



Voor u ligt de tweëndertigste 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

Dankzij een geweldige krachtsinspanning van een ieder is het gelukt om, juist voor de donateursbijeenkomst op 4 april, in de expositieruimte bijna alle panelen in te vullen met teksten en foto's. Het werk is daarmee nog niet gedaan. Het ontbreekt nog hier en daar aan bijschriften bij foto's en aan uitleg bij opgestelde voorwerpen. Er moet ook nog een controleslag worden gemaakt of de teksten, foto's en deze voorwerpen juist in het allesomvattende computerbestand van het museum zijn opgenomen. Dit gaat na de zomerperiode gebeuren.

Op een ander terrein wordt op dit moment aan een groot project gewerkt. Op verzoek van de NLR directie is DirkJan Rozema, bestuurslid van de museumstichting, bezig met het schrijven van een boek over 90 jaar NLR, dat in oktober 2009 gereed moet zijn. Het zal natuurlijk ook de 15 jaren NLR beslaan, die zijn verstreken sinds 1994. Dit is het jaar, waarin het boek "75 Years of Aerospace Research in the Netherlands", geschreven door Jan van der Blik, voormalig algemeen-directeur van het NLR en de eerste voorzitter van de museumstichting, het licht zag. Het is om allerlei redenen niet mogelijk om simpelweg aan dit boek 15 jaar toe te voegen. Het nieuwe boek zal daarom een eigen gezicht krijgen en tot stand komen in nauw overleg met het NLR. Persoonlijk ben ik er erg trots op dat de museumstichting het vertrouwen van de NLR directie heeft gekregen om dit belangrijke stuk nieuwe geschiedschrijving over de bewogen historie van het laboratorium te mogen maken.

Ondertussen zijn we ook gestart met een groot nieuw deelproject. Dit is de inrichting van de voormalige zalen 2 en 3. Een uitgebreide uitleg daarover staat in deze Nieuwsbrief. We willen proberen om deze nieuwe expositie, die spullen met grotere afmetingen zal laten zien over de verschillende hoofdgebieden, ingericht te hebben, wanneer de museumstichting 10 jaar bestaat, dit is medio 2010. We zijn nu al aan het kijken op welke gepaste manier dit heugelijk feit zal kunnen worden gevierd.

Namens het bestuur wens ik u een plezierige vakantieperiode toe.

Kees Bakker



Nieuw ingerichte vitrine in het museum over balansen

Donateursbijeenkomst op 4 april 2009



V.l.n.r.: de heren Douwes Dekker, Gerlach, Zandbergen en Vlegthert (foto O. de Vries)

De donateursbijeenkomst op zaterdag 4 april stond vooral in het teken van het 90 jarig bestaan van het NLR op de daaropvolgende dag, 5 april. De voorzitter, Kees Bakker, kon ruim 50 belangstellenden welkom heten. Hij vertelde kort hoe het NLR aan het jubileum op verschillende momenten gedurende 2009 aandacht wil besteden, maar ook hoe nauw de museumstichting vanuit haar taak betrokken is bij dit feit. Deze taak is het bewaren en toegankelijk maken van historisch materiaal dat betrekking heeft op de RSL, het NLL en NLR, dus vanaf de oprichting in 1919. De museumstichting is dan ook prominent in beeld bij deze viering.

Als thema van de donateursbijeenkomst was gekozen het laten zien hoe deze taak in de praktijk wordt uitgevoerd. In het licht van het door het NLR gekozen motto voor de viering van het 90-jarig bestaan: "Roots for the future" maakt de museumstichting de historische wortels van het NLR zichtbaar en laat zien dat ze in deze tijd nog steeds in goede conditie zijn.

De drie bestuursleden van de museumstichting namen bij deze bijzonder gebeurtenis elk een deel van de presentatie voor hun rekening. Jan te Boekhorst, als eerste omstreeks 1980 begonnen met het verzamelen op zijn werkkamer van overvloedige en afgedankte spullen



Voorzitter Bakker met zijn zoons (links), in het midden de heren Pouwels en De Jong (foto O. de Vries)

bij het NLR, legde uit hoe het museum later was gestart op de zolder van het gebouw 40. Hij beschreef de ontwikkeling die de expositie heeft doorgemaakt tot wat deze nu is. Hij memoreerde de belangrijke rol van Jan van der Blik, de eerste voorzitter van de museumstichting. Vervolgens ging DirkJan Rozema in op de vele kanten van het beheer en het gebruik van de grote hoeveelheid informatiedragers bij de museumstichting, zoals publicaties, films, foto's enz. Op basis hiervan zijn en worden verschillende museumpublicaties gemaakt. In toenemende mate weet de buitenwereld met vragen de weg te vinden naar de uitgebreide archieven van de museumstichting. Bijna altijd kan er zelf een antwoord worden gegeven of als dat niet zo is worden doorverwezen naar een ander bruikbaar contact. Tenslotte lichtte Kees Bakker de organisatorische kanten toe, zoals de relatie met het NLR, die vast ligt in een museumovereenkomst. Ook kwamen aan de orde de verschillende ambitieniveaus van de museumstichting.



Onderonsje in "het been"; v.l.n.r. de heren Van Nunen en Elsenaar en de dames Van Nunen en Van der Blik (foto O. de Vries)

ting, waarvan de realisatie afhangt van de toekomstige beschikbaarheid van bestuursleden en vrijwilligers. In dit verband werd Bart van Bavel van de stafafdeling Strategie en Beleid (DSSB) bij het NLR aan de aanwezigen voorgesteld. Hij is voor museumzaken aanspreekpunt geworden binnen het NLR, zoals voor de gevallen, dat er bij het NLR zelf geen museumvertegenwoordiger aanwezig is.

De pauze werd voor het eerst gehouden in de foyer van het museum, waarna de donateurs kennis konden maken met de uitbreiding van de expositie. De gebieden: Vliegtuigen, Constructies en Materialen, Ruimtevaart en Niet-luchtvaart zijn in de afgelopen periode ingericht, op enkele zaken na. Te oordelen naar de enthousiaste reacties van de gasten zijn bestuur en vrijwilligers er in geslaagd een aantrekkelijk expositie te maken, die, alhoewel nog niet helemaal af, een goed beeld geeft van het brede onderzoek dat bij het laboratorium heeft plaatsgevonden tot 1996, het jaar waarin Fokker ophield te bestaan. Er is ook al plaats ingeruimd in het museum voor de NLR historie na 1996, de vormgeving daarvan zal plaats vinden in de toekomst.

Vooraankondiging volgende donateursbijeenkomst

Onderwerp:

De aanloop tot en de eerste jaren van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart

Sprekers:

Jan te Boekhorst en Simon Boersen

Plaats, datum en tijd:

NLR Amsterdam, zaterdag 24 oktober om 14.00 uur

De bedoeling is om na de pauze een film over de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) te draaien.

Noteert u deze datum vast in uw agenda? In nieuwsbrief 33 die in september verschijnt zal het programma zijn vermeld met een aanmeldingskaartje.

De bijeenkomst is speciaal bedoeld voor onze donateurs, maar ook andere belangstellenden kunnen zich aanmelden.

Voortgang van de inrichting van het museum

Degenen die bij de laatste donateursdag aanwezig waren, hebben het met eigen ogen kunnen zien: in de opzet om begin april de benedenverdieping van het museum in een min of meer complete vorm gereed te hebben zijn we geslaagd.

Wel hebben we de laatste dagen vóór de desbetreffende datum hard moeten aanpakken en enige extra dagen van vrijwilligerswerk moeten inlassen, maar toch! Op het allerlaatste moment zijn er nog teksten en foto's aangebracht. Het is waar, niet alles was voor 100% in orde, maar aan de hand van de reacties van de bezoekers was te merken dat daar door hen niet zo zwaar aan getild werd.

Op 22 april hebben we een bijeenkomst gehad met alle vrijwilligers om deze mijlpaal te vieren met een hapje en een drankje. Het verslag van deze bijeenkomst staat elders in deze Nieuwsbrief.

Inmiddels zijn er op deze benedenverdieping alweer wat kleine werkzaamheden uitgevoerd. Zo is de aandrijving van het model van de helikopterrotor gereed en is dit model ook in staat om op een zeer laag toerental te draaien. Dit lage toerental was noodzakelijk, niet omdat we bang waren dat het model bij hoge toerentallen zou

opstijgen, maar omdat bij een laag toerental zo mooi te zien is hoe de rotorbladen tijdens een omwenteling bewegen.

Bij het aërodynamica-gedeelte is op het console op de trap een modelletje van de eerste windtunnel van de RSL geplaatst en ook dit draait langzaam rond, zodat het van alle kanten goed bekeken kan worden.

Aan de volgende grote klus zijn we inmiddels ook begonnen: het opknappen van de zaaltjes boven de huidige museumruimte, zodat ook deze gebruikt kunnen worden voor expositiedoeleinden. Het NLR heeft gezorgd voor een nieuw plafond. Helaas was er bij het NLR geen budget beschikbaar om de rest van het opknappen te financieren, zoals wel op de benedenverdieping gebeurd is. De rest van de opknapbeurt zal dus in eigen beheer of op eigen kosten moeten plaatsvinden. Daarmee is dan ook al een begin gemaakt. De vouwwand die de beide zaaltjes scheidde is verwijderd. Dat klinkt eenvoudig, zoals het er hier staat, maar als u weet dat in elke vouw van deze vouwwand een zware metalen strip zat, krijgt dat verwijderen wel een andere dimensie. Het op de grond terecht laten komen van de vouwwand ging dan ook gepaard met een oorverdovende dreun. Gelukkig was de vloer van de zaaltjes hiertegen bestand. De afvoer van dit onding neemt het NLR voor zijn rekening. Het gat in het plafond dat door het verwijderen van de vouwwand ontstaan is, zal afgedicht worden met een witte plaat. Het verdere opknappen van de zaal (het is nu immers één mooie grote ruimte) is inmiddels begonnen met het gebroken wit schilderen van de korte zijden. Ook het bovengedeelte van de lange zijden zal geschilderd worden. Het lage gedeelte van de lange zijden wordt met gebroken wit geschilderde MDF platen van 8 mm dikte bedekt, waarbij de raampjes worden uitgespaard. Hiermee krijgen we een uniforme wand en voorkomen we dat de mooie grote ruimte versnip-



Demonstratiemodel helikopter rotorbesturing kwam gereed

perd wordt.

De deur naar het linker zaaltje en een paneel ernaast zijn verwijderd, zodat daarmee een ruime toegang verkregen is. De andere deur, die geen functie meer heeft, wordt ook verwijderd. Het zo ontstane gat zal aan beide zijden worden afgedicht met behulp van MDF plaat. Tegen de buitenzijde van de zaal, boven de trap, zal één paneel bevestigd worden van het landschap dat vroeger gebruikt werd bij het zichtsysteem van de vluchtnabootser.

Het schilderen van de MDF platen kan in de zaal gebeuren, omdat daar dan nog de oude vloerbedekking ligt. Nadat het schilderwerk in het zaaltje en van de platen gebeurd is, kan nieuwe vloerbedekking gelegd worden. Tenslotte worden de MDF platen aan de muren bevestigd. Dat “tenslotte” in de vorige zin is natuurlijk slechts van toepassing op de opbouw van de zaal. Daarna komt dan nog de inrichting van de ruimte. Op papier begint deze al vaste vormen aan te nemen. Het linker gedeelte zal bezet worden door het gebied aërodynamica met een opstelling van windtunnelmodellen en meetapparatuur. Het rechter gedeelte wordt aan de oostzijde benut om zaken te exposeren betreffende avionica en remote sensing. Daar tegenover, dus aan de westkant, is een deel van de ruimte gereserveerd voor de ontwikkeling van rekenfaciliteiten op het NLR en een deel voor constructies en materialen.

U ziet, de vorige klus is amper geklaard, en eigenlijk zelfs dat nog niet, of we zijn al weer bezig met de nieuwe. Maar dank zij onze

onvolprezen vrijwilligers zal die ook wel weer tot een goed einde gebracht worden. Dat (voorlopige) einde hopen we dan in de loop van 2010 te bereiken. Daarna zal de zolderetage onder handen genomen worden. Voorlopig zullen we dus wel niet met onze duimen zitten te draaien!

Naast de expositieruimten worden ook nog andere zaken onder handen genomen. Zo zijn we inmiddels ook bezig met het inrichten van de aan de zaal grenzende voormalige filmcabine. Deze wordt gebruikt voor film- en videoactiviteiten. Hierbij moet u denken aan het overzetten van film- en videobeelden op DVD. Het NLR heeft daartoe ter plaatse een speciale computer geplaatst, voorzien van speciale programmatuur.

Voor zover de nieuwtjes rond de inrichting van de expositieruimten. Voor een groot gedeelte is dit stukje een beschrijving van plannen, maar ook plannen maken kost tijd, soms zelfs veel tijd, die je als buitenstaander er niet aan af ziet. Maar neemt u van ons aan dat er de afgelopen maanden weer flink gewerkt is. De komende tijd zal dit werken op een lager pitje staan, want ook vrijwilligers gaan met vakantie.



De vrijwel ontruimde voormalige zalen 2 en 3 worden opgeknapt

Bijeenkomst met de vrijwilligers op 22 april 2009



Zoals u elders in deze Nieuwsbrief kunt lezen, was begin april de benedenverdieping van het museum in een min of meer complete vorm gereed. Om dit heugelijke feit te vieren waren op 22 april jl. alle vrijwilligers uitgenodigd voor een hapje en een drankje. De bedoeling hiervan was om ook de vrijwilligers die niet zo vaak in het museum komen, met name de vrijwilligers uit de Noordoostpolder, in de gelegenheid te stellen de nieuwe inrichting te bekijken en hopelijk te bewonderen. Een groot deel van de vrijwilligers heeft van deze gelegenheid gebruik gemaakt. En dat was achteraf gezien maar goed ook. Niet omdat we anders met onze hapjes en drankjes zouden zijn blijven zitten, maar omdat we die dag heel veel helpende handen hard nodig hadden.

Wat was het geval? Enkele dagen voor de bijeenkomst kregen we bericht van het NLR dat op 23 april begonnen zou worden met het vernieuwen van het plafond in de zaaltjes boven de huidige museumruimte. Op zich een heugelijke mededeling. Alleen deze zaaltjes werden door ons gebruikt als opslagplaats. Ze stonden stampvol met allerlei zaken, waaronder grote, zware windtunnelmodellen, en zouden in verband met de werkzaamheden aan het plafond ontruimd moeten worden. Besloten werd om de vrijwilligers die op 22 april aanwezig zouden zijn te vragen behulpzaam te zijn bij de ontruiming. Bleef de vraag waar we al die spullen moesten laten. De enige ruimte die hiervoor op korte termijn in aanmerking kwam, was de ruimte achter de voormalige filmcabine. Het probleem daarbij was dat het toegangsdeurtje tot deze ruimte erg laag is. Zoals te verwachten was waren alle aanwezige vrijwilligers bereid mee te werken. Met veel kunst en vliegwerk werden de modellen door het lage deurtje gewerkt en min of meer opgestapeld in de ruimte erachter.

Dank zij de vele handen was de klus toch relatief snel geklaard en konden de aanwezigen genieten van een welverdiende lunch en natuurlijk van de aanblik van het ingerichte museum.

De week na de grote verhuizing zat het nieuwe plafond op zijn plaats. Maar zoals elk muisje had ook dit muisje een staartje. Al gedurende enige tijd drongen we bij het NLR aan om de grote vergadertafel en de piano uit de zaaltjes te verwijderen. En, je zult het altijd zien, op een voor ons ongelegen moment was het zover. De week na de ontruiming van de zaaltjes zouden deze loodzware voorwerpen verwijderd worden. Wel was het noodzakelijk, gezien het gewicht, de tafel en de piano naar beneden te takelen. De takel die daarvoor gebruikt zou worden bevond zich in de ruimte achter de voormalige filmcabine, waar de week ervoor alles vol gestouwd was met opgeslagen spullen. Een groot gedeelte hiervan moest dus weer hals over kop terug gebracht worden naar de zaaltjes. En nu waren er niet zo veel handen om te helpen, want



behalve de bestuursleden waren slechts enkele vrijwilligers aanwezig. Maar ook dat hebben we weer achter de rug. Ter plekke van de zaaltjes is er nu een mooie grote ruimte ontstaan. De plannen die we hiermee hebben leest u elders in deze Nieuwsbrief.

Met dit korte verslag hopen we de geruchten, dat het bestuur de vrijwilligers met een hapje en een drankje naar Amsterdam heeft gelokt om hen daarna in te zetten bij het verrichten van zware lichamelijke arbeid, te hebben weerlegd.

Bezoek OR-delegatie aan het museum

Begin 2009 kwam het verzoek van Marleen van Haren, ambtelijk secretaris van de Ondernemingsraad van het NLR, of er een mogelijkheid was om met OR-leden het museum te bezoeken. De afspraak werd gemaakt voor een middag na de donateursbijeenkomst van 4 april. En zo kwam het er van dat op maandag 18 mei een delegatie van de OR in de Van der Blik foyer aanwezig was om daar in een gemoedelijk sfeer een stukje geschiedenis van het NLR op te snuiven.

Door middel van een powerpoint presentatie schetste DirkJan Rozema in drie kwartier 90 jaar NLR-historie, en het ontstaan en de opbouw van het NLR-museum. Sprekend over historie kwam ook nog ter sprake dat eind 1969, 40 jaar geleden dus, de eerste serieuze stappen zijn gezet die hebben geleid tot de oprichting van de Ondernemingsraad.

Na de thee liep het gezelschap langs de panelen in het museum, waarbij de nodige toelichting werd gegeven.

De aanwezige OR-leden waren Gerrit Feenstra, Marleen van Haren, Hans van Hintum, Hans Jansen.

Herinneringen aan ir. Koning, NLL-directeur van 1940-1952 (deel 2)



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 aangebracht in een kelderruimte 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 is de toespraak van de heer

Lucassen opgenomen in de vorige Nieuwsbrief (31). In dit laatste deel volgt het artikel van de heer Dröge ¹⁾.

Bij de onthulling van de plaquette van ir. C. Koning, zullen bij velen onzer, die hem persoonlijk hebben gekend, de gedachten onwillekeurig zijn teruggegaan naar momenten, die men persoonlijk met hem heeft mogen beleven.

In de hongerwinter 1944-1945 heb ik hem goed leren kennen, toen ik door de omstandigheden genooddaakt was 3 maanden onafgebroken op het NLL te vertoeven. De Heer Koning deed dit al sinds “dolle Dinsdag”, voornamelijk om in die onzekere tijd een wakend oog te houden op zijn laboratorium, mede ook omdat het door de spoorwegstaking niet meer mogelijk was zich dagelijks naar huis te begeven. Alleen het weekend was voor zijn gezin, dan werd de reis naar Bussum ondernomen op een geleende fiets, waarvoor het voorwiel als onmisbaar onderdeel eerst uit mijn fiets moest worden overgezet. Toen het er naar uit begon te zien, dat de oorlog niet voor de winter tot een einde zou komen, moest op de directeurskamer een kachel worden geplaatst. Het ding wilde echter niet goed branden, totdat de Heer Koning merkte, dat er op de schoorsteen een apparaat was gemonteerd, waaraan hijzelf jaren geleden had gemeten. Hij was toen tot de conclusie gekomen, dat dit het slechtste ding was dat men daarvoor kon gebruiken. Rapport A. nummer zoveel, dat handelde over de trekverbetering in schoorstenen, werd er bij gehaald en met enige moeite werd het apparaat gevonden, dat volgens dit rapport de beste resultaten moest geven. De nog beschikbare brandstof leende zich echter ook niet bijzonder voor het stoken in een vulkachel en het ding was dan ook meestal uit, wat voor de Heer Koning geen argument was om zijn werkzaamheden daarvoor te onderbreken. Zelf klaagde hij vrijwel nooit over de ontberingen die hij op zijn kamer moest doorstaan. Pas wanneer anderen op zijn kamer kwamen en constateerden hoe koud het daar wel was, werd er een mannetje heen gezonden om daar wat aan te gaan doen.

De warme maaltijd, voorzover dat in die tijd nog mogelijk was, werd meestal ‘s avonds bij vrienden of kennissen thuis genuttigd. Het werd dan dikwijls nogal laat voor hij op het laboratorium terug kwam. De achtergeblevenen op het laboratorium vonden het altijd prettig te weten dat de Heer Koning terug was, het gaf altijd een gevoel alsof men zich veiliger waande. Daarna bleef hij ons dan nog een uurtje

gezelschap houden achter de kachel in de bankwerkerij. ‘s Morgens vroeg was hij, veelal in kamerjas, ook weer bij die kachel om zijn bescheiden steelpannetje havermoutpap in water te koken.

Op het eind van de oorlog was het bijna niet meer mogelijk zich elk weekend naar Bussum te begeven. Het personeel bracht regelmatig het aandeel van het bijeengegaaarde voedsel naar huis, het aandeel van de Heer Koning stapelde zich op tot een hoeveelheid, die niet meer op een fiets was te vervoeren. Er werd een bakfiets met houten wielen gehuurd en daarmee zou hijzelf die levensmiddelen naar huis rijden. Men vond dit toch wel wat al te kras en verschillende boden hem aan dit karwei voor hem op te knappen, maar elk aanbod werd door hem resoluut van de hand gewezen. Toen bekend werd dat er verschillende laboratoria in Amsterdam werden leeggehaald, werd in overleg met de Heer Koning besloten de werkplaatsinventaris bij de tuinders in de polder onder te brengen. Enige weken later kwam men inderdaad op de werktuigen beslag leggen, maar door de Heer Koning werden de kale fundaties getoond en medegedeeld dat alles reeds was weggehaald.

Hij had daarbij niet vergeten dit in de maand- en kwartaalverslagen te vermelden. Men slikte het en ging weg in de veronderstelling dat er wel een fout in de administratie was gesloten.

Het is thans pas enkele maanden geleden dat we er achter kwamen, dat het in de bedoeling lag het NLL reeds in 1940 te laten springen. Door de vriendschappelijke persoonlijke relatie van de Heer Koning met prof. Betz, die reeds van ver voor de oorlog bestond, is dit voorkomen en is tevens gezorgd dat we een Beauftragte kregen, die het NLL goedgezind was.

Na de oorlog reed de Heer Koning in zijn rode auto dagelijks van Bussum naar het NLL. Bij het passeren van een kruispunt in Amsterdam werd de vaart dikwijls geminderd om door het open raam de verkeersagent een sigaret aan te bieden.

Op zekere dag, op weg naar Arnhem, moest bij die stad een kruispunt worden gepasseerd waarvan het wegdek was opgebroken. Plotseling sprong een politieagent met opgeheven hand voor de wagen. De heer Koning dacht, nu heb ik iets verkeerd gedaan, maar het was een van de agenten van het kruispunt in Amsterdam die de wagen direct had herkend en Heer Koning alleen wilde groeten.

Ook tijdens mijn reis naar Amerika werd het mij aldra duidelijk welke bekendheid de Heer Koning daar genoot.

Op zekere dag vonden enige mensen van de V-sectie, op weg naar Soesterberg, de auto van de Heer Koning langs de weg. Benieuwd wat er wel aan haperde werd gestopt, men vond Heer Koning bij zijn wagen in het gras zittend, druk bezig met het doornemen van post of zo iets dergelijks. De wagen stond zonder brandstof en hij was maar vast rustig aan het werk gegaan, verwach- tend dat er wel op een of andere wijze een oplossing zou komen.

¹⁾ In dienst 1 augustus 1935, uit dienst januari 1980, overleden 19 september 1999, laatste functie chef werkplaatsen

Velen van ons zullen zich nog herinneren hoe dezelfde auto met Heer Koning als chauffeur nog een belangrijke rol heeft gespeeld in de trouwstoet van de Heer en Mevrouw de Boer. Hij stond er op dit NLL-bruidspaar zelf naar en van het stadhuis te rijden, bij het stadhuis zijn hand opstekende naar de juist passerende burgemeester d'Ailly. Hijzelf keurde het bord "Just married" door Mej. Schoenmakers getekend en dat na het trouwen aan zijn wagen bevestigd moest worden.

Hij had niet alleen zeer veel belangstelling voor de leden van zijn personeel maar ook voor de verdere gezinsleden, wanneer hij deze had leren kennen op de P.V. feestavond of het St. Nicolaasfeest. Er moest wel een zeer gewichtige reden zijn als hij daarbij niet tegenwoordig was. Ook op het laatste St. Nicolaasfeest, dat hij heeft mogen meemaken in 1951 was hij aanwezig, hoewel hij toen reeds wist dat hij zich binnenkort aan een operatie zou moeten onderwerpen. Bij de geboorte van mijn dochter, kwam hij ons zelf thuis gelukwensen, daarbij een grote plant meeslepend. Op mijn aanbod om hem daar zo spoedig mogelijk van te ontlasten, wilde hij niets weten. Hij wilde deze plant zelf de trap opdragen en persoonlijk mijn vrouw overhandigen.

Bij een bezoek van Z.K.H. Prins Bernhard aan het NLL bleef ik tijdens de rondgang door de werkplaatsen op mijn kamer, die toen nog tussen de werkplaatsen was. Het gezelschap passeerde mijn kamer, maar even later stapte de heer Koning mijn kamer binnen met de mededeling, dat er iemand in de werkplaats was, die wel belang in mij

zou stellen en of ik er maar even bij wilde komen. Dit zijn van die momenten die men niet gauw vergeet. Op een dag in December 1951 kreeg ik om 5 uur telefonisch een verzoek van de Heer Koning, even op zijn kamer te komen. Toen kreeg ik van hem te horen, dat er de volgende dag een mededeling op het publicatiebord zou worden gehangen, dat hij voor onbepaalde tijd zijn werkzaamheden om gezondheidsredenen moest onderbreken. We kenden elkaar al zolang, dat hij het voor mij niet prettig vond, als ik deze mededeling van het publicatiebord zou moeten vernemen. Enige dagen voor Kerstmis 1951 heb ik hem mede namens het personeel van de werkplaatsen, een bezoek mogen brengen in het St. Antoniusziekenhuis in Utrecht. Mijn vrouw was met de kinderen zolang buiten gebleven. Toen het bezoekuur was afgelopen, trok hij zijn kamerjas aan en liep zover met mij mee naar de omgeving van de hoofdingang. Hij verzocht mijn vrouw en kinderen te sturen omdat hij het op prijs stelde hen ook nog even te ontmoeten. Voor mijn vrouw was dit de laatste maal, dat zij de heer Koning heeft mogen ontmoeten.

H. Dröge

De hulpverlening in 1953 met het laboratoriumvliegtuig PH-NLL aan het noodgebied Zeeland

Dit artikel is ontleend aan een document met vrijwel dezelfde titel aanwezig in het Documentatiecentrum van de Aviodrome te Lelystad in het RSL/NLL-dossier. Uit de initialen onder het artikel valt op te maken dat ir. Douwes Dekker de schrijver is en mevr. C. Duiser de typiste.

Op maandag 2 februari 1953 werd door het Nationaal Luchtvaartlaboratorium de Siebel PH-NLL met bemanning ter beschikking gesteld voor hulpverlening aan noodgebieden. Het vliegtuig werd op 3 februari overgevlogen naar de vliegbasis Valkenburg van waaruit op 4 en 5 februari in totaal 6 vluchten naar verschillende dorpen in Zeeland werden gemaakt. In totaal werden daarbij 4500 kg goederen (brood en jute zakken) afgeworpen. Alle goederen werden op de aangegeven plaatsen gedeponerd.

Het succes van de hulpverlening met de Siebel is in de eerste plaats te danken aan de uitstekende conditie waarin het vliegtuig verkeerde. Verder hebben goed inzicht, groot laadvermogen, hoge vliegsnelheid en bemanning aan het welslagen van de acties medegewerkt.

De bemanning bestond uit Maj. Vlieger J. Jonker, 1e vlieger. Ir. F.E. Douwes Dekker, 2e vlieger, en een boordwerktuigkundige, afwisselend P.C. Kok of J. Stuurman.

Hieronder volgt een kort overzicht van de werkzaamheden.

Dinsdag 3 februari: Siebel overgevlogen van Soesterberg naar Valkenburg; start 16.40 uur, landing 17.00

uur. VHF-radio defect, 's avonds weer hersteld. Vliegtuig buiten verankerd, roeren vast, 's nachts geen neerslag.

Woensdag 4 februari: Bij aanslaan bleken de bougies van de bakboord motor vet, na schoonmaak, motoren in goede conditie.

1ste opdracht: 600 kg jute zakken voor Den Bommel (Overflakkee), start 09.44 uur, landing 10.37 uur. De lading bleek niet goed te zijn verdeeld; bij de eerste run was volle trimuitslag noodzakelijk. Bij alle volgende vluchten was de belading goed; geen of geringe trimuitslag.

2e opdracht: 800 kg brood voor Schuddebeurs (bij Zierikzee), start 11.15 uur, landing 12.18 uur.

3e opdracht: 800 kg brood voor Schuddebeurs (bij Zierikzee), start 13.05 uur, landing 14.00 uur.



4e opdracht: 700 kg jute zakken bij Den Bommel, start 14.35 uur, landing 15.40 uur. De grote omvang der bundels zakken bemoeilijkte het afwerpen. Om ca. 16.00 uur werden door slechte weersomstandigheden geen nieuwe opdrachten meer verstrekt. Het vliegtuig werd voor de nacht in een loods op de vliegbasis ondergebracht.

Donderdag 5 februari:

5e opdracht: 800 kg jute zakken voor Noordgouwe (Duiveland), start 08.39 uur, landing 09.38 uur.

6e opdracht: 800 kg jute zakken bij Dirksland (Overflakkee). Start 11.25 uur, landing 12.28 uur.

De landing werd uitgevoerd op Soesterberg, teneinde

aldaar de motoren te inspecteren; olie bijvullen in tuimelaarhuizen, benzinedrukregelaar bakboordmotor verwisselen.

7e opdracht: overvliegen naar Gilze-Rijen en vliegtuig ter beschikking stellen van het hulpcentrum aldaar. Start Soesterberg 14.45 uur, landing Gilze-Rijen 15.05 uur. Deze opdracht was door Valkenburg uitgegeven op grond van een bericht uit Gilze-Rijen dat daar aan een vliegtuig als de Siebel grote behoefte zou bestaan. Tegen verwachting in bleek dit echter onjuist; er was geen lading beschikbaar. Onze hulp bleek niet meer nodig te zijn. Op het veld stonden zeer veel vliegtuigen werkloos. Daarop werd besloten naar Soesterberg terug te keren, start 16.39 uur, landing 17.04 uur.

Totale vliegtijd 7.30 uur, bijgevuld 1252 liter benzine. De motoren en alle apparatuur hebben goed gefunctioneerd, afgezien van bovenvermelde kleine storingen.

Interview met een vrijwilliger: Henk Timmers

Nadat hij in 1956 zijn HBS-diploma heeft behaald kiest Henk Timmers ervoor om niet in de bakkerszaak van zijn vader in Kaatsheuvel te stappen, alhoewel hij daarin als schooljongen heel hard had meegeholpen. Via een kennis van de bakkersknecht, die werkt in het gebied radarsystemen raakt hij besmet met het virus, dat elektrotechniek heet. Eerst gaat het nog om het bouwen van kristalontvangers en proberen met behulp van zo lang mogelijke antennes uitzendingen uit de buitenwereld te ontvangen. Maar in 1956 begint het echte werk aan de faculteit Elektrotechniek van de Technische Hogeschool in Delft. Hij studeert in januari 1963 af bij prof. H.R. van Nauta Lemke, hoofd van de Afdeling Regeltechniek. Kort na het begin van zijn studie overlijdt zijn vader, waardoor Henk thuis toch ook nog zoveel mogelijk moet inspringen in de bakkerij. Ten gevolge van deze situatie is er de eerste jaren geen tijd om aan het gewone studentenleven in Delft mee te doen.

Na zijn afstuderen gaat hij als dienstplichtige naar de Koninklijke Luchtmacht in Breda. Hij komt daar in de Individuele Opleiding Academisch Gevormden (IOAG), die 10 weken duurt. In die tijd worden de basisvaardigheden geleerd om als vaandrig verder te dienen. Hij wordt te werk gesteld bij het bureau Wetenschappelijk Onderzoek bij de Directie Materieel van de Klu in Den Haag. In die tijd wordt o.a. gevlogen met de Lockheed F-104G Starfighter. Dit jachtvliegtuig maakt veel lawaai en er komen klachten van omwonenden van vliegvelden, maar ook ontstaat het besef dat vliegveldpersoneel moet worden beschermd tegen het vliegtuiglawaai. Henk Timmers gaat deel uitmaken van een geluidmeetploeg. Er zijn in die tijd nog geen geluidsnormen. Hij komt in contact met de latere prof. Plomp van het Instituut voor Zintuigfysiologie (IZF), met wie onder meer wordt gesproken over gehoorbeschermingsmiddelen. Hij heeft zijn dienstitijd, die uiteindelijk 21 maanden duurt in plaats van 24 maanden, als heel leerzaam en plezierig ervaren.

Op 1 november 1964 gaat hij werken bij het NLR, nadat hij is aangenomen door prof. Van Oosterom. Ten behoeve van de ontwikkeling van een geavanceerd meet- en registratiesysteem (DR-28) voor de vliegproeven met de Fokker F28 is er behoefte aan specialisten. De tot die tijd gebruikte methode van vluchtregistratie met behulp van foto en film wordt geleidelijk vervangen door het digitaliseren en opslaan van data. Veel werk is nodig om de analoge aanwijzing van instrumenten om te zetten in digitale signalen t.b.v. de DR-28. Henk gaat werken bij het Elektronisch Laboratorium, waar hij is belast

met het testen van de binnen de afdeling ontwikkelde producten.

In 1969 wordt hij, op de leeftijd van 29 jaar, afdelingschef van het Elektronisch Laboratorium, dat dan uit ca. 45 personen bestaat, verdeeld over de twee vestigingen van het NLR. Dit is een grote stap in zijn NLR-carrière, niet in het minst omdat hij, met als standplaats Amsterdam, ook leiding moet geven aan een tot dat moment voor hem nog redelijke onbekende groep mensen in de NOP. Het laboratorium behoorde oorspronkelijk bij de Hoofdafdeling V, maar maakt op dat moment deel uit van de Wetenschappelijke Diensten en is toeleverancier aan de andere afdelingen en doet dan nog geen eigen acquisitie. Hierin wil Henk geleidelijk verandering brengen, om een eigen "gezicht" op te bouwen en een bijdrage aan de omzet van het NLR te leveren. Hij begint met het bekijken van de ESA-projectlijsten om te zien of hier potentiële opdrachten uit kunnen voortkomen. Gaande weg komt er werk vanuit de buitenwereld en de belangstelling voor Avionica (elektronica toegepast in de lucht- en ruimtevaart) neemt toe. In het kader van compensatiewerkzaamheden worden intensieve contacten met de Nederlandse industrie opgebouwd.

Intussen werkt hij gestaag aan het ontwikkelen van een internationaal netwerk. Van 1969-1997 is Henk Timmers lid van het Avionics panel, dat overging in het Mission Systems panel, van de internationale organisatie AGARD. Hij is enige tijd voorzitter van dit panel en beschouwt zijn betrokkenheid bij AGARD als erg belangrijk voor zijn persoonlijke en vakinhoudelijke ontwikkeling. Nadat de AGARD-organisatie opgaat in de RTO heeft hij als adviseur zitting in het Systems and Electronics Technology SET-panel. In EUCLID (European Co-operation for the Long term



In Defence) maakt hij deel uit van twee specialistengroepen, CEPA 4 (Modulair Avionics) en CEPA 9 (Space). In de laatste groep is hij tevens vertegenwoordiger van de Nederlandse industrie.

Zijn afdeling heeft een grote betrokkenheid bij het project F-16 Mid Life Update (MLU), dat tezamen wordt uitgevoerd met België, Denemarken en Noorwegen. In EU verband wordt in het kader van Framework 3 resp.4 deelgenomen, tezamen met de Nederlandse industrie. Als voorbeeld noemt hij de ontwikkeling van de avionica-architectuur van de Airbus A-380.

Henk Timmers heeft zich tot zijn vertrek op 1 november 2002, i.v.m. de VUT, altijd goed thuis gevoeld bij het NLR en vat zijn werk gedurende 38 jaar samen als één grote uitdaging.

In augustus 2004 start hij met vrijwilligerswerk voor het museum. Op verzoek van het bestuur en als experiment assisteert hij Kees Leijnse bij een onderzoek over het jaar 1961 van het statische archief van het NLR, dat is overgedragen aan de museumstichting. De bedoeling is om na te gaan in hoeverre dit archief informatie bevat, die voor de museumstichting van wezenlijk belang is. Beiden heb-

ben over dit onderzoek in januari 2006 gerapporteerd en negatief geadviseerd om dit onderzoek voort te zetten. De inspanning is te groot ten opzichte van het resultaat. In 2006 zijn Henk Timmers en Kees Leijnse gestart met een archiefonderzoek naar de voorbereidingen en de start van de vestiging Noordoostpolder in verband met de viering van het 50-jarig bestaan van deze vestiging in 2007. Zij hebben vier publicaties geschreven, die zijn opgenomen in de Nieuwsbrieven van het museum, die in 2007 zijn verschenen. Tijdens de donateursbijeenkomst van oktober 2007 heeft Kees Leijnse een lezing gegeven over het door hen verrichte onderzoek.

Vanaf 2008 heeft Henk Timmers gewerkt als adviseur bij de inrichting van de museumexpositie. Hij heeft ervoor gezorgd dat het in de loop van de tijd steeds belangrijker geworden gebied Avionica een representatieve plaats heeft gekregen in de expositie. Samen met Henk Pouwels gaat hij dit onderwerp verder uitdiepen, met als toepassingsgebied Remote Sensing.

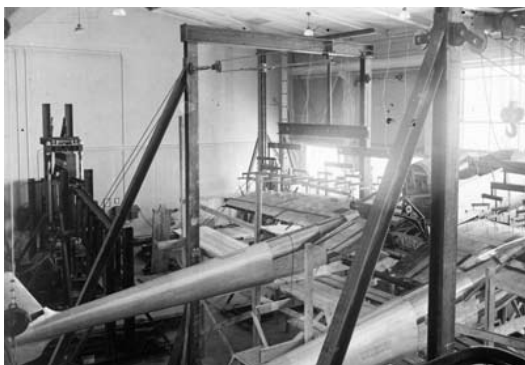


Foto uit Nieuwsbrief 31

Verkeerde beoordeling van een gevonden foto, afgedrukt in Nieuwsbrief 31

Op pagina 2 van Nieuwsbrief 31 is een foto afgedrukt met als bijschrift: Belastingproeven op de Fokker G-1.

Een van onze lezers, de heer W. Vredeling, schreef ons dat het hier niet gaat om de Fokker G-1 maar om een Saab J21 vliegtuig, waarvan de foto moet zijn genomen omstreeks 1943/1944 in de fabriek te Linköping (Zweden).

Hoe de foto in de serie glasplaatnegatieven van het NLL terecht is gekomen is niet bekend.

Saab J21



Sweden wished to ensure its continued neutrality through a policy of armed strength during World War II but were effectively denied access to foreign weapons. In response Sweden undertook an indigenous rearmament programme including an advanced fighter, and for this task the Saab 21 was ultimately designed round a licence-produced version of the Daimler-Benz DB 605B engine as a low-wing monoplane with tricycle landing gear, heavy forward-firing armament, a pilot's ejection seat, and a twin-boom pusher layout that later allowed the type's revision with a turbojet engine as the J 21R. The first of three J 21 prototypes flew in July 1943, and 54 J 21A-1 fighters were delivered from December 1945, followed by 124 and 119 examples respectively of the J 21A-2 with revised armament and the J 21A-3 fighter-bomber. Pictured is one of the aircraft operated by Flygflottilj 12 of the Flygväpen.

Country of origin:	Sweden
Type:	(J 21A-1) single-seat interceptor fighter
Powerplant:	one 1475hp (1100kW) SFA DB 605B 12-cylinder Vee engine
Performance:	maximum speed 645km/h (401mph); initial climb rate 850m (2789ft) per minute; service ceiling 11,000m (36,090ft); range 750km (466 miles)
Weights:	empty 3250kg (7165lb); maximum take-off 4413kg (9730lb)
Dimensions:	span 11.60m (38ft 0.75in); length 10.44m (34ft 3.25in); height 3.97m (13ft 3.25in)
Armament:	one 20mm fixed forward-firing cannon and two 13.2mm fixed forward-firing machine guns in the nose, and two 13.2mm fixed forward-firing machine guns in the front of the booms

uit: Aircraft of World War II, door Chris Chant, 1999

Nieuwe aanwinsten

- Facit rekenmachine type C1-13 van de heer Sj. Boelsma
- legpenning Defence Material Organisation Netherlands van de Klu, via de heer P. Koks
- calculator HP21 en fotomateriaal, van de heer F. Uilhoorn
- diverse boeken en tijdschriften, via de heer J. te Boekhorst
- van de afdelingen A, R, M en S diverse apparatuur die recent in het museum is opgesteld
- foto's en documenten over het afvoeren van het voormalige laboratoriumvliegtuig Fokker F VII in 1958 bij de TH-Delft, van de heer H. de Wit

Bijzondere vondst in Nationaal Archief

Tijdens het doorzoeken in het National Archief van de dossiers over de bemoeienis van de Luchtvaartafdeling met de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart viel het oog op een brief van de directeur van de Rijkspostduivendienst aan de commandant van de Luchtvaartafdeling in Soesterberg.



's-Gravenhage, 15 Juni 1925

Volgens het binnenkort te verschijnen "Voorschrift van de Rijkspostduivendienst" zullen de postduiven, die van uit vliegtuigen berichten moeten overbrengen, worden medegenomen in vliegtuighangmatjes.

Teneinde de doelmatigheid dezer hangmatjes te beproeven en tevens voor oefening van de duiven, verzoek ik U mij te willen berichten, wanneer voor dit doel duiven van het vaste station te Den Haag naar Soesterberg kunnen worden gezonden.

Ik draag dan zorg, dat op een door U op te geven datum de opzichter van den Rijkspostduivendienst zich bij U of een door U aan te wijzen officier der L.V.A. aanmeldt, tot het geven van voorlichting omtrent bevestiging van het hangmatje en de loslating der duiven.

w.g.

De Kapitein van den Generalen Staf,

Directeur van den Rijkspostduivendienst

Meer informatie over de rol van de postduiven als drager van berichten is te vinden op het internet.

Oproep tot betaling van uw donatie

Een aantal van onze trouwe jaardonateurs blijkt helaas zijn/haar donatie nog niet te hebben overgemaakt. Gewoontegetrouw zenden wij hen een herinneringsbrief. Dat gebeurt ook dit jaar weer, maar het kost het bestuur extra werk.

U kunt het volgende doen om het bestuur werk te besparen en toch als donateur op de hoogte te blijven van de gang van zaken in het museum:

- consequent bij de jaarwisseling uw donatie (minimaal € 12,50) over te maken voor het volgende jaar
- uw jaardonatie over 4 jaar vooruit ineens over te maken (minimaal € 50,-) zodat u niet ieder jaar weer met een herinneringsbrief wordt geconfronteerd
- indien u 60 jaar of ouder bent kunt u een bedrag ineens overmaken (minimaal € 125,-), waarmee u donateur voor het leven wordt
- indien u werkzaam bent bij het NLR het bestuur per email te laten weten jaarlijks een bedrag van zijn/haar salaris af te schrijven als donatie voor het museum (s.v.p. toezenden aan museum@nlr.nl)
- Sommige donateurs-voor-het-leven steunen het werk van het museum door een extra financiële bijdrage over te maken. Het bestuur is deze gulle donateurs dankbaar daarvoor en moedigt anderen ook aan het museum op deze wijze financieel te blijven ondersteunen.

Met uw donatie helpt u de museumstichting het museum op te bouwen. Juist in deze periode waarin het museum werkt aan uitbreiding van de expositieruimte van groot belang.

Mocht u uiteindelijk toch geen donatie meer willen overmaken laat u ons dat s.v.p. ook even weten, zodat wij u geen herinneringsbrief hoeven toe te zenden.

Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam

Rekeningnummer: 57.88.27.204

Stichting Historisch Museum NLR

Postbus 90502

1006 BM Amsterdam

Tel. 020-511 31 13

e-mail: museum@nlr.nl

<http://www.nlrmuseum.nl>