



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

Voor slechts € 12,50 bent u donateur tot 1 januari 2010. 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.

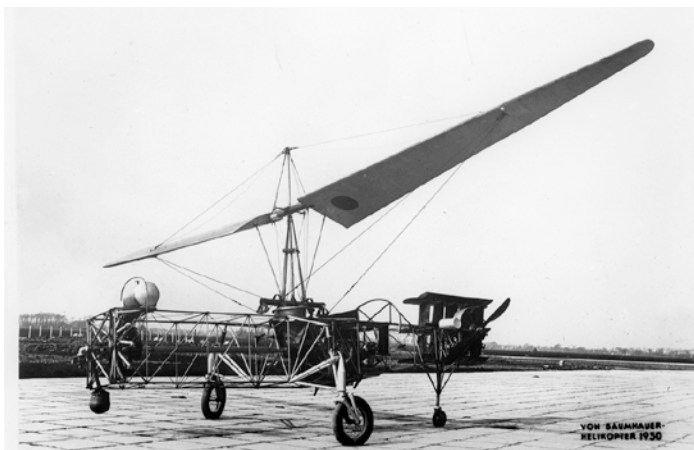
Van de voorzitter

In 2008 heeft het bestuur het idee opgevat om een capaciteitsplan voor het museum te maken. Het gaat er hierbij niet om hoeveel ruimte er in het museum beschikbaar is en hoe die ruimte moet worden ingedeeld. Het betreft de vraag welke doelstellingen behaald kunnen worden afhankelijk van de beschikbaarheid van vrijwilligers, inclusief bestuursleden. De opdracht van de museumstichting is om historisch interessante zaken met betrekking tot het NLR te bewaren en voor geïnteresseerden toegankelijk te maken. Uit het jaarverslag over 2008 kan de conclusie worden getrokken dat er veel tot stand is gebracht als resultaat van de samenwerking tussen bestuur en vrijwilligers. Graag zouden we in de toekomst de lat zo hoog willen blijven leggen.

Wat betreft het kunnen beschikken over menskracht om de doelstellingen te behalen is er een verschil tussen de museumstichting en een bedrijf. Daar is meestal een organisatiestructuur met formatieplaatsen. De afdeling personeel moet er voor zorgen dat er voldoende gekwalificeerde mensen zijn. Vertrekt iemand dan ontstaat een vacature die moet worden ingevuld.

De museumstichting is tot op zekere hoogte ook een bedrijf te noemen met klanten, zoals de donateurs en de (oud-) medewerkers van het NLR. Er zijn op dit moment ongeveer 30 vrijwilligers werkzaam. Zij hebben op vrijwillige basis hun diensten aangeboden aan het museum, maar zijn daarbij volledig baas over hun eigen tijd, er is geen arbeidsovereenkomst. Ze zijn desondanks zeer toegewijd aan hun taak. De gemiddelde leeftijd is hoger dan vijf en zestig jaar. Gezamenlijk vertegenwoordigen zij een breed scala aan ervaring en vaardigheden. Als een vrijwilliger, om welke reden dan ook, ophoudt bij het museum te werken ontstaat er een gat. Er is geen afdeling personeel, die een opvolger of vervanger gaat zoeken. Er worden geen advertenties geplaatst. Was de vertrekkende vrijwilliger de enige specialist in een gebied dan ontstaat een echt probleem.

In het bovengenoemde capaciteitsplan voor 2009 zijn acht hoofdgebieden vastgesteld. De bijbehorende taken zijn per gebied tot twee niveaus daaronder uitgewerkt. Voor elke vrijwilliger, dus ook de bestuursleden, is het aantal uren geschat dat benodigd is om de voor 2009 gemaakte plannen te kunnen realiseren.



Zeventig jaar geleden, om precies te zijn op 18 maart 1939, verongelukte ir. A.G. von Baumhauer tijdens een proefvlucht met een Boeing Stratoliner in Amerika. (foto rechts)
Op 9 november 1967 werd op Schiphol de plaquette onthuld die is gemaakt als een postume hulde aan Von Baumhauer. (foto rechtsboven)
Ir. Von Baumhauer was onderdirecteur van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart, en vanaf 1937 ambtenaar bij de Rijksluchtvaartdienst. Hij was de ontwerper van de helikopter die in 1928 werd beproefd. (foto boven)



Opgeteld komen we uit op meer dan 4000 uur. Binnen het bestuur zal eerst een analyse van de resultaten worden gemaakt, voordat deze met de vrijwilligers wordt besproken. Het capaciteitsplan zal worden doorgetrokken naar de komende jaren.

Ondertussen blijven we zoeken naar nieuwe bestuursleden uit de categorie werkenden bij het NLR. Dat is tot op dit moment nog niet gelukt. Daarom moeten onorthodoxe oplossingen niet uit de weg worden gegaan. Persoonlijk zou ik het toejuichen, wanneer we uit de categorie jonge NLR medewerkers één of twee enthousiaste mensen zouden kunnen vinden, die eerst met ons meelopen om kennis te maken met het museum om vervolgens een bestuursfunctie te bekleden. Dit plan kan alleen slagen als het wordt gesteund door de directie.

De slogan van het NLR bij de viering in 2009 van het 90-jarig bestaan is: "Roots to the future". Er wordt door de museumstichting gesproken met de NLR directie over het maken van een publicatie over deze negentig jaar. Er wordt waarde gehecht aan het kunnen laten zien van de historie van het laboratorium. Het museum wordt gelukkig meer en meer zichtbaar als een faciliteit van het NLR met als opdracht te waken over het in goede conditie en zichtbaar houden van de historische fundamenteen, waarop het huidige NLR is gebouwd en in de toekomst zal voortbouwen

Het bestuur en de vrijwilligers van de museumstichting feliciteren de directie en de medewerkers van het NLR met de negentigste verjaardag van het laboratorium en wensen hen veel voorspoed op weg naar de toekomst.

K. Bakker

Uitnodiging voor het bijwonen van de volgende donateursbijeenkomst, met als onderwerp:

Het NLR-museum, wat komt er zo al bij kijken?

Na afloop van de voordrachten kunt u het verder opgebouwde museum bezichtigen. Naast de panelen met algemene informatie en die van Aërodynamica, zijn nu ook de panelen van de gebieden Vliegtuigen, Constructies en Materialen, Ruimtevaart en Niet-Luchtvaart gereed.

Op zaterdag 4 april 2009 van 14.00 – 17.00 uur in het Auditorium van het NLR in Amsterdam presenteert het bestuur aan zijn donateurs en overige belangstellenden het volgende programma:

13.30 uur	zaal open
14.00 uur	welkom door Kees Bakker, voorzitter
14.15 uur	wat is en doet de museumstichting, door K. Bakker
14.45 uur	opbouw van het museum, door J. te Boekhorst
15.15 uur	verzamelen en publiceren van informatie, door D.J. Rozema
15.45 uur	pauze
16.00 uur	bezoek museum
17.00 uur	einde

Wilt u de bijgaande antwoordkaart invullen en uiterlijk 31 maart retourneren? In plaats daarvan kunt zich desgewenst uiterlijk 31 maart aanmelden per email bij museum@nlr.nl onder vermelding van naam, adres (ook van de introducees).

Tot zaterdag 4 april bij het NLR!



vondst tussen de ingescande glasplaatnegatieven

Belastingsproeven op de Fokker G-1

Vrijwilligers bezoeken het Spoorwegmuseum in Utrecht

Het is traditie geworden dat bestuur en vrijwilligers één keer per jaar samen iets anders doen dan zich bezig houden met het eigen museum. Op 14 januari werd een bezoek gebracht aan het Spoorwegmuseum in Utrecht.

Om ongeveer 11.00 uur verzamelden zich ongeveer 20 vrijwilligers bij de ingang van het museum. Dit is ondergebracht op het terrein van het voormalige station Maliebaan op loopafstand van het Centraal Station Utrecht. Sommigen maakten gebruik van de mogelijkheid om het museum helemaal per trein te bereiken. Eén keer per uur rijdt een speciale trein van Utrecht Centraal naar het museum. Hij doet daar net zo lang over als de wandeling duurt, omdat hij om praktische redenen eerst helemaal naar het station Driebergen-Zeist rijdt. Daar wordt van spoor veranderd om rechtstreeks het Spoorwegmuseum te kunnen bereiken, dus eigenlijk een bijzondere wisseltruc.



Na koffie met appelgebak begon het echte bezoek. Het geheel overdekte museum kent vier thema's, die werelden worden genoemd. Wereld 1 bereik je met behulp van een bijzondere lift, waarin de tijd snel terugloopt tot rond 1840. Je stapt plotseling rond tussen huisjes van een Engels mijnorpje. Het is bijzonder "echt" en prachtig gemaakt met werkplaatsen, een pub en een werkende stoommachine. Via een koptelefoon wordt onderweg uitleg gegeven. Dat zou voor ons museum ook een prima oplossing zijn. In Wereld 2 wordt in een theateruitvoering een reis gemaakt met de Oriënt Express naar het Verre Oosten. In Wereld 3 maak je kennis met het leven in het stoomtijdperk, de mensen en de indrukwekkende locomotieven. Dit gebeurt met behulp van een rit in een wagentje. Tenslotte gaat het in Wereld



4 om het opgestelde treinmaterieel, waarvan sommige locomotieven al 170 jaar oud zijn. De modellenverzameling is indrukwekkend. De technische uitleg van Gerard van Welij, die zich ontpopte als een grote treinkenner, maakte de rondgang des te boeiender.

Om 13.00 uur werd de lunch gebruikt, zittend te midden van de reusachtige stoomlocomotieven. Een ieder had inmiddels plannen gemaakt voor een bezoek aan de werelden in het museum, die hij nog niet had gezien. Maar,op dat moment ging het licht uit, op de noodverlichting na. Er bleek een elektriciteitsstoring te zijn in een deel van Utrecht. Alhoewel het



museum overdekt is, was er toch voldoende daglicht om bijvoorbeeld Wereld 4 nog te kunnen bekijken. Maar de andere werelden konden, tot teleurstelling van de bezoekers, niet meer worden bezocht. Om ongeveer 14.30 uur werd omgeroepen, dat ook de noodverlichting zou stoppen en moest iedereen het

museum verlaten. Dat betekende het voortijdige einde van het bezoek aan het Spoorwegmuseum. Maar ook dat dit verslag wat korter is dan wanneer de lampen zouden zijn blijven branden. Misschien nog eens een idee om een andere keer te gaan kijken om de gemiste werelden te zien. Ondanks het te vroege vertrek was het een interes-

sante dag, goed voor de saamhorigheid. De wandeling terug naar station Utrecht Centraal leidde door het historische stadshart van Utrecht met de vele bekende plaatsen en plekje, die Utrecht maken tot wat het is. We kunnen terugzien op een geslaagde dag.

Voortgang van de inrichting van het museum

De datum waarop we het museum in een min of meer complete vorm gereed willen hebben, nadert met rasse schreden, terwijl er nog zoveel te doen is. Het lijkt wel alsof de tijd sneller gaat, naarmate deze datum dichterbij komt. Bij stukje en beetje komen de teksten voor de tekstborden op de panelen in hun definitieve vorm, zodat deze geproduceerd kunnen worden. Ook de keuze voor de foto's komt enigszins op gang.

In de afgelopen tijd zijn er een paar panelen van de discipline niet-luchtvaart gereedgekomen. De panelen van ruimtevaart en niet-luchtvaart zullen binnenkort van spotjes worden voorzien, waarmee de verlichting in het museum gereed is.

Voor alle panelen zijn nu de kopborden klaar en op de panelen bevestigd, zodat in grote lijnen al te zien is aan welke onderwerpen in het museum aandacht zal worden besteed. Verder zijn de voorwerpen in de vitrines van het aërodynamica-gedeelte wat fraaier ingericht door de daar geëxposeerde voorwerpen op verschillende hoogten te plaatsen.

Het middenconsole op de trap naar dit gedeelte is nu ook gereed, inclusief het erin geplaatste touch screen. Om de gegevens die in de toekomst op dit scherm opgeroepen kunnen worden te verzamelen en in de juiste vorm te brengen, vergt echter nog wel een forse inspanning.

Verder is de tijd van de "bouwers" van het museum gevuld met een groot aantal kleinere klussen. Zo is de platte vitrine in de foyer verplaatst. Dit was noodzakelijk om een wel heel goede reden. Alweer een lange tijd geleden zijn we op zoek geweest naar de bank die in 1944 bij het 25-jarig bestaan van het NLL door het personeel aan de directie werd geschonken en die jarenlang in de hal van het hoofdgebouw heeft gestaan. In het kader van de "modernisering" van de hal kon deze bank geen goedkeuring meer vinden in de ogen van de moderniseerders. De bank kreeg een plaats in de biljartruimte, onder in de kelder van het LST-gebouw. Maar ook daar bleek hij na verloop van tijd niet welkom meer. Toen wij dan ook informatie inwonnen over de verblijfplaats van de bank, leek het erop dat deze niet aan de sloop was ontkomen. Eigenlijk is het een wonder dat de houten bank niet al in de hongerwinter van 1944 in een kachel ten onder is gegaan, maar dit terzijde. Echter eind 2008 kregen we een seintje van Gerrit Dekker dat de bank, zij het in twee stukken, nog steeds aanwezig was. We hebben ons dus gehaast dit historische stuk in de foyer te plaatsen, waarbij de reeds genoemde platte vitrine het veld moest ruimen en op een andere plaats terecht is gekomen. Wel zal aan de bank enige restauratiewerkzaamheden noodzakelijk zijn. Zo zijn we toch weer een historisch voorwerp rijker geworden.

Het beeldscherm dat eind 2008 is aangeschaft voor vertonen in de foyer van films voor kleine groepen, heeft zijn definitieve plaats gekregen. Het is gemonteerd op een verrijdbaar onderstel, zodat het als het niet in gebruik is, weggereden kan worden naar een afgesloten ruimte. Onder het scherm is een afsluitbaar kastje gemaakt, waarin de DVD-speler en een laptop geplaatst kunnen worden. Met het geheel is naar volle tevredenheid proefgedraaid.

Op het ogenblik dat ik dit stukje schrijf, zijn de adviseurs voor de verschillende disciplines druk aan het werk om de laatste teksten vorm te geven en om de foto's voor de panelen uit te zoeken. Met name dit laatste is een fors karwei. Niet omdat er te weinig foto's zijn, eerder het tegendeel. Het probleem is echter dat bijna elke oude foto is af te drukken, alleen moet je wel het negatief nummer weten! Een andere ingang op het fotoarchief is er helaas (nog) niet. In de toekomst hopen we daar verandering in te brengen, omdat een aantal vrijwilligers bezig is om foto's te digitaliseren en te identificeren, zodat het dan eenvoudiger zoeken is naar een bepaalde foto. Maar zover zijn we helaas nog niet en betreft ook een andere activiteit dan de opbouw van het museum.

In februari van dit jaar is ook een begin gemaakt om de windtunnelmodellen van het NIVR te identificeren die we in onze collectie op zouden willen nemen. Het betreft hoofdzakelijk modellen van de Fokker F.27, Fokker F.28, Fokker 50 en Fokker 100 in verschillende configuraties. Deze modellen zullen naar alle waarschijnlijkheid een plaats krijgen op de verdieping boven de grote museumruimte, in een van de voormalige vergaderzaaltjes.

Begin april, bij onze volgende donateurmiddag (zie de mededeling elders in deze Nieuwsbrief), kunt u hopelijk met eigen ogen constateren dat er weer een hoop werk is verzet. Voor degenen die niet in de gelegenheid zijn die middag te bezoeken, melden we de voortgang weer in onze volgende Nieuwsbrief.



Het bestuur op de bank

Aangeboden: Een laboratoriumvliegtuig (deel 12)

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

Het twaalfde artikel over dit onderwerp beschrijft de gebeurtenissen in de periode 1958 – 1961.

De Siebel krijgt, na vele omzwervingen, een stallingsruimte in hangar 4 op Schiphol, de voormalige Atoomhal. Tijdens een meetvlucht zou sprake zijn van een “near miss” met een KLM-vliegtuig.

En het NLL-bestuur wordt gewezen op de noodzaak tot vervanging van de Siebel, waarvoor bedragen op de begroting van 1962 en 1963 moeten worden gereserveerd.

Het archief over de Siebel bevat over de periode 1955-1960 veel correspondentie met leveranciers van onderdelen, brandstoffen, verf en instrumenten. Ondertussen stond een tweede laboratoriumvliegtuig op stapel, de Fokker S-14.

Enkele details tussen de vele briefwisselingen vallen op. Zo informeert Prof. Van Oosterom in 1958 bij Avirolanda naar de prijs van een Fouga Magister die wordt aangeboden voor fl. 550.000,- en direct leverbaar is, kennelijk een kandidaat als opvolger van de Siebel. Er is voortdurend contact met de Luchthaven Schiphol over de stalling van de Siebel en de daarmee gemoeide kosten. In 1959 werd de zogenaamde Atoomhal op Schiphol, voor die tijd in gebruik als expositiehal, omgebouwd tot een hangar (4) en zou in gebruik worden genomen voor het stallen van kleinere vliegtuigen van de Rijkspolitie en van het NLL. De prijs blijkt per m² een factor 2½ maal hoger te zijn dan de stallingruimte in hangar 5, waar de Siebel al enkele jaren was gestald.

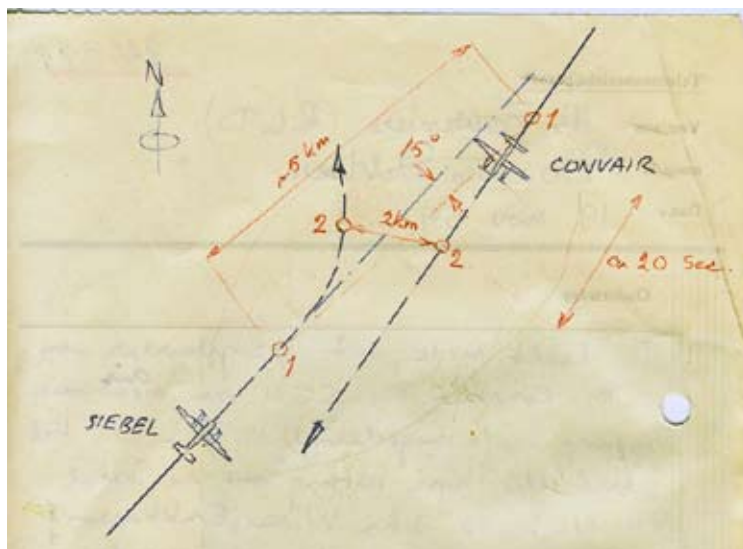
Op 7 november 1959 vindt een incident plaats met de Siebel tijdens een meetvlucht bij Enkhuizen. De heer Fournier van de Rijksluchtvaartdienst deelt op 19 november telefonisch mee aan de vlieger van de Siebel, de heer Douwes Dekker, dat de gezagvoerder van de KLM Convair PH-CGH een “near-miss” rapport heeft ingediend bij de RLD. Het zou gaan om een “bijna botsing” met de Siebel PH-NLL op 3 km ten Westen van Enkhuizen. De KLM-gezagvoerder verklaart bovendien dat de Siebel daarbij een onjuiste uitwijkmanoeuvre gemaakt zou hebben. Fournier nodigt Douwes Dekker uit eveneens een “near-miss” rapport in te dienen. Douwes Dekker antwoordde alle medewerking te willen verlenen, maar gaf aan het incident al bijna

vergeten te zijn. Achterop de notitie waarop Douwes Dekker dit verhaal heeft opgeschreven is zijn reconstructie van het voorval getekend en beschreven (zie fig. 1).

De kwestie wordt op 4 december besproken tijdens een zitting bij de heer Fournier, die lid is van de Raad voor de Luchtvaart, samen met de vliegers van de KLM Convair (gezagvoerder Retief en 2e vlieger Van Heezik) in aanwezigheid van de heer Moeshart (LVB) en Reijers (RLD). Douwes Dekker schrijft hierover een notitie. Daarin meldt hij een verklaring te hebben gegeven van de werkwijze bij meetvluchten met de Siebel. Aan de hand van richtvizier, twee waarnemers in de stuurhut met uitzicht, verklaart hij dat in de Siebel goed wordt uitgekeken. Het goede uitkijken vanuit de Convair betwijfelt hij, aangezien men de Siebel pas op 500 m afstand gezien zou hebben. Anderzijds beweert de co-piloot van de Convair een tweedeker gezien te hebben. Fouten zijn niet aanwijsbaar. Door de RLD wordt betwijfeld of hier wel van een werkelijke “air-miss” sprake is. Gezagvoerder Retief is content met deze bespreking en wenst geen verdere stappen, en wil zich terugtrekken. Fournier zal zich over de zaak beraden, maar verwacht geen verdere actie. De kwestie is hiermee vermoedelijk gesloten. Hetgeen ook blijkt uit het feit dat het Siebel-dossier hierover niets meer bevat.

Op 24 november 1960 heeft de heer I. de Boer (NLL) contact met de heer Zult van de Technische Handelmij. Hollinda N.V., waarbij De Boer vrijblijvend vraagt om enkele algemene gegevens van de Beechcraft Queen Air te mogen ontvangen. Dit in verband met de mogelijke vervanging van de Siebel. Ook de Rijksluchtvaartschool heeft belangstelling voor dit vliegtuig. De Queen Air, die geen drukkabine heeft, is uitgerust met schroefturbines en valt in de prijsklasse van \$ 200.000,-

De volgende dag zendt de NLL-directie een brief aan de voorzitter van het NLL-bestuur, verwijzend naar de bespreking die op 17 november was gehouden



Vermoedelijke reconstructie:

Siebel vliegt rechtuit horizontaal. Maakt run voor ijking alpha-meter. Douwes Dekker spot Convair op ca. 5 km afstand, rechts van richtvizier. Beeld verschuift iets naar rechts. Douwes Dekker besluit tot linker stijgende bocht. BWK Beeke ziet Convair langskomen op ca. 2 à 3 km afstand. Douwes Dekker vervolgt met programma.

Vlieghoogte ca. 6000 ft, zicht > 10km, Siebel op VFR vliegplan, snelheid ca. 120 kts. Actie kalm en soepel uitgevoerd. “Near miss” m.i. zwaar overdreven. KLM verwijt linkerbocht. Rechterbocht m.i. uitgesloten. Rechterbocht is voorgeschreven voor “head-on” approach.

met de voorzitter over de vervanging van de Siebel PH-NLL. De 5 pagina's tellende nota betreffende de vervanging van het Siebel-laboratoriumvliegtuig (d.d. 21 november 1960) is als bijlage bij de brief gevoegd. Enkele opvallende punten uit die nota zijn:

- de PH-NLL is in 1942 bij de Böhmsche-Möhrische Maschinenfabrik in Tsecho-Slowakije gebouwd;
- op 15 november 1960 had de PH-NLL voor het NLL 468 vluchten gemaakt met een totale vliegduur van 667 uren;
- de aluminium delen van het vliegtuig vertonen corrosie en kleine scheurtjes.
- de motoren vertonen ontoelaatbare spelingen;
- de beide resterende Argus-motoren kunnen nog 300 draaiuren mee, wat neerkomt op nog 3 jaar gebruik.

De nota blijkt gedetailleerd terug op het nuttige gebruik van de Siebel en vermeldt:

- ontwikkeling van nieuwe of verbetering van bestaande meetmethoden;
- verificatie van de resultaten van modelonderzoek of berekening;
- beproeving van nieuwe meetapparatuur.

Verder doet het vliegtuig dienst als drager bij:

- metingen van kosmische straling;
- beproeving raketvalscheren;
- beproeving van AT-21 besturing en valscheren;
- beproeving volgradar;
- beproeving flitslamp voor baanbepaling bij nacht;
- onderhoud vliegvaardigheid ingenieurvliegers;
- practicum voor studenten van de VTH.

Beargumenteerd wordt in de nota dat de S-14 Nene geen directe vervanger is van de Siebel, maar wel speciaal bestemd is voor het onderzoek bij hoge snelheden en grote hoogten die voor de Siebel niet bereikbaar zijn. De S-14 heeft maar weinig ruimte voor het meenemen van apparatuur.

De nota besluit met de aanbeveling om de Siebel bij voorkeur in 1962 te vervangen door een nieuw modern vliegtuig van dezelfde klasse. Er dient aandacht te zijn voor de langdurige beschikbaarheid van reserveonderdelen. Er wordt voor gepleit rekening te houden met een investering van fl. 800.000,- voor het vliegtuig en fl. 400.000,- voor de reservedelen, de uitrusting en de inrichting als laboratoriumvliegtuig.

Uit een brief van het NLL aan de voorzitter van het NLL-bestuur van eind januari 1961 blijkt dat het NLL de volgende vliegtuigtypen in beschouwing neemt als mogelijke vervanger van de Siebel: Aero Commander Nr. 680, De Havilland Dove, Beechcraft Super 18, Beechcraft Queen Air. De prijzen variëren tussen fl. 340.000,- en fl. 476.000,-

In een brief van 11 juli 1961 beantwoordt de NLR-directie de vraag van de voorzitter van het NLR-bestuur over de extra exploitatiekosten bij vervanging van de Siebel door het prototype van de F-27. Die kosten blijken voor de Siebel fl. 98.000,- en voor de F-27 fl. 150.000,- per jaar te zijn. Het stallen van een F-27 op Schiphol vormt een extra probleem en een hoge kostenpost.

Twee weken later volgt een aanvullende brief aan de voorzitter van het NLR-bestuur met een raming van de exploitatiekosten van de Beechcraft Queen Air, die uitkomen op fl. 87.000,- per jaar.

Het is de bedoeling in 1962 een bestelling te doen voor de opvolger van de Siebel. Daarover in deel 13 meer.

Herinneringen aan ir. Koning, NLL-directeur van 1940-1952 (deel 1)

Op dinsdag 5 juli 1955 werd een plaquette met de beeltenis van de overleden NLL-directeur Koning onthuld, die in 1952 overleed.

Bij deze plechtigheid, die op het NLL plaats vond, heeft de heer Lucassen als voorzitter van de personeelsvereniging een toespraak gehouden voor een groot aantal aanwezigen waaronder mevrouw Koning en haar zoon, oud-NLL-ers en het personeel. Die toespraak is opgenomen in een speciaal nummer van het toenmalige personeelsblad, de Missing Link.

De plaquette werd enkele jaren geleden aangetroffen in een kelder-ruimte van gebouw 10. Bij de inrichting van de Van der Blik foyer heeft het bestuur besloten deze plaquette daar op te hangen samen met de plaquette met de beeltenis van de heer Wolff, die tot voor kort in de hal naast de directiekamer aan de muur hing. Naar aanleiding daarvan wil het bestuur de toespraak van de heer Lucassen af te drukken in deze Nieuwsbrief, en het artikel van de heer Dröge in Nieuwsbrief 32.

Dames en heren,

In deze bijeenkomst wil ik U een beeld geven van onze in 1952 overleden directeur, ir. Koning. Velen van U hebben het voorrecht gehad, hem persoonlijk te kennen. Daarentegen zijn er ook tallozen onder



De plaquette met de beeltenis van ir. Loning kreeg eind 2008 een nieuwe plaats in de Jan van der Blik foyer.

U, die pas in de loop der laatste drie jaren tot de kring van het laboratorium toetraden. Het personeel is voortdurend aan vernieuwing en aanvulling onderhevig. Men staat de figuur van ir. Koning misschien nog niet zo duidelijk voor de geest.

Mijnheer Koning werd op 2 september 1893 te Ammerzoden bij Hedel geboren. Hij bezocht de HBS in het nabij gelegen Zaltbommel. Men bedenke, dat in die periode de gebroeders Wright hun gedenkwaardige eerste motorvlucht maakten! Na de middelbare school werd de opleiding voortgezet aan de Technische Hogeschool te Delft. De studie moest wegens een opleiding tot officier van de artillerie, geruime tijd worden onderbroken. In 1918 werd echter het diploma voor werktuigbouwkundig ingenieur uitgereikt.

Het jaar daarop werd de heer Koning te werk gesteld op de aërodynamische afdeling van de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart. Als bijzonderheid kan daaraan nog worden toegevoegd, dat pas een maand later de RSL officieel werd opgericht. Mijnheer Koning heeft dus de ontwikkeling van het Nederlandse onderzoek op luchtvaartgebied wel vanaf het begin meegemaakt.

En niet alleen dat; hij veranderde nooit van betrekking. Met deze standvastigheid gaf hij ons allen een voorbeeld, waaraan menig jong ingenieur uit ons midden zich kan spiegelen. De redactie van ons personeelsorgaan "The Missing Link:" schreef hierover, nu 3 jaar geleden, op treffende wijze "levenslange trouw aan het eens gekozen vak".

Laten wij eerst de aandacht bepalen tot zijn wetenschappelijk werk. In deel XVI van de Verslagen en Verhandelingen werd een lijst opgenomen van zijn publicaties. Van de bijna 50 artikelen, werd meer dan de helft in de Verslagen en Verhandelingen opgenomen. Aanvankelijk hebben proefondervindelijke onderzoekingen een licht overwicht gehad. Later moest dit het veld ruimen voor een meer theoretisch ingestelde periode.

Het aantal door hem behandelde onderwerpen is bijzonder ruim. De publicaties bestrijken namelijk de aërodynamica, de toegepaste mechanica, de vliegmechanica en de zuivere wiskunde. Hieruit spreekt een bijzonder veelzijdige belangstelling en kennis. Bepaalde perioden, waarin de voorkeur een zekere vakrichting uitgaat, zijn nauwelijks te onderscheiden.

Bezien wij de publicaties wat dieper, dan valt het op, hoe de problemen met zorg worden omschreven, ontrafeld en bestudeerd. Begonnen wordt met eenvoudige gevallen. Complicaties worden pas later aan de orde gesteld. Hierdoor wordt het de lezer gemakkelijk gemaakt het betoog te volgen: geleidelijk neemt hij kennis van de oplossingsmethode.

Het veelzijdige en baanbrekende werk van de Heer Koning heeft op velen stimulerend gewerkt. Menige N.L.L.-publicatie uit later jaren sluit aan op hetgeen destijds door hem werd ontgonnen en tot stand gebracht.

Ik wil thans enige belangrijke publicaties meer in detail de revue laten passeren en nagaan wat van blijvende waarde is gebleken. In het algemeen zou dit een wat hachelijke onderneming kunnen zijn. De luchtvaart groeit snel. Tien of twintig jaren ontwikkeling geeft enorme veranderingen. De kans is dus groot, dat de belangrijke problemen van toen in het licht van de huidige stand van zaken minder belangrijk zijn. Het vervult ons met trots, dat het werk van mijnheer Koning tegen een dergelijke beschouwing alleszins bestand is.

Daar is in de eerste plaats het theoretische modelonderzoek in verband met tijdens de vlucht geconstateerde vleugeltrillingen. Het was omstreeks 1923, dus nu ruim 30 jaar geleden, dat de heer Koning, in samenwerking met Von Baumhauer een onderzoek daarnaar instelde. Men denke niet te licht over de moeilijkheden om een redelijke verklaring van de verschijnselen te vinden. Er was nog geen F-sectie met een staf van trillingsspecialisten, er was nog geen literatuur over flutter en -waarschijnlijk nauwelijks een rekenbureau. Maar de juiste verklaring werd gevonden en de eerste flutter-theorie kwam op papier te staan. Met zijn verhandeling voor het International Air Congress leverde de destijds 30-jarige Koning ongetwijfeld een belangrijke bijdrage. Deze is voor de latere jaren van baanbrekende betekenis geweest. Aan allen, die heden ten dage in dit vak werkzaam zijn, kan de lezing van de originele tekst warm worden aanbevolen. Deze kan dienen als een klassiek voorbeeld, van hoe men met eenvoudige hulpmiddelen de kern van het probleem uiteen kan zetten.

Ten tweede noem ik het onderzoek naar de stabiliteit van de gesleepte statische buis. In het begin van de dertiger jaren stond het wereldsnelheidsrecord op ongeveer 400 km./h. De in Nederland bereikte snelheden zullen misschien 300 Km/h hebben bedragen. De gesleepte buizen voor de nauwkeurige snelheidsmetingen vertoonden bij die snelheid ongewenste slingeringen. Ir. Koning werd de taak toebedeeld, de middelen aan te geven om deze slingeringen te vermijden. Het theoretisch onderzoek leverde de richting waarin de constructie van de buizen moest worden gewijzigd, om de gewenste stabiliteit bij hoge snelheid te krijgen. De thans door het NLL toegepaste buizen zijn ontworpen volgens de 25 jaar geleden door hem aangegeven richtlijnen. Dat het National Advisory Committee for Aeronautics een vertaling van het desbetreffende rapport liet vervaardigen, bewijst dat er meer dan normale betekenis aan gehecht kon worden.

Ik kom tenslotte tot de bijdrage van mijnheer Koning aan het standaardwerk op aërodynamisch gebied: Aerodynamic Theory. Hierin behandelt hij de invloed van de luchtschroef op de andere delen van het vliegtuig, in het bijzonder de vleugel. Deze verhandeling heeft de waardering voor ir. Koning in het buitenland nog belangrijk doen toenemen. Hierin wordt een 3-dimen-



de heer Koning tijdens de lunch op de marinewerf (ca 1939)

sionaal probleem aangevat, dat verre van gemakkelijk was. Ook de oplossing is dat niet; bestudeert men echter de theorie met de noodzakelijke grondigheid, dan komt men onder de indruk van de fraaie mengeling van wiskunde en aërodynamica.

Vele van zijn wetenschappelijke verhandelingen moeten hier onbesproken blijven. Ik kan nog slechts enige onderwerpen noemen, die bij U herinneringen zullen opwekken aan werk dat destijds de hoofdschotel vormde van het R.S.L.- of NLL programma. Dit was dan bijvoorbeeld over de invloed van het ribverband en de huid op de sterkte van de 2-ligger vleugels, over de tunnelcorrecties voor luchtschroeven en over de prestaties van luchtschroeven met verschillende bladbreedten.

Al deze onderwerpen werden door hem uitgewerkt. Het handschrift, waarmee dit alles op papier werd gezet, was regelmatig, en duidelijk. Op ruitjespapier, elk vel gedateerd, werd het wetenschappelijke werk gestalte gegeven, nagenoeg zonder een enkele doorhaling.

Wij verloren in 1952 een wetenschappelijk werker van topklasse, maar er was nog een verlies. Wij beschouwden hem namelijk ook als iemand met een innemend karakter. Ondanks zijn meer dan gewone begaafdheid bleef hij bescheiden, hij liet zich niet voorstaan op zijn kennis of positie in het laboratorium. Een andere karakteristieke eigenschap van Mijnheer Koning was, dat hij snel iets kon overzien en een eventuele fout uit een betoog halen.

Dit waren allemaal redenen waarom het prettig was als hij onze kamer bezocht, en dat deed hij veel. Liefst staande tegen de raamwand, leunend tegen de verwarming, met de armen over elkaar, ontstond dan een gemoedelijke conversatie. Ook trof men elkaar wel op het bordes van zijn kamer, leunend over de balustrade om de hal, werden de problemen behandeld. Velen zullen zich ook de typerende, zeer bezadigde wandelingen herinneren op de gang van de eerste verdieping.

Tot de jeugd voelde mijnheer Koning zich bijzonder aangetrokken. Jonge mensen in zijn omgeving maakten hemzelf jong en opgewekt. In het bijzonder vóór de oorlog moet hij veel plezier gehad hebben. De foto's uit die tijd tonen hem altijd lachend. Daarbij kwam een sterk ontwikkeld gevoel voor humor, dat gelukkig voor hemzelf en voor ons in latere jaren behouden bleef.

Deze eigenschappen maakten hem niet alleen tot een directeur, die door het personeel zeer werd gewaardeerd, maar ook tot een graag gezien bestuurslid in velerlei groepen. De Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart heeft hem jarenlang als lid van het Hoofdbestuur gekend en hij was ook lang voorzitter van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaarttechniek. In internationaal milieu heeft hij zich velen vrienden gemaakt als secretaris van de Commissie voor de Congressen voor Toegepaste Mechanica.

In Augustus 1940 werd mijnheer Koning benoemd tot opvolger van dr. Wolff als wetenschappelijk directeur van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium. Naast hem kwam de Heer Chaillet als commercieel directeur. Ik behoef U nauwelijks te vertellen dat de toen op hen gelegde taak bijzonder zwaar was.

Een laboratorium met 200 man personeel moest door de oorlog geleid worden. Aanvankelijk, ging dat nog, al word bijna het onmogelijke aan diplomatie gevraagd. In de latere oorlogsjaren worden de omstandigheden bijzonder moeilijk. Doordat mijnheer Chaillet naar een concentratiekamp werd gevoerd, kwam de directeurstaak grotendeels op de schouders van mijnheer Koning. Ten gevolge van de slechte verbindingen en allerlei risico's kwam een groot deel van het personeel niet meer op het NLL. De gelederen waren daardoor tijdelijk sterk gedund. De heer Koning evenwel, richtte zijn directeurskamer ook als slaapkamer in en was 24 uur per dag op zijn post. Na de oorlog ging het laboratorium onder zijn leiding weer snel



bergopwaarts. Het personeel werd in luttele jaren verdubbeld. De Westvleugel kwam tot stand, evenals de laagbouw. De Centrale werd opgetrokken en ingericht. De plannen voor de nieuwe tunnels hadden zijn volle belangstelling en het is jammer, dat de voltooiing daarom niet onder zijn leiding is tot stand gekomen. In 1951 bleek een operatie noodzakelijk. Het daarop volgend herstel deed bij het personeel de hoop terugkeren. Velen van ons zochten hem thuis in Bussum op en kwamen met hoopgevend berichten op het laboratorium. Inderdaad keerde onze directeur terug, maar het is hem slechts kort gegund geweest, de oude taak weer uit te oefenen. Na een 2e operatie overleed hij, nu bijna 3 jaar geleden, na een diensttijd van 33 jaar in dienst van R.S.L. en NLL.

Dr. Wolff moest destijds wegens gezondheidsredenen zijn NLL-werk neerleggen. Hij overleed op 59-jarige leeftijd. De onder zijn leiding gemaakte plannen, het nieuwe gebouw en de kleine en grote windtunnel zag hij niet voltooid. Bij zijn overlijden in 1941 schreef de Heer Koning, "Zij, die door hun werk met dr. Wolff in aanraking kwamen, kenden hem als een hard werker, een scherpzinnig onderzoeker, een bekwaam leider. Maar velen van hen die hem nader leerden kennen, waardeerden in hem toch nog meer zijn eigenschappen als mens. Wij, zijn medewerkers, zijn hem dankbaar voor het vele dat wij van hem mochten leren, maar toch rouwen wij in de eerste plaats om een vriend, die wij verloren hebben."

Ook Mijnheer Koning moest wegens gezondheidsredenen zijn NLL-werk neerleggen. Hij overleed op 58-jarige leeftijd. De onder zijn leiding gemaakte plannen voor de bouw van nieuwe windtunnels werden nog slechts ten dele uitgevoerd. Bij mijnheer Koning, zijn precies dezelfde woorden van toepassing die ik zo juist heb aangehaald.

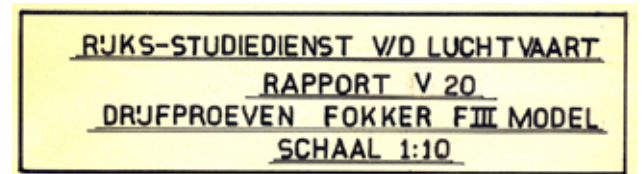
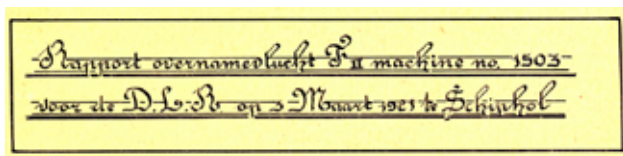
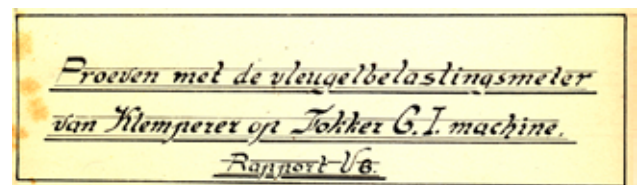
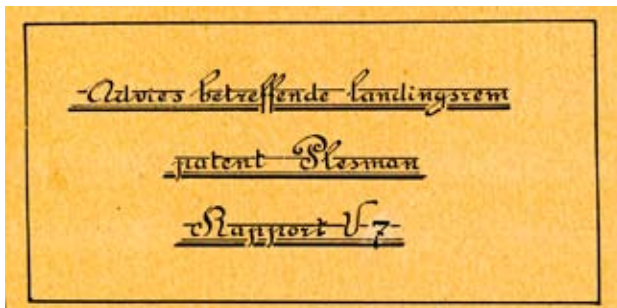
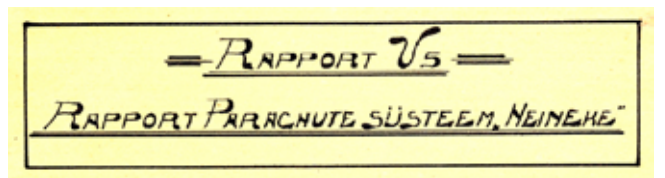
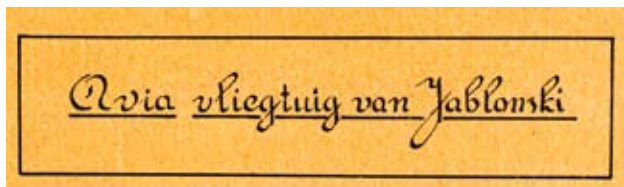
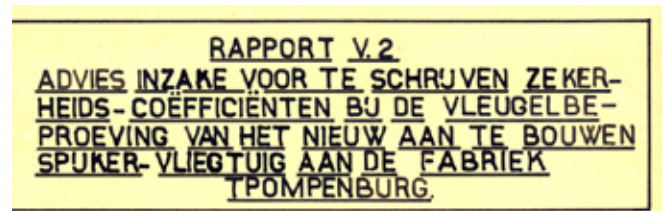
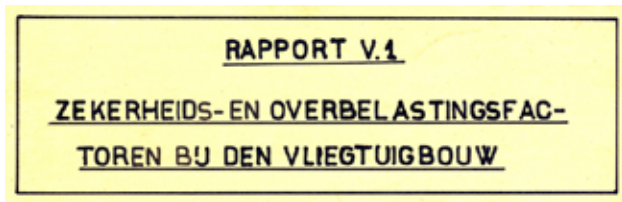
"Zij, die door hun werk met hem in aanraking kwamen, kenden hem als een hard werker, een scherpzinnig onderzoeker, een bekwaam leider. Maar velen van hen, die hem nader leerden kennen, waardeerden in hem toch nog meer zijn eigenschappen als mens. Wij, zijn medewerkers, zijn hem dankbaar voor het vele, dat wij van hem mochten leren, maar toch rouwen wij in de eerste plaats om een vriend, dien wij verloren hebben'."

Ir. L.R. Lucassen¹⁾

¹⁾ Ir Lucassen werkte bij het NLL/NLR van 1943 tot 1982; hij overleed in 2006

Smaakmakende titels van oude V-rapporten

De eerste RSL-rapporten kenden qua opmaak nog geen huisstijl. De titels werden er met grote vakmanschap opgetekend, zoals hierbij is te zien.



Boek over “Scientific Research in World War II”

In januari 2007 werd in het Leidse Boerhavemuseum een conferentie gehouden over het onderwerp “Scientific Research in World War II”. Een van de sprekers was Dr. Florian Schmaltz, een Duitse onderzoeker van de Johann Wolfgang Goethe Universiteit in Frankfurt am Main, die een voordracht hield over “Aerodynamic Research at the Nationaal Luchtvaartlaboratorium (NLL) in Amsterdam under German occupation during World War II”.

Kort na die conferentie bezocht Florian Schmaltz nog enkele malen het NLR voor archiefonderzoek. In april 2007 gaf hij over dit onderwerp een lezing tijdens een donateursbijeenkomst.

In februari 2009 verscheen het boek “Scientific Research in World War II: what scientists did in the war”

met daarin alle voordrachten gehouden tijdens die conferentie. Het oorspronkelijke artikel over het NLL is naar aanleiding van het naderhand uitgevoerde archiefonderzoek nog verder uitgebreid en opgenomen in het boek.

Bij het verschijnen van deze Nieuwsbrief was het boek nog niet in het bezit van de museumstichting.

De verkoopprijs bedraagt ca. € 100,-.

[ISBN: 978-0-7103-1340-9]



Welke personen hebt u herkend?

De 35 portretten afgebeeld in Nieuwsbrief 30 hebben bij een aantal lezers reacties losgemaakt. De volgende namen ontvingen wij van u:

Nr.	Naam	Werkzame periode
1 en 32	R. Fehres	1 juli 1931 tot 4 juni 1956
2	Dr.ir. L. van Ewijk	15 maart 1919 tot 1 oktober 1945
3	W.T. Verburgt	1 juni 1921 tot ??
5	A.P. Soetebier	1 juni 1937 tot 1 mei 1942
7	L.J. Koerts	26 maart 1940 tot 1 augustus 1945
8	Mevr. C.M. Rådecker	10 maart 1941 tot 1 maart 1944
9	Ir. S.I. Wiselius	15 oktober 1938 tot 14 juli 1952
14	J.G. Stoeltie	1 september 1941 tot 1 maart 1945
16	M. Farjon	22 september 1941 tot 1 februari 1943
17	J.H. Heijen	24 juli 1941 tot 1 mei 1944
19	B. Blom	1 augustus 1941 tot 15 augustus 1945
20	Bielsma of Belderok	
25	C.L. Gosen	1 oktober 1930 tot 1 juni 1946
28	G. Hauer	1 december 1939 tot 15 september 1941
29 en 30	Ir. C. Koning	1 maart 1919 tot 9 juli 1952
31	Ir. A. Boelen	1 juli 1937 tot 1 mei 1974
33	M. Pinke sr.	1 augustus 1918 tot 1 april 1960
34	J. Ris	1 juni 1920 tot ??
35	F. Koolhoven	

Bij foto 20 werden 2 verschillende namen genoemd. Graag horen we alsnog welke van de twee namen de juiste is.

Foto 35 was een instinker. Frits Koolhoven heeft nooit bij de RSL gewerkt.

De heren S.J. Boersen, F. Gramberg, J. Hoefnagels, P. van Velzen, H. Willegers en W. J. Wolff worden hartelijk bedankt voor hun reacties.





Publicaties van onze Stichting

Het museumbestuur stelt zich o.a. ten doel om historisch interessante onderwerpen betreffende RSL, NLL en NLR, te verzamelen, te reproduceren en uit te geven, in boekvorm en/of in de vorm van een film op dvd. Inmiddels zijn in die reeks verschenen:

DVD NLL 1940-1945

(V-006) met beelden over het NLL en zijn medewerkers gedurende de Tweede Wereldoorlog. Speelduur ca. 38 minuten.
verkoopprijs Euro 15,-

Boek (uitgave 2008-01) getiteld:

“Dr Ir E.B. Wolff – Directeur van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart van 1919-1937 en eerste directeur van het Nationaal Luchtvaartlaboratorium van 1937-1941”. Het boek gaat over zijn persoonlijke aantekeningen over de beginperiode van de RSL (1919-1923) en zijn verslagen van een tweetal reizen naar Amerika (1929 en 1934/1935).

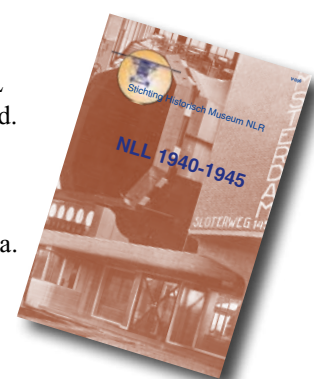
140 pagina's.

verkoopprijs:

Euro 15,- + Euro 5,- verzendkosten (voor donateurs)

Euro 19,50 + Euro 5,- verzendkosten

Bestellingen kunt u plaatsen door het verschuldigde bedrag over te maken op bankrekening 57.88.27.204 van de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam, onder vermelding van de naam van de publicatie en uw naam en adres.



Nieuwe aanwinsten

- draagbare ijkset voor snelheidsmeters, gebruikt bij de windtunnels
- polaroid camera om oscilloscopebeelden vast te leggen
- meetapparatuur afkomstig van afdeling ASFT (vroeger VA)
- diverse boeken en proefschriften afkomstig van W.J. Piers
- diverse tijdschriften, o.a. van Carlo Möller
- diverse lezingen gehouden op TU-Delft afkomstig van E. Vermeulen
- houten zitbank die in 1944 werd aangeboden door het personeel bij het 25 jubileum van het NLL, en die vele jaren in de hal in Amsterdam heeft gestaan, afkomstig van hr. G. Dekker
- vaantje met de tekst “medewerker bij de landing v.d. graf zeppelin in Nederland 18 juni 1932, Vliegveld Twente. Nr. 233”, van H. van Bremen

In memoriam

Op 16 februari 2009 overleed de heer A. de Lathouder, donateur voor het leven van onze stichting.

De laatste oud-RSL-medewerker overleden

In 1936 werd A. de Lathouder aangesteld als ingenieur (afstudeer-richting Werktuig- en Scheepsbouwkunde) bij de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart.

Hij werd tewerkgesteld onder ir. A. Boelen bij de afdeling Aërodynamica. Omdat hij aanvankelijk een tijdelijke aanstelling kreeg en de RSL in 1937 werd omgezet in de stichting Nationaal Luchtvaartlaboratorium, is hij nooit ambtenaar geweest.

In de RSL-periode werkte De Lathouder met de Eiffeltunnel. Daarna richtte zijn werk zich op de pilottunnel (schaal 1:10) voor de grote nieuwe lage-snelheidstunnel voor het nieuwe laboratorium aan de Sloterweg.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog ontwierp en bouwde hij windmolens o.a. voor het laden van accu's, waarvan enkele zijn geleverd aan boeren in ruil voor voedsel. Ook schreef hij een boek over luchtschroeven, gedeeltelijk bij het licht van 6 volts lampjes.

Na de oorlog werkte hij o.a. aan het ontwerp van de Lage Turbulentie Tunnel (LTT), maar dat project werd in 1950 gestopt. Hij werkte tevens aan het ontwerp van de hoge-snelheidstunnel (HST).

In het afscheidsartikel geschreven door ir. Marx in de Missing Link van 15 januari 1956 staat vermeld dat De Lathouder veel heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van windtunnels, en dat hij een groot aandeel had in de naoorlogse uitbreiding van het windtunnelpark en van de gebouwen. Verder heeft hij vele publicaties op zijn naam staan.

Op enkele groepsfoto's in de hal van de RSL staat hij afgebeeld met zijn onafscheidelijke gitaar. Hij was o.a. voorzitter van de personeelsvereniging en secretaris van het Pensioenfonds. In die tijd woonde hij aan de Westlandgracht en keek uit op het terrein waarop in 1939 het NLL-gebouw verrees.

Op 17 januari 2003 hebben de heren Van der Blik en Rozema de heer De Lathouder opgezocht en hem een interview afgenomen. Tijdens de daaropvolgende donateursbijeenkomst was De Lathouder samen met zijn dochter weer even terug op het NLR in Amsterdam.



Stichting Historisch Museum NLR
Postbus 90502
1006 BM Amsterdam

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