



Schip en werf

45ste jaargang 5 jan. 1979, nr. 1

TIJDSCHRIFT VOOR MARITIEME TECHNIEK

Schip en Werf – Officieel orgaan van de Nederlandse Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied

Centrale bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland

Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation

Verschijnt vrijdag om de 14 dagen

Hoofredacteur

Prof. ir. J. H. Krieteijer

Redacteuren

Ir. J. N. Joustra, P. A. Luikenaar en

Dr. ir. K. J. Saurwalt

Redactie-adres

Heemraadssingel 193, 3023 CB Rotterdam
telefoon 010-762333

Voor advertenties, abonnementen en losse nummers

Uitgevers Wyt & Zonen b.v.

Pieter de Hoochweg 111

3024 BG Rotterdam

Postbus 268

3000 AG Rotterdam

tel. 010-762566*, aangesloten op telecopier

telex 21403

postgiro 58458

Jaarabonnement f 52,70

buiten Nederland f 86,—

losse nummers f 3,85

van oude jaargangen f 4,80

(alle prijzen incl. BTW)

Vormgeving en druk

Drukkerij Wyt & Zonen b.v.

Reprorecht

Overname van artikelen is toegestaan met bronvermelding en na overleg met de uitgever. Voor het kopiëren van artikelen uit dit blad is reprorecht verschuldigd aan de uitgever. Voor nadere inlichtingen wende men zich tot de Stichting Reprorecht, Joop Eijlstraat 11, 1063 EM Amsterdam.

Omslag



M.S. 'Hammen' Delta Dienst Rijkswaterstaat voorzien van 2 Mercedes-Benz motoren, type OM 404 van elk 336 pk/2200 omw/min. voor de voortstuwing en 2 boordgregaten van resp. 45 en 25 kVA, geleverd door AGAM MOTOREN ROTTERDAM B.V.

Tijdelijke uitbreiding van de redactie commissie

Het Hoofdbestuur heeft, op aanbeveling van de redactie-commissie, besloten om aan de Uitgevers Wyt voor te stellen om de redactie-commissie van Schip en Werf tijdelijk uit te breiden met één lid. Aanleiding daartoe is mijn wens om binnen afzienbare tijd mijn werkzaamheden als lid van de commissie te beëindigen. Daar ik over enkele jaren de leeftijd van 70 hoop te bereiken wordt het tijd om aan aftreden en opvolging te denken. Ik heb dan ook mijn mede-commissieleden voorgesteld om, ter overlapping van de tijd dat ik het werk nog kan doen, de commissie nu met één lid uit te breiden. Na mijn aftreden is dat lid dan voldoende ingewerkt en kan de commissie weer uit drie leden bestaan. Mijn collegae hebben dit voorstel aanvaard en dienovereenkomstig aan het Hoofdbestuur een aanbeveling gedaan. De Uitgevers zijn akkoord gegaan en hebben per 1 januari 1979 benoemd de heer Dr. ir. K. J. Saurwalt die door ons werd voorgedragen.

De heer Saurwalt is geboren op 2 juli 1930 te Utrecht.

In 1954 behaalde hij het diploma van werktuigbouwkunde ingenieur aan de Technische Hogeschool te Delft, met aantekening 'cum laude'. Op 12 juni 1975 promoveerde hij te Delft tot doctor in de Technische Wetenschappen op een proefschrift 'On the Holding Power of Ship's Anchors'. Ik had het voorrecht daarbij als promotor op te treden. In 1970 werd de heer Saurwalt benoemd tot hoofd wetenschappelijk medewerker bij mijn leerstoel aan de afdeling der Scheepsbouwkunde van de T.H. Delft, voor de specialisatie 'Werfinrichting en Werfbedrijf'. Hij heeft zich, ook reeds voordien, bijzonder bekwaamd in de problematiek van de scheepsbouw en kan daar met kennis van zaken over oordelen.

Na mijn aftreden bij de T.H. Delft in 1976 werd hij waarnemend voorzitter van de Vakgroep 'Werfinrichting en Werfbedrijf'. Hij is gehuwd en het echtpaar heeft drie kinderen.

Sedert 1966 is de heer Saurwalt een actief lid van onze vereniging. Meerdere publicaties van zijn hand zijn in dit blad verschenen en ook elders heeft hij zijn sporen als commentator verdiend.



Het is mij een genoegen hem bij ons redactieteam welkom te heten en graag wensen wij hem het beste toe voor zijn arbeid in de redactie commissie. Ik ben ervan overtuigd dat mede te mogen doen namens de vereniging.

prof. ir. J. H. Krieteijer

Inhoud van dit nummer

Tijdelijke uitbreiding van de redactie commissie

Wij kijken weer terug en blikken vooruit

Er zijn nog 886 wachtenden voor u S.S. 'Viera Y Clavijo'

Het Nederlandse zeescheepvaartbeleid op een andere koers

Nieuwsberichten

We kijken weer terug en blikken vooruit

Omstreeks de tijd dat dit artikel werd geschreven, moesten de meeste oude- en nieuwejaarsoverzichten nog worden afgestoken. Toch hadden al enkelen hun visie over de gebeurtenissen en vooruitzichten gegeven. Onder anderen minister Tuijnman van verkeer en waterstaat die in Scheveningen een knap betoog hield over de globale situatie in de Nederlandse scheepvaart. Wat misschien nog het meest bemoedigend was in deze toespraak, was het begrip dat er uit naar voren kwam, dat de nationale scheepvaartindustrie niet om geld loopt te bedelen, zelfs al komt de regering nu al aan haar financiële verlangens tegemoet.

De bewindsman zei dat hoe langer hoe meer duidelijker wordt, dat deze vervoerstaking van grote betekenis is voor de nationale economie. Op het ogenblik zijn er 21.500 personen rechtstreeks in de scheepvaart werkzaam, van wie 16.200 Nederlanders. Een belangrijk gegeven is dat de scheepvaart in 1977 voor één miljard gulden heeft geïnvesteerd. Tenslotte mag het ook nog wel eens onder de algemene aandacht worden gebracht, dat het tekort op de Nederlandse betalingsbalans voor het overgrote deel wordt goed gemaakt door de deviezen die met de scheepvaart worden verdiend.

De minister gaf toe, dat de Nederlandse scheepvaartondernemingen langs de weg van de financiële staatshulp in staat moeten worden gesteld met de vloten van de omringende landen te kunnen concurreren. De in 1978 hernieuwde investeringspremie, bovenop een WIR premie van 15 procent is daarop het antwoord van de huidige regering geweest. Maar, aldus minister Tuijnman, ik ben mij er steeds meer van bewust geworden dat de grote strategische belangen van de zeescheepvaart, zowel in vrede als in oorlogstijd, deze steun blijvend moeten maken en hij zei zich ook te kunnen voorstellen, dat die steun nog nadrukkelijker en krachtiger zal moeten zijn.

De reders onder de aanwezigen in Scheveningen zullen deze ministeriële woorden als muziek in de oren hebben geklonken. Zij hameren sinds jaar en dag op de talrijke risico's waaraan de scheepvaart onderhevig is en waarvoor krachtige steun van de overheid onontbeerlijk is. Dat doen de Nederlanders niet alleen: in Scandinavië, West-Duitsland, Engeland en België hoort men dezelfde geluiden, en misschien wordt er wel eens aan voorbij gegaan, dat er aan al deze staatshulp een 'maar' zit, en

wel deze, dat naarmate de steun van de overheid groter wordt, de particuliere scheepvaart meer en meer het karakter krijgt van een nationaal bezit.

Wij willen daarbij nog in het geheel niet suggereren dat we met z'n allen op weg zijn naar het creëren van een staatsvloot, maar het is wel zo, dat het de overheid makkelijker wordt gemaakt om op basis van verleende hulp voorwaarden aan de exploitatie te gaan stellen: het zijn tenslotte gemeenschapsgelden waarover wordt beschikt.

Dat is allemaal goed en wel, zal men zeggen, maar men kan toch niet in gemoede beweren, dat de ondernemingen het dan maar alleen moeten zien te rooien, wanneer zij, om maar eens een actueel voorbeeld te noemen, worden bedreigd door de concurrentie van staatsvloten, zoals de Comecon, waartegen met commerciële middelen niet te vechten is.

Dat is natuurlijk volkomen waar, maar juist de reders klagen nogal eens over de subsidies welke van overheidswege in de benarde scheepsbouwindustrie worden gepompt. Zij zeggen, dat met deze 'kunstmatige steunmaatregelen' de crisis alleen maar verergerd wordt, omdat er dan tonnage wordt gebouwd, waaraan geen behoefte bestaat.

Het is echter een niet te miskennen feit, dat ook de scheepsbouw een bedrijfstak is die steun verdient – zoals trouwens door alle belanghebbenden is erkend – en zodra men wel een pleidooi houdt voor overheidshulp aan de ene bedrijfstak, maar die ten behoeve van de andere afwijst, trekt men de zaak toch wel wat scheef. Ook door de werfsubsidies wordt een schrede gezet naar algehele overheidsbemoeiing.

Dit brengt ons tot een tweede vroege 'beschouwer', de heer Rijke van Rijn-Schelde-Verolme, die bij een recente tewaterlating in Rozenburg tot de sombere conclusie kwam, dat 1980 kennelijk nog te vroeg is voor het dieptepunt in de scheepsbouwcrisis. De tekenen wijzen er op, dat het nu wel tot 1981 of zelfs 1982 kan aanlopen voordat het nadir is gepasseerd en tot die tijd zal een werf zoals RSV, die het voornamelijk moet hebben van middelgrote en grote schepen, zich langzamerhand moeten instellen op een bezettingsgraad die slechts een kwart van de normale bedraagt.

Directeur Rijke achtte het daarom niet uitgesloten, dat er zich bij het bedrijf omstreeks het midden van 1979 een leegloop zal voordoen. Er zijn, helaas, geen argu-

menten aan te voeren om de voorspellingen van hun sombere aspecten te ontdoen; misschien zijn ze zelfs nog te eufemistisch uitgedrukt. Veel nieuwe tonnage uit eigen land valt op het ogenblik niet te verwachten, als dat het geval was waren er nog wel meer orders binnen het kader van het Maritieme Plan binnengekomen. Op nieuwbouwopdrachten uit het buitenland valt, in aanmerking genomen de huidige concurrentieverhoudingen, wel helemaal niet meer te rekenen, tenzij er praktisch voor niets wordt gebouwd.

RSV-man Rijke noemde in dit verband de zware concurrentiedruk die uitgaat van landen als Polen, Zuid-Korea en Brazilië en het is een feit, dat deze naties zich met een élan op de markt hebben geworpen, die men in de moe gestreden landen van West-Europa haast niet meer kan opbrengen. Blijft er in die contreien dan nog eens een order over, die de Polen, Brazilianen of Koreanen is ontgaan, dan wordt er hier onderling om gevochten met een felheid die niets meer van doen heeft met welke pogingen dan ook om tot een soort van gezamenlijke marktverdeling te komen.

Wij hebben hier de twee facetten aangestipt, die aan het eind van het jaar in de volle belangstelling stonden. Ongetwijfeld zullen nog vele anderen in de loop van deze dagen op de problematiek ingaan, al zal het moeilijk zijn om voor de werkelijke vraagstukken constructieve oplossingen aan te bieden.

Het sloop- en bouwprogramma dat de RSV-mensen al enige tijd naar voren brengen als een middel waarmee op de koopvaardij kan worden gesaneerd en de scheepsbouw gelijktijdig aan het werk kan worden gehouden, hangt in wezen van de vraag af of er nu zo veel oude oneconomische tonnage in omloop is. Als die vraag ontkennend moet worden beantwoord, heeft het geen zin om aan zo'n programma te beginnen, ook al is er heel wat te zeggen voor het denkbare van de heer Scholte om de gemiddelde levensduur van een koopvaardijchip met één jaar of twee jaren terug te draaien.

Een dergelijke weg valt echter beter te bewandelen, wanneer er internationaal overleg plaatsvindt, maar na de magere resultaten van al dat soort internationale besprekingen, behoeven we ook niet te veel op enig succes in die richting te rekenen.

De J.

Er zijn nog 886 wachtenden voor U*

Slechte tijden

In een recent interview constateert minister Van Aardenne dat, ondanks hoge werkloosheidscijfers de woorden van zijn voorganger Lubbers 'slechte tijden heren, slechte tijden', niet blijken te zijn doorgedrongen.

Minister Van Aardenne zegt dan: 'Ik heb toch wel héél erg de indruk dat alle mogelijke groepen in onze samenleving zich gedragen alsof die slechte tijden er juist voor hen *niet* zijn'. Ik zou willen vragen: Vindt U dat vreemd, in een land dat aan het overgrote deel van zijn bevolking zijn inkomen, en de koopkracht daarvan, garandeert?

Hoe zouden de woorden 'slechte tijden' kunnen doordringen zolang wij als natie kans zien die inkomensgarantie waar te maken? Ik ga daarop hier niet in en stap over op onze eigen bedrijfstak, de zeescheepvaart, waar de 'slechte-tijden-boodschap' wél is doorgedrongen.

In de wereldscheepvaart kennen wij ook een hoge werkloosheid, ik bedoel niet van mensen maar van schepen; bijna duizend schepen liggen vandaag ergens in een baai, fjord of haven te wachten op de dag dat er weer werk voor hen is. Voor iedere reder die emplooi zoekt voor zijn schepen geldt als het ware: er zijn nog 886 wachtenden vóór U. Alleen, de reders hebben geen overheid die ondertussen het inkomen garandeert dat met deze schepen zou moeten worden verdiend. Ook kennen reders geen garantie voor de koopkracht van het inkomen dat verdiend wordt door de schepen die nog wél werken. Dat is de werkelijkheid van waaruit ik vandaag met U een blik wil werpen op de mogelijkheden van de nabije toekomst. En om daar zo helder mogelijk zicht op te krijgen moeten we ook even terug blikken in het recente verleden.

De twee belangrijkste oorzaken van de slechte situatie op de vervoersmarkt in de laatste jaren zijn:

- 1° – de stagnatie in de groei van het wereldvervoer sinds 1974, veroorzaakt door de recessie.
- 2° – een niettemin doorgaande groei van de wereldvloot gedurende de jaren 1974 – 1978.

Het Wereldvervoer

Wat betreft het wereldvervoer laat het volgende beeld U zien in welke mate het vervoer steeg in de jaren 1964 – 1974; de grafiek (fig. I) toont u zulks in miljarden tonmijlen.

U ziet dat de tonmijlen productie bij olie, het onderste veld, in die tien jaar bijna verviervoudigde. Voor droge lading is er een royale verdubbeling. U ziet tevens dat bij de droge lading vooral het bulkvervoer sterk groeide. Het onderste deel van dit veld geeft de primaire bulks; ijzererts, steenkolen, bauxiet, graan en fosfaat. Dit vervoer gaat thans grotendeels (circa 90%) met bulkschepen. De laatste jaren nemen de bulkschepen eveneens voor circa de helft deel aan het vervoer van zogenaamde secundaire bulks.

Hieronder verstaan wij artikelen als ijzer en staal, kunstmest, hout, e.d. Vóór 1974 zijn geen gegevens over het secundaire bulkvervoer bekend.

Vanaf 1974 stagneert de groei, terwijl rond 1975 de omvang van het olievervoer zelfs een flinke deuk krijgt. In ieder geval tot medio 1978 heeft deze stagnatie geduurd. De laatste maanden is er sprake van een lichte verbetering waarvan wij hopen dat het een beginnend herstel is.

Toch verwachten wij geen groeicijfers meer zoals zich voordeden in de periode 1964 – 1974, waarin de jaarlijkse groeicijfers voor vloeibare lading 14% en voor droge lading 8,4% bedroegen.

Voor de periode tot 1985 verwachten wij dat bij het olietransport de groei zal afnemen tot ongeveer 3% per jaar. Voor droge lading zal het verschil minder zijn: verwacht wordt een daling tot rond 4,5%. De gestreepte prognoses stellen een iets optimistischer alternatief voor.

De omvang van de Vloot.

Plaatsen wij nu tegenover de vervoersproductie in tonmijlen de omvang van de vloot (fig. II). Wij hebben 1972 als basisjaar genomen toen de gevraagde vervoerscapaciteit en de ter beschikking staande vloot min of meer met elkaar in evenwicht waren. Vanaf dat jaar hebben wij drie vloot-lijnen getrokken.

De bovenste is de feitelijk aanwezige vloot respectievelijk vanaf vandaag de verwachte ontwikkeling daarvan onder invloed van veroudering, dus sloop, zonder verdere nieuwbouw dan de thans nog uitstaande orders.

De middelste is de feitelijk varende vloot respectievelijk vanaf vandaag de verwachte ontwikkeling daarvan, waarbij dus wordt verondersteld dat er rond het snijpunt met de bovenste lijn weer nieuwbouw wordt toegevoegd.

De onderste is de theoretisch berekende benodigde vloot, benodigd om de hiervoor besproken vervoersproductie, (tonmijlen) te leveren.

De afstand tussen bovenste en middelste lijn geeft de niet-varende, grotendeels dus de opgelegde tonnage aan. De afstand tussen de onderste en middelste lijn geeft de niet-optimale productiviteit aan die het gevolg is van gedeeltelijke belading, langzaam varen, schepen voor opslag e.d.

WERELD LADING VERVOER
in 10^9 ton/mijlen

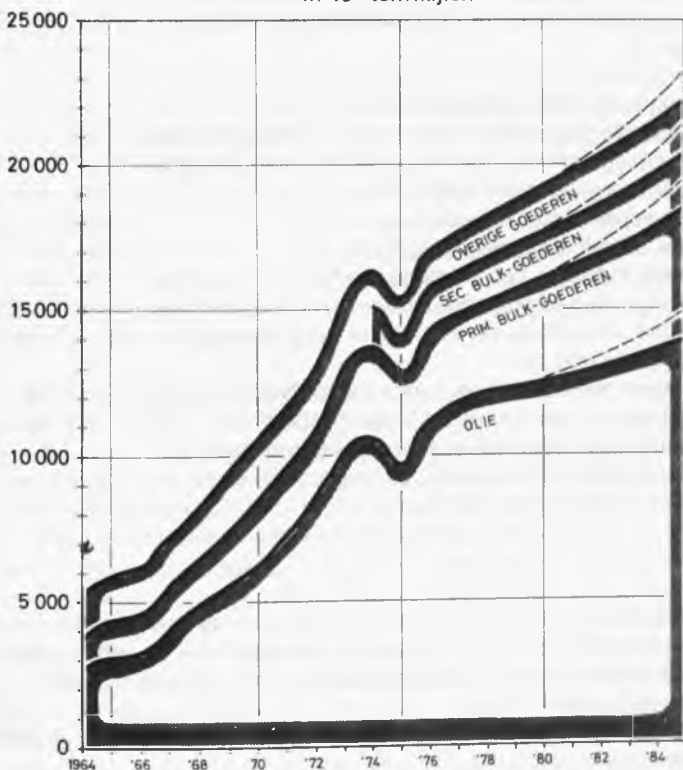


Fig. I

* Tekst van de rede van de heer M. J. Mulder, voorzitter van de Koninklijke Nederlandse Redersvereniging, gehouden op de ledenvergadering op 29 november 1978.

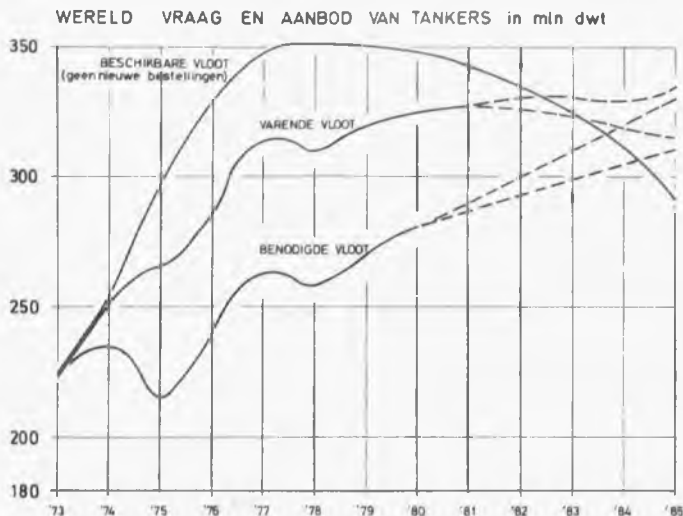


Fig. II

Hier ziet U dan eerst die vlootontwikkelingslijnen voor tankers. U ziet aan de bovenste lijn dat de tankervloot is blijven groeien tot 1978, alhoewel de beschikbare vloot reeds in 1974 een overschot te zien gaf van 20 mln. ton. Het overschot neemt in de volgende jaren toe tot ongeveer 90 mln. ton.

Het enorme overschot is te wijten aan een combinatie van

- 1° de nog tot 1977-1978 doorlopende vloed van oplevering van vóór 1974 veelal op speculatieve gronden en met behulp van te gemakkelijk verkrijgbare credieten geplaatste orders,
- 2° een deuk van twee jaar door afname van de vraag naar vervoer als direct gevolg van de oliecrisis,
- 3° een duidelijke en vermoedelijk blijvende afvlakking van de groei in de energiebehoefte en derhalve de vervoersvraag na 1977.

Ongeveer de helft van het overschot is opgelegd. De resterende 45 mln. ton blijven varen doordat niet optimaal gevaren wordt. Eerst na 1980 mag worden gehoopt op een beginnend herstel van de tankermarkt, allereerst waarneembaar door een afname van de opgelegde vloot en geleidelijk eveneens door verbetering van de huidige improductiviteit van de varende vloot. Vanaf 1983 - 1984 zal wederom nieuwbouw benodigd zijn. Voor enkele gespecialiseerde tanker types zal dit tijdstip waarschijnlijk eerder vallen. Aangezien de tanker problematiek reeds van vele kanten belicht is, zal ik hier niet langer bij stilstaan.

Een overeenkomstige grafiek voor de Droge lading vaart ziet U in figuur III.

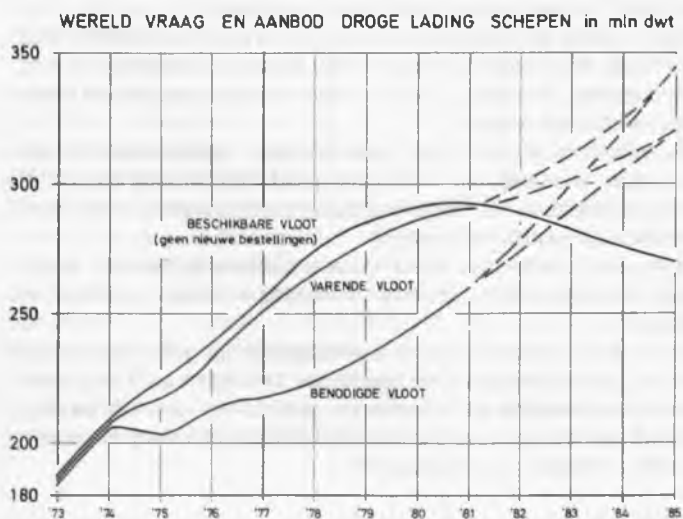


Fig. III

De reders in de droge vaart hebben zich in mindere mate dan de tankerreders laten verleiden tot speculatieve bestellingen. Ondanks de grotere terughoudendheid bij de droge-vaart-reders ziet U dat de beschikbare vloot langer blijft toenemen dan bij de tankers, namelijk tot 1980/81. De verklaring hiervoor ligt in een drietal ontwikkelingen:

- 1° Veel tankeropdrachten uit de jaren 1972/73 zijn in 1974/75 omgezet in droge lading schepen voor latere oplevering. Daarnaast werden vele combinatie schepen*) onttrokken aan de olievaart en ingezet in de bulkvaart.
- 2° Ontwikkelingslanden blijven droge lading schepen bestellen teneinde hun marktaandeel te vergroten, daartoe in staat gesteld door overheidsprotectie.
- 3° Vele Westerse reders hebben gebruik gemaakt van de relatief lage nieuwbouwprijzen teneinde hun vloeten te vernieuwen. Hierbij hebben velen ongetwijfeld de duur van de recessie in de droge vaart onderschat.

Als gevolg van de stagnatie van het vervoersaanbod tot 1978 en de voortdurend toenemende vloot is de opgelegde vloot gegroeid van 1 mln. ton in 1974 tot omstreeks 8 mln. ton in 1978. Daarnaast is er thans een verschil van omstreeks 40 mln. ton tussen de berekende benodigde vloot en de varende vloot. Er is momenteel derhalve een vermoedelijk surplus van rond 20%. Deze omvang van de overcapaciteit zal vermoedelijk blijven bestaan tot 1980.

Marktherstel na 1980

Zou men op deze totaalcijfers afgaan dan zou men ook hier eerst na 1980 mogen rekenen op een begin van marktherstel, eerst waarneembaar door vermindering van opgelegde tonnage en daarna door verbetering van de huidige improductiviteit van de varende vloot.

Omtrent de verwachtingen na 1980 bestaat wel onzekerheid over de benodigde tonnage bij de aangenomen tonmijlen productie. De belangrijkste reden hiervoor is de onzekerheid in hoeverre de geconstateerde productiviteitsdaling een gevolg is van structurele dan wel conjuncturele factoren. Inefficiënt vervoer door vloeten van ontwikkelingslanden, de toenemende scheepsgrootte, vooral bij combinatieschepen, en de veranderde samenstelling van het ladingpakket kunnen een blijvende productiviteitsdaling bewerkstelligen.

En eerst na 1982 - toch nog eerder dan voor de tankers - zou er weer nieuwbouw benodigd zijn.

Maar dit totaalbeeld maskeert de grote verscheidenheid van marktsegmenten in de droge lading vaart. Ik verwacht daarom voor sommige marktsegmenten een eerder marktherstel en ook een eerder tijdstip dat weer over nieuwbouw gedacht kan worden. Wat betreft de groeiomogelijkheden bij de wereldtonnage voor droge lading is het stereotype beeld een langzaam groeiende lijnvloot, een inkrimpende trampvloot van tussendecks schepen en kleine bulkcarriers en een sterke groei bij de grote bulkcarriers boven 25.000 ton.

Gebruik makend van gegevens van het Nederlands Maritiem Instituut hebben wij een opzet kunnen maken (fig. IV) die wat meer inzicht geeft in de typen schepen per marktsegment.

Hieruit blijkt dat de groei bij de lijnvloot zich alleen voordoet bij de grote (multipurpose) schepen boven 14.000 ton en in de container- en RoRo-vaart. De lijnvaart met tussendecksschepen kleiner dan 14.000 ton stagneert.

Bij de trampvaart bestaat een tegenovergestelde ontwikkeling. De vloot onder 10.000 ton neemt toe en verjongt. Bij de vervanging neemt het aandeel van de zogenaamde minibulkers toe ten nadele van de tussendeckers.

Van de 19 mln. ton trampers onder 10.000 ton bestond in 1976 reeds meer dan de helft uit minibulkers.

* Schepen speciaal ontworpen om zowel vloeibare als droge bulkclading te kunnen vervoeren.

WERELD DROGE LADING VLOOT 1973-1975-1976 in mln dwt

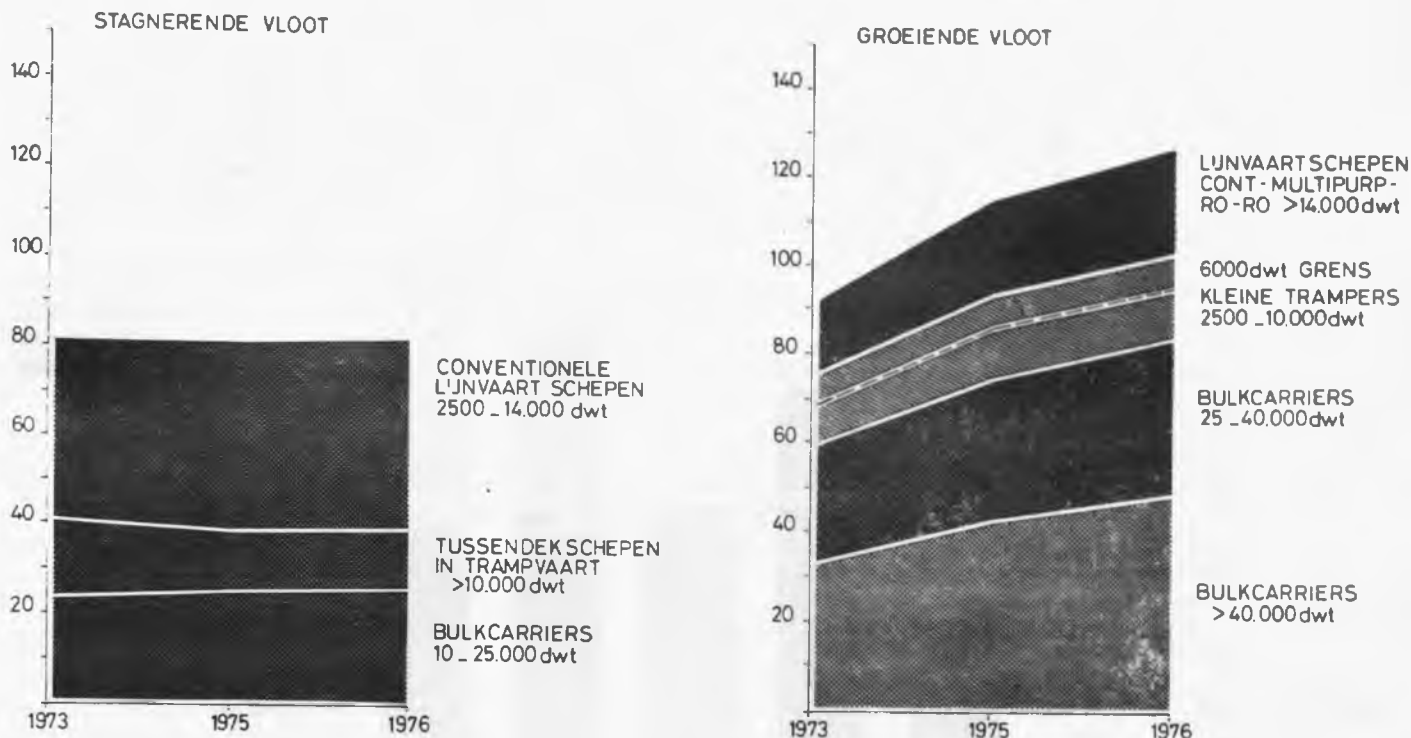


Fig. IV

Bij de trampvaart met grote schepen overheerst de bulkcarrier. Vooral goedkope-vlagreders lijken steeds meer over te gaan van 15/25.000 tonners naar 25/40.000 tons schepen.

In het algemeen verwacht men dat deze 25/40.000 tonner het toekomstige werkpaard in de grote bulkvaart zal zijn. De concurrentie van goedkope vlagreders maakt het de Westerse reders moeilijker met schepen onder 40.000 ton op de open markt te concurreren.

Voor de Westerse reders lijkt een verdere marktgerichte specialisatie een vereiste. In een dergelijke benadering past ondermeer het zogenaamde contractvervoer.

Hoe meer eisen het artikel aan de vervoerders stelt, hoe gunstiger de mogelijkheden zullen zijn voor solide, betrouwbare reders. Ik denk dat voor deze reders de marktgerichte specialisatie eerst komt en de technische specialisatie daaruit volgt. Door de jaren heen zijn te vaak reders begonnen met technische specialisatie, zonder voldoende marktinzicht.

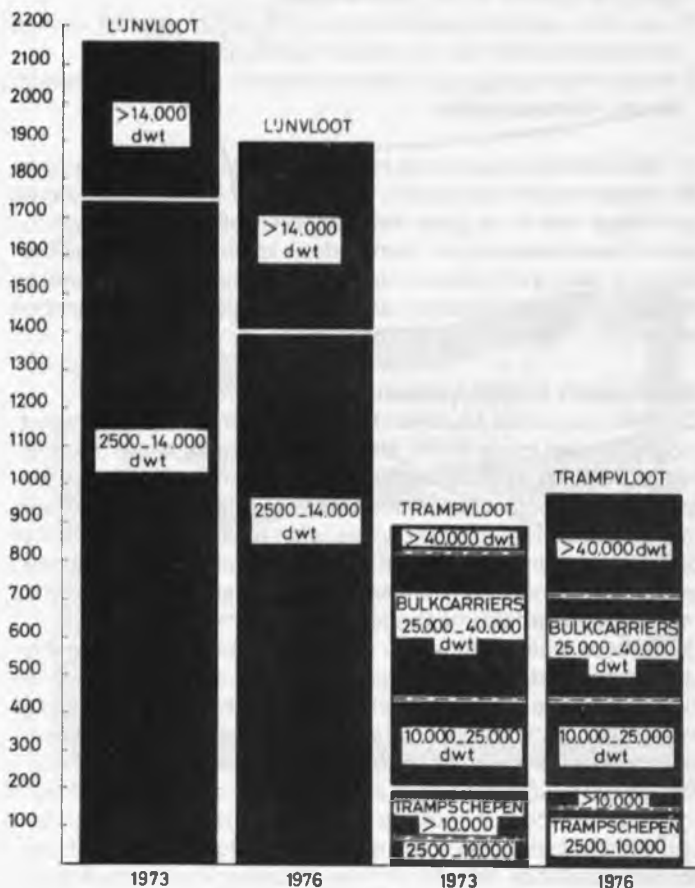
Voor de eenvoudige bulkschepen boven 60/70.000 ton is het bestaan van een vervoersrelatie een belangrijke factor bij een eventuele bestelling. Hier gaat het vooral om contractvervoer. De toenemende import van energiekolen in West-Europa kan perspectieven openen.

De Nederlandse droge lading vloot

Tegenover de getoonde indeling van de droge lading vloot in, qua omvang, stagnerende en groeiende sectoren laat ik U de samenstelling zien van de Nederlandse droge lading vloot (fig. V). Zoals U hieruit ziet trekken Nederlandse reders zich geleidelijk terug uit de in omvang stagnerende vlootsectoren, d.w.z. uit de kleinere meerdeks vrachtschepen ingezet hetzij in de conventionele lijnvaart, hetzij in de trampvaart. Ook ziet U dat Nederland zich nolens volens terugtrekt uit de in de wereldvloot wel groeiende sector van conventionele bulkcarriers in de 25.000-40.000 dwt klasse, die naar de goedkope vlag reders verschuift.

Fig. V

DROGE LADING VLOOT NEDERLANDSE ONDERNEMINGEN in '000 dwt



NIET ACTIEVE DROGE LADING VLOOT IN RELATIE TOT DE ONTWIKKELING VAN DE VRACHTENMARKT

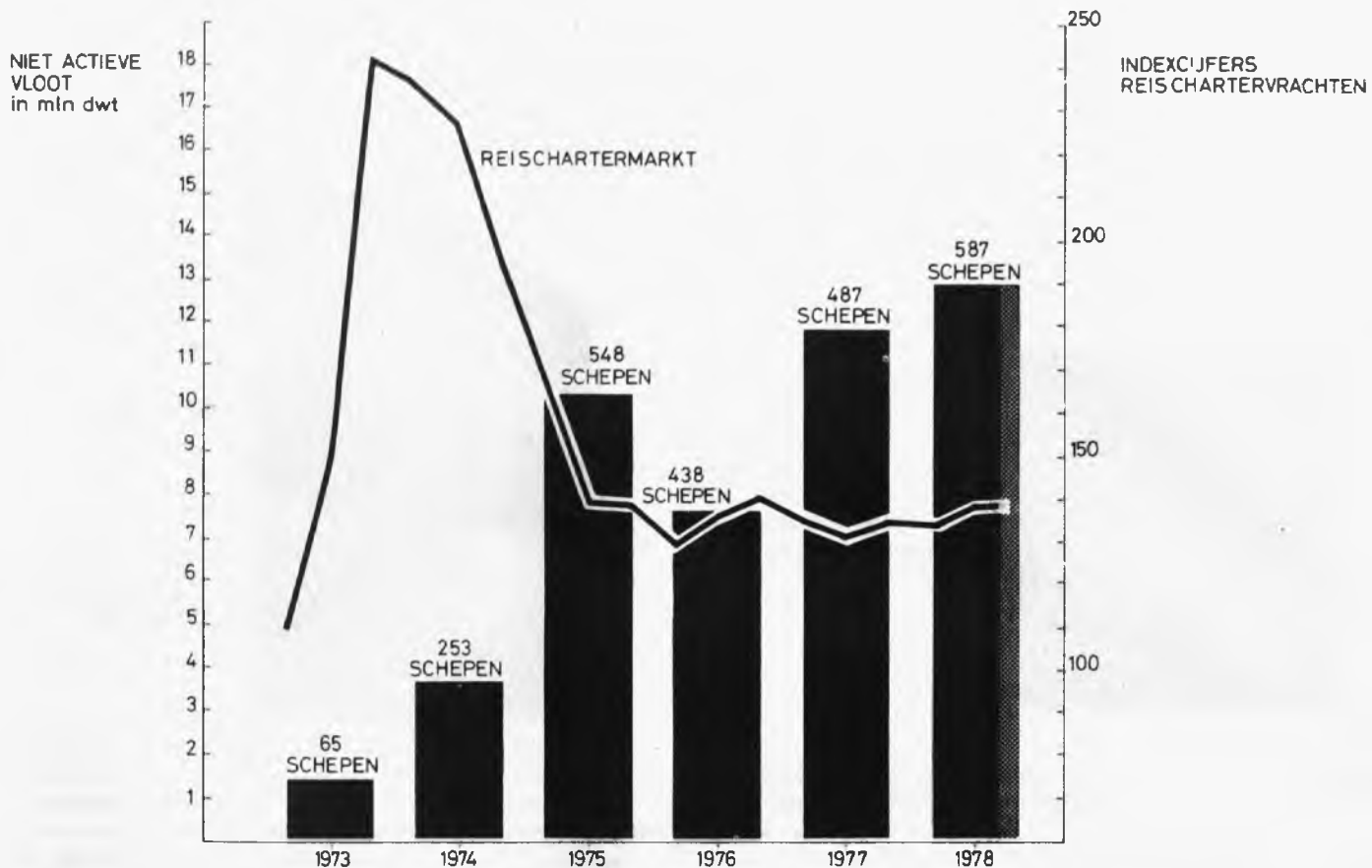


Fig. VI

De groei in Nederland zit duidelijk:

- 1° in mini-bulkcarriers en andere op gespecialiseerd ladingvervoer gerichte carriers in die grootte-klasse.
- 2° de grote gespecialiseerde bulkcarrier sector waarbij wij ons inderdaad richten op specifieke marktsegmenten,
- 3° in de lijnvaart grote multi-purpose schepen, de containercarriers en de RoRo schepen.

De Nederlandse reders in de kleine handelsvaart hebben tijdig op de marktbehoefte ingespeeld. Dit is te meer opmerkelijk daar de minibulker ook in de grote vaart opereert als vervanger van de oude tussendeckstramper. Vermoedelijk liggen er ook mogelijkheden voor deze minibulkers in de conventionele lijnvaart. Vooral op die trajecten waar container- en RoRo-schepen het ladingaanbod afgeroomd hebben.

Maatregelen in EEG verband

Zo zoekt dus iedere Nederlandse rederij naar de beste toekomstmogelijkheden op de markt. Maar daarmee hééft hij die mogelijkheden nog niet. Helaas wordt hem in toenemende mate, de toegang tot die potentiële markt versperd door niet-commerciële overheidsmaatregelen. Sinds vele jaren hebben wij als KNRV er de aandacht op gevestigd dat er op de wereldscheepvaartmarkt een proces aan de gang is van regulering van de toegang tot de markt door overheidsmaatregelen.

Een proces waartegen wij als particuliere ondernemers machteloos staan zonder de steun van onze eigen overheid. Terwijl die steun van onze eigen overheid veelal slechts effectief kan zijn wanneer hij in bondgenootschap optrekt met buitenlandse overheden. En ik denk hier natuurlijk in de eerste plaats aan de EEG. Een enkele maal slagen wij er als land toch in op onze eigen kracht voldoende invloed uit te oefenen om onze positie te beschermen. Een voorbeeld daarvan vormt de vorig jaar afgesloten IMCO Conventie betreffende de minimum-kwalificaties voor bemanningen

van schepen, waar de landen met een lange kustlijn een poging hebben gedaan om voor de kustvaart onder eigen vlag uitzonderingsposities te bedingen t.a.v. bemanningskosten, waardoor zij concurrentie van vreemde vlaggen in hun kustvaart zouden uitsluiten. Op aandrang van de KNRV is Nederland er in geslaagd het principe van gelijke monniken – gelijke kappen aanvaard te krijgen zodat de Nederlandse kleine handelsvaart van de aanvaarde tekst voor de kustvaart geen nadeel zal behoeven te ondervinden. Hiertoe moeten er dan wel regionale afspraken worden gemaakt, waarvoor Nederland in de EEG het initiatief zou kunnen nemen.

Wanneer iedere nationale overheid op zijn eigen wijze door eigen wettelijke bepalingen zijn marktaandeel in de wereldscheepvaartmarkt probeert zeker te stellen ontstaat er uiteraard een chaotische situatie. Een chaotische situatie waarin slechts een geordend patroon valt te scheppen door internationale aanvaarding van spelregels. De wereldlijnvaartmarkt is recent in een dergelijk stadium terechtgekomen. De onder auspiciën van UNCTAD en op aandrang van de jonge landen totstandgekomen U.N. Conventie voor een gedragscode voor lijnvaart Conferences is naar de mening van de KNRV een zeer onvolkomen, maar éinig beschikbaar model van internationale spelregels, en zou, naar de mening van de KNRV, uit hoofde van onze nationale behoefte aan bondgenoten, door de EEG-landen moeten worden aanvaard onder voorwaarde van een EEG afspraak omtrent de toepassing en interpretatie. Helaas is onlangs in Brussel op de bijeenkomst van transportministers nog steeds geen overeenstemming bereikt over het hiertoe strekkende voorstel van de Europese Commissie. Voor de derde maal: wéér een aantal maanden uitstel om compromissen te zoeken.

In de z.g. wildevaartmarkt, waarover ik het vandaag in het bijzonder heb, zijn sommige overheden al een eind weegs op weg om hun eigen nationale marktaandeel te reserveren en derhalve de

toegang tot de markt voor anderen af te schermen. Ook voor deze markt heeft de UNCTAD op instigatie van de ontwikkelingslanden het ontwerp van spelregels ten gunste van nationale ladingreservering reeds op de agenda van de in 1979 te houden UNCTAD V Conferentie gezet.

Vanuit Nederlandse optiek hebben wij uiteraard niet de minste behoefte aan een dergelijke internationale marktregulering, maar aangezien een gewaarschuwd mens voor twee geldt, opteer ik voor een mandaat aan de Europese Commissie om indien nodig de belangen van de Europese wilde vaart te kunnen verdedigen.

En tenslotte – daar is al zoveel over geschreven – herinner ik U aan de penetratie van Oostblok schepen in onze vervoersmarkten door middel van niet-commerciële concurrentie. Ook dit probleem schreeuwt om defensief optreden van de EEG. Daartoe is gelukkig onlangs de eerste politieke stap gezet: de transportministers aanvaardden de verplichting tot registratie- en melding aan Brussel – van de goederen verscheept per vlag op een tweetal zeer bedreigde vaarroutes: Europa- Oost Afrika en Europa – Centraal Amerika.

De Nederlandse regering zal zich om die verplichting te kunnen nakomen vóór 1 januari 1979 wettelijke bevoegdheden dienen te verschaffen door wijziging van de wedervergeldingswet zeescheepvaart.

Niet-actieve tonnage

Tot zoverre mijn beschouwingen over de mogelijkheden van de wereldvervoersmarkt waarop wij ons brood moeten verdienen. Ik vestigde reeds Uw aandacht op het feit dat, in tegenstelling tot de burgers van dit land, de ondernemers, in dit geval de reders, geen gegarandeerd inkomen genieten. Hoezeer dat inkomen wordt beïnvloed door de markt, dus door vraag en aanbod, toont U fig. VI waarin wij het effect van de omvang van de werkloze, niet-actieve tonnage op onze inkomsten illustreren; het aantal wachtenden vóór ons!

Wij gebruiken hier als thermometer voor de inkomsten de trendlijn van de reischarter index voor droge lading. Wij hebben de niet-varende droge lading vloot zowel weergegeven in tonnage als in aantal schepen.

U ziet het verband: als de reischartermarkt daalt wordt er méér tonnage opgelegd en omgekeerd. Dat in de laatste jaren de reischarter index niet nog verder is ingezakt is het gevolg van het feit dat er een minimum kostendekking is waarbij reders nog in staat zijn te varen. Het is simpel: om te overleven, moet een reder met de verkoop van zijn diensten een inkomen verdienen dat zijn kosten dekt. Om daarop wat nader in te gaan haak ik in op de inzage die mijn voorganger Groenendijk U vorig jaar heeft gegeven in het huishoudboekje van de rederij. Ik laat U daarom het uit de werkelijkheid van vandaag gegrepen beeld zien van de opbrengsten-kostenverhouding voor een drietal bulkcarriers uit de drie besproken groeisectoren, t.w. een mini-bulker, een bulkcarrier uit de grootte klasse 25 tot 40.000 ton, en een grotere, z.g. panamax-carrier*). Alle drie in employ in de z.g. wilde vaart.

De exploitatiekosten

Ik begin met de Panamax-bulkcarrier. (fig. VII). Wij hebben vanaf '73 weergegeven de ontwikkeling van de bemanningskosten en van de overige kosten die uit de kas moeten worden betaald. De grillig door het beeld schietende lijn stelt de charter opbrengst voor. U ziet de val van de markt van 1974 op 1975 weerspiegeld in deze opbrengst. Om te overleven op de korte termijn is het nodig dat er tenminste evenveel geld in het laatje komt als er uit de kas verdwijnt aan directe kosten. Zoals U ziet is dat vanaf 1976 niet meer gelukt: er wordt een kasverlies geleden. Sommigen Uwer zullen misschien denken: 'Waarom heeft de rederij dat schip dan niet opgelegd?'. Het antwoord is dat een opgelegd schip ook veel geld kost.

* Dat is de grootste klasse die nog door het Panamakanaal kan varen.

Omdat de charteropbrengst een marktgegeven is moet de rederij om te overleven wel zorgen dat zijn kosten lager zijn. Wat kan hij doen om zijn kasuitgaven te beperken? Vele van deze kosten kunnen over het algemeen niet door de rederij worden beïnvloed. Ik noem b.v. de kosten van brandstofverbruik; havenkosten, assurantiepremies. Er zijn eigenlijk slechts drie kostenposten die beïnvloedbaar zijn door de rederij, t.w. de management- of beheerskosten, de onderhoudskosten van het schip en de bemanningskosten.

1) Wat betreft de management- of beheerskosten die op de exploitatie van het schip drukken, dit is slechts een zeer beperkte kostenpost in het totaalbeeld en er bestaan ook geen grote verschillen in tussen rederijen. De praktijk is namelijk dat vele reders in open concurrentie met anderen, tegen een managementfee schepen van anderen in beheer hebben. En in de lijnvaart bestaan vele internationale consortia waarbinnen ieder van de deelnemende rederijen zijn kosten toerekening op tafel moet leggen. Het behoeft geen betoog dat op een dergelijke bedrijfsvergelijkende basis iedere rederij met argusogen zijn management- of beheerskosten bewaakt.

2) De onderhoudskosten vormen een substantieel deel van de exploitatierekening van een schip. De meest fundamentele factor die de hoogte van onderhoudskosten kan beïnvloeden is de beïn-

RESULTAAT VOOR RENDE EN BELASTINGEN PANAMAX BULKARRIER 67.000 dwt

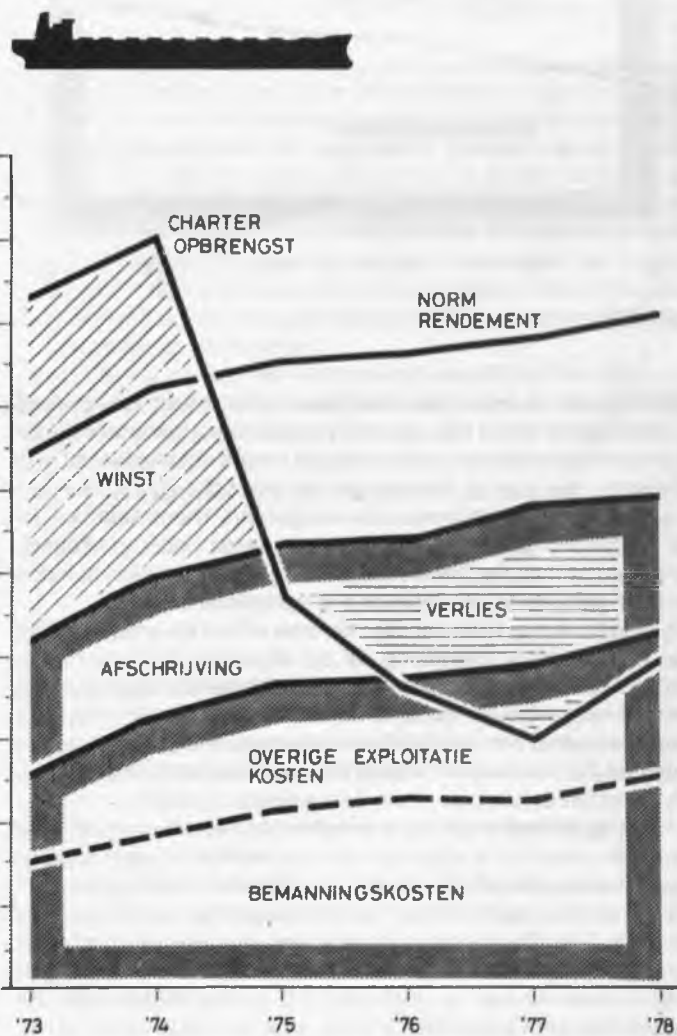


Fig. VII

RESULTAAT VOOR RENTE EN BELASTING
CONVENTIONELE BULKCARRIER 40.000 dwt

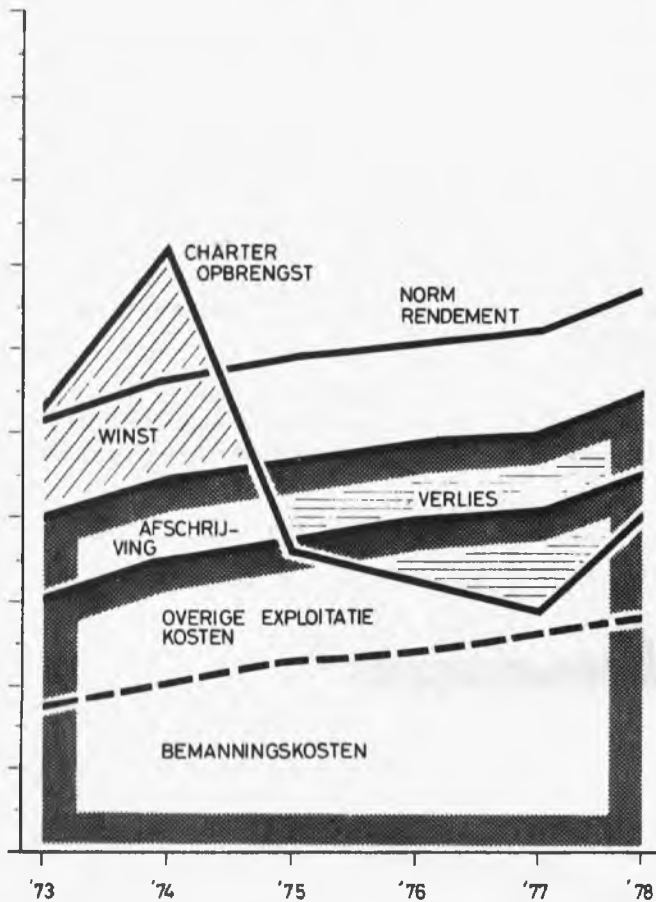


Fig. VIII

RESULTAAT VOOR RENTE EN BELASTING
MINI BULKCARRIER 3000 dwt

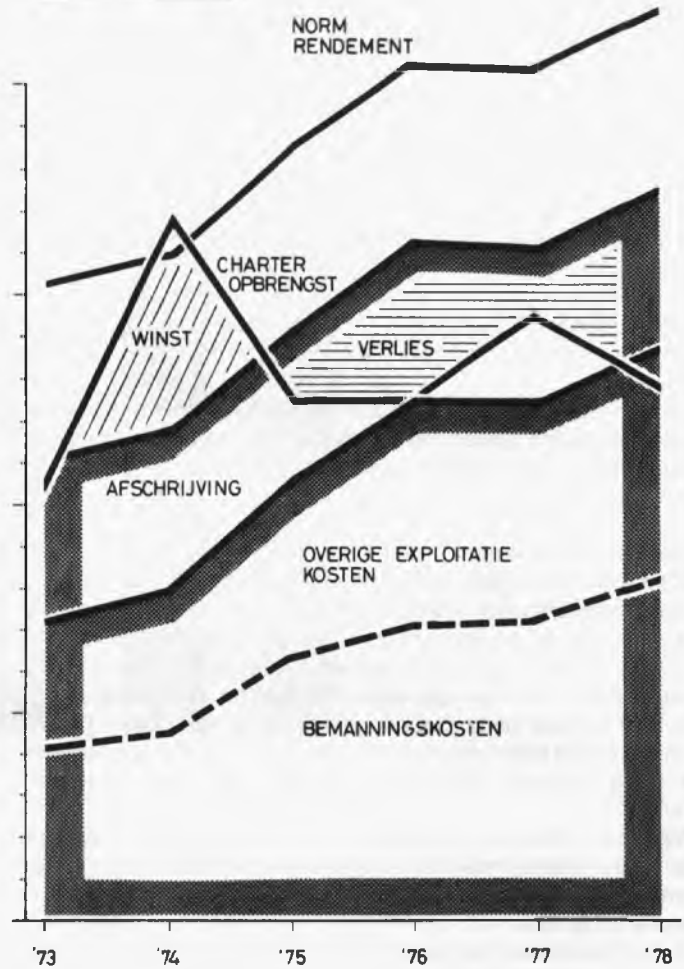


Fig. IX

vloeding van de mate van onderhoud die technisch noodzakelijk is. Wanneer ik terug kijk naar het proces van automatisering van de machine-installaties aan boord dan mag ik vaststellen dat in de afgelopen tien jaar de technologie van een volledige automatisering van het voortstuwingsproces is afgerond. Thans staan wij aan de vooravond van de automatisering van de onderhoudsbewaking; een proces dat behalve door de machinebouwers ook door ons als gebruikers van het schip is aangekaart.

Wij mogen verwachten dat over een jaar of tien de automatisering van de onderhoudsbewaking zal zijn afgerond. In nauw overleg met de classificatiebureaux en met de nationale inspectie, zou hierdoor de periodieke controle aanzienlijk kunnen worden gemitigeerd waardoor een aanzienlijke kostenbesparing mogelijk wordt. Op instigatie van de KNRV loopt over dit onderwerp een omvangrijk collectief onderzoek- en ontwikkelingsprogramma.

3) Wat de bemanningskosten betreft wil ik niet uitvoerig zijn maar herhalen wat wij in de afgelopen periode als KNRV reeds verschillende malen uitdrukkelijk onder de aandacht hebben gebracht. De stand van zaken is dat wij voor de meeste grote handelsvaart-schepen, vergeleken met andere landen, qua bemanningskosten aan de top staan. Om enkele voorbeelden te geven: onze Engelse concurrenten komen op ongeveer 2/3 van de Nederlandse bemanningskosten d.w.z. daar zit een verschil tussen van ongeveer een miljoen gulden per 'modaal' schip per jaar. Buitenlandse schepen die op basis varen van het minimum pakket van de

International Transport Workers Federation, het z.g. ITF agreement, komen op ongeveer de helft van de Nederlandse kosten. De goedkoopste landen die met volledig gekwalificeerde bemanningen varen en zich houden aan de in de ILO overeengekomen minima, komen op ongeveer 1/3 van de Nederlandse kosten. Dat scheelt dan dus ongeveer 2 miljoen per schip per jaar.

Door middel van een uitgekende combinatie van toepassing van moderne technologie en optimale inzet van een gekwalificeerde bemanning hopen wij t.o.v. minder ontwikkelde maritieme landen toch concurrerend te kunnen blijven varen. De KNRV heeft voor deze rationalisatie van de bedrijfsvoering een discussiestuk gemaakt dat op het ogenblik onderwerp vormt van een uitwerking in tripartite overleg. Het behoeft geen betoog dat wij ook uitermate op onze hoede moeten zijn dat de goedkopelonen landen er niet in slagen internationaal bindende bemanningsschalen door te drukken die onvoldoende gerelateerd zijn aan de technologie van het schip en de kwaliteit van de bemanning.

Tot zover dus de kasuitgaven en onze inspanningen om die te beperken.

Om te overleven op langere termijn moeten bovendien de voor vervanging van het schip benodigde middelen in de vorm van afschrijvingen worden verdiend.

Zoals U in figuur VII ziet verdient deze bulkcarrier sinds '75 zijn afschrijvingen niet. In de jaren '73 en '74 werd nog winst gemaakt. Dat is de vergoeding voor het in dat schip gebonden werkzaam

vermogen van de onderneming een vergoeding die de onderneming weer voor een gedeelte moet uitbetalen in de vorm van de rente of geleend kapitaal of dividend op het aandelen kapitaal. Kapitaal is nu eenmaal niet gratis verkrijgbaar. Daarom hebben wij in het beeld ingetekend het normatieve resultaat, verschil tussen opbrengsten en kosten, dat wij gemiddeld zouden moeten verdienen. (Evenals gehanteerd in het rapport van de werkgroep Viersen 13,5% over het gemiddeld geïnvesteerd werkzaam vermogen, vóór belasting en vóór rentelasten.)

Ik laat U nog even het overeenkomstige exploitatiebeeld zien van beide andere bulkcarrier-typen die ik noemde.

Het plaatje van de 40.000 tonner is nog verdrietiger. (fig. VIII) Zoals ik al eerder stelde, dit is dan ook de minimum grootte waarmee wij nog enigszins kunnen concurreren tegen goedkope-lonen redereien.

Het plaatje van de minibulker (fig. IX) is interessant omdat deze in 1976-1977 in een andere markt is gebracht, waardoor de exploitatiekosten weliswaar extra stegen, maar een charterprijs kon worden bedongen waarmee nog een gedeelte van de afschrijvingen kon worden verdiend.

Fiscale aspecten

Er blijken nog steeds misverstanden te bestaan over de fiscaal financiële aspecten van het scheepvaartbedrijf. Het normatieve resultaat waar ik over sprak, en waaruit de kapitaalkosten moeten worden betaald, is een resultaat vóór belasting en rente. Het grootste gedeelte van de wereldvloot wordt geëxploiteerd onder regimens waarbij geen winstbelasting behoeft te worden afgedragen. Dat geldt per definitie voor de vloot geregistreerd in de goedkope-vlaglanden. Vrijwel alle andere landen hebben zich op de één of andere wijze aan dit verschijnsel moeten aanpassen, omdat het minimum-prijsniveau voor de vervoersdiensten op de wereldmarkt wordt bepaald door deze grote vloot van de goedkope-vlaglanden.

Sinds 1972 heeft onze bedrijfstak in Nederland faciliteiten die beogen de effectieve belastingdruk dusdanig te verminderen dat ook de Nederlandse reder slechts een geringe winstbelasting zou behoeven af te dragen. Volgens de nationaal politieke voorkeur hebben de betreffende fiscale faciliteiten, investeringsaftrek en vervroegde afschrijving, inmiddels de vorm gekregen van investeringspremie (15% volgens de Wet op de Investeringsrekening en $5 \times 1,1\%$ volgens het Besluit Investeringspremie Zeescheepvaart 1978.)

Maar, afgezien van deze vorm, gaat het nog altijd om het gelijk

trekken van de fiscale financiële concurrentiepositie voor Nederlandse schepen vergeleken met bijv. schepen onder Antilliaanse registratie.

Sloop- en bouwregeling

Hoewel de doem van de depressie in de wereldscheepvaart, die zichtbaar is in de opgelegde tonnage, over mijn betoog lag, hoop ik U ook iets te hebben kunnen overbrengen van de activiteit aan boord van de Nederlandse redersgemeenschap tijdens het afrijden van deze jarenlange bui.

Maar nog in verhevigde mate wreekt zich de bestaande overcapaciteit aan scheepsruimte in het gebrek aan nieuwbouworders voor de scheepsbouwindustrie.

Het is daarom begrijpelijk dat vele knappe koppen zich in deze depressiejaren hebben gebogen over de vraag of de overtonnage niet wat sneller zou kunnen worden weggewerkt door de sloop van verouderde tonnage te bevorderen met slooppremies. Waardoor de vrachtenmarkten zich eerder herstellen en reders weer eerder nieuwe schepen gaan bestellen. Teneinde de scheepsbouwindustrie ondertussen aan de gang te houden, zou men aan die slooppremie een beperkte verplichting tot vervangende bouw willen koppelen. In de wandeling genoemd: scrap and build schemes. Dit is een ingewikkelde materie die ik hier niet zal pogen uit de doeken te doen, maar waarvan ik vaststel dat er tot nu toe niets uit de bus is gekomen dat alle belanghebbende partijen bevredigt. Bij die belanghebbende partijen behoren ook de overheden; de EEG landen spenderen thans ongeveer twee miljard gulden per jaar om hun scheepsbouwindustrie draaiende te houden: aldus een schatting van de EEG Commissioner Davignon.

Ik wil hier slechts de suggestie doen aan de regering serieus te onderzoeken of er kansen zijn voor een nieuw Nederlands initiatief in EEG verband.

Met deze suggestie klasseer ik mij wellicht als een onverbeterlijke optimist. Maar welke reder die in deze depressie nog doorgaat en zijn koers zet naar de toekomst is geen onverbeterlijke optimist? Dat optimisme ontlenen wij mede aan U mensen van de wetenschap, die ons helpt die koers uit te zetten; U, politici en overheid, die bereid bent nationaal en internationaal ons door politiek moeilijk vaarwater te loodsen; U, sociale partners, die uiteindelijk altijd bereid blijft tot redelijk onderhandelen; U, verladers, die solidair met ons bent als de concurrentie zich van niet-commerciële praktijken bedient; U, zeevarenden, die wáár maakt wat ons allen in het Latijn is geleerd: varen móet!

Zoals U ziet kunt U op ons rekenen als U ons nodig hebt. Als wij U nodig hebben krijgen wij gelukkig ook zelden te horen: er zijn nog 886 wachtenden vóór U.

Nieuwe uitgave

Maritiem Journaal 1978

Uitgave de Boer Maritiem, Unieboek Bussum.

Afm. 25 x 17 x 2,5 cm, 288 blz., ca. 58 foto's alsmede vele tekeningen en tabellen.

Gebonden in linnen band.

Prijs f 47,- bij intekenen, f 56,- losse delen.

In Schip en Werf Nr. 9 van dit jaar mocht ik Maritiem Journaal 1977 bespreken en nu is, nog voor het einde van dit jaar, het vijfde deel in deze serie verschenen. Men kan dus bij deze uitgave van een lustrum spreken.

Onder verwijzing naar de genoemde bespreking van Maritiem Journaal 1977 kan nog worden vermeld dat in deze nieuwe uitgave een aantal hoofdstukken voorkomt dat in het vorige jaarnaal ontbrak, namelijk Navigatie en Hydrografie, Baggerwerken en Werken Buitengaats.

Voorts komen de hoofdstukken Watersport en Reddingwezen nu niet meer aan de orde.

Er wordt, zoals gebruikelijk, recente informatie gegeven.

Het is een goede gedachte om over de vijf verschenen delen 1974-1978 een cumulatieve inhoudsopgave in dit vijfde deel te publiceren op blz. 280 - 285.

Van harte aanbevolen.

Prof. Ir. J. H. Krietemeijer

S. S. 'VIERA Y CLAVIJO' – een opmerkelijk en bezienswaardig schip

door Prof. Ir. J. H. Krietemeijer

Inleiding

In de tijd waarin wij leven zijn er velen die met belangstelling of verlangen en soms een tikje heimwee terug zien naar het tijdperk van de klassieke stoommachine. Allerwegen zijn verenigingen en clubs doende om nog aanwezige exemplaren van oude stoomwerktuigen van de ondergang te redden, te herstellen en weer gangbaar te maken om die daarna aan belangstellend publiek te tonen. Ook wordt veel gedaan om belangrijke voorbeelden uit die tijd opnieuw te bouwen, vooral in modelbouw. Dit is een loftwaardig streven en het resultaat kan gezien worden als een stukje bijdrage tot de zogenaamde 'industriële archeologie' en dit laatste vooral met betrekking tot de werktuigen uit de 19e eeuw.

Voor wat de scheepsbouw aangaat is het conserveren en bewaren van oude schepen meestal een te kostbare zaak en als regel verdwijnen schepen dan ook naar de sloperij. Vooral voor grote schepen geldt dat het nauwelijks, of geheel niet lonend is en vaak praktisch ook niet uitvoerbaar om ze voor het nageslacht te bewaren. Waar zouden we bijvoorbeeld naar toe moeten met een 'Nieuw Amsterdam' of een 'Queen Mary'? Hier is de modelbouw de uitkomst.

Voor kleinere oude schepen zijn er nog wel mogelijkheden, al moet worden opgemerkt dat de bestaande collectie in dit genre, over de gehele wereld bezien, zeer klein is.

Waarom nu aandacht voor de 'Viera y Clavijo'?

Ongeveer een jaar geleden werd ik op dit schip attent gemaakt door ons lid A. Grootenhuis. Het voornemen om het schip eens te bezoeken kon pas enkele maanden geleden ten uitvoer worden gebracht. Op 16 oktober bracht ik met mijn vrouw een bezoek aan het schip dat is gelegen in de veerhaven 'De Val' bij Zierikzee, aan de noordelijke oprit naar de Zeelandbrug.

De eerste aanblik van het schip wekte nieuwsgierigheid op.

Het is een 'Old Lady' van 1912, dus 66 jaren oud. Ziet er op een afstand beschouwd nog gaaf en gezond uit en bij nadere kennismaking blijkt zij nog een vitale Old Lady te zijn.

De Geliefde van een scheepssloper

Bij het betreden van het schip zien wij aan dek een man bezig met wat gereedschap en hij blijkt de eigenaar te zijn. Het is de heer M. van der Marel, die met zijn vrouw meestal aan boord woont, hoewel hij niet ver ervandaan in Nieuwerkerk een gerieflijke woning heeft. Na mij te hebben voorgesteld als voorzitter van de Nederlandse Ver. van Technici op Scheepvaartgebied en tevens hoofdredacteur van Schip en Werf worden mijn vrouw en ik (met voorbijgaan van het bord dat aangeeft dat men toegangsprijs moet betalen) vriendelijk uitgenodigd naar de door het echtpaar van der Marel bewoonde salon te komen, waar wij verder de hele middag hun gasten zijn en ook worden rondgeleid door het schip.

Het verhaal van de heer van der Marel is belangwekkend. Hij is directeur-eigenaar van het sloop/bergingsbedrijf van der Marel BV

te Nieuwerkerk Zld. Op de Canarische eilanden ontdekte hij de 'Viera y Clavijo', een passagiers stoomscheepje van 862 BRT, dat tussen de eilanden en de kust van Noord Afrika en tot in de Middellandse Zee voer. De eigenaars, Cia. Transmediterranea, hadden het schip tot eind 1977 nog in de vaart. In verband met de leeftijd en de ophanden zijnde surveyes moest het echter van de hand worden gedaan en van der Marel kocht het, tegen scherpe mededinging in, maar niet om te slopen. Hij was op slag verliefd geworden op deze Old Lady. De rederij liet het schip naar Bilbao brengen en vandaar bracht van der Marel het op eigen kracht naar Zeeland. Hij is nu, met een zoon en schoonzoon en andere hulpkrachten, het schip aan het opknappen en probeert het zoveel mogelijk in de oude staat te handhaven. Hij nam het over met alle voorraden, inventaris zoals linnengoed, bestek enz.

In het achterruim heeft hij een klein museum ingericht van oude modellen, tekeningen, schilderijen, scheepsvoorwerpen, stoommachinemodellen enz. enz.. Voorts is er een kleine winkel voor de verkoop van scheepscuriosia, o.a. uit de scheepsvoorraad en de inventaris. Zo kocht mijn vrouw een prachtig wit tafellaken, met rederijmotieven en enkele bijbehorende servetten.

De machinekamer en het ketelruim zijn de moeite van het bezoeken waard. Alles is goed onderhouden en de zaak wordt door van der Marel met liefde verder opgepoetst en gangbaar gehouden. Het hele schip ademt nog de geest van de tijd waarin ouderen onder de lezers zich de passagiersschepen van dit type van rond 1920 ongetwijfeld nog zullen herinneren. Compleet met de typische scheepsgeuren die er hingen. De hutten zijn nog in de 'oerstaat', met kooien van messingbuis en de typische attributen uit die tijd. Om deze sfeer te bewaren is er een discreet aangebrachte centrale verwarmingsinstallatie in de passagiers ruimten.

Wat is het unieke van dit schip?

Ik heb enige naspeuringen gedaan en vond in het Lloyds Register van 1912 de aantekening volgens figuur 1.

Daaruit blijkt dat het schip 66 jaren oud is, steeds zijn oorspronkelijke taak heeft vervuld en twee wereldoorlogen heeft overleefd. Dit alles maakt het wel tot een opmerkelijk schip.

In 1912 werd in de registers van Lloyds nog de naam van de eerste gezagvoerder vermeld en dit blijkt dus A. C. Selve te zijn geweest. Het schip zoals het nu bij Zierikzee ligt is afgebeeld in fig. 2. Uit vergelijking met het mij ter beschikking gestelde algemeen plan uit 1912 blijkt dat er niet veel aan het schip is gewijzigd. De plannen zijn helaas niet geschikt voor reproductie en afdrucken in dit blad. Het schip is onder bouwnummer 224 in 1912 opgeleverd door de Caledon Shipbuilding & Engineering Co. Ltd te Dundee in Schotland. Ook de machineinstallatie is daar gemaakt.

Fig. 1 Vermelding in Lloyd's Register 1912

360	Steel Twin ScFr	1771		1894 Earle's	Gt. Eastern Ry. Co.	302°4'36"0"16'2"	Harwich	1.6Cy.264' 10"612"-86"		
361	Steel Sc Si	852	100A1 LaP.	1912 Caledon S.	Cia. de Vap. Correo	210°2'30"0"9'9"	Las Palmas	T.8Cy.164' 27"244"-28" (a)	12 x 3	RT III
	A.C. Selve -12	703	S&C dh	2mo B.&E.Co.Ld	Interinsulares		Spanish	1801b	189NBP	1,12
	Elect. light	501	with freboard	Dundee	Canarios		5BH Cem	2SB, 4cf, 6574, 82547		
				Lloyd's AGP	WB = Call DB = 29	1818' 95' 1016' FPF	181.4PT10x	Caledon SB & E. Co. Ld. Dundee		
		311		1888 DAVIES	Interinsulares	190 2137 1112 2	Spanish	FD 140NE		
JVBL	P. Schwartz -07	403		Dunlop & Co	Spanish	267' 216' 265'		W.L. D.J. Dunlop & Co. P.G.I.		
	Elect. light	632		Pt. Glasgow		pr. Shaded 111				

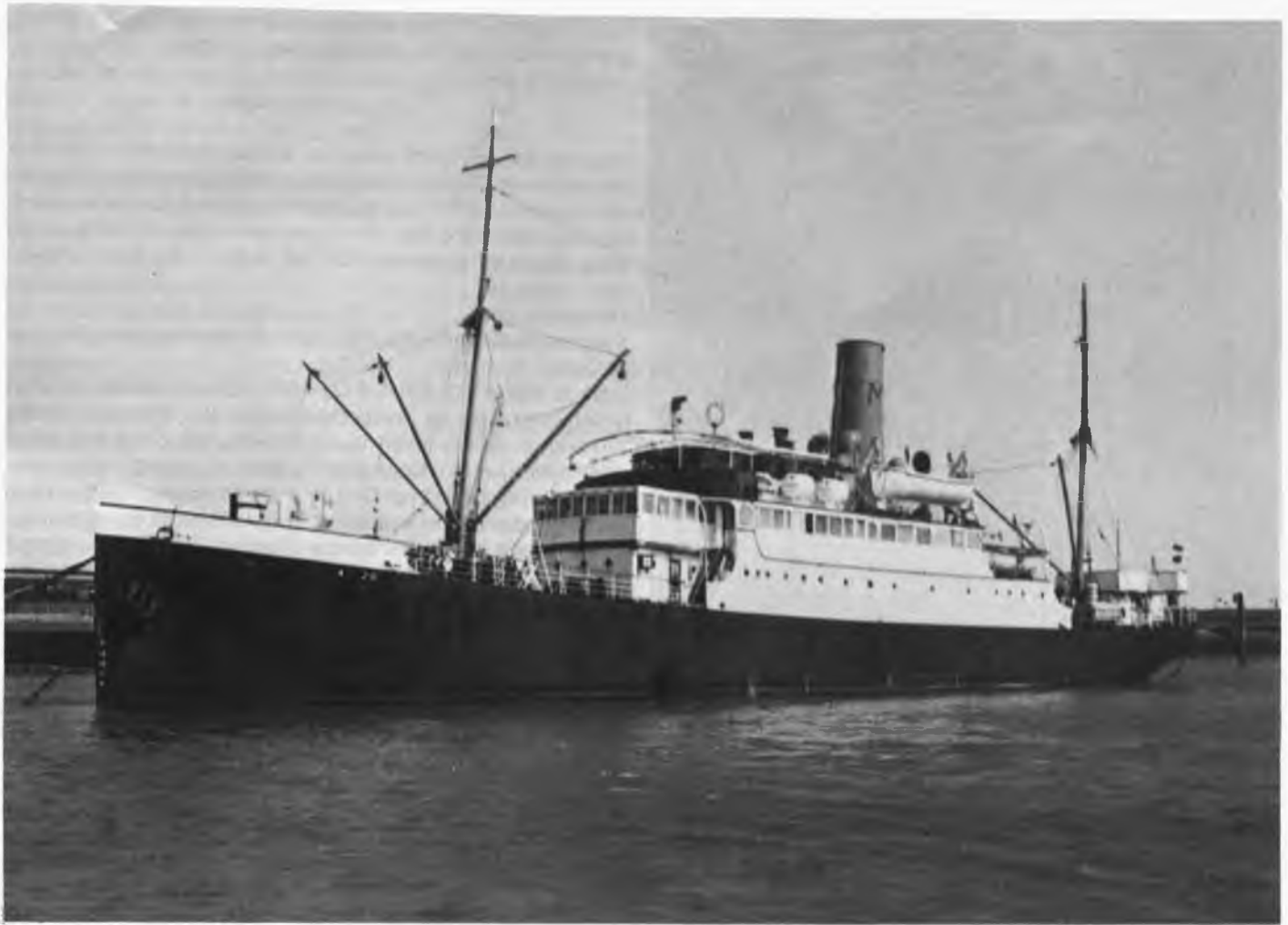


Fig. 2 De 'Viera Y Clavijo' in de haven bij Zierikzee

Er is nergens iets te vinden over de tewaterlating. Merkwaardig is dat in The Shipbuilder, Vol. VI, 1911/12 op blz. 190 het volgende bericht voorkomt:

– 'Biera y Otavigo' Passenger and cargo steamer 209 ft., by 29 ft. 10 in., by 19 FT. 6 1/2 in.; 1000 gross tonnage. Built to the order of Spanish owner, for service between Spain and the Canary Islands. Launched 7 th December 1911.'

Waarschijnlijk is dit de 'Viera y Clavijo' en is de naam verkeerd overgekomen.

De volgende gegevens zijn verstrekt:

Naam: 'Viera y Clavijo'

Boekingsnummer in Lloyds Register: 361

Eigenaar: Compania de Vap. Correos Interinsulares Canarias.

Later: Cia. Transmediterranea te Madrid

Gross tons 862
 Under deck tons 703
 Net tons 501
 Deadweight tons 535
 Eerste haven van registratie: Las Palmas
 lengte over alles 67,11m.
 Lengte t.l.l. 64,01m. (210')
 Breedte mid 9,10 m. (29'-10")
 holte 5,95/3,74 m. (21' 3"/12'-3")
 diepgang 3,71m.

Klasse: Lloyds 100 A1 'shelterdeck with freeboard'
 Hoofdmachine: Triple expansie stoommachine met cylinder middellijn H.D. 419 mm. (16 1/2"), M.D. 686 mm. 27"), L.D. 1118 mm. (44"). Slag 711 mm. (28"). Vermogen 1000 i.p.k.

Asomwentelingen: 98 per minuut

Ketels: twee oliegestookte twee-vuurs Schotse ketels.

Hulpmachines alle stoomgedreven.

Stoomstuurmachine op het achterschip.

Dekwerktuigen: 1 stoomankerspil, 2 laadlieren met schuinstaande cilinders.

Laadgerei: 6 laadbomen

Accommodatie volgens het oorspronkelijke plan:

Eerste Klasse:

5 hutten à 2 personen	10 passagiers
1 ladies hut à 4 personen	4 passagiers
1 algemene hut à 4 personen	4 passagiers

totaal 1e klasse 18 passagiers

Tweede klasse:

8 hutten à 2 personen	16 passagiers
	totaal 34 passagiers

Derde klasse:

Bij het achtertussendeck staat op het plan vermeld:

'Third Class or Cattle'

Dekken en betimmeringen van teakhout en mahonie.

Reddingsboten op het oorspronkelijke plan:

2 van 24' x 7' -3" x 2' -10"	op het brugdek
1 van 24' x 7' -3" x 2' -10"	op het sloependeck
1 motorboot 24' x 6' x 2' -8"	op het sloependeck

Laadruiminhoud 834 m³

Het schip is nog volledig uitgerust en certificaten zijn aanwezig.

Die voor de ketels zijn onlangs verlopen, maar de heer van der Marel is bezig de ketels weer klaar te maken voor keuring door het



Fig. 3 Mevrouw Krieteijer vol bewondering bij de manoeuvreerstand van de 1000 ipk. triple expansie machine

Stoomwezen. Hij hoopt zodoende de machinekamer in bedrijf te kunnen tonen. Maar afgezien daarvan is een bezoek aan dit prachtige museumstuk in machine- en ketelruim reeds de moeite waard. Bij onze rondleiding was mijn vrouw zeer onder de indruk van de triple expansiemachine van 1000 ipk., hetgeen wel blijkt uit fig. 3.

De naam

Over de naam van het schip kwam de heer van der Marel het volgende te weten:

José de VIERA Y CLAVIJO 1731-1813. Spaans natuurkundige en geschiedschrijver die zich onderscheidde door zijn werk ter verbreiding van de kennis van natuur- en wiskunde. Zijn voornaamste verhandelingen zijn: Beginselen van de natuurkunde en de chemie en de Beginselen van Geometrie en Wiskunde. Voorts was hij een zeer goed dichter en redenaar. Hij publiceerde een Algemene Geschiedenis van de Canarische Eilanden. Zijn naam komt voor op de lijst van autoriteiten op het gebied van de Spaanse taal, de Spaanse Academie.

De eerste achternaam VIERA was die van zijn vader, de tweede, CLAVIJO die van zijn moeder. De verbinding Y wordt wel gebruikt in aktes of trouwboekjes.

De heer van der Marel verdient alle lof en medewerking voor zijn streven om van dit schip een museumstuk te maken.

Hoewel het niet in Nederland werd gebouwd zou het toch aanbeveling verdienen om het voor Maritiem Nederland te behouden. Gelet op de bakermat zou er echter wel eens belangstelling van Britse zijde kunnen komen.

Het schip is tegen betaling van een geringe toegangsprijs te bezichtigen en ik kan ieder van harte aanbevelen dit eens te doen.

WEST EUROPEAN GRADUATE EDUCATION MARINE TECHNOLOGY (WEGEMT)

Over dit onderwerp ontvingen wij van het in Delft gevestigde secretariaat een bericht waaruit, in verband met de belangrijkheid ervan, hier de voornaamste gegevens worden ontleend. De Stichting WEGEMT is in 1975 ontstaan op initiatief van de Technische Hogeschool te Delft en het secretariaat is tot heden gevestigd aan de afdeling der Scheepsbouwkunde en Scheepvaartkunde, Mekelweg 2, Delft. Prof. Dr. Ing. C. Gallin is voorzitter van het Executive Committee.

De bedoeling van de stichting is om in West-Europese samenwerking door post-akademisch onderwijs de kennis en ervaring in het vakgebied in dit deel van de wereld te bevorderen.

In september 1978 heeft een eerste leergang van WEGEMT plaats gevonden te Newcastle upon Tyne met als thema 'Advanced Ship Design Techniques'. Er waren 131 deelnemers uit 15 landen hetgeen als een succes kan worden beschouwd. Deze leergang werd georganiseerd door Dr. R. L. Townsin van de Universiteit van Newcastle upon Tyne en hij maakte een verslag waaraan het volgende wordt ontleend.

De leergang duurde drie weken en was verdeeld in drie cursussen met elk drie mo-

dulen van een week. De onderwerpen waren:

'Ship Design Economics', 'Computer Aided Ship Design', 'Optimization in Ship Design', 'Wake and Propeller Design', 'Aft End Design, Propellers and Vibration', 'Speed Performance at Sea', 'Load Actions on Ship Structures', 'Structural Response' en 'Structural Design'.

Behalve uit 12 landen in Europa kwamen er 2 deelnemers uit Brazilië, 2 uit Canada en 3 uit Hong Kong.

63% van de deelnemers kwam uit de industrie, 14% van de universiteiten en hogescholen, terwijl de resterende 23% hoofdzakelijk van defensie en onderzoekinstellingen afkomstig was.

Alle deelnemers werden als een inter-Europese gemeenschap onder één dak, in een studentenhuis, ondergebracht.

De uitstekende onderwijsstaf van 53 personen, aangetrokken uit geheel Europa, schreef in totaal ongeveer 2000 pagina's die aan de deelnemers werden uitgereikt. Deze indrukwekkende verzameling van 9 delen betreffende geavanceerde technieken in het scheepsontwerp zou een bron voor publikatie kunnen zijn, maar er is nog geen beslissing genomen over een der-

gelijk enorm werk.

Door de deelnemers werden enkele pedagogische onvolkomenheden gemeld, maar ondanks enkele taalproblemen was het niveau van het onderwijs hoog. Er werd gewerkt in klassen en workshops en dit, naast andere academische middelen, onderscheidde de Leergang van een conferentie. Er werden geen examens afgenomen, maar uit een vragenlijst werd duidelijk dat 30% van degenen die de lijst invulden bereid zouden zijn een examen af te leggen. De Leergang is een succesvol begin geweest van academische samenwerking in de maritieme techniek in Europa en misschien zal over 5 jaar het thema scheepsontwerp weer onderwerp van een leergang zijn. In de tussentijd zullen andere belangrijke onderwerpen uit de maritieme techniek worden behandeld.

De definitieve aankondiging voor de tweede WEGEMT leergang te Trondheim/Aken/Wageningen is nu gereed en de volgende onderwerpen worden behandeld, zoals vermeld in een syllabus:

There are three basic course modules in Trondheim and eight modules in Aachen/Wageningen. Some of the course mo-

dules are run in parallel. Participants can make their own selection of consecutive modules. Besides lectures, exercises and laboratory demonstrations will be held. The language of the school will be English.

Verdere details kunnen op aanvraag worden verkregen bij de secretariaten van de leergang:

Deel I

Studieadministratoren
Norwegian Institute of Technology
N7034 Trondheim-NTH
Noorwegen
Tel. 075/95268

of

Deel II

Lehrgebiet Grundlagen der Meerestechnik
Technische Hochschule Aachen
Templergraben 55
D-5100 Aachen
West-Duitsland.
Tel. 0241/805536

Het belangrijke initiatief uit 1975 heeft nu een goede uitwerking gekregen en te hopen valt dat de komende leergangen zich in een toenemende belangstelling mogen verheugen.

Vooraf in een tijd waarin de bedrijfstak scheepsbouw het over de hele wereld moeilijk heeft is het noodzakelijk om de kennis op peil te houden van hen die reeds enkele jaren geleden een opleiding op academisch niveau hebben voltooid en ook voor scheepsbouwtechnici met een Hogere Beroepsopleiding zullen deze leergangen van groot belang kunnen zijn. Dat een Europees initiatief reeds verdere internationale belangstelling heeft is alleen maar verheugend.

Prof. Ir. J. H. Krietemeijer

Het programma voor de komende jaren ziet er als volgt uit:

Titel	Universiteit	Datum
Advanced aspects of offshore engineering: Part I	Trondheim	8-20 jan. 1979
Part II	Aken/Wageningen	5-16 maart 1979
Ocean transport	Delft	1979
Ship production and associated techniques	Strathclyde	1980
Marine Engineering	Berlijn	1980/81
Fishing vessels	Madrid	1982

Module	Title	Date
Trondheim		
1	Environmental Conditions and Hydrodynamic Analysis	8-13 jan. 1979
2a	Structural Analysis and Design of Steel Structures	15-20 jan. 1979
2b	Structural Analysis and Design of Concrete Structures	15-20 jan. 1979
Aachen/ Wageningen		
1	Introductory Lectures	5-9 March 1979
2	General Design Procedure of Offshore Structures	
3	Numerical Methods in Offshore Engineering	
4	Operational and Economical Aspects	
5	Underwater Technology	12-16 March 1979
6	Fabrication, Installation, Inspection and Maintenance of Offshore Structures	
7	Experimental Methods in Offshore Engineering	
8	Offshore Field Development	

Het Nederlandse zeescheepvaartbeleid op een andere koers*

Het Nederlandse scheepvaartbeleid heeft tot voor enkele jaren voorbeeld gestaan voor een bedrijfstak die het liberalisme hoog in het vaandel had geschreven. Terwijl in andere bedrijfstakken, of om wat dichterbij huis te blijven ook in andere vervoerstakingen de vrijheid van het ondernemershandelen hetzij om redenen van algemeen belang, hetzij ter bescherming van het bedrijfsbelang aan zekere beperkingen onderhevig was, bleek de scheepvaart een aangelegenheid die het beste via het systeem van het 'laissez faire' kon worden geregeld, of liever gezegd niet geregeld, want de overheid was gehouden zich van inmenging ten enenmale te onthouden.

Op zichzelf een volstrekt natuurlijke zaak. Het scheepvaartbedrijf speelde zich af op een internationaal, volgens het vrije marktprincipe georiënteerde markt, hoe minder de overheid zich daarmee bemoeide hoe beter het zou gaan.

De scheepvaart bedreigd

Allengs begonnen zich echter donkere wolken samen te pakken. In de eerste plaats begon het besmettelijk virus van het protectionisme ook hier zijn kop op te steken, niet door middel van marktbeschermende overheidsregelingen, maar meer door financiële of

fiscale steun. Vrijwel alle maritieme landen maakten zich daaraan schuldig, hetgeen de zuiveren in de leer, waaronder Nederland, in een oneerlijke positie bracht. Veel te laat en dan nog mondjesmaat ging uiteindelijk ook de Nederlandse overheid over de streep. Afgezien van dit alsmaar voortwoekerende kwaad van de concurrentievervalsing werden van lieverlee ook nog andere moeilijkheden manifest. De scheepvaartmarkt bleek niet meer zo afgeschermd als men zo gaarne had gezien.

De ontwikkelingslanden deden hun intree in de scheepvaart. En dat was voor die landen, die hun scheepvaart van oudsher vooral gericht zagen op de handelsroutes van en naar hun vroegere koloniën, zoals Nederland en Engeland een zware bedreiging, die ondanks aanvankelijk tegenstribbelen ook niet meer afwendbaar bleek te zijn.

Ik noem nog een derde bedreiging, van veel recenter datum. De opkomst van de Oostbloklanden in de scheepvaart. Hoewel in verschijningsvorm anders dan de vorige, is die in wezen daaraan gelijk: namelijk de introductie van een niet-commercieel element in een bij uitstek aan commerciële spelregels gebonden markt. Een vierde bedreiging vormt het steeds stijgende loonkostenniveau waarvan alle westerse landen, maar Nederland in het bijzonder

der, te lijden hebben.

En dan tenslotte nog een vijfde bedreiging en die vind ik nog wel het meest geniepig: namelijk de steeds afnemende belangstelling in Nederland voor de maritieme zaak.

De tijd van de jongens van Jan de Wit en Piet Hein was voorbij, de vliegende Hollander voer niet meer, nee hij had vleugels gekregen en werd het symbool van het dynamische snelle Nederlandse luchtvervoerbedrijf. De scheepvaart was niet nieuw genoeg, was niet snel genoeg (maakte overigens ook niet zoveel kabaal), kortom leek bijgezet in het vervoermuseum.

Een afgedane zaak?

De scheepvaart was dus een afgedane zaak. Was het ook niet de consequentie van de vervoerfilosofie, die we zoveel jaren beleden hadden, dat degenen die het het beste en het goedkoopste konden, het dan ook maar moesten doen? Afbouwen dan maar die zaak, ook voor onze zeehavens was het niet van belang onder welke vlag een schip voer, zolang ze onze havens maar bleven aandoen. Afbouwen dan maar onze nationale trots van weleer. Of niet? Deze vraag wordt de laatste jaren met grote regelmaat gesteld, maar ook op steeds stilliger wijze, beantwoord. Het wordt hoe langer hoe duidelijker dat we als we onze scheepvaart verder laten verkommeren, we een onvervangbaar stuk know how laten schieten, de werkgelegenheid onvervangbare schade aandoen, de Nederlandse scheepsbouw van haar enige trouwe klant ontdoen, de activiteiten in onze zeehavens, de zogenaamde spinoff, ernstig benadelen en last but not least, onze exportpositie een

gevoelige klap toebrengen. Het meespreken in het toenemende overhedenoverleg, maar ook binnen de bedrijfstak, waar steeds grotere consortia zich vormen, zou geheel verloren gaan.

Toen in economisch opzicht de bomen nog in de hemel groeiden, onze gasbel onuitputtelijk leek en onze werkgelegenheid door full employment werd gekenmerkt waren die argumenten zonder veel betekenis, te meer nog omdat de bedrijfstak niet aan de weg timmerde, maar in stilte haar gang ging.

Het nationaal belang van de scheepvaart

Hoe langer hoe meer blijkt echter van hoe grote betekenis deze vervoertak voor onze economie is.

Ik zal u niet vermoeden met een groot aantal cijfers, ik noem er maar een paar. Wist u dat bijvoorbeeld 21.500 personen direct in onze scheepvaart werkzaam zijn van wie 16.200 Nederlanders, dat de scheepvaart in 1977 voor 1 miljard heeft geïnvesteerd en dat het tekort op de betalingsbalans nog steeds voor het overgrote deel wordt goed gemaakt door de deviezen die we met de scheepvaart verdienen?

Dan heb ik een belangrijk pluspunt van de scheepvaart nog niet genoemd: haar functie als vierde strijdmacht. In een tijd waarin ons land, overigens terecht, enorme bedragen voor onze defensie uitgeeft, is het volstrekt aannemelijk dat ook een offer wordt getroost tot instandhouding van een koopvaardijvloot, een onderdeel dat in geen enkele defensie kan en mag worden gemist.

Tot zover de analyse van de huidige situatie. In het vervolg van mijn betoog zal ik nader ingaan op wat ons vanuit die uitgangssituatie voor de scheepvaart nader te doen staat.



Een nieuw product voor de kleine handelsvaart. m.s. Gera Holwerda (Aerophoto Eelde).

Eendrachtig optreden van overheid en bedrijfsleven

Ik ga daarbij van een belangrijke veronderstelling uit. Er zal een eendrachtig optreden van overheid en bedrijfsleven moeten zijn, en dan hier nadrukkelijk niet alleen de onderneming, de werkgevers, maar ook de vakbeweging daarbij inbegrepen. Ik wijs hierbij op de situatie in de ontwikkelingslanden en de staatshandellanden, waar overheid en bedrijfsleven niet anti-thetisch, maar gezamenlijk optreden. Japan heeft daarop al vele jaren geleden een duidelijk antwoord gegeven, in het westen de 'NV Japan' genoemd. Nu gaat het er niet om om in Nederland het Japanse model te imiteren, dat zal trouwens niet lukken ook. Waar het om gaat dat is dat ook hier 'het ene handje het andere kan wassen'. De Staat is gebaat bij een rendabel bedrijfsleven, zeker waar het de scheepvaart betreft, die immers het grootste deel van de aan- en afvoer van en naar Nederland verzorgt.

Het bedrijfsleven kan wél varen bij de assistentie die het overheidsapparaat in de ruimste zin des woords kan verstrekken. Hoe is de samenwerking dan te concretiseren?

In de eerste plaats zal Nederland er voor moeten zorgen dat de economische startpositie van haar scheepvaart gelijk is aan die van andere landen.

Dit betekent dat de Nederlandse scheepvaartondernemingen langs de weg van de financiële staatshulp in staat moeten worden gesteld met de vloten van de omringende landen te kunnen concurreren. De dit jaar hernieuwde investeringspremie, bovenop een WIR premie van 15% is daarop het antwoord van de huidige regering geweest.

Ik ben mij er steeds meer van bewust geworden dat de grote, laat ik duidelijk zeggen, strategische – zowel in vrede als in oorlogstijd – belangen van de zeescheepvaart deze steun tot een blijvend iets maken. Ik kan me zelfs voorstellen dat die steun nog nadrukkelijker, nog krachtiger zal moeten zijn.

Het internationale beleid zal erop gericht moeten zijn dat concurrentie-valsensende elementen, hetzij voor directe subsidies, hetzij door middel van fiscale steun gaan verdwijnen. Hoe essentieel dit ook moge zijn veel concreet resultaat zal op korte termijn niet zijn te verwachten.

Verbetering van de concurrentiepositie

Er is een tweede mogelijkheid tot verbetering van de concurrentiepositie van onze scheepvaart, en hier ligt het accent vooral bij het bedrijfsleven, namelijk de verlaging van de exploitatiekosten. Het isolement waarin de scheepvaart te lang heeft verkeernd had tot gevolg dat niet voortdurend en op tijd aan kostenbewaking is gedaan. Het scheepvaartbedrijf was te traditioneel ingesteld. Van werkgevers en werknemers zal een grote krachtsinspanning worden gevraagd, die echter in het belang van beide partijen zal moeten worden opgebracht.

De overheid wil en kan hierbij echter niet afzijdig blijven. Enige maanden geleden heb ik dan ook het startsein gegeven voor een tripartite overleg waarin de rationalisatie van het gehele scheepvaartbedrijf, dus zowel het schip als de walorganisatie, zal worden doorgelicht. Ik hoop dat ik spoedig de eerste resultaten daarvan mag vernemen.

Er is nog een derde manier waarop overheid en bedrijfsleven gezamenlijk kunnen opereren. Op tweërlei manier namelijk treedt de overheid op in de internationale markt. Ik begin dan met de overheid als exporteur en importeur.

De overheid als handelspartner

De overheid wordt namelijk een belangrijker handelspartner. Hij treedt op als inkoper van militaire producten en anderszins, het Rijksinkoopbureau is een belangrijke (hoewel niet gemakkelijke) klant. Het wordt zaak dat de overheid bij haar optreden aan de vraagkant van de vervoermarkt zich van haar verantwoordelijkheid jegens het Nederlandse vervoerbedrijfsleven bewust wordt, en hier waar mogelijk het 'koop Nederlands fabrikaat' laat gelden. Maar ook als bevorderaar van de export gaat de overheid hoe langer hoe meer optreden. Het meest duidelijke voorbeeld is de

benoeming van een speciaal daarmee belaste staatssecretaris op het ministerie van Economische Zaken. Ik heb mij al enkele malen tot hem gewend, om bij hem ook de belangen van het vervoerbedrijfsleven en met name ook de scheepvaart te bepleiten. Vooral bij de zogenaamde turn-key projecten kan de 'N.V. Nederland' tot goede resultaten leiden, waarvan ook het vervoer dient te profiteren.

Wetenschappelijk maritiem onderzoek

Dit brengt mij op een derde gebied van onderlinge samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven: het wetenschappelijk maritieme onderzoek. Voorwaarden daarvoor zijn in de eerste plaats een zo breed mogelijk veld van onderzoek, niet alleen gericht op de traditionele scheepvaart maar op alles wat in plaats van 'on-shore', 'off-shore' gebeurt en in de tweede plaats een goedwerkende onderlinge coördinatie tussen de verschillende deelgebieden. Zeer onlangs is aan minister Peynenburg een rapport van een speciaal daarvoor ingestelde commissie aangeboden dat voorzover ik het kan bekijken, een goede basis vormt om op korte termijn tot een dergelijke gecoördineerde aanpak te komen. De voordelen zijn tweërlei: In de eerste plaats zal het werkterrein ons eigen maritieme bedrijfsleven, de scheepvaart en de offshore industrie moeten omvatten. Daarnaast en dat acht ik zeker zo belangrijk, zal het streven erop gericht moeten zijn onze know-how te exporteren. Ik denk hierbij bijvoorbeeld ook aan het immense potentieel dat in onze eigen waterstaat is opgetast en de kansen die daarmee voor onze industrie, onze aannemersmaatschappijen en ons vervoerbedrijfsleven zijn verbonden.

Ik zie hier kansen voor het oprapen. Er is echter één maar: we zullen snel moeten zijn. Als Nederland nu niet paraat zal blijken te zijn zullen anderen ons voor zijn en zullen wij kunnen blijven treuren over gemiste kansen.

Wetenschappelijk maritiem onderzoek

Er is een vierde punt van actie, waarbij ik de aantekening maak dat u uit de door mij aangehouden volgorde niet de mate van belangrijkheid mag afleiden. Dit punt acht ik namelijk van uitermate grote betekenis. Het heeft betrekking op het feit, dat het de maritieme landen, en dus ook Nederland ontbreekt aan enigerlei wettelijk instrumentarium om in de scheepvaartvervoermarkt actief op te treden.

Sedert enige jaren beschikken wij weliswaar over de wedervergeldingswet, maar dat is meer een curatieve wetgeving. Het wettelijk instrument dat mij voor ogen staat zal veel meer een preventief karakter moeten hebben. Wat dat betreft verkeert de scheepvaart in het geheel van het Nederlandse vervoerbestel in een uitzonderingspositie. Voor iedere vervoerstak is een speciale wetgeving, de scheepvaart heeft het tot nu toe zonder kunnen en ook moeten doen.

Ik heb goede hoop dat ik in de loop van het volgend kalenderjaar tot indiening van een speciale wet voor de scheepvaart bij het parlement kan overgaan.

Internationaal overleg

Een vijfde actiepoint is gelegen in het onverdroten doorgaan met internationaal overleg, ondanks de soms ontmoedigende resultaten. Vanuit zijn belangrijke historische maritieme positie heeft Nederland in dit overleg altijd een belangrijke rol gespeeld. Het streeft altijd enigermate onze ijdelheid dat we die positie nog steeds hebben ondanks het feit dat we op de wereldranglijst een derderangpositie zijn gaan innemen.

Hierin is ook een deel van onze kracht gelegen. De Nederlandse scheepvaartbedrijven hebben op tijd onderkend dat de goede tijden van weleer niet terug zullen keren, dat we moeten meedoen met nieuwe ontwikkelingen, ook als die in sommige opzichten niet in ons voordeel zijn.

Onze eerste activiteiten zijn thans gericht op de EEG. Als daar tot een gemeenschappelijk standpunt ten opzichte van de scheepvaartzaken kan worden gekomen, zullen daarvan ongetwijfeld

belangrijke impulsen zijn uitgaan voor de mondiale scheepvaartontwikkeling.

Technologische vernieuwing

Een zesde punt van actie betreft de aanpassing aan nieuwe technologische veranderingen. Juist op het gebied van de scheepvaart zijn thans uitermate belangrijke ontwikkelingen aan de gang. Ik noem in dit verband het containervervoer, met daarmee verbonden het zogenaamde intermodale vervoer, de supply-vaart, het lashvervoer enzovoort. Het zijn juist deze nieuwe technieken waarin de kracht van onze scheepvaart ten opzichte van de traditionele scheepvaart in de toekomst zal zijn gelegen.

Iets meer aandacht wil ik in dit verband geven aan het vervoer van aardgas. Binnenkort zullen grote hoeveelheden gas naar Nederland worden vervoerd. Hier komt een duidelijk scheepvaart belang om de hoek kijken, en daarmee verbonden een belang voor de scheepsbouw. Ook hier lijkt mij een duidelijke taak voor het bedrijfsleven en de overheid weggelegd om in gezamenlijk overleg ervoor te zorgen dat ook de Nederlandse scheepvaart bij deze zaak blijft betrokken.

Ik heb in mijn betoog geen verschil gemaakt tussen grote en kleine handelsvaart. Dat hoefde ook niet want het was gericht op beide takken. Ik heb ook de indruk dat het verschil in sommige opzichten van lieverlee wat begint te vervagen. Op één punt is een duidelijk verschil te constateren. De investeringspremieregeling zoals die sedert 1976 van kracht is, heeft duidelijk sterke impulsen gegeven tot nieuwbouw in de kleine handelsvaart. Het was duidelijk dat de voorafgaande fiscale regeling onvoldoende tot vernieuwing had geleid. Er is in dat gedeelte van de vloot aanmerkelijk geïnvesteerd hetgeen met de terugval van de vrachten die vlak daarna is opgetreden, weer tot liquiditeitsmoeilijkheden heeft geleid. Het is te hopen dat de kleine handelsvaart deze moeilijke periode kan doorkomen, opdat zij dan gemoderniseerd en wel aan de opleving die we toch met zijn allen verwachten, kan gaan deelnemen.

Mijn betoog heeft zich tot nu toe vooral gericht op het bedrijfseconomische gebeuren van de scheepvaart en terecht geteld op de kwaliteit van het instituut onder wiens auspiciën deze bijeenkomst werd georganiseerd. Toch zou mijn verhaal niet compleet zijn als ik ook niet op een aantal technische aspecten inging, die uit de aard der zaak belangrijke economische en politieke gevolgen kunnen hebben.

Inbreng in IMCO

Het rustige vaarwater waarin de scheepvaart zoveel decennia heeft kunnen gedijen, ook in nautisch-navigatorische zin, is voorbij. De grote scheepsrampen die zich de laatste tijd hebben voorgedaan hebben het licht doen vallen op de gevaren die ondanks technische know-how toch altijd nog met de scheepvaart zijn verbonden. Nederland is altijd een voorloper op dit gebied geweest. Tijdens een officieel bezoek dat de secretaris-generaal van de IMCO – het gespecialiseerde orgaan van de Verenigde Naties dat zich met de scheepvaart bezighoudt – aan Nederland heeft gebracht heeft deze tegenover mij gewag gemaakt van de importantie die de Nederlandse bijdrage voor het werk van de IMCO heeft.

Ik ben daar blij om en acht het een hommage aan al die deskundigen, zowel uit de ambtelijke wereld als uit het bedrijfsleven, die met zoveel inzet deze taak, ook zonder de schijnwerpers van de politieke belangstelling hebben verricht.

Veiligheid van de scheepvaart

Maar dit is maar één kant van de zaak. Nederland zal zelf ook nationaal zijn zaakjes voor elkaar moeten hebben. Hebben we alles gedaan wat in ons vermogen ligt om een ramp voor onze kusten te voorkomen? De scheepvaartroutes die ons land op enige mijlen passeren zijn de drukste ter wereld, onze zeehavens ontvangen de meeste schepen per jaar. Ik ben er niet zo zeker van dat we al het mogelijke hebben gedaan. Ik ben van mening dat er duidelijke bevoegdheden moeten worden gegeven in onze kustwateren, daartoe is naar mijn mening een uitbreiding van de territoriale zone dringend vereist. En daarnaast zal een andere organisatie van de verspreid in de overheidsorganisatie liggende diensten die zich met de veiligheid van de scheepvaart bezighouden tot een nog grotere effectiviteit kunnen leiden. Wat als er een ramp heeft plaatsgevonden? Kunnen we dan met de hand op het hart beweren dat we alles hebben gedaan wat we konden doen? Ook dit zijn vragen die om een spoedige beantwoording vragen.

Het stemt in ieder geval tot voldoening dat eveneens weer op Nederlands initiatief een eerste begin is gemaakt met de bestrijding van de zogenaamde sub-standard ships door de invoering van controle in de havens. In korte tijd van het bestaan van de regeling is inmiddels overduidelijk gebleken hoe nodig die was. De landen, die zich met name met deze praktijken bezighouden hebben al de nodige ongerustheid doen blijken, hetgeen wellicht een preventieve werking heeft.

Ik ben met dit zesde actiepunt aan het einde van mijn betoog gekomen. Ik hoop dat ik u heb duidelijk gemaakt wat de uitgangspunten van mijn beleid zijn.

Conclusies

Primordiaal acht ik de samenwerking tussen het bedrijfsleven, daarbij de vakbeweging nadrukkelijk inbegrepen, en het ambtelijke en politieke circuit. Het laatste noem ik nadrukkelijk. In de laatste twee, drie jaar is de scheepvaart in het Parlement meer aan de orde gekomen dan in de gehele na-oorlogse periode die daaraan vooraf ging en ik heb de stellige overtuiging dat dit ook in de toekomst het geval zal zijn.

De bevordering van nog steeds de goedkoopste vorm van vervoer, over een relatief lege waterruimte die ongeveer 2/3 van onze aardbol beslaat, is een dringende noodzaak. Deze waarheid is tegenover de opkomst van modernere, andere technieken te lang vergeten. Ook uit een oogpunt van ruimte en milieu is de zeescheepvaart weer naar voren te halen.

De organisatorische en financieel-economische vragen aan deze vervoerstak verbonden, zijn mede de argumenten geweest waarom ik de zeescheepvaart – in tegenstelling tot vorige ministers van Verkeer en Waterstaat – in mijn eigen portefeuille heb gehouden.

U zult net als ik wel eens gehoord hebben van de voorsprong van de achterstand. Als dat gezegd op de scheepvaart van toepassing is, laten we dan met zijn allen gebruik maken van die voorsprong.

Uit dit overzicht zal het u duidelijk zijn, dat nog veel werk moet worden verricht. Het werkterrein is groot, onze krachten beperkt. We zullen keuzen moeten doen, ook als nieuwe ontwikkelingen de feiten achterhalen. Met alle hens aan dek zullen we er echter wel komen.

Het was vroeger de gewoonte een rede te beëindigen met een citaat liefst van een alom gekend en geëerd persoon. Ik herstel deze traditie en spreek met één van onze grootste schrijvers en dichters, P. C. Hooft: 'Als wederparthye scharp zeilt, dient parthye genen windt over te geven'.

* Toespraak van ir. D. S. Tuijnman, minister van Verkeer en Waterstaat, tijdens een bijeenkomst van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut te Scheveningen op 21 december 1978.



NEDERLANDSE VERENIGING VAN TECHNICI OP SCHEEPVAARTGEBIED (Netherlands Society of Marine Technologists)

Lezingen en evenementen seizoen 1978/1979

Some recent offshore conversions*

door ir. M. J. van der Wal, van Boele's Scheepswerfen en Machinefabr. B.V., Bolnes

18 jan. (do) Rotterdam

25 jan. (do) Groningen

Filmavond

19 jan. (vr) Amsterdam

Vertoond worden de films: 'Bouw van het Zelfvarende kraanschip Narwhal'; 'Heavy lift Transportation' en 'A rig in my Backyard'.

Dames zijn die avond van harte welkom.

Technische aspecten van de rationalisatie in de bedrijfsvoering aan boord van schepen**

Dagbijeenkomst op 13 februari (di) te Delft.

JAARDINER

17 febr. (za.) Rotterdam in het Hilton Hotel

Onderhoudsvoorspelling aan de hand van trillingsanalyse

door ir. C.A.J. Tromp, Lector aan het Kon.

Instituut voor de Marine te Den Helder

22 febr. (do) Rotterdam

23 febr. (vr) Amsterdam

27 febr. (di) Groningen

Ro-Ro veerschepen

door J.R. Madiol, oud-Chef Technische Dienst Noordzee Veerdiensten

22 mrt. (do) Rotterdam

23 mrt. (vr) Amsterdam

29 mrt. (do) Groningen

Schottel voortstuwers

door ir. O. Bussemaker, adjunct-directeur

Schottel Nederland B.V., Den Haag

19 apr. (do) Rotterdam

20 apr. (vr) Amsterdam

24 apr. (di) Groningen

Algemene ledenvergadering

25 apr. (wo) Rotterdam

Tankcleaning by crude washing*

door de heer C. E. van 't Woudt van Shell Tankers B.V.

17 mei (do) Rotterdam

18 mei (vr) Amsterdam

*Lezingen in samenwerking met het Instituut of Marine Engineers (Netherlands Branche)

**Lezingen in samenwerking met de Sectie Scheepstechniek van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs en het Scheepsbouwkundig Gezelschap 'William Froude'

Ballotage

De volgende heren zijn voor het *gewoon lidmaatschap* de Ballotage-Commissie gepasseerd:

J. G. HONDIJK

Oud-Scheepswerktuigkundige (met diploma B); Chef Vaartuigen K.O.F. Kon. Onderwijsfonds voor de Scheepvaart, Amsterdam, Oosteinde 8. 1474 MB Oosthuizen

Voorgesteld door D. C. J. Stemmerik

M. Th. KARDOES

Directeur Marimax BV. - Hydraulische pompen enz., Roosendaal Rietland 21, 4614 GC Bergen op Zoom

Voorgesteld door R. P. Bosman

H. VAN KEIMPEMA

Technisch ambtenaar TH Delft, afdeling Scheepsbouw- en Scheepvaartkunde Nassaulaan 24, 3116 EW Schiedam

Voorgesteld door ir. M. Huisman

L. H. KLINGENHEVER

Hoofdwerktuigkundige (met diploma C1) Ballast Nedam (ABBG), Amstelveen Goudenregenstraat 22, 1741 ZJ Schagen

Voorgesteld door A. C. Padmos

E. PAHLE

Senior Consulting Engineer Structure Analysis Det norske Veritas, Schiedam, Linde-

singel 136, 3053 JN Rotterdam

Voorgesteld door P. Boekel

J. N. SOL

Scheepswerktuigkundige (met diploma C) Baggermaatschappij 'Breejenbout', Overveen Oosteinderweg 260, 1432 BC Aalsmeer

Voorgesteld door A. C. Padmos

CH. A. VAN DER ZANDE

Directeur B.V. v.h. Gebr. De Haan, Hoogezand Dr. Aletta Jacobsstraat 7, 9611 EA Sappemeer

Voorgesteld door ing. H. Bitter

Gepasseerd als JUNIOR-LID

P. H. M. AKERBOOM

Student a.d. TH Delft, afd. Scheepsbouw- en Scheepvaartkunde Roland Holstlaan 178, 2624 GH Delft

G. P. P. VAN BEEKVELT

Studerende a.d. Hogere School voor Scheepswerktuigkundigen (HTS-structuur), Rotterdam Speelhuyslaan 69, 4815 CC Breda

E. M. M. BILTERIJST

Student a.d. TH Delft, afd. Scheepsbouw- en Scheepvaartkunde Bosboom Tussaintplein 123, 2624 DJ Delft

J. BOM

Studerende a.d. Hogere School voor

Scheepswerktuigkundigen (HTS-structuur), Rotterdam Groen van Prinstererstraat 51b, 3038 RK Rotterdam

M. J. M. HOUDIJK

Studerende a.d. Hogere School voor Scheepswerktuigkundigen (HTS-structuur), Rotterdam Oranje Boomstraat 229b, 3071 SK Rotterdam

A. G. M. RAEMAKERS

Student a.d. TH Delft, afd. Scheepsbouw- en Scheepvaartkunde Van Leeuwenhoek-singel 29, 2611 AB Delft

J. H. RITZEMA

Student a.d. TH Delft, afd. Scheepsbouw- kunde Oranje Plantage 39, 2611 TK Delft

Allen voorgesteld door P. A. Luikenaar

R. KRIEKAART

Studerende a.d. HTS Dordrecht, afd. Scheepsbouwkunde Schimmelpenninckstraat 38, 4481 AJ Kloetinge

Voorgesteld door ir. M. Huisman

VERENIGINGSNIEUWS

Afdeling Rotterdam

De lezing van 14 december 1978

De heer ing. J. G. F. Coolegem mocht, namens de Nederlandse Vereniging van

Technici op Scheepvaartgebied, ruim 160 leden en introducés van onze vereniging en die van de Sectie Scheepstechniek van het KIVI en van het Scheepsbouwkundig Gezelschap 'William Froude', welkom herten. Een bijzonder welkom gold uiteraard de inleider, Dr. ir. P. van Oossanen, van het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation, die zijn voordracht hield over 'Een optimalisatiestudie voor het ontwerpen van 12 meter jachten voor de America's Cup'.

De heer Van Oossanen begon met het stellen dat het succes bij een zeilrace niet alleen afhangt van de kennis en vaardigheid van schipper en bemanning, doch ook voor een groot deel berust bij de ontwerper en bouwer van het schip. Na enige inleidende opmerkingen over het ontstaan, de plaats en de historie van de America's Cup, besprak hij de wetenschappelijke studie die hij van het ontwerp van de specifiek voor de America's Cup gemaakte 12 meter jachten had gemaakt.

Uitgaande van de z.g. '12 meter formule' behandelde hij alle factoren en de diverse rekenmethodes, die uiteindelijk leiden tot het romp ontwerp van een 12 meter jacht. Na nog de stabiliteit en het zeilplan ontwerp te hebben besproken, toonde hij aan de hand van vele grafieken, de berekende zeilprestaties van het ontwerp. Omwille van de tijd werd de discussie onder leiding van dr. ir. Oosterveld, voorzitter van de Sectie Scheepstechniek van het KIVI, waaraan door 5 vragenstellers werd deelgenomen, kort gehouden.

Na de pauze werd nog een interessante film over 'The 1977 Sidney-Hobart Yacht Race' vertoond, waarin de gedragingen van diverse typen jachten en hun bemanningen tijdens een spannende en stormachtige zeilrace de revue passeerden. Daar de film een vol uur in beslag nam, werd het dan ook 23.15 uur voordat deze interessante avond met een dankwoord en een applaus voor de spreker kon worden besloten.

P.A.L.

Personalialia

J. J. Fetter †

Op 15 december j.l. overleed op 91-jarige leeftijd te Amersfoort de heer J. J. Fetter, oud-directeur van Darwins Staal N.V. te Rotterdam.

De heer Fetter, die in 1923 als buitengewoon lid tot onze vereniging toetrad, was als zodanig met zijn 55-jarig lidmaatschap het 'oudste' lid.

Prof. ir. W. Langeraar

Tijdens een druk bezochte receptie op 13 december j.l. in het Rotterdam Hilton Hotel, nam Prof. ir. W. Langeraar afscheid als Algemeen directeur van het Nederlands Maritiem Instituut.

Ir. H. T. Hylkema

Ter gelegenheid van het feit dat de heer ir. H. T. Hylkema op 1 januari 1979 zijn functie als Algemeen directeur van Radio-Holland B.V. te Amsterdam heeft neergelegd, werd op 20 december j.l. een afscheidsreceptie in het Hilton Hotel te Amsterdam gehouden. Ir. Hylkema blijft nog enige tijd als adviseur aan het bedrijf verbonden.

Directie Rollo B.V., 's-Gravenhage

De heer J. J. W. Bogaart is, wegens het naderen van zijn pensioengerechtigde leeftijd, per 1 januari 1979 afgetreden als president-directeur van Rollo B.V. De heer Bogaart zal nog enige tijd als adviseur van de directie werkzaam blijven.

De heer Bogaart is als president-directeur opgevolgd door de heer ir. J. A. Schaap. De directie bestaat derhalve vanaf 1 januari 1979 uit ir. J. A. Schaap, president-directeur en drs. R. R. Bruynen, directeur.

B.V. Machinefabriek Van Duyvendijk & Van Overbeek, Rotterdam

Met ingang van 1 januari 1979 is de B.V. Machinefabriek Van Duyvendijk en Van Overbeek overgedragen aan Pieter van Duyvendijk Scheepsbouw B.V.

De heer N. van Overbeek is op die datum afgetreden als directeur, terwijl de heer P. J. van Duyvendijk te Krimpen a.d. IJssel is benoemd tot directeur van de vennootschap.

De heer L. J. van Duyvendijk zal als mededirecteur aan het bedrijf verbonden blijven. Het bedrijf zal haar bestaande activiteiten, zoals de fabricage van aanzetluchtcompressoren en werkzaamheden t.b.v. machineinstallaties continueren, terwijl de werkzaamheden t.b.v. schepen en ander drijvend materieel worden uitgebreid.

Tewaterlatingen

'Kandari II'

Op 8 december 1978 vond bij Scheepswerf Bodewes Bergum B.V. te Bergum (Fr.) (Conoship lid) de tewaterlating plaats van de voor Scheepswerf Damen te Gorinchem gebouwde Stan-Tug 3800, genaamd *Kandari II* met als thuishaven Chittagong (Bangla Desh).

Deze zeesleepboot wordt gebouwd onder klasse Lloyd's Register of Shipping en heeft de navolgende hoofdafmetingen:

l.o.a. 38,0 m, br. op spt. 9,5 m, holte i/d zijde 4,5 m, diepgang ca. 3,2 m.

Het schip wordt uitgerust met 2 hoofdmotoren, elk 1091 pk, welke 2 vaste schroeven aandrijven, draaiend in straalbuizen.

In de motorkamer worden verder opgesteld 2 generatorsets, elk 100 KVA en een havenset van 37,5 KVA.

'Nedlloyd Rochester'

Op 14 december 1978 werd bij de Verolme Dok- en Scheepsbouw Maatschappij

(VDSM), deel uitmakend van RSV, het roll-on/roll-off motorschip *'Nedlloyd Rochester'* gedoopt en te water gelaten.

De doopplechtigheid werd verricht door mevrouw J. V. Albeda-van der Wilde, echtgenote van de Minister van Sociale Zaken. De *'Nedlloyd Rochester'* is gebouwd in opdracht van Nedlloyd Lijnen, een divisie van de Koninklijke Nedlloyd Groep te Rotterdam. Het is een zusterschip van de *'Nedlloyd Rotterdam'*.

Technische gegevens:

Lengte o.a. 196,50 m. Lengte l.l. 183,20 m, Breedte 32,24 m. Holte tot Upperdek 23,25 m, Diepgang 10 m, Snelheid 20 kn.

Voortstuwing:

Sulzer: 8RND90M: 26 800 BHP bij 122 o/m Dwarsschroeven: 2 st. elk 1600 BHP Totale Rijbaanlengte: 4690 m Accommodatie voor 40 personen Totale laadruimte: 63.060 m³.

'Incotrans Spirit'

Door H.K.H. Prinses Margriet werd op 16 december j.l. op de werf van de NDSM te Amsterdam de doop verricht van het containerschip *'Incotrans Spirit'*.

Het schip van circa 24.000 tdw. is gebouwd in opdracht van Intercontinental Transport (Incotrans) B.V. en heeft een capaciteit van 1417 containers (TEU). Het schip is uitgerust met eigen laad- en losgerei, t.w. twee Haegglundkranen, elk met een hijsvermogen van 40 ton.

De belangrijkste gegevens van het schip zijn:

lengte over alles 203 m, lengte tussen de loodlijnen 190 m, breedte 30,5 m, hoogte tot bovendeck 19 m, diepgang (ontwerp) 10 m, dienstnelheid 21 mijl.

De aandrijving zal geschieden door een Schelde-Sulzer motor type 9 RND 90 M, met een vermogen van 30.150 BHP.

De *'Incotrans Spirit'* zal worden opgeleverd in januari 1979, waarna het zal worden ingezet op de Westkust van Midden-Amerika, de Verenigde Staten van Amerika en Canada. Het schip zal onder Nederlandse vlag gaan varen.

Proeftochten

Nedlloyd Bangkok

Van 11 t/m 13 december 1978 vond de geslaagde proefvaart plaats van het multi purpose vrachtschip *Nedlloyd Bangkok*. Het schip is de derde van een serie van 4 schepen welke voor rekening van Nedlloyd Lijnen B.V. te Rotterdam worden gebouwd bij Van der Giessen-De Noord B.V. te Krimpen a.d. IJssel. Het schip werd op 21 december overgedragen aan de rederij.

Technische gegevens:

Lengte over alles 173,02 m, Lengte tussen loodlijnen 165,00 m, Breedte 27,15 m, Holte tot bovendeck 16,00 m, Zomerdiepgang 10,18 m, Deadweight bij zomerdiepgang

gang 22.500 ton à 1000 kg, Ruiminhoud (bale) 36.000 m³, Aantal containers van 20'×8×8'-6": 676 stuks. Hoofdmotor Sulzer 7 RND 76 M: 16.800 pk bij 122 omw/min., Dienstsnelheid 17,3 knoop. Classificatie: Bureau Veritas, Nederlandse Scheepvaartinspectie, Havenarbeidsinspectie en Solas 1960.

Technische Informatie

Materiaalonderzoek voor kernreactoren

Op 21 december werd bij TNO in Apeldoorn een unieke beproevingsinstallatie in gebruik gesteld voor het testen van metaalsoorten, die bestemd zijn voor gebruik in kernreactoren. In een gesloten kringloop zullen deze materialen worden beproefd om hun corrosie-eigenschappen in natrium te bepalen. De resultaten van het onderzoek zullen dienen om de veiligheid en betrouwbaarheid van kweekreactoren verder te vergroten. TNO voert dit onderzoek uit in het kader van materiaalonderzoek in een groot internationaal project.

Het circuit is vervaardigd uit de metaalsoort molybdeen. Dit materiaal is gekozen omdat het niet meespeelt in het corrosieproces, dat met behulp van proefstukjes in de kringloop wordt bestudeerd. Daardoor kan de corrosie aan de te onderzoeken materialen nauwkeurig worden vastgesteld.

Molybdeen wordt, in zijn zuivere vorm zoals nu bij TNO gebruikt, als constructiemateriaal praktisch niet toegepast. De huidige nieuwe installatie mag als uniek in de wereld worden beschouwd.

Het circuit is in nauwe samenwerking tussen TNO, Neratoom en de Koninklijke Maatschappij 'De Schelde' ontworpen, in opdracht van de Projectgroep Kernenergie TNO gebouwd door de afdeling Apparatenbouw van 'De Schelde' en gefinancierd door de overheid (Ministerie van Economische Zaken).

Om het nieuwe systeem te kunnen bouwen, moest 'De Schelde' zich eerst vertrouwd maken met de verwerking van dit nieuwe materiaal. Essentieel was daarbij o.a. het vinden van de juiste methode om de molybdeenpijpen, waaruit het nieuwe circuit is samengesteld, aan elkaar te lassen. Molybdeenpijp wordt namelijk in verband met het fabricageproces in een lengte van ten hoogste drie meter geleverd. Veel aandacht moest worden besteed aan de ontwikkeling van een lasmethode, die geschikt is voor molybdeen en die voldoet aan de zeer hoge eisen, die aan de toepassing worden gesteld.

Het is verheugend dat TNO deze nieuwe faciliteit nu bij het onderzoek kan gebruiken en dat bovendien de industrie in Nederland aan de rij van materialen, waarvan zij de bewerking beheerst, weer een kan toevoegen.

Sea water-fire pump with automatic recirculation control

The fire pump, type SZV 101-251, was developed by Sulzer Weise for marine applications. The pump has been designed to allow for the rugged conditions on board ship.

The branches of the single-stage pump, which is mounted on a vertical frame, are arranged according to the inline principle. Particular measures have been taken to meet the specification requirements in respect of shock and vibration resistance and noise suppression. Consequently, the pump is seated in a flexible, depth-adjusted mounting. A shock limiter is arranged in the axis through the centre of gravity. The buffer on the lantern flange compensates the lateral forces of shock. Forces occurring in the suction and delivery lines are prevented from reaching the pump by the provision of compensators. The masses required for noise-attenuation reasons are located on the four supports.

A patented automatic recirculation control system enables a minimum flow volume to be maintained in the event of throttled supply, and thus prevents any inadmissible temperature rise in the pump.

Pump data

Discharge rate 150 m³/h, Delivery head 90 m, Speed 3560 rev/min, Power requirement 56.5 kW.

Variable buoyancy Ro-Ro linkspan ramp

At the request of Marine Development (Glasgow) Ltd., the Advisory and Projects Section of Lloyd's Register's Hull Structures Department has carried out a design appraisal of a variable buoyancy Ro-Ro ramp as a replacement for No. 1 Ro-Ro berth, Ostend, (Regie voor Maritiem Transport).

The ramp is constructed in a box girder form 51 m long × 5 m wide × 2.25 m deep with cantilever supports on each side to provide a two lane carriageway and a walkway 10 m wide. The analysis was carried out using Lloyd's Register's finite element computer facility.

Lloyd's Register's Antwerp office surveyors also surveyed the steelwork fabrication during construction in Belgium.

To meet the Owner's requirement for appraisal and inspection of the complete installation by Lloyd's Register, the appraisal of plans and provision of on-site supervision of the civil engineering aspects were also undertaken.

The shore end of the ramp is anchored to the berth by a free moving bank seat bearing. Any longitudinal movement on the ramp resulting from impact by a berthing ship is absorbed by a rubber main fender at the shore end of the ramp. The ship end is supported in the water by a 7 m × 10 m buoyancy tank, connected to the underside

of the box girder by two 1 m square steel columns 4 m high.

A control unit on the ramp enables the buoyancy tank to be ballasted or deballasted to place the ramp in position to connect with a Ro-Ro ship ramp at any height above water level. A specially designed guide arm permits lateral displacement of the ramp in order to accommodate any difference in beam of the ships.

Diversen

300 miljoen NOK voor aankoop schepen

De Noorse regering overweegt een staatsfinancieringsplan voor de aankoop van tonnage onder Noorse en vreemde vlag. Een nieuw stelsel is voorgesteld voor de garantie bij aankoop van gebruikte schepen, waarbij een plafond van 300 miljoen NOK is gedacht. Dat geld zal alleen worden gebruikt voor levensvatbare projecten. De uitvoering wordt in handen gelegd van het Garantie-instituut voor schepen en booreilanden, dat de leningen zal garanderen aan reders die gebruikte schepen willen aankopen. Het bedrag van 300 miljoen NOK zal worden onttrokken aan de niet-gebruikte gelden die ter beschikking staan van het Garantie-instituut.

Noorse handelsvloot bestaat uit meer dan duizend eenheden

De Noorse koopvaardij kan tegemoet komen aan de tijdelijk toegenomen vraag naar scheepsruimte met een vloot die momenteel bestaat uit 1.006 schepen, in eigendom bij 250 reders. In tonnage nemen de tankers met 55% het grootste aandeel voor hun rekening, maar het aantal droge-ladingschepen is het grootst. Op grond van het aantal is acht procent van de Noorse handelsvloot opgelegd, maar in tonnage betekent dat 24%.

'Voorschriften Germanischer Lloyd'

In november 1978 zijn de volgende nieuwe Voorschriften der Germanischer Lloyd verschenen:

1: Hoofdstuk 9: 'Voorschriften voor de Klassifikatie en bouw van schepen voor het transport van vloeibare gassen in bulk'.

Dit hoofdstuk bevat de IMCO-gastankercode met alle tot dusver verschenen Supplementen. Dit hoofdstuk bevat tevens aanvullende Klassevoorschriften en verklaringen der IMCO-code.

2: IJsversterking voor schepen voor de vaart in arctische gebieden. Deze voorschriften verschijnen als aanhangsel bij paragraaf 15 – ijsversterking – van Hoofdstuk 2 der Zeeschepen-Voorschriften. Deze voorschriften komen praktisch overeen met de overeenkomstige regels der Canadese Administratie 'Arctic Shipping Pollution Prevention Regulation 1972', echter worden gedetailleerde afmetingsregels gegeven. De Canadese Administratie is

bereid, deze IJsvoorschriften der Germanischer Lloyd, van geval tot geval, als gelijkwaardig met hun voorschriften te erkennen. Genoemd aanhangsel wordt alle abonnees van Deel I Zeeschepen Voor-schriften automatisch toegezonden.

SNAME elected new president

Mr. Lester Rosenblatt was elected President of The Society of Naval Architects and Marine Engineers (SNAME) at its Annual Meeting, in November at The New York Hilton Hotel. Mr. Rosenblatt, who commenced his two-year term on January 1, 1979, is Chairman of the Board and President of M. Rosenblatt & Son, Inc., the well-known firm of naval architects and marine engineers with offices in New York, San Francisco and throughout the country and abroad.

Mr. Rosenblatt is also a member of the American Bureau of Shipping and currently serves on the National Academy of Sciences' Maritime Research Board's Committee on Innovation in the Maritime Industry.

The Norwegian-Swedish Volvo agreement

The industrial and energy agreement, of which the Volvo agreement is an integral component, was signed by the Norwegian and Swedish Premiers, Mr. Odvar Nordli and Mr. Ola Ullsten, in Oslo on 8 December 1978.

The main elements of the agreements which were signed are the following: The Norwegian and Swedish Governments have entered a general agreement regarding industry and energy. This includes a protocol on the Volvo agreement, a protocol on long-term deliveries of Norwegian crude oil and oil products to Sweden, and a protocol on Swedish timber deliveries to Norway. Also the Norwegian Government and AB Volvo, Gothenburg have entered the final Volvo agreement, an essential part of which is that Volvo Petroleum has been granted oil exploration and recovery rights in three blocks in the North Sea.

The bi-lateral co-operation agreement is considered to be the start of a new epoch in

Norwegian-Swedish co-operation and the respective Governments will encourage, promote and facilitate the development and the intensity of industrial and energy co-operation. Special emphasis will be placed on joint projects which can improve the international competitive ability for the respective nations' industries which make great demands on investments and development or which secure the two nations' accessibility to raw materials and energy. A mixed commission will be set up to co-ordinate the work and ensure the maximum effect of the agreement which is valid for 30 years.

Statoil, Norol, Norsk Hydro, Noco and Saga Petroleum will be those Norwegian companies directly affected by the oil agreement regarding long-term deliveries of crude oil and oil products to Sweden. Norway is to deliver between 500,000 and 700,000 tonnes crude and oil products in 1979 with a gradual escalation to 4-5 million tonnes per annum from the start of 1985 until the end of 1990. Bi-lateral negotiations are to take place before the end of 1987 regarding post 1990 deliveries. It is stipulated that the distribution of crude and oil products is to be on a 50/50 basis during the period of the agreement.

First and foremost, the refining capacity in Norway and Sweden must be utilized and it would be considered advantageous if the Norwegian companies with access to crude are directly engaged in the marketing of products in Sweden. The agreement has a validity of 20 years, and this can be terminated thereafter by either partner at three years' notice.

The timber agreement states that Norway will be able to maintain an annual net import from Sweden of approx. 1.5-2 million m³. The agreement is valid for 20 years and the two countries agree to work on the continuance of border trade of a similar nature as has been the case hitherto. Once again, a mixed committee will be established to take care of agreement interests.

AB Volvo, Sweden's largest industrial company, is to be restructured to a Swedish-Norwegian concern to be called

in future, Volvo (Svenskt-Norskt) AB. A Norwegian-owned company, Norsk Volvo A/S is to be created which will bear the Norwegian interests in the joint Volvo company. Norsk Volvo A/S is to contain 40% of the owner interests in the joint-owned company, and the purchase sum is in two parts. Firstly, the Norwegian-owned company is to pay 750 million SEK in return for shares which the Swedish-owned company will provide. Secondly, Norway is to pay 200 million SEK directly to the Swedish company as compensation for the extra demands made on the company as a consequence of Volvo's investments in Norway and the restructurization in both countries. Thus Norway has to pay 1,120 million NOK for the 40% Volvo take-over. The Norwegian Government considers that the collective Norwegian commitment is reasonably balanced in relation to the 1978 stock exchange, Volvo's industrial potential and the value of the concern. The estimated joint Volvo capital will, as a consequence, be in the region of 2,700 million NOK – exclusive of hidden reserves. As a result of this agreement between the Norwegian Government and Volvo, Volvo Petroleum AB is to be granted concession in three blocks under Norway's Fourth Off-shore Licensing Round: 10% both in blocks 30/2 and 30/3 and 2% in block 30/6 – the 'gold block'.

Volvo has constructed an industrial plan which stipulates how the agreement will provide 3-5,000 new jobs in Norway and how the Volvo investment of 500-700 million NOK in the first five-year period will be utilized. This includes the following projects: purchase and sub-contract development; transference of Volvo Penta to Norway; development of new products under the auspices of Volvo Penta, including small diesel engines; development of a new car; development of materials for transport industry; research co-operation and development; establishment of part of the head office in Oslo and a separate unit for industrial development.