



2 | AANKONDIGING DONATEURSBIJEENKOMST

Op 11 april 2015 spreekt Ir. Frank van Dalen (Fokker Technologies) over "De Wereld van Anthony Fokker"

3 | VERHUIZING VAN DE MUSEUMCOLLECTIE

Vrijwilligers bereidden het verhuisproces voor zodat de verhuizers alle attributen op de juiste plek konden neerzetten

6 | VRIJWILLIGERS BEZOEKEN HET NMM

De bezegeling van de ontmanteling van het NLR-museum, maar gelijktijdig het startsein voor een herstart

VAN DE VOORZITTER

Dank zij een grote gezamenlijke inspanning van vele vrijwilligers en in een goede samenwerking met het NLR, werden de laatste stukken van de museumcollectie op 25 februari door het verhuisbedrijf overgebracht naar de opslagruimte in het simulatorgebouw. Het foto/video archief met de bijbehorende apparatuur is inmiddels naar de Aviodrome gebracht, waar de inventarisatie door DirkJan Rozema zal worden voortgezet.



Gerard van Nes (links) wordt bedankt door Kees Bakker voor zijn boeiende presentatie over het Zijper Collectie Beheer Systeem voor museumvrijwilligers, op 20 februari.

Daarmee heeft de museumstichting ruimschoots voldaan aan de wens van het NLR om de ontruiming van het museumgebouw voor 1 maart 2015 uit te voeren in verband met de geplande renovatie van dit gebouw. Hierna krijgt het een andere bestemming. Het is een vreemde gewaarwording om de drie verdiepingen van de voormalige expositie helemaal ontruimd te zien. Na deze topprestatie van de vrijwilligers werd door hen op 4 maart een bezoek gebracht aan het nieuwe Nationale Militaire Museum (NMM) in Soesterberg. Bestuur en vrijwilligers stonden bij die gelegenheid stil bij de

afsluiting van 30 jaar NLR museum, waarbinnen heel veel is voortgebracht over de geschiedenis van het NLR. Maar er werd in het NMM ook direct naar de toekomst gekeken. We beschouwen 4 maart 2015 dan ook als de dag waarop we zijn doorgestart naar een nieuwe bestemming. Een concept voor een Beleidsplan voor deze toekomst is geschreven door de Commissie van Donateurs. Het is belangrijk dat voor dit plan draagvlak bestaat bij de vrijwilligers en bij de directie van het NLR. In de vorige Nieuwsbrief 54 is in deze rubriek uitgebreid stil gestaan bij de drie hoofdrichtingen waarbinnen het

bestuur, met steun van de Commissie van Donateurs en de vrijwilligers, wil opereren. Het is ambitieus, maar meer dan de moeite waard.

We prijzen ons gelukkig dat we via de goede relatie met het Nationaal Ruimtevaart Museum (NRM) in contact zijn gebracht met het Zijper Collectie Beheer Systeem (ZCBS). Met dit systeem is het mogelijk om de verschillende collecties (museumcollectie, fotocollectie en documentencollectie) tegen geringe kosten digitaal toegankelijk te maken. Op 20 februari heeft de bedenker van het systeem, dat al breed in Nederland wordt gebruikt, een uitgebreide presentatie gegeven, waarbij ook vertegenwoordigers van de Aviodrome en het NRM aanwezig waren. Het museumbestuur heeft daarna

besloten om zich aan te sluiten bij het ZCBS. Gelukkig is er van de kant van onze vrijwilligers voldoende belangstelling om het systeem eerst te vullen met de grote hoeveelheid informatie met betrekking tot de verschillende collecties en daarna ook te onderhouden. Binnenkort gaan we van start en zullen de eerste resultaten te zien zijn op de website.

Wij houden u op de hoogte. ■

KEES BAKKER

UITNODIGING DONATEURSBIJEENKOMST, 11 APRIL 2015

LEZING: “DE WERELD VAN ANTHONY FOKKER” SPREKER: FRANK VAN DALEN



Bron: collectie Aviodrome

Het bestuur van de museumstichting presenteert in het Auditorium van het NLR in Amsterdam aan zijn donateurs en andere belangstellenden het volgende programma:

13.30 uur	Zaal open
14.00 uur	Welkom door Kees Bakker, voorzitter
14.15 uur	Lezing door Frank van Dalen (zie de samenvatting hiernaast)
15.30 uur	Toekomst van het NLR-museum
16.00 uur	drankje en hapje in het Auditorium
16.30 uur	einde

Wilt u de bijgaande antwoordkaart invullen en uiterlijk 7 april retourneren?

In plaats daarvan kunt zich ook tot uiterlijk 7 april aanmelden per email bij museum@nlr.nl onder vermelding van naam, adres (ook van de introducés). ■

TOT ZATERDAG 11 APRIL BIJ HET NLR!

SAMENVATTING

Frank van Dalen is werkzaam bij Fokker Technologies als Chief Engineer voor de Airbus A350XWB Outboard Flaps. De titel van de lezing is “De wereld van Anthony Fokker.” Deze lezing gaat over het werk van Anthony Fokker tijdens de Eerste Wereldoorlog en de rest van zijn leven, dat eindigde vlak voor de Duitse inval in Nederland. Er wordt getoond hoe de spectaculaire successen van Fokker kunnen worden verklaard door de technische kwaliteiten van zijn vliegtuigen - zoals ook de latere neergang van het bedrijf werd veroorzaakt door de innovaties van zijn concurrenten, die door Fokker niet meer konden worden bijgebeend.

Het verhaal wordt op een toegankelijke manier verteld zodat ook niet-technici het goed kunnen volgen.

VERHUIZING VAN DE MUSEUMCOLLECTIE

In de vorige nieuwsbrief hebt u kunnen lezen over het projectplan voor de ontruiming van gebouw 40 (het Lagesnelheidstunnel (LST)-gebouw) en de verhuizing van de museumcollectie naar gebouw 90 (het Vluchtnabootser (VN)-gebouw). Tot aan de sluiting van de tentoonstelling voor bezoekers op 31 december 2014 is de gehele museumcollectie, zo'n 3000 voorwerpen in kaart gebracht en gefotografeerd. Van elk object is in de database, die door Jaap de Jong wordt beheerd, per hoofdgebied van het museum door de betreffende adviseurs aangegeven in hoeverre het object NLR-erfgoed is en zal worden opgeslagen, of wordt voorgesteld het object af te stoten.

Vanaf 1 januari 2015 zijn de vrijwilligers in Amsterdam aan de slag gegaan met de ontmanteling van de tentoonstelling. De wens van het NLR was dat de aannemer het gebouw op 1 maart tot zijn beschikking zou hebben. Kleine objecten zijn ingepakt in ruim 200 verhuisdozen. Van elke verhuisdoos is de inhoud nauwkeurig vermeld op een paklijst en in de database is voor elk object een verwijzing gemaakt naar de betreffende verhuisdoos. Alle panelen en vitrines op de drie verdiepingen van de tentoonstelling zijn



Deel van de ruim 200 ingepakte verhuisdozen in gebouw 40.

ontdaan van verlichting en gedemonteerd. In de kelder van gebouw 40 werden de niet tentoongestelde objecten (veelal apparatuur van de oude VA-afdeling) ingepakt en verhuisklaar gemaakt. Verhuisbedrijf fa. Saan is een aantal malen op bezoek geweest om de omvang van de verhuizing te beoordelen en een planning te kunnen maken. In eerste instantie werd uitgegaan van vier verhuisdagen (het werden er uiteindelijk vijf), waarbij op de laatste dag de zware objecten door een kraan uit het museum zouden worden getakeld. Dank zij de enorme inzet van de vrijwilligers, die naast de woensdagen ook op andere dagen in de weer zijn geweest, stond alles op tijd klaar om verhuisd te worden. Op woensdag 18 februari 's morgens om 8:00 uur begonnen de verhuizers aan hun klus.



Plaatsen van de museumcollectie in en op stellingen in gebouw 90.

Ondertussen was er in gebouw 90 hard gewerkt om de GFORCE-simulator te ontmantelen en af te voeren. Gelukkig was de ruimte net op tijd leeg en kon worden begonnen met het verstevigen van de vloer en het opbouwen van de stellingen, waarin de verhuisdozen en relatief kleine objecten uit de museumcollectie zouden worden ondergebracht. Op de stellingen werd een plankier aangebracht (de verhuizing was inmiddels al van start gegaan!) voor het stallen van een aantal grote objecten zoals de windtunnelmodellen.

Onder begeleiding van de vrijwilligers zijn in vier dagen de tentoonstellingsruimten en de werkplaats verhuisd en ondergebracht in gebouw 90. Op maandag 23 februari werden de grote en zware objecten met een imposante kraan uit het museumgebouw getakeld. Ook de AUTOLAND-projector onder in het been van de oude LST-tunnel werd gedemonteerd en naar gebouw 90 overgebracht. De spullen uit de kelder konden tenslotte op woensdag 25 februari worden verhuisd naar gebouw 90.

Al het film- en videomateriaal en de betreffende apparatuur is op dinsdag 24 februari door Saan verhuisd naar een studioruimte bij het Aviodrome in Lelystad.

Alle objecten die op de nominatie staan om te worden afgevoerd zijn in een aparte stelling in gebouw 90 opgeslagen. Het bestuur zal een procedure opstellen voor de afstoting van deze voorwerpen. ■

Zonder kraan van Saan was er geen beginnen aan.



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

DEEL 11

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 tien artikelen over de voorgeschiedenis wordt in dit deel ingegaan op het verongelukken in de vroege uren van 20 december 1934 van de KLM DC-2 PH-AJU bij Rutbah Wells in Irak, die onderweg was van Amsterdam naar Batavia. De vier bemanningsleden en de drie passagiers kwamen daarbij om het leven. De ramp leidde tot een uitvoerig onderzoek, waarbij Dr. ir. H.J. van der Maas - hoofd van de afdeling Vliegtuigen van de RSL - een belangrijke rol vervulde.



DC-2 in de start.

De reis gevolgd door onderzoek ter plaatse

Op 22 december ontvangt Buitenlandse Zaken een telegram van de Consul Generaal te Jeruzalem met de tekst: "RAF plane Amman located uiver crashed near Rubah. All occupants are killed. High commissioner Palestina Transjordanie asked me convey condolence Netherlands Government KLM in which I joined...."

Naar aanleiding van de ramp wordt op 21 december Van der Maas direct aangewezen door de Nederlandse regering om ter plaatse van de ramp een onderzoek uit te voeren.

Uit deel III van zijn rapport is te lezen hoe de reis van Van der Maas in de tijd is verlopen:

Zaterdag 22 december: Vertrek per trein Amsterdam CS via Parijs naar Brindisi (aankomst 24 december om 11.20 uur).

Maandag 24 december: vertrek per watervliegtuig (Scipio, type Short Kent) naar Athene (aankomst zelfde dag 16.30 uur).

Dinsdag 25 december: vertrek per watervliegtuig (G-ABFA) naar Alexandria (Egypte), aankomst zelfde dag 13.45 uur; vertrek per landvliegtuig (Handley Page Hannibal) naar Gaza (aankomst zelfde dag 20.30 uur).

Woensdag 26 december: vertrek per landvliegtuig van Imperial Airways (om 05.00 uur) naar Rutbah Wells (aankomst zelfde dag om 11.00 uur).

Na aankomst in Rutbah Wells begint Van der Maas direct met zijn onderzoek, waar hij ook de volgende dag nog volop mee bezig is.

Vrijdag 28 december vertrekt hij om 11.00 uur naar Bagdad, waar hij blijft tot zondag 30 december. Via Rutbah Wells, Amman, Cairo en Athene vliegt hij terug naar Marseille (aankomst woensdag 2 januari 1935). Vanuit Marseille reist hij verder per trein via Parijs naar Amsterdam CS, waar hij om 21.50 uur arriveert en wordt opgehaald door Van der Neut.

Een dag voor het vertrek van Van der Maas uit Amsterdam vertrekt op vrijdag 21 december een onderzoeksdelegatie van de KLM naar de rampplaats met de Fokker FVII Leeuwerik (PH-AFL). De inzittenden zijn:

- G.J. Geysendorffer en L. Sillevius (vliegers)
- A.J. van Beijnen en W. Weststrate (werktuigkundigen)
- W.H. van der Smagt (radiotelegrafist)
- M.C. Moes (hoofdinspecteur dienst Amsterdam-Batavia)
- P. Behage (vertegenwoordiger van de Technische Dienst)

Gereisd wordt via Marseille naar Rome waar wordt overnacht en waar de bemanning o.a. wordt ingelicht over de komst van Van der Maas. De volgende dag vliegt de Leeuwerik door via Athene naar Cairo. Zondag 23 december vervolgt de Leeuwerik de reis via Gaza, Amman naar Rutbah Wells. De KLM-commissie is daarmee drie dagen eerder op de rampplaats dan Van der Maas. Op een aantal tussenstops vindt telefooncontact plaats met de leiding van de KLM (Plesman en Martin). Op de vraag van de bemanning aan Martin of gewacht moet worden op de komst van Van der Maas wordt ontkennend geantwoord. Wel volgt de opdracht alles intact te laten en niets te veranderen of te demonteren voor Van der

Maas het gezien heeft. Men dient zoveel mogelijk fotografisch vast te leggen. Van Beijnen heeft een fotocamera en Sillevius een filmcamera. Martin meldt dat de post in de Uiver is gevonden en zal worden meegenomen naar Bagdad, die daar door een vlucht van Viruly naar Batavia wordt opgepikt.

In Cairo, waar de Uiver eveneens een tussenstop had gemaakt, wordt van de plaatselijke KLM-vertegenwoordiger vernomen dat Beekman (gezagvoerder van de Uiver) zeer vermoeid was en klaagde over hoofdpijn. Van Steenberghe (piloot van de Uiver) zag er versuft uit, leunde tegen de toonbank in het douanelokaal en begreep soms niet wat men tegen hem zei.

Donderdag 27 december vliegt Geijsendorffer met enkele KLM-ers in de Leeuwerik door naar Bagdad, waar gesproken wordt met de lijkschouwers van de slachtoffers van de Uiver die op 22 december met een vliegtuig van de RAF naar Bagdad zijn vervoerd. De volgende dag keert Geijsendorffer terug naar Rutbah Wells, pikt daar o.a. Van der Maas op en keert weer terug naar Bagdad. De KLM-delegatie vertrekt op 30 december uit Bagdad en blijft in Amman steken vanwege een gebroken inlaatklep. De volgende dag brengt de PH-AIJ (met gezagvoerder Van Dijk) een nieuwe cilinder die wordt gemon-teerd, waarna op 1 januari de thuisreis wordt aanvaard.

Rapportages

Van der Maas stelt na terugkeer in Nederland een uit zes delen tellend rapport op, bestaande uit:

I: Rapport betreffende het onderzoek naar het vergaan van het toestel PH-AJU (Uiver) type Douglas DC-2 op 20 december 1934 nabij Rutbah Wells (Irak)

II: Verklaringen en diverse gegevens

III: Foto's, kaarten en diverse bijlagen

IV: Meteorologische gegevens en radiocorrespondentie

V: Geheime verklaringen, gegevens over de bemanning, losse opmerkingen

VI: Diorama van de omgeving van het ongeval met de veronderstelde baan en stand van het vliegtuig na contact met de grond; tevens gedetailleerde vermelding van de lokatie van aangetroffen brokstukken (in een houten kist)

In totaal bestaat de rapportage van Van der Maas uit 160 bladzijden, tekeningen en foto's.

Dit rapport is niet aanwezig in het Museumarchief en evenmin in het NLR-archief. In 2005 hebben Jan te Boekhorst en DirkJan Rozema inzage gekregen in de vijf delen bij de toenmalige Raad voor de Transportveiligheid in Den Haag.

Het eendelige rapport met 25 bijlagen van de KLM-commissie wordt opgesteld door de heer Moes, dat hij op 7 januari 1935 ondertekent.

Kort na de terugkeer van Van der Maas heeft hij een gesprek met de minister van Waterstaat. In een nota over dat gesprek zegt Van der Maas: "Er wordt aangenomen dat een combinatie van weersomstandigheden en minder goede vliegeigenschappen van het vliegtuig tot het ongeval heeft geleid en uiteraard zijn de vliegeigenschappen door de RSL nog onvoldoende gezien, hetgeen ook dezerzijds bekend is". ➤



De registratie PH-AJU is nog zichtbaar op de romp.

In 1923 vaardigt die minister een decreet uit waarin vermeld is dat bij ieder serieus ongeval met een burgervliegtuig door hem een onderzoekscommissie wordt benoemd, waarvan in bepaalde gevallen een RSL-medewerker deel uit maakt. Dit decreet wordt in 1929 weer ingetrokken. In plaats van de instelling van ad-hoc commissies wordt (bij een decreet van 1931) een Permanente Ongevallen Commissie (P.O.C.) ingesteld bestaande uit vier leden, waarvan de Directeur Luchtvaartdienst E.Th. de Veer de voorzitter was, en Dr.ir. E.B. Wolff, directeur van de RSL, één van de overige leden.

Voor het onderzoek naar het ongeval van de Uiver wijzigt de minister per decreet van 7 februari 1935 de samenstelling van de P.O.C., waarbij zowel de heer De Veer als de heer Wolff worden vervangen door personen waarvan mag worden verwacht dat deze een onpartijdige visie zullen geven over de oorzaak van het ongeval. Dit wordt de Commissie Schorer, genoemd naar de voorzitter, Jhr. G.L. Schorer, vice-admiraal buiten dienst. Er zit geen RSL-vertegenwoordiger in de commissie Schorer.

Vervolg Komst van de DC-2, deel 11

Op 7 februari wordt de Permanente Ongevallen Commissie (P.O.C.) aangepast en komt onder leiding van vice-admiraal Jhr. G.L. Schorer. De opdracht is te zoeken naar de vermoedelijke oorzaak van het ongeval en zich daarbij te beperken tot de bestudering van het rapport van Van der Maas en te komen met maatregelen ter voorkoming van een dergelijk ongeval. De P.O.C. brengt op 17 april zijn rapport uit, waarin expliciet wordt vermeld:

1. "De oorzaak van het ongeval is hoogstwaarschijnlijk niet gelegen in brand, breuk of blikseminslag in de lucht, zoomin als in storingen van technischen aard
2. Het moet waarschijnlijk worden geacht, dat de zeer ongunstige vliegeigenschappen van het toestel in zware remous en vermoeidheid van den vlieger geleid hebben tot de botsing met den grond, die de catastrofe tengevolge had".

Over de diverse onderzoeken tijdens de reis van de onderzoekers zal in deel 12 worden ingegaan. ■



Luchtfoto van de rampplaats.

Bronnen: Nationaal Archief. Onderzoeksraad voor Veiligheid. Dekker, Herman; Het 'Uiver' dossier, ongedateerd. Wijk, Aart A. van; Aircraft accident inquiry in the Netherlands, a comparative study. Kluwer B.V., 1974. (foto's uit collectie Aviodrome)

VRIJWILLIGERS BEZOEKEN HET NATIONAAL MILITAIR MUSEUM

De maanden november 2014 tot eind februari 2015 waren voor de meeste vrijwilligers in Amsterdam hectisch. Hoe deze zijn verlopen wordt elders in deze nieuwsbrief beschreven. Er was een groot gevoel van saamhorigheid. Velen zijn dagenlang bezig geweest om het project ontmanteling en opslag van het museum tot een goed einde te brengen. Daarna was het tijd voor ontspanning.

Op 4 maart 2015 brachten ongeveer 20 vrijwilligers een bezoek aan het nieuwe Nationaal Militair Museum (NMM) op de voormalige Vliegbasis Soesterberg. Het NMM is geopend op 11 december 2014 door ZM Koning Willem Alexander. Na een lange voorbereidingstijd is het NMM voortgekomen uit het voormalige Legermuseum in Delft en het Militair Luchtvaart Museum ook in Soesterberg. Het doel van het ministerie van Defensie met het NMM is om het grote publiek kennis te laten nemen van de rol van de Krijgsmacht door de eeuwen heen en om daarmee het maatschappelijk draagvlak te vergroten.

Eenmaal aangekomen bij het NMM maak je kennis met een imposant gebouw, prachtig gelegen in mooie natuur. Tegen 10.30 uur verzamelden de vrijwilligers zich bij de hoofdingang om in het restaurant eerst een

kop koffie te drinken. Vervolgens werd gestart met het bezoek aan de immense museumruimte. Deze is ingedeeld in zes verschillende thema's, alle betrekking hebbend op Defensie: *Nederland en de wereld, de wereld van de krijgsmacht, militairen in de schijnwerper, de wereld van de techniek, operaties en nationale taken en samenleving en krijgsmacht*. Ze zijn bedoeld om het belang van de Krijgsmacht te laten zien aan een zo breed mogelijk publiek. Dat dit tot op dit moment goed lukt blijkt uit de grote aantallen bezoekers sinds de opening.



Met de plattegrond van het museum in de hand ging een ieder zijn gang en bezocht het museumgedeelte, de middelenhal, de themahal, het educatief eiland of de uitkijktoren, die een

prachtig uitzicht geeft over de Utrechtse heuvelrug. In de grote hal tref je door elkaar heen een selectie van materiaal dat destijds was opgesteld in het Legermuseum en het Militair Luchtvaart Museum. Een aantal grote vliegtuigen is bijvoorbeeld opgehangen aan het dak van het museum en op de vloer staat een selectie van tanks. Veel van wat er in deze beide musea was te zien komt helaas niet meer aan bod. Met behulp van opgestelde beeldschermen kan over het aanwezige materiaal meer informatie worden opgeroepen. De verschillende overzichten van de door Defensie

gebruikte wapens, machines en systemen en de rol van de mens daarbij komen in aparte ruimtes goed aan bod. De modernste ondersteunende audio visuele middelen zijn ingezet om de bezoekers te interesseren. Om 12.30 uur kwam iedereen weer bij elkaar om de lunch te gebruiken in het restaurant. Hoewel reservering vooraf niet mogelijk is was het met medewerking van de behulpzame dames in het restaurant toch mogelijk om een lange tafel te maken waar we allen aan konden zitten.



Het tweede deel van het bezoek begon met het maken van een groepsfoto. Van die gelegenheid, waarbij het gezelschap nog bij elkaar was, maakte de voorzitter gebruik om nog eens te wijzen op het belang van deze bijeenkomst op een plaats waar in 1910 de eerste vliegactiviteiten plaats vonden. Nu het NLR museum sinds 1 maart niet meer bestaat kan 4 maart, de dag van het bezoek aan het NMM, worden beschouwd als het begin van de doorstart naar een digitale expositie van het NLR erfgoed dat in de afgelopen 30 jaar door de museumstichting is bijeengebracht.

Hij ging kort in op het belang van het concept Beleidsplan voor de toekomst van de museumstichting. De bedoeling is dat bestuur en vrijwilligers, maar ook de directie van het NLR dit plan accepteren als basis voor de verdere activiteiten van de museumstichting. Een belangrijke hulpmiddel hierbij is een beheersysteem

dat het mogelijk maakt om het expositiemateriaal, het documentenarchief en het foto/video archief met behulp van een website toegankelijk te maken voor de buitenwereld. Het bestuur heeft in overleg met de vrijwilligers een keuze gemaakt voor het Zijper Collectie Beheer Systeem (ZCBS). Met deze omschakeling naar een digitale expositie is er voor jaren werk voor de vrijwilligers. Net als de vlieger zijn handtekening zet voor de aanvang van zijn vlucht heeft het bestuur tijdens het bezoek aan het NMM de handtekening gezet onder het aanvraagformulier voor deelname aan het ZCBS, waarmee de doorstart feitelijk is begonnen.

Als herinnering aan 30 jaar NLR museum en deze doorstart was er voor elke vrijwilliger een persoonlijke attentie als slot van een memorabele dag. ■



V.l.n.r. staand: DirkJan Rozema, Frans Sonnenschein, Nico van Driel, Ellen Rozema, Ronald Dijkstra, Erik Vermeulen, Gerard Hameetman, Frans Idema, Jos Slottje, Ferdi Uilhoorn, Kees Bakker, Kees Leijnse, Joop Hanekamp, Henk Timmers, Kees Mossel, Jaap de Jong en Bram Elsenaar; v.l.n.r. gehurkt: Wim de Jong, Henk Pouwels, Jan Koning en Jan van Doorn.

PLANNING BOEK OVER IR. A.G. VON BAUMHAUER

De laatste versie van het concept-boek is op 11 maart door de redactie-commissie besproken. De bedoeling is dat daarna de inhoud wordt “bevroren” en dat dan hoofdzakelijk nog verbeteringen worden aangebracht. Onlangs heeft dr. Wim Adriaansen zich aangemeld bij de redactiecommissie om als volslagen buitenstaander door de tekst te gaan en deze te controleren. Dit heeft geleid tot nog een aantal nuttige aanpassingen. In de afgelopen maanden zijn door enkele leden van de redactiecommissie nog verscheidene archieven onderzocht waar zich documenten van of over Von Baumhauer bevinden: Aviodrome (Lelystad), het Archief van de familie Six (Amsterdam), de Stichting Molen Documentatie (Amsterdam) en ten huize van Frans Klein (Amsterdam), een van de kleinkinderen van Von Baumhauer. Deze onderzoeken leverden waardevolle aanvullingen op voor het boek. Aan diverse personen en instanties zijn vragen gesteld om enkele “losse eindjes” in het boek tot klaarheid te brengen. Met uitgeverij Lanasta is afgesproken dat alle kopij



eind maart wordt ingeleverd. Naar verwachting duurt het dan een half jaar alvorens het boek in oplage beschikbaar is. In die periode zal regelmatig met de uitgever, die tevens de vormgeving voor zijn rekening neemt, over de proeven worden gesproken.

Inmiddels is een omslagontwerp voor het boek gereed gekomen, waarop nog kleine correcties moeten worden aangebracht.

De auteur van het boek is Simon Boersen, die zich in de afgelopen paar jaren heeft laten bijstaan door een team van medeschrijvers/onderzoekers, nadat

hij het archiefonderzoek in het museumarchief had afgerond.

Het is nog niet duidelijk wat de omvang van het boek gaat worden, maar de huidige omvang van de tekst eenkoloms op A4 afgedrukt bedraagt ruim 350 bladzijden. Daarnaast zijn enkele honderden afbeeldingen geselecteerd.

In de volgende Nieuwsbrief zal een nieuwe status van de planning worden vermeld. ■

NIEUWE AANWINSTEN

Aangeschaft het boek: Het Prinsenmolenboek; een onderzoek naar het vermogen van windmolens, 1942.

Publicatie van de Stichting Fonds Landbouw Export Bureau, 1916-1918, Wageningen

IN MEMORIAM

Op 13 februari 2015 overleed mevvr. S.J.A. Boeijsing, donateur voor het leven van onze stichting sinds 2001. ■



De ontruimde zolder in gebouw 40 waar 30 jaar geleden het museum officieel in gebruik werd gesteld.

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.

Vormgeving: C10 Ontwerp, Den Haag

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 museum-publicaties 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.erfgoednlr.nl