gehele nieuwe museumruimte was ingericht had het bestuur besloten de opening niet tot dat tijdstip uit te stellen. Het streven was om in elk geval het algemeen-historische gedeelte klaar te hebben en dat is met veel kunst- en vliegwerk gelukt.

's Ochtends om half elf verzamelde een veertigtal genodigden zich in wat de foyer van het museum zal worden. De genodigden bestonden uit het bestuur en de vrijwilligers met hun partners, de directie van het NLR en een aantal medewerkers van het NLR die nauw betrokken waren bij het opknappen en inrichten van de museumruimte.

Kees Bakker heette in zijn inleiding de aanwezigen welkom, speciaal mevrouw Van der Blik die het museum zou openen, en haar dochter Miriam. Vervolgens gaf Kees in vogelvlucht een overzicht van de geschiedenis van RSL/NLL/NLR om daarna in te gaan op de relatief korte geschiedenis van het NLR-museum en de rol die Jan van der Blik hierin heeft gespeeld. Het bestuur heeft daarom besloten ter gedachtenis aan hem zijn naam te verbinden aan de foyer. Kees nodigde hierop mevrouw Van der Blik uit een plaquette te onthullen, waarin dit is vastgelegd.

Na de onthulling van de plaquette sprak de heer Abbink, algemeen directeur van het NLR, waarden- de woorden over de activiteiten van de vrijwilligers. Hij zei dat het NLR er mee ingenomen is dat er een vernieuwd museum tot stand komt.

Hierna vond dan de daadwerkelijke opening van de museumruimte plaats door het doorknippen van het lint dat symbolisch de ruimte nog afsloot. Deze handeling werd verricht door Miriam, de dochter van Jan van der Blik.

Hierna stroomden de gasten de museumruimte binnen om datgene wat klaar was te bewonderen. Bovendien lieten de aanwezigen zich de in het nog lege achterste gedeelte gereedstaande broodjes en drinken smaken.

Uit de reacties van die aanwezigen die niet rechtstreeks betrokken zijn bij de inrichting van het museum, mag worden afgeleid dat we ons op de goede weg bevinden, hoewel die weg nog wel eens lang zou kunnen zijn. Voorlopig hebben we met deze opening echter een mijlpaal bereikt.



Mevrouw C.E.A. van der Blik onthult de plaquette



De heer Abbink spreekt de aanwezigen toe



Mevrouw Miriam van der Blik opent het museum



Interesse in de foto's

Voortgang van de inrichting van het museum

Elders in deze Nieuwsbrief leest u een verslag van de opening van ons museum. Voordat het echter zover was, is er nog wel even wat werk verzet.

We verlieten u in onze vorige Nieuwsbrief met een groot aantal lege panelen die opgesteld waren, een twintigtal hiervan moesten echter nog ingericht worden met kopborden, tekstborden en foto's vóór de opening. Het opstellen van de teksten en het uitzoeken van de foto's heeft nog voor heel wat hoofdbreken gezorgd, maar toen dat eenmaal gebeurd was kwam er een goed werkend productieapparaat op gang. Het printen van de kopborden, teksten en foto's door de mensen van de repro-afdeling liep van een leien dakje, hierna werden deze ter plekke door Gerard van Welij opgeplakt op daarvoor geschikt materiaal. Beneden in de museumruimte bevestigden Herman de Jong en Frans Idema de kopborden en de opgeplakte foto's en tekstborden op de desbetreffende panelen.

Ad van den Boogaart schilderde nog even een paar panelen opnieuw en werkte met verf de laatste beschadigingen bij, terwijl Jaap de Jong voorlopig een aantal panelen, bordessen en vitrines vulde met foto's en hardware van de Vliegtuigafdeling om te voorkomen

dat de rest van de bij de opening te bezoeken ruimte erg kaal zou afsteken. Inmiddels werd van NLR-zijde door Glenn Bouwmann de verlichting van de panelen gemonteerd, per paneel twee spotjes. Door deze verlichting ging de presentatie op de borden er met sprongen op vooruit.

Toen de hierboven omschreven machine eenmaal op gang was, liep alles zeer soepel, hoewel er wel een paar extra dagen nodig waren om op tijd voor de opening klaar te zijn.

Na de opening zijn we niet op onze lauweren gaan rusten, maar met dezelfde snelheid doorgegaan. Ondanks dat nu zo langzamerhand de vakantieperiode aanbreekt, is het werk in het museum gelukkig niet stil komen te liggen.

De Jan van der Blik foyer is - tijdelijk - weer omgebouwd tot werkplaats, waar een aantal van de nog te plaatsen panelen inmiddels zijn beplakt en geschilderd. Een deel van de bestaande bordessen en vitrines zijn overgezet van de oude museumruimte naar de nieuwe, waarbij wel een aantal aanpassingen noodzakelijk waren.

In juli hopen we een voortgangsbijeenkomst te houden met degenen die ons gaan adviseren over de rest van de inrichting van het museum. Hopelijk krijgen dan ook de nu nog maagdelijke panelen hun invulling.

Kortom: het werk vordert gestaag en we houden u op de hoogte.



De onthulde plaque



De genodigden luisteren naar Kees Bakker



De heren Abbink en Esselman hoorden bij de eerste bezoekers



Mevrouw van der Blik ontvangt bloemen van Kees Bakker

Verslag van de 13e donateursbijeenkomst van 12 mei 2007

Op 12 mei j.l. hebben we onze 13e donateursbijeenkomst gehouden te Amsterdam. Helaas is de accommodatie in de Noordoostpolder nog steeds niet van dien aard dat we daar gemakkelijk terecht kunnen, hopelijk zal dat in de nabije toekomst veranderen.

Om twee uur 's middags had zich een veertigtal belangstellenden verzameld in het auditorium voor een interessant programma. Nadat Kees Bakker de aanwezigen welkom had geheten en een aantal huis-houdelijke mededelingen had gedaan, was het de beurt aan DirkJan Rozema om de spreker van die middag in te leiden.

Het bestuur had een jonge Duitse wetenschapshistoricus, Dr. Florian Schmaltz, bereid gevonden een lezing te houden in de Engelse taal. Het onderwerp van de lezing "Aerodynamic research at the Nationaal Luchtvaart Laboratorium (NLL) under German occupation in World War II" vormt een onderdeel van het onderzoeksproject waaraan Dr. Schmaltz werkt. In dit overkoepelende project "Hybrid Research - Practice of the Aerodynamical Research during the First and Second World War in the Context of Politics, Armament and Scientific Theory" werkt hij samen met Professor Dr Moritz Eppe van de Universiteit van Frankfurt.

Doel van het onderzoek is inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de theoretische en praktische aërodynamica gedurende de periode dat Duitsland zich bewapende en gedurende beide wereldoorlogen.

Tijdens zijn onderzoek stuitte Dr. Schmaltz bij het Aerodynamische Versuchsanstalt (AVA) te Göttingen op interessante informatie over projecten die het NLL uitvoerde in opdracht van het AVA gedurende de Tweede Wereldoorlog. Dr. Schmaltz maakte contact met het bestuur van onze stichting en kon zodoende bij zijn studie ook gebruik maken van informatie aanwezig in de archieven van NLR en het NLR-museum. Daarvoor was hij in januari enkele dagen bij het bestuur te gast, waarbij hij zich verdiepte in een groot aantal archiefstukken en vele daarvan fotografeerde.

Het NLR-museum ontving op zijn beurt weer van Dr. Schmaltz enkele duizenden gefotografeerde documenten op DVD uit de archieven in Göttingen met betrekking tot de correspondentie tussen NLL en AVA.

De door hem gehouden lezing beschreef hoe bij een aantal van die projecten de relatie was tussen NLL en AVA, en wie de hoofdrolspelers waren.



Kees Bakker overhandigt Dr. Schmaltz (rechts) een attentie

Reeds een paar weken nadat de Duitse Wehrmacht West Europa had bezet, in mei 1940, werden de aërodynamische onderzoeksinstituten systematisch door Duitse experts doorgelicht, met het doel te onderzoeken hoe deze instituten konden worden ingeschakeld bij de ondersteuning van de Duitse oorlogsinspanningen.

Het AVA te Göttingen kreeg de opdracht om van de onderzoeksinstituten in Frankrijk, Nederland, de Oekraïne, Polen, Tsjechoslowakije en Noorwegen een netwerk te vormen van satellietinstituten dat zouden bijdragen aan Duits militair onderzoek.

In het bezette West Europa werden het Laboratoire St. Cyr en het Laboratoire Eiffel (Parijs) in Frankrijk en het NLL (Amsterdam) in Nederland opgenomen in dit netwerk. De lezing spitte zich toe op de ontwikkeling van aërodynamische research bij het NLL onder Duitse controle gedurende de Tweede Wereldoorlog. Dr. Schmaltz ging in op vragen als:

- hoe was de verdeling van het werk tussen de verschillende instituten georganiseerd?
- welke specifieke rol speelde het NLL in dit netwerk?
- op welke terreinen die rechtsreeks met de oorlogvoering te maken hadden droeg het NLL bij?
- welke methoden werden gehanteerd om de Nederlandse onderzoekers te bewegen mee te werken?
- hoe werd bereikt dat voor de oorlogshandelingen relevante informatie geheim gehouden werd?
- hoe gingen de Duitsers om met het Nederlandse verzet?

Het was interessant om te zien hoe iemand van buiten de NLR-gelederen tegen deze hele problematiek aankeek. Het heeft duidelijk een genuanceerder beeld gegeven van het reilen en zeilen van het NLL tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Nadat Dr. Schmaltz nog een aantal vragen van de aanwezigen had beantwoord, kwam er een eind aan een interessante lezing. Afgesproken is wel dat hiermee geen eind komt aan de contacten die het bestuur heeft met Dr. Schmaltz. We hopen in de toekomst op dit gebied tot een hechte samenwerking te komen.

Het tweede deel van de middag was bedoeld om onze donateurs kennis te laten maken met nieuwe opzet van ons museum. Ter gelegenheid van de opening van het eerste deel van de expositie enkele dagen eerder, was er naast de koffie, thee en frisdrank ook een traktatie in de vorm van heerlijke vlaaipunten, welke de aanwezigen zich goed lieten smaken.

Ook hier, evenals bij de opening waarvan u het verslag elders in deze Nieuwsbrief vindt, waren de aanwezigen vol lof over het deel van het museum dat klaar was. Er werd nog lang nagepraat, maar aan het eind van de middag was iedereen vertrokken en konden de bestuursleden met een voldaan gevoel ook naar huis.

Aangeboden: Een laboratoriumvliegtuig (deel 7)

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 zevende artikel over dit onderwerp beschrijft de gebeurtenissen in 1949. Een motorstoring in februari 1949 vormt het begin van een uitvoerige en langdurige correspondentie met Avio-Diepen die pas begin 1950 wordt afgerond.

Hoewel de PH-NLL al enige tijd gebruik maakte van het vliegveld Soesterberg ontvangt het NLL pas met een brief van 18 augustus 1948 van het Ministerie van Oorlog de vergunning tot het medegebruik van dat vliegveld door het NLL. Het medegebruik betreft behalve de Siebel een 1-motorig Vigilantvliegtuig¹, en een laboratorium-zweefvliegtuig. In de voorwaarden staat o.a. dat van deze vergunning geen gebruik mag worden gemaakt alvorens met de Inspecteur der Domeinen te Amsterdam een privaatrechtelijke overeenkomst is aangegaan betreffende het medegebruik van het vliegveld. Het NLL verzoekt op 3 september bij Domeinen om zo'n overeenkomst te willen opmaken, en liefst met enige spoed omdat in de derde week van september een vliegproevenprogramma begint. De door het NLL te ondertekenen vergunning wordt evenwel pas op 21 december 1949 ontvangen.

Op 25 februari 1949 meldt de directeur Rijksluchtvaartdienst aan het NLL dat omtrent de luchtwaardigheid en het daarmee samenhangende onderhoud van de PH-NLL, de voortdurend veranderde staat van de uitrusting het de RLD-controleurs onmogelijk maakt een betrouwbaar oordeel te hebben over de dagelijkse luchtwaardigheid. Hij merkt tevens op dat de outillage van de werkplaatsen te Soesterberg zeer gebrekkig is en niet bevorderlijk voor nauwkeurig werk. De RLD kan derhalve geen enkele verantwoordelijkheid dragen voor de veiligheid van de inzittenden. Op het Bewijs van Luchtwaardigheid van de PH-NLL zal op voorstel van de RLD een aantekening worden geplaatst dat het een laboratoriumvliegtuig is, dat iedere vlucht als experimentele vlucht moet worden beschouwd, en dat steeds voor iedere inzittende een parachute aanwezig dient te zijn. Tenslotte verzoekt de RLD te bevorderen dat alle werkzaamheden aan de PH-NLL onder leiding van een bevoegd grond- en boordwerktuigkundige worden uitgevoerd, en dat de monteurs tijdens de werkzaamheden de nodige zorgvuldigheid, ordelijkheid en netheid betrachten (betreffende het vliegtuig, de werkplaats en het magazijn). Op 8 april gaat een uitvoerig antwoord naar de Directeur RLD,

waarin is vermeld dat het NLL geen wijzigingen aan het vliegtuig, de motoren en aan de normale uitrusting heeft aangebracht, dat de heer P.C. Kok in opleiding is voor grond- en boordwerktuigkundige, en bij het NLL een werkplaats en magazijn wordt ingericht. Ook meldt het NLL dat overwogen wordt de Siebel mettertijd op Schiphol te stationneren. Het NLL geeft verder aan dat bij experimentele vluchten valschermen voor iedere inzittende worden meegenomen, maar niet bij vluchten zonder extra risico's omdat het de bewegingsvrijheid van de waarnemers beperkt.

De directeur RLD reageert daarop door aan te geven dat de RLD-controleurs onmogelijk een betrouwbaar oordeel kunnen hebben op de dagelijkse luchtwaardigheid, door de aanwezigheid van meetapparatuur die de luchtwaardigheid nadelig beïnvloedt. De voorgestelde aantekening op het BvL over het meenemen van valschermen vervalt.

Naar aanleiding van een motorstoring van de Siebel tijdens vlucht 98 op 28 februari 1949 boven vliegveld Deelen geeft het NLL de firma Avio-Diepen opdracht tot een onderzoek naar de oorzaak. Dit naar aanleiding van het feit dat de betreffende motor door Avio-Diepen kort daarvoor was gereviseerd. Op 18 maart stelden de heren De Boer en Van de Wal (RLD) bij Avio-Diepen vast dat het vastlopen moet worden gezocht in de aanjagerkast. Volgens een notitie van De Boer zou een rollager van de aanjagerkast zijn bezweken. Zowel de aandrijving als de waaier in het huis zijn onherstelbaar beschadigd. Het metaalgruis van de verschillende onderdelen door de gehele motor gepompt, waardoor alle glijvlakken vernield zijn.

Het dossier bevat een gedetailleerd rapport over de motorstoring, waaruit blijkt dat de heer J. Jonker de vlieger was, en dat de heren P.C. Kok (werktuigkundige) en I. de Boer en F.W. Greebe als waarnemers meevlogen. Doel van de vlucht was het uitvoeren van vliegproeven ter bepaling van de ca-cw kromme van het vliegtuig.

Over de revisie van de motoren door Avio-Diepen is er veel correspondentie met het NLL. Deze revisie duurt tot 13 augustus 1949, waarbij een proefvlucht met de gereviseerde motor werd gemaakt. Op 23 september vond tijdens een vlucht een klepbreuk plaats in de bakboordmotor van de Siebel, waarna de RLD constateert dat de oorzaak ligt in een montagefout. Deze fout wordt door het NLL toegeschreven aan Avio-Diepen, waarover op 30 september en 8 december gesprekken plaatsvinden met ir. H. Doppenberg (Avio-Diepen). Van NLL-zijde wordt opgemerkt dat het NLL door deze ernstige motorstoring zeer ernstig gedupeerd is. Begin januari 1950 wordt de kwestie technische en financieel in wederzijds goed overleg geregeld tussen de heren Diepen (Avio-Diepen) en ir. Marx (NLL), met de aantekening dat het NLL de onjuiste indrukken die in de buitenwereld bestaan (over Avio-Diepen) zal helpen weg te nemen.



¹ De Vigilant is kort na de bevrijding door de Amerikaanse luchtmacht geschonken aan Prins Bernhard. Het kreeg de aanduiding PH-PBD

50 jaar Noordoostpolder

Deel 2: keuze van de NOP als tweede vestigingsplaats NLL

In het vorige artikel zijn de aanleidingen voor het zoeken van een 2e vestiging beschreven (geluidsoverlast en ruimtegebrek) en zijn de “factoren” (eisen) genoemd die bij de keuzes van potentiële gebieden een rol speelden. Uiteindelijk leidden die tot de genoemde “longlist” van kandidaat-vestigingsgebieden.

In de (58ste) Bestuursvergadering van 14 maart 1957 kondigt Prof. Van der Maas, onder agendapunt 4 “Mededelingen van de Voorzitter” aan dat hopelijk in de volgende vergadering een voorstel tot aankoop van een terrein in de NOP behandeld zal kunnen worden. E.e.a. op basis van het onderzoek door Prof. Zwikker en heer Geudeker. In de daarop volgende discussie tonen vooral Dr. Neher (PTT) en Prof. Koiter (voorzitter van de Wetenschappelijke Commissie) zich warme voorstanders van terreinuitbreiding elders: in Amsterdam loopt het vast zowel uit oogpunt van geluidsoverlast als uit oogpunt van internationale samenwerking, waarvoor meer ruimte nodig is.

Van het in deel 1 genoemde concept-rapport, afkomstig uit het archief van het bestuursbureau, maakt een flinke tabel (groter dan A3) deel uit. In deze handmatige tabel zijn vertikaal de kandidaat-vestigingen vermeld en horizontaal de factoren. Door middel van onderstreping in kleur, resp. groen en rood, is nog een derde dimensie in de tabel aangebracht (zie bijgaand kopie van een deel van de tabel) aangevende attractieve eigenschappen resp. negatieve aspecten. Op basis van dit concept en deze tabel is waarschijnlijk het bestuursstuk B/5206 d.d. Delft, 4 mei 1957 opgesteld. Dit droeg de merkwaardige titel “Voorstel tot wijziging van het besluit d.d. 14 januari 1955 tot

aankoop van een terrein ten Westen van het laboratorium te Amsterdam”. De wijziging hield in, naast aanschaf van een kleinere strook grond in Amsterdam (0,5 i.p.v. 1,3 ha), de aanschaf van een ruim 200 maal zo groot terrein in de NOP (104 ha)! In het voorstel wordt “het probleem van de geluidshinder van beslissende betekenis” genoemd. Geluidsisolatie van de HST was, “zij het met behulp van grote financiële offers, zeer waarschijnlijk nog oplosbaar” maar voor de toekomst verwachtte men voor “onoverkomelijke moeilijkheden te komen te staan” gezien het gegeven “dat luchtvaartresearch met steeds grotere lawaaiproductie gepaard zal gaan”. De geluidshinder betreft niet alleen de omgeving maar vooral ook het eigen personeel. De directe aanleiding om een wijziging te brengen in het terreinbeleid vormt “het voor het N.L.L. zeer acute probleem

NAAM O.S. LIGGING	a. BESTEMMING 1/4 TERREIN	b. BEVEILIGING- ZICHTHEID	c. Kwaliteit V.D. GROND	d. ELECTRICITEIT	e. P.R.I.S. - AANKOMST- WEGEN ETC.	f. AFSTAND TOT N.L.L.	g. GAS - WATER - TELEFON - RIJDLING	h. VERBINDINGEN, (WEGEN, FLEUVELS ETC.)	i. WISVESTINGSMOELIK HEID	k. ARBEIDSGEREEDT HEID	l. INDUSTRIËLE FACILITEITEN	m. UITB. MOGELIJK.	n. BELEGGINGENDE FACTOREN V.D. TERREIN
1) LANDGOED “DE COELHIEST”	RED. LANDBOUW (RED. WILDE)	0,2 km tot WAGeningen.	GOED EN GUNSTIG V.D. GROND	GEEN RIJDLING	1.200.000,- (N.B. 600.000,-)	145 km	NIET AANW.	VEERTE TOEGANGSWEG OVER 2 km	AMERSFOORT EN DIF.	AMERSFOORT	AMERSFOORT	TOTAAL 92 ha	STADUITER AMERSFOORT
2) TERREIN “DE VOORST” IN N.-O. POLDER RANDE VOLLENHUYE	GAS + B.T. (SLECHTE LANDBOUW GROND)	MIN 0,5 km TOT WAGeningen	UITSTAKENDE ZAND ZAND GROND	SOOKW DIRECT S.O.O.K. MOEILYK VIA BESTAND- UITBREIDING - ONDERSTATION	2.190.000,- per ha N.B. 1.200.000,- BESCHIKBAAR (RIJDLING)	145 km L.G. 190.	RIJDLING + RIJDLING AANW. TEL. NET GEEN GAS	GOEDE WEG NAAR KAMPEN OF VOLLENHUYE 2 STRAS 2.000 M TE AMERSFOORT S.O.O.K. Echter 2.000 M INTERSTATION	NIET. WOLKAMP TE OORSTROMING ZEER GOEDE MOGELIJK- HEIDEN TE EMPLEERD VAF 1958 (10 km)	N.O. POLDER 2 WILLE KAMPEN VOLLENHUYE	VOLLENHUYE KAMPEN 2 WILLE EMPLEERD	TOTAAL 100 ha OORSTROMING N.B. 1	GEEN
3) ZANDPLAAT RIJDLING- SLUIS IN OOST- BEVELAND	BRANDKLEIENDE KAK. BUKAAL	GEEN WAGeningen (INTERSTATION MEER DAN 1 km) 2200 M 1 - 127.805	ZAND MET SLAPPE LAAG MEER DAN 4 m	ETWA 1000 M K.W. BESCHIKBAAR H.S. MET N.B. HET DE VOORST	1.190.000,- per ha 100 ha direct BESCHIKBAAR (100 MEER) (RIJDLING)	145 km L.G. 190.	N.B. NIET AANW. WEL VOORZIEN	GOEDE WEG NAAR KAMPEN IN AMER 3200 M INTER STATION	SLECHT. NIET TER P.A.ATSE.	KAMPEN 2 WILLE	KAMPEN 2 WILLE	500 ha	VERM. GEEN
4) INDUSTRIETERREIN BARNEVELD	OVERN. GRASLAND	0,1 km tot WAGeningen	GOED. KLEI ZAND, NIET AL TE GUNSTIG	ETWA 1000 M K.W. BESCHIKBAAR H.S. MET N.B. HET DE VOORST	1.190.000,- per ha 100 ha direct BESCHIKBAAR (100 MEER) (RIJDLING)	145 km L.G. 190.	AANW.	GOEDE WEG + SPORW. AANW.	BARNEVELD EN OMGEVING	AMERSFOORT?	AMERSFOORT	GEEN	“VEEL TE DICHTE BEBOUWING”
5) TERREIN N.W. VAN WAGeningen - VERGUNSTIG- RUSTEER	GRASLAND	0,5 km tot WAGeningen	SLECHT (DRAAG- VEER)	2 H.S. LIGGINGEN AANW. GEEN ONDER- STATION	1.190.000,- per ha 100 ha direct BESCHIKBAAR (100 MEER) (RIJDLING)	145 km L.G. 190.	NIET AANW.	SLECHTE TOEGANGSWEG	WAGeningen EN DIF.	WAGeningen ET DIF.	WAGeningen	TOTAAL 100 ha	STADUITER WAGeningen
6) “DE POOL” - BUREAU. ST. ANTONIS - NIEUWDE	DIJ. LA. B.T. EN MEER	1 km tot WAGeningen	ZAND	GEEN H.S.	1.190.000,- per ha 100 ha direct BESCHIKBAAR (100 MEER) (RIJDLING)	145 km L.G. 190.	NIET AANW.	GOEDE TOEGANGSWEG	SLECHT	OTGUNSTIG	OTGUNSTIG	100 ha EN MEER	VERM. GEEN
7) ID - NIEUWDE - GRUNDTSTEEN	VEERDERY	1 km tot WAGeningen	VEER. SLECHT	GEEN H.S.	1.190.000,- per ha 100 ha direct BESCHIKBAAR (100 MEER) (RIJDLING)	145 km L.G. 190.	NIET AANW.	SLECHT	SLECHT	OTGUNSTIG	OTGUNSTIG	100 ha EN MEER	VERM. GEEN
8) ID - BERINGEN - WEERT	IN ONTBEGINNING VOOR LANDBOUW	1 km tot WAGeningen	GEEN H.S.	H.S. OP 1 km VAN WEERT + TOTAAL 100 ha	1.190.000,- per ha 100 ha direct BESCHIKBAAR (100 MEER) (RIJDLING)	145 km L.G. 190.	VERM. NIET WEL RIJDLING	VIA WEERT	VERM. SLECHT	WEERT	WEERT/ELDH.	100 ha EN MEER	VERM. GEEN
9) GEBIED WEERT - RUGEL - JORDENBANK - ANGELOUS	GAS - B.T. - B.T. - B.T.	1 km tot WAGeningen	ZAND	GEEN H.S.	1.190.000,- per ha 100 ha direct BESCHIKBAAR (100 MEER) (RIJDLING)	145 km L.G. 190.	VERM. NIET	VIA WEERT OF ELDHUYEN	NIET GUNSTIG	ELDHUYEN	ELDHUYEN	VERM. TOT 100 ha	VERM. GEEN
10) GEBIED MARKEET - LEUWDE “MARIA HEVE”	LANDBOUW, GEEN B.T. + B.T.	1 km tot WAGeningen	ZAND	H.S. MET EYER TERREIN, MEER 1000.000,- + TOTAAL	2.25 ha VERM. EEN KOP INCL. BUREAU + BUREAU P.R.I.S. 1.400.000,- BESCHIKBAAR TOT VERKOP JETER HUIZEN EIGENNAAR N.B. NIET ZAND	145 km L.G. 190.	WATER - NIEUWDE GRASLAND TELEF. AANW.	GOED- MEERDE WEERT - ELDHUYEN SPORW. WEERT AANW. STATION IF 6 km. AANW. LANDBOUWSTATION INTERSTATION	NIET GUNSTIG	ELDHUYEN	ELDHUYEN	225 ha	VERM. GEEN
11) GEBIED LEUWDE - ELDHUYEN	B.T. + MEER	1 km tot WAGeningen	ZAND	H.S. MET IN O. ZEEL	EIGENNAAR NIET BESCHIKBAAR TOT VERKOP VERKOP	145 km L.G. 190.	NIET EIGEN NIEUWDE TE VERKOP (P.R.I.S. SLAAN ETC.)	GOED MEERDE WEERT - ELDHUYEN STATION MEER IF ELDHUYEN	ELDHUYEN - AANW.	ELDHUYEN	ELDHUYEN	100 ha EN MEER	STADUITER ELDHUYEN + RECREATIE

van de geluidshinder van de statische proefstand voor stuwstraalmotoren en van de draaiende proefstand voor helicopterrotorbladen met stuwstraalmotoren”. Deze toenmalige “kleine” installaties (voor de toekomst waren grotere faciliteiten gepland) leverden reeds zoveel geluidsoverlast op dat het aantal bedrijfsuren drastisch moest worden beperkt, met name i.v.m. geluidsoverlast voor het N.L.L. zelf. Geluidsisolatie van de nieuwe draaiende proefstand werd geschat op Hfl 200.000,-, dwz. circa 3 maal de kosten van de installatie zelf.

Op 13 mei 1957 werd het voorstel -in de 59e Bestuursvergadering- na uitgebreide discussie aangenomen. Besloten werd om in Amsterdam behalve 0,5 ha grond ten westen van Laboratorium te kopen, tevens optie te nemen op nog eens 0,8 ha terrein aansluitend aan het Laboratorium en in de NOP 104 ha te verwerven met optie op nog eens 48 ha. Dit besluit viel slechts negen dagen na het gereedkomen van het voorstel: er was duidelijk haast bij! [Toch gingen Bestuur en Directie niet over één nacht ijs: wij vonden in het archief aanbiedingen van terreinen t.b.v. uitbreiding van het NLL uit mei en november 1954 (Wageningen resp. Mijdrecht)!]

De factoren die pleitten voor het NOP-terrein waren:

- ligging aan de verharde Voorsterweg, van voldoende omvang (104 ha) met opties tot uitbreiding met 48 ha, zodat geluidsoverlast zowel op het terrein zelf als naar de omgeving door voldoende afstand gewaarborgd kon worden. Direct beschikbaar voor een acceptabele prijs.
- droge grond, voornamelijk zand, met het vaste zand nergens dieper dan enkele meters, zodat goedkoop en snel gebouwd kon worden.
- voldoende elektrisch vermogen: in de Repelweg lag een 10.000 voltskabel met nog 900 kW reserve; in de Voorsterweg lag een 3000 voltskabel voor voeding van standaard kantoor- en bedrijfsruimten; op 300 meter van een onderstation van het landelijke koppelnet, waarop nog een reserve van 100.000 kW, voor toekomstige faciliteiten.
- drinkwaterleiding zowel in de Repelweg als in de Voorsterweg.
- “onbeperkt” koelwater beschikbaar uit het Vollenhovermeer en/of Kadoelermeer via het randkanaal, voor toekomstige installaties.
- geen gas, maar overal wordt butagas of propaangas gebruikt, voor verwarming.
- technische faciliteiten in de buurt (Vollenhove en Waterloopkundig Lab).
- huisvesting in de nabijheid: Vollenhove, Marknesse, Kraggenburg, Emmeloord. De directie Noordoostpolder is bereid huizen toe te wijzen aan NLL-medewerkers. Er kunnen ook kamers worden gehuurd.
- verbindingen: uitstekend wegennet, busverbindingen vanuit Vollenhove met Kampen, aansluitend sneltreinen naar het westen. Vollenhove heeft een goede kade waar de grootste binnenvaartschepen kunnen aanmeren. Emmeloord heeft een landingsstrip.
- er is geen bouwplicht.

De instantie waar men mee te maken had was een onderdeel van Rijkswaterstaat en heette formeel: Directie van de Wieringermeer (Noordoostpolderwerken). De directeur was tevens Landdrost van de polder. Alle bouwplannen konden aan de Directie Noordoostpolder worden voorgelegd, die direct kon beslissen. Medewerking van die Directie was verzekerd.

Het laatste was erg aantrekkelijk. Het N.L.L. had haast. Testen in Amsterdam waren wegens geluidsoverlast getemporeerd. Het overleggen met één instantie die beslissingsbevoegd was, was noodzakelijk om snel te kunnen gaan bouwen.

Voor de Directie Wieringermeer was de komst van het N.L.L. aantrekkelijk omdat het uit demografisch oogpunt een belangrijke aanvulling aan de bestaande bevolking van de Noordoostpolder (hoofdzakelijk boeren, landarbeiders en middenstanders) gaf.

Over de in de longlist genoemde andere kandidaten werd (samengevat) het volgende vermeld: Het landgoed “De Coelhorst” bij Amersfoort viel af omdat het maar op één punt positief scoorde, t.w. de ligging t.o.v. Amsterdam. Zeer hoge prijs. Eigenaar wilde niet verkopen.

Oost-Flevoland bij Roggebotsluis viel af omdat er geheid zou moeten worden, er onvoldoende elektrische energie beschikbaar zou zijn in de toekomst en huisvestingsproblemen voor het personeel verwacht werden.

Het industrieterrein ten noorden van Barneveld was reeds vrij dicht bebouwd (geluidsoverlast), beschikbare percelen lagen verspreid en slechts tot een totaal van circa 1 ha beschikbaar. “Niet aantrekkelijk” Het terrein ten noordwesten van Wageningen bestond uit een aantal percelen in bezit van meerdere particulieren. Over de waterhuishouding waren twijfels. Er zou waarschijnlijk geheid moeten worden. Aankoop zou een moeizaam proces worden, dat subrosa zou moeten gebeuren om prijsopdrijving te voorkomen.

De gebieden in Brabant/De Peel (nrs 6 t/m 9) vielen af omdat stroomvoorziening, huisvesting en verbindingen slecht waren. Het landgoed “Mariahoeve”, bij Maarheze, zou een mogelijke keuze zijn. Het ligt wel ver van Amsterdam en het is niet zeker of de eigenaar (een verzekeringsmaatschappij) het wel wil verkopen. Personeelshuisvesting alleen voor zelfbouwers. Voor de elektriciteitsvoorziening zal aanzienlijk (enkele tonnen) moeten worden geïnvesteerd. De gemeente wil wel meewerken.

Het gebied tussen Leende/Heeze en Eindhoven had perspectieven maar de eigenaar wilde niet verkopen.

Het terrein in de Noordoostpolder bleek uiteindelijk de meest aantrekkelijke kandidaat, met positieve bijkomstigheden zoals één instantie die erg gemotiveerd was, grote beslissingsbevoegdheid had alsmede over een directe lijn (landdrost) naar Den Haag beschikte en snel kon handelen.

Wordt vervolgd.



Opnamen van de rotorproefdraaiplaats in de Noordoostpolder waarin een rotorblad en ramjetmotor worden beproefd voor de Kolibrie helicopter.
Bron: M. Reitsma, voormalig NLL-medewerker in de NOP

Het Nationaal Luchtvaartlaboratorium in oorlogstijd (deel 2)

door Prof. Dr. Ir. A. van der Neut

Het wetenschappelijk personeel

Koning bleef chef van de aërodynamische afdeling. Zijn medewerkers waren de ingenieurs A. Boelen en E. Dobbinga.

Dr Ir H.J. van der Maas was juist voor de oorlog overgegaan naar de T.H., doch hij bleef als adviseur verbonden aan het NLL. Zijn afdeling voor vliegeigenschappen en prestaties was verreweg de grootste, hetgeen reeds blijkt uit het aantal medewerkers, de ingenieurs A.J. Marx, T. van Oosterom, Spits, S. Wynia en drs J.H. Greidanus: verder een groot aantal middelbaar technici. Marx werd chef van de afdeling. Het flutteronderzoek geleid door Greidanus had binnen de afdeling een onafhankelijke plaats.

Dr Ir van Ewijk, chef van de materialenafdeling, had als medewerker drs Dobbelman, chemicus. Hij leefde op het NLL in een zekere afzondering ten opzichte van zijn collega's. Gedurende de oorlog ontving hij ter bespreking van een duitse opdracht - die niet veel voorstelde - van tijd tot tijd bezoek van de duitse, professor Dirksen. Deze was de enige duitser, die ons bezocht, en die hoopte dat nazi-duitsland zou worden overwonnen. Na de oorlog heeft Dirksen een aanstelling in de V.S. gekregen. Bij geruchte vernamen wij dat hij daar bij een verkeersongeluk is omgekomen.

Dr Ir A. van der Neut, chef van de afdeling voor sterkteberekening, had als medewerkers de ingenieurs F.J. Plantema en W.K.G. Floor.

Een aantal academici, werkeloos in de crisisjaren, was als onbezoldigd volontair reeds werkzaam op het NLL toen de oorlog uitbrak. Hun aantal werd uitgebreid met enkele anderen, die min of meer bij het NLL onderdoken zo trachtten "Arbeitseinsatz te ontgaan.

In een andere positie verkeerde Ir W.T. Koiter bij het NLL. Hij was voor de oorlog gedurende een paar jaar ingenieur bij de sterkteafdeling geweest. Vervolgens na een korte periode bij de Octroiraad, werd hij aangetrokken door de Rijksluchtvaartdienst toen deze, nadat in 1937 de RSL was overgegaan in de Stichting NLL, de luchtwaardigheidskeuring van civiele vliegtuigen op zich nam. De bezetting maakte een eind aan deze activiteit. Koiter werd door de RLD gedetacheerd, onderdak gebracht, bij de sterkte-afdeling van het NLL. Hij heeft gewerkt aan problemen van eigen keuze. Zijn werk is opgenomen onder de S-rapporten van het NLL.

De geest onder het personeel

Het ongeveer 60 personen tellende personeel bevatte geen nsb-ers of duits-sympathisanten. Er is namelijk nooit iets gebleken van verraderlijke activiteit. Wel waren personeelsleden betrokken bij de illegaliteit. Duidelijk bleek dat kort na "Dolle Dinsdag". Ten behoeve van de Beauftragte was er op het terrein een ondergrondse benzinetank met handpomp aangebracht. Toen Herr Käuffl met buit - de in duitse opdracht vervaardigde en met nederlands geld betaalde trilmachine voor het meten van de Luchtkrachten op trillende vleugels in de windtunnel (na de oorlog met veel moeite teruggevonden) - onder camouflage-takken definitief was afgereisd naar oostelijker streken, was de benzine voor de BS een groot geschenk. Ze werd onder aanvoering van de bedrijfstechnicus De Jong overgepompt in vaten, die vervolgens haastig werden weggerold naar een plaats waar ze niet zo in het gezicht vielen. Dit was in grote spanning verricht werk, want er reed zo nu en dan een duitse auto over de

Sloterweg. Daartoe was er een wachtpost opgesteld, die waarschuwde als er een auto in zicht kwam. Dan werden vlug de pompdeuren gesloten, het in behandeling zijnde vat gesloten en weggerold en als de auto voorbij was - ze reden gelukkig alle voorbij - werd de onderbroken pumping hervat.

Tijdens luchtalarm bood de kelder veiligheid en gelegenheid voor gesprek met anderen dan die behorend tot de eigen kleinere werkkring. Daar nam niemand een blad voor de mond.

Er is niet hard gewerkt. Vooral toen het Russische front succesvol was geworden werd dagelijks krijgsraad gehouden op de kamer van een der ingenieurs, waar een kaart van het operatiegebied werd besproken en bijgewerkt volgens de laatste BBC-berichten.

Behalve Dr Wolff telde het personeel 2 joodse leden: ingenieur Spits van de afdeling vliegeigenschappen en de tekenaar Groen.

Toen in het kader van de voor rijksambtenaren afgekondigde verordening deze twee moesten worden ontslagen werd de fatale scheiding voltrokken tussen joodse en niet-joodse personeelsleden. Geen enkel personeelslid heeft de moed kunnen opbrengen met hen solidair te zijn door te weigeren de arier-verklaring in te dienen. Ook ik niet. Aan Spits heeft een van zijn collega's onderduik aangeboden, waarop hij echter niet inging. (Bedenk dat in het begin van de bezetting onderduiken nog niet in zwang was). Groen verliet in tranen het NLL. Zij zijn beiden na de oorlog niet teruggekeerd.

Het lijkt mij een ernstig gemis dat het hoofdgebouw nergens een vermelding bevat ter nagedachtenis aan deze slachtoffers van de nazi-terreur en ook aan de omgekomen verzetsman J.L. Chaillet. Kan dit nog worden hersteld?

De personeelsleden die voor 'Arbeitseinsatz' naar Duitsland zijn weggevoerd hebben allen de oorlog overleefd.

Onder dit hoofdstuk vallen de 'spelletjes', die zijn uitgevoerd om zekere lieden het politieke vuur na aan de schenen te leggen. Ik zal er twee noemen en in het kort vertellen.

De gang van zaken was steeds zo, dat een academicus op het NLL zogenaamd werd opgebeld door iemand van de bezetters, of daaraan verwant, die zekere eisen stelde van zodanige aard, dat het toegeven daaraan politieke afgang betekende.

Eerste geval. Iemand wordt opgebeld door de staatssecretaris voor cultuur, enz., die dan uitvaart over het slechte nederlands van diens rapporten en hem

aan zegt de beëindiging van de papiertoewijzing voor zijn rapporten. De staatssecretaris is echter bereid op zijn beslissing terug te komen als de betrokkene een flink bedrag aan de Winterhulp geeft. De betrokkene - hij is rijk - bezwijkt. Daarna wordt er voor gezorgd, dat hij tijdig de waarheid verneemt voordat hij geld aan 'Winterhulp' kan overmaken.

Tweede geval. De leider van een feestavond (met toneel) voor het personeel in 'Bellevue' (Marnixstraat) wordt opgebeld door de Wehrmacht. Het is gebleken dat 'Bellevue' gehuurd is voor een feest. De Wehrmacht verlangt dat dit feest toegankelijk zal zijn voor zijn soldaten. Als daaraan niet wordt voldaan gaat het feest niet door. De feestleider vraagt niet om tijd voor overleg met het bestuur van de personeelsvereniging, maar bezwijkt onmiddellijk voor de eis: het feest is belangrijker dan al het andere, het moet doorgaan.

Op de kamer van de pseudo staatssecretaris of Wehrmachtofficier luistert een grote groep geamuseerd mee. Het zijn onbehoorlijk grove spelletjes. De geamuseerdheid er over is misplaatst, want het blijkt dat het laagje politieke weerstand heel dun kan zijn.

Huisvesting

Zoals vermeld was het in aanbouw zijnde laboratorium feitelijk onbewoonbaar omdat het niet glasdicht was. Het aanbrengen van beglazing van een aantal ruimten had hoge prioriteit om werken enigszins mogelijk te maken. Langzamerhand kwam het werk op gang. Ieder zocht een ommuurd hoekje, sleepte daar een stoel en tafel naar toe en zette zich tot de arbeid temidden van gruis van metselspecie en houtkrullen. Dat ging goed totdat een bouwvakker in die ruimte aan het werk moest, dus een andere werkplek moest worden gezocht. Natuurlijk heeft men de volgorde van de verschillende bouwwerkzaamheden moeten veranderen om het gebouw zo gauw mogelijk enig-

zins bewoonbaar te maken. En dat we het werkvolk voor de voeten liepen moet hinder hebben opgeleverd. Of dat tot meer kosten voor de aannemer heeft geleid is wel waarschijnlijk maar is mij niet bekend. De bouw werd voor het eind van de oorlog voltooid.

Deze unieke situatie, waarbij de woning werd opgetrokken om de bewoners ruimschoots de gelegenheid te geven mee te leven met de vorderingen van de bouw en die van kritisch commentaar te voorzien. Zo bij voorbeeld bleek dat voor de ronde hoek ramen van de vestibule in het bestek een heel veel te lage stelpost was opgevoerd.

Het deel van het huidige Amsterdamsche laboratorium dat tijdens de bezetting tot stand is gekomen, bestond uit het hoofdgebouw en het windtunnelgebouw met 2 tunnels. Het hoofdgebouw bevatte kantoren, werk-kamers, bibliotheek, instrumentmakerij, werkplaatsen voor metaal- en houtbewerking (modelmakerij), laboratorium voor materiaalonderzoek en in de laagbouw-vleugel het sterktelaboratorium, waarin een stalen belastingsbok, waarvoor de materiaaltoewijzing werd verkregen ondanks de bestaande schaarste.

Er heeft zich bij het in bedrijfstellen van de grootste tunnel een schroefbreuk voorgedaan doordat was verzuimd de eigenfrequenties van de buigtrillingen bij draaiende schroef te berekenen en dezen te vergelijken met de te verwachten voornaamste onregelmatigheden in het stromingsveld ter plaatse van de schroef.

Wordt vervolgd.



Het gebouwencomplex van het NLL te Amsterdam, gefotografeerd vor de bouw van de westvleugel

Interview met een vrijwilliger: Ad van den Boogaart

Op 2 januari 1962 is Ad van den Boogaart bij het NLR in dienst getreden. Daaraan voorafgaand heeft hij de vijfjarige opleiding gevolgd op de Leidse Instrumentmaker School. Deze bestond uit een combinatie van het werken overdag in de praktijk bij het Kamerlingh Onnes Laboratorium en het volgen van theorielessen in de avonden. Met deze gedegen opleiding begon hij in de fijnmechanische werkplaats van het NLR. In die tijd was de heer Dröge chef van de werkplaatsen; de directe chef van Ad was de heer Van Dijk. De fijnmechanische werkplaats bevond zich op de begane grond van het huidige gebouw 20 waar nu het magazijn is ondergebracht.

Naast het specifieke werk op het gebied van de instrumentmakerij heeft Ad veel gedaan op het gebied van de aanmaak van windtunnelmodellen in Dural en staal, zoals de F-28 en de F-100. Tijdens het gesprek praat hij met veel liefde over de bijzonder manier waarop de modellen werden gefabriceerd; eerst het maken van de mallen voor de verschillende vleugeldoorsneden, daarna het frezen en met de hand vijlen tot de gewenste vorm.

Tegenwoordig worden de modellen met behulp van computergestuurde machines gefabriceerd en zijn daarmee nauwkeuriger van afmeting dan destijds.

In die tijd heeft Ad veel spuitwerk uitgevoerd aan de modellen, die hij zelf had helpen maken. Door het vertrek van de eigenlijke spuitserolde Ad als het ware in dit werk, dat grote nauwkeurigheid vraagt in verband met het behouden van de maten van het model.



Op 18 maart 2002 werd Ad 65 jaar en in dezelfde maand ging hij met pensioen met 40 dienstjaren. Zoals bijna bij iedereen in die situatie gebruikte hij de eerste maanden voor het doen van allerlei klussen in zijn huis. Toch miste hij de werkomgeving en de contacten bij het NLR. Hij was dan ook erg blij dat Jan van der Blik, de toenmalige voorzitter, hem vroeg om vrijwilliger bij het museum te worden. Ad heeft sindsdien allerlei werkzaamheden voor het museum uitgevoerd, zoals onderhoud en reparatie van spullen en het herinrichten van de vitrines in de ontvangsthall van het NLR. De laatste tijd is hij elke woensdag met ander vrijwilligers bezig met de opbouw van het nieuwe museum. Na het overlijden van Henk Mensink in 2004, juist op het moment dat deze met de uitwerking van het ontwerp van het museum bezig was, vroeg Ad zich af of het nog wel goed zou komen met het nieuwe museum. Van die twijfel is niets meer over gebleven en hij is vol enthousiasme bezig om het museum, dat nog niet klaar is, verder af te helpen maken.

Nieuwe aanwinsten

Op 6 juni 2007 heeft mev. E. Dijkman, dochter van de heer Bob Dijkman van de afdeling VA, aan het museum een hoeveelheid spullen overhandigd, die in het bezit van haar vader waren en betrekking hadden op zijn werk bij het NLR.

De heer Dijkman was vanaf december 1946 tot aan zijn pensionering in mei 1983 betrokken bij vliegproeven met Fokker vliegtuigen. Hij was de vaste vertegenwoordiger van de afdeling VA bij Fokker.

Naast enkele studieboeken werden we verblijd met fotoboeken en plakboeken die de heer Dijkman had bijgehouden of bij zijn 25 jubileum en zijn afscheid had gekregen. Ook kregen we 5 dozen met dia's van zijn werkzaamheden en een prachtig schaalmodel van de zogenoemde Automatische Waarnemer uit de F28, die o.a. door de heer De Voogd was gemaakt als afscheidscadeau van de afdeling.

U zult begrijpen dat een dergelijke verzameling bij het museum van harte welkom is!!!

Aankondiging volgende donateursbijeenkomst

Op zaterdag 29 september organiseert het bestuur van de museumstichting de volgende donateursbijeenkomst, in de Filmzaal van het NLR in de Noordoostpolder. Het onderwerp is "50 jaar NLR in de Noordoostpolder".

Plannen bestaan om de eerste NLL-ers in de NOP uit te nodigen, en om aandacht te besteden aan de ontwikkeling van die vestiging vanaf 1957.

Programma en aanmeldingskaarten volgen in Nieuwsbrief 25.

Stichting Historisch Museum NLR

Postbus 90502

1006 BM Amsterdam

Tel. 020-511 31 13

e-mail: museum@nlr.nl

<http://www.nlrmuseum.nl>