

TNO

kontakt



SEPTEMBER 1964 - JAARGANG 8 - NUMMER 9

LOODSEN



Een dienst die dag en nacht paraat is voor het zeegat van Hoek van Holland is de loodsdienst, onontbeerlijk voor een wereldhaven als Rotterdam, omdat de veiligheid en de continuïteit van de scheepvaart voor een groot deel afhangen van het goed functioneren van deze dienst. Onontbeerlijk. Het is immers de loods die de eigenaardigheden, de moeilijkheden en de gevaren van het vaarwater volledig kent en met die kennis het schip, dat aan zijn hoede wordt toevertrouwd, een veilige vaart garandeert van zee tot voor de kade en, bij vertrek, van de kade tot in zee.

Adviseur en gids voor de gezagvoerder is hij, maar ook ambassadeur van zijn land, omdat hij het eerste contact legt tussen het vreemde schip dat, dikwijls na wekenlange reis, eindelijk de haven van bestemming nadert. En als dit contact prettige en aangenaam is en in zijn nautische merites goed wordt uitgevoerd, dan is het pad geëffend voor een goede samenwerking, waarmee het schip, de verlader, de mens en de haven zijn gebaat.

Vierentwintig uren van de dag, het hele jaar door, ook op zon- en feestdagen, bij weer en wind, bij nacht en ontij, staat de loodsdienst voor het zeegat klaar voor verlening van bijstand en advies. Een omvangrijke organisatie, die beschikt over een vloot van moderne loodsbotten, waarvan er regelmatig twee op post kruisen voor de monding van de Waterweg. Die vloot is bemand met mannen, die hun mooi maar zwaar en verantwoordelijk beroep grondig beheersen. Het is een rijksdienst, officieel ingedeeld bij het Ministerie van Marine maar als een burgerafdeling. De loods is geen militair, ook al is zijn hoogste chef een vlagofficier van de Koninklijke Marine.

Het Loodswezen is niet altijd een overheidsdienst geweest. Het is dit eerst sedert het midden van de vorige eeuw. In oude tijden waren het particulieren, gewezen zeelieden of visserslui, die het vaarwater van het gebied waar zij leefden op hun duimpje kenden en met een zeilkotter uitvoeren om de binnekomende schepen hun loodsdiensten aan te bieden.

Het Loodswezen gaat in de geschiedenis terug tot de 13e en 14e eeuw, toen met het opkomen van de Hansesteden de Europese handel en daarmee het verkeer over zee snel toenam. Vooral de Nederlandse kust met zijn ver-

vormen team van specialisten in veilig zeemanschap

raderlijke bankencomplexen en moeilijke stromingen bood aan de vissersbevolking van de plaatsen in de nabijheid van de grote zeearmen gelegenheid het loodswerk als beroep uit te oefenen. Maar nooit was in die tijd de schipper van een zeilende koopvaarder er zeker van voor het zeegat, dat hij wilde binnenlopen, op tijd een goede loods te vinden die zijn schip veilig door alle gevaren heen naar de haven van bestemming kon brengen. Waren de omstandigheden gunstig voor de visserij, dan had de loods geen belangstelling voor de koopvaarder die zijn hulp nodig had. Ook aan de vakkennis van de toenmalige loodsen ontbrak dikwijls nog wel het een en ander en een legende is het dat loodsen in die donkere middeleeuwen er soms niet tegen op zagen een koopvaarder met rijke lading hoog op een zandbank te laten lopen. Kornuiten waren dan wel in de buurt om zich meester te maken van het schip en lading. Met de leden van de bemanning maakte men korte metten, ook al omdat zij natuurlijk voor de zeerover-loods lastige en gevaarlijke getuigen waren. Aan de andere kant was de toenmalige loods er geenszins zeker van dat hij op een menselijke manier door de schipper, wiens schip hij loodste, zou worden behandeld. Om het uitbetalen van het loon te ontlopen, werd de goede gids wel eens meegenomen naar een vreemde haven en daar zonder plichtplegingen, berooid en wel aan land gezet of eenvoudigweg een goed eind uit de kust overboord gegooid.

De eerste vorm van een georganiseerd loodswezen treft men in Engeland aan; reeds in de dagen van koning Alfred (871-899) is er sprake van min of meer geregelde loodsdiensten. In het jaar 1514 stichtte Hendrik VIII 'The Guild, fraternity, or brotherhood of the most glorious and Undivided Trinity', een organisatie die een loodsdienst instelde en de betoning en bebakering van het vaarwater onder haar hoede nam. De organisatie zag er ook op toe dat slechts ervaren zeelieden met een gedegen kennis van het vaarwater loodsdienst verrichtten en dat zij een behoorlijke betaling voor hun diensten ontvingen. Onder koningin Mary werd in 1547 deze eerste loodsdienst omgezet in The Corporation of Trinity House.

In Nederland was eerst in het midden van de 16e eeuw sprake van een enigermate georganiseerd loodswezen. De pijlers waarop deze organisatie steunde kwamen

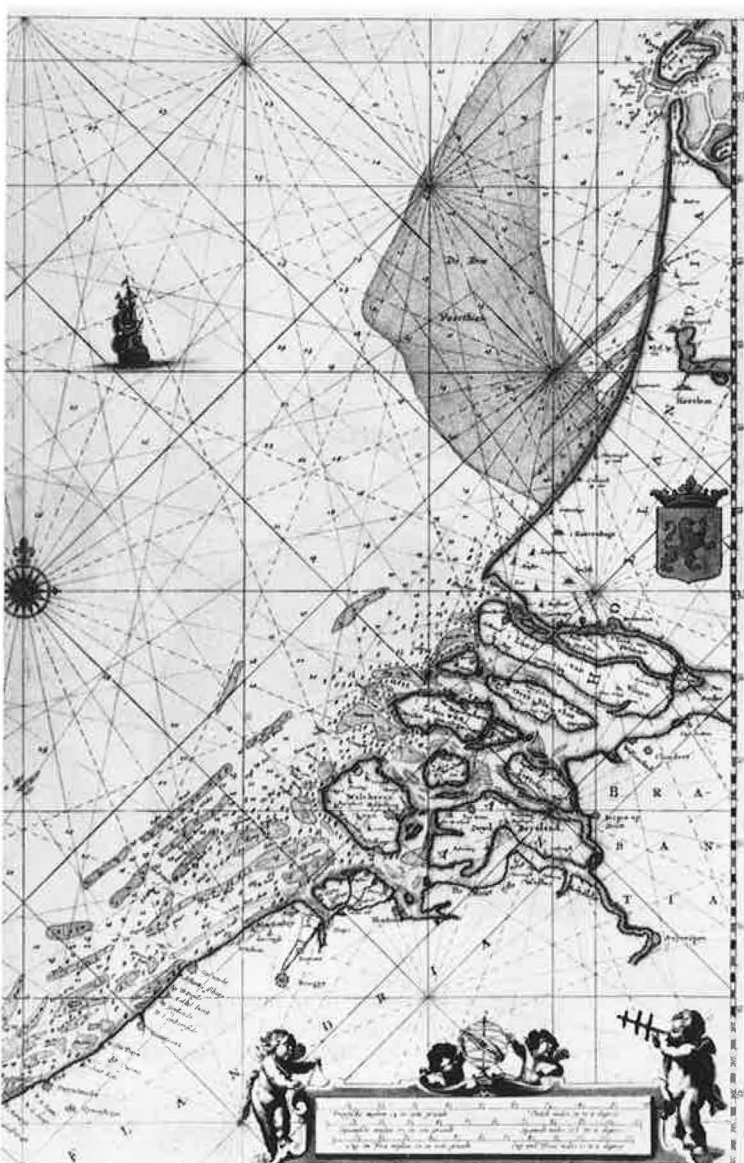


De loods van deze gravure is de fameuze Verre-naar Frans Naerebout, die in 1779 samen met zijn broer en vijf andere stoere kerels negentig schipbreukelingen redde.

voort uit het zeerecht van Visby, dat als wieg van het moderne zeerecht mag worden beschouwd. Dit gevoegd bij een decreet van koning Philips II, dat bepaalde dat slechts bevoegde personen zich mochten bezighouden met het beloodsen van schepen, en men mocht spreken van een georganiseerde loodsdienst. De controle op de uitvoering van de bepalingen berustte bij de Staten van Holland, Zeeland en Friesland, die dit toezicht weer endosseerden aan zgn. Commissarissen der Pilotagie.

Van de loods werd geëist dat hij minstens 25 jaar oud en een flink man was en vier jaar ervaring bezat van het vaarwater waarin hij zou loodsen. Als teken van zijn waardigheid droeg hij op de linker borst een plak van lood, later van koper, met b.v. de inscriptie 'Loods op de Maas en in het Goereesche Gat'.

Toch liep deze loodsdienst niet direct op rolletjes. Eerst in 1795 stichtte de Marine wat orde in het loodsmanswerk, maar het moest 1859 worden voor de Staat het



Duidelijk zijn op deze Paskaart van de Noordzee van Texel tot de Hoofden (Nauw van Calais), die voorkomt in de Zee Atlas van Pieter Goos (Amsterdam 1668) de gevaarlijke bankencomplexen voor de Hollandse en Zeeuwse kusten te herkennen.

alleenrecht aan zich trok om loodsen aan te stellen, hen te examineren en te beëdigen. En eerst in 1895 werden de loodsgelden wettelijk geregeld. De vaarwateren die voor loodsdienst in aanmerking kwamen, werden in zes districten verdeeld, elk met een kapitein-ter-zee als directeur aan het hoofd. Later trok het Rijksloodswezen ook nog de betonning en bebakering van de vaarwateren, de kustwachtposten en kustverlichting, de radarposten en de visuele stormwaarschuwingsdienst tot zich.

Hoewel slechts adviseur en gids, draagt de loods toch een zeer grote verantwoordelijkheid. Want een wijs gezagvoerder, die de loods vertrouwt, zal het navigeren in vaarwater, waarvan hij de nukken en grillen niet kent, volledig aan de loods overlaten.

Er worden hoge eisen gesteld aan de loods. Hij moet in het bezit zijn van zijn tweede rang stuurman Grote Vaart. Hij doorloopt geruime tijd de leerschool van aspirant voor hij, na een examen, zelfstandig mag loodsen. De opleiding was vroeger harder. De loodskwekeling moest jarenlang de jol roeien waarmee de loodsen van de loodsboot naar het te beloodsen schip werden gebracht. Bij ruw weer vooral een gevaarlijk werk dat veel zeemanschap vereiste. Na de oorlog is de geroeide jol vervangen door een motorjol, die bij het overzetten uiteraard meer zekerheid biedt. Want het kan spoken voor de Waterweg. Vooral bij noordwester storm ziet de gezagvoerder van de loodsboot zich dikwijls gedwongen de dienst stop te zetten. Wat het criterium voor zulk een besluit is? 'Zolang ik zelf nog in de jol durf, verlang ik dat ook van de loodsen', zegt hij. 'Maar als de zee zo ruw is dat overzetten direct levensgevaar voor loods en bemanning van de boot betekent, gaat de vlag uit de mast ten teken dat er niet meer geloodst wordt'.

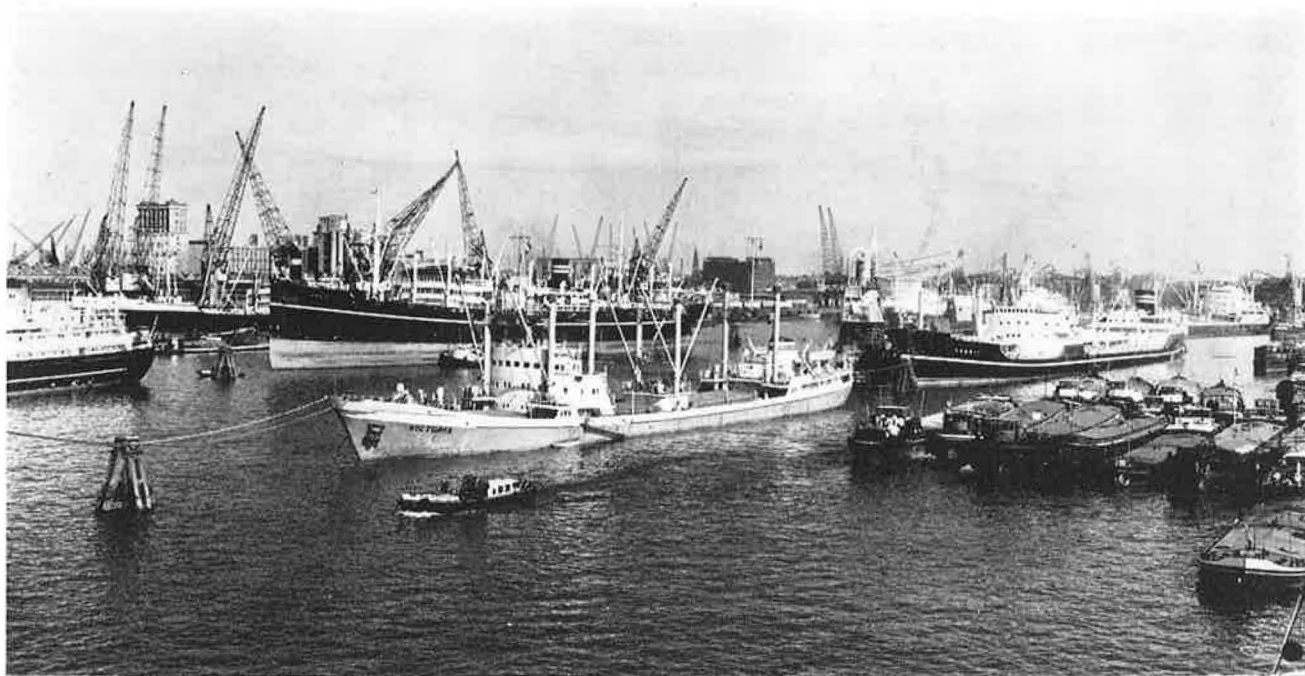
Het sterk toegenomen scheepvaartverkeer - in 1963 werden door de loodsdienst voor de Waterweg zo'n dertigduizend schepen in en uit gebracht - stelt aan de organisatie hoge eisen. Om de rusttijden van de loods wat langer te doen duren, werd kort geleden ingesteld, dat de loods die bijvoorbeeld een schip naar zee brengt, in opvolging daarna weer een schip van zee naar Rotterdam loodst. Die twee richtingen waren vroeger streng gescheiden... De zeeloods bracht een schip van zee naar Rotterdam of een andere Waterweghaven; de

binnenloods bracht een schip van Rotterdam tot in zee. Per trein keerden zij dan naar Hoek van Holland of Rotterdam terug.

De Rijksloods brengt, binnenkomend, het schip niet in de haven of voor de kade. De gemeente Rotterdam heeft een eigen loodsdienst, die het advies voor deze speciale navigatie op zich neemt. De Rotterdamse havenloods, specialist in de navigatie-op-klein-bestek, moeilijk dikwijls door stroom en harde wind die het schip parten kunnen spelen, komt meestal met een van de sleepboten die het zeeschip bij het meren zullen assisteren, bij de grens van de gemeente aan boord. Daar neemt hij het werk van de Rijksloods over, vervolgens brengt hij het schip een haven binnen of voor de kade. In omgekeerde volgorde zal hij, na het ontmeren, een schip slaags op de

rivier brengen, waar de Rijksloods zijn werk overneemt en het schip naar zee brengt.

Rotterdam beschikt over een korps van 95 havenloodsen, ingedeeld op vier over het gehele havengebied verspreid liggende stations, ervaren gewezen stuurlieden, in het bezit van hun eerste rang Grote Vaart en minstens één jaar praktijk als eerste stuurman. Hun verantwoordelijkheid is zeker zo groot als die van hun collega's van het Rijksloodswezen. Want een kleine onoplettendheid kan het te meren schip de wal doen inlopen en grote schade veroorzaken. Sedert kort beschikt de Havenloodsdienst ook over eigen vaartuigen, waardoor de loodsen niet meer geheel afhankelijk zijn van de assisterende sleepboten. Bij het groeien van het scheepvaartverkeer wordt het verlenen van service ook geperfectioneerd. En in onbruik is geraakt de oude benaming 'slikloods', die de zeeman voorheen aan de havenloods gaf.



Een radiografisch gecommandeerde zeesleper

Zonder twijfel beïnvloeden de talloze opzienbarende toepassingen van de moderne techniek óók de hobby-isten. Nog beter kunnen wij schrijven, dat in de loop der tijden vrijwel iedere technische toepassing nagevolgd is door de handige modelbouwer, onverschillig of het nu vliegtuigen, zeilschepen, auto's of treinen betreft. De gebruikmaking van elektronica, die de laatste decennia heeft geleid tot bijna ongeloofwaardige prestaties, heeft vanzelfsprekend diepe indruk gemaakt op de moderne modelbouwer en omdat een der beginselen van deze hobby schijnt te zijn: wat zij kunnen kan ik óók (prodraadloos bestuurd motorvliegtuigdraadloos bestuurd motorvliegtuigjes rondsnoeren; hebben zendamateurs met hun zelf-gebouwde zender-tje over de gehele wereld contact met elkaar en spelen bekwame knutselaars op zelf gebouwde elektronische orgels. Een enkele maal komt het zelfs voor, dat amateurs in de loop der jaren zo goed op de hoogte komen van hun liefhebberij met alles wat daar ook maar enigszins betrekking op heeft, dat zij in staat zijn 'professionals' waardevolle gegevens te verstrekken. Wij denken hierbij aan de amateur-meteorologen en amateur-sterrekundigen. Het is nog niet zo erg lang geleden, dat twee Nederlandse jongelieden militaire luchtvaartdeskundigen over de hele wereld verbluften door een tekening te publiceren van een vliegtuig, waarvan vorm, uitvoering en andere belangrijke gegevens naar men aannam beslist 'top-secret' waren. Deze twee jongens hadden door jarenlang gissen, schetsen, voorspellingen, vindingen en tekeningen te verzamelen een

dusdanig inzicht verkregen in de naar alle waarschijnlijkheid mogelijke technische toepassingen op het gebied der luchtvaart, dat zij er in slaagden een tekening (later zelfs meer dan een) te produceren van een vliegtuig, dat in het diepste geheim reeds gebouwd was.

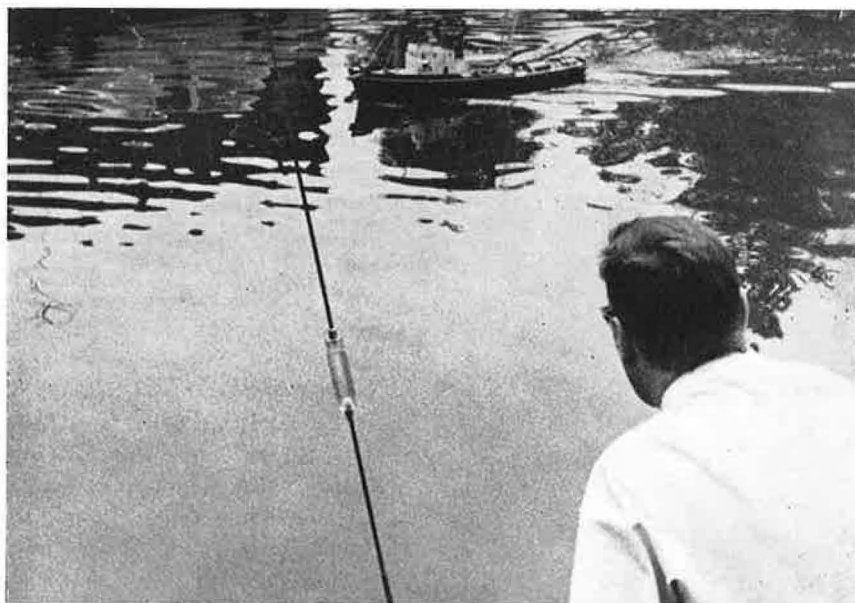
Maar ditmaal willen wij het niet hebben over vliegtuigen, zenders of auto's, doch over een radiografisch bestuurd model van een zeesleper, vervaardigd door de heer H. B. Rademaker, elektronicus bij het Rubberinstituut TNO te Delft. In een jaar vrije tijd (en gelooft U ons maar dat het al zijn vrije uren heeft opgeëist) bouwde hij een meer dan een meter groot model van het casco van de voormalige 'Zwarte Zee' met de voor radiografische besturing benodigde elektrische en elektronische installatie.

Hij zelf vertelt ervan: 'Het is eigenlijk niet precies het model van de Zwarte Zee, want de bovenbouw is die van een Franse zeesleper, omdat ik deze wat eleganter vond. Je moet natuurlijk wat handig en vindingrijk zijn, om de kosten van het geheel te drukken. Ik heb wat de installatie betreft, nogal wat kunnen gebruiken van zogenaamd dump-materiaal en het bootje zelf heeft aan hout niet veel meer gekost dan drie tientjes. De ontvanger, de motoren en de zender zijn natuurlijk duurder geweest, maar toch hebben ook deze onmisbare onderdelen slechts om en nabij 160 gulden gekost. Het duurste waren de voor stroomlevering onmisbare accu's. Hiervoor kwam ik op het idee scooter-accu's te gebruiken en ik heb

ook daardoor de kosten voor stroomlevering in de buurt weten te houden van 120 gulden.

De apparatuur bestaat uit een ontvanger, een zender, een elektrische stuurinrichting die door de ontvanger bediend wordt, een kiesschakelaar, zes relais en een magnetische vergrendeling van het roer. De boot, die de naam 'Mediterranée' kreeg, kan langzaam en snel voor- en achteruit varen, stoppen, wenden naar links en rechts (pardon bakboord en stuurboord). De programmeerkeuze heb ik op de zender in de vorm van een telefoondraaischijf uitgevoerd, om de bediening te vergemakkelijken'.

Voor het gebruiken van een amateur-zender is een zendvergunning nodig, anders wordt de apparatuur in beslag genomen door de P.T.T. De heer Rademaker heeft deze vergunning natuurlijk aangevraagd en ruim een jaar geleden ontvangen, want hij is zich zeer wel bewust van de gevaren die schuilen in ongeoorloofd en ondeskundig gebruik van een zender. Het bereik van zijn zender is bijvoorbeeld in feite 2 km, maar zou met kleine wijzigingen ook 20 km kunnen zijn. Maar zelfs de twee km afstand wordt door hem niet in de praktijk gebruikt, want op die afstand verliest men vanzelfsprekend een varende model van ruim een meter groot uit het oog. Er bestaan plannen voor het maken van een onderzeeër, eveneens draadloos bestuurd. 'Maar ik ben nog niet zeker of ik die plannen wel zal uitvoeren', zegt de heer Rademaker. 'Want als zo'n ding duikt (wat op te lossen is door radiografisch gecommandeerde pompen) en er hapert iets,



dan heb je kans het geheel blijvend uit het oog te verliezen, en dat is natuurlijk niet de bedoeling'.

Wij hebben de 'Mediterranée' zien varen. Gehoorzaam wendend naar stuur- of bakboord, stoppend en me-rend. Alsof er een heel kleine equipage aan boord was, die koortsachtig alle bevelen opvolgde. Aan de kade stond de kapitein, de bouwer en de reder verenigd in één man: de heer Rademaker.

*Hoofdingang
Zuidpoldercomplexs
bij nacht*



Als na beëindiging van de dagtaak het TNO-personeel het Zuidpolderterrein verlaten heeft begint het werk voor de portier die avonddienst heeft. Hij begint dan met het sluiten van alle toegangsdeuren, kijkt of alle ramen gesloten zijn, moet zien of nergens onheil is te duchten b.v. van nasmeulende sigarettenpeukjes, niet gesloten gaskranen, of wel waterkranen die zijn blijven lopen. En dat is een heel karwei. Dezelfde controle doet voor alle zekerheid de nachtportier. Men begrijpt wel dat in een zo groot gebouw met zo veel verschillende apparaten, storingen of lekkages kunnen optreden en dat kan zo wel op de dag, maar ook in de nacht. Hierop dient de nachtportier te letten. Alles is erop gericht dat de mensen die 's avonds naar huis gaan, de volgende dag de zaak weer in goede orde terug vinden. Stel dat U 's nachts, als van de meeste mensen wordt verondersteld dat zij slapen, opstaat, om dan vervolgens, voorzien van een bos sleutels, een zaklantaarn en een controleklok een ronde te gaan maken over het terrein van de TNO-instituten Zuidpolder en in de gebouwen met de vele lange gangen en de vele trappen. Als U daar loopt, moet U niet verwachten, dat het dan ook stil is in de gebouwen. De vreemdste geluiden laten zich horen. Zo zijn er apparaten, die dag en nacht doorwerken, al of niet met gebrom, gepiep of gesis. Wanneer een dergelijk geluid ongewoon is komt dit tot uitdrukking in het rapport van de dienstdoende nachtportier. Men moet dus niet schrikachtig zijn, want als b.v. een compressor aanslaat, zou men wel erg doof moeten zijn om dit niet te horen, waar ook men zich op dat moment bevindt.

Een heel 'prettige' ervaring is ook als men zich in een gang bevindt waar een TL-buis zo gezellig ópflickert, of (wat ook wel gebeurt) dat er plotseling een kat ergens vandaan schiet. Dan kan je heus wel even schrikken. Maar tja dit zit nu eenmaal aan dit werk vast. Het terrein is nog steeds in opbouw, maar dat betekent bij regenvlagen en in het donker dat men terdege moet kijken wáár men loopt.

Even nog iets over de dagportiers. Het feit dat er nog steeds gebouwd en afgebouwd wordt brengt natuurlijk speciale moeilijkheden mee; b.v. deze, dat de portier moet weten welke mensen al of niet binnen zijn.

NACHT WACHTEN

ANNO 1964



Portier L. van der Duim

Nu men momenteel bezig is nieuwe ruimten te betrekken en er dus ook intern vele wijzigingen plaats hebben, kan het wel eens lastig zijn om direct te vertellen 'waar wie zit'. Er moet dus wel eens worden gezocht in een der vele lijsten met alle mogelijke wijzigingen. Dan moet overdag gezorgd worden dat de ter beschikking zijnde toegangsweg, vanwege de bouw niet versperd wordt (lossen of laden van grote vrachtwagens), bezoekers dienen zo goed mogelijk te worden geholpen, kortom er moet voor worden gewaakt dat alles zo goed en vlot mogelijk verloopt.

Hoofdportier W. K. C. van Loon



TNO BOUWT GEEN

Het is weer enige tijd geleden dat wij in 'TNO-Kontakt' iets vertelden over de verschillende nieuwbouwprojecten die bij TNO onderhanden zijn. Daar sindsdien nogal wat voortgang werd gemaakt zijn wij er dezer dagen op uit gegaan om ons persoonlijk van de vorderingen op de hoogte te stellen.

Allereerst dan iets over het nieuwe hoofdkantoor van TNO aan de Juliana van Stolberglaan in Den Haag. De achterstand die ontstaan was door de ongewoon koude winter 1962/63 is intussen geheel ingelopen. Het gebouw is nu glasdicht, zodat ook bij ongunstig weer doorgewerkt kan worden. Gedurende de komende wintermaanden wordt het gebouw 'droog-gestookt', hetgeen inhoudt, dat zonder al te grote tegenslag de bewoners omstreeks mei van het volgend jaar er hun intrek in kunnen nemen.

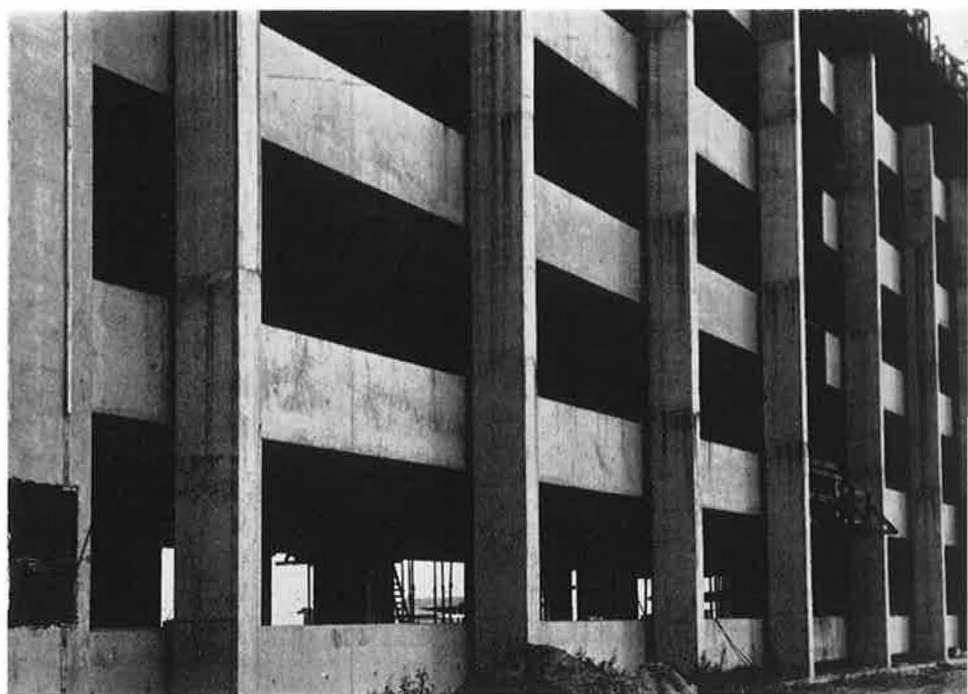
DEN HAAG



LUCHTKASTELEN

Van Den Haag naar Delft. Over de 1e tranche van de TNO-instituten Zuidpolder valt niet veel meer te vertellen, aangezien deze zo goed als geheel voltooid is. Weliswaar wordt er nog de laatste hand gelegd aan laboratoriumruimte in het noordelijkste deel, maar de werkzaamheden zijn daar wel zo ver gevorderd dat een en ander voor het einde van dit jaar gereed komt. De terreinen rondom maken nu nog een rommelige indruk, maar ook dit zal binnen afzienbare tijd tot het verleden behoren. Dit houdt tevens in, dat hier en daar de bestrating verlegd wordt, zodat de lantaarnpalen geen obstakels meer voor het verkeer zullen vormen.

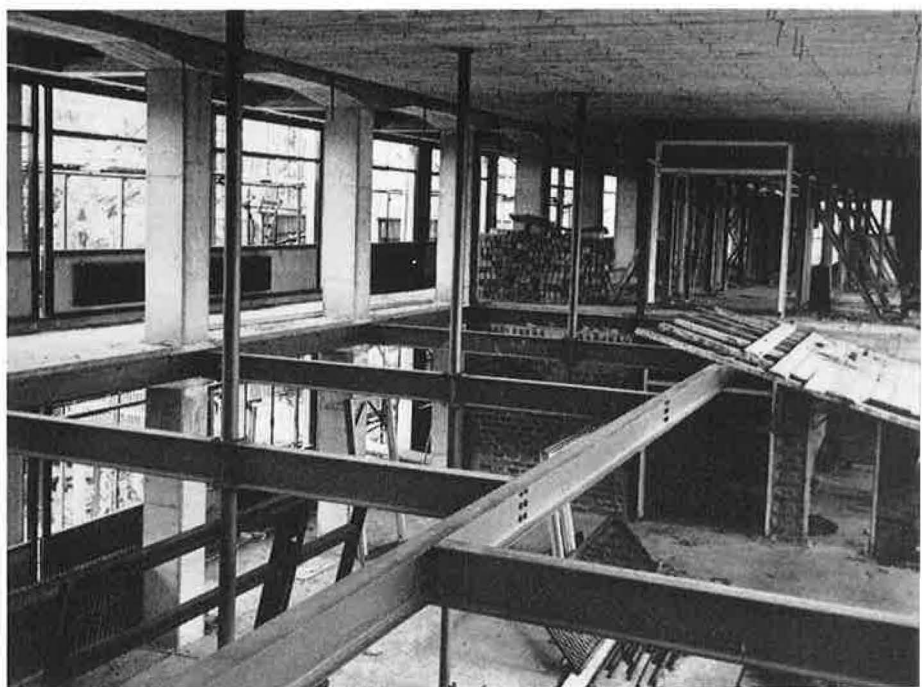
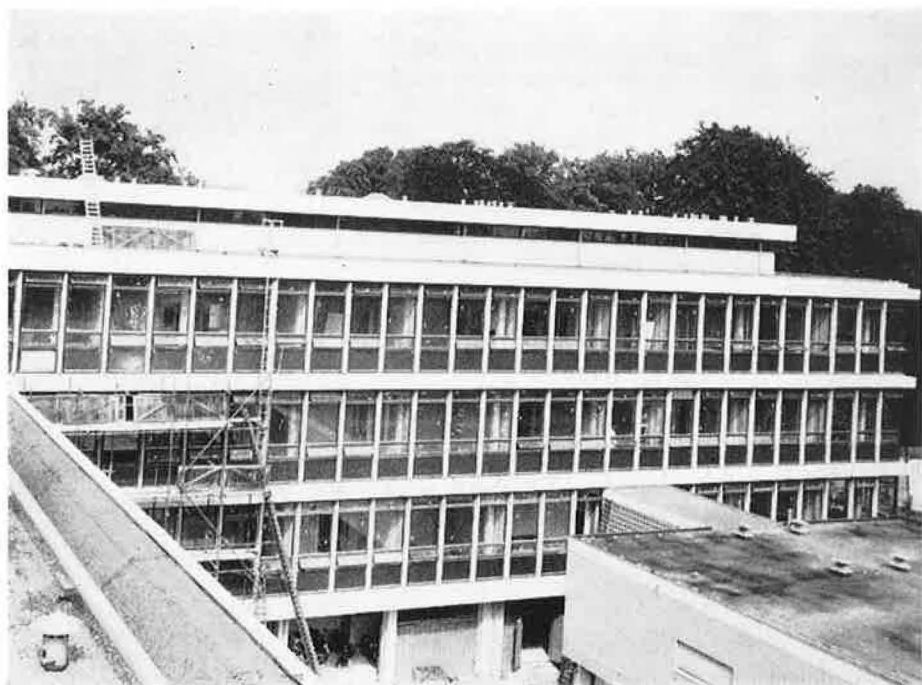
De 2e tranche krijgt duidelijk contour. Men is daar gestart met de afbouw van de hoofdbouw. Een deel van het gebouw hoopt men voor de winter glas- en regendicht te hebben, zodat met behulp van bouwverwarming althans gedeeltelijk doorgewerkt kan worden. Wat de laagbouw betreft, is een begin gemaakt met het betonwerk. Wanneer dit machtige werk gereed zal zijn? Wij durven ons niet aan een voorspelling te wagen.



DELFT

ZEIST

Van de wat grauwe Zuidpolder naar de bosrijke omgeving van Zeist. De thans nog voor een groot deel in Utrecht gehuisveste medewerkers van het CIVO zullen in het voorjaar van 1965 hun werk verrichten in de ruime moderne laboratoria, kantoren en dergelijke van het nieuwe gebouw, waar enkele afdelingen reeds onderdak hebben. Ook dit terrein zal binnenkort van alle obstakels worden ontdaan. Het zal ook wel niet lang duren, dat de villa, die tot voor enkele jaren de enige bebouwing van het terrein uitmaakte, onder slopershanden zal vallen.



De Olympische spelen

Wanneer aan het eind van september de door het Nederlands Olympisch Comité samengestelde groep sportuitblinkers het luchtruim zal kiezen met als bestemming Tokio, zal daarbij een TNO-er zijn. Het is de 26-jarige Wim van Spingelen, werkzaam op het Kunststoffeninstituut TNO. Als medespeler van het Nederlands waterpolo-zevental zal hij straks ongetwijfeld al het mogelijke doen om de ploeg en daardoor dus ook de Nederlandse afvaardiging een zo goed mogelijk figuur te laten slaan. Het is niet de eerste keer, dat Wim deelneemt aan Olympische Spelen, ook in 1960, toen de Spelen in Rome werden gehouden, was hij van de partij. Hieruit mag wel blijken dat onze medewerker in waterpolokringen een gewaardeerde kracht is.

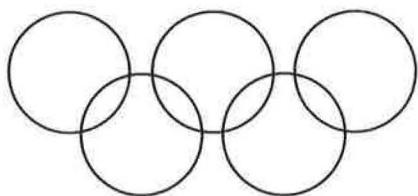


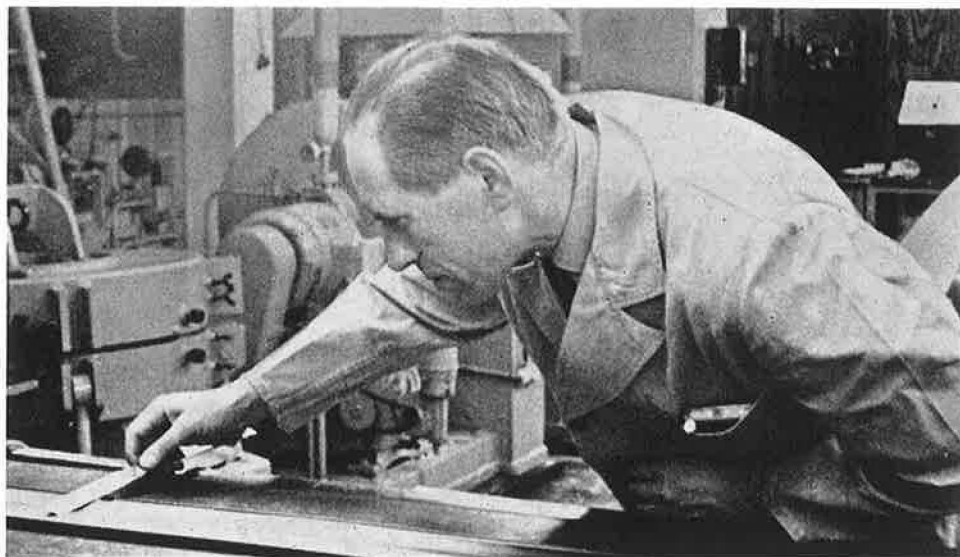
Een dergelijke plaats in de sport bereik je niet slechts door een beslist wel aanwezige aanleg, maar misschien nog wel meer door een goed geleide training over een reeks jaren. Reeds op zijn 12e jaar nam Wim van Spingelen deel aan zwemwedstrijden, begon daarna met het waterpolospelen en heeft sindsdien aan deze sport zijn hart verloren. Het is een vrij forse sport, zeker niet geschikt voor lieden, die niet tegen een stootje kunnen. Het waterpolo mag wel een inspannende sport genoemd worden, omdat men gedurende de speeltijd aldoor in beweging is. Daarom is training en nog eens training nodig om het zo nodige uithoudingsvermogen te vergroten en in stand te houden. Per dag wordt - vooral nu de Olympische Spelen zo dicht bij komen - 2 à 3 uren geoefend. Het is deze perfect geplande training, die bij de moderne Olympische kamp zo telt. Niettemin mag ons land zich gelukkig prijzen, dat de status van amateur zeker in Nederland niet uit het oog verloren wordt.

Slechts enige weken geleden won Wim de voor de kust van Scheveningen gehouden zeezwemwedstrijd (ongeveer 3 km). Hij deed mee, om te trachten te winnen natuurlijk, maar bovenal om zijn uithoudingsvermogen op te voeren.

Wim van Spingelen zal veel zien gedurende zijn reis en verblijf in Japan. In ieder geval zal hij de verrichtingen van de andere leden van de Nederlandse ploeg voor een belangrijk deel kunnen gadeslaan.

Wij wensen deze Nederlandse groep sportmensen, die zo bijzonder veel over hebben gehad voor het bereiken van de kwalifikatie: **goed genoeg om ons land te vertegenwoordigen op de Olympische Spelen 1964** heel veel sukses. In het bijzonder wensen wij Wim van Spingelen toe, dat hij straks, wat het waterpolo betreft in-tevreden het woelige water kan verlaten.





Jubileum bij het Rubberinstituut

VIJFENTWINTIG JAREN is de heer Admiraal in dienst van het Rubberinstituut TNO. Het was op 28 augustus 1939, dat hij deze 25 jaren blijmoedig aanving en om heel eerlijk te wezen, van het Rubberinstituut TNO was op die dag geen sprake. Het was de voormalige Rijksdienst ten behoeve van de Rubberhandel en de Rubbernijverheid, waar hij begon, maar deze Rijksdienst ging reeds in november 1941 over in het Rubberinstituut TNO. Destijds werkte de heer Admiraal onder leiding van de heer P. Roele, toen Hoofd van wat men 'het machinelokaal' noemde. Toen in 1957 het Rubberinstituut TNO verhuisde naar het gebouw van de Rubberstichting aan de Oostsingel, waarbij het 'machinelokaal' (lees: de proeffabriek) een aanzienlijke uitbreiding onderging, was de heer Admiraal zoals steeds vol enthousiasme, om deze proeffabriek mee te helpen maken wat zij thans is. Hoewel hij op 28 augustus zich aan iedere openlijke huldiging onttrok, mag de grote waardering, die men voor zijn werk heeft, niet achterwege blijven. Het Rubberinstituut TNO prijst zich gelukkig dat juist de heer Admiraal de functie van chef proeffabriek vervult, omdat in de loop der jaren is gebleken, dat zijn dynamische persoonlijkheid bij uitstek is gericht op het vinden van doeltreffende oplossingen voor praktische problemen. Daarnaast is hij uitermate geïnteresseerd in nieuwe apparatuur en rust hij niet voordat hij deze van a tot z dóór heeft.

VIJFENTWINTIG JAREN: het klinkt erg 'lang'. Als geboortedatum heeft de jubilaris 23-11-1921, zodat hij nog 43 jaar moet worden. Nog vele jaren!

Vorming werkende jeugd

Ook deze zomer organiseerde de Delftse Stichting voor de Werkende Jeugd een vierdaagse conferentie ('De Finale') voor cursisten die twee of drie jaren aan het vormingswerk hebben deelgenomen. Uit de discussies na de gehouden inleidingen en de nabesprekingen van het toneelstuk en de film bleek, dat het vormingswerk de jongeren niet alleen meer kennis heeft bijgebracht maar hen ook tot denken heeft gebracht over maatschappelijke, sociale en kulturele zaken. Aan zeven jonge TNO-medewerkers werd na afloop van de conferentie en een getuigschrift en een certificaat uitgereikt. Zij die met goed gevolg deelnamen waren P. J. Bijleveld, A. Coert (beiden van het IWECO), P. van der Gaag (Instrumentum), F. W. Heistek (Metaalinstituut), Chr. Joh. Hoogenboom, P. Kluyt (beiden van het Rubberinstituut) en H. Pel (Kunststoffeninstituut).

3,5 procent salaris- verhoging

Bij het verschijnen van dit nummer van TNO-Kontakt is reeds langs andere weg bekend gemaakt, dat aan het personeel in september tegelijk met het salaris een bedrag zal worden uitgekeerd van 3,5% van het salaris. Voor bijzonderheden verwijs ik naar de mededeling, die ongetwijfeld in het instituut of laboratorium, waar U Uw werk verricht met de nodige aandacht zal zijn gelezen. Het besluit van het toekennen van deze salarisverhoging is genomen door het Dagelijks Bestuur van de Centrale Organisatie in haar vergadering van 8 september 1964; de afdeling 'Personele Zaken' van het Hoofdkantoor die alle salarissuitbetalingszaken voor het gehele ruim 3600 personen omvattende TNO-personeel maandelijks klaarmaakt, had dus slechts 2 weken ter beschikking om naast het normale werk de hieraan verbonden berekeningen uit te voeren, wilde de uitbetaling van dit 'extra' tegelijk met die van het salaris in september plaats hebben. Dat deze afdeling in zo korte tijd deze taak op zich kon nemen, is mede te danken aan de reeds enige jaren geleden ingevoerde werkmethode, waarbij gebruik wordt gemaakt van de hulp en de rekenmachines van de Afdeling Bewerking Waarnemingsuitkomsten.

Een dergelijke maatregel heeft zware financiële lasten voor de organisatie ten gevolge. De consequenties hiervan zijn door het bestuur zorgvuldig overwogen, alvorens tot toekenning van de 3,5% kon worden overgegaan.

Hierbij wordt dankbaar gememoreerd, dat de Rijksoverheid zich bereid heeft verklaard een deel van deze lasten door toekenning van een extra subsidie aan TNO voor haar rekening te zullen nemen.

De achtergrond van de toekenning van deze extra toelage, waarbij TNO de Overheid volgt, heeft, ondanks het feit dat voor ieder persoonlijk dit extraatje wel een aangename verrassing zal zijn, een schaduwzijde.

Aan het eind van het voorgaande jaar werd door de Overheid, in overleg met de daarvoor in aanmerking

komende organisaties van werkgevers en werknemers, besloten in 1964 lonen en salarissen met 10% te verhogen. Deze verhoging is ook bij TNO doorgevoerd. Thans blijkt evenwel, dat het gemiddelde voor het gehele land boven deze 10% is uitgegaan en daarom is een 'correctie' nodig van 3,5% om het peil aan het gemiddelde aan te passen. Ik kan en wil niet ingaan op de gevolgen van deze 'loon-explosie' op onze nationale economie; ik ben daartoe niet bevoegd en op dit punt niet deskundig. Dat hierdoor echter moeilijkheden ontstaan, en onze 'betalingsbalans', dat is het verschil tussen hetgeen aan het buitenland betaald wordt en van het buitenland ontvangen wordt, in de laatste tijd aanmerkelijk ongunstiger is geworden, hebben wij allen in de krant kunnen lezen.

Maar wat zijn nu de gevolgen van deze loonsverhogingen voor ons allen persoonlijk?

Er is voor ieder meer geld beschikbaar, maar daar staat tegenover, dat vrijwel alle prijzen stijgen, en over het verhoogde inkomen een aanmerkelijk hoger bedrag aan belasting betaald moet worden. Zijn wij nu door al deze loonronden in feite er beter aan toe dan bijvoorbeeld 3 of 4 jaar geleden?

Persoonlijk meen ik, dat, alles in aanmerking genomen, het antwoord op deze vraag toch bevestigend is. Men merkt dat evenwel niet, omdat de behoefte zich zo snel aanpast aan de grotere financiële mogelijkheden, maar 10 jaar geleden hadden we aanmerkelijk minder bromfietsen, televisietoestellen, koelkasten, auto's e.d. dan nu, en waren ook onze eisen ten aanzien van voeding en kleding lager dan thans.

Al deze extra dingen moeten echter tóch betaald worden, en hoe is dit mogelijk? Het antwoord hierop is, dat in deze 10 jaar de gemiddelde *produktiviteit*, dus de gemiddelde prestatie van de arbeidende mens, zowel door grotere inspanning als door mechanisatie en betere werkmethoden, aanmerkelijk is toegenomen. Er is dus inderdaad voor ieder meer beschikbaar dan 10 jaar geleden. TNO heeft op vele wijzen naar vermogen meegewerkt om een bijdrage te leveren die deze produktiviteitsverhoging mogelijk maakt. Door ons werk voor het bedrijfsleven zijn ideeën van TNO-medewerkers - na in het laboratorium of instituut ontwikkeld en getoetst te zijn - door bedrijven overgenomen en toegepast.

Het moge 'TNO-ers' tot voldoening stemmen meegeholpen te hebben aan en verder te kunnen werken voor de verbetering van ons aller welzijn.

Drs. H. G. Roebersen

Ook in Delft afdeling van de Volksuniversiteit

De Volksuniversiteit 's-Gravenhage organiseert lezingen, cursussen, excursies e.d. tegen geringe kosten.

Daar gebleken is dat de afstand Delft-Den Haag voor velen bezwaarlijk is werd een afdeling Delft gevormd.

Vrijdag 11 september a.s. om 8 uur begon de afdeling Delft haar activiteiten met een lezing van de bekende schrijver Godfried Bomans in de kleine zaal van de Stadsdoelen te Delft.

Voor het seizoen 1964-1965 staan nog enkele lezingen, talencursussen (Deens, Duits, Engels, Frans, Italiaans,

Portugees, Russisch, Spaans) en een bloemschikcursus op het programma. U kunt zich als lid van de Volksuniversiteit, afdeling Delft, opgeven op het secretariaat Broekmolenweg 1. De contributie bedraagt:

voor zelfstandigen f 4,75 per jaar;

voor echtparen f 4,75 + f 3,50 = f 8,25 per jaar;

voor minderjarige kinderen van leden f 2,50 per jaar.

Het lidmaatschap van de VU afdeling Delft geldt tevens voor de afdeling Den Haag.

HET PUZZELHOEKJE

Puzzel nr. 91

De oplossing luidt:

$$\text{MET} \times \text{FRISSE} = \dots \text{MOED}$$

$$837 \times 452663 = 37887 \ 8931$$

$$\text{TNO} = 709$$

Puzzel nr. 92

Gelezen in de richting van de wijzers van de klok ontstaat een bepaalde tekst op de randhokjes rondom het diagram, indien het doorlopende kruiswoordraadsel juist is ingevuld.

horizontaal

1. mank, wat, voertuig, berg; 2. afkorting, drank, afkorting, bijwoord, klap, Frans lidwoord; 3. onaangenaam, medeklinker, zonnegod, gezicht; 4. gehoor, klinker, oud-Hollandse kost; 5. onvolledig ontwikkeld, water, ieder; 6. rustend, boomstronk, elektrisch geladen deeltje, voedsel, boom, dier; 7. telwoord, geneeskundige dienst, element, omheinde ruimte; 8. ontkenning, afkorting, lidwoord, afkorting, rivier, kern; 9. de last wegnemen, vreemde windrichting; 10. niet groot, plaats, godin; 11. water, pers. vnv., voorzetsel, water, voorzetsel, leuk; 12. medeklinker, zelfkant, gelijk, rijksuniversiteit, water; 13. insecteneter, ten laatste, klinker, militaire politie; 14. strafschoep, dat is, restant, bajes, dierengeluid; 15. maaltijd in de buitenlucht, afkorting, voorzetsel, gezelligheidsgelegenheid.

vertikaal

1. element, enkeling, voedsel, medeklinker; 2. onbep. vnv., Indische sigaret, telwoord, inhoudsmaat; 3. universiteit, afkorting, koudeprikkeling, traag; 4. plaats in Gelderland, drank, opera, voorzetsel, dun, onbekende. 5. zoogdier, IJslandse literatuur, uitgave; 6. geografische

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														

aanduiding, houtstof, samengepakt, water, munt; 7. klinker, kuis, nakomeling, Amerikaans president; 8. produkt olie-industrie, plaats in een reeks, diender, tijdperk; 9. gast, water, onbep. vnv., medeklinker, zuil; 10. afkorting, soort, rij, noot, roem, lekkernij, bijwoord; 11. jongensnaam, plantensoort, sportbond; 12. zalf, noot, onderdeel van een dijk, opbeuring; 13. beet, kelner, bridgeterm, aard, afkorting; 14. van alles, innig, elektrisch geladen deeltje.

Een volledig goede oplossing levert 50 punten op. Inzenden binnen 3 weken na ontvangst van dit blad aan A. A. Steiner, Lohengrinstraat 42, Den Haag.

A. A. Steiner

Over revalidatie gesproken

In gesprek met een van mijn vrienden over het op pag. 120 van het augustusnummer behandelde onderwerp revalidatie vertelde hij mij de volgende belevenis. Op reis in Marokko bleef hij, vermoeid door de overmatige hitte en de vele vreemde indrukken achter op een klein terrasje, terwijl de rest van het reisgezelschap een of andere moskee ging bezichtigen. Omdat althans op dit uur van de dag de mannelijke inheemse bevolking het werken reduceert tot een amechtig rondhangen in de weinige schaduwplekken was er tijd te over om de alleen gelaten toerist er op te wijzen dat hij door zijn gezelschap verlaten werd. Mijn vriend legde uit, dat hij zich een vermoeiende klimpartij liever bespaarde, omdat hij een prothese-drager was en hij liet door het oplichten van zijn broekspijp zien wat hij bedoelde. Tot zijn grote

verbazing moest hem toen blijken, dat hij een onderwerp had aangesneden, dat bij deze eenvoudige Marokkanen totaal onbekend was. Iedereen moest het kunstbeen zien, bevoelen, er op kloppen en holde dan weg om een vriend of kennis de gelegenheid te geven het wonder ook te aanschouwen. Toen het welletjes was wandelde mijn vriend langzaam weg, maar hoorde al gauw het geroep van een ondanks de hitte haastig achter hem aan hollende politieman. Gevreesd mocht worden, dat door het veroorzaken van een ongewilde volksoploop een kwalijk genomen overtreding was begaan, maar neen! De dienaar van de heilige Hermandad wilde de prothese óók zien en óók bekloppen. Hij was even verbaasd als ik zelf destijds was, omdat ik mijn vriend reeds een half jaar kende vóórdat ik bemerkte dat hij zijn rechterbeen mist. J. B.

TNO-kontakt, personeelsorgaan van de Nederlandsche Organisatie voor Toegepast-Natuurwetenschappelijk Onderzoek TNO. Redaktie-adres: Nassau Dillenburgstraat 43, Den Haag, tel. 070-244496. Postbus 297. Verschijnt maandelijks. Redaktie: L. N. van Roon. Puzzelredakteur: A. A. Steiner.