



2 | LEZING OVER DE ANS OP 8 OKTOBER 2016

Voortgedreven door een satelliet, door Martin Lamers.

4 | NIEUWBOUW EN RENOVATIE VAN HET NLR

Verslag over de presentatie door Michel Brouwer op 13 juli 2016.

6 | PORTRETTE OUD NLL-MEDEWERKERS

Wie herkent deze personen uit de periode 1958-1961?

VAN DE VOORZITTER

Op 13 juli is een bijeenkomst met de vrijwilligers gehouden. Een kort verslag hiervan maakt deel uit van deze nieuwsbrief. Een onderdeel van deze bijeenkomst was een lezing over het project Nieuwbouw en Renovatie bij het NLR door de projectleider Michel Brouwer. Deze lezing is samengevat ook in dit nummer te vinden.



De voormalige portierswoning van het NLR; laatste hand aan de renovatie.

Wat betreft het toekomstige onderkomen van de museumstichting is het plan dat het archief weer terug gaat naar de oorspronkelijk plaats in het hoofdgebouw. De terugplaatsing zal omstreeks de komende jaarwisseling plaatsvinden. Als kantoorruimte kan vrijwel zeker worden beschikt over de voormalige portierswoning in gebouw 20. Met de Personeel Vereniging moeten afspraken worden gemaakt voor een gezamenlijk gebruik van deze ruimte. Over de toekomstige opslag van de museumcollectie op het terrein van het NLR bestaat nog geen zekerheid. Deze zal er zijn wanneer bekend is hoeveel opslagruimte resteert in de voormalige Centrale (gebouw 80) nadat alle interne verhuizingen bij het NLR zijn voltooid.

Het is duidelijk geworden dat onvoldoende draagvlak bestaat bij de beoogde partijen voor het oprichten van een Nationaal Historisch Luchtvaarttechnisch Museum.

De Commissie van Donateurs heeft het bestuur ingelicht over deze bevindingen. Met alle mogelijke betrokken partijen zijn gesprekken gevoerd. Gebleken is dat om een aantal redenen op de belangrijk geachte steun van een historische organisatie m.b.t. het voormalige bedrijf Fokker niet kan worden gerekend. Alle benaderde partijen zullen officieel worden ingelicht over de uitkomst van het onderzoek.

Op 20 juli is weer een gezamenlijk periodiek overleg geweest met de Aviodrome en het Nationaal Ruimtevaart Museum (NRM). Daarbij werd de nieuwe museumvrijwilliger, Frans van Schaik, geïntroduceerd. Hij gaat helpen met een project over luchtverkeersleiding bij de Aviodrome. Enkele andere vrijwilligers gaan ter oriëntatie assisteren bij de in oktober 2016 door het NRM georganiseerde Kennisweken voor de jeugd. De bedoeling is dat de museumstichting hieraan een inhoudelijke bijdrage levert in 2017.

Wat betreft het ZCBS wordt momenteel voorrang gegeven aan het ontwikkelen van een structuur waarbinnen de enorme collectie beeldmateriaal moet passen. Met de vulling van de beeldbank en de objectenbank is weer voortgang geboekt. De inspanning is er ook op gericht om meer van de vrijwilligers te betrekken bij dit proces.

Twee vrijwilligers zijn begonnen met het maken van een interactieve presentatie over de hoofdlijnen van de historie van het NLR. Zij zullen binnenkort een aanvullende training volgen bij de leverancier van het systeem.

Tenslotte nog iets over de NLR expositie, waarover hier al regelmatig is geschreven. Onze inspanning om in deze expositie ook aandacht aan de lange historie van het NLR te besteden heeft nog niet geleid tot een resultaat. Maar ik ben er van overtuigd dat de fraaie nieuwe- en gerenoveerde ruimten bij het NLR straks vragen om uitingen van de NLR historie. Bij de invulling daarvan kan het NLR op de museumstichting rekenen. ■

KEES BAKKER

DE VOLGENDE DONATEURSBIJEENKOMST

LEZING: “VOORTGEDREVEN DOOR EEN SATELLIET”
SPREKER: MARTIN LAMERS

Uitnodiging voor het bijwonen van de volgende donateursbijeenkomst, die plaatsvindt op 8 oktober 2016 van 14.00 – 16.30 uur in het Auditorium van het NLR in Amsterdam

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 Martin Lamers “Voortgedreven door een satelliet” (zie toelichting)
16.00 uur	drankje en hapje in het Auditorium
16.30 uur	einde

Wilt u de bijgaande antwoordkaart invullen en uiterlijk 1 oktober retourneren?

In plaats daarvan kunt zich ook tot uiterlijk 1 oktober aanmelden per email bij museum@nlr.nl onder vermelding van naam, adres (ook van de introducés). ■

TOT ZATERDAG 8 OKTOBER BIJ HET NLR!

SAMENVATTING

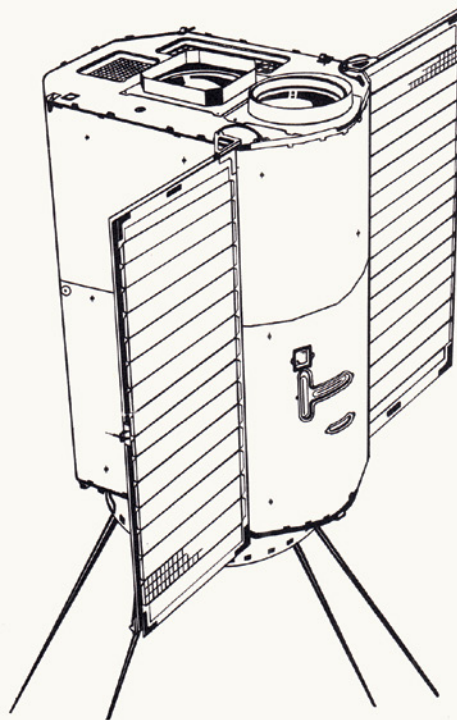
Het was 1969. Het gebied Ruimtevaart van het NLR bevatte nog maar een handvol medewerkers. En ANS (Astronomische Nederlandse Satelliet) begon langzaam te gloren. In 1971 kwam er voor het NLR vaart in het project en ontstond, in opdracht van het Industrieel Consortium ANS (ICANS) van Philips en Fokker, een groep die de operaties van ANS zou gaan verzorgen.

Dat hield in a) de ontwikkeling van een grote hoeveelheid grond-software voor real-time computers en voor de toen indrukwekkendste batch computer van IBM, de 370 en b) de ontwikkeling van procedures voor de uitvoering van de operaties, inclusief de raakvlakken met de processen van het European Space Operations Centre (ESOC) van ESA in Darmstadt.

Begonnen werd in de Noordoostpolder, om allereerst het woord satelliet te leren schrijven. Daarna kwam de fase van wekelijks op en neer reizen.



ans
ans
ans



Totdat de meesten van ons verhuisden naar de contreien van Darmstadt. Inmiddels kregen we gaandeweg door wat het opereren van een satelliet, althans ANS, zou gaan inhouden. We hadden het nog nooit gedaan en er bestond geen literatuur over satellietoperaties. De toenmalige generatie satellieten bestond overwegend uit spin-

nende satellieten. Maar ANS werd bovenal gebouwd rondom een boordcomputer. Een wereld van verschil, waar de medewerkers van ESOC ons nauwelijks bij konden helpen.

De lezing gaat in op het nieuwe en het onverwachte in ons werk: wat was nog niet eerder vertoond en wat stond ons nog te wachten.

VRIJWILLIGERSBIJEENKOMST OP 13 JULI 2016



Het was bijna een jaar geleden dat de vrijwilligers voor het laatst bij elkaar waren. Toen was er een samenzijn bij het NLR in Amsterdam, gericht op de organisatie van het Zijper Collectie Beheer Systeem (ZCBS) en de betrokkenheid van de vrijwilligers daarbij. In dat verband gaf Erik Vermeulen, als webmaster, een presentatie over de nieuwe museumwebsite: www.erfgoednlr.nl en van de op het ZCBS systeem gebaseerde website: www.erfgoednlrcollecties.nl. Er werden daarbij verdere werkafspraken gemaakt.

Het werd na zo'n lange periode weer tijd om bij elkaar te komen voor een bijeenkomst "buiten de deur". Op 13 juli tegen 10.30 verzamelden zich dan ook tegen de twintig vrijwilligers op een parkeerplaats in de buurt van het pittoreske haventje van Blokzijl in Overijssel. Na een gezamenlijke wandeling langs de afgemeerde schepen met hun nieuwsgierige opvarenden, werd koffie gedronken in een van mooi gelegen restaurants met uitzicht op de haven. Daar kon de nieuwe vrijwilliger Frans van Schaik kennismaken met de anderen en zagen de vrijwilligers uit de Noord-oostpolder en Amsterdam elkaar ook weer. De lunch werd gebruikt en het was al weer snel tijd voor een verplaatsing van de groep naar de vestiging Marknesse van het NLR, maar eerst werd nog een groepsfoto gemaakt met de haven als achtergrond.

Om 14.00 werd verzameld in de filmzaal in afwachting van een lezing door Michel Brouwer, sinds 2010 de projectleider Nieuwbouw en Renovatie bij het NLR. Michiel hield een boeiend verhaal, waarin hij uitvoering op verschillende aspecten van een project, waar een ieder bij het NLR, inclusief de museumstichting, de afgelopen vijf jaar mee te maken heeft gehad en nog heeft. Hij ging ook zo veel mogelijk in op de vragen van de vrijwilligers.

Tegen 16.30 rondde Michel zijn verhaal af. De voorzitter dankte hem voor zijn presentatie, maar ook voor zijn steeds goede samenwerking met de museumstichting en overhandigde hem een cadeau. ■

Een samenvatting van deze presentatie maakt deel uit van deze nieuwsbrief.

ONBEKENDE OPNAME PH-RSL



De collectie foto's bij Aviodrome bevat een onbekende opname van de Fokker F.II, PH-RSL. Het vliegtuig staat met een aantal andere toestellen opgesteld op Schiphol. Waarschijnlijk was het vliegtuig onderdeel van een expositie van verschillende oude vliegtuigen, in de jaren '30 van de vorige eeuw. Voor het vliegtuig staat een bord met daarop Fokker F3. Dat bord lijkt te horen bij een foto die voor het vliegtuig staat opgesteld. ■

Mocht u meer informatie kunnen leveren over deze foto (gelegenheid, datum) dan kunt u ons dat laten weten via email: museum@nlr.nl

NIUWBOUW EN RENOVATIE VAN HET NLR

Onderstaande is een samenvatting van de lezing door Michel Brouwer, projectleider Nieuwbouw en Renovatie bij het NLR, voor de vrijwilligers van de Stichting Historisch Museum NLR op 13 juli 2016

1 KORT HISTORISCH OVERZICHT VAN DE GEBOUWEN IN GEBRUIK DOOR HET NLR

De in 1919 officieel opgerichte Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (RSL) krijgt als onderkomen het gebouw Oude Zaagmolen op het terrein van het Marine Etablissement in Amsterdam. In dit gebouw werd ook een windtunnel ondergebracht. In 1938 kwam de opdracht voor nieuwbouw voor het Nationaal Luchtvaart Laboratorium (NLL), dat in 1937 is voortgekomen uit de RSL. De in 1939 gestarte bouw aan de Sloterweg in Amsterdam aan de weg naar Schiphol werd in 1941 voltooid. De nieuwbouw, ontworpen door de architecten Maaskant en Van Tijen, betreft een hoofdgebouw (thans gebouw 10) en een windtunnelgebouw (thans gebouw 40). In het jaar 2004 kregen beide gebouwen de status van Rijksmonument en werden deze opgenomen in het Register voor Beschermd Monumenten. Na de ingebruikname breidden de activiteiten van het NLL zich uit en steeds meer gebouwen vonden een plaats op het terrein. De bebouwing van Amsterdam kwam steeds dichterbij. De omgeving ondervond hinder van het geluid van de windtunnels op het terrein en van de proefdraaiplaats voor de stuwstraalmotoren van de Kolibrie helikopter. In de periode 1959-1960 kocht het NLL 180 hectare grond nabij Marknesse in de Noordoostpolder. De eerste bebouwingen betroffen een nieuwe proefdraai plaats voor de motoren van de Kolibrie en een landbouwschuur t.b.v. het doen van sterkteproeven aan grotere vliegtuigconstructies. In een gebouw met de naam “de Vrije Vlucht” werden de eerste activiteiten op het gebied van de ruimtevaart uitgevoerd. Het is opmerkelijk dat deze gebouwen zo veel mogelijk waren verspreid op het terrein.

2 AANLEIDING VAN HET HUIDIGE NIUWBOUW- EN RENOVATIEPROJECT

In 2002 vond de verdere verzelfstandiging van het NLR plaats. Tot dat moment bestond de zogenaamde “tekortfinanciering”, waarbij eventuele tekorten in de exploitatie van het NLR werden aangevuld door het Rijk. Aan de ander kant was het niet toegestaan dat het NLR reserveringen maakte of voorzieningen deed.

Daardoor was het niet mogelijk om financiële middelen op te bouwen voor de uitvoering van onderhoud of voor het treffen van bouwkundige aanpassingen om te voldoen aan bijvoorbeeld de steeds zwaarder wordende wettelijke milieu eisen. Na 2002 is veel gesproken over de oplossing van dit voor het NLR lastige probleem, maar een ministeriële oplossing bleef uit. In de periode 2003/2004 vond een “Herijking van het NLR” plaats, waarbij de kosten van de verzelfstandiging zichtbaar werden gemaakt. De feitelijke verzelfstandiging was uiteindelijk in 2006. Het vaststellen van de status van de huisvesting van het NLR werd gedaan in 2005-2006. Hiermee was een aparte werkgroep

belast. De Rijksgebouwen Dienst (RgD) bracht een rapport uit over twee gebieden: achterstallig onderhoud en wat genoemd werd het hedendaagse prestatieniveau. Dat laatste wilde zeggen in welke mate voldeden de gebouwen van het NLR aan de toen geldende milieu eisen, zoals energiebesparende voorzieningen. De RgD becijferde de totale investering tussen de 60 en 70 M€, exclusief eventuele noodzakelijke asbestsanering. Verder werd opgemerkt dat slopen en daarna nieuwbouw soms beter zou zijn dan renovatie. Het hoofdgebouw en het windtunnelgebouw als Rijksmonumenten kregen een aparte behandeling. In 2009 zegde het ministerie van Verkeer en Waterstaat een eerste bedrag van 5,5 M€ toe ten

behoefte van de start van de bouwplannen. De verdere bijdrage in de financiering zou volgens dit ministerie nog met het NLR worden besproken, maar plannen mochten door het NLR worden gemaakt tot een bedrag van 60 M€. De restbijdrage van het ministerie in de financiering was op dat moment niet zeker. Gezien het belang en de omvang van het project stelde het NLR in 2010 een full-time NLR-projectleider aan.

3 HET PROJECT

In de periode januari 2010-november 2012 vonden binnen het project Nieuwbouw NLR de volgende grote stappen plaats: het opmaken van een totaal projectplan, het vaststellen van het Programma van Eisen, het selecteren van het ontwerpteam, de keuze voor het toepassen van het principe van Het Nieuwe Werken, met een factor 0,8, waarbij op elk moment i.v.m. onder andere flexibel werken 20% van de werknemers niet aanwezig is op het NLR, voorts het maken van een structuurontwerp, een voorlopig ontwerp, een definitief ontwerp, een technisch ontwerp en een bouwbestek.



Kees Bakker bedankt na afloop Michel Brouwer (rechts) voor zijn presentatie.

In november 2012 werd door het Rijk de toezegging gedaan van een totale bijdrage van 35,5 M€. Het directie-team van het NLR kwam tot het besluit om het opgestelde Masterplan, begroot op 60 M€ gefaseerd uit te voeren. Deze fasering moest zo worden uitgevoerd dat in het geval van een worst case scenario het netto bedrijfsresultaat van het NLR en de liquiditeitspositie positief zouden blijven. Verder was het advies om op zoek te gaan naar additionele fondsen, zoals de mogelijke verkoop van gronden behorend bij de vestiging Marknesse.

4 HET EINDRESULTAAT

In de vestiging Amsterdam is na de sloop van meerdere bestaande gebouwen het duurzame gebouw 60 in de stijl van Maaskant en Van Tijen verschenen met Warmte Koude Opslag in de bodem op een diepte van 150 m. De buitenkant van hoofdgebouw 10 en windtunnelgebouw 40 zijn sterk verbeterd door het aanbrengen van voorzetwanden en beglazing met een hoge isolatie waarde. In de gebouwen 10 en 40 zullen zogenaamde hospitality zones zijn. In gebouw 10 zal een nieuw auditorium worden ingericht en is ruimte

gereserveerd voor een NLR expositie. In het gebouw 40 zal het nieuwe bedrijfsrestaurant worden gehuisvest. Het zal een centrale ontmoetingsplaats worden, die met loopbruggen is verbonden met de overige gebouwen. De oplevering van de nieuwbouw was in mei 2015 en de oplevering van de renovatie zal in het derde kwartaal van 2016 plaatsvinden.

Voor de vestiging Marknesse werd de optimalisatie van het ontwerp in 2015 afgerond. Er komt een groot nieuw complex, waarin alle afdelingen zullen worden ondergebracht. Het is samengesteld uit rechthoekige eenheden die met elkaar zijn verbonden en in langs richting ten opzichte van elkaar zijn verschoven. Hierin zijn de kantoren gehuisvest en de zes faciliteithallen met hun specifieke voorzieningen. Een centrale binnenstraat, voorzien van trefpunten loopt door het hele gebouw. Met de bouw is in maart 2016 begonnen. De oplevering is voorzien in het derde kwartaal van 2017. Het eindresultaat zal dusdanig zijn dat het NLR weer vele jaren vooruit kan met een moderne en duurzame huisvesting en waarmee op de servicekosten (onderhoud, gebruik en beheer) een flinke besparing zal worden bereikt. ■

OTTO DE VRIES, OUD-VRIJWILLIGER VOOR NIET-LUCHTVAARTZAKEN

Voor degenen die nog weten hoe de expositie in het NLR-museum was ingericht zal het bekend zijn dat zich aan het einde van de ruimte op de eerste etage de expositie over niet-luchtvaart bevond. Met modellen van objecten als bruggen en gebouwen, foto's en ook een diaprojectie. Die presentatie was het werk van Otto de Vries, die daarin een overzichtelijk beeld gaf van het windtunnelwerk dat het NLR uitvoerde aan allerlei objecten die niets met vliegtuigen te maken had. Het was niet eenvoudig om de enthousiaste Otto ervan te overtuigen dat de presentatie kort en bondig moest zijn. Hij kwam tenslotte uit op 80 dia's.

De ontmanteling van het museum – en dus ook die van het niet-luchtvaartdeel van de expositie – viel vrijwel samen met het terugtreden van Otto als museumvrijwilliger. Hij was inmiddels de 80 jaar gepasseerd maar dat zag en merkte je niet aan hem. Nog eenmaal meldde hij zich bij het museumbestuur met de vraag of het museum na zijn overlijden interesse zou hebben in zijn collectie luchtvaartboeken. Het antwoord was positief, maar het museumbestuur vond het moeilijk om over dit onderwerp met de toen nog vitale Otto te communiceren.

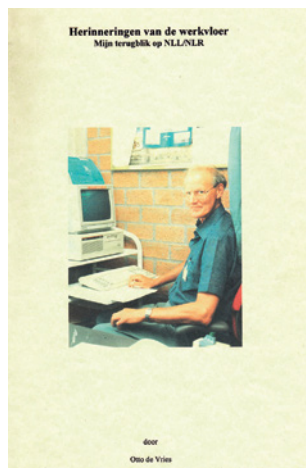
Otto overleed plotseling op 22 juni van dit jaar. Bij de uitvaart in Zwolle, een week later, waren vele oud-NLR-ers aanwezig en werd o.a. gesproken door

collega Bram Elsenaar. De toespraken gaven een goed en openhartig beeld van een man die niet alleen van zijn leven 40 jaar in dienst heeft gesteld van het luchtvaartonderzoek, maar daarnaast een zeer gestructureerd leven leidde.

Zijn betrokkenheid bij de museumstichting kwam daarna onverwacht naar voren na ontvangst van een brief van de notaris, die Otto in leven als zijn executor-testamentair had aangewezen. Daaruit bleek dat hij aan de museumstichting een geldbedrag en zijn luchtvaartboeken had gelegateerd.

In die boekencollectie bevond zich een door hem zelf geschreven document, met als titel: "Herinneringen van de werkvloer – mijn terugblik op NLL/NLR". Dit 56 pagina tellende verhaal met foto's vertelt zijn verhaal van zijn opleiding, zijn komst bij het NLL en zijn 40 jaar durende werk. Achteraf gezien blijkt het in 2005 door hem geschreven verhaal als Museumnotitie in het museumarchief te zijn opgenomen.

Er zullen ongetwijfeld nog oud-collega's zijn die interesse hebben in dit document. Reden waarom het museumbestuur zal bezien of het als digitaal document voor zijn collega's via de museum website toegankelijk kan worden gemaakt. ■



PORTRETTE VAN OUD NLL-MEDEWERKERS "WIE IS WIE"

REACTIES OP FOTOSERIE 2499CC

Nieuwsbrief 60



Mevr. Han Buttstedt



Ir. Jan Maasdam



Dr. A.C. de Kock

Over drie van de 20 portretten van oud-NLL-medewerkers zijn reacties ontvangen. De vrouw op foto 2499CC-7 werd door Marjan Hettterschijt herkend als mevr. Han Buttstedt. Zij werkte van 1937 tot 1984, dus 47 jaar(!) bij het lab (Correspondentie). De man op foto 2499CC-16 werd door Jaap van der Vooren herkend als ir. Jan Maasdam. Hij werkte van 1958 tot 1964 bij het lab (afd. WN) en werd in 1962 overgeplaatst van Asd naar de NOP.

Tot slot werd de man op foto 2499CC-24 herkend door Piet van Velzen herkend als dr. A.C. de Kock. Hij werkte van 1947 tot 1966 bij het lab (bibliotheek).

Hier volgen weer 20 portretfoto's van NLL-medewerkers.

U kunt ons informeren door ons te schrijven aan:
 Stichting Historisch Museum NLR, Anthony Fokkerweg 2,
 1059 CM Amsterdam of per email: museum@nlr.nl



2499FF01-01



2499FF01-02



2499FF01-03



2499FF01-05



2499FF01-07



EDGAR FULD, EEN VISIONAIR

Edgar Fuld, zoon van bankier Max Ernst Fuld, wordt in 1890 geboren en treedt in 1912 in dienst bij de firma Lippman, Rosenthal & Co. Hij is als bankier medeoprichter van zowel de Eerste Nederlandse

Luchtverkeertentoonstelling Amsterdam (ELTA) als van de KLM (1919). Verder is hij bestuurslid van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVvL) en is hij daar enige tijd bibliothecaris. Hij heeft altijd interesse gehad in de luchtvaart.

In het tijdschrift Het Vliegveld schrijft hij begin 1919 een visionair verhaal over wat er in Nederland moet gebeuren om de Nederlandse luchtvaart te bevorderen, geïnspireerd door wat zich op dit gebied in het buitenland voltrekt.¹ Zo geeft hij aan door toedoen

van de Nederlandse staat dat jaar de RSL zal worden opgericht, met een aerodynamisch laboratorium in Amsterdam. Verder meldt hij dat aan de TH-Delft een leerstoel voor Hydro- en aerodynamica is gekomen met prof. dr. J.B. Burgers als hoogleraar. Toch vindt hij dat niet voldoende. Bij geen van de grote Nederlandse steden is een terrein waar moderne vliegtuigen als de 'Handley Page' kunnen landen. En, zegt hij, "het luchtverkeer zal ons die reuzen brengen". "De passagiersdiensten zullen met enorme toestellen geschieden". Hij voorspelt dat het hefvermogen van die vliegtuigen er toe zal bijdragen dat deze tevens voor post- en goederenverkeer zullen worden gebruikt. Hij geeft aan dat die vliegtuigen zullen komen naar Nederland, maar dat Nederland niet klaar is om ze te ontvangen. Daarom pleit hij ervoor om terreinen daarvoor in te richten door sloten te dempen, de grond versterken zodat vliegtuigen er niet in wegzakken. Hij wijst op de noodzaak hangars te bouwen. Hij ziet een duidelijk belang voor de staat de gemeenten door subsidies in staat te stellen luchtvaartterreinen te ontwikkelen om die grote vliegtuigen te accommoderen. In het bijzonder wijst hij op de gemeente Amsterdam waarvan hij vindt dat er daar een modern



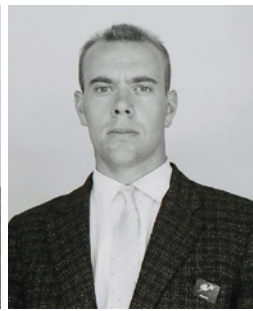
2499FF01-08



2499FF01-10



2499FF01-12



2499FF01-13



2499FF01-14



2499FF01-15



2499FF01-16



2499FF01-17



2499FF01-18



2499FF01-19



2499FF01-20



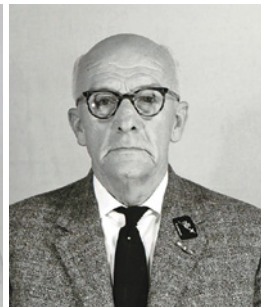
2499FF01-21



2499FF01-22



2499FF01-23



2499FF01-24

op grote schaal ingericht landingsterrein moet komen. Het lijkt hem daarbij wenselijk die terrein te laten grenzen aan een ruim water waar watervliegtuigen ("hydro-aeroplanes") kunnen starten en landen. Behalve een pleidooi voor de aanleg van luchtvaartterreinen toont hij een plan voor internationale luchtroutes boven Nederland, die een grote gelijkenis vertonen met hoe het later gebruikte routestelsel. Naast een centraal luchtvaartterrein voorziet hij de noodzaak voor de aanleg van kleinere luchtvaartterreinen. Daarbij pleit hij ervoor de ontwikkeling daarvan in staatshanden te leggen, met uniforme regelingen en reglementen. De staat moet zijns inziens de burgerluchtvaart "vrijmaken" van het eenzijdige militaire belang. Hij meent verder dat als die luchtvaartterreinen er zijn "vreemde vliegtuigen" kunnen worden uitgenodigd naar Nederland te komen, waardoor de internationale betrekkingen worden hersteld, verbindingen gaan ontstaan die commercieel interessant kunnen zijn en werkgelegenheid ontstaat. Zo kort na de Eerste Wereldoorlog pleit hij ervoor dat de staat vliegtuigen bestelt bij de nationale vliegtuig-industrie maar ook om die industrie in staat te stellen kennis op te laten doen in het buitenland om in Ne-

derland kwalitatief goede vliegtuigen te bouwen. In de tweede plaats vindt hij dat de staat medewerking verleent aan het stichten van een onderneming voor het uitvoeren van luchtverkeer. Hij eindigt met: *"Slechts zeer kapitaalkrachtige combinaties mogen de exploitatie van luchtlijnen ter hand nemen. En zelfs het meest krachtige concern kan alleen dan met kans van slagen een dusdanige onderneming leiden, als de Staat, het algemeen belang inziende, zijn volle medewerking en geldelijken steun toezegt. Laat ons hopen dat dit spoedig zal worden ingezien."*

Bijna een eeuw later kunnen we vaststellen dat veel van zijn zienswijzen zijn gerealiseerd, een aantal daarvan al kort na het verschijnen van zijn artikel in 1919. Op Schiphol landen de grootste vliegtuigen die ooit zijn gebouwd, er zijn in Nederland regionale luchthavens aangelegd en er bestaat een stelsel van luchtwegen boven Nederland. De KLM is met hulp van de Nederlandse staat opgericht in 1919 en diverse vliegtuigfabrikanten bouwden vliegtuigen die de KLM heeft ingezet in zijn vloot. ■

¹ Hij schrijft het artikel in zijn functie als "Secretaris Commissie Luchtverkeer".



ERFGOED NLR OOK OP TEXEL

Al enige jaren onderhoudt de museumstichting goede contacten met het Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel (LOMT). Te bewonderen zijn o.a. een vrijvliegend model uit de jaren 1960 en diverse onderdelen daarvan. Vlak daarnaast staat een Kolibrie helikopter waar het NLL indertijd onderzoek aan heeft verricht. Van beide onderwerpen worden tevens korte filmpjes vertoond.

Bij een recent bezoek van een van onze bestuursleden zijn enkele foto's, die betrekking hebben op de lanceeractiviteiten, overgedragen.

Ook de andere tentoongestelde objecten zijn voor de luchtvaartliefhebber zeer de moeite waard. U kunt het LOMT vinden op Texel International Airport, Postweg 126, 1795 JS De Cocksdorp. ■

IN MEMORIAM

Op 22 juni 2016 overleed O. (Otto) de Vries, donateur voor het leven sinds 2000

Op 29 juni overleed J.H. (Joop) Ijtsma, donateur voor het leven sinds 2001

Op 6 augustus 2016 overleed G. (Gerard) Lamers, donateur voor het leven sinds 2002 ■

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 bewaren en toegankelijk maken van het NLR-erfgoed.

Vormgeving: C10 Ontwerp, Den Haag

Stichting Historisch Museum NLR, Postbus 90502, 1006 BM Amsterdam
Tel. 088-511 31 13, E-mail museum@nlr.nl, www.erfgoednlr.nl

AANKONDIGING AMSTERDAM MUSEUM

100 JAAR SCHIPHOL

Op 19 september 1916 landde voor het eerst een vliegtuigje op een stuk boerenland in de Haarlemmermeer. Niet ver van Amsterdam, vijf meter onder de zeespiegel. Er was nog geen landingsbaan. Alleen vier houten loodsen, verder niets. Deze tentoonstelling gaat over honderd jaar Schiphol: van modderig weiland tot hightech luchthaven. En over de toekomst. Waar gaat Schiphol naar toe? Zijn er grenzen aan de groei? Hoe zie jij het voor je?

Doe mee met het verkeerstorenspel en leid vliegtuigen veilig naar de landingsbanen. Stap in de schoenen van de marechaussee in een echte paspoortbalie. En laat jouw wens achter voor de toekomst. Moet Schiphol verhuizen naar de Noordzee? Vliegen we over vijftig jaar in onbemande vliegtuigen.

Er zijn allerlei bijzondere dingen te zien in de tentoonstelling, zoals een vliegtuigmotor uit 1920 en een echte bom uit de Tweede Wereldoorlog. En spannende smokkelwaar, ontdekt door speurhonden. Maar er zijn ook historische stewardessenkostuums en designmeubels van Schiphol uit de jaren zestig.

De tentoonstelling zit vol met interessante weetjes. Wist je bijvoorbeeld dat er een dierenhotel is op Schiphol? En dat Schiphol altijd maar doorgaat, dag en nacht? Dat zie je goed op de spectaculaire timelapsefilm van Izarin en Van der Linde, die groot geprojecteerd wordt in de tentoonstelling. ■

Te zien vanaf 16 september in het Amsterdam Museum



(overgenomen van www.amsterdammuseum.nl)

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.