



3 | DONATEURSBIJENKOMST 11 OKTOBER 2014

Lezing over de Boeing 307 Stratoliner en Albert Gillis von Baumhauer, door R. Dijkstra

4 | THEATERSHOW OVER ANTHONY FOKKER

Ab Gietelink van Theater Nomade brengt Anthony Fokker in de Nederlandse theaters

7 | VLIEGTUIGMODELLEN NAAR RIJPER EILANDEN

Een goed onderkomen is gevonden voor de vele schaalmodellen van vliegtuigen in De Rijp

VAN DE VOORZITTER

Het is onontkoombaar dat deze rubriek al geruime tijd ook gaat over andere zaken dan die welke behoren bij de eigenlijke taak van het museum. Dat heeft uiteraard alles te maken met de aanstaande ontmanteling van het museum en de nog onzekere toekomst daarna. Het doel van dit stukje is tweeledig. Enerzijds het zo breed mogelijk informeren van de donateurs en andere geïnteresseerden over wat er bij de museumstichting omgaat. Anderzijds het vastleggen van een aantal feiten, die van belang kunnen zijn bij een eventuele latere beschrijving van de geschiedenis van het NLR museum.

In de vorige nieuwsbrief (nummer 52), is gesproken over het zogenaamde “vlekkenplan”, voor een NLR expositie “nieuwe stijl”, die het huidige museum moet vervangen. Dit plan is op 11 juni door het museumbestuur met de directie besproken, die naar aanleiding daarvan het verzoek heeft gedaan om in een volgende versie van het plan op een aantal punten nog een verdieping aan te brengen. Deze aangevulde versie van het vlekkenplan was eind juli gereed en zal eind september met de directie worden besproken. Wij hopen dat er hierna voor het NLR voldoende aanknopingspunten zijn voor het inschakelen van professionele expertise voor het uitwerken van het vlekkenplan. Dit moet tenslotte leiden tot een ontwerp van een NLR expositie met de hoofdkenmerken: eigentijds, kleiner dan nu en bijdragend tot het realiseren van de commerciële doelstellingen van het NLR. Het museum wil graag betrokken zijn bij dit proces om waar mogelijk de historie van het NLR in deze expositie een plek te geven.

Op basis van een door het museum geschreven “road map” is met de desbetreffende verantwoordelijke personen bij het NLR een periodiek overleg tot stand gekomen. Het betreft de voorbereiding van de ontruiming in verband met de renovatie van de gebouwen 10 en 40, waarin de museumactiviteiten plaats vinden. De renovatie duurt naar verwachting van medio 2015 tot medio 2016. In dit verband is het van groot belang om te weten waar en hoe de museumspullen na de ontruiming worden opgeslagen. Het bestuur



Hoe lang kunnen we dit waardevolle museum aan geïnteresseerden laten zien?

heeft voorgesteld om daarvoor gebruik te maken van enkele niet gebruikte ruimten op het NLR terrein in Amsterdam. Daarmee kan het erfgoed bij elkaar blijven, het documenten archief operationeel blijven en de museumorganisatie in tact worden gelaten. Op deze manier kunnen verhuis- en opslagkosten worden bespaard. Het bestuur wil zo veel mogelijk vrijwilligers als projectleider van deeltaken betrekken bij de ontruiming en wat daarna volgt. ➤

Vervolg Van de voorzitter

Voor zover bekend zal de NLR-directie in september een besluit nemen over de toekomst van gebouw 40, het onderkomen van het huidige museum. Het gaat er onder meer om of zal worden overgegaan tot de uitvoering van het oorspronkelijke plan van de nieuwbouw. Dat houdt onder meer in het opnieuw onderbrengen van het bedrijfsrestaurant in gebouw 40 en het inrichten van het gebouw als ontmoetings- en vergadercentrum. Het alternatief is alleen renovatie van het gebouw, dat evenals het hoofdgebouw een industrieel monument is.

Wij zijn verheugd dat het digitaliseren van het video/film materiaal tijdelijk door de betreffende vrijwilliger, Ap Bernhart, die ook als zodanig bij de Aviodrome werkt, aldaar tijdelijk kan doorgaan. Het betreffende archiefmateriaal en de benodigde apparatuur zullen naar de Aviodrome worden overgebracht.



Alouette III helikopter.

Binnenkort zal het al eerder gestarte overleg met het bestuur van de stichting Nationaal Ruimtevaart Museum NRM, dat is ondergebracht in de Aviodrome, worden voortgezet. Bekeken zal worden of en hoe een verder gaande samenwerking mogelijk is.

De commissie van Donateurs is voortgegaan met de gesprekken met mogelijk geïnteresseerden in een extern museum voor lucht- en ruimtevaart techniek buiten het NLR. Deze eerste ronde van gesprekken is afgerond. Vervolgens zal worden geprobeerd de gedachte verder te concretiseren.

Onlangs is gebleken dat in het documentatiecentrum van de Aviodrome een tot nog toe onbekend deel van het persoonlijke archief van Von Baumhauer aanwezig is. Het overgrote deel van dit archief wordt beheerd door de museumstichting en vormt de basis voor het boek over het leven van deze man. Het is noodzakelijk om vast te stellen of in dit ontbrekende archief informatie aanwezig is die nog moet worden meegenomen in het boek. In overleg met de Aviodrome zal DirkJan Rozema in het documentatiecentrum een inventarisatie uitvoeren. Met de uitgever is afgesproken dat het boek in 2015 zal verschijnen.

Ten slotte ga ik toch nog terug naar de historie, want daar gaat het bij de museumstichting nog steeds om. Het is dit jaar 50 jaar geleden dat in 1964, de Alouette III helikopter bij de Koninklijke Luchtmacht in dienst werd gesteld. Het bijzondere is dat dit type nog steeds in gebruik is voor speciale taken, zoals vervoer van de leden van het Koninklijk Huis. Het zal geen verbazing wekken dat het NLR betrokken is geweest bij dit helikopterprogramma. In ons museum wordt aandacht besteed aan een aantal voorbeelden. In 1976 werden proeven

genomen met een geïstrumenteerde Alouette III om de werkbelasting van de vlieger te meten bij het op een veilige manier met behulp van nachtzichtapparatuur uitvoeren van nachtlandingen op geïmproviseerde (tijdelijke) landingsterreinen. Een ander project is het meten van de wisselende kracht in de kabels die de zwaaibeweging van de rotorbladen in het horizontale vlak tijdens de vlucht moeten beperken. Een speciaal gebouwde constructie op de rotorkop, te zien in het museum, werd gebruikt om de meetresultaten via telemetrie over te brengen. Op het gebied van ongevalenonderzoek heeft het NLR de oorzaak vastgesteld van het verongelukken van een Alouette III. Een materiaalprobleem bij de bevestiging van de staart aan de romp had er toe geleid dat de staart gedeeltelijk was los geraakt, waardoor het toestel onbestuurbaar werd.

Op 12 september 2014 wordt op de vliegbasis Gilze-Rijen een bijeenkomst gehouden voor diegenen, die gedurende 50 jaar met de Alouette III te maken

hebben gehad. Ik behoor zelf ook tot die groep, als leerling in de Helikopter Vlieg Opleiding van 1971 op de vliegbasis Deelen. Een prachtige gelegenheid om oud-collega's weer te ontmoeten en ervaringen met de Alouette III uit te wisselen. Over het door het NLR uitgevoerde onderzoek aan deze helikopter, waarvan hierboven enkele voorbeelden zijn genoemd, zal het hoogstwaarschijnlijk niet gaan. Wanneer je bij zo'n onderzoek niet betrokken bent geweest kun je dat niet weten en "onbekend maakt onbemind". Maar daaraan kun je iets doen. Door mijn betrokkenheid bij het NLR-museum weet ik dat bezoekers, ook zij die geen echte binding met de luchtvaart hebben, enthousiast kunnen worden gemaakt wanneer hen op een begrijpelijke manier wordt uitgelegd wat het nut is geweest van een bepaald soort onderzoek. Hiermee wordt per saldo bijgedragen aan het maatschappelijk draagvlak van het NLR. Hoe belangrijk de factor draagvlak is blijkt uit de omslag van de publieke opinie ten aanzien van de defensie inspanning van Nederland als gevolg van de toenemende dreiging in de wereld. Defensie wordt al vanaf de oprichting vanaf het NLR in 1919 ondersteunt met kennis over de luchtvaart en het NLR kan dit met trots laten zien met behulp van het erfgoed waarover de museumstichting waakt. Het NLR straalt deze trots in mijn ogen onvoldoende uit en dat is een gemiste kans.

Ik hoop vurig dat er over enkele jaren na de voltooiing van de nieuwbouw en renovatie nog steeds een plaats is binnen of buiten het NLR waar geïnteresseerden kennis kunnen nemen van het NLR erfgoed. We zullen ons als museumstichting hiervoor maximaal blijven inspannen. ■

KEES BAKKER

UITNODIGING DONATEURSBIJEENKOMST, 11 OKTOBER 2014

LEZING: "BOEING 307 STRATOLINER EN ALBERT GILLIS VON BAUMHAUER"

SPREKER: **R. DIJKSTRA**

Uitnodiging voor voor het bijwonen van de volgende donateursbijeenkomst, die plaatsvindt op 11 oktober 2014 van 14.00 – 16.30 uur in het Auditorium van het NLR in Amsterdam.



Start van de Boeing 307 vanaf Boeing Field, hetzelfde toestel waarmee o.a. Von Baumhauer en Guilonard verongelukten.

Het bestuur van de museumstichting presenteert aan zijn donateurs en aan overige belangstellenden het volgende programma:

13.30 uur	Zaal open
14.00 uur	Welkom door Kees Bakker, voorzitter
14.15 uur	Lezing door de heer R. Dijkstra (zie de samenvatting hiernaast)
16.00 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 oktober retourneren?

In plaats daarvan kunt zich ook tot uiterlijk 6 oktober aanmelden per email bij museum@nlr.nl onder vermelding van naam, adres (ook van de introducés). ■

TOT ZATERDAG 11 OKTOBER BIJ HET NLR!

SAMENVATTING LEZING

Het is dit jaar 75 jaar geleden dat ir. Albert Gillis von Baumhauer verongelukte aan boord van de Boeing 307 Stratoliner te Alder, USA. Hierdoor kwam een abrupt einde aan het leven van deze veelzijdige ingenieur, die in 1917 de blauwdruk schreef voor het Instituut voor de Luchtvaart dat in 1919 in gebruik werd gesteld als Rijks-Studiedienst voor de Luchtvaart waarvan hij een aantal jaren onderdirecteur was.

In het aanstaande boek over ir. Von Baumhauer wordt zijn leven en loopbaan beschreven tot en met zijn positie als inspecteur bij de Commissie voor Keuring van Vliegtuigmaterieel van de Luchtvaartdienst. Het plan van de KLM tot aanschaf van Amerikaanse vliegtuigen betekent ook interesse voor de Boeing 307 Stratoliner. In 1939 leidt dit tot de opdracht van de Luchtvaartdienst aan Von Baumhauer tot het keuren van dit vliegtuig in Amerika. Begin maart van dat jaar vertrekt hij samen met collega ir. C.A.F. Falkenhagen naar Amerika. Eenmaal bij

Douglas (Los Angeles) verzoekt P. Guilonard (KLM) hem over te komen naar Boeing in Seattle voor het meevliegen met het prototype van de Stratoliner.

De aanloop tot de fatale vlucht van de Boeing 307 Stratoliner en het onderzoek naar het ongeval komen in de lezing uitgebreid aan bod.

Dit jaar werd een bezoek aan de Boeing archieven te Seattle gebracht, waar diverse dossiers over het ongeval werden bestudeerd en waaruit onder andere de juiste plaats van het ongeval kon worden vastgesteld. Daardoor was het mogelijk dat kort daarop een aantal nazaten van Albert Gillis von Baumhauer de ongevalsplek te Alder kon bezoeken.

De lezing zal tevens ingaan op het vervolg van de technische ontwikkeling van de Boeing 307 na het ongeval en op de vliegtuigtypen van Boeing die daarna zo succesvol bleken te zijn.

Ronald Dijkstra was gezagvoerder bij de KLM en is na zijn pensionering al enkele jaren enthousiast vrijwilliger bij de Museumstichting. Als lid van de redactiecommissie is hij betrokken bij het tot stand komen van het boek over Von Baumhauer.

AANKONDIGING:

ANTHONY FOKKER NAJAAR 2014 IN DE NEDERLANDSE THEATERS

AB GIETELINK & THEATER NOMADE

Theater Nomade brengt najaar 2014 een muziek- en filmtheatervoorstelling met een documentaire, expositie en randprogrammering over het fascinerende leven en werk van de Nederlandse luchtvaartpionier Anthony Fokker (1890-1939).

Fokker speelde een cruciale rol in de mondiale ontwikkelingen van de vroege luchtvaart. Op 1 september 1911 maakte hij in zijn 'Spin' het bekende rondje rond de Haarlemse St. BAVO kerk. Tijdens de 1e WO werd hij in korte tijd een toonaangevend vliegtuigbouwer in Duitsland. De bekende Duitse gevechtspiloot Manfred von Richthofen, beter bekend als de Rode Baron, behaalde zijn overwinningen in een rood geverfde Fokker 3-dekker. Bij zijn terugkeer in Nederland (1919) werd Anthony Fokker tijdens de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) de held van pers en publiek. Zijn fabriek in Amsterdam-Noord werd al gauw de belangrijkste vliegtuigenfabriek in Nederland. Anthony Fokker zelf spreidde zijn vleugels internationaal uit naar Amerika. Hij werd eind jaren 20 de grootste vliegtuigbouwer ter wereld, totdat in de jaren na de beurscrisis van 1929 zijn bedrijven werden overgenomen. In de jaren 30 is hij de belangrijkste importeur van Amerikaanse vliegtuigen in Europa. Hij sterft aan het begin van de 2e Wereldoorlog in December 1939.

SPECIALE REGELING VOOR DONATEURS VAN ONZE MUSEUMSTICHTING

De museumstichting heeft in 2013 Ab Gietelink, de producent van deze theater-show, toegestaan om voor deze theater-show gebruik te maken van filmbeelden die eigendom zijn van de museumstichting. Als tegenprestatie is de volgende regeling van toepassing voor donateurs van onze stichting.

Bij aanschaf van twee toegangskaarten bij een theater krijgt u op vertoon van uw donateurskaart een DVD over Anthony Fokker gratis. De DVD ligt op de voorstellingsavond bij de kassa klaar.

Theater Nomade verkoopt u graag echte Anthony Fokker aandelen a € 25,- (zie www.theaternomade.nl)



Deze wervelende muziek- en filmtheater voorstelling is gemaakt met autobiografische teksten en bevat uniek nooit eerder vertoont film en fotomateriaal. Muziekduo 'De Wilde Eendt' verzorgt op eigenzinnige wijze levende muziek uit de jaren 10, 20 en 30. ■

Scenario en regie: Ab Gietelink

Uitvoerende acteurs: Ab Gietelink & Maarten Hutten

Musici: Gottfrid van Eck & Michiel Ockeloën

Producent: Theater Nomade

Duur: 2x 55 min met Pauze.

Periode: september-december 2014

Première: Stadsschouwburg Haarlem zaterdag 11 Oktober 2014

Impresario: Impact entertainment

PR: Royal Promotions

Historie: Artistieke leiding en producent presenteren ruim 25 jaar in verschillende theatercircuits. Wij maakten veel theaterstukken rond Nederlandse historische personen en gebeurtenissen, waaronder de Gijsbrecht van Aemstel en de Max Havelaar. In het najaar van 2012 kwamen wij met een schouwburgtournee van The Kings Speech. www.theaternomade.nl

Zie voor meer informatie de bijgevoegde brochure.

KOMST VAN DE DC-2 NAAR NEDERLAND, WERK VOOR DE RSL

DEEL 9

In een serie artikelen in de Nieuwsbrief wordt aandacht besteed aan de stappen die zijn gezet om de DC-2, die door de KLM in 1934 werd aangeschaft, te beoordelen op luchtwaardigheid.

Na een achttal artikelen over de voorgeschiedenis wordt in dit deel ingegaan op het nog steeds bestaande gemis aan berekeningen die een goede controle van de sterkte van de DC-2 mogelijk maken.

P. Guilonard, chef Technische Dienst van de KLM, bepleit bij zijn chef Plesman een spoedige beslissing over de bestelling van 14 DC-2 toestellen gebouwd in Amerika.

Op 31 oktober 1934 bezoekt een delegatie van het Amerikaanse Bureau of Air Commerce de Luchtvaartdienst (LVD) in Den Haag. De Amerikaanse bezoekers zijn Don Carroll Bliss en Rex Martin. Onderwerp is de problematiek over het beoordelen van het Amerikaanse luchtwaardigheidsbewijs naar Nederlandse maatstaven. De brief, die de Luchtvaartdienst naar aanleiding van dit gesprek schrijft ter bevestiging van het gesprek, vermeldt dat de samenwerking tussen beide departementen niet is wat het zou moeten zijn. In het licht van de toenemende interesse van Nederlandse luchtvaartbedrijven voor Amerikaanse vliegtuigen vindt de Luchtvaartdienst het van het grootste belang dat er een open en eerlijke samenwerking is tussen de departementen.

Uiteraard wordt in de brief verwezen naar de ervaringen met het luchtwaardig verklaren van de eerste DC-2 voor de KLM. Voor het beoordelen van de luchtwaardigheid van de volgende DC-2 toestellen die de KLM heeft besteld en eventuele andere vliegtuigen van Amerikaans fabrikaat wenst de Luchtvaartdienst klaarheid over de volgende onderwerpen.

- hoe luiden de Amerikaanse luchtwaardigheidseisen precies
- het ontvangen van informatie over de ervaringen met alle in Amerika gebouwde vliegtuigtypen die in Nederland worden geïmporteerd.
- het ontvangen van informatie over alle bijzonderheden aan in Amerika gebouwde vliegtuigen en motoren, die van belang zijn voor de beoordeling van de vliegtuigen in totaliteit.

Een dag na het gesprek van de Amerikaanse delegatie bij de Luchtvaartdienst spreekt Rex Martin met Wolff bij de RSL. Het eerste gespreksonderwerp is de verschillen tussen de luchtwaardigheidsvoorschriften van beide landen. Wolff geeft aan dat er naar zijn mening geen reden is waarom deze verschillen zouden moeten blijven bestaan, als er beter wordt gelet op de verschillen en er een rationele grondslag kan worden gevonden voor eenheidigheid. Wolff heeft hierover eerder contact gehad met Mr. Gazley, Chief Engineering Section, Department

of Commerce, Aeronautical Branche, Washington.

Het tweede gespreksonderwerp is het onvoldoende leveren van gegevens door de Fokkerfabriek over de sterkteberekening van de DC-2. Wolff legt uit dat de geleverde informatie voor de RSL geen mogelijkheid geeft om een beeld te krijgen over de sterkte van het vliegtuig. Voor sommige delen van het vliegtuig zijn de gegevens incompleet, voor andere delen zijn aannamen gedaan die niet kunnen worden geverifieerd. Mocht dit niet veranderen dan zal de kwestie tussen Wolff en Gazley persoonlijk moeten worden besproken. (Eind december 1934 vertrekken Wolff en Van der Heyden naar Amerika, o.a. om deze kwestie te bespreken).



Wolff ontvangt 17 november 1934 via de Luchtvaartdienst een rapport afkomstig van werktuigkundige Veenendaal van de KLM, naar aanleiding van het gebruik van 10.000 uren van de DC-2 bij Trans World Airlines, waarbij de volgende gebreken zijn geconstateerd:

- 1 Bij de vierde rij klinknagels die in vliegrichting zijn geklonken gaat het stabilo scheuren. Dit komt wel voor bij de linker en nooit bij de rechter stabilohelft.
- 2 De buizen in het uiteinde van het hoogteroer gaan van tijd tot tijd loszitten door loswerken of breken van klinknagels.
- 3 Klinknagels in de ligger van het hoogteroer werken af en toe los of breken. Dit wordt gerepareerd door draad in het gat aan te brengen en er schroeven in te draaien.
- 4 Enkele malen zijn scheuren gevonden in de motorgondel dicht bij de bevestigingspunten. Ook de ogen, gelast op de motorbokring, scheuren af en toe. Waarschijnlijk veroorzaakt door slechte lasplaatsen.

Het onder punt 1. genoemde blijkt zich al te hebben voorgedaan bij de PH-AJU (Uiver). De Luchtvaartdienst besluit de brief met de opmerking dat "het bekend zijn van deze gegevens met het oog op de controle op het behoud van de luchtwaardigheid van het grootste belang moet worden geacht". ➤

Vervolg Komst van de DC-2, deel 9

Twee dagen voordat de DC-2 Uiver op 21 november 1934 terug is van zijn succesvolle vlucht (Londen-Melbourne race) schrijft P. Guilonard, chef Technische Dienst KLM aan zijn baas Plesman een uitvoerige brief. Hij adviseert daarin Plesman ten sterkste met Fokker onderhandelingen te voeren over de levering van alle 14 door de KLM bestelde DC-2 toestellen, rechtstreeks geleverd door Douglas. Guilonard is van mening dat de vlootsituatie bij de KLM het noodzakelijk maakt om op korte termijn 5 DC-2 toestellen in gebruik te stellen, die volgens betrouwbare berichten voor maart 1935 door Douglas kunnen worden geleverd. Hij betwijfelt of Fokker bereid en in staat is de DC-2 in Nederland te fabriceren. Mocht dat toch het geval zijn dan verwacht Guilonard de tweede DC-2 voor de KLM niet voor 1 september 1935. Dat is voor hem te laat. Hij spreekt in de brief ook over de kwestie van het Bewijs van Luchtwaardigheid (BvL) van de DC-2. De KLM had eerder met de Luchtvaartdienst (LVD)

afgesproken dat voorlopig twee in Amerika gebouwde toestellen door de KLM in gebruik zouden worden genomen, waarvoor de LVD een Bewijs van Gelijktelling zou verlenen. Alle volgende toestellen zouden in Nederland worden gefabriceerd, waarvoor een BvL zou worden uitgereikt op grond van door de RSL uit te voeren controle op de berekeningen en het te houden toezicht op de bouw. Guilonard wacht nog steeds op een antwoord van de RSL over de vraag of het is toegestaan een hoger startgewicht (8700 kg in plaats van 8200 kg) toe te passen. Echter, de Technische Dienst heeft berekend dat de gewichtsverhoging op de Indië-route niet echt nodig is; de DC-2 met 300 kg post en 8 passagiers levert een totaalgewicht van 8200 kg op.

Hij vindt dat de tijd dringt en niet gewacht moet worden op het resultaat van de reis die Wolff en Van der Heyden (LVD) eind december zullen maken naar Amerika. ■

Uit aantekeningen gedateerd 1934 van ir. M. Beeling, hoofdconstructeur van Fokker:

DE LONDEN-MELBOURNE RACE

Voor zover uit de archiefstukken bij het museumarchief valt na te gaan heeft de RSL geen rol gespeeld bij de voorbereidingen door de KLM van de succesvolle vlucht met de PH-AJU Uiver van Londen naar Melbourne. De beschrijving van die race blijft in deze artikelenreeks buiten beschouwing. De race begon op zaterdag 20 oktober te Mildenhall bij Londen. ■

In een schrijven van 6 November aan de Ned.Vliegtuigenfabriek doet de K.L.M. uitkomen, dat zij rechtstreeksche onderhandelingen met Douglas zou wenschen. Er is daarin sprake van 5 machines te betrekken uit Amerika en 9 te doen bouwen in Nederland.

In verband met den inmiddels verlopen tijd en de groote haast die de K.L.M. blijkt te hebben met het betrekken der vliegtuigen, alsmede het feit, dat bij vermindering van het aantal in Nederland te bouwen vliegtuigen de mogelijkheid voor dezen bouw steeds geringer wordt (immers de constructiewijze der Douglasvliegtuigen is oorzaak, dat alleen seriebouw, in een behoorlijk aantal, in aanmerking komt), worden de onderhandelingen met de Ned.Vliegtuigenfabriek thans heropend over eene levering van 14 vliegtuigen te betrekken uit Amerika.

De desbetreffende offertes van de Ned.Vliegtuigenfabriek dd. 10 en 26 November voor 14 Douglas-vliegtuigen type DC-2, te betrekken uit Amerika, leidden tot een bestelling van de K.L.M. dd. 28 November, welke onder dezelfde dagteekening door de NV.Ned.Vliegtuigenfabriek werd geaccepteerd en bevestigd.

===

Bronnen: Nationaal Archief, Collectie John Greuter, Documentatiecentrum Aviodrome

NIEUWE AANWINSTEN

Van Aviodrome

Boek: Gedenkboek van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart, 1907 – 19 October – 1912

Schenking van uitgeverij Lanasta, Violaro

Boeken:

- Waalhaven bevlogen jaren, 2014
- Blackburn Buccaneer, Nico Braas, 2014
- WM-21 Solyom – Hungarian Royal Air Force, Edwin Hoogschagen, 2014
- Koninklijke Luchtmacht in Nederlands Guinea, Gerard Casius & Frans Peter Scholte, 2014

Schenking van Ronald Dijkstra

Boek: Albert Plesman mijn vader - Albert Plesman, 1977

Tijdschriften:

- Air Britain News
- Spinner, Stichting Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum – 2009 t/m 2012
- Wolkenridder actueel (KLM) – 2004 t/m 2012
- Schipholland – 1979 t/m 1994



Schenking van Lex Timmers

(werkzaam geweest van 1946-1986)
Helm met opschrift NLL (uit de Tweede Wereldoorlog)

Uit het archief van de TU / Delft

135 RSL- en NLL-rapporten (als fotokopie)

Vliegtuigmodellen uit museum naar de Rijper Eilanden

Medio 2014 heeft de Stichting Historisch Museum NLR van mevrouw Keuter uit IJmuiden ongeveer 150 modelvliegtuigen ontvangen. De modellen zijn gemaakt door haar onlangs overleden echtgenoot, die bij Fokker heeft gewerkt. Een aantal van de modellen heeft betrekking op de geschiedenis van het NLR en passen dus in de expositie van het museum, het merendeel van de modellen heeft echter geen relatie tot het NLR. De vraag was hoe we deze modellen op een passende manier zouden kunnen tentoonstellen. Via vrijwilliger Gerard van Wely werd de oplossing gevonden.



en ook in de gebouwen met de hotelkamers zijn overal historische voorwerpen geplaatst of opgehangen. Voor een indruk kunt u een kijkje nemen op www.derijpereilanden.nl.

Hotel De Rijper Eilanden heeft een aantal vitrinekasten beschikbaar gesteld om daarin de vliegtuigmodellen te exposeren. Nadat mevrouw Keuter toestemming gegeven heeft de modellen op deze wijze tentoon te stellen, is er door het bestuur van het NLR museum een bruikleenovereenkomst opgesteld. Daarin is onder andere vastgelegd dat het

Gerard van Wely is lid van de Amsterdamse Modelbouwers Club (AMC). Begin 2013 moest de club, die vooral bekend geworden is met een modelspoorbaan waarop onder andere een stuk van het centrum van Amsterdam is uitgebeeld, op zoek naar een nieuw onderkomen. Ze vonden een geschikte ruimte op de grote zolder van één van de gebouwen van (zorg)hotel De Rijper Eilanden.

Hotel de Rijper Eilanden, gelegen in het Noord-Hollandse De Rijk, heeft 155 kamers, die allemaal rolstoeltoegankelijk zijn, verdeeld over 3 gebouwen. De zolder van één van deze gebouwen is het onderkomen van de AMC geworden. Het bijzondere van hotel De Rijper Eilanden is dat het eigenlijk één groot museum is, zowel binnen als buiten. Alle zalen hebben een museale inrichting

eigendom van de modellen bij het NLR museum blijft, en dat het NLR museum te allen tijde over een of meerdere van de modellen kan beschikken.

Onlangs is begonnen de modellen te verhuizen naar De Rijper Eilanden. Van elk model is een beschrijving (vliegtuigtype, schaal van het model) en een foto gemaakt. Frans Idema en Ferdi Uilhoorn hebben zich ingespannen om alle modellen te “identificeren” en Gerard van Wely heeft de vitrinekasten in orde gemaakt en o.a. voorzien van een slot. Op dit moment van schrijven wordt er nog gewerkt aan de inrichting van de vitrinekasten. ■

MEDEDELING VAN HET MUSEUMBESTUUR

Zoals in Nieuwsbrief 52 is vermeld is de website van het NLR-museum sinds eind 2013 niet meer bijgehouden omdat het NLR voor dat werk geen vervanging voor Iris Koene heeft kunnen vinden. Het Museumbestuur heeft het bestuur van het Nederlands Ruimtevaart Museum gevraagd en bereid gevonden onze website opnieuw vorm te geven en te gaan bijhouden. Dat gebeurt door een klein team van enthousiaste vrijwilligers. In juni 2014 is daarmee een begin gemaakt. We hopen u bij het uitbrengen van de volgende nieuwsbrief de nieuwe website te kunnen aankondigen.

Nog steeds hebben slechts weinigen van onze lezers aangegeven de nieuwsbrieven voortaan per email te willen ontvangen. Mocht u zich alsnog daarvoor willen opgeven dan kunt u dit melden via museum@nlr.nl Met de verzending van de nieuwsbrieven per email zal worden begonnen nadat de website van het NLR-museum weer wordt bijgehouden. ■



Ca. 20 leden van de Vrienden van het Militaire Luchtvaart Museum bezochten het museum. Op de foto leidt Frans Sonnenschein een aantal van hen rond.

IN-MEMORIAM JAN HOEFNAGELS

Op 11 juli 2014 is Jan Hoefnagels, vrijwilliger bij de museumstichting, op 74-jarige leeftijd overleden. Van hem is op 17 juli afscheid genomen in het crematorium De Nieuwe Ooster in Amsterdam. Daarbij werd namens het bestuur en de vrijwilligers van de museumstichting door de voorzitter een toespraak gehouden, die hierna wordt weergegeven:

“Bij deze gelegenheid wil ik u graag iets vertellen over het vrijwilligerswerk van Jan bij de museumstichting van het NLR. Het NLR bestaat sinds 1919 en is een onderzoeksinstelling op het gebied van de lucht- en ruimtevaart. In 1967 is Jan Hoefnagels daar bij de afdeling Personeelszaken in dienst getreden. Deze afdeling moet zorgen dat het benodigde personeel voor het onderzoek en de ondersteunende taken beschikbaar is. Hij heeft daar gewerkt tot hij in het jaar 2000 met de VUT ging.

De opdracht van de museumstichting is het bewaren en toegankelijk maken van historisch materiaal met betrekking tot het NLR. Hierbij zijn ongeveer 25 vrijwilligers betrokken. Het bedrijfsmuseum bestaat uit een grote expositie en verschillende archieven. Het is niet goed mogelijk in dit museum voldoende aandacht te besteden aan de belangrijke rol van de werknemers, enkele groepsfoto's in de expositie daargelaten.

In het begin van zijn VUT periode had Jan een gevoel een lange vakantie te hebben. Maar zoals bij veel mensen had hij vervolgens het besef gekregen toe te zijn aan een structurele bezigheid. Na een jaar kreeg hij een brief van de toenmalige voorzitter van de museumstichting en voormalig algemeen directeur van het NLR, Jan van der Blik. Deze was een fervent pleitbezorger voor het behoud van de historie van het NLR. Hij vroeg Jan Hoefnagels of deze een inventarisatie wilde maken van de gegevens van al het personeel, dat vanaf 1919 in dienst was geweest.

Die brief kwam voor hem op het goede moment. Er werd afgesproken dat hij als vrijwilliger zou gaan werken aan een data base. Zijn werk voor het museum zou hij combineren met het opschonen van het archief van de afdeling Personeelszaken. In januari 2002 begon hij met zijn vrijwilligerswerk.



Hij gebruikte onder meer salarisboeken en personeelsdossiers om de gegevens te verzamelen. Hij had een strikte taakopvatting en werkte zelfstandig en heel geordend op een kamer, die hij met niemand deelde. Hij hield bijvoorbeeld bij hoeveel keer hij als vrijwilliger naar het NLR was gegaan. Dit ging door tot hij in het voorjaar van 2013 plotseling thuis moest blijven omdat hij ziek werd. Hij had zijn werk aan de data base toen al af. Wij weten allen dat daarna periodes van hoop en vrees zich afwisselden tot dat hij eind vorige week overleed.

Jan heeft heel belangrijke werk gedaan. Ons bedrijfsmuseum is daarmee in staat ook te laten zien welke duizenden mensen (ongeveer 5000) sinds 1919 het gezamenlijk mogelijk hebben gemaakt om het onderzoek bij het NLR uit te kunnen voeren. Dit is een uniek feit. Wij zijn Jan hiervoor veel dank verschuldigd.

Wij zullen Jan missen als een goede vriend en een fijne collega”. ■

IN MEMORIAM

Op 12 maart 2014 overleed mev. G.J.S. Warsen-Bastiaans, donateur voor het leven sinds maart 2001 (correctie op vermelding in Nieuwsbrief 52)

Op 11 juli 2014 overleed de heer J. Hoefnagels, donateur voor het leven sinds maart 2001 ■

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 € 125,00. 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 en een korting van 25% op de toegangsprijs van Luchtvaartthemapark Aviodrome.

IBAN: NL27 ABNA 0578 8272 04
t.n.v. Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Stichting Historisch Museum NLR, Postbus 90502, 1006 BM Amsterdam
Tel. 020-511 31 13, E-mail museum@nlr.nl, www.nlrmuseum.nl