



De Nieuwsbrief wordt uitgegeven onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR. De Nieuwsbrief verschijnt viermaal per jaar en wordt toegezonden aan de donateurs van de stichting.

Jaardonateurs betalen € 12,50 (kalenderjaar)
Donateurs voor het leven (alleen vutters en gepensioneerden) betalen eenmalig € 125,-
Rekeningnummer: 57.88.27.204 t.n.v. de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam
Met uw donatie steunt u onze stichting bij het opbouwen en inrichten van het museum en het archief.

Naast de nieuwsbrieven ontvangen donateurs het jaarverslag van de stichting. Tweemaal per jaar organiseert het bestuur een donateursbijeenkomst. Donateurs krijgen korting bij de aankoop van museumpublicaties. Op vertoon van hun donateurskaart ontvangen donateurs een korting van € 2,- op de toegangsprijs van het Luchtvaartthemapark De Aviodrome te Lelystad.

Van de voorzitter

Na de goed bezochte donateursbijeenkomst op 8 oktober volgde op 12 oktober een vergadering met de vrijwilligers. Deze kwam in de plaats van het jaarlijkse uitje. Het was weer eens nodig om bij elkaar te komen en vast te stellen waar we staan. Maar ook om stil te staan bij het onderwerp Nieuwbouw NLR. Er waren ongeveer 25 vrijwilligers en het was goed om te constateren dat zij verstandig omgaan met de onzekerheid over de toekomst van het museumgebouw. Deze hebben wij zelf helaas niet in de hand. Iedereen blijft zich desondanks inzetten en stapje voor stapje vordert het werk, zoals elders in deze Nieuwsbrief valt te lezen. Inmiddels ziet het er naar uit dat het museumgebouw is “beschermd” tot 2014. Dat wil zeggen dat het tot dan niet wordt aangepakt en dat geeft in ieder geval zekerheid voor de komende jaren. Over de toekomst van ons museumarchief is er nog weinig zekerheid voor een goed alternatief.

Dat het werk van onze Museumstichting wordt gewaardeerd bewijst het verzoek van het bestuur van de Stichting Cultureel Historisch Centrum Land van Vollenhove (CHC). De vraag was om de expositie over de vestiging van het NLR in de Noordoostpolder met een half jaar te verlengen tot juni 2012. Deze tentoonstelling is in goede samenwerking tussen beide stichtingen in eigen beheer gebouwd. Regelmatig schrijft de pers er over en de expositie ontvangt een flink aantal bezoekers, waaronder hele schoolklassen. Dat de buitenwereld zo geïnteresseerd is in deze expositie moet voor het NLR een goed bericht zijn. Het op een positieve manier in de belangstelling staan draagt bij aan de vergroting van de naamsbekendheid en de zichtbaarheid en vergroot daarmee het draagvlak van het NLR.



Er is natuurlijk een verschil tussen de openbare expositie in het CHC en het beperkt toegankelijke bedrijfsmuseum in Amsterdam. In Amsterdam moet je als vreemde bezoeker aangemeld zijn om het museum te kunnen zien. Meestal is dit op woensdag, de museum dag en begeleiders zijn vaak de bestuursleden. Dat vormt een echte beperking. Het bestuur vindt dan ook dat, bij voorkeur samen met het NLR, de toegankelijkheid moet verbeteren. Je kunt denken aan openstelling van het museum op bepaalde dagen, gedurende een aantal uren, voor bezoekers die dit te voren hebben aangevraagd. De mogelijkheid daartoe kan worden aangegeven op de museumwebsite. Er zijn telkens minimaal twee begeleiders nodig, hetzij afkomstig van de museumstichting of van het NLR of in een combinatie. Er is iemand nodig voor de opvang en begeleiding naar en van het museum; de andere voor de begeleiding tijdens het bezoek aan de expositieruimtes. Binnenkort zal met dit systeem worden begonnen. Een handzame papieren gids is voor dit doel ontwikkeld.

Ondertussen neemt het bestuur, zij het met een “dubbel gevoel”, constructief deel aan gesprekken, vooralsnog met de Projectleider Nieuwbouw, over mogelijke alternatieve museumconcepten voor het geval de huidige museumruimte uiteindelijk toch moet wijken. Kort geleden was bij zo’n gesprek ook de architect van de Nieuwbouwplannen aanwezig. Hij legde onder andere met behulp van gedetailleerde tekeningen uit wat hij van plan is te doen met dit windtunnelgebouw. Het ziet er allemaal heel “gelikt” uit, bijna een

contrast met de degelijke uitstraling, die het NLR in het algemeen kenmerkt. Op dat moment vroeg ik me, na zoveel eerdere keren, opnieuw af wat de reden is dat dit bijzondere gebouw, waarin juist zoveel van de lange historie van het NLR getoond wordt, een geheel ander karakter moet krijgen. Een eventueel ander, aanzienlijk kleiner museum zal misschien ook veel kunnen bieden, maar ook veel juist weer

niet. Immers voor een groot deel van de getoonde collectie van het huidige museum zal geen plaats meer zijn, want hardware zoals windtunnelmodellen en instrumenten kun je nu eenmaal niet digitaliseren. Bovendien gaat het ons als bestuur aan het hart, dat het resultaat van de inspanning van zo veel vrijwilligers hiermee teniet wordt gedaan.

Kees Bakker

Donateursbijeenkomst op 8 oktober 2011: 50 jaar Ruimtevaart bij het NLR

Ongeveer 60 aanwezigen werden door de voorzitter, Kees Bakker, welkom geheten. Hij lichtte de aanwezigen daarna uitvoerig in over de nieuwbouwplannen van het NLR. Hierin zal het huidige museum moeten plaats maken, onder andere voor een nieuw restaurant. Twee sprekers, Piet Kant en Bas van der Peet, kregen vervolgens het woord.

Piet Kant kwam in dienst bij het NLL in 1959 en ging eerst voor een cursusjaar naar het College of Aeronautics in Cranfield in Engeland. Hij volgde daar de cursus Guided Missiles. Bij terugkeer ging hij werken bij de toenmalige V-sectie, waar hij aanvankelijk de enige persoon was in de groep ruimtevaart. Deze groep groeide en werd in 1967 samengevoegd met de toenmalige O-sectie (Vrij-vliegende modellen). Hierdoor ontstond de (hoofd)afdeling Ruimtevaart met als leider Jan van der Bliek, die in 1976 algemeen directeur van het NLR werd. Piet Kant, aan het eind van de zestiger jaren regelmatig op de TV te zien als commentator van de bemande ruimtevluchten naar de maan, volgde hem op. In 1985 kreeg Piet een ernstig auto-ongeluk in de Noordoostpolder, toen hij op weg was naar de vestiging Amsterdam. Hij werd als gevolg daarvan uitgeschakeld en in 1989 volgde zijn officiële ontslag.

Zijn lezing besloeg de periode 1960-1985. In die periode waren er drie grote ruimtevaartprojecten, waarbij het NLR betrokken was: de European Launcher Development Organisation (ELDO), de Astronomische Nederlandse Satelliet (ANS) en de Infrared Astronomical Satellite (IRAS).

Het NLR ontwierp en testte het standregelsysteem van de ELDO en voerde windtunnelmetingen uit aan de betreffende raketmodellen. Ten behoeve van de ANS leverde het NLR specialisten voor het grondstation ESOC in Darmstadt (Duitsland). Daarnaast werden vacuümtesten uitgevoerd in de ruimtekamer in de Noordoostpolder.



Voorzitter Kees Bakker geflankeerd door de sprekers: Piet Kant (links) en Bas van der Peet

De NLR-taken t.b.v. IRAS waren o.a. de beproeving van het standregelsysteem, programmering van de boordcomputer en de ontwikkeling van het dataverwerkingssysteem. Met behulp van de IRAS-satelliet is een eerste infrarood kaart gemaakt van het heelal.

Vervolgens kreeg Bas van der Peet het woord. In 1982 begonnen bij het NLR was hij vanaf 1992 leider van de hoofdafdeling Ruimtevaart tot 2003, toen deze als zodanig ophield te bestaan. Hij is thans werkzaam bij het NLR in het gebied marketing Ruimtevaart. Zijn presentatie besloeg de periode 1992 tot 2004. In deze periode was het NLR o.a. betrokken bij het Nederlands-Italiaanse project SAX voor de ontwikkeling van een röntgensatelliet. Het NLR hield zich bezig met het standregelsysteem van de SAX en het testen van de daarvoor benodigde software. Daarna ging Bas in op het NLR aandeel in verschillende volgende projecten: test en verificatie, tweefase-warmtetransport, micrograviteit met o.a. klotsende vloeistoffen en de lancering van de Nederlandse Slosat Flevo in 2005. Wat betreft de bemande ruimtevaart was het NLR betrokken bij het Dutch User Support Centre en leverde ondersteuning aan de Spacelabvlucht STS-65 in juli 1994. Op het gebied van ruimtevaartrobotica heeft het NLR een rol gespeeld bij de ontwikkeling van de Hermes Robotarm. Door omstandigheden heeft de geplande lancering hiervan in 2002 nog niet plaatsgevonden. Deze staat nu op de agenda voor 2012.



Geleidelijk is er binnen de ruimtevaart over de jaren een verschuiving gekomen van het alleen verzamelen van data naar het verwerken hiervan tot concrete toepassingen. Het Geomatica Business Park in de gemeente Noordoostpolder is een bedrijfsverzamelgebouw, waar op dit terrein commerciële diensten op verschillende gebieden worden aangeboden.

Vervolgens werden enkele aspecten, zoals de betrouwbaarheid, van het satellietnavigatiesysteem GPS behandeld. Het NLR voert de verificatie en validatie uit van de Europese tegenhanger van GPS met de naam EGNOS/Galileo. Ook richt het NLR zich

op de onafhankelijke bewaking en analyse van de systeemprestaties van Galileo navigatiesignalen.

Tenslotte werd nog in gegaan op de toekomst van de ruimtevaart met ontwikkelingen als ruimtetoerisme, de toenemende invloed van China en India en de securitykant van het gebruik van de ruimte.

De lezingen van de sprekers werden door de aanwezigen zeer gewaardeerd. Zij kregen elk een mooie fles Achterhoekse wijn aangeboden. De rest van het programma speelde zich af in de Jan van der Blikfoyer van het museum, waar een film over de IRAS werd gedraaid, en in de verschillende expositieruimten. Vooral kreeg na de beide lezingen het Ruimtevaartdeel van de expositie flink wat aandacht.

De vrijwilligersbijeenkomst van 12 oktober 2011

In plaats van het jaarlijkse uitje voor de vrijwilligers was er dit jaar een bijeenkomst van de vrijwilligers binnen het NLR, waarbij ca 25 vrijwilligers aanwezig waren. Het blijkt erg nuttig te zijn om eens in de paar jaar gezamenlijk om de tafel te gaan zitten om na te gaan hoe ver we zijn met de verschillende werkzaamheden binnen onze stichting.

De vrijwilligers van onze stichting zijn min of meer georganiseerd in groepjes die vrij onafhankelijk van elkaar opereren. Hierbij moet u denken aan de bouwers van het museum, de inrichters van de expositie, de bewerkers van het archief, de gravers in het archief, de bewerkers van het beeldmateriaal, de vullers van het personeelsbestand en dan ook nog enkele “loslopende” vrijwilligers. Het is daarom zinvol dat de verschillende groepen periodiek gezamenlijk om de tafel zitten, zodat ze van elkaar horen wat er allemaal gebeurt.

Deze keer was zo’n bijeenkomst extra noodzakelijk om eens stil te staan bij de nieuwbouwplannen van het NLR.

Het aantal van onze vrijwilligers is weer toegenomen met twee nieuwe vrijwilligers. Jos Slottje is een nieuwe vrijwilliger die zich met name bezig houdt met de ordening van ons archief. Jos komt uit de gelederen van Fokker en heeft zich in de zomer van dit jaar aangemeld als vrijwilliger. Voor een uitgebreidere beschrijving

van zijn achtergrond wordt verwezen naar de laatst verschenen Nieuwsbrief, waarin een interview met hem staat.

John Greuter, ook een nieuwe vrijwilliger, was helaas verhinderd om aanwezig te zijn. Hij komt uit het onderwijs en heeft op zich genomen om een onderzoek te doen naar de bestuursstukken van het NIVR, die in ons archief aanwezig zijn.

Het bestuur gaf vervolgens een overzicht van een aantal zaken die de afgelopen tijd gespeeld hebben, variërend van bezoekers van buiten het NLR, de medewerking aan de expositie bij het Cultuur Historisch Centrum Land van Vollenhove tot het ontvangen van een filmploeg die een tv-film aan het maken is. Voor diegenen die over de hier genoemde onderwerpen meer wil weten, verwijzen we naar de paar laatst verschenen Nieuwsbrieven.

Hierna werd uitvoerig van gedachten gewisseld over gevolgen voor onze stichting van de nieuwbouwplannen van het NLR. Het spreekt vanzelf dat dit onderwerp een groot deel van de tijd voor zich

opeiste. Met name werd ingegaan op de plotselinge koerswijziging van het NLR met betrekking tot huisvesting van het museum en het archief. Veel rond deze koerswijziging is nog onduidelijk en de toekomst voor ons museum is nog heel onzeker. Ondanks dat bleek tijdens de onderhavige bijeenkomst dat de vrijwilligers verstandig omgaan met deze onzekerheid. Allen waren het erover eens dat we gewoon door moeten gaan met de opbouw en inrichting van het museum.

Vervolgens werd de voortgang van de verschillende werkzaamheden binnen onze stichting uitgebreid toegelicht.

Om 15.00 u sloot Kees Bakker de vergadering en wenste iedereen een behouden thuiskomst.



Op zoek in de museumarchieven naar:

Het vliegtuigontwerp van Theodorus (Tup) van Waveren

Filmproducent HazazaH Pictures uit Amsterdam maakt een documentaire voor de VPRO over de familie Van Waveren. De film heeft als naam “De Van Waveren tapes”.

Daarvoor is deze producent onder meer op zoek naar meer informatie over de heer Tup van Waveren, die in 1941 een door hem zelf ontworpen vliegtuigmodel heeft laten testen in de lage-snelheidswindtunnel van het NLL.

Op aanraden van Herman Dekker, luchtvaarthistoricus, mailde Liedewij Theissens van Hazazah Pictures op 23 september aan het NLR-museum een merkwaardig verhaal, afkomstig van de neef van Tup van Waveren.

Een fragment daaruit:

Theodorus (Tup) van Waveren heeft meegedaan aan een prijsvraag van Fokker voor het ontwerpen van een vliegtuigvleugel die het tot New York moest uithouden als de hoofddrager of het hoofdsysteem zouden uitvallen. Hij zou zijn ontwerp vlak voor het uitbreken van de oorlog hebben ingeleverd. Samen met zijn chauffeur had hij alles van een oude Ford afgesloopt en daarbovenop een stellage gebouwd waarop die vleugel gemonteerd was. Tup zat bovenop die vleugel om metingen te verrichten tijdens proefvluchten van 120 à 130 km per uur 's nachts over de weg van Amsterdam naar Den Haag. Een paar jaar na de oorlog is hij naar Fokker gegaan - hij kende de ingenieurs daar - en vroeg hen hoe het zat met die prijsvraag. 'Daar hangt ie', zeiden ze tegen hem: zijn ontwerp zou gebruikt zijn voor de vleugel van de Fokker Friendship.

Liedewij eindigde haar email met de vraag: Hebt u de naam Van Waveren ooit horen langskomen of meer informatie over bovenstaand verhaal?

Zoektocht

De vraag van Hazazah Pictures prikkelde de nieuwsgierigheid. Zou het uitgebreide museumarchief iets kunnen blootleggen over de opdrachten van Tup van Waveren aan het NLL?

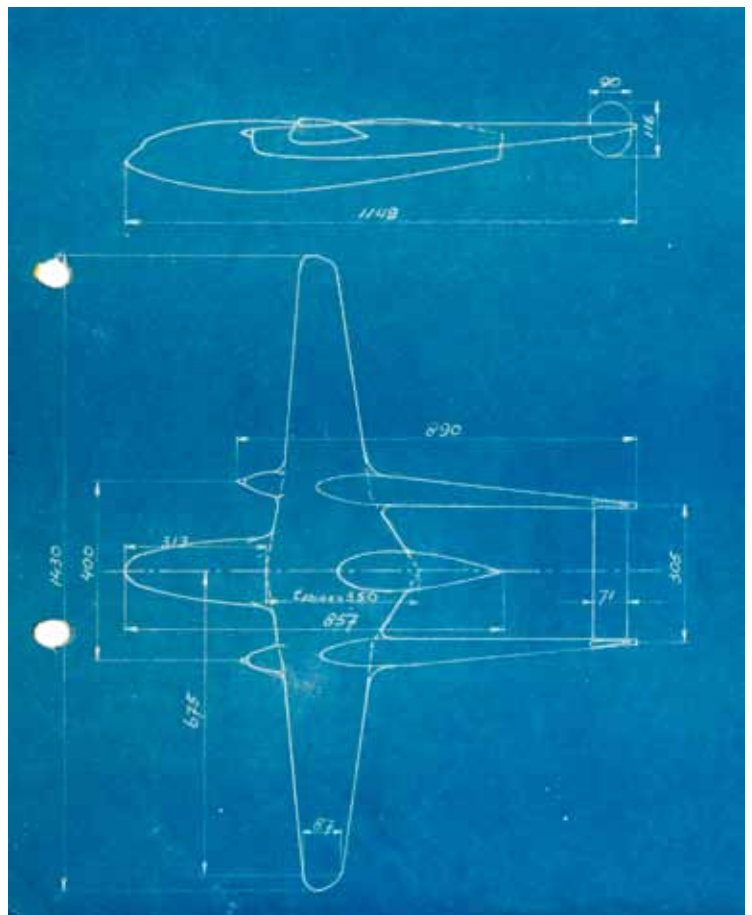
Na het doorbladeren van het in het museumarchief aanwezige “modellenboek”, het schrift met alle door de RSL en NLL tot 1946 gebruikte windtunnelmodellen was het al direct raak. In totaal bleken twee vliegtuigmodellen en een draagvleugelmmodel met de naam “Van Waveren” daarin voor te komen, alle gemeten in 1941.

Er stonden verwijzingen naar een drietal rapporten over windtunnelproeven met deze modellen, waarvan exemplaren in het museumarchief aanwezig bleken te zijn. Verder waren in het museumarchief ook aanwezige “tunneldagboek” een aantal details beschreven over de uitvoering van die proeven.

Uit al deze documenten bleek dat de heer Van Waveren het NLL verscheidene opdrachten heeft gegeven voor het uitvoeren van aërodynamisch onderzoek in windtunnel 3a. Eerst met een vliegtuigmodel dat hij in zijn eigen windtunnel had onderzocht. Daarna met een draagvleugel van dat vliegtuig en ten slotte met een ander soortgelijk vliegtuigmodel waarvan delen van de rompvorm en tevens de instelling van de staartbomen konden worden veranderd.

Helaas konden uit deze documenten geen aanwijzingen worden gevonden over de aanleiding tot het ontwerpen van dit vliegtuig en met welk doel het onderzoek bij het NLL plaatsvond. Het vliegtuigontwerp leek op dat van de Fokker G.1, een romp, een vleugel, twee staartbomen en twee motoren. De afmetingen waren beduidend groter dan die van de G.1.

Over proeven met dit model op een auto was niets vermeld. Het vleugelontwerp kwam niet overeen met dat van de latere F.27.



Zij- en bovenaanzicht van windtunnelmodel 65



Vooraanzicht van windtunnelmodel 65

Twee bevriende luchtvaarthistorici werden ook geraadpleegd: Willem Vredeling en John Greuter, beiden in het bezit van een uitgebreid archief vooral met documenten van Fokker. Geen van hen had ooit gehoord van ene Van Waveren, niet in relatie tot een wedstrijd uitgeschreven voor het ontwerpen van een lange-afstandsvliegtuig en evenmin in relatie tot de F.27-vleugel.



DirkJan Rozema op de filmset (foto NLR)

Filmset

Het antwoord aan Hazazah Pictures op de gestelde vraag was aanleiding voor Liedewij en Wim van der Aar (regisseur) om direct de documenten te komen inzien. Twee dagen later, op 5 oktober, stond een voltallige filmploeg bij het NLR die, met toestemming van de communicatieafdeling van het NLR, opnamen ging maken. Eerst buiten voor het windtunnelgebouw, daarna in de museumruimte en tot slot in de archiefruimte. Gefilmd werd op 16 mm film en geluid werd opgenomen met een microfoonhengel. DirkJan Rozema vertelde voor de camera wat hij had gevonden in het museumarchief en de documenten werden ook tot in detail gefilmd. De filmsessie nam een volle middag in beslag en eindigde in het archief, waar men de sfeer kennelijk zo interessant vond dat ook daar de camera inzoomde op de talloze daar aanwezige stellingen en documenten. Na het vertrek van de filmploeg bleef het knagen. Veel vragen waren onbeantwoord gebleven over de intenties van Van Waveren en hoe het met zijn ontwerp is afgelopen. Maar binnen twee weken kwam uit onverwachte hoek wat meer licht op de zaak.

Het NLR-archief van 1941-1971

Het NLR-archief hield enkele jaren geleden opruiming om ruimte te winnen. Een gedeelte van de inventaris (van 1941-1971) moest toen worden opgeruimd en werd geschonken aan de museumstichting. In afwachting van een nieuwe archiefruimte voor de museumstichting werden de vele honderden ordners over die periode opgeslagen in verhuisdozen. Die dozen zijn op verscheidene plaatsen binnen het NLR opgeslagen geweest. Pas vanaf medio 2011 kon deze inventaris in gedeelten in het huidige museumarchief worden ingeruimd omdat Jos Slotje als nieuwe vrijwilliger zich ging ontfemen over het museumarchief. De laatste serie ordners, toevallig net die exemplaren uit 1941, werden een week na de filmopnamen ingeruimd. In een van die ordners kwam een uitvoerig dossier tevoorschijn over de projecten van de heer Van Waveren. Na deze vondst is door de museumstichting een uittreksel gemaakt van alle gevonden correspondentie tussen Van Waveren en het NLL, welke de periode omvat van januari tot september 1941. Deze aanvullende vondst is direct weer bestudeerd door Hazazah Pictures.

Wat onderzocht het NLL voor Van Waveren?

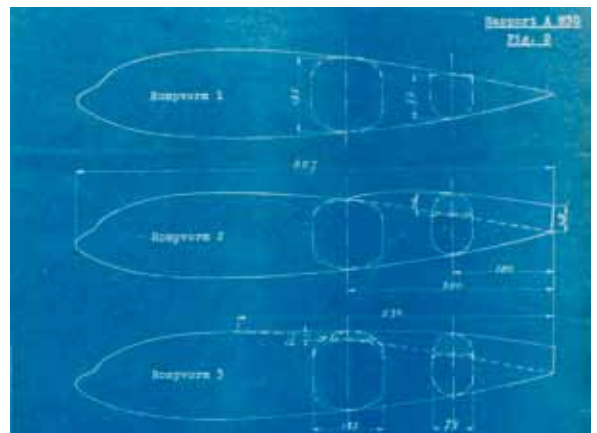
Onduidelijk blijft hoe de eerste contacten waren tussen Van Waveren en het NLL. De eerste brief van het NLL (9-1-1941) bevat een offerte voor het meten van enkele polaires, voor f. 300,-.

De eerste windtunnelmetingen met vliegtuigmodel 65 zijn gehouden in februari/maart, gevolgd door metingen aan het draagvlakmodel 99 in mei, waarna tenslotte een ander vliegtuigmodel 68 is gemeten in juli.

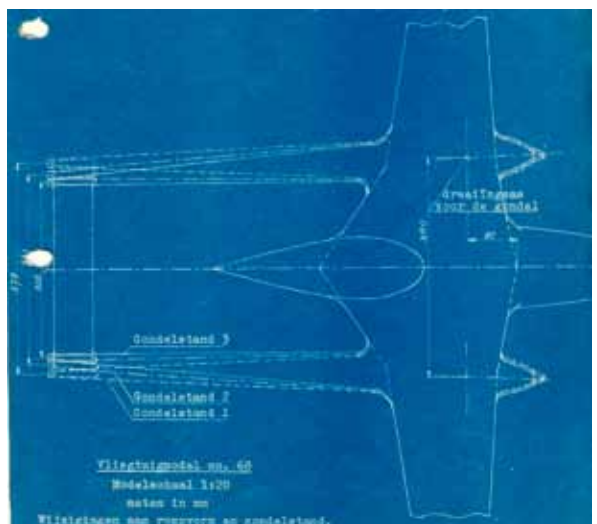
Het onderzoek aan het tweede vliegtuigmodel (68) had tot doel na te gaan of veranderingen aan de achterzijde van de romp en wijzigingen van de hoek waaronder de staartbomen aan de vleugel waren bevestigd meer of minder weerstand zouden opleveren.

Alle windtunnelmodellen werden door Van Waveren aangeleverd. Hoewel niet alle gefactureerde bedragen zijn gevonden is het duidelijk dat de totale kosten van het NLL-onderzoek enkele duizenden guldens moeten zijn geweest.

De meetresultaten hebben niet geleid tot voldoende nauwkeurige polaires, als gevolg van schaafeffecten. Een van de redenen was dat de modellen te zwak waren om bij hogere snelheden te kunnen meten. Daarom moest de Sectie Vliegtuigen door middel van berekeningen op basis van de meetresultaten een representatieve polaire bepalen voor het ware-grootte vliegtuig. Daarmee moest het vliegbereik worden berekend. In dat rapport werd voor het eerst



Verschillende rompvormen windtunnelmodel 68



Verschillende staartboomconfiguraties

duidelijk dat het ging om een viermotorig vliegtuig (twee motoren in tandem opgesteld die elk een schroef aandrijven). Voor de motor werd uitgegaan van een dieselmotor van het type Junkers Jumo 205C, waarvan de karakteristieken dateerden van 1937. Afgaande van de schets van het windtunnelmodel leek aanvankelijk sprake te zijn van een tweemotorig vliegtuig. Uit de berekening van het vliegbereik werd duidelijk dat sprake was van een vliegtuig voor de lange afstand (tussen 6000 en 8700 km). Het vliegtuig zou de beste prestaties leveren op zeeniveau. De beoogde kruishoogte was 3000 m waardoor geen drukcabine nodig zou zijn.

Aanleiding voor het onderzoek

Toen de filmopnamen op 5 oktober werden gemaakt was uit de toen bij de museumstichting beschikbare documentatie niet duidelijk wat de aanleiding is geweest voor Van Waveren om een windtunnelmodel te laten testen. Vóór het uitbreken van WOII was er wel sprake van een wedstrijd uitgeschreven door het Comité Vliegtocht Nederlandsch Indië voor het ontwerpen van een vliegtuig voor de lange afstanden. Van de vijf deelnemers aan die wedstrijd zijn de eerste drie winnaars bij naam bekend (resp. Driessen, Van Lammeren en Kremer). Waarschijnlijk is Van Waveren een van de twee onbekende deelnemers. Van HazazaH Pictures was gehoord dat Van Waveren een vermogend man was die zijn geld verdiende in de bloembollenteelt. Hij zou betrokken zijn geweest bij de oprichting van de Keukenhof. Maar zijn hart lag bij de techniek.

Pas uit de archiefstukken van 1941 werd duidelijk wie de opdrachtgever was van Van Waveren.

Vermeld werden het syndicaat (vermoedelijk het Syndicaat 1933 Holland Amerika Lijn) met de heren W. van der Vorm (voorzitter, tevens president commissaris HAL), A.F. Bronsing (directeur Stoomvaart Maatschappij Nederland) en de heer Everts. Na afronding van het onderzoek door het NLL blijkt uit enkele telefoonberichten dat de heer Van Waveren bezig is geweest een gesprek te organiseren tussen prof. Van der Maas (adviseur NLL) en de heer Van der Vorm. Over de uitkomsten van dat gesprek is niets gevonden in het archief.

Uit de scriptie "Een boegbeeld belicht" van Elly de Leeuw-Hilberts over de persoon Willem van der Vorm blijkt dat: "Van der Vorm zich interesseerde voor de luchtvaart. Met de HAL was hij in 1938 in principe overeen gekomen deel te nemen in een door Fokker te organiseren vliegdiens (bedoeld wordt waarschijnlijk

luchtvaartmaatschappij). Om op grote hoogte te kunnen vliegen moesten er vliegtuigen met een luchtdrukcabine komen. De opzet viel daardoor aanzienlijk duurder uit en vereiste ook deelneming van de regering. De regering verlangde hierbij samenwerking met de KLM. Tot



De heer W. van der Vorm
(bron: internet)

samenwerking was de HAL wel bereid, de gedachte dat de KLM de leiding van het project moest hebben werd van de hand gewezen. Toen de regering hieraan vasthield trok de HAL haar gedane toezegging in."

De archiefstukken van 1941 bevatten o.a. gedetailleerde verslagen van de eerste drie kwartalen. In het verslag van de Vliegtuigenafdeling (2e kwartaal) staat: "In opdracht van een particulier werden berekeningen uitgevoerd omtrent het te verwachten verband tussen ca en cw en het vliegbereik van een ontworpen lange-afstandsvliegtuig." Deze berekeningen werden, blijkens het verslag over het 3e kwartaal, in dat kwartaal afgesloten.

NLL-jaarverslagen als bron

Het verkorte jaarverslag over 1941 bevat geen enkele aanwijzing over bovengenoemd werk. In het jaarverslag over 1943 duikt de naam Van Waveren op in een geheel andere context: Een aërodynamisch vraagstuk op biologisch gebied, dat door den heer Van Waveren naar voren werd gebracht, werd met hem behandeld. We kunnen alleen maar gissen waar het over ging.

NLR-archief van 1943

Op 9 november van dat jaar gaat een brief van het NLL naar Van Waveren met een aantal gegevens van NACA 0012 en NACA 0018 profielen, waarom hij telefonisch had gevraagd.

Uit een brief die twee dagen later bij het NLL werd ontvangen van de heer Bronsing (Stoomvaart Maatschappij Nederland) kan worden afgeleid dat op die 9e november een bespreking plaatsvond met ir. Van Oosterom. De Mij. Nederland vroeg Van Oosterom antwoorden te formuleren op de volgende vragen:

1. Berust de thans gangbare mening, dat voor het bevliegen van lange trajecten, vliegtuigen van zeer grote afmetingen het meest in aanmerking komen op economische gronden?
2. Op welke wijze geschiedt het vervoer per vliegtuig uit technisch oogpunt bezien zo goedkoop mogelijk, d.w.z. met de geringste kosten per ton-km nuttige lading? Hierbij zullen verschillende trajectlengten in beschouwing moeten worden genomen, welke door U nog zullen worden opgegeven (voorlopig werden als grenzen 800 en 2400 km genoemd).
3. Welke brandstofreserve moet bij het bevliegen van verschillende trajecten worden meegevoerd?

Onduidelijkheden

Uit de weinige bronnen die over deze kwestie tot dusverre zijn geraadpleegd is het denkbaar dat het syndicaat tijdens WOII financieel deelnam aan een of meer studies voor vliegtuigen voor lange afstanden. Omdat vliegtuigen met drukcabines kostbaar waren was het wellicht interessant goedkopere vliegtuigen zonder drukcabines te onderzoeken. Van Waveren, telg uit een welgestelde familie, zal Van der Vorm hebben ontmoet en met hem tot zaken zijn gekomen. Interessant is om na te gaan hoe Van Waveren met zijn ontwerptalent zich kwalificeerde bij Van der Vorm.

Uit documenten van Fokker uit WOII blijkt dat Fokker het sterke vermoeden koesterde dat de KLM bezig was met het ontwerpen van vliegtuigen voor de lange afstand en daarvoor opdrachten verstrekten aan het NLL. Achteraf gezien klopt dat vermoeden. Maar nergens is in de Fokker documenten iets te vinden over een vliegtuigontwerp van Van Waveren. Om meer klaarheid te brengen in al deze onduidelijkheden is verder onderzoek nodig.

Documentaire

HazazaH Pictures heeft aangegeven dat de documentaire in 2012 klaar zal zijn en in oktober 2012 op VPRO-tv te zien zal zijn.

Van oudsher een relatie tussen Luchtvaart en Scheepvaart

Uit de inventaris¹ van het archief van de Commissie Luchtvaart-Scheepvaart, aanwezig in het Nationaal Archief in Den Haag, is o.a. de relatie beschreven tussen de KLM en de Nederlandse scheepvaartmaatschappijen in de periode 1919-1947. Deze commissie is ingesteld in 1947 en opgeheven in 1950. Hieronder volgt de letterlijke tekst uit die inventaris over de voorgeschiedenis tot aan het begin van de jaren '40, toen het NLL onderzoek deed aan een vliegtuigontwerp waar een scheepvaartsyndicaat interesse in toonde. Een vliegtuig ontworpen door de heer T. van Waveren uit Heemstede (zie artikel in deze Nieuwsbrief).

Bij de oprichting van de KLM op 7 oktober 1919 behoorden een viertal scheepvaartmaatschappijen tot de medeoprichters. Hun aandeel in het bedrijfskapitaal bedroeg f 121.000. In 1927 werd dit bedrag door de verplichte afstempling der aandelen teruggebracht tot f 48.400. Bij de in dat jaar plaatsgevonden hebbende nieuwe kapitaalsuitgifte namen zij voor f 33.000 deel, waardoor zij een belang bij de KLM hadden van f 81.400.

Bij de wet van 31 mei 1929 werd de Nederlandse regering gemachtigd om haar aandeel in het bedrijfskapitaal van de KLM te vergroten van f 500.000 tot f 3.000.000, dit mede in verband met de exploitatie van de Indië-route, ten aanzien waarvan de plannen voor een weekdienst in een vergevorderd stadium van voorbereiding waren.

Op 25 februari 1931 had een eerste bespreking plaats tussen een vertegenwoordiger van de directies van de Stoomvaart Maatschappij Nederland en de Rotterdamsche Lloyd en de directie van de KLM. Daarbij werd medegedeeld dat deze beide scheepvaartmaatschappijen zich verenigd hadden ten einde een studie te maken van de luchtverbinding Amsterdam - Batavia. Zij wensten namelijk dat geen enkele passagier tussen Nederland en Nederlandsch Oost-Indië hun zou ontgaan en dat zij die passagiers zouden vervoeren, hetzij over zee, hetzij door de lucht. Daartoe had men o.a. met enkele bedrijven en particulieren tezamen een syndicaat ter bestudering van het luchtschepenvraagstuk opgericht. Dit syndicaat had inmiddels contact gezocht met dr. Eckner, directeur van de firma Luftschiffbau Zeppelin GmbH in Duitsland.

Op 28 maart daaraanvolgend werd dit plan middels een bericht in de Nederlandse pers wereldkundig gemaakt. Eind 1931 trachtten de scheepvaartmaatschappijen ook de Directeur-Generaal van de P.T.T., ir. M.H. Damme, voor hun plannen te winnen. Deze stond hier echter vooralsnog afwijzend tegenover.

Inmiddels sleepten de besprekingen tussen de KLM en de scheepvaartmaatschappijen zich met wisselend succes over de jaren voort.

In 1933 trad de KLM tot het syndicaat toe en nam daarin met een bedrag van f 12.500 deel. Zij beschouwde haar deelneming daaraan slechts als een onderdeel van haar streven naar een gemeenschappelijke behandeling van de luchtvaartvraagstukken, doch zeker niet als een morele verplichting tot grotere deelneming in het syndicaat of in een eventueel later op te richten vennootschap.

Een geheel nieuwe fase in de besprekingen trad op 12 juli 1934 in, toen de besprekingen in een groter verband werden voortgezet.

Immers vanaf die datum waren ook de KNILM, de K.P.M. en de Java-China-Japan Lijn daarbij betrokken.

Deze uitgebreide kring vormde zich eind 1934 of begin 1935 om tot de Commissie K.L.M. /

KNILM / Scheepvaart. Door deze commissie werden diverse voorstellen besproken. In maart 1936 kwam men tot een definitief plan voor samenwerking tussen de luchtvaart en de scheepvaart. Dit plan is echter niet verder dan deze commissie gekomen.

Enige jaren gingen voorbij voordat de kwestie van samenwerking luchtvaart-scheepvaart weer ter sprake kwam.

Mede van invloed op het heropenen van de besprekingen was het project van de Holland-Amerika Lijn om in samenwerking met de vliegtuigfabriek Fokker buiten de KLM om te komen tot een luchtverbinding tussen Nederland en Noord-Amerika. De toenmalige minister van Waterstaat, mr. dr. ir. J.A.M. van Buuren, stond hier afwijzend tegenover. Hij wenste dit plan slechts te steunen indien de KLM de leiding daarvan in handen kreeg, een opvatting waar de ministerraad achter stond. Hiertoe echter bleek de directie van de H.A.L. niet bereid. Ook zijn opvolger, minister ir. J.W. Albarda achtte een afzonderlijke luchtvaartmaatschappij naast de KLM uitgesloten. Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd deze problematiek echter opportuun.

Tijdens de bezetting van Nederland werden hier te lande nog tot in 1943 vele besprekingen gevoerd en rapporten geschreven, echter zonder dat men tot resultaten kon komen, mede doordat het voor de betrokkenen door de 'isolatie' onmogelijk was een inzicht te verkrijgen over de politieke en technische ontwikkelingen in Amerika en Engeland.

(de rest van de tekst is weggelaten omdat die de verdere ontwikkelingen tot 1950 beschrijft)

¹ Nationaal Archief, Den Haag, Commissie Luchtvaart-Scheepvaart, 1947-1950, nummer toegang 2.16.41

Expositie “De Vrije Vlucht” verlengd

Zoals reeds eerder gemeld in Nieuwsbrief 40 is op 21 mei 2011 door de algemeen directeur van het NLR een expositie met de naam “De Vrije Vlucht” geopend in het Cultureel Historisch Centrum (CHC) Land van Vollenhove.

Deze expositie gaat over de geschiedenis van de vestiging van het NLR in de nabijgelegen Noordoostpolder, waar het eerste kantoorgebouw (jarenlang het hoofdgebouw geheten, thans gebouw 10) de naam “De Vrije Vlucht” droeg naar de daarin gevestigde sectie Vrij Vliegende Modellen (de O-sectie).



Bezoek van leerlingen van een klas van een middelbare school uit Emmeloord (foto CHC Land van Vollenhove)

De expositie poogt af te rekenen met het beeld van geheimzinnigheid dat in de omgeving van Vollenhove nog al eens bestaat. De toegangspoort met slagbomen en het terrein, omgeven door hekken en hoge bomen, prikkelen de nieuwsgierigheid van de omwonenden. In de expositie is gewerkt met een tijdlijn in de geschiedenis van de vestiging na 1957 en de aanloop daartoe vanaf het begin van de gemotoriseerde luchtvaart. De tijdlijn van het NLR is geflankeerd door een parallelle algemene lijn met herkenbare momenten en gebeurtenissen uit de omgeving van Vollenhove, in Nederland en in de wereld.

Daarnaast wordt op verschillende manieren getoond welk soort onderzoek (windtunnels, helikopters, ruimtevaart en constructies en materialen) bij het NLR wordt uitgevoerd met enkele concrete toepassingen, die de bezoeker zal herkennen.

Ook de DNW (o.a. een echt recent gebruikt windtunnelmodel van het spoorwegstation in Lelystad) en de lokale Royal Huisman Shipyards (o.a. composietconstructies in de jachtbouw) doen mee in de expositie. Verder is het model van de Sloshsat FLEVO van het Nationaal Ruimtevaart Museum (NRM) te Lelystad te leen.

Bezoekers(groepen) kunnen (vooraf) aanvragen doen voor een toelichting op de tentoonstelling door een van de samenstellers, waarbij voor de niet-ingewijden in de luchtvaart, vooral ingegaan wordt op enkele principes van onderwerpen als windtunnels, helikopters, raketvoortstuwing. Dit laatste is met groot succes gedaan voor een kennismakingsweek van een middelbare school uit Emmeloord, waarbij in het park achter het CHC met waterraketten geëxperimenteerd is.

Ook was er een bezoek van A. van Wijk, die bijna alles van de Gloster Meteor afweet, en die nu wilde weten wat er met de Meteor

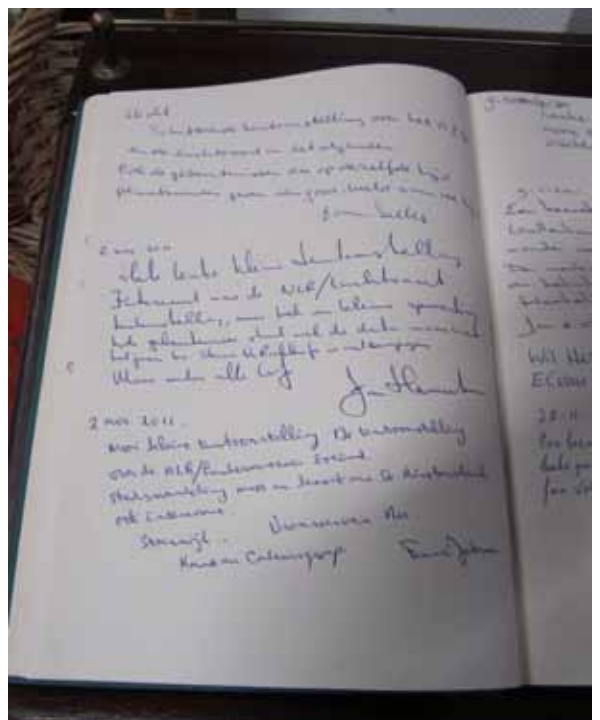


Experiment met waterraketten (foto CHC Land van Vollenhove)

die jarenlang als poortwachter bij de landbouwschuur stond is gebeurd.

De expositie, die was gepland tot 5 november 2011, is thans i.v.m. de gebleken grote belangstelling, verlengd tot juni 2012.

Het CHC Land van Vollenhove is geopend op maandag, woensdag en zaterdag van 10.00 - 17.00 uur en is gevestigd aan de Bisschopstraat 36, 8325 BC in Vollenhove.



Een pagina uit het gastenboek

Nieuwe aanwinsten

Diverse boeken: dhr. D.J. Spiekhout;

Tijdschriften: dhr. K. Groothof en dhr. Den Herder;

Documentatie: dhr. C. Kranenburg en dhr. H. Jentink;

Windtunnelmodellen (niet luchtvaart) zoals Centraal Station Utrecht, stadion Arena Amsterdam, motorjacht, boorplatforms, cruiseschip: DNW;

Demonstratieplatform: dhr. Smilde;

Tijdschriften: dhr. J. Schijve

Twee schildjes (Fokker 100 en NH90): dhr. R. Roos;

16 video banden VHS: dhr. R. Roos

Delfts blauw bord: dhr. R. Roos;.

Navraag bij De porceleyne Fles BV over de herkomst van dit bord leverde de volgende informatie op.

Dit bord is inderdaad door onze fabriek uitgegeven in het jaar 1924. Prijs in 1924 bedroeg 20,- gulden. Er zijn 2000 exemplaren van geproduceerd wat best veel was voor die tijd). Het bord is gemaakt ter gelegenheid van de eerste vlucht naar Nederlands-Indië o.l.v. Thomassen à Thuessink van der Hoop en van Weerden Poelman en van de Broeke op 24 november 1924. De vlucht is gemaakt met de Fokker VII.

Met vriendelijke groet
De Porceleyne Fles BV
Jessica Wallien-van Erkel
Product Manager Royal Delft



Interview met een vrijwilliger: Joop Hanekamp

Aanvankelijk had Joop Hanekamp wat aarzelingen om te vertellen over zijn leven. Maar nadat hem er op was gewezen dat elk mens uniek is en zijn eigen verhaal heeft, waar anderen belangstelling voor hebben, was hij "om". Hij had het gesprek daarna zelfs zo goed voorbereid en al op schrift gesteld dat de interviewer een gemakkelijke dag had.

Joop is op 29 juli 1944 in Kampen geboren. Na de lagere school ging hij achtereenvolgens naar de LTS te Kampen en de UTS en HTS te Zwolle. Bij deze drie opleidingen studeerde hij elektrotechniek. In de zomer ging hij op de fiets van Kampen naar Zwolle en in de winter nam hij de trein. Met zijn HTS-diploma op zak solliciteerde hij bij de toenmalige PTT en werd aangenomen bij de afdeling Telecommunicatie. Deze besloeg de gebieden telefooncentrales, versterkerstations en straalverbindingen. Joop werd geselecteerd om de opleiding "Kader PTT" te volgen in Nijenrode, maar is daar niet aan begonnen. Hij was net getrouwd en had een kind en Nijenrode was "intern". Hij wilde niet van huis zijn. Bovendien zou hij na deze kaderopleiding een aantal jaren te werk worden gesteld bij de Centrale Directie in Den Haag. Wanneer het vooruitzicht om naar het westen van het land te verhuizen je helemaal niet trekt zit er weinig anders op dan ontslag te nemen.

Joop hoefde weinig moeite te doen om een andere weg te vinden. Tijdens zijn HTS-opleiding had hij stage gelopen bij het E-lab. van het NLR. De goede sfeer en de collegialiteit waren hem goed bij gebleven. Hij solliciteerde op de functie van programmeur op de afdeling WD (Wiskundige Dienst) en werd aangenomen. Het gebied Wiskunde/Programmeren trok hem meer dan de Elektrotechniek. Hij hoefde niet in militaire dienst en zo trad hij op 1 oktober 1968



in dienst van het NLR in de Noordoostpolder. In Emmeloord was een huis beschikbaar voor het gezin. Leg dit naast het feit dat er in die tijd een personeelsbus reed naar en van het NLR en het besluit om te verhuizen was snel genomen. Joop woont daar op dit moment nog steeds.

Zijn chef bij de afd. WD was de heer Benthem. Een interessante uitdaging vond hij om wiskundige dingen (o.a. integralen) om te zetten in numeriek programmeerbare formules. In die tijd heeft hij de acte Wiskunde MO-A behaald. Hiermee werd hij bevoegd om les te geven. Een keer heeft Joop Hanekamp gesolliciteerd op een school (HTS) in Groningen. Op het allerlaatste moment heeft hij afgezegd. Er was juist een tweede kind in het gezin geboren en het moeten verhuizen was ook deze keer geen aantrekkelijk idee.

Joop is geen carrièrejager. Het plezierigst vindt hij het uitvoeren van opdrachten. Hij merkt op deelnemer te zijn geweest in een mooie periode in de automatisering. De eerste computer waarmee hij te maken kreeg was de CDC 3300. Deze kon maar één taak tegelijk uitvoeren, maakte gebruik van ponskaarten en deed soms vele uren over een opdracht. Verschillende programmeertalen, waarmee Joop vertrouwd was, passeren de revue evenals de diverse "operating systems" van de reeks computers, die bij het NLR in de loop van de tijd zijn gebruikt tot de PC verscheen.

Hij was betrokken bij vele projecten, ook in de sfeer van Defensie. Joop werkte bijvoorbeeld samen met de afdeling VG (Vliegtuiggebruik) in de MOR-groep. MOR (Military Operational Research) was een bundeling van militaire projecten voor de Klu. Hij noemt zijn aandeel bij het registreren en verwerken van oefenvluchten tijdens de introductie van de F-16. Het MCEP (Maneuver Criteria Evaluation Program) waarbij helikopter manoeuvres werden doorgerekend op basis van motorvermogen. Maar ook deed hij mee in het Envira programma, waarbij de geluidsbelasting op kleine vliegvelden werd bijgehouden op basis van het aantal starts en landingen en het type vliegtuig.

Daarna kwam hij in de hoek van de databases terecht. Hij ontwierp een database t.b.v. de beschikbare bewapening voor de vliegtuigen van de Klu. Ook bouwde hij mee aan een GUI (Graphical User Interface) voor een database met meetgegevens van de testvluchten van Fokker vliegtuigen. Dit heeft hij twee jaar gedaan tot Fokker in 1996 ophield te bestaan. Voor een aantal afdelingen van het NLR werd hij DBA (DataBaseAdministrator) bij het NLR voor het ORACLE database management systeem.

Tijdens zijn werkzame leven bij het NLR was hij jarenlang lid van de biljartcommissie en de filmcommissie van de Personeelsvereniging. De filmcommissie organiseerde pauzefilms voor het personeel, die goed werden bezocht. Een keer per jaar was er een filmavond voor het hele gezin met een voorfilm en een hoofdfilm.

Als gevolg van de reorganisatie verliet Joop Hanekamp het NLR in 2004. Hij is als gevolg daarvan zeker niet in een diep gat gevallen. Wanneer hij opsomt wat hij, vaak samen met zijn echtgenote onderneemt is dat wel te begrijpen. Een greep: wandelen, lange fietstochten, tennis, kamperen met grote trektochten. Daarnaast houdt hij veel van muziek en lezen.

Toch heeft hij nog tijd over om een keer per week op dinsdag terug te gaan naar het NLR. Hij maakt als vrijwilliger bij de Museumstichting deel uit van het team dat zich bezighoudt met het digitaliseren en opslaan van historisch fotomateriaal. Dat is een tijdrovend werk, waarbij het niet altijd mogelijk is om nog na te gaan waar het bij een bepaalde foto precies om gaat. Toch blijkt heel regelmatig dat dit materiaal waardevolle nog ontbrekende stukjes zijn in de legpuzzel die historie heet.

Uw donatie over 2012

De museumstichting mag zich elk jaar verheugen in donaties waarmee de kosten worden gedekt, naast een donatie van het NLR. Ook voor 2012 rekenen we weer op uw financiële steun in de vorm van een donatie.

De minimale donatie (per jaar) is € 12,50. Vutters en gepensioneerden kunnen donateur voor het leven worden voor minimaal € 125,-

Jaardonateurs die nog werkzaam zijn bij het NLR kunnen hun donatiebedrag door middel van een machtiging automatisch laten afschrijven van hun salaris (in de maand februari). Aan die donateurs zal bij deze Nieuwsbrief een machtigingsformulier worden toegezonden.

Wij zouden het op prijs stellen als u uw donatie tijdig betaalt, dat wil zeggen uiterlijk eind februari. Mocht u afzien van voortzetting van het donateurschap wilt u ons dat laten weten via het email adres museum@nlr.nl dan hoeven we niet te rappelleren.

Donaties gelieve u over te maken op rekeningnummer 57.88.27.204 ten name van de Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Vooraankondiging donateursbijeenkomst voorjaar 2012

Het bestuur heeft de volgende donateursbijeenkomst vastgesteld op zaterdag 14 april 2012 in het auditorium van het NLR, Anthony Fokkerweg 2 te Amsterdam.

De bijeenkomst begint zoals gebruikelijk om 14.00 uur.

De heer Aart van Wijk is bereid gevonden een presentatie te geven over de Gloster Meteor. Hij heeft niet alleen gevlogen op de Meteor. Als KLM-vlieger heeft hij vele vliegtuigtypen gevlogen.

De Meteor is door het NLL vooral door de afdeling Vliegtuigen grondig onderzocht, getuige het grote aantal rapporten dat is verschenen.

Over Aart Van Wijk en over zijn boeken van de Meteor wordt verwezen naar zijn website <http://www.glostermeteor.nl> Naast de grote hoeveelheid informatie over zijn publicaties op die website is ook zijn cv de moeite waard te worden bestudeerd!

Voortgang van de inrichting van het

Ondanks de dreiging die over het museum hangt ten gevolge van de nieuwbouwplannen van het NLR, is de opbouw van de expositie normaal doorgegaan.

De grootste voortgang is gemaakt op de bovenste etage. De zeven liggende vitrines op de ene lange zijde van de opbouw zijn inmiddels van glas voorzien en kunnen dus ingericht worden met zaken die vliegproeven betreffen.

Op de andere lange zijde van de opbouw is een begin gemaakt met de inrichting van het deel dat de werkzaamheden van de werkplaatsen en het constructiebureau in beeld zal brengen. Ook in dit gedeelte komen enkele vitrines, waarin de kleinere voorwerpen een plaats zullen vinden. Deze vitrines zijn, op het glas na, gereed. Bovendien zijn een aantal standaards gemaakt waarop teksten zullen worden geplaatst.

De ideeën voor de opstelling op de kopse kant van de ombouw die bestemd is voor niet luchtvaartwerk krijgen ook hoe langer hoe meer vorm. De definitieve inrichting ervan zal dan ook niet lang op zich laten wachten.

De vloerbedekking daarentegen zal voorlopig niet vervangen worden, omdat het bestuur vindt dat grotere investeringen in verband met de onzekerheid als gevolg van de nieuwbouwplannen van het NLR niet erg zinvol zijn. Om dezelfde reden is besloten het materiaal voor de bordessen langs de ramen van de lange zijden van de ruimte (nog) niet aan te schaffen.



Begin van de inrichting expositie werkplaatsen

Op de onderste verdieping wordt het S-gedeelte herzien en aangevuld. Uit de maandverslagen van de RSL kwamen nieuwe feiten naar voren, die, waar nodig, worden meegenomen. Het A-gedeelte heeft een “verarming” ondergaan, doordat een aantal producten van de werkplaats, die tot nog toe bij A waren ondergebracht, nu naar de nieuwe expositie over werkplaats/constructiebureau op de derde verdieping zijn overgebracht. Dat betekende enige aanpassing van de bordessen en vitrines van A om de ontstane gaten op te vullen.

Bij het V-deel werd voortgegaan met de inrichting van de vitrines: in een van vitrines wordt de werking van een standhoekmeter



gedemonstreerd. In één van de panelen van niet-luchtvaart werd een beeldscherm ingebouwd. Op dit beeldscherm wordt een overzicht gegeven van het niet-luchtvaartwerk bij het NLR en zijn voorgangers.

Op de middelste verdieping is men begonnen met het bijeen brengen van groter materiaal voor de exposities over S en over de computerinfrastructuur. Bovendien is er een scheidingswand aangebracht tussen het bestaande gedeelte van A en de avionica-expositie in opbouw.

In de afgelopen periode zijn er buiten het museum in het trappenhuis van het hoofdgebouw ook enkele bordjes geplaatst om de toegang tot het museum kenbaar te maken. Dit is een gevolg van de wens om het museum beter zichtbaar te maken en daardoor meer bezoekers van binnen het NLR te trekken.

U ziet dat na de vakantieperiode weer flink is aangepakt. Ongetwijfeld zal in de komende Nieuwsbrief weer het een en ander aan nieuws te melden zijn. Mocht u nieuwsgierig zijn naar het resultaat tot dusver, dan bent u van harte welkom (liefst op een woensdag) om een kijkje te komen nemen. Wel even gaarne een berichtje (telefoon of e-mail) vooraf.



Windtunnelmodellen niet-luchtvaartonderzoek



Overdracht deel NLR-archief

Enkele jaren geleden besloot de archivaris van het NLR-archief, Sacha Bakker-Martin, om oude stukken uit het archief op te ruimen om plaatsruimte te winnen.

Die oude stukken bestaan uit 902 ordners met correspondentie uit de periode 1941 tot 1971. Deze ordners werden aangeboden aan de museumstichting die ze graag wilde invoegen in het museumarchief. Het gaat om een interessante periode in de geschiedenis van het NLR.

De ordners werden tussentijds opgeborgen in verhuisdozen in afwachting van toewijzing van een nieuwe archiefruimte voor het museumarchief. Die ruimte kwam echter niet. Daarom werd in de loop van dit jaar afgesproken de orders alsnog in de huidige archiefruimte op te slaan. Door de komst van vrijwilliger Jos Slottje is het inruimen van de ordners en het registreren van de onderwerpen voortvarend opgepakt.

Op woensdag 7 december was het moment om dit stukje NLR-archief met enig ceremonieel over te dragen. Die overdracht vond plaats in de archiefruimte, voor velen bekend als de bibliotheekkelder in Amsterdam. Voorzitter Kees Bakker nam daarbij symbolisch de laatste ordner in ontvangst van Sacha Bakker (zie bijgaande foto met op de achtergrond Jos Slottje).

