



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

Voor slechts € 12,50 bent u donateur tot 1 januari 2009. 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

Naast alle zaken, die de afgelopen periode aan de orde zijn geweest, wil ik stilstaan bij één, die het bestuur en veel vrijwilligers heeft bezig gehouden. Het betreft het antwoord op de vraag: hoe realiseer je een concept voor een bedrijfsmuseum, waarbij in goede balans aan een aantal voorwaarden wordt voldaan? Het uitgangspunt is dat door de museumstichting een zo goed mogelijk beeld wordt gepresenteerd van wat er door de jaren heen bij RSL, NLL en NLR aan technische ontwikkelingen heeft plaatsgevonden. Het betreft de hoofdrichtingen: Aërodynamica, Vliegtuigen, Sterkte en Materialen, Ruimtevaart en niet-luchtvaartwerk. Er is slechts een beperkte expositieruimte beschikbaar. Veel materiaal kan daardoor niet worden getoond, maar moet wel toegankelijk worden gemaakt voor de geïnteresseerde bezoeker. Welke technische hulpmiddelen kunnen dat mogelijk maken? Het gebruik van computers ligt daarbij voor de hand. Een andere kwestie is hoe de duizenden rapporten en andere documenten, die het museum in beheer heeft, te bereiken zijn voor de belangstellenden, zoals onderzoekers. Met andere woorden moet het museum in samenhang worden gezien met een kenniscentrum, dat de onderbouwing kan leveren van al die technische ontwikkelingen? Al deze vragen kwamen aan de orde vooral, nu de museumruimte zelf haar voltooiing bereikt, zoals valt te lezen in deze Nieuwsbrief.

We waren zo gelukkig om heel waardevolle suggesties te krijgen bij een bezoek aan enkele sleutelfunctionarissen van het Tropenmuseum door bemiddeling van een medewerker van het NLR, die daar vele jaren heeft gewerkt. Het bezoek maakte heel duidelijk dat er één plan voor een uniforme aanpak voor de invulling van de vijf bovengenoemde hoofdrichtingen moet bestaan. Daaraan wordt nu de hoogste voorrang geven. Er is gebleken dat de jaarverslagen van RSL, NLL en NLR in principe een goede bron zijn om zo'n plan te ontwikkelen. Zij beschrijven heel gedetailleerd wat er binnen de verschillende gebieden is gebeurd. Het is een kwestie van het maken van een systematische inventarisatie van de belangrijkste zaken, die speelden. Op basis daarvan kan uiteindelijk door de adviseurs voor de verschillende gebieden een keuze worden gemaakt, wat in de expositie kan worden getoond. Zij zullen daarnaast een belangrijke rol spelen bij het toegankelijk maken van het onderliggende, niet getoonde materiaal.

Ik hoop dat we u bij de eerstvolgende donateursbijeenkomst op 19 april 2008 in Amsterdam kunnen laten zien dat er een flinke stap is gezet bij de uitvoering van dit plan

K. Bakker



Terugblik op de feestelijke opening van het museum op 10 mei 2007

Aankondiging volgende donateursbijeenkomst



De volgende donateursbijeenkomst zal worden gehouden op zaterdag 19 april 2008, bij het NLR in de vestiging Amsterdam. Aanvang is 14.00 uur.

De heer Berend van den Berg, oud-NLR-medewerker en vrijwilliger van het NLR-museum, zal spreken over

“Windtunnels en windtunnelmetingen in vroegere tijden bij het RSL/NLL/NLR”.

Aansluitend zal een film worden vertoond over proeven in de supersone windtunnel van het NLR.

Noteert u deze middag vast in uw agenda?

Verslag van de 14e donateursbijeenkomst op 29 september 2007

De 14e donateursbijeenkomst werd na lange tijd weer gehouden in de Noordoostpolder. Dat kon bijna niet anders omdat het thema van de middag was het 50-jarig bestaan van de NLR vestiging in de NOP. De bouwkundige ingrepen met betrekking tot het I-gebouw waren duidelijk te zien. Desondanks, eenmaal in de vertrouwde filmzaal aangekomen, was daar niets meer van te merken.

Om twee uur kon Kees Bakker ongeveer 65 toehoorders welkom heten, waaronder een aantal pioniers uit de begintijd: Bas Muniksma, Wim Derksen en Paul de Rijk. Het eerste programma onderdeel: “Ontstaansgeschiedenis van de NLR-NOP” was voorbereid door Henk Timmers en Kees Leijnse en werd gepresenteerd door de laatste. Henk en Kees hebben samen een diepgaand onderzoek uitgevoerd over dit onderwerp. Zij hebben daarover een artikel geschreven in de drie Nieuwsbrieven, die in 2007 zijn verschenen. Het laatste artikel verschijnt in de vierde Nieuwsbrief.

In de presentatie ging Kees in op een aantal gebieden. Als voorbeeld van het internationale tijdsbeeld noemde hij de Koude Oorlog en de vlucht om de aarde van de Sputnik met aan boord het hondje Laika. Nationaal ging het toen onder andere om het Bewijs van Luchtwaardigheid van de F-27 en dat de gehuwde vrouw handelingsbekwaamheid kreeg. Voor het stuk NLL was het belangrijk dat in 1946 werd besloten om de zelfschepende vliegtuigindustrie in Nederland te reactiveren. In 1956 werd duidelijk dat de HST, de SST en de motorproefstand een groot probleem vormden m.b.t. geluidsoverlast in



De heer en mevrouw De Rijk

Amsterdam, waaraan iets gedaan moest worden.

Als volgende deel ging Kees in op het keuzeproces, dat uiteindelijk leidde tot de vestiging van het NLR bij de Voorst. De daarbij gebruikte beoordelingstabel is afgedrukt in Nieuwsbrief 24.

De Noordoostpolder telde in november 1957 24000 inwoners. De eerste spa voor de bouw van de NLR vestiging ging op 27 september in de grond. Deze plek was na een reis van 3 tot 4 uur vanaf Amsterdam te bereiken. De NOP was interessant voor trouwlustigen omdat er geen wachttijd voor een woning bestond en in Amsterdam was dat in die tijd 7 jaar. Kees noemde de namen van de pioniers: Joost Scholten, Mac Reitsma, Bas Burghgraaff, Wim Derksen en Bas Muniksma.

Als tweede spreker werd aangekondigd Kees Schmeitink. Zijn bijdrage had als titel: “Met de O-sectie naar de NOP”. Op de hem eigen wijze, gezeten op een stoel in verband met een lichamelijk ongemak, vertelde hij over de O-sectie, die zich bezig hield met onderzoek naar vrij-vliegende modellen. Op de neus van een raket was een klein model bevestigd. De raket zorgde voor de hoge snelheid, terwijl een telemetriesysteem de meetresultaten tijdens de vrije vlucht van het model doorgaf naar een mobiel grondstation, waarvoor een oude legertruck was ingericht, die Kees bij een dump had gevonden. De lanceringen werden uitgevoerd



Kees Schmeitink tijdens zijn presentatie



De heer en mevrouw Munniksma

vanaf een kleine vestiging van het NLR op het eiland Texel. Daar stond een houten barak en lag een boot, die werd gebruikt om raket en model na de vlucht te bergen. Bij wijze van proef is daarvoor ook de Kolibri helikopter gebruikt, waarbij Kees als passagier meevloog. Bij zo'n gelegenheid heeft hij zich ernstig zorgen gemaakt of het met de brandstofvoorraad nog wel goed zat. Hij attendeerde de vlieger op het feit dat hij luchtballen had gezien in de brandstofleiding van de tank naar de motoren van de helikopter.

Hij vertelde over het in gebruiknemen van het gebouw: "De Vrije Vlucht" en liet foto's zien hoe de kolonne voertuigen weer in de NOP arriveerde na een expeditie op Texel.

Zijn verhaal gaf een goed beeld over de pioniersgeest, vrijheid en ondernemingslust, die in die eerste tijd bestond.

Zoals altijd werd de pauze niet alleen gebruikt om koffie of thee te drinken, maar ook om weer oude contacten aan te halen en te praten over de ervaringen van toen. Het is elke keer weer jammer om deze gesprekken te moeten afbreken omdat het programma vervolgd moet worden.



De heer en mevrouw Derksen

Het derde programmaonderdeel was getiteld: "8 jaar lang voorpost van de M&S sectie in de landbouwschuur" door DirkJan Rozema met medewerking van Paul de Rijk. In verband met Paul's visuele beperkingen waren er twee voorbereidende gesprekken geweest tussen Paul en DirkJan. Bovendien had de laatste nog wat aanvullende informatie gekregen van Prof. Schijve. In 1958 vertrok Paul van Amsterdam naar de NOP om de horizontale Schenck vermoeingsmachine in de landbouwschuur te bedienen. Zijn chef in Amsterdam bij de sectie Materialen en Sterkte, de heer Plantema, had hem hiertoe bewogen. Emmeloord was voor Paul en zijn vrouw een interessante optie om te wonen. De vermoeingsproeven waren erg actueel geworden nadat een aantal ongelukken met de Comet hadden plaatsgevonden, die waren veroorzaakt door vermoeingscheuren. Paul heeft lang alleen gewerkt vanuit zijn kantoor in de landbouwschuur. Eind 1958 waren er 6 medewerkers van het NLL in



Leo Esselman tijdens zijn presentatie

de NOP. Naast zijn werk bij het NLL heeft Paul zich intensief bezig gehouden met zweefvliegen (35 jaar bestuurslid) en modelvliegen, waarvoor voor hem een speciale cirkelvormige verharde baan was gemaakt op het NLR terrein voor het vliegen met lijnbestuurde modellen.

Tenslotte werd de sprong gemaakt van de historie naar de toekomst. Leo Esselman, Financieel Directeur van het NLR, hield een voordracht: "De nieuwbouwplannen voor de NOP, anno 2007". Hij toonde verschillende, mogelijk plannen. Kenmerkend voor al deze plannen was het concentreren van de bestaande verspreide activiteiten in nieuwbouwoplossingen. Er is echter nog geen sprake van een definitief plan dat zal worden gerealiseerd.

Na het dankwoord aan de sprekers en aan Ellen Rozema voor haar aandeel bij het verzorgen van koffie en thee en de drankjes sloot de voorzitter het officiële programma. Gezien de grote opkomst en de reacties kan worden terug gezien op een geslaagde, bijzondere donateursbijeenkomst.

50 jaar Noordoostpolder ¹

Deel 4: slotartikel

Tijdens ons archiefonderzoek, het houden van de interviews en het schrijven van de artikelenreeks kwamen we zaken tegen waarvan wij vonden dat ze niet goed pasten in de eerdere artikelen, omdat die een afgerond onderwerp betroffen, maar waarvan het wel aardig zou zijn om er iets over te vertellen. Het ging dan meestal om zaken van “anekdotische” aard of iets wat we altijd al zelf hadden willen weten. Het huidige en laatste verhaal in het kader van NOP 50 is dan ook geen doorlopend artikel maar een verzameling onderwerpen, zoals: het verwervingsproces van het terrein in de NOP; voor wat voor onderzoek in de eerste jaren de draaiende en statische proefstanden werden ingezet; waar komt naamgeving van de vestiging vandaan, wat is de geschiedenis van “Het Geudekerzand” en wat was relatie van het NLL met de zweefvliegclub N.O.P.

Verwerving van het terrein

De eigendom van het terrein is in verschillende stappen tot stand gekomen; het leek de auteurs aardig om daar wat licht op te werpen. De eerste koop, in 1957, betrof de kavels S 31 t/m S 34 en S 48, zie de figuur. Echter, niet de complete kavels: de Directie van de Wieringermeer (Noordoostpolderwerken) wilde niet de zeggenschap verliezen over de Voorstertocht, de flinke watergang die tussen de zuidelijke en de noordelijke percelen inloopt en een functie heeft

voor de waterhuishouding van de polder. Destijds liep er trouwens ook nog een openbaar fietspad langs. Van de koop werd daarom uitgesloten een strook van 10 tot 15 meter aan weerszijden van die tocht. Ook hield men de sloten aan de buitengrenzen van de percelen buiten de eigendomsoverdracht, waarschijnlijk om de waterhuishouding van de niet-verkochte kavels in eigen hand te houden.

Verder werden de drie (verhuurde) “arbeiderswoningen” liggend in kavel S 31 aan de Voorsterweg (nrs. 27a, 27b en 27c) uitgezonderd. Deze waren aan het laboratorium aangeboden om eventueel te kunnen dienen als voorlopig onderkomen voor personeelsleden, als dienstwoning of bij wijze van provisorische kantoorruimte. De vastgestelde prijs bedroeg: f 556 voor de grond (dwz. f 0,25 per m²) en f 59.375 voor de drie woningen samen (dus nog geen f 20.000 per stuk). *NB: het waren ècht andere tijden...*

De Stichting NLL vond die prijs toch nog aan de hoge kant (eerder was als richtprijs f 12.000 per woning opgegeven) en had bovendien andere plannen met betrekking tot de huisvesting (namelijk: zelf bouwen,



De percelen van het aangekochte terrein in de Noordoostpolder

¹ Deze artikelenserie is geschreven door Kees Leijnse en Henk Timmers, vrijwilligers van het NLR-museum



Zusterhuis (opname uit 1946, bron: Nieuw Land Erfgoedcentrum)

naar eigen inzicht en behoefte). Daarom werd van deze optie afgezien. Het lab moest zich wel verplichten om de woningen voor de genoemde bedragen over te nemen zodra de Staat dit wenselijk zou achten in verband met geluidshinder voor de bewoners.

Andere opmerkelijke voorwaarden:

- De Stichting was verplicht met de Directie van de Wieringermeer te overleggen over de keuze van jagers aan wie zij de jacht zou willen verpachten.
- De Stichting diende, bij voorgenomen vervreemding van de aangekochte grond, deze aan de Staat te koop aan te bieden voor de prijs die ze er zelf voor heeft betaald.

Het totale oppervlak van het bij de eerste koop aangekochte terrein bedraagt bijna 97 ha. De gemiddelde vierkante meter-prijs beliep iets minder dan f 0,29. Van de vijf aangeschafte kavels werd in eerste instantie alleen S 32 in gebruik genomen, voor de nieuwe draaiende en statische proefstanden en voor de (eerste) landbouwschuur. Bij de koop werd een optie bedongen op de noordelijke kavels S 47, S 49 t/m S 51 en S 114.

Bij aankoop van onroerend goed is de keus van het notariskantoor waar de acte wordt opgemaakt aan de koper. En de koper was de Stichting NLL, officieel gevestigd in Den Haag maar kantoorhoudend in Delft. Het is daarom niet verwonderlijk dat genoemde keus viel op het kantoor van een Delftse notaris: mr. O.G. Sap. Ook bij de vier volgende grondtransacties (de beide laatste in 1966) werd dat kantoor betrokken.

De tweede koop kwam snel na de eerste ingebruikname van S 32 ter sprake; al in maart 1958 werd door prof. Van der Maas de intentie uitgesproken om het nieuwe terrein uit te breiden door gebruik te maken van de optie. Deze beliep een oppervlak van bijna 85 ha. De feitelijke koop daarvan moest wachten tot het benodigde budget in 1959 ter beschikking zou komen. Het ging om de noordelijke kavels langs de Vollenhoverweg, tot aan de Repelweg.

In het noordoostelijke gedeelte bleven twee percelen buiten de koop (zie figuur). Hierbij ging het om een strook van ca. 100 m bij 500 m langs de Repelweg, waarop nog barakken van het voormalige “Werkkamp Vollenhove” stonden, en om de - nog steeds bestaande - acht (“semi-permanente”) woningen aan de Repelweg 9 t/m 23 (oneven). Bij deze transactie werd door de Staat bedongen dat de woningen door de Stichting zouden worden overgenomen indien de geluidshin-

der daartoe aanleiding zou geven, c.q. dat de daardoor veroorzaakte waardedaling zou worden vergoed. Ditmaal tegen door de Staat nader vast te stellen bedragen.

Bij transacties in de zestiger jaren werd nog een aantal relatief kleine correcties aangebracht:

- de uitgezonderde strook langs de Repelweg kwam vrij (de barakken waren afgebroken) en werd aan het bezit toegevoegd (ruim 5 ha);
- de stroken aan weerszijden van de Voorstertocht, inclusief het fietspad, werden aan de Stichting overgedragen (ruim 4 ha, ongetwijfeld een belangrijke pré voor de beveiliging van het terrein);
- een strook aan de noordzijde van het terrein werd aan het Rijk overgedragen, ten behoeve van een rijwielpad langs de Vollenhoverweg;
- een grondruil vond plaats toen de Repelweg in de buurt van de Vollenhoverbrug in westelijke richting moest worden verlegd en er een rotonde werd aangelegd. De Stichting stond grond af ten behoeve van het nieuwe tracé, en kreeg het niet langer gebruikte weggedeelte in eigendom. De consequentie van die verlegging is dat de Stichting daarmee eigenaar werd van een terrein aan de “overkant” van de Repelweg. Die situatie bestaat tot op de huidige dag; een pachter verbouwt er mais.

Zusterhuis

Aan het begin van de Repelweg, op kavel S 114 dicht bij de brug naar Vollenhove, bevond zich in 1957 het “Zusterhuis” (zie foto). Dit was een barak van ca. 60 m lang en 8 m breed, die op dat moment diende als onderkomen voor verpleegsters van het tijdelijke ziekenhuis van Vollenhove. Na de sluiting van dit ziekenhuis in de loop van 1957 verdwenen eind 1957 ook de verpleegsters. De Directie van de Wieringermeer bood de barak te huur aan als kantoor- en/of logiesruimte voor NLL-personeel. De indeling was door middel van verplaatsbare wanden flexibel en er waren keuken- en douchefaciliteiten; men vroeg een huur van f 6,- per m² per jaar. Het NLL had genoeg aan de helft; de Stichting heeft tot de zomer van 1959 gebruik gemaakt van deze halve barak; men wilde zo snel mogelijk “eigen” werkruimte creëren. Pionier Mac Reitsma had er zijn kantoor, de NLL-administratie (in de persoon van de heer De Clercq) had er een “pied à terre” voor de regelmatige bezoeken, en adjunct-directeur/nieuwbouw-coördinator ir. Boelen zal er ook wel een kamer hebben gehad. De andere helft van de barak werd afgebroken (daar was al een bestemming voor in een van de nieuwe Flevopolders).

De barak was, wellicht al in 1943, gebouwd als ziekenboeg voor het Werkkamp Vollenhove. Dat was één van de kampen van waaruit de polderwerkers opereerden bij de droogmaking van de NOP. Op een oude foto staat de barak beschreven als “difteriebarak, later zusterhuis”. Er omheen bevond zich een weelderige (doch verwaarloosde) tuin, die soms een



Het eerste kantoor- en werkplaatsgebouw van NLL-NOP in 1959

boekje voor het thuisfront van de NLL-pioniers kon opleveren. Voor mevrouw Kamping, die in een van de acht – zeer eenvoudige – semi-permanente woningen aan de Repelweg woonde en “plaatselijk was geworden” voor huishoudelijke werkzaamheden in de eerste NLL-gebouwen, was het Zusterhuis een uitkomst: je kon er douchen.

Naamgeving

In het archief van het bestuursbureau (onder code 701.4) is een brief aanwezig van de Directeur van de Wieringermeer (Noordoostpolderwerken), gedateerd 20 februari 1958, aan de Directie van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium te Delft (!). In deze brief wordt meegedeeld dat “er bij deze dienst een commissie is ingesteld die zorgdraagt dat op zoveel mogelijk bedrijven in de polder een naam wordt aangebracht. Deze Commissie Naamgeving Boerderijen zou het zeer op prijs stellen indien U het nieuwe Nat. Luchtvaartlaboratorium ook van een naam zou willen voorzien. Boven een naambord met de werkelijke naam van het laboratorium wordt de voorkeur gegeven aan een aanduiding met een op deze instelling slaande fantasienaam.”

Uit de notities op de (roze) begeleidende flap van deze brief is op te maken dat prof. Van der Maas als naam “Vrije Vlucht” had voorgesteld en dat de directie van het NLL, bij monde van Ir A. Boelen, die de nieuwbouwactiviteiten zowel in Amsterdam als in de Noordoostpolder leidde, geheel akkoord ging met deze suggestie, mede in verband met de toekomstige activiteiten van de O-sectie. Aldus berichtte prof. Van der Maas aan de Directie van de Wieringermeer te Zwolle (dd 3 maart 1958, kenmerk B/6662).

In die tijd was er wereldwijd veel aandacht voor het doen van aërodynamische en vliegmechanische metingen aan vrij vliegende modellen, die met behulp van kleine raketten in een bepaalde baan (vrije vlucht) waren gebracht (e.e.a. in aanvulling op of in plaats van windtunnelonderzoek). De toenmalige Sectie Vliegende Modellen (O-Sectie) te Amsterdam was druk bezig de kennis en het instrumentarium hiervoor op te bouwen. Deze sectie stond op de nominatie om in zijn geheel naar de NOP overgeplaatst worden, naar een nieuw gebouw, het voormalige hoofdgebouw in de NOP, momenteel het R(uimtevaart)-gebouw, gebouw 10. Boven de toegangsdeur prijkt de gekozen naam, die nu “de Vrije Vlucht” blijkt te zijn geworden.

Onderzoek

Het onderzoek dat met de nieuwe draaiende proefstand, en later ook met de statische proefstand, in de eerste jaren in de NOP werd uitgevoerd hield in hoge mate verband met de activiteiten van de Nederlandse Helicopter Industrie NHI. Dit in 1955 opgerichte sa-

menwerkingsverband tussen Aviolanda (constructie), Kromhout (motoren) en Fokker (rotor) richtte zich op de productie van de NHI H-3 “Kolibrie”-helikopter. Op zich was dit het resultaat van het succesvolle ontwikkelingswerk van de Stichting voor de Ontwikkeling en Bouw van een Experimenteel Hefschroefvliegtuig SOBEH, een stichting opgericht in 1951 (deelnemers o.a. PTT, NS, KLM, NIV, de Koninklijke Marine en de Ministeries van Defensie, Landbouw en Verkeer en Waterstaat) met het doel een (lichte, betrouwbare) Nederlandse helikopter te ontwikkelen. Dit werden de experimentele SOBEH-1 en SOBEH-2, eenpersoons-helikopters met ramjet-aandrijving aan de uiteinden van de rotor. De resultaten waren zo veelbelovend dat bovengenoemde NHI werd opgericht. SOBEH hield op te bestaan. Het NLL verkreeg in 1954 de draaiende proefstand van de SOBEH, die in Amsterdam werd geïnstalleerd. In hetzelfde jaar werd de organisatie van het NLL uitgebreid met de nieuwe secties G(asdynamica), H(efschroefvliegtuigen) en O (vliegende modellen, de V was al in gebruik voor Vliegtuigen, O stond voor Onbemand). In het jaarverslag van 1954 van het NLL worden activiteiten voor de SOBEH gerapporteerd door de Secties Flutter & Algemene Aërodynamica, Materialen, Hefschroefvliegtuigen en Verbranding. NLL-breed dus!!

In het jaarverslag van 1958, het eerste “volle” NOP-jaar met een draaiende proefstand die in dat jaar operationeel werd, wordt in paragraaf 2.3 op NLL-niveau gerapporteerd over de door het NLL in opdracht van de NHI verrichte activiteiten. Genoemd worden vliegproeven, stabiliteit, prestatieberekeningen, sterkte- en materiaalonderzoek, vermoeiingsproeven en ontwikkeling van stuwstraalmotoren.

De draaiende en statische proefstanden (Amsterdam én NOP, onderscheid wordt niet gemaakt) worden vooral ingezet om de eigenschappen van stuwstraalmotoren te bepalen voor met name het halen van hoge



De Kolibrie helikopter

prestaties bij een gering brandstofgebruik over een groot regelgebied (het hoge brandstofverbruik was een probleem), zoals:

- Onderzoek naar prestaties bij brandstoftoevoer naar slechts één vlamhouder
- Het bepalen van de invloed van aantal en plaats van de verstuivers
- Idem voor de invloed van veranderingen aan de verstuivers
- Idem voor de invloed van veranderingen aan de vlamhouders
- Idem voor de invloed van voorverwarming van de brandstof
- Het bepalen van de stroming in de stuwstraalmotor
- Onderzoek aan het pulseren van de motor

Daarnaast:

- Bepaling van de “uitgaansgrenzen” c.q. de lucht/brandstofverhouding waarbij de motor stopt
- Onderzoek naar herontsteken in de vlucht van een “uitgebluste” stuwstraalmotor.
- Rekmetingen aan metalen bevestigingsonderdelen van de motor

Zweefvliegveld

Zoals in een eerdere publicatie van deze reeks is vermeld was er, ten tijde van de verwerving van het NOP-terrein, in Emmeloord op het industrieterrein vlakbij het bedrijf van de Fa. Kuiken een airstrip. De zweefvliegclub te Emmeloord maakte hiervan gebruik. Wegens een noodlottig ongeval met een lierkabel werd het gebruik echter verboden; de zweefvliegclub N.O.P. geraakte dus zonder faciliteiten. Een nieuw geschikt terrein, een strook van ca. 1100 m bij 200 m, werd gevonden aan de Voorsterweg op de kavels S27, 28 en 29 vrijwel aansluitend aan de NLL-kavels (S31 tot en met 34; S47 tot en met 51). Het terrein werd gepacht van de Directie Wieringermeer (NOPolderwerken).

Toen prof. Van der Maas daar in 1961 achter kwam was hij aardig ontstemd, hij voorzag problemen op het gebied van bouwhoogte en interferentie. Het feit dat in het bestuur van de Zweefvliegclub een NLL-medewerker zitting had (Bas Munniksma was secretaris) en dat diverse personeelsleden lid van deze club waren, en dat zij noch de NLL-directie noch het NLL-bestuur geïnformeerd hadden, zal hem ook wel niet gecharmeerd hebben. Hij heeft nog geprobeerd de aanleg ervan tegen te houden, maar de Rijksluchtvaartdienst had al een voorlopige ontheffing (tot 1 januari 1962) verleend voor de airstrip. In een brief d.d. 15 april 1961 aan de Directeur-Generaal van de RLD legt prof. Van der Maas uit welke bezwaren hij heeft tegen de aanleg van de airstrip. Pikant is dat deze Directeur-Generaal tevens ondervoorzitter van het NLL-bestuur is. Bij de brief is als bijlage een situatieschets van de NLL-kavels met daarop de reeds aanwezige bebouwing, in rood aangegeven de hoogspanningslijn die over het NLL-terrein loopt en een gearceerd gebied waar het NLL van plan is een 20 meter hoge antennemeettoren te plaatsen. De conclusie is dat het



Voorsterweg bij het zweefvliegveld (2007)

NLL-bestuur uit veiligheidsoverwegingen niet dat soort bebouwing op dat stuk NLL-terrein kan plannen en dat bovendien regelmatig het NLL-terrein overvlogen zal worden, wat als ongewenst voor het NLL wordt beschouwd.

Met brief LT/12533 van 10 mei 1961 deelt de RLD mee “dat de huidige situatie op dit moment niet bezwaarlijk is te achten voor een veilig gebruik van het bedoelde zweefvliegeterrein”. Mocht evenwel het tijdelijke karakter van de vergunning omgezet worden in een permanente, dan kan het NLL zijn bezwaren opperen. Fijntjes wordt opgemerkt dat “het onderhavige terrein voor het N.L.L. van belang zou kunnen zijn”. [Dit slaat op de wens die het NLL steeds naar voren had gebracht, om in de nabijheid van de nieuwe vestiging een landingsbaan voor kleine vliegtuigen te hebben.]

Uit de ons ter beschikking staande correspondentie blijkt dat in 1970 nog steeds op jaarlijkse tijdelijke vergunningen door zweefvliegclub NOP wordt geopereerd. De correspondentie over dit onderwerp wordt vriendelijker en meegaander van toon. Misschien als gevolg van het gesprek dat prof. Van der Maas gevoerd heeft met de oprichter en toenmalige voorzitter van zweefvliegclub NOP, de heer Renze Kuiken. Hierover heeft Kees Schmeitink de volgende anekdote:

“In 1960-1961 werden voorbereidingen getroffen voor de aanleg van een zweefvliegveld dichtbij het NLL terrein. Alle betrokken autoriteiten verleenden hun medewerking hieraan, maar van de zijde van prof. Van der Maas werd bezwaar aangetekend. Hij wilde voorkomen dat mogelijke geluidstrillingen de uit te voeren zeer nauwkeurige metingen binnen het NLL zouden beïnvloeden. Dit standpunt blokkeerde de aanleg van het vliegveld volkomen.

De toenmalige voorzitter en oprichter van de zweefvliegclub Renze Kuiken vond het daarom nodig om eens een bezoek te brengen aan “de professor”. Tijdens het gesprek bleek echter dat prof. Van der Maas niet van zijn ingenomen standpunt was af te brengen, waarop Renze Kuiken besloot het gesprek een andere wending te geven. Hij vroeg aan de hooggeleerde of hij familie was van de “Van der Mazen” die in de Tweede Wereldoorlog ondergedoken waren op de boerderij van de Kuikens in Friesland. Dat bleek het geval te zijn en er werden in ontspannen sfeer gegevens uitgewisseld van de betrokken personen.

Terugkomend op het probleem van het vliegveld leek het Van der Maas redelijk dat er een vliegveld werd gesticht in de buurt van het NLL, als het maar een zweefvliegveld werd waarbij het motorvliegen tot het uiterste werd beperkt.

In goede harmonie namen de heren afscheid van elkaar.

Het zweefvliegveld is nog steeds de basis van een gezonde zweefvliegclub.”

Dat de bedenkingen van prof. Van der Maas niet helemaal zonder grond waren bleek toen in de zestiger jaren een keer op een zondag, na een botsing tussen twee zweefvliegtuigen, er één op het NLR-terrein terecht kwam en wel precies in de roterende proefstand... De vlieger was enkele weken in coma, maar overleefde gelukkig wel. De schade aan de proefstand, die na de stopzetting van de Kolibrie-ontwikkeling nauwelijks nog gebruikt werd, viel mee.

Geudekerzand

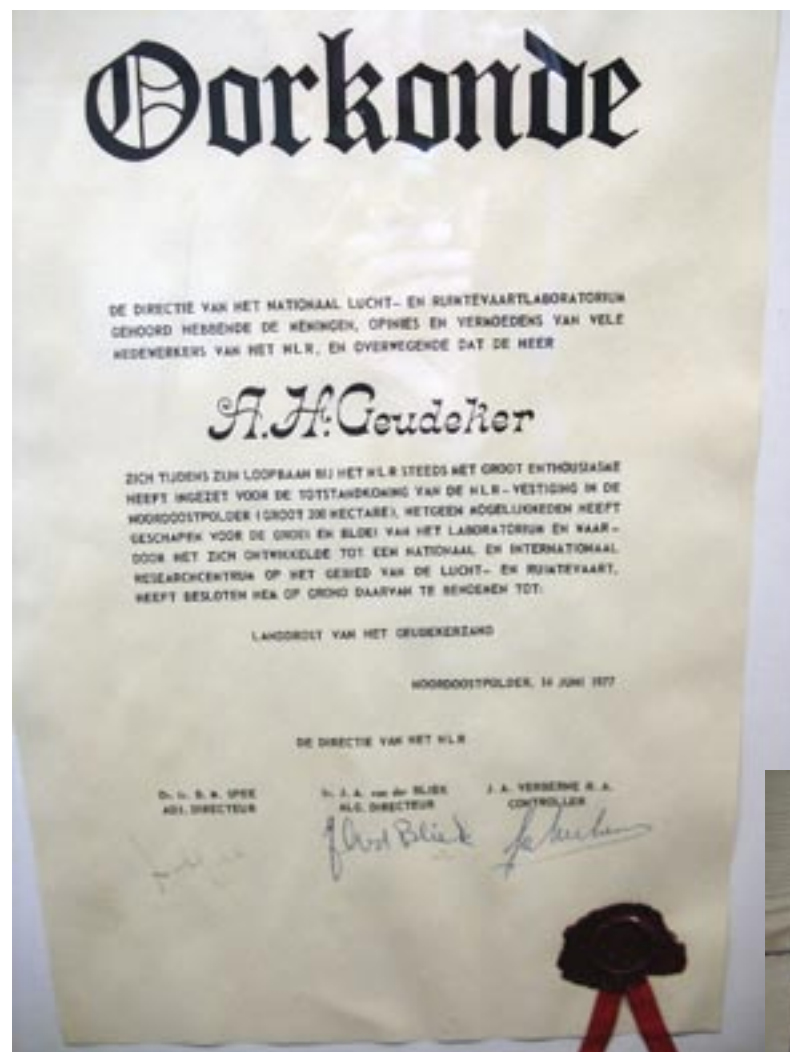
Bij één van de besprekingen tussen de Directie van de Wieringermeer (Noordoostpolderwerken) en medewerkers van de Stichting NLL was vanuit de Directie gevraagd of het NLL bereid zou zijn tijdelijk overtollig zand op zijn nieuwe terrein in depot te nemen. Het laboratorium zou daar dan eventueel voor eigen (bouw-)behoefte gratis uit kunnen putten. Daartegen bleek geen bezwaar te bestaan – het nieuwe terrein was groot genoeg en een besparing op toekomstige bouwkosten was nooit weg. Zodoende kwam er, waarschijnlijk in 1959, een flink zanddepot op kavel S 33 (zie de luchtfoto op pagina 5 in Nieuwsbrief 23).

Het afscheid werd hiermee een vrolijke aangelegenheid. De nieuwe Landdrost heeft voorzover bekend sindsdien slechts éénmaal als zodanig van zich laten horen, namelijk toen hij op 2 januari 1978 op briefpapier van het

DROSTAMBT “HET GEUDEKERZAND”

(een goudmijntje / basis voor nationale hoop)

zich tot de NLR-gemeenschap richtte in een nieuwjaarsboodschap die de wens tot een in alle opzichten goed nieuwjaar voor allen inhield.



Dat is niet eerlijk!

De polder-overheid streefde naar een situatie waarbij de NOP op economisch gebied min of meer autonoom zou worden. Tegenover prof. Van der Maas, die in april 1957 met zijn medewerkers Klapwijk en Geudeker op kennismaakingsbezoek kwam, beklagde de burgemeester van Vollenhove mr. R.W. baron van Boetzelaer zich daarover: “De middenstand van Vollenhove heeft geen voordeel meer van de polder. Vroom & Dreesmann te Zwolle kreeg bijvoorbeeld een proces-verbaal bij een aflevering in Emmeloord! Bovendien geldt de gehele polder nog als “eigen weg”, waardoor geen wegenbelasting verschuldigd is!” De druiven waren kennelijk zuur voor Calimero...



De heer Geudeker, die vanuit het Bestuursbureau in Delft de contacten onderhield over de Noordoostpolder, werd bij zijn afscheid in 1977 begiftigd met de hiernaast afgebeelde eremedaille en met de bovenvermelde oorkonde.

Aangeboden: Een laboratoriumvliegtuig (deel 8)

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 achtste artikel over dit onderwerp beschrijft de gebeurtenissen in 1950 en 1951. Het vliegtuig is in 1950 onderhevig aan talloze modificaties, terwijl naarstig wordt gezocht naar stallingsmogelijkheden op Schiphol i.p.v. op Soesterberg. Het NLL-bestuur komt met een uitvoerige nota over de Siebel die vooral ingaat op het financieren van de kosten.

Modificaties en stallingsperikelen

In 1950 worden een aantal modificaties aan de Siebel uitgevoerd. Door het inbouwen van trimvlakhoekmeters in het hoogteroer moet een gedeelte van de linnen bekleding van het hoogteroer worden vervangen door afschroefbare duralplaat. Er worden een radio-kompas en een Instrument Landing System instrument ingebouwd, en er komt een groot instrumentenbord. Verder komt er een gewijzigd motorbrandblussysteem. Op 8 mei 1950 ontvangt het NLL daarvoor de goedkeuring van de Rijksluchtvaartdienst (de heer N. Schipper, hoofd van het bureau Luchtwaardigheid). Alleen over de modificatie van het hoogteroer moeten nog wat vragen worden beantwoord. Uiteindelijk gaat de RLD op 15 februari 1951 met die wijzigingen akkoord.

NLL rapport V.1517 Aanwijzingen en voorschriften voor het gebruik van het vliegtuig PH-NLL, type Siebel 204D-1 Uitgave Maart 1950, opgesteld door I. de Boer, wordt in juli 1950 met RLD-goedkeuring retour ontvangen.

Op 14 augustus 1950 spreken de heren Van Oosterom en De Boer van het NLL met de heer Hofstra (haven-dienst Schiphol) over de mogelijkheid de Siebel te stallen in een hangar te Schiphol. De hangarruimte in hangar 5 ("Wright hangar") zou echter moeten worden gedeeld met de KLM. Stalling zou fl. 12,- per dag gaan kosten, en iedere landing fl. 3,-. Eind 1950 is er echter nog steeds geen zicht op stallingsmogelijkheden in hangar 5. Er zal een regeling met Fokker worden getroffen voor stalling in de Fokker hangar. Tot 1950 werd tijdens de vliegproeven met de Siebel gevlogen door Kapt. J. Jonker van de Koninklijke Luchtmacht. Door zijn beperkte beschikbaarheid



wordt gevraagd aan de heer J.K. Hoekstra om zich als vlieger weer beschikbaar te stellen, die daarin toestemt.

Na alle modificaties maakt de Siebel pas op 27 februari 1951 zijn eerste proefvlucht, met aan boord de heer Zirschky van de RLD.

Nota over het Siebel-vliegtuig

Voor de eerste maal in dit dossier duikt een stuk op over de financiering van de kosten van de Siebel. De NLL-directie legt deze kwestie in maart 1951 voor aan de voorzitter van het NLL-bestuur, prof. Van der Maas. In die brief wordt voor de eerste maal gesproken over de mogelijkheid het vliegtuig aan te kopen; geraamd wordt een bedrag van fl. 50.000,-.

In mei 1951 arriveert daarop het antwoord bij het NLL in de vorm van een uitvoerige nota over het Siebel-vliegtuig, afkomstig van de secretaris van het NLL-bestuur, de heer G.C. Klapwijk.

Daarin wordt duidelijk gemaakt doel en nut van het Siebelvliegtuig (begin citaat):

Het hebben van een laboratoriumvliegtuig is nodig om:

- a. de correlatie tussen model- en ware-grootte-metingen te onderzoeken
- b. nieuwe meet- en berekeningsmethoden voor vliegeigenschappen en prestaties te toetsen op hun betrouwbaarheid en nauwkeurigheid
- c. nieuw ontwikkelde instrumenten gedurende de vlucht te beproeven (ontdekken van kinderziekten)

De onder b. en c. genoemde proeven moeten, indien geen laboratoriumvliegtuig aanwezig is, in de te onderzoeken vliegtuigen plaats vinden. Dit betekent, dat die vliegtuigen veel langer ter beschikking moeten staan voor het doen van de proeven, dat die proeven grote stagnatie kunnen ondervinden indien kinderziekten worden ontdekt en dat die proeven als regel minder nauwkeurige uitkomsten zullen opleveren dan het geval is als de apparatuur en de meetmethoden reeds zijn gecontroleerd bij vluchten met het laboratoriumvliegtuig. (einde citaat)

Rapport V.1517

Aanwijzingen en voorschriften voor het gebruik van het vliegtuig PH-NLL, type Siebel 204D-1, uitgave Maart 1950, door I. de Boer

Dit rapport bevat gedetailleerde instructies voor de werktuigkundige en voor de vliegers. Zo zijn er 47 acties voor aanvang van een vliegtag eindigend met het warm- en proefdraaien van de motoren. Het starten van de motoren vergt 31 acties, maar het afzetten daarvan slechts 7.

Het proefdraaien geschiedt door de werktuigkundige aan het begin van iedere vliegtag, en moeten 14 controles per motor plaatsvinden.

Voor de vlieger resteert dan nog een wat kortere lijst met acties (tegenwoordig checklist genoemd).

Opmerkelijk is de waarschuwing dat bij langdurige kruisvlucht ieder half uur even vol gas moet worden gegeven om te voorkomen dat de verschillende automaten van de motoren zouden kunnen blijven hangen.

De nota laat zien wat de kosten zijn geweest (incl. loonkosten) gedurende 1948, 1949 en 1950, resp. fl. 74.000,-, fl. 98.200,- en fl. 81.200,-. De opbrengsten uit verhuur bedroegen in die periode resp. fl. 2000,-, fl. 8000,- en fl. 1800,-.

In de nota wordt voorgesteld voortaan rekening te houden met een jaarlijkse kostenpost van fl. 100.000,-. In de begroting moet die post worden gesplitst in twee delen: een deel dat betrekking heeft op de kosten van reparatie, onderhoud en beheer, en een post die daadwerkelijk betrekking heeft op de ontwikkeling van apparatuur (verbeteren van het vliegtuig en de inrichting ervan als laboratoriumvliegtuig). Voorgesteld wordt

het uurtarief te handhaven op fl. 200,- per vlieguur. Tenslotte wordt in de nota voorgesteld het vliegtuig aan te kopen, zodat het definitief ter beschikking komt van het NLL en men er vrij over kan beschikken, waarbij ook meer vrijheid bestaat voor de keuze van stalling op Schiphol.

Gebruik Siebel als foto-vliegtuig

Medio 1951 ontvangt het NLL een verzoek van de KLM Foto-afdeling of de Siebel voor hen zou kunnen worden gebruikt als fotovliegtuig. Hoewel het technisch haalbaar is en commercieel interessant, wordt dit verzoek door het NLL afgewezen, vooral om organisatorische redenen.

Boekbespreking

Titel: Fokker D.23

Auteur: Willem Vredeling

Uitgever Geromy BV te Maarssen

ISBN-nr: 978-90-78573-01-5

Thans, precies 70 jaar geleden, begon Fokker met het ontwerp van de D.23 jager. Er zou volgens de schrijver weliswaar veel over dit vliegtuig zijn geschreven, maar weinig inhoudelijks. Dit boek beoogt vooral op de diepere achtergronden van de D.23 in te gaan, rekening houdend met de nog maar schaars aanwezige informatie van Fokker. De schrijver was als ex-Fokker medewerker en oud-collega van ir. Marius Beeling, hoofdconstructeur, al goed op de hoogte en gedocumenteerd over de D.23. Met de nodige informatie uit privé-collecties en o.a. uit het archief van het NLR-museum (enkele rapporten) was er voldoende stof voor het uitbrengen van een interessant boek over de D.23. De gehele levensloop van de D.23 wordt beschreven, van ontwerp, windtunnelmetingen, prototype, proefvluchten tot aan het abrupte einde door het Duitse bombardement op de Fokkerfabriek. Ook de kosten voor ontwerp en productie van de D.23 ontbreken niet.

Ingegaan wordt o.a. op de windtunnelmetingen aan een 1:10 windtunnelmodel van de D.23 in de windtunnel van het NLL, toen nog de Eiffel tunnel. Die metingen hadden vooral ten doel de eigenschappen te beoordelen van de twee schroeven (duw-schroef en trekschroef). Naast de vermelding van details die zelden in andere boeken zijn



vermeld over Fokker-vliegtuigen uit die periode, wordt de tekst afgewisseld met een rijke keur aan foto's, tekeningen en afdrucken van Fokker-documenten. Op vele foto's staan personen afgebeeld met vermelding van de namen. Daarmee is het een zeer leeswaardig boek geworden dat ook voor luchtvaarthistorici bepaald kan worden aanbevolen. Speciaal genoemd moet worden de originele vorm en formaat van het boek, waardoor de veelal in 'liggend' formaat beschikbare foto's goed tot hun recht komen.

Afdeling Juridische zaken van NLR als eerste op bezoek bij museum

De heer Hidzer Gorter, hoofd van de Afdeling Juridische zaken van het NLR, heeft met zijn afdeling een officieel bezoek gebracht aan het museum, op 29 november 2007. Het gezelschap werd ontvangen door Kees Bakker en DirkJan Rozema in de ruimte, die voorheen als zaal 3 bekend stond. In deze ruimte is onder meer een collectie windtunnelmodellen opgesteld. Maar de zaal is ook ingericht als presentatieruimte voor bezoekers. DirkJan Rozema hield een presentatie over onder meer doel en organisatie van de museumstichting. Vervolgens werd door Kees Bakker ingegaan op de stand van zaken bij de realisatie van de museumruimte en de daarbij te gebruiken aanpak. Daarna werd de museumruimte zelf bezocht met toelichting van hetgeen op de panelen en in de vitrines is te zien en van de plannen met betrekking tot de verdere inrichting. Het bestuur wil meer van dit bezoeken regelen, omdat de huidige werkers bij het NLR als één van de belangrijke doelgroepen van het museum worden beschouwd.



V.l.n.r.: Hidzer Gorter, Kees Bakker, Maarten van Langen

Verdere voortgang van de inrichting van het museum

In deze rubriek houden we u op de hoogte van de verrichte werkzaamheden bij de inrichting van het museum. Bij de vorige aflevering konden we meedelen dat de opstelling van het gedeelte dat voor aërodynamica bestemd is, bijna gereed was. Wel dat is nu dus helemaal het geval.

Naast de trap naar dit gedeelte verrijst aan de ene kant een enorm zwaar windtunnelmodel van de Fokker S.14 met zijn laten, dat nog wel opgeknapt moet worden. Aan de andere kant van de trap wordt een deel van de schroef van de HST nagebootst met daarin opgenomen een echte schoep van deze windtunnel.

Bovendien zijn de kisten met windtunnelmaterialen, die tijdelijk opgeslagen lagen in een deel van de museumruimte, inmiddels geïnventariseerd en de zaken die we voor de expositie willen behouden, zijn elders opgeslagen. De plaats die hiermee is vrijgekomen is benut voor het plaatsen van een drietal vitrines die nog uit de oude museumruimte kwamen.

Alle panelen zijn nu geschilderd. Zoals al eerder gemeld zijn ook bijna alle panelen opgesteld. Er rest aan de kant van de brandtrap nog een losstaande cluster van acht panelen en drie panelen tegen de wand, die nog geplaatst moeten worden. Deze panelen met een tweetal vitrines en enige bordessen zijn bestemd om de expositie over ruimtevaart en niet-luchtvaart onder te brengen. Het plaatsen van de panelen wacht nog even op de opstelling waarin alle windtunnelmodellen van raketten worden ondergebracht. Het idee voor deze opstelling komt van Herman de Jong en met de aanmaak ervan is een begin gemaakt.

Ook een niet direct zichtbare klus is geklaard: het opknappen van de voormalige keuken. In deze ruimte zal in de ene helft koffie, thee en frisdrank opgeslagen en klaargemaakt kunnen worden. In de Van der Blik-foyer komt een koffieautomaat te staan, zodat ook als er geen vrijwilligers zijn, de bezoekers niet hoeven uit te drogen. De wanden van de andere helft van de voormalige keuken zijn bekleed met de-

zelfde houten afwerking als in de foyer is gebruikt en daar komt het bureau van Jaap de Jong. Jaap is degene die al onze bezittingen in een database bijhoudt, gezien zijn ervaring bij het NLR is hem dat wel toevertrouwd.

We zijn nu in het stadium gekomen dat de voortgang van de werkzaamheden niet zo erg zichtbaar is. Iedereen die de bouw van een huis volgt, zal dit stadium herkennen. Bij het begin van de bouw zie je het huis met de dag groeien, totdat het wind- en waterdicht is. Daarna komt de afwerking aan de binnenkant, maar na het pannenvier lijkt de vaart er uit! In werkelijkheid wordt er echter ook dan heel wat werk verzet.

Wij zijn met de inrichting van ons museum ook in dit stadium gekomen. Er moet beslist worden wat er in de vitrines, op de panelen en op de bordessen komt, de stoffering van het huis zagezegd. Zoals al eerder gemeld hebben we voor dat werk een aantal adviseurs (de "binnenhuisarchitecten") aangetrokken, waarmee door het bestuur regelmatig overleg wordt gevoerd. Buitenstaanders hebben geen idee met welk lastig werk wij deze adviseurs hebben opgezadeld, ook de adviseurs en wij hebben dat in het begin maar ten dele beseft. Met zijn allen moeten we proberen de meest significante zaken op een gestructureerde manier voor het voetlicht te brengen en dan zodanig dat de gehele expositie op één leest geschoeid is en er één lijn in zit. Denk je eens in een huis inrichten met een stuk of tien binnenhuisarchitecten en dan zodanig dat de inrichting toch één geheel wordt! Dat zal nog heel wat overleg kosten.

Als we dit schrijven komt de decembermaand eraan, ook dan zullen, net als in de vakantieperiode, de werkzaamheden enigszins vertragen, maar we gaan stug door en we houden u op de hoogte!

Luchtdoop in 1934

Mevrouw Ans de Boer, die in november 2007 overleed, liet ons museum een mapje na met daarin een foto en een vliegbewijs van haar luchtdoop op 3 april 1934 met het KLM-vliegtuig PH-AED (de Duif), een Fokker F.8. Mevrouw De Boer (toen nog Ans Stufkens) werkte van 1947 tot 1951 als secretaresse bij het NLL.

Zij won deze vlucht als een van de "tien A.V.R.O.-luistervinkjes" met een luisterwedstrijd "Bob en Ben op stap met de KLM", die op 28 december 1933 werd uitgezonden door die omroepvereniging.

In de map waren ook de artikelen aanwezig uit de radiobodes waarin melding was gemaakt van de prijswinnaars en van de vlucht met de F.8.



Aanwinsten

In de afgelopen periode ontving de Stichting de volgende attributen:

Een aantal oude jaargangen van de tijdschriften *Aeroplane*, *Flight*, *Friendship Bulletin* afkomstig van het KLM-archief, door tussenkomst van de KLM-archivaris

Vrijwel alle RSL-rapporten op microfiches, met een microfiche reader afkomstig van het NLR (Informatiecentrum)

Gedeelte van de documenten uit het oude NLR-directie-archief afkomstig van het NLR, door tussenkomst van de directie-secretaris

Oude jaargangen van het blad "Het vliegveld", "Avia", "De Ingenieur", "Aircraft Engineering" afkomstig van het NLR (Informatiecentrum)

Foto's en vliegbewijs eerste vlucht op 3 april 1934 van Ans Stufkens afkomstig uit de nalatenschap van Ans de Boer-Stufkens

Boek getiteld *Fokker D.23*, opgesteld door Willem Vredeling afkomstig van de uitgever, door tussenkomst van de schrijver (zie boekbespreking elders in dit nummer)



In memoriam

Op 15 oktober 2007 overleed mevr. A. de Boer-Stufkens,
op 2 november 2007 overleed de heer I. de Boer,
beiden waren jaardonateur van onze stichting

Uw donatie over 2008

Het bestuur heeft onlangs besloten om, gegeven de oplopende kosten van de stichting, de hoogte van de minimale donatiebedragen aan te passen. Vanaf 2008 bedraagt de minimale jaardonatie Euro 12,50 en de minimale donatie voor het leven Euro 125,-

De stichting kent thans ruim 200 donateurs, waarvan ca. 70 donateurs voor het leven. Met hun financiële steun is de stichting in staat een goede balans te vinden tussen inkomsten en uitgaven. Het zal duidelijk zijn dat met het groeien van de omvang van het museum ook de kosten groeien.

Voor de vutters en gepensioneerden onder u: overweegt u eens een donateurschap voor het leven. Dan bent u in een keer financieel klaar met de stichting.

Voor de NLR-ers onder u: het is mogelijk uw donatie in de maand februari met uw salaris te laten verrekenen door de loonadministratie. Als u dat wilt dient u zich daartoe bereid te stellen door middel van een email aan museum@nlr.nl, met vermelding van het jaarlijkse bedrag dat u d.m.v. incasso van uw salaris wilt laten verrekenen.

Hierbij nodigt het bestuur u uit om uw donatie voor 2008 over te maken op bankrekeningnummer 57.88.27.204. Wij danken u op voorhand voor uw bijdragen.

Het bestuur

De bestuursleden en vrijwilligers van de Stichting Historisch Museum NLR wensen al onze donateurs gezellige feestdagen en een gezond en voorspoedig 2008.

Stichting Historisch Museum NLR
Postbus 90502
1006 BM Amsterdam

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