



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.



De heer P. Pool was een van de eerste medewerkers van de RSL (1918-1920). Hij staat hier afgebeeld in 1930 als KLM-medewerker, toen hij nauw betrokken was bij de bouw van de Werkspoor Jumbo.
Foto's gemaakt door de heer Pool zijn te zien tijdens de donateursbijeenkomst op 14 april

Van de voorzitter

Als nieuw lid is Frans Sonnenschein deel van het bestuur gaan uitmaken. Wij zijn blij om van zijn ruime bestuurlijke en organisatorische ervaring gebruik te kunnen maken. Zelf wonend in de Noordoostpolder zal hij namens het bestuur meer aandacht kunnen besteden aan de werkzaamheden die daar door de vrijwilligers worden uitgevoerd. Over Frans kan meer worden gelezen in het interview dat is opgenomen in Nieuwsbrief 40 van juni 2011. Wij wensen hem veel succes en voldoening toe als bestuurslid.

Een bijzondere ervaring was het om in januari een middelbare scholiere in het museum te ontvangen voor een eendaagse maatschappelijke stage vanuit haar school. Het thema was kijken naar het grote belang van vrijwilligers in de maatschappij. Wat betreft het museum heeft zij dit belang op basis van gesprekken met een aantal van onze vrijwilligers op een prima manier onder woorden gebracht. Een kort verslag van haar ervaringen is in deze nieuwsbrief te vinden. Het is bemoedigend om te constateren dat de opzet van het museum ook de moderne jeugd kan aanspreken. We moeten in samenwerking met het NLR kijken hoe bezoeken van scholieren vaker kunnen worden georganiseerd.

Ik wil ook graag noemen de verdere uitbouw van de samenwerking bij de gezamenlijke expositie met de Stichting Cultureel Historisch Centrum Land van Vollenhove. Frans Sonnenschein, hierboven genoemd, is er in geslaagd om vier sprekers te vinden die in de komende maanden lezingen gaan geven in het Centrum over het werk dat ze bij het NLR in de Noordoostpolder uitvoeren. De eerste lezing is inmiddels gehouden en trok ongeveer 40 bezoekers.

Met de steun van het NLR als hoofdsponsor is het mogelijk geworden om binnenkort de Museumpublicatie "50 years high speed wind tunnel testing in the Netherlands", geschreven door Bram Elsenaar, uit te brengen. Het wordt een prachtig boek over de hoge-snelheidswindtunnels HST en SST van het NLR. In deze Nieuwsbrief is meer informatie te vinden over dit boek en de manier waarop daarvoor tevoren kan worden ingetekend.

Het nieuwe hoofd van de stafdienst Marketing en Communicatie bij het NLR bracht al op drie weken na haar aantreden een bezoek aan het museum. Ze heeft kennis kunnen nemen van wat de Museumstichting is en doet en heeft kunnen zien op welke manier de geschiedenis van het NLR in de expositie is gereconstrueerd. Een vervolgesprek staat inmiddels al in de agenda en zal voornamelijk gaan over de samenwerking van het NLR met ons museum.

Wij waarderen zeer dat ook de Raad van Toezicht van het NLR (vergelijkbaar met het NLR bestuur in de oude situatie) in april een bezoek zal brengen aan het museum. Het geeft aan dat ook op dat hoge bestuursniveau belangstelling bestaat voor het museum.

Er zijn veel positieve ontwikkelingen te melden over het museum, ook op andere plaatsen in deze Nieuwsbrief. Wat echter blijft is de onzekerheid over de toekomst van het museum als gevolg van de nieuwbouwplannen van het NLR. Ik heb daarover in deze rubriek al verschillende keren gesproken. Het bestuur zal bij elke geschikte gelegenheid aan de orde stellen dat gesprekken met het NLR op gang moeten komen. Daarbij moet een principiële vraag worden beantwoord. Deze is

of de vorm en inhoud van het museum door het NLR al dan niet wordt gezien als een bijzondere faciliteit die laat zien dat ruim 90 jaar onderzoek en kennisopbouw heeft geleid tot het NLR van nu en waarmee je, ook in de toekomst, voor de dag kunt komen.

Het bestuur vindt dat het museum niet mag worden ontmanteld ten behoeve van nieuwbouw of renovatie zolang hierover geen uitspraak is gedaan.

Kees Bakker

Uitnodiging voor het bijwonen van de volgende donateursbijeenkomst, zaterdag 14 april 2012 van 14.00 – 17.00 uur in het Auditorium van het NLR in Amsterdam

Het bestuur presenteert 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	Lezing over de het jachtvliegtuig Gloster Meteor, door de heer Aart van Wijk.

Aansluitend volgt een kort beeldverslag uit het fotoboek van de heer P. Pool, RSL-medewerker (tekenaar) van 1918-1920, daarna achtereenvolgens medewerker bij Fokker en KLM

15.30 uur	drankje en hapje in de Jan van der Blik foyer met de mogelijkheid het museum te bezichtigen
16.30 uur	einde

Wilt u de bijgaande antwoordkaart invullen en uiterlijk 1 april retourneren? In plaats daarvan kunt zich ook uiterlijk 10 april aanmelden per email bij museum@nlr.nl onder vermelding van naam, adres (ook van de introducés).

Tot zaterdag 14 april bij het NLR!

De lezing door Aart van Wijk over de Gloster Meteor

Zoals bekend was de Gloster Meteor het eerste straalvliegtuig dat bij de Nederlandse luchtmacht dienst deed. Op 27 juni 1948 landden de eerste Glosters op vliegbasis Twente waarmee het straaltijdperk voor de Koninklijke Luchtmacht een aanvang nam. In totaal zijn er maar liefst 266 Glosters in dienst genomen. Meer dan 50 gingen er verloren bij crashes.

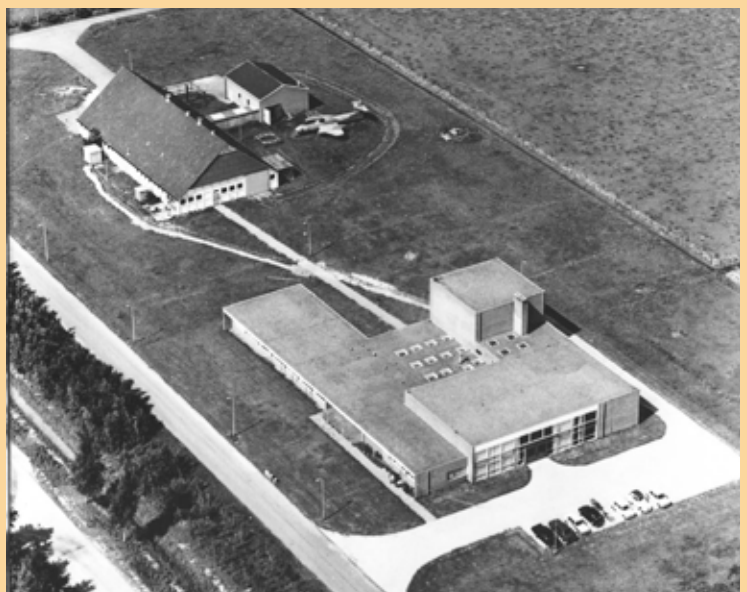
Voor wie moderne jachtvliegtuigen gewend is, is dit een opvallend vliegtuig, vooral door de twee grote motoren aan de vleugels. In de loop der jaren zijn de straalmotoren steeds compacter en efficiënter geworden en het is daarom bijzonder interessant te horen van een insider, hoe men in de beginjaren met dit eerste straaltoestel omging.

Het NLL heeft onderzoek verricht naar de vliegeigenschappen van de Gloster. Een door de luchtmacht geschonken exemplaar heeft enige tijd bij het toenmalige S-gebouw in de vestiging Noordoostpolder gestaan en was daar blikvanger. Van Wijk is een veelzijdig man. Hij heeft een aantal jaren op de Gloster gevlogen en is daarna overgestapt naar de KLM, waar zijn laatste functie was die van gezagvoerder op een Boeing 747-400.

Aart van Wijk heeft er min of meer zijn levenswerk van gemaakt door van alle 266 Glosters de gehele levensloop in kaart te brengen. Een en ander heeft zijn weerslag gevonden in de vierdelige serie "Alle paarden van Apollo". Eerder al had hij als herinneringsboek aan de Gloster geschreven "Het paard van Phaëton". Voor meer informatie over Aart van Wijk wordt verwezen naar zijn website www.glostermeteor.nl waarop ook zijn CV is te vinden.

De spreker zou graag informatie willen hebben over het volgende. Daarom deze oproep: wie weet er iets over:

- de (verdere?) levensloop van de Meteor die bij het S-gebouw heeft gestaan.
- een tweede Meteor bij het NLL in de Noordoostpolder? Details, registratie, foto's?
- een Meteor die op een boerenkar naar Kraggenburg zou zijn gereden.
- welke proeven (if any?) er werden gedaan met de I-200



Een Gloster Meteor staat geparkeerd bij de Landbouwschuur in de NOP (jaren '60)

Voortgang van de inrichting van het museum

Ook de afgelopen periode is weer volop gewerkt aan de inrichting van het museum. Op de bovenste etage is een weinig kostende oplossing gevonden voor de bordessen langs de ramen van de lange zijden van de ruimte. Oorspronkelijk was het plan om hier met behulp van geplastificeerd plaatmateriaal ruimte te maken waar objecten zouden kunnen worden tentoongesteld. De uitvoering hiervan was echter op de lange baan geschoven omdat het bestuur geen grotere investeringen wil doen in verband met de onzekerheid als gevolg van de nieuwbouwplannen van het NLR.

Frans Idema en Ad van den Boogaart kwamen op het idee om hiervoor de reststukken MDF te gebruiken die waren overgebleven na de bekleding van de opbouw. Als afwerking worden deze geschilderd in de kleuren blauw die ook elders in het museum gebruikt zijn. Doordat het over het algemeen kleinere stukken zijn, die ook nog geschilderd moeten worden, levert dit wel veel meer werk op dan oorspronkelijk gepland, maar het is een aanzienlijk goedkopere oplossing. Inmiddels zijn al deze bordessen bekleed, afgewerkt met een hoeklijn van aluminium en ook al gedeeltelijk



Elk windtunnelmodel krijgt de zorg van Jaap de Jong

geschilderd. Als deze werkzaamheden achter de rug zijn, gaat Jaap de Jong beginnen met de inrichting van het deel dat bestemd is voor Vliegproef-apparatuur. Dit is nu even uitgesteld, omdat de werkzaamheden aan de bordessen nogal wat stof opleveren.

In het deel op deze verdieping waar de deelexpositie over werkplaats/constructiebureau komt, zijn al een aantal voorwerpen en enkele vitrines geplaatst. De vitrine die oorspronkelijk in de aankomsthal van het hoofdgebouw stond en waarin zich een schitterend model van een straalmotor voor windtunnelproeven bevond, is naar het museum gehaald. Deze vitrine was namelijk door het NLR totaal uit het zicht achter een muur geplaatst. De inhoud van de vitrine is nu opgesteld bij de deelexpositie van de werkplaats. Voor de vitrine zelf was hier geen ruimte en deze krijgt dus elders een plaats met een andere inhoud.

Op de middenverdieping was het gedeelte voor Aërodynamica al gereed en krijgt het gedeelte voor Remote Sensing hoe langer hoe meer ponem, zoals de Amsterdammers zeggen. Aan de deelexposities over Avionica, Computerinfrastructuur en Constructies en Materialen wordt weliswaar gewerkt, maar resultaten hiervan zijn voorlopig nog onzichtbaar. Het is nu eenmaal zo dat de voorbereiding aanzienlijk meer werk is dan de feitelijke inrichting en dat deze voorbereiding zich voor de buitenstaander aan het zicht onttrekt.



Drie man tillen de neus van een F.27-windtunnelmodel

Ook op de onderverdieping gaat het werk gestaag door, al is ook dat niet direct zo te zien. Veel van het werk gebeurt achter de schermen, maar op een gegeven ogenblik zal dat toch wel duidelijk zichtbaar worden.

Enige tijd geleden is Ferdi Uilhoorn begonnen met de opzet van een museumgids, een boekwerkje waarin de bezoeker van het museum nadere informatie krijgt over wat er zoal in het museum te zien is. Dit boekje ligt nu bij Iris Koene voor de lay-out en zal binnenkort officieel ten doop worden gehouden.

Tot zover voor nu, in de volgende Nieuwsbrief hopen we u op de hoogte te brengen van wat er over de komende periode aan vorderingen te melden is.



..... en bezien daarna het geëxposeerde model op de bovenste etage

Maatschappelijke stage



Anna de Cock interviewt Jan Hoefnagels

Hey, ik zal me even voor stellen. Ik ben Anna de Cock. Ik zit op het Regius college Schagen in 3 vwo. Ik moest voor een opdracht voor school in totaal 30 uur stage lopen als vrijwilliger bij een stichting of instantie. Eerst heb ik een tijdje gezocht naar een stage. Er zijn niet zoveel stageplekken waar je terecht kan. Toen tipte mijn vader mij de Museum Stichting NLR. Ik vond het een leuk idee, en kwam in contact met dhr. Bakker. Mijn mentrix zei dat het voor het eerst was dat er iemand naar een museum ging, maar vond het wel erg

origineel. Voor mijn stage heb ik een dagje mogen kijken in het museum en vrijwilligers geïnterviewd. Ik heb het museum helemaal kunnen bekijken. Ik vond het leuk om gesprekken te hebben met alle vrijwilligers, en heb veel geleerd. Eerst heb ik wat vooronderzoek gedaan en heb ik rond gesurft op de website en vragen beantwoord. Toen heb ik in de kerstvakantie een dagje meegelopen, vrijwilligers geïnterviewd en dat uitgewerkt op mijn laptop. Ik vond het leuk om ook een beetje te weten te komen over technische studies en beroepen, omdat ik later misschien die kant op wil. Het waren allemaal erg technische mannen dus wat dat betreft was er genoeg informatie. Ik vond het het leukste om even in het archief rond te mogen kijken. Ook vond ik het leuk om te zien hoe het museum veranderd was. Toen ik heel klein was en er voor het laatst was geweest toen Sinterklaas kwam op het NLR, was het nog een klein zaaltje. Nu was het al veel groter en heel erg veranderd. Mijn stageverslag is nu op school goedgekeurd. Ik heb het heel erg naar mijn zin gehad, en vond het echt een heel leuke plek voor een maatschappelijke stage.

Lezingen bij CHC Land van Vollenhove over NLR



De verlengde tentoonstelling bij het Cultuur Historisch centrum (CHC) Land van Vollenhove over de geschiedenis en activiteiten van het NLR in de Noordoostpolder nabij Vollenhove mag zich in een constante stroom van bezoekers verheugen. Omdat het werkterrein van het NLR tamelijk breed is en vele jaren omvat komen de meeste onderwerpen slechts summier aan bod, als ze al genoemd worden. Daarom worden op verzoek van het CHC enkele aspecten diepgaander belicht in een viertal avondlezingen door deskundigen van het NLR. De onderwerpen zijn door het Historisch Museum NLR gekozen wegens de maatschappelijke relevantie of actualiteit.

Op 23 februari 2012 heeft dr. Harry Brouwer gesproken over “Onderzoek van vliegtuiggeluid en windtunnels”. Vliegen zorgt voor een goede (internationale) bereikbaarheid en werkgelegenheid, maar brengt ook geluidsoverlast met zich mee. In deze lezing zullen vragen aan de orde komen als: Wat is vliegtuiggeluid? Wat kan er gedaan worden om geluidshinder te beperken? Wat doet het NLR er thans aan?

Op 22 maart 2012 zal dr. Gert van der Burg, directeur van Stichting Geomatics Business Park spreken over “Aardobservatie en geomatica”. Tijdens de lezing wordt u meegenomen in de wereld van ‘ruimtelijke informatie’. Door de snel groeiende wereldbevolking neemt de druk op onze leefomgeving toe. “Omgevingsinformatie” is belangrijk voor bijv. waterbeheer, milieu en klimaat, bosbeheer, kustbewaking, scheepvaartbegeleiding, en off shore operaties. Deze aspecten en meer zullen de revue passeren.

Op 26 april 2012 zal Frank van de Velde, Productie Manager Composieten van Rondal samen met Chris Groenendijk van de afdeling Constructietechnologie van het NLR spreken over “Composieten in Vliegtuig- en Scheepsbouw”. Tijdens deze thema avond zal uitleg gegeven worden over de manier waarop de hoogwaardige materialen en technieken uit de lucht- en ruimtevaart worden o.a. toegepast in de jachtbouw in Vollenhove. Deze avond zal zeker tot de

verbeelding spreken van menig liefhebber van de bijzondere jachten die Royal Huisman bouwt.

Op 24 mei 2012 zal Zeholy Pronk, die als NLR-wetenschapper nauw verbonden is met operaties aan boord van de ISS, spreken over “Ruimtevlucht van André Kuipers en wat NLR daaraan doet”.

De lezingen worden gehouden in CHC Land van Vollenhove, Bisschopstraat 36, 8325 BC Vollenhove. Zaal open 19.30 uur, aanvang 20.00 uur. Reserveren is gewenst i.v.m. beperkt aantal plaatsen.

Kaarten à 5 € aan de zaal van het CHC of telefonisch tijdens openingstijden: maandag, woensdag en zaterdag van 10.00 uur tot 17.00 uur : 0527-244413 of via reserveringen@chcvollenhove.nl. Gereserveerde kaarten afhalen v.a. 19.30 uur.



Tijdens de lezing van Harry Brouwer

Van de lezing door Harry Brouwer is een stukje verschenen in het huis-aan-huis blad “De Noordoostpolder” Zie: <http://www.denoordoostpolder.nl/nieuws/6235/vliegtuiggeluid-en-de-rol-van-het-nlr/>

Boekbespreking

Fokker D.21

Fokkers laatste eenmotorige jager

door Peter de Jong

Uitgever: Uitgeverij Lanasta, Emmen

ISBN 978-90-8616-099-0

In 20 hoofdstukken en op 240 pagina's, met veel foto- en illustratiemateriaal, wordt het uitgebreide verhaal over de D.21 aan de lezer voorgelegd. Een boek vol met foto's en boeiende verhalen dat uitnodigt tot lezen. Nog niet eerder verscheen er een Nederlandstalig boek over dit legendarische jachtvliegtuig van Fokker.

Bij het doornemen van dit boek valt al gauw op hoe gedetailleerd de schrijver zich heeft verdiept in de lotgevallen van de D.21. De resultaten zijn er dan ook naar. De periode tussen 1934 en 1940 waarin de D.21 werd gebouwd en beproefd wordt uitvoerig beschreven.

De rol van het NLL (in het bijzonder die van dr.ir. Van der Maas) bij de vliegproeven komt meerdere malen terug.

Ook de inzet van dit jachtvliegtuig in de mei-dagen van 1940 in Nederland komt uitvoerig aan bod. Vermeld wordt o.a. de rol van een van de weinige Nederlandse oorlogsvliegers, de 2m lange Herman Doppenberg, die een Messerschmidt Bf 109 neerschoot. Doppenberg was in 1939 assistent ingenieur-vlieger van het NLL. Na de oorlog werkte hij bij Avio-Diepen en bij de KLM.

Niet voor ieder bekend maar wel interessant is dat de D.21 in grotere aantallen voor Finland is gebouwd dan voor Nederland. De Finse D.21's waren operationeel tot enkele jaren na afloop van WOII.

Het boek eindigt met een productielijst, dat wil zeggen een gedetailleerd overzicht van alle gebouwde exemplaren in Nederland (Amsterdam-Noord), in Finland, Denemarken en zelfs een exemplaar in Spanje met hun individuele historie.

Weinig boeken over Nederlandse vliegtuigen vermelden de rol van RSL en NLL in de testfase. Dit boek vormt daarop een welkome uitzondering.

Uitgever Lanasta (www.lanasta.com) mag er trots op zijn dit fraaie boek toe te voegen aan zijn groeiende reeks historische luchtvaartwerken.



Hoe komt een onderwijsman in de kelder van het NLR terecht?

door: John Greuter, museumvrijwilliger

Het is begonnen met een tekenwedstrijd in het kader van het vijftigjarig jubileum van de KLM. Als leerling van de zesde klas maakte ik een tekening, die het thema - de KLM verbindt de volkeren - verbeeldde. Het resultaat werd door de meester verzonden en enige tijd later maakte ik mijn eerste vlucht. Met de overige winnaars en de kinderen van Oebele vloog ik naar Parijs. Natuurlijk een rondrit gemaakt en de Eiffeltoren bezocht, maar de indruk van de Boeing 747 en de Concorde op Le Bourget bleef toch wat langer hangen.

De eerste luchtvaartboeken stonden niet veel later op mijn boekenplankje, natuurlijk vergezeld van de modellen gebouwd uit de zakjes van Airfix. Toen het op een vervolgopleiding aankwam na het voortgezet onderwijs, had ik twee opties: vliegtuigbouwkunde of een creatieve opleiding in het onderwijs. Omdat Fokker, ook in die periode, in een dip zat, kreeg ik het advies om toch maar voor het onderwijs te kiezen. Er was een nieuwe opleiding gestart voor de middenschool, waarin iedere docent voor twee vakken werd opgeleid. Ik koos voor de kunstvakken tekenen en handvaardigheid. De middenschool is er nooit gekomen, maar ik heb wel mijn draai gevonden in het onderwijs. Ik werk op het Haarlem College, een grote vmbo-school aan de Schipholweg. Ik “draai” nog slechts één klasje tekenen, daarnaast organiseer ik diverse activiteiten, doe de aanname van onze leerlingen en ben als zorgcoördinator één van de twee stofzuigers van de school. Als het even niet gaat in de klas, of daarbuiten, komen wij in beeld om de problematiek in kaart te brengen en waar mogelijk op te lossen, door interne of externe hulpverleningstrajecten in te zetten.

Omdat het ook wel eens prettig is om mensen langer dan één meter vijftig te spreken, is een hobby toch wel prettig. Daarmee kom ik weer terug op de luchtvaart. Als modelbouwer was ik natuurlijk lid van de IPMS (International Plastic Modellers' Society) en de grote vragen zijn dan natuurlijk: hoe werkt het, hoe ziet het eruit en wat voor kleurtje moet er op? Zo kwam ik in contact met de sectie luchtmachthistorie. Ik kreeg het verzoek of ik wat vragen op dit gebied voor ze kon beantwoorden. De sergeant-majoor, die dat altijd deed, was gepensioneerd en vervangen door universitair geschoolde historici die zich met andere thema's bezig zouden gaan houden. Om het antwoord op deze vragen te kunnen geven, zou nader onderzoek nodig zijn. Daarop heb ik een aantal mensen benaderd met het verzoek om hieraan mee te werken, zo is de Dutch Colour Groep ontstaan. Wij zouden het onderzoek doen, de sectie zou de publicatie van het resultaat van ons onderzoek mogelijk maken. Zeven jaar onderzoek, schrijven, en illustreren resulteerden in een publicatie: De geschiedenis van camouflage en kentekens op vliegtuigen van de Nederlandse strijdkrachten. Een lange termijn project, maar wel heel erg leuk om te doen.

Omdat de Nederlandse strijdkrachten een belangrijke afnemer waren van de Fokker producten, kwam ik voor een antwoord op mijn vragen over camouflage en kentekens terecht bij de afdeling bedrijfshistorie van Fokker op het hoofdkantoor in Amsterdam-Oost. Na verloop van tijd kwam ik er achter dat dit archief een bijzondere achtergrond had. Het was een recent initiatief van het bedrijf om de historie op een meer systematische wijze te beheren en ontsluiten. Peter Alting was aangesteld als bedrijfshistoricus, hij had een werkkamer, een archief- en een opslagruimte maar in feite geen collectie. Het materiaal kwam voor een groot deel van (oud) werknemers van het bedrijf.

Veel materiaal is gekomen uit de nalatenschap van ir. Marius Beeling, chef van de Wetenschappelijke Afdeling en later



John Greuter bezig in het museumarchief

hoofdconstructeur en directeur van Fokker. Na zijn overlijden heeft Peter als executeur-testamentair er zorg voor gedragen, dat dit materiaal een goede plaats kreeg in het bedrijfshistorisch archief. De aankoop van de nalatenschap van Hugo Hooftman gaf een mooie aanvulling op het fotomateriaal.

Zeer veel van het oorspronkelijke archiefmateriaal van Fokker is verloren gegaan als gevolg van (slordig?) archiefbeheer, het faillissement en de oorlogsomstandigheden.

Een goed voorbeeld hiervan is het ontbreken van het fotoarchief met de glasplaten en afdrucken van voor 1944. In 1913 startte Magnus Degen in Schwerin zijn werkzaamheden als bedrijfsfotograaf, in 1919 verhuisde hij met het bedrijf mee naar Nederland. Naast zijn werk als fotograaf maakte hij ook voor de verkopers van Fokker eenvoudige tekeningen met driezijdige aanzichten, die een indruk gaven van het aangeboden product. Na dolle dinsdag in 1944 heeft hij zijn fotoapparatuur, de fotocollectie van 1913 t/m 1944 en het Schwerin archief in een vrachtwagen geladen en naar Duitsland overgebracht. Hij is hier na de oorlog voor veroordeeld. Het materiaal is in handen van A.R. Weyl gekomen, die dit gebruikte voor het boek “The Creative Years”. Na zijn overlijden heeft Peter Grosz dit materiaal aangekocht, nadat hij zich er van overtuigd had, dat hij niet voor heling aangeklaagd zou kunnen worden. Na diens overlijden is dit materiaal overdragen aan het Museum für Verkehr und Technik in Berlijn. Helaas ontbreekt daar na deze omzwervingen een groot deel van het materiaal.

In de jaren vijftig is een groot deel van het vooroorlogse en het oorlogsarchief geruimd. Er zijn nog keurige overzichten bewaard gebleven, waarin beschreven is hoeveel ton archiefmateriaal er door de bedrijfsbrandweer is verbrand. Een aantal dozen, die voor vernietiging waren bestemd is bewaard gebleven, voorzien van een groot gat in de documenten. Alle te vernietigen documenten werden per doos met een stalen pen gemerkt. Ook in de jaren tachtig en bij het faillissement is er materiaal vernietigd.

Het faillissement van Fokker leidde tot een reddingsactie waarvoor de Fokker Heritage Trust werd opgericht. Het archief van de afdeling bedrijfshistorie en een aantal vliegtuigen werd “gered”. Het archief verhuisde aanvankelijk naar Schiphol-Oost en later naar het Aviodrome in Lelystad. Daarna was er van mijn wekelijkse ochtendbezoekje natuurlijk geen sprake meer.

Hiermee kom ik op het kernpunt van mijn onderzoek naar de Fokkerhistorie. Het grootste deel van het historische materiaal is bij Fokker verloren gegaan, maar een deel van dit materiaal is nog wel terug te vinden in diverse privé-, pers-, bedrijfs- en overheidsarchieven. Mijn doel is om zoveel mogelijk archieven te doorzoeken naar aanvullende gegevens,

die gebruikt kunnen worden voor een publicatie betreffende de ontwikkelingsgeschiedenis van de diverse Fokkervliegtuigen. De vooroorlogse geschiedenis kan voor een belangrijk deel achterhaald worden uit overheids- en bedrijfsarchieven. Het directiearchief van de KLM bevat veel materiaal over vlootopbouw en de relatie tussen de KLM en Fokker. Veel materiaal betreffende de ontwikkelingsprogramma's en de bijbehorende ontwerpen en typen komt uit het archief van Stork/Fokker Services dat in Nieuw Vennepe gevestigd was.

Een obstakel in het historisch onderzoek werd gevormd door het Nederlands Instituut voor Vliegtuigontwikkeling en Ruimtevaart (NIVR), de netwerkorganisatie, die een intermediaire rol vervulde tussen overheid en de vliegtuigindustrie. Nadat eerdere pogingen om toegang te krijgen tot dit materiaal hadden gefaald, veranderde dit na het opgaan van de luchtvaartactiviteiten van het NIVR in SenterNovem in 2009. De werkdossiers zijn overgebracht naar Lelystad, de bestuursvergaderingen en de onderliggende stukken bevinden zich in de kelder van het NLR-museum. Ik maak een inventarislijst van de betreffende documenten, waardoor er een goed overzicht ontstaat van de activiteiten van het NIVR van 1946 tot en met 2009. Ik kom hier natuurlijk zeer veel Fokker-materiaal in tegen, een mooie aanvulling op mijn kennis betreffende de ontwikkelingsgeschiedenis van de Fokkervliegtuigen.

Zo kom je als onderwijsman in de kelder van het NLR terecht!

Interview met A. van der Hoorn, oud-medewerker van het NLL/NLR

op 6 december 2011 door DirkJan Rozema en Kees Bakker

De eerste contacten tussen de heer Van der Hoorn en de Museumstichting werden gelegd tijdens de donateursbijeenkomst van 8 oktober 2011. Hij vertelde toen dat hij, met een lange tijd daartussen, tweemaal in dienst is getreden bij het NLR. In de tussenliggende tijd heeft hij gewerkt in Australië. Hij bracht een afdruk mee van een door hem geschreven krantenartikel: “Kennismaking met de Fokker Friendship” in de krant Dutch-Australian Weekly van 24 april 1959. Toen hij ook nog vertelde thuis foto's te hebben over die periodes bij het NLR was het duidelijk dat met Ton van der Hoorn langer moest worden gesproken. Dat gebeurde op 6 december 2011 thuis in zijn gezellige appartement, waar hij sinds het overlijden van zijn vrouw in 2003 alleen woont. Wanneer we aanbellen is hij in de weer met lampjes voor Kerstmis. De woonkamer kijkt uit op de bomen, die het begin vormen van een groot natuurpark ten westen van Nijverdal.

Zijn eerste baan begint in juli 1942 en eindigt in augustus 1944, waarbij hij werkte bij Optocal Apparatenfabriek NV. In Amsterdam. Van oktober 1946 tot februari 1948 was hij vervolgens draaier bij de firma Vobe aan de Oudezijds Achterburgwal 48 in Amsterdam. Het bedrijf maakte instrumenten en daar gaat ook zijn belangstelling naar uit. Zo bouwt hij zelf een vergrotingsapparaat. Daaruit komt zijn grote belangstelling voor fotograferen voort. Hij woonde in die periode in de Jordaan vlak bij het café: “Rooie Nelis” en verzorgde rondleidingen door het centrum van Amsterdam.

In 1948 solliciteert hij bij het NLL en wordt aangenomen als instrumentmaker. Zijn chef was toen de heer Dröge. Hij kan zich nog goed de namen Kok, Hardeveld-Kleuver, Van Dijk en Rustenburg herinneren uit zijn toenmalige werkomgeving. Frans Idema, thans museumvrijwilliger, kent hij ook uit die tijd en deze heeft hij onlangs nog ontmoet. Ton doet o.a. veel werk voor de windtunnels



en bouwt onder andere het meetinstrument, waarmee de start- en landingsprestatie van vliegtuigen werden bepaald. Het instrument zelf is nog in het museum te vinden, tot verbazing van Ton. Anderen bij het NLR herinnert hij zich ook nog, zoals Bram de Voogt, Henk Mensink, Herman de Jong, Wim de Jong en Piet Kok. Hij herinnert zich ook Tjamme Hoekstra, die altijd op laarzen liep en o.a. betrokken was bij het testen van de motoren van de Kolibrie helikopter in een proefstand op het terrein van het NLR in Amsterdam. Ton zegt dat hij nooit in de Siebel heeft meegevlogen. Als instrumentmaker werkte hij eerst met mechanische apparaten, maar daarna met elektrische. Tijdens die eerste periode bij het NLR heeft hij een bouw pakket van een zeilboot gekocht en heeft deze zelf verder opgebouwd.

In 1956 neemt hij de beslissing om te gaan emigreren naar Australië en vertrekt met het in die tijd bekende emigrantenschip Sibajak. Hij heeft dan verkering met een meisje van Joodse afkomst, waarvan veel familieleden zijn omgekomen gedurende de Tweede Wereldoorlog. Hij geeft aan dat zijn besluit om te vertrekken mogelijk is ingegeven door een gevoel dat het voor zijn aanstaande vrouw beter zou zijn om op grotere afstand van die gebeurtenissen te leven. Het is moeilijk om in Australië aan onderdak en werk te komen. Hij woont tijdelijk in een opvangcentrum en vindt in 1957 toch werk bij een bedrijf CSIRO in Sydney, dat zich bezig houdt met onderzoek naar de eigenschappen en gedragingen van de zon, maar ook op het terrein van de natuurkunde bij lage temperaturen. Hij is inmiddels, zoals dat heet, “met de handschoen getrouwd”. Het echtpaar krijgt een zoon en een dochter.



Ton van der Hoorn werkte aan het Fokker50-windtunnelmodel

In de zomer van 1970 wordt besloten om terug te gaan naar Nederland. Na terugkeer gaat het gezin weer in Amsterdam wonen. Ton van der Hoorn vindt in september 1970 een baan als instrumentmaker bij de Koninklijke Hoogovens. Binnen een jaar keert hij weer terug bij wat inmiddels het NLR is gaan heten. Zijn werkplek is de werkplaats aan de voorzijde van het huidige gebouw 10 in Amsterdam. Het viel hem niet moeilijk om na zijn ervaringen in Australië weer in een oude werkomgeving terug te keren. Hij kende prof. Van Oosterom als een beminnelek mens. In juni 1979 verhuist het gezin naar Emmeloord, nadat Ton naar de Noordoostpolder werd overgeplaatst. Daar was het niet moeilijk om een huis te vinden. Toch is de familie later naar Vollenhove verhuisd. Met trots toont hij een brief, waaruit de waardering blijkt van een Amerikaanse promovendus van de Iowa State University in de Verenigde Staten. Ten behoeve van diens experimenten bij lage temperaturen heeft Ton een apparaat gebouwd, dat lijkt op een thermosfles. Het bijzondere hieraan was dat de toegestane maatafwijkingen (in vaktermen toleranties geheten) heel erg klein waren. In die periode in de NOP heeft hij een figurantenrol gespeeld

in een film met de titel: “Lang leve de Koning”. Maar daar is het v.w.b. zijn filmcarrière bij gebleven.

In 1982 ontving Ton een mooie gratificatie als waardering voor zijn bijdrage aan de ontwikkeling en toepassing van modelbouwtechnieken bij de aanbouw van het zeer grote windtunnelmodel van de Fokker 50. Er bestaat nog een foto, waarop alle medewerkers staan, die hierin een aandeel hebben gehad. Hij noemt ook nog de namen van Tillema en Willigers. Onlangs is de heer Fokkinga nog bij hem op bezoek geweest. Deze kent hij nog uit zijn eerste NLR periode. Hij noemt hem een vriendelijke man, die wel eens met Ilbert de Boer meevloog. Verder onderhoudt hij contacten met Hans Engel, een voormalige NLR medewerker, die vrijwilliger is bij de Aviodrome. Op 1 mei 1983 wordt hij gedetacheerd bij de Duits Nederlandse Windtunnel DNW.

Nieuwe aanwinsten

Windtunnelmodel pijler Prins Clausbrug; Vochtigheidsmeter voor hout; demonstratiemodel voor Qlite druksensoren: van de werkplaatsen

Memodyne cassette recorder: van de afdeling ASFT

AVO: van DNW

Drukmeter fabr. Observator, hoogtemeter fabr. Negretti & Zambra, variometer fabr. Ludolph: van DNW

Diverse boeken en tijdschriften: van de heer W. Vredeling

Boek over de Fokker D.21 boek: van de auteur Peter de Jong

Documenten en foto's uit de boedel van mej. A. Buttstedt, van mevr. J. Docter, haar nicht

In memoriam

Op 28 januari 2012 overleed de heer P. Hanrath, donateur voor het leven van onze stichting sinds 2000.

Stichting Historisch Museum NLR

Postbus 90502

1006 BM Amsterdam

Tel. 020-511 31 13

e-mail: museum@nlr.nl

<http://www.nlrnmuseum.nl>