



2 | PERIODIEK OVERLEG

tussen RSL, LVA en MLD
periode 1919-1925

6 | DELFTS BLAUW BORD UIT 1924

Afkomstig van mevr. De Wever,
geschonken door Ruud Roos

14 | UIT HET INTERVIEW MET MEVR. BUTTSTEDT

Met terugblikken uit haar
fotocollectie

VAN DE VOORZITTER

Op 14 juli is de helft van het aantal vrijwilligers, na 16 maanden afwezigheid, weer bij het NLR geweest. Dat was mogelijk omdat in die periode enige verlichting bestond van de coronabeperkingen. Voor het NLR gold toen opnieuw dat maximaal de helft van het personeel naar het NLR mocht komen, de andere helft moest thuiswerken. We hebben die situatie vertaald naar ons geval en ons in eerste instantie gericht op de vrijwilligers die een specifieke taak hebben of bij langer lopende projecten zijn betrokken. Met hen is besproken hoe ver ze zijn met hun werk en hoe dit kan worden voortgezet. Het was de voorbereiding op de verwachte hervatting van de activiteiten door allen. Het liep anders, want het aantal coronabesmettingen werd weer groter en het NLR ging voor ons weer op slot. Het bestuur heeft daardoor twee keer vergaderd op locatie en wel bij DirkJan Rozema thuis. We hopen de eerstvolgende bestuursvergadering in september weer bij het NLR te kunnen houden. Ondertussen zijn we zo veel mogelijk doorgegaan om vanuit huis dingen te regelen en te organiseren. We hopen de volgende donateursbijeenkomst, met inachtneming van de dan geldende coronaregels, op afzienbare termijn te kunnen houden.

Het bedrijfsrestaurant in Amsterdam is tijdens onze lange afwezigheid voorzien van grote foto's met tekst over de voormalige functie van het gebouw als windtunnel. De plannen daarvoor waren door Bram Elsenaar, in samenwerking met de afdeling DSMC van het NLR, juist voor de coronaperiode begon, gereed gemaakt. De in de vorige nieuwsbrief genoemde voorbereiding van de expositie in 2022 in het Nationaal Militair Museum (NMM) over 50 jaar F-16 is in volle gang. Dit gebeurt ook in samenwerking met het NLR. Namens het NLR onderhoudt Jan van Doorn het contact met de organisatoren in Soesterberg. Door de Erfgoedstichting is nagegaan welke objecten en beeldmateriaal een bijdrage zouden kunnen leveren aan deze expositie. (Oud) medewerkers van het NLR zijn door hem ingeschakeld. Zij kijken naar mogelijk geschikt materiaal over onderzoek aan de F-16 door het NLR. Er is nog geen uitsluitsel of de in het Nederlands Transport Museum (NTM) opgeslagen grote objecten weer een plaats kunnen vinden bij het NLR. De urgentie hiervan neemt toe omdat het NTM de huidige locatie in Nieuw-Vennep moet verlaten. In de achterliggende maanden zijn weer verdere stappen gezet met de reorganisatie van het documenten archief. Daarnaast is een begin gemaakt met de inventarisatie van het omvangrijke beeldarchief, waarvan een groot deel destijds is overgebracht vanuit de Noordoostpolder naar Amsterdam. ➤



Foto's van de lage-snelheidswindtunnel, in het bedrijfsrestaurant in de vestiging Amsterdam

Vervolg Van de voorzitter

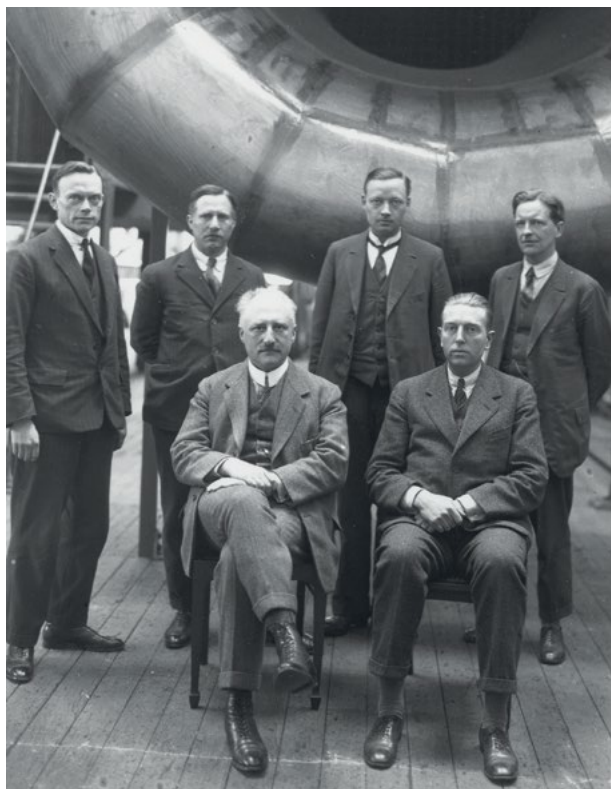
In deze nieuwsbrief staan onder andere een aantal artikelen, die gaan over personen, die ooit bij de RSL of het NLL hebben gewerkt. De aanleiding is telkens weer anders: het vervolg van een in de vorige nieuwsbrief beschreven interview, een ontvangen fotoalbum of de herkomst van een bij de Erfgoedstichting aanwezig Delfts blauw bord. Er is ook een samenvatting van

notulen van vergaderingen in de periode 1919 -1925 van de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart met vertegenwoordigers van de Luchtvaart Afdeling (LVA) en de Marine Luchtvaart Dienst (MLD). Deze hadden als voornaamste doel kennisuitwisseling op operationele en technisch terreinen van de zich in Nederland ontwikkelende (militaire) luchtvaart. ■

KEES BAKKER

PERIODIEK OVERLEG RSL, LVA EN MLD IN DE PERIODE 1919-1925

In het documentenarchief van de Stichting Behoud Erfgoed NLR (SBEN) is kort geleden een bijzondere serie notulen en verslagen over de periode 1919-1941 ontdekt. Het gaat om vergaderingen en besprekingen met de industrie, de overheid en de militairen over uiteenlopende onderwerpen waarbij de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart (RSL) direct betrokken was. Deze notulen vormen een welkome aanvulling op hetgeen al op verschillende manieren over deze periode door de Erfgoedstichting is gepubliceerd.



Een aantal van de hoofdrolspelers van de RSL in dit artikel (v.l.n.r. Van Ewijk, Kuipers, Wolff, Van der Maas, Von Baumhauer en Koning)

In het hierna volgend overzicht zijn de belangrijkste feiten en bijzonderheden weergegeven van 14 vergaderingen tussen 1919 en 1925 van vertegenwoordigers van de RSL met militaire- en marine luchtvaartautoriteiten. Het doel van deze besprekingen was om te komen tot onderlinge afstemming en het maken van afspraken op operationele- en technische gebieden tussen de RSL (opgericht 1919), de Luchtvaart Afdeling LVA (opgericht 1913) en de Marine Luchtvaart Dienst MLD (opgericht 1917). Dr. ir. E.B. Wolff, de

eerste directeur van de RSL, organiseerde en leidde deze vergaderingen. In de ochtend werden algemene operationele en technische onderwerpen besproken. De delegaties van de LVA en MLD bestonden i.h.a. uit de commandant en de chef van de Technische dienst, bijgestaan door hun deskundigen. Afhankelijk van de agenda waren, naast de directeur Wolff, andere ingenieurs van de RSL aanwezig. In de middag ging het meestal om meer (vlieg)technisch zaken met een wat gewijzigde deelname.

Samenvatting van de notulen

15 oktober 1919: Als eerste punt bij deze eerste vergadering werd de wens besproken voor uniformiteit bij de afnameproeven van vliegtuigen. Deze proeven moeten het bewijs leveren dat het betreffende vliegtuig(type) luchtwaardig is. De geallieerden (deelnemende landen aan de WO I) gebruikten daarbij registrerende instrumenten. De RSL wil deze ook aanschaffen en ermee vertrouwd raken en ijken om ze daarna beschikbaar te stellen voor afnameproeven.

26 november 1919: Op de agenda voor de ochtend staan de inrichting van het motoren-laboratorium bij de RSL, de wenselijkheid voor het aanschaffen van een opstelling voor het doen van proeven met ware-grootte luchtschroeven, het al dan niet voortzetten van belastingproeven met geïnterneerde vliegtuigen en het samenstellen van materiaalvoorschriften. Wolff is van plan buitenlandse materiaalvoorschriften te verzamelen om daar Nederlandse voorschriften uit te distilleren. In de middagbespreking over aerodynamisch onderzoek vraagt dr. Wolff aan de LVA en de MLD welk soort onderzoek door de RSL gewenst is.

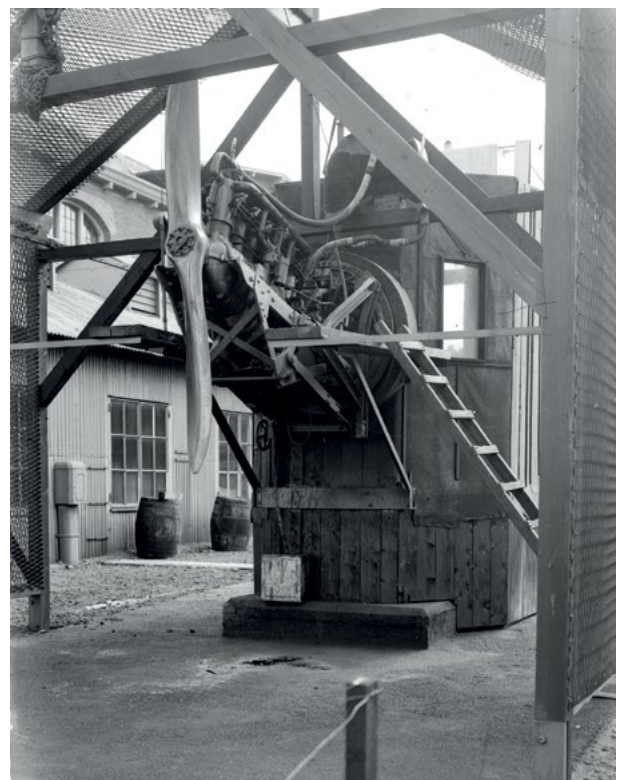
30 januari 1920: Ook is aanwezig een vertegenwoordiger van het ministerie van Koloniën. In de maand december 1919 is niet vergaderd i.v.m. de reizen naar Berlijn en Parijs van de directeur van de RSL. Op

deze reizen zijn verschillende instrumenten gekocht, waaronder twee motorproefbokken, een daarvan voor proeven met de motor in een hellende stand, die ook kan meten bij lage druk en temperatuur, d.w.z. op een gesimuleerde hoogte. Een discussie wordt gevoerd over de verdeling van beproevingsfaciliteiten tussen de RSL en de LVA en MLD. Het in principe maandelijks overleg tussen de drie deelnemende partijen moet leiden tot afspraken hierover. Het bezichtigen door Wolff van het metalen vliegtuig van Junckers is aanleiding tot het uitwisselen van (verdeelde) meningen over het gebruik van metaal bij vliegtuigen. Hij deelt mee dat wordt gewerkt aan een overzicht van de bestaande voorschriften voor materialen in het buitenland. In overleg met de LVA en MLD zal daarna in de vergadering een plan worden gemaakt voor nieuwe Nederlandse materiaalvoorschriften. In de middagbespreking vertelt hij over zijn bezoek aan de Parijse (luchtvaart) Salon. Hij heeft daar methoden gezien voor het vliegen op grote hoogten met verstelbare en grotere schroeven/propellers. Wolff vraagt ook aandacht, met het oog op toekomstige proeven door de RSL, voor de tekortkomingen van de huidige vliegtuigen. Daarna volgt een uitwisseling van ervaringen met verschillende stand- en bochtmeeters van vliegtuigen.

11 maart 1920: Wolff meldt de stand van zaken m.b.t. de inrichting van het motorenlaboratorium. Hij vraagt de LVA de MLD om een of twee motoren beschikbaar te stellen aan de RSL om vertrouwd te raken met de uitvoering van motorproeven. Aan de orde komt de zorg van verstoring van de rust in de woonomgeving tijdens proeven met de motoropstelling. De benadering door de vergadering is “kalm beginnen”, dan went men er wel aan. M.b.t. eerder geproduceerd geluid door de windtunnel na de start van de RSL op de Marinewerf is dit ook met succes zo gedaan. Het bij de vorige vergadering genoemde overzicht van buitenlandse materiaalvoorschriften is gereed. Daaruit zullen Nederlandse voorschriften worden afgeleid. Er volgt een discussie over de hoogte van de (st)rekgrens van materialen en de voor en nadelen hiervan bij de toepassing bij vliegtuigen. Wolff zegt dat bij een lage rekgrens dikker en dus zwaarder, materiaal moet worden gebruikt. De MLD is er voorstander van dat metaal eerst vervormt voordat breuk optreedt. Wolff wil graag de resultaten van vermoeiingsproeven bij de LVA in Soesterberg vergelijken met de proeven bij de RSL met hetzelfde materiaal. De RSL vindt het in principe noodzakelijk dat Nederland beschikt over een inrichting om de snelheid van vliegtuigen te meten met de meest nauwkeurige methode, namelijk met theodolieten. De MLD voelt meer voor gebruik van de (geijkte) snelheidsmeters van het vliegtuig zelf voor dit doel. De LVA wijst erop dat ijken van snelheidsmeters alleen tot juiste resultaten leidt op de grond en dat deze in de vlucht op hoogte onjuist zijn. De LVA voelt daarom het meest voor meten met theodolieten vanaf de grond, maar wil eerst de gegevens over theodolieten bestuderen. Bij de volgende vergadering zal hierop worden teruggekomen.

Bij de middagvergadering geeft Wolff eerst een beschrijving van de theodolieten van het merk Bamberg en daarna gaat hij in op het gebruik van vliegtuigkompassen. Hij heeft een kompas van Bamberg aangeschaft en de discussie gaat over de eigenschappen van het “dol” worden en de onnauwkeurigheid van de aanwijzing van kompassen. De vraag ontstaat of deze materie thuis hoort bij de RSL of bij het Verificatiebureau in Leiden. De MLD vindt het laatste, maar Wolff is van mening dat het aan de RSL is om de specifieke vliegtechnische eigenschappen van het kompas te bestuderen. De aanwezige vliegers van de MLD en de LVA delen die mening. Wolff benadrukt nog eens het belang om de leiding bij proefnemingen met vliegtuigen in één hand te hebben, d.w.z. bij de RSL.

14 mei 1920: Wolff gaat uitvoerig in op het onderzoek door de RSL naar de inferieure kwaliteit van de benzineleidingen van het vliegtuigtype Rumpler, waardoor een fatale brand tijdens de vlucht ontstond. Dit leidt tot een discussie met als kern of voorschriften absoluut moeten worden gevolgd of dat bepaalde afwijkingen toelaatbaar zijn. De heer van Ewyk van de RSL vertelt daarna over de door hem uitgevoerde proeven met verschillende soorten doek als bekleding van romp en vleugels. Dit leidt tot een verdere discussie, o.a. over de ervaringen met diverse soorten doek. In de middagvergadering beschrijft de heer Pigeaud van de RSL de wijzigingen, aangebracht aan de RSL windtunnel. Daarna gaat het over de (ligging) van de snelheidsbaan en de aanschaf van theodolieten. Besloten wordt dat de RSL de benodigde instrumenten aanschaf en het beheer voert. De ervaringen met de Drechsler bochtaanwijzer en het kompas van Bamberg worden besproken. ➤



Motorenproefdraaiplaats van de RSL

7 december 1920: Wolff zegt dat naar verwachting binnenkort internationale materiaalvoorschriften zullen verschijnen. Hij stelt voor terughoudend te zijn met het opstellen van Nederlandse voorschriften en dit te beperken tot enkele algemene voorschriften. Het voorstel van Van Ewyk wordt gevolgd: voor zeer belangrijke onderdelen gedetailleerde voorschriften gebruiken met hoge kwaliteitseisen, voor mindere belangrijke volstaan algemene voorschriften met lichte eisen. Hij vertelt over door hem uitgevoerde proeven met hout. Wolff concludeert naar aanleiding daarvan dat het mogelijk is het elasticiteitsgetal/modulus van hout te bepalen en dat het daardoor mogelijk is ook voorschriften te maken voor het gebruik van hout. Vervolgens gaat het over lasverbindingen. Van Ewyk heeft veel lasverbindingen onderzocht: de kwaliteit van de lassen zelf was middelmatig, echter de hechting bleek bijna altijd solide. Wolff zegt dat de proefbok in het motorenlaboratorium heeft gedraaid. Dit wordt gevolgd door het noemen van enkele technische bijzonderheden m.b.t. motoren door Kuipers van de RSL. De middagvergadering start met het onderwerp luchtwaardigheidsvoorschriften voor civiel luchtverkeer. Wolff constateert grote verschillen tussen de Engelse en Franse voorschriften. De Duitse voorschriften zijn nog niet onderzocht. Grasé (RSL) zegt dat voor Franse verkeersvliegtuigen een hogere belastingfactor geldt dan voor de Engelse. Pigeaud meldt dat de Duitsers een zeer grote vrijheid laten aan de fabrieken. Voorwaarde is dat de toegepaste berekeningen berusten op langdurige en betrouwbare ervaring van de betrokkenen. Vervolgens wordt door Grasé ingegaan op de glijproeven met het laboratoriumvliegtuig Fokker FII. Tenslotte wordt een bezoek gebracht aan de windtunnel, waar een door de RSL ontwikkeld apparaat wordt gedemonstreerd om het druk(middel) punt van een profiel te bepalen.

31 maart 1921: Van Ewyk geeft een verdere uiteenzetting over de betrouwbaarheid van lasverbindingen, die in het algemeen goed is. Vervolgens gaat hij in op vermoeiingsproeven door de RSL. Speciale aandacht kregen daarbij: de invloed van warmtebehandelingen op de vermoeiingsweerstand van staal en de weerstand tegen vermoeiing van Duraluminium. De vermoeiingsmachine van de LVA gaat naar de RSL om daar het tempo van het onderzoek op te voeren. Kuipers brengt verslag uit over de proeven bij de RSL met een BMW motor. In de middagvergadering begint Wolff met het onderwerp snelheidsbaan. Er is een discussie over de nauwkeurigheid voor de lengte van de basis van de snelheidsbaan. De MLD vindt een fout van 0,5% in de uitkomst acceptabel. Dit betekent dat de snelheidsbaan van 6 km met een nauwkeurigheid

van 0,5 m gemeten kan worden. Koning van de RSL brengt verslag uit over het onderzoek in de windtunnel met een model van de Fokker FII, over de wijzigingen aan het model en de proeven ter vergelijking van de glijvluchten. Het overleg gaat o.a. verder over vulstukken om de rompweerstand te verkleinen en de positie van pitotbuizen voor de snelheidsmeting in de vlucht.

Grasé doet enkele mededelingen over de op te stellen afname voorschriften. Hij attendeert op de wenselijkheid bij de stijgproeven een correctie op de metingen aan te brengen voor barometerstand en temperatuur. Dit zal door de RSL worden bestudeerd.

26 oktober 1921: Wolff noemt enkele bijzonderheden sinds de laatste vergadering: o.a. wat betreft mutaties in de personeelsbezetting bij de RSL. De minister van Waterstaat heeft het toezicht op de burgervliegtuigen opgedragen aan de RSL. Daarna geven de aanwezigen van de RSL een overzicht van het

door hen verrichte onderzoek. Van Ewyk gaat in op het vermoeiingsonderzoek. De vraag wordt gesteld of het mogelijk is om d.m.v. onderzoek vast te stellen in welke mate gebruikt materiaal onderhevig is geweest aan vermoeiing. Het antwoord is dat dit niet is vast te stellen. De MLD had al eens voorgesteld om in dit verband een romp met 150 vliegtuigen voor onderzoek aan de RSL te geven. Wolff antwoordt dat het beter is de rompen geregeld ter plekke grondig te inspecteren. Opnieuw werden specifieke ervaringen uitgewisseld over de kwaliteit van lasverbindingen. Hetzelfde geldt m.b.t. de uitgevoerde proeven met lakken. Kuipers ging daarna in op het uitgevoerde werk in het motorenlaboratorium. Met name het resultaat van proeven met de B.M.W. motor.

16 december 1921: Wolff begint met het noemen van enkele bijzonderheden over zijn reis, samen met Koning, naar een congres over motoren en materialen in Parijs van 15-26 november. De algemene indruk was dat de Fransen niet vooraan lopen wat betreft onderzoek. Ze zijn niet voldoende op de hoogte van wat er in Engeland en Amerika gebeurt, maar besteden daar nu meer aandacht aan. Opvallend was het gemis in Frankrijk aan samenwerking tussen constructeurs en materiaaldeskundigen. Hij maakte op uit het congres dat de RSL met zijn proefnemingen op de goede weg is. De heer Steensma (chef Technische Dienst van de MLD) vertrekt naar Indië en Wolff verzoekt hem na zijn vertrek belangstelling te blijven houden voor de RSL. Hij hoopt op het onderhouden van goede contacten met Indië, vooral omdat de RSL nog aan het begin staat van de proefnemingen. Steensma zegt zijn medewerking toe en verwacht het omgekeerde van de RSL. Daarna geeft Kuipers een toelichting op het carburateurbeproevingsprogramma. Daarover volgt een gedachtenwisseling. Enkele bij de KLM opgetreden motorstoringen bij een bepaald type carburateur



Ir. J.C.G. Grasé

komen aan de orde. De RSL zegt proeven te zullen uitvoeren naar het beste type (ontstekings)magneet. Van Ewyk geeft een overzicht van de vermoeiingsproeven en de proeven met lak op hout. Hij meldt de proeven met rubberlakken, die mogelijk in de tropen een betere bescherming van hout geven. Tenslotte laat Wolff een drukproef zien van het eerste deel van de “Verslagen en Verhandelings van de RSL”.

Bij de middagvergadering met deels andere deelnemers gaat Wolff ook in op zijn bovengenoemde reis naar Parijs. M.b.t. de vliegtuigen op de Salon d'Aéronautique had hij geen nieuws te melden, behalve dat de metaalconstructie (van daar aanwezige vliegtuigen) volgens hem nog zeer primitief was. Hij noemt de ruime regeringssteun in Frankrijk en de “kentering” van de Franse techniek onder Duitse invloed. Over het congres zelf gaat hij in op de lezing over de proefnemingen met een spleetvleugel van Handley-Page. Verder dat door het congres de wens geformuleerd werd tot betere internationale samenwerking. Hij meldt nog dat hij in het congres zelf heeft meegedeeld het belang hiervan ook vroeger al te hebben ingezien en dat hij toen voorstellen had ingediend voor het nemen van vergelijkende proeven in de verschillende laboratoria. Maar dat kreeg geen vervolg. Daarna leest hij in de vergadering enkele belangrijke krantenartikelen voor m.b.t. het gehouden congres. Von Baumhauer (onderdirecteur van de RSL) gaat nog in op het onderwerp vliegtuigkompassen en met name de wijze van het compenseren daarvan en de plaats van het kompas in het vliegtuig. Wolff maakt nog bekend dat begin december een vlucht met het laboratoriumvliegtuig Fokker F II werd gemaakt, waarvan de resultaten nog niet voldoende nauwkeurig waren. Er werden films vertoond van het instrumentbord tijdens deze vlucht.

13 april 1922: Wolff bespreekt de RSL rapporten, uitgebracht sinds de laatste vergadering. Hij meldt het oneens te zijn met de door de Duitsers gebruikte sterkteberekening voor triplex. De discussie gaat daarna verder over sterkteberekeningen en proeven met triplex. Van Ewyk doet mededeling over het onderzoek naar een goede hout-metaal verbinding. Kuipers vertelt vervolgens over de carburateur beproevingsinstallatie. Bij de middagvergadering leidt Wolff de bespreking in over een schema van eisen, te stellen aan een vliegtuig. Dit heeft als doel te komen tot een meer exacte manier van omschrijving van een vliegtuigtype en zijn eigenschappen.

8 juni 1922: Wolff stelt het gemis aan samenwerking van de verschillende diensten aan de orde en hoopt op een verbetering daarvan. Begonnen wordt met de bespreking van de vliegeigenschappen van vliegtuigen



Vliegkamp De Mok 1920: Enkele hoofdrolspelers van de MLD in dit artikel: Vreede (6e van rechts), Steensma (rechts) – bron: beeldbank Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH)

m.b.t. het door de RSL opgestelde ontwerp-voorschrift van eisen. Grasé geeft daarna een beknopt overzicht van de theoretische grondslagen, waarop de berekening van vliegeigenschappen berust, o.m. de vleugeltheorie van Prandtl.

Bij de middagvergadering is ook Vreede (commandant MLD) aanwezig. Na een discussie tussen Wolff en Vreede wordt besloten het voorschrift een gewijzigde naam te geven: “Omschrijving van de karakteristieke eigenschappen van vliegtuigen”.

25 januari 1923: Wolff begint met het geven van een overzicht van meetmethoden bij belastingproeven m.b.v. een fotografische methode. Reyneker (RSL) licht deze methode toe met foto's van de beproeving van de vleugel van het Fokker amphibie vliegtuig. Daarna gaat het over de wenselijkheid van het ontwerpen van materiaalvoorschriften en wat daarmee samenhangt. Wolff vertelt over een nieuwe en snellere methode voor het uitvoeren van vermoeiingsproeven en geeft een update van het carburateuronderzoek. Bij de middagvergadering gaat Koning in op het onderzoek naar de oorzaak van het slingeren van de vleugel van een Van Berkel W.B. vliegtuig. Hiervoor werden proeven uitgevoerd in de windtunnel met een modelvleugel. ➤



Van Berkel W.B. vliegtuig

Vervolg Periodiek overleg RSL, LVA en MLD in de periode 1919-1925

De oorzaak van het verschijnsel (flutter) en de remedie werden bij dit onderzoek vastgesteld. Wolff geeft daarna een opsomming van de rapporten, die binnenkort door de RSL worden gepubliceerd.

7 juni 1923: Wolff gaat in op de hoge druk, die kan ontstaan in een cylinder van een vliegtuigmotor, tijdens het aanlooppkoppel bij het starten. De LVA betoogt dat deze druk niet zo hoog is dat extra slijtage kan ontstaan. De RSL werkt aan de verdere ontwikkeling van de fotografische methode voor het registreren van vormveranderingen bij belasting proeven op constructies. Dit is bijvoorbeeld van belang bij het maken van "dubbelfoto's" van vleugels bij verschillende statische belasting. Bij de middagvergadering vertelt Koning over de windtunnelmetingen aan een modelvleugel met (landings)klappen van een Fokker FII. Von Baumhauer bespreekt de startproeven met een Fokker FIII. De werkelijke baan bij start en landing van een vliegtuig wordt daarbij met bekende tussenpozen met enkele fototoestellen gefotografeerd. Daarmee wordt de afstand en hoogte berekend en verwerkt in grafieken. Daarna ging hij in op het gevaarlijke verschijnsel "spin" (vrille of tolvlucht). Het gaat dan om hoe kan de spin worden ingezet en hoe volgt het herstel. De meningen hieromtrent waren verdeeld. Von Baumhauer nodigt betrokken vliegers uit om hun ervaringen te delen en te toetsen met in buitenlandse literatuur genoemde ervaringen. Ten slotte wordt aan de aanwezigen in de windtunnel het verschijnsel van negatieve rolstabiliteit getoond.

1 oktober 1924: Wolff memoreert de succesvolle Indiëvlucht. Daarna gaat Van Ewyk in op de uitgevoerde proeven met lijmen en met lakken. Er is veel meer bescherming van de vliegtuigconstructie nodig in het vochtige en warme Indië dan in Nederland. Vervolgens wordt besproken de achteruitgang in de tijd van triplex en doek. De vergadering stemt daarna in met het voorstel om voorschriften op te stellen voor de keuring van hout. De bestaande Materialencommissie moet dit met spoed regelen. Het volgende agendapunt heet: "bescherming van de (vliegtuig)magneten tegen beïnvloeding door de draadloze installatie" (telefonie en telegrafie). Ervaringen en technische oplossingen worden tot in detail uitgewisseld en inlichtingen zullen worden gevraagd van buitenlandse vliegtuiggebruikers. Bij de middagvergadering gaat Von Baumhauer in op het onderzoek in de RSL windtunnel naar de luchtweerstand van de romp van verkeersvliegtuigen. Een belangrijke constatering was dat een gesloten cockpit minder weerstand oplevert dan een open cockpit. De vliegers zagen daarbij als nadeel dat zij dan niet meer direct zelf aan de eventuele zijwind kunnen voelen of het vliegtuig al dan niet slipt! De vergadering eindigt met een discussie over de meest gunstige plaats voor de (olie)koeler van de motor. ■

CONCLUSIE

Het archief van de SBEN heeft het mogelijk gemaakt een inkijk te geven in de constructieve samenwerking van de RSL met de LVA en de MLD. Dr. ir. Wolff heeft een beslissende rol gespeeld om deze samenwerking vorm te geven. Tijdens de besprekingen is het fundament gelegd voor de nog steeds bestaande, meer dan een eeuw durende, ondersteuning door het NLR en zijn voorgangers, van de militaire luchtvaart in Nederland.

MEVROUW DE WEVER BIJ DE RSL EN HET NLL

In de laatste Nieuwsbrief las ik met interesse het verhaal over Han Buttstedt. Ik heb haar zelf nog meegemaakt toen ik bij het NLR werkte.

In dat verhaal wordt melding gemaakt van ene mevrouw de Wever, die haar zou hebben aangenomen. Het interessante is dat deze mevrouw De Wever een zuster was van de oma van mijn echtgenote. Wij noemden haar Tante Thea, want haar volledige meisjesnaam was Mathea Albertha Niehot. Zij werd op 8 augustus 1889 geboren in de Commelinstraat te Amsterdam als jongste kind in een gezin met vijf dochters. Zij trouwde op 23 juni 1921 met Henri de Wever (ook wel geschreven als Dewever), die op 1886 werd geboren te Grave. Zij betrokken een woning in de Milletstraat te Amsterdam. Op dat moment werkten beiden als adjunct-commies bij de Rijksverzekeringssbank. Op 5 maart 1943 kwam Henri te overlijden. Mevrouw de Wever is nooit hertrouwd. Na de dood van haar man verhuisde zij op 15 december 1943 naar het

Raphaëlplein te Amsterdam en op 30 april 1947 naar de Koninginneweg aldaar. Op 31 oktober 1951 vertrok zij op 62 jarige leeftijd naar Den Haag. Zij overleed in 1981 te Apeldoorn en liet geen kinderen na.

Door het ontslag van een klerk bij de RSL in 1925 ontstond een vacature. Het bemiddelingsbureau van het ministerie van Financiën zond daarop aan de RSL een lijst van zogenaamde wachtgelders. Mevr. de Wever was één van hen. Zij woonde toen met haar man in de Van Breestraat te Amsterdam en had na haar 16-jarige loopbaan bij de Rijksverzekeringssbank twee jaar gewerkt als adjunct-commies bij de Raad van de Arbeid. Wegens bezuinigingen was zij daar ontslagen. Zij had ervaring met boekhouden, typen en moderne talen en zat vanaf 16 maart 1925 op wachtgeld (fl. 923,- per jaar). In de aantekeningen van RSL-directeur dr. ir. E.B. Wolff staat o.a. over haar dat zij een diploma MULO had behaald, geen verstand had van techniek maar wel van archiefwerk en kaartsystemen.

Eind oktober 1925 stelde Wolff de minister van Waterstaat per brief voor mevr. de Wever tijdelijk aan te stellen als klerk op een beginsalaris van fl. 1500,- per jaar. Op 11 november 1925 ondertekende de minister van Waterstaat het besluit om mevr. De Wever m.i.v. 16 november 1925 te benoemen tot klerk in tijdelijke dienst bij de RSL.

In zijn voortdurende correspondentie met het ministerie van Waterstaat over de zijns inziens te lage salariëring van sommige RSL-medewerkers schreef Wolff eind 1926 over mevr. de Wever dat zij hoger zou moeten worden beloond als administratief-ambtenaar 2e klasse. Dit vanwege het corresponderen in vreemde talen (van de 856 brieven die in 1926 werden verzonden, waren er 104 in een vreemde taal gesteld). Verder was zij belast met het inschrijven en uitlenen van boekwerken.

In 1928 verzocht Wolff aan de minister om mevr. de Wever in vast dienst aan te mogen stellen. De minister hield de beslissing aan, waarna Wolff een jaar later zijn verzoek herhaalde. Met succes, want bij Koninklijk Besluit van 2 november 1929 werd mevr. de Wever in vaste dienst benoemd als ambtenaar 2e klasse, voor het riante jaarsalaris van fl. 1940,- per jaar.

In de loop van de dertiger jaren ontstond de afdeling Correspondentie (typekamer), waarvan mevr. De Wever het hoofd werd. In 1939 gaf zij leiding aan vijf typistes, waaronder mej. Buttstedt. De afdeling was belast met – zoals Wolff het vermeldt – schrijfmachineriek, het bijhouden van de agenda voor ingekomen en uitgaande brieven, de zorg voor het archief (behalve het gedeelte over personeels-, geld- en huishoudelijke



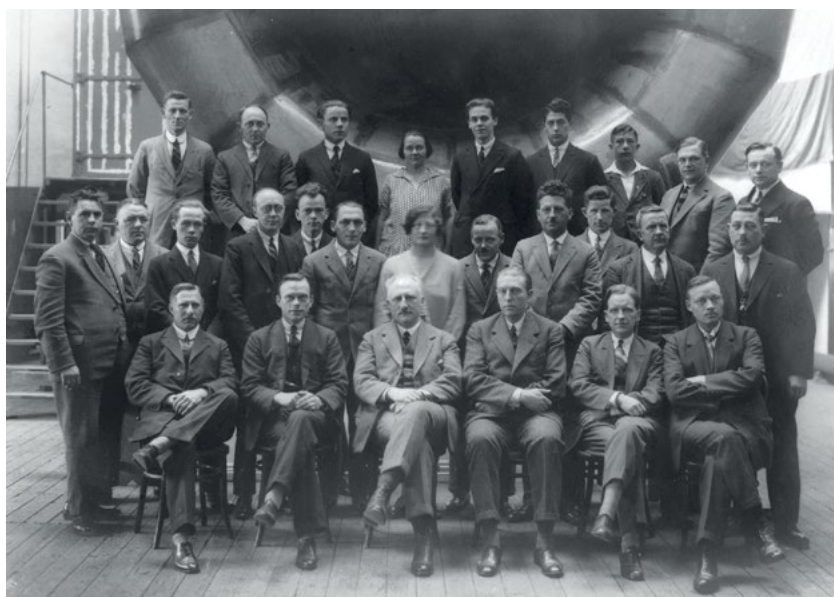
Deze foto uit 1937 toont een groepsfoto van de staf van het NLR, met mevr. De Wever zittend op de eerste rij, 3e van links

zaken), de zorg voor de bibliotheek, voor de stelselmatige opberging van de lantaarnplaatjes, voor de rondzending der leesportefeuilles met vakliteratuur en voor de verzending van der verslagen en publicaties. Mevr. de Wever verdeelde het tikwerk, zorgde voor een regelmatige gang van zaken en zag toe op nette en tijdige afwerking. Zij tikte zelf de correspondentie of andere stukken in vreemde talen, die van geheime of vertrouwelijke aard waren en de spoedstukken. Tot slot verzorgde zij de kwartaal- en jaarverslagen aan de hand van de gegevens die de afdelingen haar verstrekten. In feite werd zij de secretaresse / typiste van Wolff.

Het is onbekend wanneer zij het NLL heeft verlaten, maar dat moet geweest zijn voordat zij in 1951 verhuisde naar Den Haag. In haar functie als hoofd Correspondentie is zij opgevolgd door mej. Buttstedt.

Voordat Mevr. De Wever kwam te overlijden kreeg ik van haar een Delfts Blauw bord, dat zij had gekregen toen zij bij de RSL werkte, waarschijnlijk ter gelegenheid van het 5 jarig bestaan van de RSL in 1924. Enkele jaren geleden heb ik dat bord geschonken aan de Stichting Behoud Erfgoed NLR. Het bord heeft als tekst: "Och Zeil! Och Stoom! Kiest Vrij uw Sop, Ik Zoek het Hoopvol Hoogerop. 1924"

Dit bord werd vanaf 1924 uitgegeven door De Porcelijne Fles naar aanleiding van de eerste vlucht van Amsterdam naar Batavia met een Fokker F VII, onder leiding van de twee piloten Jan Thomassen à Thuessink van der Hoop en Hendrik van Weerden Poelman, en de werktuigkundige Pieter van den Broecke in november 1924. Het bevat een tekening van ➤



Op deze foto uit 1929 met de complete staf van de RSL staat mevr. De Wever in het midden achter directeur Wolf

Vervolg Mevrouw de Wever bij de RSL en het NLL

De Fokker F VII, een zeilschip en een stoomschip. Deze Fokker F VII was een voor die tijd modern vliegtuig, waarin de passagiers in een overdekte cabine zaten, dus niet in de open lucht. Voor deze vlucht van 16.000 km waren de passagiersstoelen vervangen door extra brandstoftanks om een onafgebroken vliegduur van ruim 10 uur mogelijk te maken. Na een vertrek op 1 oktober 1924 sloeg boven Bulgarije het noodlot toe en moest vanwege oververhitting van de motor een noodlanding worden gemaakt. De motor moest worden vervangen, maar door geldgebrek was dat pas mogelijk na een inzameling onder lezers van het blad "Het Leven". Op 2 november konden zij uiteindelijk weer opstijgen om op 24 november in Batavia te arriveren.

Het zeilschip met het jaartal 1597 refereert aan de eerste Nederlandse expeditie per schip naar Indië door de Compagnie van Verre te Amsterdam. Een vloot van vier schepen (Amsterdam, Hollandia, Mauritius en Duyfken) vertrok onder leiding van Cornelis de Houtman in april 1595 van de rede van Texel met als hoofddoel Bantan, een handelsplaats voor peper. Drie schepen keerden in augustus 1597 terug naar Nederland. De Amsterdam was voor de terugreis in brand gestoken omdat er als gevolg van scheurbuik, uitputting en gevechten niet genoeg bemanningsleden over waren om vier schepen te bemannen.

Het stoomschip met het jaartal 1871 refereert aan het schip "De Willem III" dat onder leiding van kapitein N.J.H. van Heijningen op 18 mei van dat jaar vertrok om de lange reis naar Batavia te maken met aan boord



69 passagiers en 125 soldaten. Echter op 19 mei brak er in het Kanaal bij het eiland Wight brand uit. Hoewel met behulp van Engelse en Franse schepen de passagiers, soldaten en bemanningsleden konden worden gered, ging de Willem III verloren.

Het bord is vervaardigd door de schilders J.W. Lispet en A.J. van Kampenhout, in die tijd in dienst van de De Porceleynse Fles. Er werden 2000 exemplaren van gemaakt, die toen werden verkocht voor fl. 20,- per stuk. ■

RUUD ROOS

met dank aan DirkJan Rozema voor het doorspitten van het RSL/NLL archief

UIT DE HERINNERINGEN VAN OTTO DE VRIES¹, GENAAMD "HERINNERINGEN VAN DE WERKVLOER"²

DEEL 1A: DE START

Het NLL lag toen der tijd [1953] aan de grens van de stedelijke bebouwing, die eindigde met de Aalsmeerweg. Het verlengde van de Aalsmeerweg was de Sloterweg en die vormde de uitvalsweg richting Den Haag.

Ik weet niet meer op welke dag 1 september 1953 viel, maar op die dag meldde ik me om 8.45 uur (het zal wel een paar minuten eerder zijn geweest bij de portier. Er kwam ook een lange magere man in marine-uniform binnen. Het bleek later ook een nieuw aangesteld personeelslid te zijn, namelijk ir. G. Prast, een natuurkundig ingenieur, die in zijn militaire diensttijd op de Karel Doorman (het vliegdekschip van de Nederlandse marine) metingen had verricht aan het afvangsysteem voor landende jachtvliegtuigen.

Het precieze verloop en de volgorde van de gebeurtenissen op die dag kan ik niet meer reconstrueren. Ik werd door Landstra op een kamer op de tweede verdieping geparkeerd, waarin twee bureaus stonden en een grote houten kast. In deze kast stonden alle door de A-sectie geschreven rapporten, zowel uit de NLL periode als ook uit de RSL periode. Volgens de verhalen was dit de kamer van ir. Dobbinga, die als assistent naar de TH te Delft was gegaan.

Op een gegeven moment werd ik door Landstra opgetrommeld om mijn opwachting te maken bij de directeur, de heer Zwikker. In aansluiting daarop werd ik door Landstra, behalve aan de collega's van de A-sectie (inclusief de tunnels) ook nog langs nagevoerd alle afdelingen van het NLL gevoerd om mij als nieuw personeelslid voor te stellen, waarbij hij van de gelegenheid gebruik maakte om met allerlei mensen uitgebreid bij te praten.

De indruk die ik van het NLL kreeg was ongeveer de volgende. Het personeelsbestand omvatte ongeveer 200 personen. Door de verhalen werd ik gewaar dat in de voorgaande jaren een groot aantal mensen was ontslagen. Dat was een hele schok geweest, maar toen na enige tijd bleek dat een aantal van hen in veel beter betaalde posities terecht waren gekomen, gingen ook mensen weg die men geen ontslag had aangezegd en liever op het NLL had gehouden.

De kamers van de A-sectie waren op de tweede verdieping. De leiding bestond uit de heren Hengeveld (Frits) en Landstra (Jelle), die bij elkaar op één kamer zaten. Landstra bemoeide zich hoofdzakelijk met het luchtvaartonderzoek en Hengeveld met apparatuur (tunnels) en het zogenaamde niet-luchtvaartonderzoek. De bijbehorende administratieve rompslomp deden ze gezamenlijk. De A-sectie bestond voorts uit nog een ingenieur: Cock van de Voorde, enige MTS-ers, zoals Thomas (die een maand later afscheid nam en waarvoor ik waarschijnlijk in de plaats ben gekomen) en Joop Zwaaneveld, die zich voornamelijk bezighield met de Pilotunnel (die niet in bedrijf was door olielekage in de hydraulische verstelling van de schoepen van de aandrijfrotor). Later bleek er nog een MTS-er te zijn, namelijk Jan de Bruin, maar die zat in de USA in het kader van een uitwisselingsprogramma. Het was niet duidelijk of hij nog wel terug zou komen. In het toenmalige blaadje van de personeelsvereniging (The Missing Link) stond de opmerking: "Herfstkleuren? Geen Bruin te zien".



Op dezelfde gang, deels vóór de klapdeuren, was de afdeling "Nieuwbouw" gevestigd. Die hield zich bezig met de plannen voor de bouw van nieuwe windtunnels, waarvan enkele jaren daarvoor de bouw was stilgelegd. Bij mijn komst zaten daar de ingenieurs Boelen, De Lathouder en Van Asselt.

De kamer bij de klapdeuren was de werkplek van een secretaresse, Mej. De Weert, die zowel de afdeling Nieuwbouw als ook de A-sectie bediende. Zij nam een maand later ook afscheid. Haar plek werd daarna ingenomen door An Schuit, de latere Mevr. Fafé.

Tegenover de kamers van de A-sectie was het chemisch laboratorium gevestigd waar de heer Verburgt werkzaam was. Het chemisch lab ressorteerde onder de M/S-sectie (Materialen en Sterkte). Een aantal jaren later werd Verburgt opgevolgd door de heer Dorrepaal.

Naast het chemisch Lab, aan het eind van de gang, was de fotografie van Dirk (dikke) de Vries. Een trap tussen chemisch lab en fotografie leidde naar de bovenste verdieping, waar zich de lichtdrukkerij en het elektronisch laboratorium bevonden. Deze verdieping had aan de voorkant een tweede uitgang, waar je via een smalle trap afdaalde naar de kapstokken en de toiletten op de tweede verdieping. Vanaf dit trapje had je een wijds uitzicht over de hal.

Aan het eind van de gang was een trap naar de eerste verdieping, met de kamers van de V-sectie (Vliegtuigen) en het zogenaamde V-ijlklub. Vlak vóór je de eerste verdieping bereikte was er een overdekte loopgang, de zogenaamde "kattenloop", naar het windtunnelgebouw van de A-sectie. Hier bevonden zich de "grote" en de "kleine" tunnel, die als op hun zij liggende betonnen worsten gedeeltelijk uit het gebouw staken en gedeeltelijk onder de grond waren gebouwd.

Via de kattenloop kwam je eerst bij de meethal van de kleine tunnel uit. In plaats van naar de meethal kon je ook een trap af die toegang gaf tot een aantal onoverzichtelijke ruimten. De belangrijkste hiervan was die waar de "vlaktafel" stond. De vlaktafel diende voor het uitlijnen en opmeten van modellen, die in de tunnel gemeten moesten worden. Zijn belangrijkste functie was echter 's morgens als verzamelpunt voor het personeel bij het koffiedrinken of het vieren van een verjaardag. In de gang was ook een trap omhoog naar de meethal van de grote tunnel. Aan de westgevel van de meethal waren aan weerszijden van de meetplaats smalle trappen, naar kamertjes. Eén ervan was de kamer van de heer Drent, de chef van de "waarnemers". Vanuit deze kamertjes gingen weer smalle trappen naar de zogenaamde "omloop", waar je bij het uitwendige meetsysteem van de grote tunnel kon komen. De term "waarnemer" was waarschijnlijk in de RSL-tijd overgenomen uit de vroegere militaire luchtvaart; je had namelijk "vliegers" en "waarnemers". Diegenen, die de leiding hadden van de proef in de tunnel, waren dan te vergelijken met de vliegers. De waarnemers waren dan diegenen, die het werk in de tunnel uitvoerden.

Er waren twee hoofdwaarnemers. Voor de kleine tunnel was dat Frits Hoogendoorn en voor de grote tunnel Jan Beukering. Jan van Geest was een soort "vliegende keeper", die in beide tunnels als hoofdwaarnemer kon invallen en verder voor allerlei meetklussen buiten de tunnels werd opgetrommeld. Voorts waren er "tunneljongens", die de waarnemers hielpen bij de metingen, zoals het regelen van de tunnelsnelheid (hiervoor werden meestal jongens gekozen, die pas van school kwamen en dus voor een habbekrats aangesteld werden, met als gevolg, dat er ook een groot verloop was). ■

(wordt vervolgd)

¹ Otto de Vries werkte van 1953 tot 1996 bij het NLL/NLR; hij overleed in 2016

² Otto's herinneringen zijn gedocumenteerd in een 56 pagina's lang document, dat zich in het archief van de Erfgoedstichting bevindt

EEN UNIEK FOTOALBUM VAN DE “OUDE” PINKE

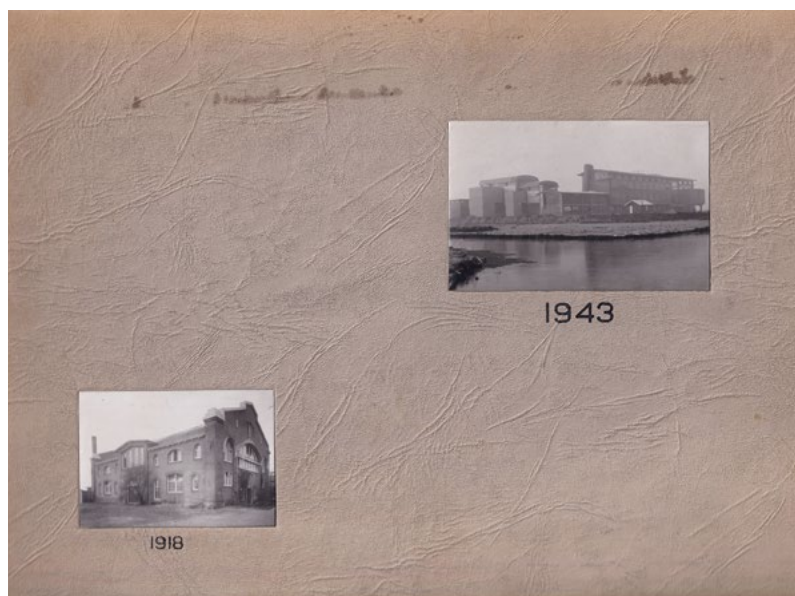
Bij het opruimen van kasten stuit men soms op bijzondere vondsten. Zo ook in het huis van mevrouw Pinke, waar Irene Smit-Pinke, dochter van de ‘jonge’ Pinke, een album vond van haar grootvader, de ‘oude’ Pinke (hierna genoemd Pinke sr.).

Martinus Pinke, geboren 6 maart 1895 en overleden 5 augustus 1980, werkte van 1918 tot 1937 bij de RSL (dus nog voor de officiële oprichting in 1919) en aansluitend – als rijksambtenaar – van 1937 tot 1960 bij het NLL. Hij begon zijn loopbaan op Soesterberg waar hij was gedetacheerd. Onder leiding van Bert Grasé, de toenmalige ingenieur-vlieger van de RSL, moest hij daar de in Nederland geïnterneerde vliegtuigen opmeten en in tekening brengen. Hij woonde toen op kamers in Zeist.

De geïnterneerde vliegtuigen waren tijdens de Eerste Wereldoorlog op allerlei plekken in Nederland neergekomen, vaak nog intact. De achterstand van Nederland bij de bouw van vliegtuigen was zo groot dat de nationale vliegtuigbouwers op die wijze buitenlandse vliegtuigen als het ware gingen kopiëren om kennis op te doen over de constructie en inrichting van de vliegtuigen.



Pinke sr. op de schouders van enkele collega's in 1933 bij de RSL



Pinke sr. deed aanvankelijk veel teken- en rekenwerk. Daarna werkte hij mee aan proeven in de windtunnel¹. De latere windtunnelchef P.W. Drent is door hem opgeleid. In een later stadium heeft Pinke incidenteel ook op Schiphol vliegtuigen opgemeten en in tekening gebracht.

Het gevonden fotoalbum is gemaakt in 1943 ter gelegenheid van zijn 25 jarig jubileum. Hij was de eerste medewerker van wie zo'n jubileum werd gevierd. Daar deed het gehele personeel aan mee, getuige de groepsfoto gemaakt in de hal van het hoofdgebouw (zie foto op pagina 11).

Na 1937 bleef hij rijksambtenaar. Die status vormt de rode draad in een satirisch aandoend gedicht afgedrukt in het fotoalbum, gemaakt door Adriaan de Lathouder, die een belangrijke rol speelde bij de jubileumviering van Pinke sr.:

Ambtenaar:

Pinke kreeg als heel jong broekje bij den R.S.L.
een baan.
Deze keuze was beslissend voor zijn verdere
bestaan.
Rustig leven zonder zorgen, 't geld ligt maand'lijks
voor je klaar,
Want hij werd in Rijksbetrekking aangesteld als
ambtenaar.

Zoo begon hij dan zijn loopbaan in een klein maar
mooi bedrijf,
Maakte nu en dan een praatje, deed wat werk voor
tijdverdrijf,
Dronk een lekker kopje koffie, rookte rustig zijn
sigaar,
Deed zijn dutje in de pauze, want hij was
Rijksambtenaar!

Groeien ging toen Nederlands Luchtvaart en vriend
Pinke groeide mee,
D'R.S.L. moest uit gaan breiden, Pinke kreeg toen
werk voor twee.
Maar hij maakte zich geen zorgen, vond dit heusch
niet zo'n bezwaar,
Want om 5 uur stopt het werken: daarvoor ben je
ambtenaar.

Onverstoorbaar ging hij verder, dagen, maanden,
jaren lang,
Tunnelproeven, rekenschema's, dat was N.L.L.-
belang.
Voor de heele staf collega's stond hij met zijn
vriendschap klaar,
Bracht een sfeer van zon en vreugde als geen ander
ambtenaar.

Nu geeft hij bekwaam leiding aan het jonge personeel
En die hebben het getroffen, want hun baas is een
juweel.
Laat ons hopen hem te houden tot zijn vijf en
zestigst' jaar,
Want dan komt er rust na werken, ook voor dezen
ambtenaar.

De "jonge" (Martin) Pinke, geboren 10 april 1922 en
overleden 3 juni 2001, trad op 1 januari 1946 in dienst
van het NLL. Zijn vader zou hij daarna nog 14 jaar als
collega tegenkomen bij het NLL. Daarover herinnert

hij zich tijdens een interview² op de vraag "Hoe was
het hier te werken toen je vader hier ook werkte?":
"Goed, in eerste instantie gingen we samen met de
tram naar het lab. Later gingen wij met de fiets. Toen
fietste mijn vader samen met Verburgt in een voor mij
te langzaam tempo. Wij hadden niet veel met elkaar te
maken op het werk".

Terug naar het fotoalbum. Bovenvermeld gedicht is
niet het enige. Een langer gedicht, ook gemaakt door
De Lathouder, vertelt hoe men Pinke bij de RSL heeft
ervaren. Ieder couplet beginnend met: "Zeg, weet je
nog wel Pinke?" Het voert te ver om hier alle 16
coupletten te vermelden, daarom een keuze uit twee
daarvan:

Zeg, weet jij nog wel Pinke, het oordeel, dat jij velde,
Wanneer men jou eens iets van vliegtuigen vertelde?
Je zei dan altijd ernstig, gehuld in wolken rook:
"Een staldeur met een motor, die vliegt toch zeker
ook?"

Zeg, weet je nog wel Pinke, na 25 jaren
Geeft toch het Rijk het recht aan alle ambtenaren
Eén dag verlof te nemen. Die zal je nu ook krijgen,
Maar 't is je heusch gegund er een paar aan te rijgen.

25-jarig jubileum van Pinke sr. met het gehele
personeel in de hal



Vervolg Een uniek fotoalbum van de "oude" Pinke



V.I.n.r. Mevrouw Marx, ir. A.J. Marx en Pinke sr. in 1976

(foto: Collectie SBEN)

Verder bevat het album veel foto's, uiteraard van de jubilaris maar ook van collega's, vaak voorzien van bijschriften en namen.

Bij het afscheid van ir. Marx als algemeen directeur van het NLR in 1976 was Pinke sr. aanwezig. Op bijgaande foto stelt Marx zijn vrouw voor aan Pinke.

Op 26 mei 2021 overhandigde Ineke Smit-Pinke het fotoalbum aan Dirk-Jan Rozema, waarbij zij de wens uitte nog eens op bezoek te mogen komen bij het NLR in Amsterdam om kennis te nemen van het werk van de Erfgoedstichting. Dat verzoek zal zeker worden gehonoreerd wanneer alle beperkingen bij het NLR voor de vrijwilligers van de Erfgoedstichting zijn opgeheven.

De jubileumviering van Pinke sr. blijkt op een film te staan, genaamd "Oude getrouwen". Dat is een film van de Personeelsvereniging over de jubileumvieringen in 1943, gemaakt ter gelegenheid van de 25ste verjaardag op 5 april 1944 van de oprichting van de RSL. Niet alleen Pinke (1 augustus 1943), maar ook Dubiez (18 december 1943) en Willemssen (1 november 1943) vierden hun zilveren jubileum en komen op de film uitvoerig in beeld, evenals degenen die toespraken hielden en sketches uitvoerden.

Die fragmenten worden gevolgd door beelden van de viering van de 12 ½ jarige jubilarissen, zoals Wynia (1 maart 1943), Van der Neut en Gosen (beiden 1 april 1943), Warsen (1 mei 1943) en Boelen, Fehres en Rondeel (alle drie op 1 januari 1944). De 12 ½ jarig jubileumvieringen vonden vaak

plaats met collega's die de komisch uitgedoste jubilarissen op draagconstructies door het gebouw en vaak ook daarbuiten ronddroegen.

Op een van de volgende donateursbijeenkomsten zal deze film worden getoond.

Iets over het werk van Pinke op Soesterberg

In een brief van 6 juni 1918 schrijft Wolff, directeur van de RSL, aan de Commandant van de Luchtvaartafdeling (LVA), zijn verslag over hun gesprek op 3 juni. Daarin staat als eerste afspraak dat "door de RSL zal worden zorggedragen tot het aannemen van een tekenaar-constructeur om de in het Vliegkamp Soesterberg geïnterneerde toestellen nauwkeurig op te meten en in tekening te brengen, waarbij hem de medewerking van Uw tekenbureau is toegezegd."

Op 1 augustus 1918 treedt Marinus Pinke in dienst van de RSL en krijgt de opdracht dit werk te gaan doen. Een maand later schrijft R.J. Castendijk van de LVA aan ir. Pigeaud van de RSL over eerder gemaakte afspraken over standaardisatie van tekeningformaten, "omdat wij

dan het gemak zullen hebben, dat wij met elkaar samen werken en jelui tekeningen die Pinke hier maakt, bij ons geblauwdrukt kunnen worden en in onze kasten passen." In de brief zegt Castendijk dat die afspraken niet worden nagekomen, waardoor dubbel werk moet worden gedaan. Ook over de opschriften van de tekeningen (voor RSL en LVA) zijn er verschillen, die Castendijk hinderlijk vindt.

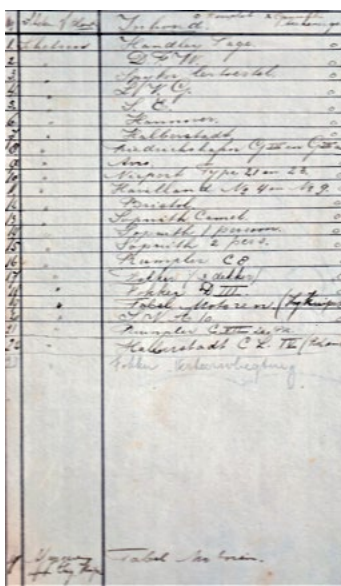
Ingenieur-vlieger Bert Grasé rapporteert wekelijks aan zijn baas Wolff over de voortgang van het werk in Soesterberg door Pinke. Het verslag van 7 januari 1919 vermeldt dat Pinke door Grasé werd opgedragen "voort te gaan met het opmeten van de motoren en de bevestiging van de H.P. (Handley Page). Wanneer daarmee gereed duidelijk schetsen maken en deze opzenden naar Amsterdam ter uitwerking en calceering. ... Uitgezien naar toestellen, waarvan het wenschelijk is, dat zy voor studie doeleinden worden aangekocht."

Bij het Documentatiecentrum van Aviodrome zijn een aantal schetsen aangetroffen die Pinke op Soesterberg heeft gemaakt van in totaal 23 verschillende vliegtuigen. Deze bevinden zich, helaas niet volledig, in een map waar aan de binnenzijde een inhoudsopgave is geplakt. De bovengenoemde Handley Page staat daarin vermeld als eerste van een serie schetsen.

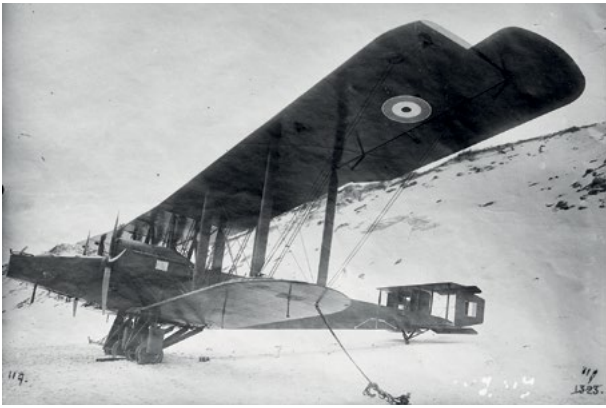
De 15 verslagen van Grasé zijn geschreven in de periode van januari tot april 1919. Daarin worden de diverse



Mevrouw Smit-Pinke met het fotoalbum van haar grootvader



Overzicht van door Pinke gemaakte schetsen van vliegtuigen op Soesterberg in 2018 en 2019



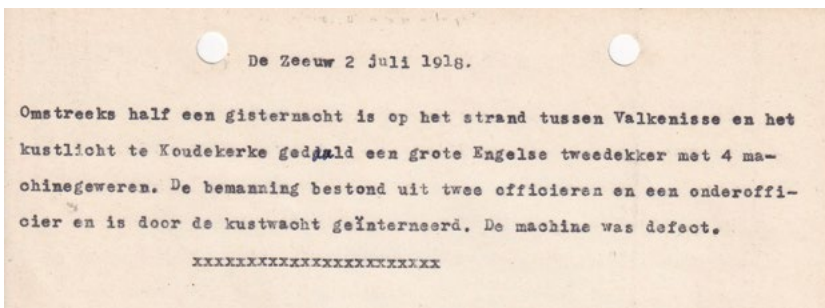
Geïnterneerde Engelse Handley Page O/400 reg. C9648 van RAF No. 214 Sq. Landde in de nacht 30 juni/1 juli 1918 op het strand van Koudekerke bij Valkenisse (Walcheren). Bemanning: lt. J.D. Vance, sub. lt. S.B. Potter, sgt. R. Kimberly. Ned. reg. HP703

(bron: beeldbank Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

typen van geïnterneerde vliegtuigen genoemd, die Pinke moest opmeten. Uit het verslag van Grasé's bezoek op 11 februari 1919 valt op te maken dat Pinke er niet is, wegens onverwacht ijsverlof. De verslagen zijn in 2009 gevonden in het Nationaal Archief (Inventaris van het Archief van de Rijksstudiedienst voor de Luchtvaart, toegang 2.16.80) en gekopieerd opgeborgen in het archief van de Erfgoedstichting.

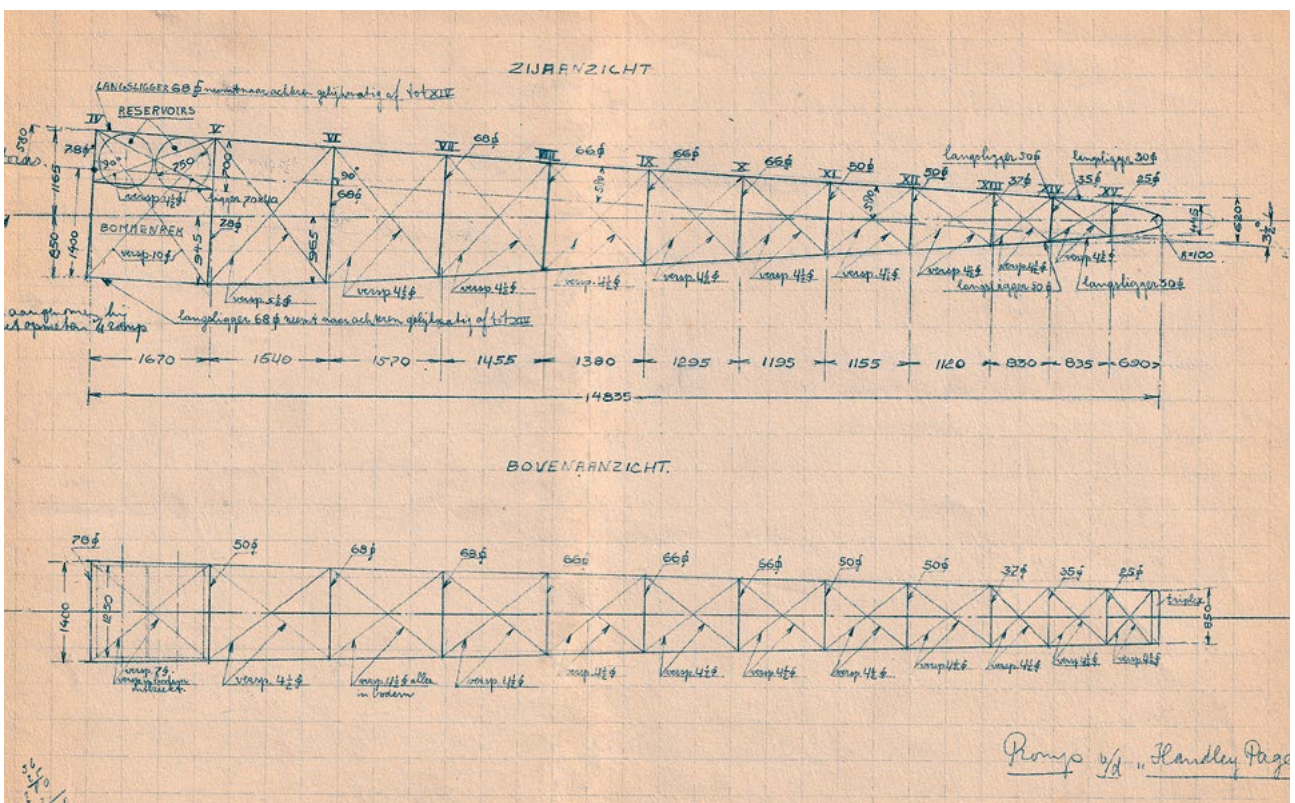
De betreffende Handley Page landde in de nacht van 30 juni/1 juli 1918 op het strand van Koudekerke bij Valkenisse (Walcheren).

Bij de schetsen bevinden zich ook transcripties van krantenberichten uit het blad De Zeeuw (de meeste van de buitenlandse toestellen kwamen neer in Zeeland). In één van de transcripties staat ook het bericht van de neergekomen Handley Page.



De Handley Page O/400, een bommenwerper met 4-5 bemanningsleden, had een lengte van ruim 19m en een spanwijdte van 30m. Pinke had veel tijd nodig dit vliegtuig op te meten; hij maakte van dit vliegtuig een serie schetsen. Een schets van de romp is hierbij afgebeeld. ■

Zij- en bovenaanzicht van de romp van de Handley Page, geschetst door Pinke



¹ Uit een notitie van Jan van der Blik d.d. 13 juni 2001 blijkt dat bij de aanstelling van Pigeaud op 15 april 1918 Wolff met hem plannen maakte voor een verbouwing van de Marinewerf en voor de bouw van een windtunnel. Daarbij veronderstelde Van der Blik dat de tekeningen voor die verbouwing en de bouw van de windtunnel voor een groot deel door Pinke zijn gemaakt.

² Interview op 16 november 2001 met Jan van der Blik en DirkJan Rozema op het NLR

FRAGMENTEN UIT HET INTERVIEW MET MEVR. J.H. (HAN) BUTTSTEDT¹

DEEL 2 (SLOT)

Geboren: 13-8-1919, overleden 12-4-2006

In dienst NLL/NLR: 1-9-1937 tot 1-9-1984

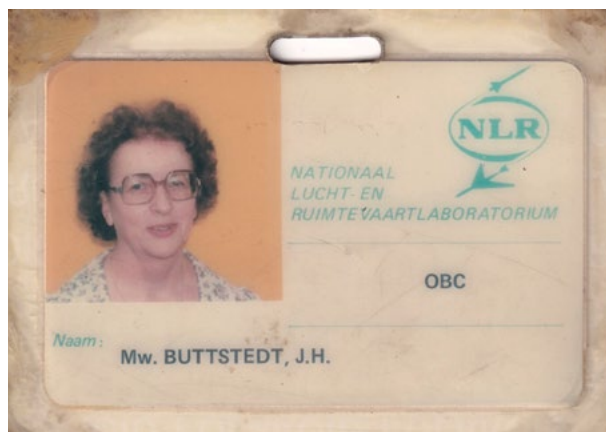
Uit het interview

Er was een goede verstandhouding tussen Correspondentie en de V-afdeling; het was vaak een jolige boel. Nadat de Westvleugel klaar was verhuisde Correspondentie daar heen. Dat was een goede locatie. Naderhand werd verhuisd naar boven, waar ze niet blij mee waren. Administratie wilde hun kamers. Dat was in de jaren '70.

Gedurende de oorlog waren er drie KLM vliegers in dienst, waarvan zij de namen noemt van ing. C.J. van Scherpenzeel en Pronk. Ze dacht zich nog even de naam Bergen te herinneren maar dacht toen dat Scherpenzeel opgepakt was en in Bergen had vastgezeten, later weer vrij gelaten. Er waren ook mensen van Fokker en de RLD bij het NLL in dienst gedurende de Tweede Wereldoorlog. Zij herinnerde zich niet dat er gedurende de oorlog Duits gezinde medewerkers in dienst waren. Voor zover die er al waren geweest, zouden die kort na het begin van de oorlog het NLL hebben verlaten. Op het binnenste deel van het NLL terrein werden volkstuintjes aangelegd.

Han meende dat Käufl (beauftragte voor het NLL) ons wel aardig gezind was. Hij was veel in Frankrijk, waar hij ook Beauftragte was voor de voorloper van ONERA in Parijs. Ze heeft nog wel eens een Duitse brief voor hem moeten tikken, eindigend met Heil Hitler! Dat was niet zo leuk. Veel rapporten moesten in het Duits worden vertaald. Han dacht dat er nog wel eens wat moedwillig veranderd werd in de vertaling, getallen, nummering, enz. Zij deed Duitse handelscorrespondentie en kreeg toen fl. 2,50 opslag. Käufl zat alleen op de bovenste verdieping en had een radio op zijn kamer. Käufl vond zij 'lichtelijk charmant'; hij liet zijn stempeels op zijn tafel liggen. Han had daarmee nog een Ausweis voor haar fiets gemaakt.

Het NLL ondervond geen bombardementsschade. Wel viel er een verdwaalde bom op het Hoofddorpplein. Er was een NLL brandweer, een ordedienst en een EHBO ploeg. Han: niet bang, wel veel in de schuilkelder bij luchtalarm; daar toch wel veel lol gehad. Als iemand bang werd of verstijfd van schrik moest je hem of haar een klap geven. Sommige dagen wel tien keer luchtalarm. Er was een benzinepomp achter op het terrein van het NLL. Soms werd daar stiekem benzine uitgehaald, met behulp van paard en wagen met een vat. De bibliotheekuitgang naar beneden was afgesloten. Diverse machines en apparaten waren ondergebracht bij mensen thuis en in de polders bij boerderijen en in kassen.



Mevrouw Wenting werd directiesecretaresse na de ontslaggolf in 1950, nadat op 31 oktober 1949 de overheid aan het NLL had aangekondigd de uitbreiding/nieuwbouw stop te zetten. Hoewel de overheid kort daarna besloot toch opnieuw steun te verlenen aan de vliegtuigindustrie, duurde het tot 3 maart 1952 voor dat het NLL weer verder mocht gaan.

Op 8 juli 1954 vond de start van de Tour de France plaats voor het laboratorium.

Uit de nalatenschap

Han Buttstedt is gedurende haar gehele loopbaan nauw betrokken geweest bij allerlei activiteiten van de Personeelsvereniging. Ze maakte deel uit van de redactie van het personeelsblad "De Missing Link". In menig toneelspel trad zij op en zij was lid van de biljartclub.

Haar nicht heeft na het overlijden van Han een grote hoeveelheid foto's en andere bescheiden bij de Erfgoedstichting gebracht. Uit die foto's is hieronder een selectie afgedrukt. Het is dankzij de secure Han dat er bij de meest foto's een datum is vermeld. ■

¹ Interview afgenomen in 2001 door Jan van der Blik en DirkJan Rozema



Viering van 12,5 jarig jubileum van Han Buttstedt op 1 maart 1950; v.l.n.r. staande: Tineke Duivis, Wil Atteveld, Lidy van Noord, Mabel Rengers en An Schuit



NLL-meisjes staat op de achterzijde van de foto; achter v.l.n.r. Jeanne Endenburg, An Schuit, Chris Duiser, voor v.l.n.r. Han Buttstedt en Ties Wijker (15 september 1953)

De dames van Correspondentie op het balkon boven de portierswoning in de West-vleugel: v.l.n.r. tegen ballustrade: Han Buttstedt, Annemarie den Breejen, Chris Duiser, Reina Duurentijdt, vooraan v.l.n.r. Amelia van Ginneken en Rie Albrecht (26 juni 1961)



De dames van Correspondentie in de Westvleugel, op 26 april 1966. Achter v.l.n.r. Carla Meijer, Thea van de Broecke, Beatrix Jansen, Reina Duurentijdt; voor v.l.n.r. Annemarie den Breejen, Han Buttstedt, Chris Duiser en Gabriëlle Coevoet

De dames van Correspondentie waren erbij toen de Tour de France op de Sloteweg voor het NLL officieel van start ging, na een informele start in het Olympisch Stadion (8 juli 1954)



Correspondentie anno 1977 in het hoofdgebouw



An Fafié-Schuit, Han Buttstedt en Sjoukje Boeijsa gebogen over hun keuen, aangevuurd door Louis Lucassen (1988)



De route van de Tour de France in 1954; 23 etappes over in totaal 4656 km

INGEZONDEN STUK MET REACTIE

Geachte redactie,

In de Nieuwsbrief van mei 2021 wordt aandacht besteed aan de “De ontwikkeling van de Fokker F-27 (pag. 13 en 14). Verwezen wordt naar het optreden van vermoeiingsscheuren in het buitendeel van de vleugel. Fokker had aanvankelijk gekozen voor de sterkere legering 7075-T6, en niet voor het minder sterke 2024-T3 met de betere vermoeiingseigenschappen. De F-27 werd bij Fairchild onder licentie gebouwd. Die vliegtuigen werden eerder gebouwd dan bij Fokker zelf. Bij de vermoeiingsproef bij Fokker ontstonden vermoeiingsscheurtjes bij de verbinding van de buitenvleugel en het centrale deel. Met röntgenfoto's werd de groei van die scheurtjes vastgelegd. Geconcludeerd kon worden dat met het periodiek maken van röntgenfoto's toch gevlogen kon worden. Fokker vond dat niet acceptabel, en wijzigde de constructie. Maar Fairchild had al een groot aantal F-27's afgeleverd die al in dienst waren. Fairchild vertrouwde op de röntgen-inspecties na iedere 600 vliegreuren. Er is toen een fataal misverstand ontstaan. De foto's werden wel bij Fairchild vliegtuigen gemaakt en dan verzonden aan een instantie die de foto's moest evalueren. Maar die instantie dacht dat zij alleen voor een goed opbergen van de foto's moest zorgen. De foto's

werden niet bekeken. Als gevolg is er een Fairchild F-27 verongelukt. De voice-recorder melde nog dat de piloot zegt: “I think there is something wrong”. Dan stort het vliegtuig neer. Na het ongeluk zijn de röntgenfoto's van het betreffende vliegtuig bekeken. Bij twee voorafgaande inspecties waren de vermoeiingsscheuren zichtbaar. Helaas de foto's waren niet bekeken. Menselijke fouten.

Jaap Schijve

antwoordmail:

Beste Jaap,

Graag wil ik nog even terugkomen op de mail, die je schreef n.a.v. het artikel in Nieuwsbrief 79. Dit is van mijn hand en had de bedoeling om in te gaan op de betrokkenheid van het NLR bij de ontwikkeling van Glare. De aanleiding daarvoor was het boek: “Glare, a history of the development of a new aircraft material” van dr. ir. A. Vlot. In dit boek wordt het NLR ook enkele keren genoemd. Als betrokkene bij de Stichting Behoud Erfgoed NLR (SBEN) heb ik geprobeerd een verbinding te leggen tussen de eerste kennisopbouw m.b.t. vermoeiing van legeringen en lijmverbindingen van hout door de Rijks Studiedienst voor de Luchtvaart en het onderzoek aan Glare bij het latere NLR. Bij Glare zijn onderzoek naar vermoeiing en lijmverbindingen belangrijke gebieden van onderzoek geweest. Een tussenfase hierbij is de ontwikkeling van de Fokker F27. De SBEN heeft in 2015 uitvoerig stil gestaan bij de eerste vlucht van dit type op 24 november 1955. Tijdens een symposium hebben verschillende sprekers, waaronder jij zelf uitvoerig stil gestaan bij verschillende aspecten van die ontwikkeling. Bij het schrijven van het artikel in Nieuwsbrief 79 heb ik jouw bijdrage van destijds geraadpleegd, maar niet alle details meegenomen. Ik kan me voorstellen dat jij als naastbetrokkene juist deze bijzonderheden en hun dramatisch gevolgen mist. Ik stel voor dat we in de komende nieuwsbrief jouw opmerkingen zullen plaatsen, gecombineerd met mijn hierboven genoemde toelichting. ■

Met mijn hartelijke groet,

Kees Bakker

IN MEMORIAM

Op 20 april 2021 overleed ir. R.J. (Rijk) Zwaan, donateur voor het leven sinds 2008

Bericht werd ontvangen van het overlijden in september 2020 van Rutger Beckeringh van Loenen, donateur voor het leven vanaf 2013.

Bericht werd ontvangen van het overlijden eind 2020 van M.C.W. (Marco) Reitsma, jaardonateur sinds 2007 ■

DE NIEUWSBRIEF wordt uitgegeven onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van de Stichting Behoud Erfgoed 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

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 Luchtvaartmuseum Aviodrome.

Culturele ANBI (RSIN: 813320409)

IBAN: NL27 ABNA 0578 8272 04
t.n.v. Stichting Behoud Erfgoed NLR te Amsterdam.

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