



Voor u ligt de achttiende Nieuwsbrief van het Historisch Museum NLR.

Voor slechts € 10,- bent u donateur tot 1 januari 2007. U profiteert dan tevens van de andere voordelen van het donateurschap.

Aanmelden doet u zich door genoemd bedrag (of meer) over te maken op rekeningnummer 57.88.27.204 ten name van Stichting Historisch Museum NLR te Amsterdam.

Deze Nieuwsbrief wordt uitgegeven onder de verantwoordelijkheid van het bestuur van de Stichting Historisch Museum NLR.

De Nieuwsbrief wordt elk kwartaal verspreid aan de donateurs van de stichting.

Donateurs van de Stichting Historisch Museum NLR ontvangen € 2,- korting op de toegangsprijs van het Aviodrome. Die korting wordt alleen verleend op vertoon van uw donateurskaart.

Van de voorzitter

Voor de museumstichting was 1 december 2005 letterlijk en figuurlijk een historische dag. Tot die datum was heel veel van het materiaal, dat door het museum wordt beheerd, in feite eigendom van het NLR. De museumovereenkomst tussen de stichting NLR en de museumstichting regelde dit. Het gaat om enorm veel artikelen, zoals: geëxposeerde en opgeslagen objecten, rapporten, films, videobanden, DVD's, dia's, negatieven, boeken, archieven, foto's, gereedschap, apparatuur. Al deze zaken zijn geregistreerd in inventarislijsten. Natuurlijk is het zo dat het museum zelf al verschillende artikelen in bezit had, die van verschillende kanten in de loop van de tijd zijn geschonken.

De eigendomsoverdracht kwam voor de eerste keer aan de orde tijdens het jaarlijkse overleg in 2004 tussen de directie van het NLR en het bestuur van de museumstichting. De directie kwam zelf met de suggestie om het beheer over te dragen aan het museum. Dit heeft als voordeel dat de artikelen in elk denkbaar toekomstscenario van het NLR niet meer beschouwd worden als inventaris van het NLR.

Diegenen onder u, die bij de donateursmiddag op 1 oktober waren, zullen zich afvragen hoe het kan dat de voorzitter in zijn openingspraatje meldde dat de eigendomsoverdracht op die dag had plaatsgevonden. Dat was inderdaad door het NLR aangekondigd, maar het heeft nog tot eind november geduurd voordat we de brief hebben ontvangen, waarmee de overdracht een feit werd.

De museumovereenkomst zal overeenkomstig de nieuwe situatie worden aangepast. Dit geldt ook voor de verzekering van de betreffende vervangbare zaken.

K. Bakker

Terugblik op eerste vlucht F-27 in 1955

Op 24 november 1955 maakte de F-27 zijn eerste vlucht. Het NLR-museum maakte de NLR-medewerkers hierop attent per interne mededeling op 24 november, ongeveer op het tijdstip dat die vlucht destijds plaatsvond (14.29 uur).

Niet lang na die eerste vlucht vond een andere (officiële) vlucht plaats met die F-27, met daarin een aantal prominente personen uit de Nederlandse luchtvaart. Uit de op 1 oktober jl. overhandigde koffer met spullen van Prof. dr. ir. H.J. van der Maas aan het museumbestuur (zie elders in dit nummer) kwam een boekje te voorschijn, waarin onderstaande foto's zijn opgenomen. Daaruit blijkt dat professor Van der Maas één van de inzittenden was.



Aangeboden: een laboratoriumvliegtuig

De vondst van het Siebel-dossier in het NLR-archief maakte het mogelijk naar aanleiding van de daarin gevonden documenten dit artikel (in delen) samen te stellen.

Het is begin 1946. Tijdens een vergadering van de Interdepartementale Luchtvaartcommissie doet de daar aanwezige Prins Bernhard een suggestie aan de Directeur-Generaal Luchtvaartdienst, de heer Van Ede van der Pals. Die suggestie betreft de aanbidding van een vliegtuig van Prins Bernhard aan het Nationaal Luchtvaartlaboratorium. Het NLL had tot 1940 de beschikking over een Fokker F VII als laboratoriumvliegtuig, maar dat was sterk verouderd.

Het aanbod van Prins Bernhard (een uit Duitsland verkregen Siebel Si-204D1) wordt schriftelijk bevestigd door de Luchtvaartdienst, waarna de heer Koning, directeur NLL, direct reageert naar Prins Bernhard met een dankbrief. Hij nodigt daarin Prins Bernhard uit voor een bezoek aan het laboratorium. Direct daarna spreken de heren Marx en Van Oosterom met functionarissen van het Bureau Aanleg en Onderhoud van vliegvelden, over de stalling van de Siebel op Soesterberg en over het verkrijgen van kantoor- en magazijnruimte aldaar. De mooiste en ook duurste oplossing zou zijn het bouwen van een nieuwe hangar (ca. f 200.000,=).

Een goedkopere oplossing zou kunnen zijn een speciaal alleen voor de Siebel geconstrueerde hangar, met een breedte gelijk aan de spanwijdte van het vliegtuig. De derde goedkoopste oplossing zou kunnen zijn een kleinere hangar waarin het vliegtuig alleen dwars kan worden geplaatst. Een idee was om het vliegtuig te verplaatsen op karretjes die over smalspoor rijden.

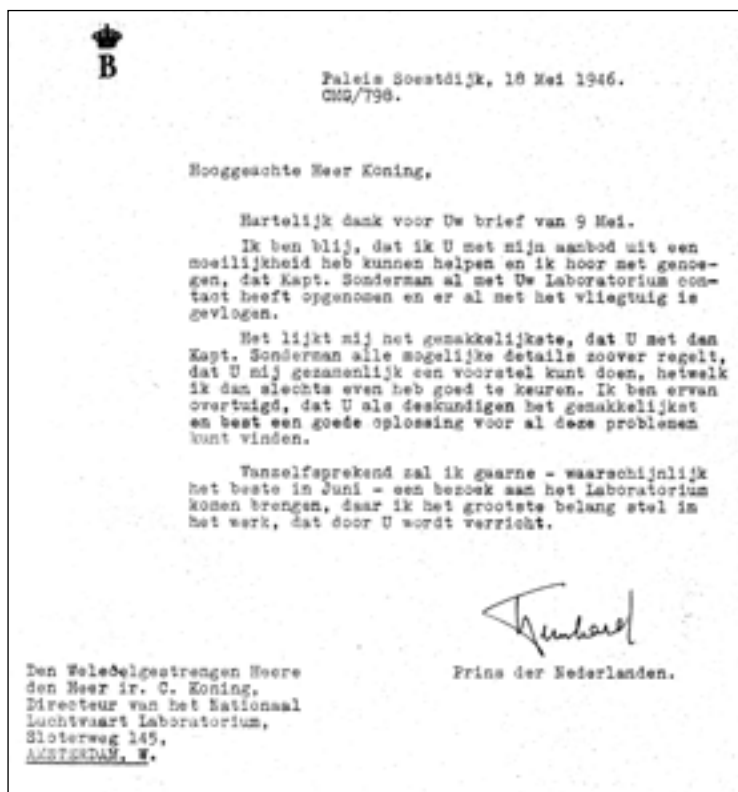
De NLL-directie verzoekt kort daarop aan de Minister van Oorlog om toestemming te verlenen de Siebel te mogen gebruiken vanaf Soesterberg, omdat Schiphol te druk werd om regelmatig met een laboratoriumvliegtuig proefnemingen en waarnemingen te doen. In de brief wordt duidelijk gesteld dat het thans is uitgesloten dat wij gebruik van dat vliegveld (= Schiphol) kunnen maken.

Ondertussen neemt het NLL contact op met het Engelse Ministry of Aircraft Production om docu-

mentatie over het vliegtuig op te vragen, die na WOII verondersteld werd zich daar te bevinden. Ook de Nederlandse Militaire Missie in Amsterdam ontvangt een dergelijk verzoek.

Deze missie is in staat een gedeelte van de gevraagde documenten op korte termijn te leveren.

Op 18 mei 1946 schrijft Prins Bernhard de volgende brief aan de heer Koning van het NLL



Op 26 mei vond bij het NLL een bespreking plaats over de overdracht van de Siebel, waarbij namens Prins Bernhard aanwezig was de Kapitein Sonderman. (Gerben Sonderman is de latere invlieger van Fokker.) Daarbij zijn een aantal afspraken gemaakt die per brief werden bevestigd.

In die antwoordbrief van NLL-directeur Koning aan de Prins is aangegeven dat de Siebel met ingang van 1 juni 1946 voor onbepaalde tijd (tenminste 2 jaar) ter beschikking wordt gesteld van het NLL als laboratoriumvliegtuig, waarbij Prins Bernhard eigenaar blijft. Stationering vindt plaats te Soesterberg. Mocht Prins Bernhard toch een keer met de Siebel willen vliegen dan kan dat worden geregeld.

Het vliegtuig zal grondig moeten worden geïnspecteerd en gereviseerd. Daarna moet er een Bewijs van Luchtwaardigheid worden verkregen, en zal het een civiele registratie krijgen (PH-NLL). Voor de kosten daarvan draait het NLL op.

De Prins wordt in de brief verzocht stappen te willen ondernemen om voor de Siebel op Soesterberg hangarruimte te verkrijgen.

De Prins meldt in zijn antwoord aan het NLL met alle punten in te stemmen, en over het hangar-probleem direct met de Minister van Oorlog te zullen spreken.

Uit contacten met kringen rond de Prins blijkt dat er een behoorlijke hoeveelheid reserveonderdelen van de Siebel aanwezig is.

Ondertussen blijkt dat de Siebel op een rekening zou staan van de





Voor de Siebel, Prins Bernhard (tweede van links) en Ilbert de Boer (tweede van rechts)

naoorlogse herstelbetalingen aan het Engelse Air Ministry. De NLL-directie wil echter graag beschikken over de Siebel, en stelt zich garant voor een eventuele compensatiebetaling. Deze kwestie wordt door het NLL in twee achtereenvolgende brieven aan de Prins voorgelegd.

De Rijksluchtvaartdienst kwam te weten dat het NLL een Siebel vliegtuig van de Prins had ontvangen en stelde per brief dat het toezicht op de luchtwaardigheid wordt uitgeoefend door de RLD. De registratie van vliegtuig moest volgens de RLD zijn: PH-SAA. Op 11 juni is er telefonisch contact tussen de heer Wynia (NLL) en de heer Falkenhagen (RLD) dat de eerste proefvlucht voor het verkrijgen van het Bewijs van Luchtwaardigheid (BVL) voor de Siebel pas zal plaatsvinden na aanbrengen van diverse modificaties. In elk geval zijn dat het aanbrengen van een staak voor invals- en sliphoekmetingen, en het aanbrengen van een gat in de romp voor een statische buis.

De aanvraag voor het BVL wordt op 14 juni verzonden tesamen met een ingevuld formulier waarop de belangrijkste kenmerken van de Siebel zijn vermeld. In die aanvraag wordt dringend gevraagd de registratie PH-NLL te mogen voeren, dezelfde als die van de oude F VIIa die inmiddels is afgeschreven.

Op 19 juni ontvangt het NLL het keuringsrapport van de Siebel, opgesteld door de RLD. De conclusies daarin zijn: een erkende fabriek moet reparaties uitvoeren aan de benzinetanks en de motoren, waarna een tweede bezoek van de RLD nodig is en de motoren moeten proefdraaien. Verder moet het vliegtuig gewogen worden, en dient een zwaartepuntsbepaling plaats te vinden. Tenslotte is een ladingsschema nodig in verband met de inbouw van instrumenten van het NLL. Gelijktijdig ontvangt het NLL een brief van de RLD waarin vermeld is dat niet kan worden voldaan aan het verzoek voor de door het NLL gewenste registratie, gelet op de internationaal hiervoor vastgestelde regels. Na een gesprek tussen NLL-directeur Beelaerts van Blokland met het hoofd van de RLD wordt de gevraagde registratie PH-NLL alsnog toegestaan.

Inmiddels had de Nederlandse Militaire Missie de gebruiks- en onderhoudshandboeken van de Siebel gevonden, waarna deze aan het NLL werden gezonden.

Toch ontbraken nog verscheidene noodzakelijke tekeningen en documenten, reden waarom het NLL een brief zond naar Tsjecho Slowakije, waar de Siebel is gebouwd bij de Böhmisches-Mährische Maschinenfabrik A.G., Tschakowitz / Praha. Daarop werd positief geantwoord.

wordt vervolgd

Tekst ontleend aan maandblad Luchtvaart nr. 11 november 1989 over de door Prins Bernhard geschonken Siebel aan het NLL, door Theo Wesselink:

De eerste Siebel van Prins Bernhard werd hem door de Engelsen geschonken. Dit was een door Siebel gebouwde Si 204A-1 met dichte rompneus (c/n110). Op 28 juni 1946 werd het toestel in Nederland geregistreerd als PH-NAV op naam van Prins Bernhard.

De tweede Siebel van de Prins was een door Böhmisches-Mährische Maschinenfabrik gebouwde Si 204D-1 (c/n322167), voorzien van een glazen neus. De herkomst van het toestel is niet duidelijk; zo is er geen voorgaande Luftwaffe- of RAF-registratie bekend. Wellicht is het toestel door de Duitsers in ons land achtergelaten.

Omdat de Prins ruim in zijn toestellen zat, stelde hij de (tweede) Siebel beschikbaar aan het NLL, dat niet meer over een laboratoriumvliegtuig beschikte om allerlei vliegproeven uit te kunnen voeren. De vooroorlogse Fokker F.VIIa PH-NLL was in 1940 via de Fokkerfabriek terecht gekomen bij de Technische Hogeschool in Delft en werd daar gebruikt als studieobject. Niet alleen was het toestel sterk verouderd, het zou bovendien een aanzienlijke investering vergen de Fokker weer vliegwaardig te maken. De door de Prins ter beschikking gestelde Siebel was voor het NLL dan ook een uitstekende en goedkope uitkomst. Op 21 juni 1947 werd het toestel met de toepasselijke registratie PH-NLL ingeschreven op naam van Prins Bernhard. Het toestel was oorspronkelijk lichtgeel geschilderd met bruine registratieletters, maar later werd het gedeeltelijk donkerblauw gespoten. Hoewel er plannen waren de Siebel tegen het eind van de jaren veertig te vervangen door "een speciaal daartoe door Fokker ontworpen laboratoriumvliegtuig" is dat er nooit van gekomen en zou de PH-NLL ten behoeve van het NLL bijna 20 jaar uitstekende diensten verrichten.

In de eerste helft van de jaren vijftig werd de prinselijke luchtvloot aanzienlijk gesaneerd en op de Dakota PH-PBA na werden alle toestellen verkocht, ook de Siebel PH-NLL. De eerste gegadigde was uiteraard het NLL, die het toestel voor f.10.000,- van de Prins overnam en op 23 november 1955 werd de PH-NLL overgeschreven op naam van het NLL. Eind jaren vijftig begin jaren zestig werd het toestel bovendien voorzien van "dayglow" verf aan de vleugeltips om in de lucht extra op te vallen. Begin 1963 besloot de directie van het NLR dat de PH-NLL wegens een toenemend tekort aan onderdelen vervangen diende te worden. Daartoe werd een Beechcraft Queen Air besteld, die op 17 oktober 1963 werd geregistreerd als PH-NLR. De PH-NLL werd op 26 mei 1964 uit het register geschrapt en verkocht aan slopersbedrijf Van Staverden aan de Nieuwe Meerdijk in Badhoevedorp. De PH-NLL had op dat moment slechts 855 vliegingen gemaakt.

Verlag van de tiende donateursbijeenkomst op 1 oktober 2005 in Amsterdam

Op 1 oktober j.l. vond in Amsterdam de tiende donateursbijeenkomst van onze stichting plaats. Deze keer niet in de bekende zaaltjes onder de huidige museumruimte, doch in een grote vergaderzaal in het nieuwe NLR-gebouw. Het bestuur had voor deze zaal gekozen, omdat om nieuwe donateurs te werven, naast de vaste donateurs alle VUTters en gepensioneerden waren uitgenodigd. Bovendien stond er een excursie naar de Tower Research Simulator, waarover later meer, op het programma.



Ed Obert tijdens zijn voordracht

Tussen half twee en twee uur druppelden de geïnteresseerden binnen en om even over twee opende de voorzitter Kees Bakker de bijeenkomst en heette de aanwezigen hartelijk welkom. Hij merkte in zijn welkomstwoord op dat bijna de gehele historie van RSL/NLL/NLR aanwezig was in de vorm van een drietal personen:

- de heer Wolff, de zoon van de enige directeur van de RSL en de eerste directeur van het NLL;
- de heer Van der Maas, de zoon van één van de voorzitters van het NLL en het NLR;
- professor Gerlach, de opvolger van Prof. Van der Maas als voorzitters van het NLR.



V.l.n.r.: de heer Gerlach, de heer Wolff, de heer Van der Maas, mevr. Van der Maas, de heer Obert

Vervolgens memoreerde Kees dat in de tijd na de vorige donateursbijeenkomst een aantal donateurs en een vrijwilliger zijn overleden. Het betreft hier de heren Blijleven, Mannée, Mensink en Fafié. Hij verzocht daarom de aanwezigen enige ogenblikken stilte in acht te willen nemen om deze oud-collega's te herdenken. Met het overlijden van Henk Mensink is naast een aardige collega-vrijwilliger ook een stuwende kracht achter de inrichting van de

nieuwe museumruimte verloren gegaan. Gelukkig had Henk al een belangrijke eerste aanzet hiertoe gegeven. Het resultaat gebaseerd op deze eerste aanzet, een plattegrond van de nieuwe museumruimte, hing op een paar plaatsen in de zaal aan de muur.

Op verzoek van de heer Van der Maas gaf de voorzitter hem het woord. De heer Van der Maas bood hierop onze stichting een aantal zaken aan die aan zijn vader hebben toebehoord. Kees Bakker zegt dat het bestuur hiermee erg blij is en hij dankt de heer Van der Maas voor de aangeboden artikelen. Na afloop van de bijeenkomst heeft de heer Van der Maas aan de bestuursleden nog een korte toelichting op de verschillende voorwerpen gegeven.

Na dit intermezzo gaf de voorzitter het woord aan ir Ed Obert voor zijn voordracht, getiteld: “80 jaar contacten en samenwerking tussen de Fokker-fabriek en het NLR en diens voorgangers”. In een boeiend verhaal gaf Obert een overzicht van een groot aantal werkzaamheden die het NLR en zijn voorgangers voor de firma Fokker hadden uitgevoerd. Naast zijn eigen vakgebied, de aërodynamica, kwamen ook aan de orde sterkte- en vermoeiingsonderzoek, aëro-akoestisch onderzoek, onderzoek aan voortstuwingsinstallaties en vliegproeven. Het spreekt vanzelf dat in het tijdsbestek van een lezing onmogelijk alle zaken aan bod kunnen komen. Ook de zaken die wel behandeld werden, konden slechts oppervlakkig behandeld worden. Daarom kregen de aanwezigen, naast de vertoonde overzichten, nog een tweede hand-out mee, waarin veel meer achtergrond informatie werd gegeven. Degenen die ook in de details geïnteresseerd waren, konden zodoende thuis nog wat huiswerk maken! Van verschillende (ook niet-technische) kanten is ons gebleken dat door de voordracht een goede indruk werd verkregen van de samenwerking in de loop van de jaren tussen de Fokker-fabriek en RSL/NLL/NLR. Nadat de voorzitter de spreker bedankt had voor zijn inspanningen om een zo'n groot gebied op zo'n duidelijke manier over het voetlicht te brengen, was het tijd voor een korte onderbreking. voor.



De heer Van der Maas overhandigt een fotoboek van zijn vader aan Kees Bakker

Het volgende onderdeel van het programma was een bezoek aan de Tower Research Simulator. Hiertoe werden de aanwezigen in twee groepen verdeeld, de ene groep mocht zich eerst laven aan de koffie, thee of frisdrank, de andere groep werd meegenomen naar de ruimte van de simulator. Daarna werden beide groepen verwisseld. De Tower Research Simulator is een simulator van

de verkeerstoren van een vliegveld. Alle handelingen en taken van verkeersleiders kunnen hier gesimuleerd worden. De uitleg bij het bezoek aan de simulator werd verzorgd door Ronald van Gimst, die hiervoor een deel van zijn vrije weekend had opgeofferd. Tijdens ons bezoek werd rondom ons op een vertikaal scherm, dat een groot gedeelte van een cirkel omvatte, de luchthaven Schiphol nagebootst, maar met andere programmatuur kunnen ook andere luchthavens worden gesimuleerd. De Tower Research Simulator is een simulator om onderzoek te doen en is zeker niet bestemd voor het opleiden van verkeersleiders. Schiphol heeft hiervoor zelf simulatoren. Bij deze simulator werd de luchthaven Schiphol zichtbaar gemaakt, met al zijn verkeer, in de lucht zowel als op de grond. Tijdens een verbluffende demonstratie die nauwelijks van de realiteit was te onderscheiden, werd tekst en uitleg gegeven en werden vragen beantwoord. Tijdens de demonstratie werd overgeschakeld van uitzicht vanuit de verkeerstoren naar uitzicht vanaf een landend vliegtuig. Uw verslaggever, die voor vliegtuig- en scheepsbewegingen enigszins overgevoelig is, voelde zijn maag bewegen. Een aardig indicatie voor het realiteitsgehalte van van de simulatie. Pas toen sneeuwvlokken begonnen te vallen en uit de luidsprekers

een kerstliedje klonk, was het duidelijk dat de aanwezigen niet op Schiphol, doch nog steeds op het NLR-terrein waren.

Ook dit keer dus weer een geslaagde bijeenkomst, afgesloten door de voorzitter met een woord van dank aan Johan Schoenman voor het maken van foto's en aan Ellen Rozema voor haar hulp in de pauze.



Ronald van Gimst geeft uitleg bij de Tower Research Simulator

In memoriam

Op 27 augustus 2005 overleed de heer H.A. (Henk) Mensink, donateur voor het leven van onze stichting

Op 30 september 2005 overleed de heer H.A. (Dick) Fafé, donateur voor het leven van onze stichting

Op 15 november 2005 overleed de heer C. (Cor) Blaauboer, donateur voor het leven van onze stichting

In memoriam Henk Mensink

In de laatste nieuwsbrief (nr. 17 van augustus 2005) schreven wij nog dat het een tegenslag was dat Henk Mensink, onze voortrekker op het gebied van de nieuwe museuminrichting, door ziekte was geveld. Henk is vrij snel daarna, op 26 augustus overleden. Hij heeft voor de museumstichting een grote betekenis gehad.

Henk was een man van het eerste uur bij het opzetten en het inrichten van het museum. Na zijn veelzijdige carrière bij het NLR zag hij het belang in om heel zuinig te zijn op datgene wat op het gebied van de lucht- en ruimtevaart door zijn generatie, maar ook door velen daarvoor, tot stand was gebracht. Hij vond dat dit bewaard moest worden en toegankelijk gemaakt. Henk was een inspirerende vrijwilliger. Op rustige wijze ging hij zijn gang, altijd openstaand voor overleg. Hij heeft zich bezig gehouden met allerlei dingen, die het museum betroffen. Als rode draad loopt daar doorheen zijn grote creativiteit. Die maakte het hem mogelijk om met die meest uiteenlopende dingen bezig te kunnen zijn.

Hij heeft het logo van het museum ontworpen. Bij de opbouw van de huidige museumruimte was Henk onder andere betrokken bij de inrichting van de verschillende vitrines. In mei 2002 heeft hij een boeien

de lezing aan een gehoor van donateurs van het museum gegeven over zijn vroegere interessante werk bij het NLR op het gebied van onderzoek naar de oorzaak van vliegtuigongevallen.

De laatste jaren tot hij ziek werd was hij intensief betrokken bij de voorbereiding van de overgang van het museum naar een grotere ruimte. Met zijn creativiteit en zijn gave om dingen met grote precisie te kunnen maken ging hij aan de slag om een maquette te bouwen van de nieuwe museumruimte en om te laten zien hoe de inrichting er uit zou kunnen zien. Hij heeft in mei van dit jaar nog een soort bestek geschreven.

Een boekje met daarin op de hem bekende wijze heel gedetailleerd opgesomd de te gebruiken materialen en wat er verder allemaal nodig was voor de museumuitbreiding. De half afgemaakte maquette en het bestek vormen de blauwdruk van het nieuwe museum.

Wij zijn Henk heel veel dank verschuldigd.

Kees Bakker



HENK A. MENSINK

NLR-“vestiging” Texel gesloopt

In oktober 2005 werd het laatste gebouw van de NLR-“vestiging” Texel gesloopt. In de jaren '60 zijn daar houten gebouwen geplaatst in verband met de lanceerproeven die het NLR sinds de jaren '50 uitvoerde (zie o.a. het boek “75 Years of Aerospace Research in The Netherlands”, door J.A. van der Blik, en de onderstaande tekst uit het NLL-jaarverslag over 1962).

Bijgaande kleurenfoto's, gemaakt door de heer Van der Meerlant, tonen het gebouw in de oorspronkelijke staat en het slopen daarvan. Het betekende het einde van 43 jaar historie van het laboratorium op Texel. De zwart-wit foto toont de situatie in volledig bedrijf ergens in de jaren '60.



Uit NLL-jaarverslag van 1962:

Bovendien werden op het lanceerterrein op Texel enige **vaste loodsen** voor het opslaan van modellen en startraketten, voor kleine werkzaamheden aan modellen en voor onderkomen van personeel opgericht. Door deze maatregelen wordt een aanzienlijke verbetering van de omstandigheden waaronder de proeven moeten worden uitgevoerd, bereikt en m.n. de voortgang van werkzaamheden bij minder gunstige weersomstandigheden sterk bevorderd. Een vaste stroomvoorziening op het provinciale elektriciteitsnet, in plaats van de mobiele motorgeneratoren, zal mede de bedrijfszekerheid van de grondapparatuur ten goede komen.

Uw donatie over 2006

Ook nu hopen wij dat u niet vergeet uw donatie over 2006 tijdig over te maken.

Voor jaardonateurs is de minimum donatie Euro 10,-, voor donateurs voor het leven Euro 100,-

Het bankrekeningnummer is 57.88.27.204 ten name van de Stichting Historisch Museum NLR, te Amsterdam. Alvast dank voor de genomen moeite.

Aankondiging donateursbijeenkomst, op zaterdagmiddag 1 april 2006 in de Noordoostpolder

Op het programma staat onder andere een informatieve voordracht door de heer L.R. Lucassen, over “Trucs van een luchtvaart-technisch theoreticus”.

Met nadruk wordt er op gewezen dat er bij deze voordracht geen formule aan te pas komt. Belicht worden o.a. de persoonlijke ervaringen van de spreker met de kwaliteiten van een aantal vroegere wetenschappers bij RSL/NLL: de heren Koning, Van Oosterom, Koiter, Timman, Meijer Drees en Van der Neut. Het belooft een interessante en informatieve voordracht te worden. Het definitieve programma van 1 april 2006 met de uitnodigingskaart verschijnt in Nieuwsbrief 19.

De bestuursleden en de vrijwilligers van de Stichting Historisch Museum NLR wensen al onze donateurs gezellige feestdagen en een gezond en gelukkig 2006

Stichting Historisch Museum NLR
Postbus 90502
1006 BM Amsterdam

Tel. 020-511 31 13
e-mail: museum@nlr.nl
<http://www.nlrmuseum.nl>