



2 | BELEIDSPLAN 2014-2015

In elf punten is vermeld waar de speerpunten van de museumstichting komen te liggen

5 | KOMST VAN DE DC-2 NAAR NEDERLAND

Na de ramp met de Uiver is de sterkte van de DC-2 een aandachtspunt en vertrekken twee deskundigen naar Amerika

10 | DIGITALISERING VAN DE MUSEUMCOLLECTIE

Vorbereidingen zijn getroffen om de museumcollectie onder te brengen in een database die via internet toegankelijk wordt

VAN DE VOORZITTER

Op het terrein van het NLR in Amsterdam is het indrukwekkende nieuwe gebouw 60 al deels in gebruik genomen. Het markante, voormalige museumgebouw wordt momenteel gerenoveerd en zal straks de centrale ontmoetingsplaats zijn van het NLR. Luchtbruggen zorgen voor de verbinding vanuit de omliggende gebouwen. Het hoofdgebouw is inmiddels ontruimd en zal ook worden gerenoveerd.

Voor de museumstichting hebben deze veranderingen grote gevolgen. Het museum is ontruimd en opgeslagen op het NLR terrein. Begin juni is het museumarchief verplaatst uit het hoofdgebouw en inmiddels weer operationeel gemaakt eveneens op het NLR terrein. Er is alternatieve kantoorruimte voor ons ingericht in het gebouw van de (voormalige) vlucht nabootsers. We kunnen ons nu volledig richten op de toekomst. De gekozen richting hiervoor is beschreven in het Beleidsplan 2014-2015, waaraan aandacht wordt besteed in deze nieuwsbrief. De uitvoering van dit plan vraagt van bestuur en vrijwilligers in veel opzichten een andere manier van denken. In de oude situatie waren het panelen met teksten en foto's, samen met de museumstukken, die de belangrijkste kenmerken van de geschiedenis van het bedrijf NLR lieten zien. Het getoonde had daardoor een bepaalde technische diepgang, die het voor een beter begrip soms noodzakelijk maakte om aan bezoekers een persoonlijke uitleg te geven.

In de nieuwe situatie moeten we het stellen zonder een museumruimte. Het beleidsplan laat zien dat het NLR erfgoed, dat wil zeggen objecten, foto's en het archiefmateriaal langs digitale weg voor de buitenwereld toegankelijk zal worden gemaakt. Hiervoor is de website www.erfgoednlrcollecties.nl ingericht op basis van het Zijper Collectie Beheer Systeem (ZCBS). Wat dit is wordt in deze nieuwsbrief beschreven. Een aantal vrijwilligers is druk bezig om zich de daarvoor benodigde methodiek eigen te maken om hun kennis daarna over te dragen aan andere vrijwilligers. Daarna kan deze website met de bijdrage van velen verder worden aangevuld.



Opname vanuit het nieuwe gebouw 60 gemaakt naar gebouw 40, waartussen een loopbrug is gemaakt.

Het beleidsplan spreekt ook over het inrichten van tijdelijke exposities, bijvoorbeeld bij andere musea. Het gaat hier om het laten zien van specifieke deelgebieden, waarin het NLR actief is (geweest). De boodschap moet op een eenvoudige, voor het grote publiek begrijpelijke, manier worden gebracht. Daarvoor zijn moderne hulpmiddelen nodig, zoals interactieve beeldschermen (touch screens) en het gebruik van animaties om de werking van een gecompliceerd systeem uit te leggen. Dit vraagt ook om een andere benadering dan we gewend zijn. We oriënteren ons intensief op de technische mogelijkheden op dit gebied, waarbij de NLR directie ook interesse heeft getoond voor toepassing hiervan. Te denken valt aan het inzetten van een dergelijk flexibel systeem in de nieuwe NLR expositie. Hiermee kan de historie van het NLR zichtbaar worden gekoppeld aan het heden en de toekomstplannen van het bedrijf. Vooruitlopend hierop zijn wij ons, in overleg met de Aviodrome, al aan het voorbereiden op de inrichting van enkele tijdelijke exposities op die locatie.

De derde hoofdrichting in het beleidsplan is het onderzoek naar de mogelijkheden om op termijn een Nederlands Historisch Luchtvaarttechnisch Museum op te richten. Dit onderzoek wordt door de Commissie van Donateurs voortgezet. ■

KEES BAKKER

BELEIDSPLAN 2014-2015

Datum: 14 april 2015

1. Het is de visie van de Stichting Historisch Museum NLR, hierna genoemd "SHM", dat het NLR-erfgoed in het bezit van die stichting, hierna genoemd "erfgoed", moet worden bewaard en toegankelijk moet blijven.

Het overgrote deel van dat erfgoed is geregistreerd; een klein gedeelte van het erfgoed heeft de SHM in bruikleen van derden dan wel in bruikleen uitgeleend en staat eveneens geregistreerd.

2. Het tastbare deel van het erfgoed is onder te verdelen in hardware, beeldmateriaal en documenten. Het niet-tastbare gedeelte van het erfgoed betreft de kennis over de historie van het NLR, die aanwezig is bij een aantal vrijwilligers van de SHM. Deze kennis wordt zoveel mogelijk vastgelegd in publicaties.

3. Het erfgoed, dat tot eind 2014 in het museum in gebouw 40 is geëxposeerd dan wel is opgeslagen, zal na de ontmanteling van het museum begin 2015 op een overzichtelijke en toegankelijke manier bij het NLR worden opgeslagen.



4. Het beleid van de SHM is er op gericht om vanaf de ontmanteling van het museum, begin 2015:

- het beheer van het erfgoed voort te zetten,
- het (doen) verzamelen en toegankelijk maken van historisch materiaal m.b.t. de recente geschiedenis van het NLR,
- maximale toegankelijkheid van het erfgoed te bereiken m.b.v. daartoe geëigende digitale middelen (zie punt 5),
- een gedeelte van het erfgoed in te zetten t.b.v. een NLR expositie en bij andere lucht- en ruimtevaart-musea (zie ook de punten 6 en 7),

Aan Aviodrome zijn drie onderwerpen voorgesteld voor een tijdelijke expositie bij Aviodrome, die verder uitgewerkt worden (helikopters in Nederland, Vliegproeven, Windtunnelonderzoek)

- het onderzoek voort te zetten naar de mogelijkheden voor het op termijn oprichten van een Nederlands Historisch Luchtvaarttechnisch Museum, waarin een belangrijk deel van het NLR erfgoed een plaats kan krijgen (zie ook punt 10).

5. De erfgoedcollectie wordt tevens toegankelijk gemaakt voor derden door middel van een nieuwe website, waarbij voor de realisatie een beroep zal worden gedaan op professionele ondersteuning en externe financiering.

Gekozen is voor het Zijper Collectie Beheer Systeem (ZCBS), zie artikel op pag. 10.
Project is opgestart met een aantal vrijwilligers.

6. De SHM streeft ernaar om bij het exposeren van het erfgoed in toenemende mate digitale hulpmiddelen in te zetten om de toegankelijkheid van het erfgoed te vergroten.

De mogelijkheden worden onderzocht om op exposities (bij NLR en elders) grote touch screens te gaan gebruiken, waarop informatie interactief kan worden opgevraagd en opgezocht. Zodra een geschikte configuratie is gevonden zal tot aanschaf worden overgegaan en zullen vrijwilligers worden opgeleid om het te gaan gebruiken.

7. De SHM levert naar vermogen medewerking aan het NLR bij het realiseren van haar doelen betreffende de NLR-expositie.

In 2014 is daarvoor door de museumstichting een "Vlekkenplan" gemaakt. Aangeboden is om mee te denken over toevoegen van historisch materiaal aan deze expositie.

8. De SHM zal zoveel mogelijk vrijwilligers inzetten bij de uitvoering van zijn activiteiten en daarbij gebruik maken van de facilitaire ondersteuning van het NLR, waarvan de bijzonderheden zijn geregeld in een overeenkomst met het NLR.



9. | De SHM zal in overleg met het NLR aansturen op het oprichten van een Stichting Erfgoed NLR waarin het erfgoed zal zijn ondergebracht, waarna de SHM zal worden opgeheven.

10. | De SHM ontwikkelt initiatieven om te bezien of op langere termijn, in samenwerking met andere luchtvaart actoren in Nederland, voldoende draagvlak is te verkrijgen voor een Nederlands Historisch Luchtvaarttechnisch Museum. Een dergelijk museum zou bij voorkeur in combinatie met reeds bestaande musea met een lucht- en/of ruimtevaart-component moeten worden opgezet. Een belangrijk deel van het erfgoed zou aan een dergelijk museum in bruikleen kunnen worden gegeven ter expositie. Van de NLR Directie zal worden gevraagd een coördinerende rol tussen alle luchtvaart actoren op zich te nemen, indien dit initiatief levensvatbaar blijkt.

De Commissie van Donateurs voert gesprekken met sleutelfiguren uit de Nederlandse luchtvaart. Het museumbestuur voert geregeld overleg met de directie van Aviodrome en werkt samen met het bestuur van het Nederlands Ruimtevaart Museum.

11. | De SHM streeft er naar “commitment” te bereiken van het NLR m.b.t. dit beleidsplan en de activiteiten die daaruit voortvloeien. Die activiteiten zullen projectmatig worden uitgevoerd onder leiding van het bestuur van de SHM.

De NLR-directie heeft op 14 april aangegeven akkoord te gaan met dit Beleidsplan. ■

DONATEURSBIJEENKOMST OP 11 APRIL 2015

Na de ontruiming van het museumgebouw en de opslag van het expositie materiaal is deze bijeenkomst de eerste, waarbij het totale programma wordt afgewerkt in het Auditorium van het NLR. De recente, grote veranderingen bij de museumstichting hebben niet geleid tot een vermindering van de belangstelling van de kant van de donateurs. De voorzitter kan dan ook ongeveer 35 tot 40 personen welkom heten. Hij gaat in op de stand van zaken bij het museum. De verhuizing en opslag van de museumspullen is voltooid. Het archief zal worden overgebracht naar een andere plaats op het NLR-terrein en daarna weer operationeel zijn.

Een Beleidsplan is gereed met als een belangrijk doel het NLR erfgoed langs digitale weg een zo breed mogelijke toegankelijkheid te geven. Daarnaast zijn er in het document drie richtingen aangegeven met betrekking tot het toekomstig gebruik van het opgeslagen expositiemateriaal: in een NLR expositie “nieuwe stijl”, in een andere lucht- en ruimtevaartmuseum en in een Nederlands Luchtvaarttechnisch Museum.

De goede contacten met meerdere musea worden verder uitgebouwd, zoals met de Aviodrome, het Nationaal Ruimtevaart Museum en het Luchtvaart- en Oorlog Museum Texel. Het betreft onder andere bruikleen van expositiemateriaal en samenwerking op ander terreinen.

Hoewel het NLR-museum niet meer bestaat is er toch een scala aan onderwerpen, die nog kunnen worden uitgevoerd door de vrijwilligers.

Na een lange voorbereidingstijd is het manuscript van het boek over Von Baumhauer gereed. Het is op 8 april voor opmaak overgedragen aan de uitgever. Het streven is om het boek in oktober 2015 te publiceren.

De eerste spreker van de middag is Frank van Dalen. Hij is een echte “sterkte man”, die na zijn opleiding aan de TU Delft daar vervolgens nog bijna tien jaar onderwijs geeft in het constructief ontwerpen van vliegtuigen. In het jaar 2000 vertrekt hij naar het toenmalige Stork Fokker AESP. Daar is hij tot de dag van vandaag betrokken bij specifieke programma's op het gebied van ontwerpen van vliegtuigen en helikopters. Zijn lezing heeft als titel: “De wereld van Anthony Fokker”.

Over Anthony Fokker is veel geschreven en nog steeds verschijnen er publicaties over deze bijzondere figuur, die in 1910 naar Duitsland vertrok. Frank van Dalen is met zijn “sterkte achtergrond” ook goed thuis in onder andere aërodynamica, motoren en het operationele gebruik van vliegtuigen. ▶



Vervolg Donateursbijeenkomst op 11 april 2015

De bekende Fokker “Spin”, bedoeld als observatie-platform, had besturing om twee in plaats van drie vliegtuigassen. De lastechniek van staalbuis, vaak gebruikt voor het bouwen van vliegtuigrompen, wordt door Fokker geïntroduceerd. Anthony ontpopt zich ook als een goede demonstratievlieger, die in 1914 zijn eerste looping maakt. Zijn ontwerp D.7 is tijdens de Eerste Wereldoorlog zo’n gevreesde tegenstander, dat daarvoor in het Vredesverdrag van Versailles een aparte regeling is opgenomen. In 1916 past Fokker al verlijming toe van vliegtuigvleugels. Hij bouwt in die periode een serie succesvolle civiele- en militaire vliegtuigen. In 1924 maakt de beroemde F.7 zijn eerste vlucht. Later wordt dit eenmotorige type voorzien van nog twee extra motoren. Er worden met de F.7 varianten vele tot de verbeelding sprekende lange afstandsvluchten gemaakt. Het is ook het jaar, waarin Fokker start met een fabriek in Teterborough in de Verenigde Staten. In 1925 vestigt hij zich permanent in dit land. In 1929 verschijnt de Fokker F.32, een groot passagiersvliegtuig voor 32 personen, dat in die fabriek is gebouwd volgens de traditionele bouwwijze in staalbuis en hout. Het is geen succes, onder meer door problemen met het vermogen van de motoren en hun betrouwbaarheid. Ondertussen zitten andere vliegtuigconstructeurs niet stil en bouwen eveneens grote passagiersvliegtuigen, zoals Dornier en Junkers in Duitsland en Handley Page in Groot-Brittannië met zijn HP 42. Zij zijn overgegaan tot het toepassen van metaal. Constructies kunnen daarmee lichter worden gebouwd met een betere stroomlijnvorm en daardoor met minder weerstand. In 1934 verschijnt de ook in metaal uitgevoerde Douglas DC-2 met een kruissnelheid van 300 km/h en propellers, die in vaanstand gezet kunnen worden in geval van motorstoring. Fokker kan deze ontwikkeling niet volgen en de wet van de remmende voorsprong is bij hem van toepassing. Anthony Fokker overlijdt in 1939 in de Verenigde Staten.

Frank van Dalen belicht een aantal interessante facetten van deze, zoals hij zegt, “getalenteerde kwajongen”. Na zijn zeer gewaardeerde lezing wordt de spreker bedankt en ontvangt hij een vloeibare versnapering.

Direct na deze lezing geeft Frans Sonnenschein een overzicht van de betrokkenheid van de museumstichting bij het Zijper Collectie Beheer Systeem (ZCBS). Hij neemt ook het geplande aandeel hierin over van Erik Vermeulen, die door omstandigheden verhinderd is.



Kees Bakker bedankt Frank van Dalen voor zijn lezing.

Frans gaat eerst in op wat het ZCBS is, wat je ermee kunt doen en wat dit betekent voor de toekomst van de museumstichting. Samengevat is dit het hebben van een mogelijkheid om de drie erfgoedgebieden: museumcollectie, fotocollectie en documentencollectie langs digitale weg met behulp van een specifieke website: www.erfgoednlrcollectie.nl toegankelijk te maken voor de buitenwereld. Hij laat enkele voorbeelden zien hoe andere organisaties, aangesloten bij het ZCBS, hun informatie tonen. Ook laat hij de eerste foto's zien, die

al geladen zijn op deze eigen website. De aanwezigen zijn onder de indruk van de mogelijkheden, die het ZCBS biedt. Een aantal vrijwilligers, Frans Sonnenschein, Erik Vermeulen en Jan Koning treffen de verdere voorbereidingen voor de uitbouw van het systeem.

Nadat Frans is bedankt voor zijn informatieve bijdrage vraagt Emile Wolff, lid van de donateurscommissie en kleinzoon van de directeur van de RSL, het woord. Hij spreekt zijn waardering uit

voor de professionele wijze waarop het bestuur en de vrijwilligers zijn opgetreden in de periode van de ontmanteling en opslag van het museum en de doorstart naar een nieuwe toekomst. De overige aanwezigen geven er blijk van het eens te zijn met zijn woorden.

De bijeenkomst wordt daarna geanimeerd voortgezet met een hapje en een drankje. ■

VOORAANKONDIGING DONATEURSBIJENKOMST

De volgende donateursbijeenkomst zal op zaterdagmiddag 24 oktober 14.00 uur plaatsvinden in het Auditorium van het NLR in Amsterdam.

In Nieuwsbrief 57, die in september verschijnt, zal bekend worden gemaakt wat het onderwerp is van de bijeenkomst op 24 oktober.

Aanvankelijk stond deze datum gepland voor de boekpresentatie van het boek over ir. A.G. von Baumhauer, maar de vormgever/uitgever heeft gemeld meer tijd nodig te hebben om het boek gereed te krijgen. In de eerstvolgende Nieuwsbrief zal daarover meer worden vermeld. Er wordt naar gestreefd die boekpresentatie te houden in het Aviodrome. ■

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

DEEL 12

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.

In dit deel wordt onder meer ingegaan op de zorgen over de sterkte van de DC-2 kort na de ramp met de Uiver, het achterhouden van informatie aan de KLM daarover en de correspondentie tussen Wolff in Amerika, Koning bij de RSL en de Luchtvaartdienst, kort na de jaarwisseling 1934/1935.

Ontwikkelingen kort na de ramp met de Uiver

De dagen na de ramp met de Uiver bestaat onzekerheid bij de RSL over de oorzaak van de ramp. RSL-directeur Wolff is in Amerika, Van der Maas is voor het onderzoek afgereisd naar Rutbah Wells. Ir. C. Koning heeft tijdelijk de leiding over de RSL. Hij loopt aan tegen een aantal heikele onderwerpen. Er heerst wantrouwen bij de KLM over achtergehouden informatie inzake de sterkte van de DC-2. Maar ook onzekerheid over de luchtwaardigheid van de DC-2.



In deel 10 van deze artikelenreeks (Nieuwsbrief 54) wordt vermeld een door Wolff bij de RSL belegde bespreking met Koning, Van der Neut (beiden RSL) en Beeling (Fokker) op 15 december 1934, waarbij o.a. wordt geconstateerd dat aan de sterkte van de DC-2 ernstig moet worden getwijfeld. Deze informatie wordt op dat moment niet doorgegeven aan de KLM.

(Het volgende is ontleend aan een handgeschreven notitie van de heer Wijdooge van de KLM).

De heer Grimminger, de KLM-controleur bij Fokker, heeft wel inzage in het door Beeling opgestelde verslag en bezorgt dat op 24 december bij Wijdooge, die direct zijn chef Guilonard (chef Technische Dienst KLM) informeert. Die schrijft er 26 december een briefje bij en stuurt de "Kerstboodschap" door aan Plesman.



Ir. P. Guilonard, hoofd Technische Dienst KLM.

Plesman belegt op 27 december een bespreking op het KLM-hoofdkantoor met Stephan en Beeling, aanvankelijk zonder te laten blijken op de hoogte zijn van het verslag van Beeling. Plesman stelt Stephan de volgende vraag: "Wij hebben nu 14 DC-2's in bestelling.

Ben je nu overtuigd dat alles in orde is; heb je e.e.a. nog laten doorrekenen door je Wetenschappelijke Afdeling?" Stephan beaamt dat. Vervolgens vraagt Plesman: "Hebben jullie nog bezwaren of redenen om constructieve wijzigingen aan te brengen om aan de Nederlandse luchtwaardigheidseisen te voldoen?" Stephan antwoordt: "in genen dele." Waarop Plesman met het verslag van Beeling zwaait en vraagt: "Wat is dit dan?" "Dat is gestolen", roept Stephan uit. "Ik kreeg het van Wijdooge", zegt Plesman. Guilonard belt die dag met Koning en vertelt hem het verslag van Beeling ondershands in handen te hebben gekregen. Koning antwoordt wel met hem te willen spreken over punten inzake de DC-2 die de RSL eerder in

een brief aan de KLM heeft gezonden, maar niet over de punten uit de bespreking van 15 december. Guilonard meent dat de directeur van de Luchtvaartdienst de RSL heeft gemachtigd hierover wel met de KLM te spreken. Koning antwoordt, nadat hij daarover telefonisch door de directeur Luchtvaartdienst heeft gesproken, dat hiervoor de toestemming van de minister nodig is. Guilonard zegt daarvoor te zullen zorgen.

Plesman legt nog dezelfde dag de kwestie in een vertrouwelijk brief voor aan de Directeur Luchtvaartdienst, waarbij hij onderstreept dat "waar het de veiligheid van betreft, er geen geheimen voor de K.L.M. mogen bestaan en het schijnt dan ook, dat de Directie van de R.S.L. van deze aangelegenheid reeds op de hoogte was toen het vliegtuig Uiver op de Waalhaven werd geïnspecteerd." ➤

Vervolg Komst van de DC-2, deel 12

Plesman stelt in zijn brief voor om ir. Van Lammeren van de KLM naar Amerika te sturen voor controle van de sterkteberekeningen. Tevens verzoekt hij de Directie van de RSL te vragen Van Lammeren inzage te geven over wat over de sterkteberekeningen van de DC-2 bekend is.

Op 28 december is intensief contact tussen het ministerie van Waterstaat (Luchtvaartdienst), de KLM en de RSL. In een uitvoerige brief die Plesman die dag aan de minister van Waterstaat schrijft en waarover hij Koning dezelfde dag opbelt, staat vermeld:

“De K.L.M. heeft aan de Nederlandsche Vliegtuigenfabriek opdracht gegeven te leveren 14 Douglas DC 2-vliegtuigen, te betrekken van de Douglas Aircraft Co. te Santa Monica. Een ontwerp-overeenkomst sluiten wij hierbij in. Hieruit gelieve Uwe Excellentie te zien, dat de K.L.M. genoeg heeft genomen met een Amerikaans B.v.L., of bewijs van gelijkstelling. Aanvankelijk was het de bedoeling deze 14 vliegtuigen in Nederland te doen bouwen, in welk geval vanzelfsprekend alleen een Nederlandsch luchtwaardigheidspapier zou kunnen worden verstrekt. Waar echter onvoldoende voorbereidingen waren getroffen voor deze fabricage in Nederland en de ontwikkeling van de internationale luchtvaart de K.L.M. noodzaakte snel te handelen, werd de bestelling in Amerika geplaatst, waardoor o.i. uiteindelijk een bewijs van gelijkstelling voor deze vliegtuigen – indien zij althans aan alle eischen voldoen – zal moeten worden verleend.

Wij stelden Uwe Excellentie op de hoogte van de moeilijkheden, welke betreffende de bewijzen van luchtwaardigheid voor deze vliegtuigen zijn gerezen en wij stelden Uwe Excellentie voor een ingenieur van den Rijks Studiedienst v.d. Luchtvaart, welke op de hoogte is van sterkteberekeningen, zoo spoedig mogelijk naar Amerika te zenden. Wij zouden gaarne aan hem onzen heer Ir. Van Lammeren willen toevoegen, ten einde de werkzaamheden te versnellen; bovendien zou de heer Van Lammeren een grondige ervaring voor ons bedrijf betreffende de constructie en de behandeling van metalen vliegtuigen kunnen opdoen.”

Plesman legt de minister in zijn brief de volgende mogelijkheden voor die zich z.i. voordoen:

1. Douglas DC-2 vliegtuigen krijgen geen Amerikaans Bewijs van Luchtwaardigheid.
In dit geval is de KLM van haar verbintenis met de Nederlandsche Vliegtuigenfabriek ontslagen en kan zij haar aanbataling van \$ 372.000,- terug vorderen.
In dat geval kan de KLM niet over voldoende vliegtuigen beschikken.
2. Douglas DC-2 vliegtuigen krijgen een Amerikaans Bewijs van Luchtwaardigheid en de Nederlandse autoriteiten geven geen Bewijs van Gelijkstelling uit.

In dit geval zal de KLM de Douglas vliegtuigen moeten aanvaarden maar er geen gebruik van kunnen maken. Deze moeten dan in Amerika worden verkocht, waarbij belangrijke financiële schade onvermijdelijk is.

3. Douglas DC-2 vliegtuigen krijgen zowel een Amerikaans Bewijs van Luchtwaardigheid als een Nederlands Bewijs van Gelijkstelling.
In dit geval zijn er geen moeilijkheden.
4. De directeur van de RSL stelt aan de Douglas fabriek zodanige wijzigingen voor die worden aanvaard, dat de vliegtuigen (met enige vertraging) alsnog een Nederlands Bewijs van Luchtwaardigheid verkrijgen.
In dit geval is de aanwezigheid vereist van Nederlandse ingenieurs bij Douglas gewenst om tot snelle besluiten te komen.

Plesman besluit zijn brief met het expliciete verzoek om een ingenieur van de RSL op korte termijn naar Amerika te doen sturen en daar ir. Van Lammeren aan toe te voegen.

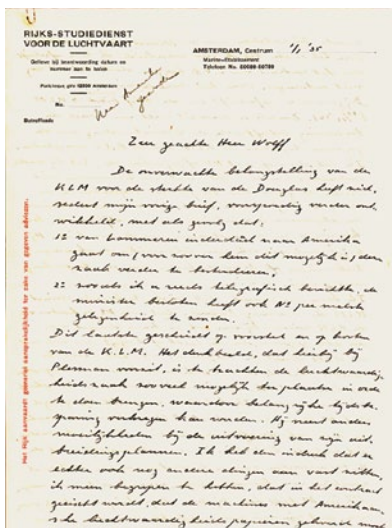
Diezelfde 28^{ste} december antwoordt de minister van Waterstaat aan de KLM:

“Aan den Directeur van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart draag ik op Ir. van Lammeren van uw Maatschappij met het verstrekken van gegevens en berekeningen, noodig voor de beoordeeling van de luchtwaardigheid van het Douglas DC2 vliegtuig ten dienste te staan, voor zoover zulks naar het oordeel van den Directeur zal kunnen geschieden zonder benadeeling van de belangen van derden en zonder dat inbreuk zal worden gemaakt op het bepaalde in het tweede lid van artikel 86 van de Regeling Toezicht Luchtvaartuigen.

Indien zulks in verband met het tijdstip van het in gebruik nemen van de door U bestelde vliegtuigen wenschelijk mocht zijn, ben ik bereid te bepalen, dat Ir. van der Neut van den R.S.L. met Ir. van Lammeren naar Amerika vertrekt. Aangezien deze maatregel ten gerieve van Uw Maatschappij zou worden genomen, zouden de kosten van deze reis van Ir. van der Neut, te berekenen naar den maatstaf van vergoeding, waarop Dr. Wolff en Inspecteur v.d. Heijden reizen, voor rekening van de K.L.M. dienen te komen...

...met betrekking tot de verdere Douglas-vliegtuigen, om een bewijs van gelijkstelling te verwerven, zou moeten worden voldaan aan het bepaalde in artikel 97... van de R.T.L. met inachtneming van de beschikking van 29 Januari 1934 No.4731 Luchtvaartdienst”

Op Nieuwjaarsdag 1935 schrijft Koning een uitvoerige brief aan Wolff in Amerika met zijn indrukken van de laatste dagen. Een voorgaande brief waar hij naar verwijst ontbreekt helaas. De handgeschreven brief van 1 januari 1935 is echter bewaard gebleven in het museumarchief. Die brief is begin januari 1935 door Van der Neut meegenomen naar Wolff.



Brief Koning aan Wolff.

"Zeer geachte Heer Wolff,

De onverwachte belangstelling van de KLM voor de sterkte van de Douglas heeft zich sedert mijn vorige brief voorspoedig verder ontwikkeld, met als gevolg dat:

1. Van Lammeren inderdaad naar Amerika gaat om (voor zoover hem dit mogelijk is) deze zaak verder te bestuderen
2. zooals ik u reeds telegrafisch berichtte, de minister besloten heeft ook Van der Neut per snelste gelegenheid te zenden

Dit laatste geschiedt op voorstel en op kosten van de KLM. Het denkbeeld, dat hierbij bij Plesman voorziet, is te trachten de luchtwaardigheidszaak zooveel mogelijk ter plaatse in orde te doen brengen, waardoor belangrijke tijdsbesparing verkregen kan worden. Hij vreest anders moeilijkheden bij de uitvoering van zijn uitbreidingsplannen. Ik heb den indruk dat er echter ook nog andere dingen aan vast zitten. Ik meen begrepen te hebben, dat in het contract geeischt wordt, dat de machines met Amerikaansche luchtwaardigheidspapieren geleverd moeten worden en dat de minister verlangt, dat zij ten naaste bij voldoen aan de Nederlandsche eischen. Over het eerste heb ik geen zekerheid. Ik zou afschrift van het contract van de Luchtvaartdienst krijgen, doch heb dit nog niet ontvangen. Over het tweede zie verder. Bijgaand een afschrift van de brief van de minister aan de KLM (28-12-1934). Zooals u daaruit zult zien werd de beslissing betreffende de geheimhouding van de gegevens tegenover de KLM aan de RSL overgelaten. Ik heb daarop met Van der Neut afgesproken om, tot hij nadere instructies van u heeft, met Van Lammeren niet verder te gaan dan de punten besproken in de vroegere brief aan de KLM, bijzonderheden hierover en algemeene opmerkingen over de stijl van de berekeningen en de constructie van de machine.

Hij krijgt voorloopig ook geen belangrijke berekeningen, teekeningen of bijzonderheden over de bespreking met Beeling te zien.

Ik kreeg den indruk, dat bij de technische dienst KLM de meening bestond, dat, nu Van der Neut op kosten van de KLM reisde, hij dus ook in haar dienst was en alle gegevens, die hij heeft of krijgt dus ook met de KLM dient te bespreken. Om dit recht te zetten heb ik deze zaak met Plesman besproken en hem verteld, dat ik hiermee in het geheel niet eens was. Ik heb hem nadrukkelijk gezegd dat Van der Neut deze reis toch als RSL-ambtenaar maakt en dus ook dezelfde verplichtingen heeft als anders, het wel de bedoeling is zoveel mogelijk met de KLM-menschen samen te werken, maar dat zich gevallen voor kunnen doen, waarin dit niet mogelijk is. Van der Neut heeft hem bij deze bespreking er ook op gewezen, dat zijn reis geen volstreekte waarborg is voor het in orde komen van de luchtwaardigheidskwestie, voor zoover de sterkte betreft,

daar dit er o.m. van af hangt wat de Douglas fabriek in dit opzicht voor materiaal kan overleggen en in hoeverre zij bereid is tot aanbrengen van evt. gewenschte wijzigingen.

De laatste alinea van bovengenoemde brief was mij niet duidelijk. De hierin genoemde artikelen van de R.T.L. en beschikking (waarvan ik volledigheidshalve afschriften bijvoeg) brachten mij alleen tot het negatieve resultaat, dat het niet voldoende is, dat de vliegtuigen voldoen aan de Amerikaansche eischen. Ik heb daarom Van der Pals hierover opgebeld, hij zeide, dat de bedoeling van den minister is, dat voldaan zal worden aan de Nederlandsche eischen, doch dat het wel gewenscht is deze zaak, die niet voldoende duidelijk in de R.T.L. staat, nog nader onder het oog te zien.

Van Van der Maas heb ik nog geen bericht, wel van de Luchtvaartdienst de mededeling, dat hij u geseind heeft en het bericht dat via de KLM binnengekomen is: als oorzaak ongeval Uiver geen brand of breuk in de lucht of blikseminslag doch vermoedelijk samengaan van gebrek in vliegeigenschappen en slecht weer. Op

het oogenblik geldt dit bericht hier nog als streng geheim. In verband met dit laatste vraag ik me af, hoelang dat zal duren voor wij het verzoek krijgen ook Van der Maas naar Amerika te zenden.

Over de R.S.L. zelf valt ook nu nog geen nieuwste vertellen, alleen zeide Slot mij dat er binnenkort een tunnelopdracht voor de Schelde te verwachten is.

Ik hoop dat het bovenstaande duidelijk en leesbaar is, ik heb het n.l. wat haastig geschreven met het oog op het vertrek van Van der Neut morgen, die deze brief meeneemt. Daar hij echter bezwaren heeft tegen het vliegen met een Douglas en dus waarschijnlijk per trein komt, zal deze brief u echter wel eenige dagen voor zijn aankomst bereiken.

Gaarne maak ik van deze gelegenheid gebruik u onder verwijzing naar de bijgevoegde brief van de irs van de RSL (voor zoover gisterenmiddag aanwezig), mijn beste wenschen voor '35 aan te bieden...



De heer H.Ch.E. Ede van der Pals, hoofd Luchtvaartdienst.



Ir. A. van der Neut.

Telegrafische communicatie

Op 2 januari verzendt Koning een telegram aan Wolff (hotel Leehouse, 15th street, Washington) met de tekst:

VANDERNEUT GOES TO DOUGLAS SENT BY
AIRMINISTER MEET YOU AT TWELFTH.

Waarop Wolff reageert met een telegram:
WIRE NAME SHIP NEUT, WOLFF

Koning antwoordt met:
BREMEN >

Vervolg Komst van de DC-2, deel 12

Op 5 januari verzendt de Luchtvaartdienst een lang telegram met zes vragen aan Wolff:

CONCLUSIE VANDERMAAS ONVERANDERD KLM MEEER
NADRIK WEERSOMSTANDIGHEDEN EN ONDERSTELDE
GERINGE VliegHOOGTE STOP

GELIEVE VOLGENDE BEANTWOORDEN DAARBIJ
VERMELDEN STANDPUNT DPARTEMENT COMMERCE
ALSOOK GEBRUIKERS STOP

EEN HOEVEEL UUR TOTALE VliegPRAKTYK NOODIG
TOT LYNVliegEN DOUGLAS / DECETWEE STOP
TWE E NA HOEVEEL UUR OEFENEN OP DOUGLAS
VliegERS LOS STOP

DRIE WORDT MET DOUGLAS ONDER SLECHT WEER
ZWARE REMOUS EN ZONDER ZICHT BLINDGEVLOGEN
EN OP WELKE MINIMUM HOOGTE STOP

VIER ZIJN ONGELUKKEN BEKEND TENGEVOLGE
VliegEIGENSCHAPPEN STOP

VIJF IS FABRIKANT MET MINDER GOEDE
VliegEIGENSCHAPPEN ALS GEMAKKELIJK
OVERSTUREN BEKEND EN WELKE MAATREGELEN TOT
VERBETERING STOP

ZES ZIJN THANS AFTELEVEREN VliegTUIGEN
AANMERKELIJK BETER DAN VOORGANGERS STOP
TELEGRAFISCHE BEANTWOORDING GEWENSCHT
INGEVOLGE BESPREKING KLM INFORMEERT
WAARSCHYNLIJK EVENZOO LUCHTVAARTDIENST

Het antwoordt van Wolff aan de Luchtvaartdienst op 8 januari is kort:

EEN TWAALFHONDERD UUR TWEE TWEE UUR DRIE
BEVESTIGEND HOOGTE HONDERD METER VIER
GEEN VIJF ONBEKEND ZES WORDT GEINFORMEERD
CALIFORNIE GEGEVENS WASHINGTON ONVOLDOENDE
VOOR BEOORDELING

Op 16 januari schrijft Wolff (vanuit Santa Monica) aan Koning (in Bussum) per telegram:
KUNNEN VERANDERINGEN VOORGESTELDE
VERBETERING VliegEIGENSCHAPPEN

Waarop Koning de volgende dag antwoordt:
PROEVEN DOUGLAS VOLGENDE WEEK STOP EERST
MASSABALANS ALLE DRIE ROEREN DAARNA VERDER
ZIE EN NADER BERICHT

Nasleep lekken informatie bij Fokker

Stephan (Fokker) schrijft op 1 februari 1935 aan de KLM-directie dat bij Fokker inmiddels bekend is langs welke weg de KLM in het bezit is gekomen van het door Beeling opgestelde verslag van de bespreking van 15 december. Aan de KLM wordt verzocht "bindende instructies te geven [aan zijn personeel] die Fokker vrijwaren voor een herhaling van een dergelijke schennis van vertrouwen."

Volgens Wijdoogte (KLM) is een van de gevolgen van deze affaire dat naast Van Lammeren wel Van der Neut maar niet Beeling begin januari 1935 werd uitgezonden naar Amerika. ■

Bronnen: Archief Stichting Historisch Museum NLR, Collectie John Greuter en Collectie Aviodrome

VRIJ Vliegende Modellen op Texel

Tussen 1956 en 1964 heeft het NLL/NLR proeven gedaan met vrij vliegende modellen voor onderzoek naar aërodynamische en besturingseigenschappen bij supersonische snelheden. Deze modellen werden met een raket vanaf de noordpunt van Texel boven de drooggevalen Waddenzee gelanceerd en later weer geborgen.

Na de ontmanteling van onze expositie zijn een model (MO-3) en een aantal elektromechanische onderdelen uitgeleend aan het Luchtvaart en Oorlogs Museum Texel (LOMT). Daar zijn deze sinds april 2015 te bezichtigen, naast een exemplaar van de Kolibrie helikopter. ■



Voor informatie zie: www.lomt.nl

Kolibrie helikopter met raket met de neus in het zand.

ANDERS PRESENTEREN VAN INFORMATIE

Op 27 en 28 mei vonden in het Evoluon (Eindhoven) de museumvakdagen plaats. Op deze beurs, die voor het eerst in Nederland werd gehouden, namen 70 deelnemers deel die hun producten toonden en lezingen gaven. Op enkele stands toonden bedrijven o.a. grote beeldschermen die door het publiek kunnen worden bediend, zoals met de tegenwoordige tablets en smartphones. Met deze aanraak gevoelige beeldschermen, ook wel touchscreens genoemd, kunnen presentaties interactief worden bediend. Bijvoorbeeld om producten of collecties te tonen.

Het bestuur van de museumstichting heeft zich voorgenomen de mogelijkheden van een touchscreen en de daarvoor benodigde programmatuur (software) voor het presenteren van informatie over de NLR-historie te onderzoeken. Ferdi Uilhoorn en DirkJan Rozema bezochten daarom de beurs en troffen er een presentatiesysteem aan dat door het DAF-museum in Eindhoven was aangeschaft. Het DAF-museum gebruikt dit om op een interactieve manier zijn foto's, films en documentatie over historische de DAF-producten te tonen.



Ferdie Uilhoorn bij een 42" touchscreen.

Op 11 juni bezochten Ferdi en DirkJan het DAF-museum. Daar kon uitvoerig worden ingegaan op de keuze voor en de implementatie van het systeem in dit museum, waar 167 vrijwilligers actief zijn. Aansluitend is bij de leverancier van het systeem in de nabijgelegen plaats Best een demonstratie gegeven en zijn verdere bijzonderheden over het systeem besproken.

Het museumbestuur stelt zich voor binnenkort een beslissing te nemen over de aanschaf van een dergelijk presentatiesysteem. Vast staat dat het maken van een presentatie met een interactief systeem een totaal andere aanpak vergt dan het tonen van tekst en foto's op expositiepanelen, waar in het voormalige museum sprake van was. Gelijktijdig

vormt dat een interessante uitdaging voor de vrijwilligers om hun creativiteit te gebruiken, waarmee de luchtvaarthistorie op een totaal andere wijze dan men gewend was, kan worden ontsloten. Bovendien zijn spel- en kwismogelijkheden mogelijkheden beschikbaar waardoor educatieve elementen kunnen worden toegevoegd. ■

VERHUIZING VAN HET DOCUMENTENARCHIEF

Eind mei is door de vrijwilligers van het museum begonnen aan de verhuizing van het documentenarchief uit de kelder van het hoofdgebouw. De twee stellingen bij de ingang werden in verhuisdozen gepakt en de houten stellingen werden afgebroken om werkruimte te creëren voor het verhuizen van de rest van het archief door een verhuisbedrijf. Alle stellingen zijn volgens een bepaald patroon genummerd en deze

nummers worden aangebracht op de verhuisdozen. In gebouw 25 (vroeger bekend als het '7-Up gebouw') wordt het archief weer ingericht in een royale ruimte. De nieuwe stellingen krijgen dezelfde nummering als de oude, zodat de verhuisdozen gemakkelijk naar de goede plaats kunnen worden gedicteerd en uitgepakt. Dankzij de inzet van de vrijwilligers is het archief na een paar dagen al weer operationeel. ■



Frans Idema en Henk Pouwels tijdens de opbouw van de stellingen.



Overleg tussen (v.l.n.r.) Jos Slottje, Kees Bakker, Ferdi Uilhoorn en Henk Pouwels.



De stellingen grotendeels ingericht met documenten.

DIGITALISERING VAN DE COLLECTIE VAN HET NLR MUSEUM

Sinds eind 2013 zijn er een aantal wijzigingen doorgevoerd van de website van het Historisch Museum NLR.

Een nieuwe website www.erfgoednlr.nl is aangeemaakt bij een commerciële provider. De inhoud van de website is door een vrijwilliger van het Nationaal Ruimtevaartmuseum (NRM) geconverteerd. De nieuwe website is daarna operationeel geworden. Het NLR heeft om kosten te besparen de oude domeinnaam opgeheven.

De website bevat een aantal pagina's met historische foto's. Een doorzoekbare opslag en presentatie van beeldmateriaal op internet is daarmee nog ver weg. Een vrijwilliger van het NRM heeft een marktonderzoek naar dergelijke software gedaan. Dit heeft geresulteerd in een aantrekkelijke mogelijkheid van het Zijper Collectie Beheer Systeem (ZCBS), in gebruik bij onder meer het Zijper Museum te Schagerbrug en ontwikkeld door een vrijwilliger van dat museum. Deze mogelijkheid is zo aantrekkelijk dat een demonstratie door de ontwerper, Gerard van Nes, voor het NLR Museum alsmede vertegenwoordigers van het NRM en de Aviodrome bij het NLR is georganiseerd (zie Nieuwsbrief 55).

De bijeenkomst in het auditorium van het NLR op 20 februari 2015 werd bijgewoond door een groot aantal vrijwilligers van het SHM en van het NRM en de Aviodrome. Getoond werden de beeldbanken en collecties van enkele van de ruim 40 instellingen die deze software gebruiken. (Zie www.zcbs.nl) Ook kwamen de beheersaspecten aan de orde: verschillende niveaus van gebruikers, mogelijkheden van thuis versus op het NLR werken, database structuur en aanpassingen aan lokale wensen. Het gebruik van het ZCBS is voor musea met weinig middelen gratis. De benodigde domeinnaam en opslagruimte op een server kosten een bescheiden bedrag.

In de bestuursvergadering van 25 februari is besloten mee te doen aan het Zijper Collectie Beheer Systeem (ZCBS) en zo onze museumcollectie, fotocollectie en het documentenarchief via het internet toegankelijk te maken. Voor de verschillende deelverantwoordelijkheden worden vrijwilligers voorgesteld. Tijdens de feestelijke bijeenkomst van de vrijwilligers in het Nederlands Militair Museum te Soesterberg werd het aanvraagformulier voor toetreding tot het Genootschap ZCBS (voorwaarde voor gebruik van de software) door het bestuur ondertekend. Erik Vermeulen is

aangewezen als webmaster, met Frans Sonnenschein en Jan Koning (voor de beeldbank) als medewebmaster. Een nieuw internet domein (www.erfgoednlrcollecties.nl) is op 23 maart 2015 aangevraagd en enkele dagen later in gebruik genomen.

Erik Vermeulen is onmiddellijk aan de slag gegaan en heeft op 26 maart de default home page aangepast met een tekst en ons logo. Enkele foto's zijn van tekst voorzien en beschikbaar gemaakt op internet. Dat is op de donateursbijeenkomst van 11 april 2015 gemonstreerd. Na een beheerderscursus op 6 mei 2015 zijn de vrijwilligers uitgenodigd om nader kennis te maken met de mogelijkheden en beperkingen van het nieuwe systeem. Na de vakantieperiode zullen verdere stappen gezet worden om de databases van de foto's en van de collectie op internet beschikbaar te maken door middel van een knop (link) op de website.



Erik Vermeulen (rechts) met cursusleider Gerard van Nes tijdens de beheerderscursus op 6 mei.

Vooruitzichten

De bedoeling zal uiteindelijk zijn dat de volledige collectie van ons museum via onze website raadpleegbaar en doorzoekbaar wordt. In eerste instantie zal dat het ingescande beeldmateriaal zijn waarvan de betekenis bekend is. Vervolgens komt de museumcollectie aan de beurt, dus de spullen die tot voor kort in de expositie stonden. Het door Jaap de Jong nauwgezet bijgehouden Excel-bestand vormt daarvoor de basis, aangevuld met afbeeldingen van ieder object. Tot slot komt het overzicht van de in ons archief opgeslagen documenten aan bod, waarbij het door Jos Slottje bijgehouden Excel-bestand aan de basis staat. In totaal is sprake van tienduizenden "records" die ieder een stukje NLR-verleden laten zien. Bij de voorbereidingen daarvan en bij het onderhoud van de database zullen veel van onze museumvrijwilligers zijn betrokken. ■

HISTECHNICA 40 JAAR

De Vereniging Vrienden van het Academisch Erfgoed van de TU Delft "Histechnica" stelt zich ten doel de belangstelling voor de geschiedenis en de ontwikkeling van de natuurwetenschappen en de techniek te wekken en te onderhouden. Ook wordt aandacht besteed aan het industrieel erfgoed in Nederland in het algemeen. Hiertoe organiseert zij maandelijkse voordrachten, een jaarlijkse binnenlandse excursie en een tweejaarlijkse buitenlandse studiereis.

Histechnica heeft vanuit het verleden vele contacten gehad met de TU Delft, ook vanwege het Erfgoed en het Science Centre (het vroegere Techniek Museum). Histechnica kent leden van diverse pluimage. Naast wetenschappers, techneuten en managers zijn ook huisartsen, juristen, kunstenaars en vele anderen lid.

De voortschrijdende techniek beïnvloedt ons leven aanzienlijk. Nieuwe vindingen en innovaties veranderen onze wereld voortdurend. Om de techniek van nu en van de toekomst goed te kunnen begrijpen is de kennis van de ontwikkeling en historie belangrijk. (ontleend aan: www.histechnica.nl)

Histechnica, dat in 2014 haar 40 jarige jubileum vierde, stelde een jubileumboek samen dat in mei van dit jaar verscheen. De redactieleden daarvan, Daan de Hoop, Gerard van de Schootbrugge en Paul van Woerkom, kunnen terugzien op een fraai en informatief boek waarin niet alleen Histechnica wordt belicht maar waarin ook de samenvattingen van een 17-tal gehouden voordrachten zijn opgenomen. Tot slot komen aan bod de recent gehouden studiereizen van de leden van de vereniging en een terugblik op het lustrumsymposium, gehouden op 8 november 2014 in Delft.

Van de in het boek opgenomen samenvattingen van voordrachten hebben er vier betrekking op onderwerpen over luchtvaart en ruimtevaart:

- Commercieel ruimtevaarttransport – een revolutie Ben Droste);
- Van staal tot plastic – Materiaalgebruik in de luchtvaart (Jos Sinke);
- Historie Ruimtevaart in Nederland (Daan de Hoop);
- Naar de kern van vluchtsimulatie (Bob Mulder).

Enkele malen bezochten leden van Histechnica ons museum in Amsterdam.

In 2015 hielden twee van onze museumvrijwilligers ieder een voordracht voor de leden van Histechnica in Delft.

In januari sprak Bram Elsenaar over:

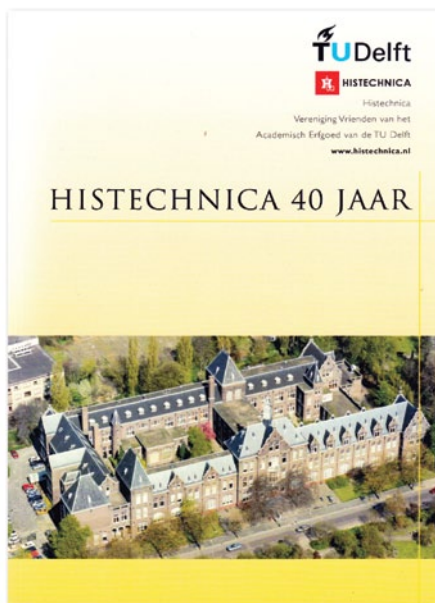
Door de geluidsbarrière in de jaren vijftig: bouw, instrumentatie en gebruik van de hoge snelheid windtunnels van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaart laboratorium

en in mei sprak DirkJan Rozema over:

Welke bestemming voor het erfgoed luchtvaarttechniek? Verleden, heden en toekomst van het NLR-museum in Amsterdam

Men kan het Lustrumboek verkrijgen door lid te worden van de vereniging. Op de website www.histechnica.nl staat hoe dat kan. Voor het resterende deel van 2015 hoeft u slechts de helft van de reguliere jaarcontributie (dus 15 i.p.v. 30 euro) te betalen.

Indien u zich als lid aanmeldt verkrijgt u dit boek direct en kosteloos thuis gestuurd en kunt u ook van alle activiteiten genieten. ■



MODELLENEXPOSITIE IN DE RIJP

De expositie van de vliegtuigmodellen, die aan het Museum zijn geschonken door mev. Keuter, in Hotel De Rijper Eilanden is verlevendigd. Naast de drie vitrinekasten zijn een aantal modellen aan het plafond, tegen een wolken achtergrond, in het trappenhuis opgehangen. De klus werd uitgevoerd door Frans Idema, Gerard van Wely en Ferdi Uilhoorn. ■



Gerard van Wely (linksboven) en Frans Idema aan het werk.

DE OLIECRISIS VAN 1973/1974 BIJ HET NLR

Het NLR-dossier over dit onderwerp begint in november 1973 met de aankondiging dat Shell Nederland haar afnemers meldt dat zij met de overheid een landelijke actie start onder het motto “stop energiever-spilling”. Directiemededeling 1973-37 haakt hier direct op in: het is niet toegestaan met dienstauto's sneller dan 100 km per uur te rijden.

PERSONENAUTO'S/BENZINE, licht gewicht E				
BENZINE E 24	BENZINE E 22	BENZINE E 21		
E 25	BENZINE E 23	BENZINE E 21		
E 20	BENZINE E 18	BENZINE E 16		
BENZINE E 19	BENZINE E 17	BENZINE		
BENZINE E 14	BENZINE E 12	BENZINE		
E 15	BENZINE E 13	BENZINE E 11		
E 10	BENZINE E 08	BENZINE E 06		
BENZINE E 09	BENZINE E 07	BENZINE		
BENZINE E 04	BENZINE E 03			
E 05				

Shell Nederland komt daarna met een brief waarin wordt gevraagd aan afnemers van vliegtuigbrandstof-fen om op vrijwillige basis 15% minder af te nemen en om aan te geven wat het geschatte verbruik zal zijn. Het antwoord van het NLR is dat voor het Queen Air laboratoriumvliegtuig gedurende de maanden december 1973 t/m maart 1974 naar schatting 5.200 liter nodig zal zijn voor opdrachten grotendeels uitgevoerd voor de overheid. Door andere afdelingen, Vliegtui-ginstrumentatie en de Centrale, wordt aan de direc-tie gemeld dat men het werk niet kan doen zonder voldoende brandstof om te reizen. Dit met het oog op de aanstaande rantsoenering van brandstoffen. Door Personeelszaken wordt een lijst gemaakt van werkne-mers gegroepeerd per woonplaats, om het “poolen” te bevorderen. Met de Ondernemingsraad worden afspra-ken gemaakt om de werktijden tijdelijk te variëren met als voorwaarde dat de werktijd per week 41 ¼ uur blijft (er was toen nog geen Regeling variabele werktijden). Medio december 1973 stelt de directie een commissie in die tot taak heeft de consequenties van de energie-problematiek voor het NLR te inventariseren en oplos-

singen uit te werken. Vlak voor Kerst 1973 wordt be-kend dat bedrijven met meer dan 500 werknemers zelf extra benzinebonnen ten behoeve van dienstreizen van medewerkers met eigen auto kunnen aanvragen. Om voor die bonnen in aanmerking te komen moet een opgave worden gemaakt van het verbruik in 1973 ten behoeve van dienstreizen. Uit die opgave blijkt dat van de ca. 650 medewerkers 343 medewerkers in 1973 dienstreizen maakten met eigen auto (rijdend op benzine). Zij reden dat jaar aan dienstreizen in totaal 710.000 km. Per medewerker varieerde het aantal ki-lometers van 20 tot 18.000. Op grond van deze opgave ontvangt het NLR voor de periode van 7 januari tot 3 februari 1974 een toewijzing van 4.096 liter benzine in de vorm van rantsoenbonnen. De volgende opgave moet voor 20 januari 1974 bij het Ministerie van Econo-mische Zaken worden ingediend.

Nergens in het dossier staat iets vermeld over de leveringsbeperking van brandstof voor de Centrale, ten behoeve van de energieopwekking voor de wind-tunnels. Kennelijk is van rantsoenering daarvan geen sprake geweest. ■

In Nederland werd die winter een aantal autoloze zondagen afgekondigd van november 1973 tot en met januari 1974. De benzine werd bovendien gerantsoe-neerd; autobezitters kregen benzinebonnen die ze bij het tanken zouden moeten inleveren. Toen de regering doorhad dat de maatregelen overbodig waren, werden de beperkingen opgeheven. De maatregelen waren bo-voendien weinig effectief. Om het rijverbod op autoloze zondagen te omzeilen, ging men al op zaterdag rijden en keerde men zondagavond laat terug, zodat het ben-zineverbruik helemaal niet afnam. Ook benzine op de bon mislukte. In de grensstreek reden automobilisten naar de buurlanden, waar benzine niet op de bon was. Veel mensen die toch al weinig reden, hadden bonnen over. Ten slotte laptten benzinestations in Nederland de rantsoenering aan hun laars: ze leverden brandstof zonder bonnen. De distributieregeling werd nog binnen een maand teruggedraaid.

Bron: Wikipedia

DE NIEUWSBRIEF wordt uitgegeven onder de verant-woordelijkheid 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) be-talen 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 jaar-verslag 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