



schip en werf

46ste jaargang 17 aug. 1979, no. 17

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. Krietemeijer

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 Eijstraal 11, 1063 EM Amsterdam

Omslag



mtu sinds 1969 joint venture van MAN, Maybach en Mercedes-Benz, produceert dieselmotoren van 294 tot 5200 kw (400-7080 hp) voor stationaire-, tractie- en scheepstoepassing. Tot het programma behoren eveneens diesel-electrische aggregaten voor land- en scheepsinstallaties, ook in container-uitvoering.

Het gehele mtu-programma wordt exclusief geïmporteerd door AGAM MOTOREN ROTTERDAM B.V.

Havens in de structuurgreep

In een recent rapport van het Londense bureau van H. P. Drewry wordt gezegd, dat het Westafrikaanse vaargebied de laatste vijf tot zes jaar het platform is geweest voor een groot aantal fundamentele veranderingen. Nergens kwam dit beter tot uitdrukking dan in Nigerië, een land dat een betrekkelijk evenwichtige stroom van importen en exportlading kende totdat de inkomsten van de Nigeriaanse olie op ruime schaal gingen binnenvloeden en er vrijwel van de ene dag op de andere een omvangrijke invoer van verbruiksgoederen en levensmiddelen op gang werd gebracht.

De toch al marginale havenfaciliteiten konden deze wassende stroom niet meer aan en het gevolg was dus een ernstige havencongestie, die vrijwel onoplosbaar bleek. Daar kwam nog bij dat het verblijf in de Nigeriaanse havens voor veel schepen een hachelijke zaak bleek te zijn vanwege de piraterij. Om toch de goederenstroom vloeiend te houden, moesten de scheepvaartbedrijven met diensten op Nigerië weer allerlei kunstgrepen verrichten met hun diensten en scheepstypen.

Daar kwam nog bij, dat juist in die periode de container een rol van betekenis in het verkeer op West Afrika ging vervullen en sommige vervoerders aarzelden niet om met volcontainerschepen op deze regio's te gaan varen. Of de infrastructurele voorzieningen tussen de Westafrikaanse havens en het binnenland wel van zodanige aard zijn, dat zij deze uitdaging aan kunnen is nog altijd niet helemaal duidelijk.

In de jongste tijd is het met de economie van Nigerië weer fout gegaan en het land is er dan ook toe overgegaan om aanzienlijke invoerbepalingen op te leggen.

Deze hebben op hun beurt weer het vervoer op sommige trades ontwricht, zodanig zelfs, dat bijvoorbeeld de conference voor het verkeer tussen de Verenigde Staten en West Afrika uit elkaar is gevallen.

Niet iedere scheepvaartmaatschappij is in staat de hoeveelheid tonnage op een trade drastisch te verminderen op het moment dat een deel van het vervoer aan banden wordt gelegd en het is dus duidelijk, dat uit deze maatregelen een overtonnage is geresulteerd, die niet onmiddellijk op andere

routes kan worden geabsorbeerd.

Dat Nigerië ook op politiek gebied de tanden laat zien door bijvoorbeeld de gehele British Petroleum in dat land tot staats eigendom te verklaren, maakt de zaak nog extra moeilijk. Het is jammer, dat bij zoveel jonge landen de groei naar evenwichtigheid altijd gepaard moet gaan met hevige stuiptrekkingen, waarvan die naties doorgaans zelf nog het meest te lijdens hebben. Hoe dan ook, West Afrika biedt terecht een interessant beeld van structurele aanpassingen, waarbij de havens als het meest inerte element de zwaarste klappen te verduren krijgen. Waarschijnlijk zal het de planners aan het werk zetten, vermoedelijk houdt het ook de vervoersdeskundigen in het algemeen bezig. Want gevarieerd is het beeld zeker en niet altijd is het eenvoudig om bepaalde algemene trends te ontwaren, welke voor alle havens van toepassing zijn.

Nemen wij bijvoorbeeld de situatie in Groot Brittannië. Dit eilandrijk is van de vroegste geschiedenis af van het bezit van goede havens afhankelijk geweest; het is dan ook niet overdreven om te stellen, dat elke riviermonding en elke inham aan de kust zijn eigen haven(s) heeft gekregen, die ooit nog wel eens vredig konden co-existeren, maar inmiddels zijn opgenomen in de maalstroom van de integratie en rationalisatie. Het gevolg is dat er voor veel havens geen werk meer is en dat zij gesloten moeten worden. Van de meest recente slachtoffers staat Preston in Lancashire op

inhoud van dit nummer:

Havens in de structuurgreep

Reactie op het hoofdartikel: Over vriendschap tussen havens

De betekenis van kwaliteitsbeleid voor de Nederlandse industrie

De toekomstplannen van het NMI

Dock Express 10, 11 en 12

Nieuwsberichten

de nominatie. Er zijn kringen die zeggen, dat men deze haven toch nog een kans moet geven, maar wat valt er met een haven te doen als er geen schepen meer komen?

Ian Fulton, een Engelse hoogleraar, heeft er onlangs enkele behartenswaardige woorden aan gewijd. Het Verenigd Koninkrijk heeft nu al veel te veel havens, zo constateerde hij, terecht.

Het zou onder die omstandigheden een volstreekte dwaasheid zijn om er nu nog een heel dure haven bij te bouwen. Toch loopt het havenbestuur van Londen, de zo goed als bankroete Port of London Authority (PLA) nog altijd met die plannen rond.

Vele jaren geleden is er serieus aan gedacht om een eventuele derde luchthaven van Londen op de Maplin Sands in het mondingsgebied van de Theems te combineren met een groot zeehavencomplex. Dit zou alles kloppen wat er tot dusver op dit gebied was gepresteerd, zo geloofde men. Misschien is er voor het luchthavenproject nog wel wat te zeggen, hoewel de regering al eerder het plan om financiële redenen van de tafel heeft geveegd. Maar een grote zeehaven is niet waar te maken. Er is voor Engeland geen reden om koortsachtig te proberen het Continent na te doen; in dit land is geen plaats voor een Europoort, zegt professor Fulton. De kosten daarvan zouden astronomisch worden en het rendement kan men wel vergeten, daarvoor is het uitsluitend Engelse achterland, dat bovendien nog door tal van andere havens wordt bediend, veel te klein.

Bovendien is het project vol van nautische risico's in een gebied, dat toch al een van de drukstbevangen routes van de wereld is. Maar ook op het Continent is de drang om uit te breiden veel minder geworden en hier en daar zelfs in het geheel verdwenen. Bremen/Bremerhaven opent straks nog wel een verlengstuk aan de bestaande containerterminal en zegt in 1985 over de grootste gesloten terminal van Europa te beschikken, maar eigenlijk is dit voor de Hamburg/Bordeaux range een uitzondering geworden. Wij behoeven niet altijd de uitbreiding van de Maasvlakte als voorbeeld te noemen van de tegenwoordige tendens waarbij havenprojecten eerder worden geannuleerd dan op touw gezet; ook in Hamburg is men stiller geworden over de grote buitenhaven bij Neuwerk die



Triëst aan de kop van de Adriatische Zee. Is er voor deze haven een nieuwe rol weggelegd, nu de lengte van de reis in verband met de dure bunkers een keiharde factor is geworden?

ooit op stapel zou worden gezet om de Elbehavens een goede toekomst te verzekeren.

Havendirecteur Mönkemeier spreekt nu van een grote slapende reus, 'die als het nodig is, direct weer kan worden wakker geschud' – overigens, een niet onaardige beeldspraak met Doornroosje-achtige aspecten.

En over de Maasvlakte gesproken, de aanpassing is daar nog in volle gang en waarschijnlijk is de dag niet ver meer waarop de plannen tot de bouw van een omvangrijke kolenterminal vaste vorm aannemen. Het kan echter ook zo zijn, dat het vechten om het behoud van het bestaande verkeer fellere vormen gaat aannemen. Havens als Antwerpen en Zeebrugge zitten elkaar bij voortduring in de haren en het lijkt wel of de concurrentie tussen twee Belgische maritieme centra groter is dan tussen Antwerpen en Rotterdam, ook al beweert de Belgische overheid, dat er van rivaliteit tussen Antwerpen en Zeebrugge geen sprake is.

Structurele veranderingen wil echter ook zeggen, dat externe factoren een greep op bestaande verkeersroutes kunnen krijgen. Wie kan met enige zekerheid zeggen welke kant het precies met de olie zal uit-

gaan? Toch is het zo, dat nu reeds sommige havens in Zuid Europa gaan profiteren van de kortere vaarweg naar en van de oostelijke werelddelen, omdat hierdoor minder aan dure brandstof behoeft te worden betaald.

De oprichter van de Cosima rederij, de Beier Ernst Willner, heeft er in elk geval aanleiding in gezien om een verbinding vanuit Triëst en Venetië naar het Verre Oosten te openen en op de persconferentie tijdens welke hij de plannen ontvouwde wilde hij best kwijt dat hij zijn vrachten mede aan de lage kant kan houden, omdat juist de Zuideuropese havens alles op alles zetten om van de kostenfactor profijt te trekken.

En dan nog een verandering wat havens betreft, die echter nauwelijks van structurele aard is. Bandar Shahpur, de belangrijkste zeehaven van Iran, heet voortaan Bandar Khomeiny en je vraagt je dan onmiddellijk af waar ze die naam vandaan hebben gehaald. De Duitse rederij Hansa had juist gemeld, dat de activiteiten daar langzamerhand weer op gang kwamen, maar of dit zo blijft nu Lloyd's het gehele gebied tot oorlogszone heeft verklaard, mag worden betwijfeld.

De J.

Reactie op het hoofdartikel 'Over Vriendschap tussen Havens'

De korte hoofdartikelen in ons blad, welke door de heer Jac. de Jong worden verzorgd, vallen uiteraard geheel onder de verantwoordelijkheid van de redactiecommissie. Wij prijzen ons gelukkig dat Jac. de Jong zijn levendige visie op het maritieme gebeuren regelmatig aan onze lezers doorgeeft, daarbij gebruik makend van zijn rijke ervaring als hoofdredacteur van het Dagblad Scheepvaart.

Dat zijn visie wel eens kritiek ontmoet is alleen maar toe te juichen, vooral als deze aan ons wordt doorgegeven en opbouwend bedoeld is.

Wij ontvingen nu een reactie van de burgemeester van Rotterdam op het artikel 'Over vriendschap tussen havens' in nr. 10 van Schip en Werf van 11 mei jl. De brief van de heer André van der Louw wordt hierbij in zijn geheel opgenomen. Elders in dit nummer wordt nog gewag gemaakt van het door de heer van der Louw genoemde ertsoverslag-contract dat is gesloten tussen Frans Swarttouw en de Poolse regering en welk bericht werd overgenomen uit het Dagblad Scheepvaart van 19 juli jl.

prof. Kr.

BURGEMEESTER VAN ROTTERDAM

kab. no. 10.114

ROTTERDAM, 6 juli 1979

Aan de redactie van Schip en Werf,
Heemraadssingel 193,
3023 CB Rotterdam.

Hooggeachte redactie:

Ik las met belangstelling het artikel 'Over vriendschap tussen havens' in Uw nummer van 11 mei. In het bewuste artikel haalt de schrijver m.i. een aantal zaken door elkaar; in zijn poging om verschillende activiteiten onder dezelfde noemer te brengen ontstaat er een chaotisch beeld. En dat komt dan ook in zijn artikel naar voren. In ons relatiepatroon en onze werkwijze zit echter meer structuur dan wordt aangegeven.

Na de oorlog was het aangaan van zusterrelaties zeer in zwang en Rotterdam heeft in die tijd banden gelegd met een aantal steden; slechts enkele ervan bleken levensvatbaarheid te hebben. Daaronder valt de relatie met Hull.

Rotterdam is het pad van de officieel bekrachtigde zusterrelaties niet blijven volgen. Wel is het actief geweest om nauwe betrekkingen aan te halen met die steden en havens die uit een oogpunt van vervoersstromen aantrekkelijk zijn. Daaronder vallen delegatie bezoeken aan New York, Philadelphia, Montreal, Toronto, de Gulf Coast, de West Coast van N. Amerika, alle belangrijke Japanse havens, Hong Kong, Singapore, Indonesië, alle belangrijke havens in Australië en Nieuw Zeeland. Het 'achterland' is bij voortduring intensief bezocht.

Bij het aanknopen van verbindingen moeten wij ons vrij kunnen maken van een m.i. nederlandse trek: namelijk dat alleen wij kunnen bepalen hoe de zaken geregeld moeten worden. Ik ben van mening dat wij rekening moeten houden met de wensen van degenen met wie wij relaties wensen aan te gaan. Om een voorbeeld te noemen: tijdens de eerste contacten met Kobe was het de uitdrukkelijke wens van de Japanners om een formele relatie aan te gaan. In het vooruitzicht dat Kobe een sleutel was tot geheel Japan heeft het gemeentebestuur daartoe toen besloten. Met New York ligt dat geheel anders; men stelt zich daar op het standpunt dat geen formele verklaringen nodig zijn om tot nauwe relaties te komen. Hetgeen niet wegneemt dat onze betrekkingen met New York en vele andere Amerikaanse havens goed zijn.

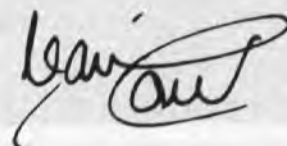
Waardering voor het standpunt en de verlangens van anderen leidde er ook toe dat wij officiële contacten legden met laatstelijk de Poolse havensteden. Op hun uitdrukkelijke wens werden in de verklaring ook andere elementen dan zuiver haven-

technische opgenomen. Wij schrikken daarvoor niet terug, intengendeel, wij geloven dat zij bijdragen tot ontspanning en dialoog met hen die niet tot de westers-geïndustrialiseerde wereld behoren.

Overigens spreken de ervaringen van delegatielid Lagendijk, directeur Frans Swarttouw, ook Uw reactie op het nut van de reis naar Polen tegen. Hij heeft als direct gevolg van deze reis een contract afgesloten voor de overslag van erts. Bovendien werd hij benaderd door de heer T. C. A. Driessen, handelssecretaris van onze ambassade in Warschau over een gewenste 'follow-up' en wel contact van zijn kant met de Poolse vice-minister van Zeescheepvaart en de Havenbedrijven. De heer Lagendijk zal zeker bereid zijn U hierover verder in te lichten.

Uit het bovenstaande moge blijken dat het beeld heel wat genuanceerder is dan in het artikel van 11 mei werd geschilderd. Dat wil niet zeggen dat wij er geen zorg aan besteden om onze keuzebepaling en onze marketing te verbeteren. De Commissie Interstedelijke Betrekkingen heeft daarover kortelings aan het college gerapporteerd. Het Havenbedrijf is bezig met de opstelling van een nota aan de hand waarvan criteria kunnen worden gesteld voor delegatiereizen. Voor de suggesties zijn wij dankbaar: overigens besteedden en besteden wij aandacht aan het oostenrijkse- en Donau-gebied. Tot slot nog een korte opmerking: Wat meer kennis van de Japanse mentaliteit en het Japanse gedragspatroon zouden Uw schrijver ervan hebben weerhouden de laatste paragraaf van zijn artikel te schrijven.

Met vriendelijke groet,



(André van der Louw).

Groot ertscontract met Polen getekend

Half miljoen ton via Maasvlakte

Het massabedrijf van Frans Swarttouw BV, Rotterdam, is er in geslaagd een belangrijk ertscontract te sluiten met Polen. Ten behoeve van de Poolse staalconcerns in Katowice zal dit jaar een half miljoen ton erts via de Maasvlakte worden aangevoerd.

Naar de heer J. Lagendijk, directeur van Frans Swarttouw, ons meededeelde, zijn er aan de sluiting van dit contract vele voorbereidende besprekingen voorafgegaan.

Uiteindelijk wist men de Polen ervan te overtuigen welke aanmerkelijke kostenbesparingen zij konden verwezenlijken door gebruik te maken van de aanvoerroute via Rotterdam.

Grote schepen van meer dan 200.000 dwt laden het ijzererts in Brazilië en voeren dit aan naar het terrein van het Europees Massagoed Overslagbedrijf

(EMO), op de Maasvlakte. Daar wordt het erts opgeslagen voor overlading in kleinere Poolse schepen van rond de 10.000 dwt. (er worden er 50 verwacht) die de lading vervolgens naar de Poolse haven Gdynia brengen, vanwaar het eindtransport naar het binnenland plaatsvindt.

Als eerste vertrok vandaag de Noorse ertscarrier 'Hoegh Hill' van 249.259 dwt van de Maasvlakte naar Brazilië; het schip wordt eind augustus met een volle lading terugverwacht.

De heer Lagendijk bevestigde, dat deze

transportmethodiek de Polen vele voordelen biedt. Op het lange-afstands-transport naar en van Brazilië behoeven zij nu niet de kleinere carriers in te zetten, die relatief duurder varen dan de grote schepen. Omdat de laatste echter te groot zijn voor de Poolse zeehavens, vindt overlading in Rotterdam plaats.

Bovendien kunnen de kleinere schepen die het erts hier komen halen economischer worden ingezet: zij voeren kolen naar Rotterdam en nemen erts mee terug, een retourlading die zij tot dusver moesten missen.

Swarttouw heeft het contract gesloten met de staatsorganisatie Polfracht. Men is hier erg blij met dit contract, dat, wanneer het goed wordt afgewikkeld, ongetwijfeld tot een tweede contract, maar dan voor een heel jaar, voor 1980 zal leiden.

(uit Dagbl. Scheepv. 19-7-'79)



De Noorse ertscarrier 'Hoegh Hill', hier aan de terreinen van de EMO, vóór het vertrek naar Brazilië voor de eerste lading erts bestemd voor Polen.

De betekenis van kwaliteitsbeleid voor de Nederlandse Industrie.*

door Mr. R. L. M. Berger.**

Het is goed om in deze tijd waarin de kostennadelen voor het Nederlandse produkt zo duidelijk naar voren komen, ook eens voor een andere concurrentiebepalende factor aandacht te vragen.

Gaarne wil ik wat nader ingaan op enige aspecten van het kwaliteitsbeleid en de kwaliteitszorg. Naar het mij voorkomt liggen hier nog vele mogelijkheden voor de onderscheidene sectoren van onze economie, om op betrekkelijk korte termijn een verbetering van de verzwakte concurrentiepositie van onze industrie te bereiken.

Dat is daarom zo belangrijk omdat het terugdringen van de in het algemeen te ver doorgesloten kostenstructuur in het Nederlandse bedrijfsleven een proces van lange adem zal zijn waarbij de kans op nieuwe tegenslagen bepaald niet is uitgesloten. Kwaliteitsverbetering kan ook op korte termijn al soelaas geven.

Onbevredigende situatie

De onbevredigende situatie ten aanzien van werkgelegenheid en betalingsbalans hangt ten nauwste met onze ongunstige kosten samen.

Wellicht één van de meest opvallende cijfers in het onlangs gepubliceerde Centraal Economische Plan 1979 was dat over het Nederlandse loonkostenniveau ten opzichte van onze concurrenten in de Europese Gemeenschap. Volgens de berekeningen van het Centraal Planbureau lagen de loonkosten per gewerkt uur in de Nederlandse verwerkende industrie in 1977 liefst 35% boven het EG-gemiddelde en 15% boven het niveau van onze belangrijkste handelspartner West-Duitsland.

Het behoeft waarachtig geen uitvoerig betoog dat een zo ongunstige kostenverhouding ons wel in de moeilijkheden moet werken. Natuurlijk moet bij de internationale vergelijking ook gekeken worden naar de onderlinge verhoudingen van de arbeidsproductiviteit. Gesteld kan worden, dat Nederland in vergelijking met andere landen een gunstige positie inneemt ten aanzien van de jaarlijkse stijging van de arbeidsproductiviteit in de industrie. Uit gegevens van het Centraal Planbureau blijkt, dat van de voornaamste industrielanden Nederland, West-Duitsland en Japan al sinds 1960 de grootste stijging realiseren. Van 1973 tot 1976 liet Nederland zelfs de sterkste stijging zien. Een hoge produktiviteitsgroei kan in aanzienlijke mate het nadeel van de hoge loonkosten verminderen. De kosten per eenheid produkt, die onze concurrentiepositie mede bepalen stijgen daardoor minder snel dan de loonkosten. Desondanks liggen we met de kosten per eenheid produkt nog boven het peil van de ons omringende landen.

Een verbetering van de Nederlandse concurrentiepositie langs de kant van de kosten blijft dan ook een sleutelvoorwaarde voor het herstel van onze economie.

Dat is in eerste instantie een zaak van het bedrijfsleven zelf.

Maar ook de overheid heeft daarbij een rol te spelen.

Het valt niet te ontkennen dat de kosten van het bedrijfsleven mede zo sterk zijn gestegen als gevolg van de in Nederland fors toegenomen druk van belastingen en sociale premies, welke druk voor een groot deel is afgewenteld op het bedrijfsleven.

Ombuiging

Die druk verzwaring hangt uiteraard nauw samen met de snelle en omvangrijke uitbreiding van de collectieve uitgaven, bij een reeds tot het uiterste opgerekt financieringstekort van de overheid. U weet dat in het Bestek-1981-scenario daarom een ombuiging van deze trend centraal is gesteld.

Het ligt niet op mijn weg om de verschillende economische-en politieke aspecten van dit scenario toe te lichten. Evenmin begeef ik mij in de merites van alternatieve benaderingen waarin een al dan niet geheel vrijwillige inkomensmatiging centraler staat dan ombuigingsoperaties in de collectieve sector.

Ik constateer slechts dat welke benadering men ook vóórstaat, de kostenpositie van het Nederlandse bedrijfsleven dringend verbe-

terd moet worden. Dat blijft één van de eerste voorwaarden voor een betere concurrentiepositie in de internationale handel.

Overigens zijn de vooruitzichten op een wezenlijk herstel van de wereldhandel nog steeds onzeker. Niet in de laatste plaats is die onzekerheid verbonden aan de recente verwikkelingen rond de olievoorziening en de oliepijzen. Dat de internationale concurrentieslag in het komende decennium veel feller zal blijken dan b. v. in de jaren vijftig en zestig staat buiten kijf.

Reeds in de afgelopen vijf à zes jaar heeft Nederland een aanzienlijk verlies op de buitenlandse afzetmarkten geleden dat gecumuleerd al zo'n 14% bedraagt. Eveneens op de eigen binnenlandse afzetmarkt is terreinverlies geleden.

Mede daardoor sloeg de lopende rekening van de betalingsbalans – ondanks grote aardgasopbrengsten – om van een overschot ad. f 7,5 miljard in 1976 naar een tekort van f2 miljard in 1978.

Ook daarom bleef de werkloosheid hardnekkig hoog, de produktie slechts matig en zijn de problemen in sectoren als confectie, textiel, scheepsbouw, staal, machinebouw e. d. tot ernstige proporties toegenomen.

Verbetering van de kostenpositie is daarom van het grootste belang, maar zal ongetwijfeld veel tijd vergen. Het proces dat in vele jaren heeft geleid tot het huidige hoge kosten-niveau in Nederland kan men nu eenmaal niet van de ene op de andere dag terugdraaien, nog afgezien van de diverse verstarringsverschijnselen die zich in onze inkomens – en dus ook kostenontwikkeling hebben genesteld.

De individuele ondernemer kan op deze kostenverhoudingen in het algemeen weinig invloed uitoefenen en zal het externe kosten-niveau als gegeven moeten accepteren. Wel zijn er andere wegen waarlangs een niet te onderschatten bijdrage kan worden geleverd aan de versterking van onze internationale industriële concurrentiepositie, die wel op het vlak van de individuele onderneming bepaald worden. Met name doel ik hierbij op het kwaliteits-aspect.

Een der inleiders tijdens het onlangs gehouden symposium over 'De Vennootschap Nederland' kwam op ongeveer tot de conclusie, dat wij van onze huidige industrie niet zo veel meer zouden behoeven te verwachten.

Ik geloof er niet in dat Nederland zich, als het Manhattan van Europa, beter zou kunnen richten op onze vanouds sterke sectoren als handel, transport en diensten.

Een van de Ondernemers-verbonden heeft de tijdens het symposium uitgesproken visie terecht een fatalistische genoemd. Er is en blijft een sterke industrie in Nederland mogelijk en nodig.

*Inleiding uitgesproken tijdens de Informatie- en Contactdag over kwaliteitszorg in de Onderneming, op 13 juni 1979 te Gouda, georganiseerd door: VNO, NCW, Kwaliteitsdienst KDI en het Ned. Normalisatie Instituut.

**Directeur Industriële Structuur en Bedrijfsaangelegenheden van het Ministerie van Economische Zaken.

Sterke troeven

Natuurlijk moet Nederland als sterk verstedelijkt gebied in Europa in het internationale arbeidsverdelingsproces zijn sterke troeven benutten.

Natuurlijk spelen handel, dienstensector en transportsector daarbij een belangrijke rol. Maar ons kleine land dat bakermat was van een handvol grote en sterke multinationale ondernemingen op industrieel terrein vermag meer; heeft meer troeven dan alleen haar geografische locatie. Om er maar eens enkele te noemen: een hoge scholingsgraad, een in het algemeen goed management in vergelijking met de ons omringende landen (hoeveel Nederlanders werden niet in allerlei internationale fora in topfuncties gevraagd?) en een grote mate van sociale rust ontstaan door een gezindheid van overleg en verantwoordelijkheid van de sociale partners.

Met het noemen van deze troeven kom ik terug op het onderwerp van mijn voordracht.

Immers de Nederlandse industrie, geconfronteerd met marktverlies door kostennadelen, moet zich bewust zijn van het feit dat hoe beter de kwaliteit van haar product is, des te meer het zich kan onttrekken aan de prijsconcurrentie.

Als management inderdaad een troef is van Nederland beschikt de industrie daarmee over de belangrijkste voorwaarde om tot een goede kwaliteitszorg te komen. Kwaliteitszorg is n. l. primair een probleem van management en organisatie.

Kwaliteit en Kwaliteitszorg

Mijn gebruik van het woord kwaliteit slaat daarbij niet alleen op de produkttechnische kant. De kwaliteit en de kwaliteitszorg hebben betrekking op het hele produktieproces inclusief ontwerp, inkoop, aflevering en nazorg. Het gaat daarbij om de zorg voor een constante optimale, op de verlangens van de afnemer afgestemd produkt.

Als scholing en verantwoordelijkheidsbesef bij sociale partners eveneens troeven van Nederland zijn lijkt ook een tweede voorwaarde voor een topkwaliteitsprestatie aanwezig: dit vergt n. l. een grote gemotiveerdheid en duidelijk verantwoordelijkheidsbesef van alle medewerkers op alle afdelingen en op ieder niveau in de onderneming.

In het verleden werd deze verantwoordelijkheid wel eens uitsluitend bij de eindcontrole gelegd. Door sortering passeren alleen de goede artikelen. Naast opstoppingen, die vertraging in de levertijd tot gevolg kunnen hebben, kunnen ook aanzienlijke verliezen ontstaan door hoge percentages uitval, bij een dergelijk systeem van kwaliteitszorg.

Dit geldt temeer in bedrijven die met kostbare grondstoffen werken en een hoge toegevoegde waarde per produkt kennen. Het is dan ook van veel belang, dat door bewuste controle tijdens de fabricage en door attentie van een zich mede verantwoordelijk wetend personeel, fouten in een vroegtijdig stadium worden opgespoord. Ik wil mijn verhaal niet laten programmeren door de uitnodiging voor deze dag die n. l. stelt dat elke suggestie over een kwaliteitscrisis bij de produktie van goederen en diensten in Nederland te ver gaat.

Ik voel mij niet geroepen deze stelling te onderlijnen, maar evenmin om haar door te halen. Ik wil er alleen voor pleiten dat wij ons door het geruststellende karakter van deze zinsnede niet in slaap moeten laten sussen.

Met een aanzienlijk kostennadeel dat slechts moeilijk terug te dringen is kan onze industrie zich op het gebied van de kwaliteit geen slaapliedjes veroorloven. Op dat gebied wordt een topprestatie vereist. Voorzover zulks nog niet het geval is, d.w.z. nog geen topprestatie geleverd wordt, is dit bij uitstek het terrein waar veranderingen nodig zijn en bovendien snel kunnen leiden tot resultaat. Japan had nog niet eens zo lang geleden het negatieve imago dat alles wat geëxporteerd werd slechts gecopiëerde westerse technologie was. De Japanse industrie is er samen met de overheid in geslaagd om die slechte naam in korte tijd volstrekt ten goede te veranderen.

Ook voor ons land met een sterke exportafhankelijkheid is een goed kwaliteits imago essentieel. Toch is het Nederlandse industriële product in het algemeen gesproken én op de binnenlandse én op de buitenlandse markt voor verbetering vatbaar

Integrale Benadering

Natuurlijk zijn er in Nederland tal van ondernemingen, die kwaliteitsbewust produceren; streven vele zo niet alle naar technische perfectie; en besteden zeer vele ondernemingen grote aandacht aan bepaalde aspecten van kwaliteitszorg.

Desondanks heeft Nederland op industrieel gebied niet een reputatie vergelijkbaar met die van Duitsland en Japan of van Zwitserland voor bepaalde sectoren.

Twee aspecten zouden m.i. daar debet aan kunnen zijn. In de eerste plaats: kwaliteit is in mijn opvatting een veelomvattend begrip. Voor een kwaliteitsreputatie moet niet op bepaalde punten hoog gescoord worden, maar liefst over de hele linie m. a. w. wij moeten aandacht besteden aan een *integrale* benadering van de kwaliteitszorg.

Voorts gaat het bij kwaliteit vooral om een constante en optimale tegemoetkoming aan de wensen van de afnemer. Dit vergt niet alleen een goede marketing, maar op het gebied van de kwaliteit ook een organisatie van de produktie die het mogelijk maakt de vaak aan snelle veranderingen onderhevige wensen van de afnemer te volgen.

Zo zal een toenemende schaarste aan energie en grondstoffen, de herwaardering van de arbeid, en de zorg om het natuurlijk milieu de bewust in zijn tijd levende consument in toenemende mate om produkten doen vragen, die vanuit genoemde aspecten bezien, verantwoord zijn. Naast veiligheid en doelmatigheid zullen aspecten als duurzaamheid, repareerbaarheid en zuinigheid op de voorgrond komen te staan. Een goed kwaliteitsbeleid binnen de Nederlandse industrie biedt ook de mogelijkheid slagvaardig in te spelen op ontwikkelingen in deze richting, die ons in toenemende mate zullen gaan bezighouden.

Kostenbesparingen

Overigens een goede kwaliteitszorg kan niet alleen leiden tot een beter d. w. z. meer op de afnemer afgestemd produkt. Het kan ook leiden tot kostenbesparingen.

Over de relatie van kostenbesparingen en integrale kwaliteitszorg is al veel gepubliceerd. Na optimalisatie van het systeem zouden besparingen van 3 – 8% van de omzet bereikbaar zijn. Dat is meer dan menige industrie momenteel aan rendement kan boeken.

Ook voor de industriële ondernemingen in de traditionele sectoren biedt een gerichte kwaliteitsaanpak de broodnodige perspectieven.

Recentelijk kwam ik een publicatie tegen waarin verslag werd gedaan van een rede van de voorzitter van het Bundesverband Bekleidungsindustrie. Hij stelde, dat de Duitse confectie- en textielindustrie in staat is geweest het merendeel van haar produktiecapaciteit te handhaven. Dit zou mede het gevolg zijn van de omschakeling van deze industrietakken op betere kwaliteiten met kortere levertijden.

De Nederlandse overheid wil de industrie bij de verbetering van de kwaliteitszorg de helpende hand bieden. Al jaren is er van de leveranties aan defensie een sterke stimulans voor kwaliteitszorg uitgegaan.

Allied Quality Assurance Publications AQAP

Bij internationale militaire compensatie-orders en co-produkties zoals op dit moment de F 16 en binnenkort de Leopard tank, is het begrip Allied Quality Assurance Publications, afgekort AQAP, met eisen voor het kwaliteitsbeheer in bedrijven, algemeen bekend geworden.

In dit verband wil ik ook de 'Netherlands Aerospace Group', noemen welke in eerste instantie is opgericht om deel te kunnen nemen aan de compensatiewerkzaamheden voor het F 16 programma. Een belangrijk deel van haar werkzaamheden bestaat uit

het begeleiden van ondernemingen tot het behalen van de noodzakelijke kwalificaties.

Het zal U niet verwonderen als ik zeg dat het Ministerie van Economische Zaken dergelijke initiatieven van harte toejuicht en daaraan, waar mogelijk, ook ondersteuning geeft.

Uit het feit, dat ik wat dieper ingegaan ben op de militaire sector, mag u niet afleiden, dat kwaliteitssystemen voor civiele leveranties van minder belang zouden zijn.

In het licht van het voorgaande vestig ik uw aandacht op de binnenkort door het Nederlands Normalisatie-instituut uit te geven standaardprocedures en criteria voor de evaluatie van kwaliteitszorgsystemen in bedrijven, uit te geven in de vorm van normen.

Deze normen zijn o. a. afgeleid van internationale gegevens waaronder de AQAP's.

Economische Zaken is zelfs zo doordrongen van de betekenis van een beleid gericht op kwaliteitsverbetering dat zij een meerjarig kwaliteitsplan lanceerde. Dit plan beoogt o. a. tekortkomingen in de kwaliteitszorg binnen ondernemingen te signaleren en op te lossen.

Raad voor de Certificatie

Het is verheugend, dat bij de opzet van het kwaliteitsplan initiatieven uit het georganiseerde bedrijfsleven naar voren kwamen, waardoor experimenten in een vijftal branches konden worden opgezet.

Deze experimenten in de meubel-, schoenen-, fijnmechanische-, flexibele verpakkingen- en de grafische branche, zijn inmiddels goed op gang gekomen. Zij behelzen onder meer het stimuleren van het opzetten van kwaliteitszorgsystemen in ondernemingen en waar nodig het opzetten van evaluatie- en certificatiesystemen. Het ligt in de bedoeling dat op basis van de opgedane ervaringen in de genoemde sectoren generieke maatregelen worden uitgewerkt, die de verbetering van de kwaliteitszorg ook in andere sectoren kunnen ondersteunen. De Minister van Economische

Zaken zal hierin geadviseerd worden door een 'Adviesgroep Kwaliteitsplan', die binnenkort wordt ingesteld.

De adviesgroep zal hoofdzakelijk bestaan uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven.

Naast de experimenten is, – eveneens in het kader van het kwaliteitsplan – de oprichting van de Stichting Raad voor de Certificatie in voorbereiding. Besprekingen hierover met alle belanghebbenden zijn in een vergevorderd stadium.

Het is de bedoeling, dat de Raad voor de Certificatie als centrale instantie in Nederland, Nederlandse certificatiesystemen gaat reguleren, rekening houdend met internationale afspraken en ontwikkelingen op dit gebied.

De Raad zal op basis van duidelijk omschreven criteria certificeringsinstellingen kunnen erkennen.

Met name ten behoeve van een doorzichtige structuur voor afnemers acht ik controle op en coördinatie tussen de instellingen voor keurmerken en certificaten uiterst nuttig.

De presentatie van het industriële product in binnen- en buitenland wordt door bedoelde certificering bevorderd.

Ik hoop dat ik met mijn inleiding mag bijdragen aan een bewustwording van de enorme betekenis die een goede kwaliteitszorg voor de Nederlandse concurrentiepositie en daarmee voor de Nederlandse economie heeft.

Ik hoop ook dat duidelijk is geworden dat ik het dan over een uitgebreider begrip kwaliteit heb, dan doorgaans in de volksmond gebruikelijk is.

Ik hoop tenslotte dat de Nederlandse industriële ondernemer zich niet klagend neerlegt bij het door hemzelf moeilijk op korte termijn te wijzigen hoge kostenniveau, maar zich met elan werpt op de mogelijkheden, die hij wel zelf in de hand heeft t.a.v. de zorg voor kwaliteit.

Kortom ik wens u veel succes met de kwaliteitszorg in uw onderneming.

EEG akkoord over toepassing gedragscode voor Lijnvaartconferenties

De lidstaten van de Europese Economische Gemeenschap hebben een akkoord getekend over de toepassing van de gedragscode voor lijnvaartconferenties in de zeescheepvaart.

Dit akkoord dat is gebaseerd op een oorspronkelijk voorstel van de Europese Commissie waarover vier jaar is onderhandeld, maakt het lidstaten nu mogelijk deze V.N. gedragscode te ratificeren met inachtneming van de verplichtingen onder het EEG-verdrag.

De V.N. gedragscode, een conventie die op 7 april 1974 in Genève tot stand kwam, omvat in grote lijnen 4 elementen:

1. Een regeling voor de toelating van scheepvaartlijnen tot conferenties (samenwerkingsverbanden van lijndienstmaatschappijen).

2. De verdeling van lading die vervoerd wordt tussen twee landen over de scheepvaartmaatschappijen van die landen, volgens de 40-40-20 regeling.

3. Spelregels voor de betrekkingen tussen conferenties en verladings.

4. Een regeling voor de beslechting van geschillen die kunnen voortvloeien uit de toepassing van de codebepalingen.

Stemming over de conventie bracht een duidelijk verschil in scheepvaartpolitieke opvattingen binnen de groep westelijke landen naar voren.

De Europese Commissie kwam vervolgens met een voorstel om binnen de EEG te bezien in hoeverre de gedragscode en het EEG-verdrag strijdig zijn en of een regeling uitgewerkt zou kunnen worden om het de lidstaten mogelijk te maken om de code te ratificeren met inachtneming van de verplichtingen onder het EEG-verdrag.

De resulterende EEG-verordening waarmee de lidstaten thans hun instemming hebben betuigd, omvat de volgende punten:

a.) Elke lidstaat zal erop toezien dat scheepvaartondernemingen uit andere lidstaten gevestigd op haar grondgebied gelijke behan-

deling krijgen als op eigen grondgebied gevestigde ondernemingen. Toelating tot de conferenties zal, zoals gebruikelijk, door de commerciële partijen worden uitgemaakt.

b.) Bij conference-vervoer tussen de EEG en, met name, ontwikkelingslanden zal de 40-40-20 formule zodanig worden toegepast dat het aandeel dat toevalt aan EEG-lijnen in een gemeenschappelijke pot zal worden ondergebracht. Deze pot zal via commerciële weg onder de betrokken EEG scheepvaartlijnen worden verdeeld. (Deze regeling komt overeen met een oorspronkelijk door Nederland gewenste toepassing van de 40-40-20 formule op regionale basis).

c.) In het conference-vervoer tussen de EEG en ontwikkelingslanden kunnen rederijen uit andere landen die ook lid zijn van de Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) deelnemen aan de herverdeling binnen de EEG. Dit echter op voorwaarde dat aan EEG-lijnen in het verkeer van de betreffende OESO-landen eenzelfde behandeling wordt toegekend.

d.) Ladingverdelingsbepalingen uit de code worden niet toegepast in het conference-vervoer tussen de EEG-lidstaten onderling en op basis van wederkerigheid tussen lidstaten en andere OESO-landen. Hierbij is bepaald dat de rechten die de ontwikkelingslanden aan de code kunnen onttelen zullen worden aangetaast.

e.) Artikelen uit de code die betrekking hebben op stemprocedures binnen conferenties en op de verhoging van vrachttarieven mogen niet worden toegepast in het conferencevervoer tussen de EEG en de overige OESO-landen die partij zijn bij de code.

De EEG-lidstaten hebben zich bij de ondertekening van deze verordening verplicht bij ratificatie van de code een officiële reserve te maken ten aanzien van bovengenoemde punten. Met het tot stand komen van deze verordening is de basis gelegd voor de verdere uitbouw van een Europees scheepvaartbeleid.

'De toekomstplannen van het Nederlands Maritiem Instituut' *

door F. H. P. TRIP,

Als ik iets ga zeggen over de toekomst van het Nederlands Maritiem Instituut – en meer algemeen over de toekomst van de maritieme research in Nederland – dan wil ik voorop stellen dat wetenschappelijk onderzoek en ontwikkelingswerk in mijn visie altijd een afgeleide dient te zijn van het industriële beleid in de betreffende sector.

Anders gezegd: een researchbeleid in de maritieme sector dient zich te richten naar het industriële beleid in de maritieme sector. Dat heel vaak de research kan bijdragen tot het ontwikkelen van gedachten voor het meer algemene beleid en op zijn minst daartoe vaak alternatieven kan aandragen, doet aan die stelling niets af.

Maritiem Industrieel Beleid

Het is daarom ook niet mijn taak temidden van de pessimistische geluiden die wij dagelijks kunnen lezen en horen, een schets te geven van het te voeren maritieme industriële beleid, maar ik ontkom niet aan een enkele opmerking daarover. En dat is deze: getoetst aan de door de vorige én de huidige regering ontwikkelde en onderschreven gedachten over een zogenaamde selectieve groei van de industrie, kan ik alleen maar concluderen dat – ondanks veel tegenslag op dit moment – de maritieme sector op wat langere termijn tot de groeisectoren dient te behoren.

Immers, de scheepsbouw en de scheepvaart en ook de offshore, vragen voor hun activiteit maar weinig van de schaarse grond, bieden een relatief hoge en hoogwaardige werkgelegenheid, zij kunnen een goede bijdrage leveren tot een verantwoord energieverbruik, zij zijn in het algemeen milieuvriendelijk en hebben een belangrijke relatie tot de activiteiten in de derde wereld en tenslotte levert de maritieme sector ook nog een niet geringe positieve bijdrage tot de betalingsbalans.

En dat zijn precies de criteria waaraan een groeiende bedrijfstak in Nederland zou moeten voldoen.

In zo'n sector zou men een grote activiteit op het gebied van onderzoek en ontwikkeling verwachten, zeker als men in de internationale concurrentie de Nederlandse positie zou willen handhaven of verbeteren. Toch is dat – althans gemeten in geld – niet het geval. Zonder het vaak zeer goede en kwalitatief hoogwaardige werk van een aantal wetenschappelijke instituten in twijfel te willen trekken, stel ik vast dat de researchactiviteit in de maritieme sector, in vergelijking met andere bedrijfstakken, opvallend gering is.

Maritieme Research

Op een totale industriële researchactiviteit van het bedrijfsleven en de overheid tezamen van zo ongeveer 5 miljard gulden per jaar, kom ik voor de maritieme sector nauwelijks aan 100 miljoen gulden per jaar en dat is dus slechts 2% van de totale Nederlandse researchinspanning.

Kijk ik vervolgens naar de werkgelegenheid in de maritieme sector, met inbegrip van aanverwante activiteiten, dan kom ik op ruim 200.000 arbeidsplaatsen, dat is ruim 5% van de totale werkgelegenheid.

Vergelijkingen met de researchinspanning in sectoren als de chemie, de electronica en de lucht- en ruimtevaart vallen voor de maritieme sector nog ongunstiger uit. Die sectoren besteden naar verhouding 10 tot 15 maal zoveel geld aan research.

Er valt nóg iets op als men kijkt naar de maritieme research: het leeuwendeel ervan wordt uitgevoerd door instituten waarin overheid en bedrijfsleven samenwerken en waarin de overheid veelal de belangrijkste financier is. Ik denk aan het TNO, het Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation, het Waterloopkundig Laboratorium en uiteraard ook het Nederlands Maritiem Instituut.

Het feit dat een groot deel van de research zich niet afspeelt in die

bedrijven, maar in samenwerkingsverbanden hoeft op zich zeker geen nadeel te zijn! Integendeel, het biedt mogelijkheden tot intensivering en overleg die anders wellicht veel moeilijker tot stand zouden komen.

Het Ned. Scheepsbouwkundig Proefstation en de Overheid

Tegen deze achtergrond kwam – nu alweer een half jaar geleden – het zogeheten GRONSP-rapport tot stand. CRONSP staat voor 'Commissie Relatie Overheid – Nederlands Scheepsbouwkundig Proefstation'.

Het is het rapport van een door de overheid ingestelde commissie waarin scheepsbouwers, reders, de offshore én uiteraard de overheid waren vertegenwoordigd en die zich verdiepte in de toekomst van het NSP, maar met de nadrukkelijke opdracht daarbij ook het gehéél van de maritieme research in Nederland te betrekken.

Over dit rapport heeft, tot mijn grote vreugde, de Ministerraad onlangs een uitspraak gedaan. Ik wil, heel in het kort, een paar van de belangrijkste conclusies aan u voorleggen, omdat ze alles te maken hebben met de toekomst van het Nederlands Maritiem Instituut.

De eerste aanbeveling van de commissie was dat de overheid voortaan het NSP een financiële bijdrage zou verstrekken. Ik heb bewondering voor de wijze waarop het NSP vele jaren lang zonder veel subsidie een goede internationale reputatie heeft kunnen opbouwen. Dat er financiële problemen ontstonden toen de traditionele internationale markt voor het NSP zoveel moeilijker werd, vind ik begrijpelijk. Ik ben daarom zeer verheugd dat op dit punt de regering het advies heeft willen volgen en thans besloten heeft het NSP een gezonde financiële basis te geven.

Fusie NMI en NSP

Voor het NMI is die beslissing óók van belang in verband met de tweede aanbeveling van de commissie: een fusie tussen NMI en NSP. In afwachting van het regeringsstandpunt is tussen de besturen van beide instellingen, tussen de directies en met de betrokken personeelsvertegenwoordigingen over die fusie al veel gesproken. Ik kan u zeggen dat het algemene oordeel positief is. Dat oordeel is gebaseerd op het feit dat de beide instituten elkaar goed aanvullen, zowel wat de wetenschappelijke disciplines betreft als wat de sector van de markt aangaat, die ieder van hen bedient. De combinatie van technologische research van het NSP met de navigatie-, de economische- en de sociale research van het NMI zal ongetwijfeld voordelen bieden.

De regering heeft haar instemming met deze fusie betuigd en de beide besturen uitgenodigd daartoe de nodige stappen te nemen, opdat de fusie zo mogelijk nog voor 1 januari a.s. een feit kan worden.

Raad voor Maritiem Onderzoek

Een derde aanbeveling van het CRONSP-rapport is om te komen tot de oprichting van een coördinatie-orgaan en van een zogenaamde Raad voor Maritiem Onderzoek.

Deze laatste is bedoeld te zijn een wetenschappelijk adviescollege, samengesteld uit wetenschappers van overheid en bedrijfsleven, dat zowel vooraf als achteraf de researchplannen en resultaten zal analyseren en beoordelen en daarover vervolgens aan alle betrokkenen advies zal uitbrengen.

In het coördinatie-orgaan zullen vertegenwoordigers van de over-

*Voordracht van de voorzitter van het bestuur van de Stichting Nederlands Maritiem Instituut de heer. F. H. P. Trip, gehouden tijdens een presentatie op 28 juni 1979, te Rotterdam.

heid, het bedrijfsleven en de wetenschap samen moeten werken aan het tot stand brengen van een beleid op middellange en lange termijn voor de gehele maritieme research in Nederland.

Dat coördinatie-orgaan is – volgens de aanbevelingen – niet bedoeld een soort super-wetenschappelijk instituut te zijn.

Het zal met betrekking tot het onderzoek een coördinerende en stimulerende taak hebben, terwijl de directe relatie tussen opdrachtgever en de wetenschappelijke instituten zoals TNO, WL, NMI/NSP en de technische hogescholen, onverminderd gehandhaafd blijft.

Over die coördinatie-stichting dient natuurlijk nog veel overleg plaats te vinden tussen de diverse participanten die daartoe thans door de regering zijn uitgenodigd. Het zou voor mij onjuist zijn daarop te veel vooruit te willen lopen.

Toch wil ik er graag nu al enkele opmerkingen over maken.

Taak van de Coördinatie Stichting

Zoals gezegd zal het bestuur van de coördinatie-stichting zijn samengesteld uit mensen die afkomstig zijn uit de kring van de overheid, het bedrijfsleven en de wetenschap. Dat zullen naar mijn opvatting personen moeten zijn die, ieder op hun eigen terrein, op beleidsniveau werkzaam zijn. Dan is een brainstormende gedachtenwisseling over de research op middellange en lange termijn en het ontwikkelen van een toekomstvisie te verwachten. Hun vergaderingen zullen niet moeten gaan over de organisatie of het budget, maar over ideeën voor nieuwe produktontwikkeling en nieuwe produktiemethodes.

Zij zullen dat doen op basis van voorstellen vanuit de bedrijven en de instituten of op eigen gezag. Hun doel zal moeten zijn om in het

geheel van scheepvaart, scheepsbouw en de daarmee verwante activiteiten van de offshore te komen tot een visie die de bedrijfstakken in hun geheel ten goede zal kunnen komen.

Een dergelijke opzet, waarover ik in het bestek van deze korte presentatie onmogelijk volledig kan zijn, heeft op andere terreinen bewezen goed te kunnen werken. Ik denk als voorbeeld aan de in Nederland zeer effectieve samenwerking op het gebied van de landbouwresearch en ook aan die voor de lucht- en ruimtevaart. Dan is wél nodig dat alle betrokkenen zich verre houden van enge belangenbehartiging. Als in de maritieme sector écht gestreefd zou kunnen worden naar de gezamenlijke aanpak van de problemen van de toekomst, als daartoe duidelijke en verstandige prioriteiten worden gesteld, keuzen worden gemaakt die tot wezenlijke vernieuwing, tot wezenlijke innovatie zouden kunnen leiden, als de overheid daaraan haar beleidsmatige en financiële steun zou willen geven, als aan al deze voorwaarden wordt voldaan, dan zie ik de toekomst van de maritieme sector met enig optimisme tegemoet.

Uit besprekingen die ik in de afgelopen maanden met een groot aantal betrokkenen heb gevoerd, heb ik de indruk gekregen dat die bereidheid er is en dat stemt mij hoopvol.

Vaststaat dat het NMI bereid is haar aandeel in de door mij geschetste ontwikkeling te leveren.

Ik heb – expres – in mijn betoog onze maritieme traditie niet als argument gebruikt voor een hernieuwd elan op maritiem terrein. Ik wil wel zeggen dat in Nederland al eeuwenlang, maar ook nu nog, de voorwaarden aanwezig zijn om een bloeiende en groeiende maritieme bedrijfstak te handhaven.

En dat is ongetwijfeld ons gezamenlijk streven!

Waar blijft de Nederlandse scheepsbouw?

Door dr. ir. K. J. Saurwalt

Dieptepunt nog niet in zicht

Bijna elke dag verschijnen er nog steeds krantenberichten over onze Nederlandse werven. Het voortbestaan van een zeer groot aantal bedrijven staat duidelijk op het spel en de werkzaamheden bij een respectabel aantal werven is reeds beëindigd of is drastisch in omvang terug gebracht. Namen als Gusto, NDSM, ASM, Verschure, VDSM, RDM, Suurmeyer, Werf Holland en de Biesbosch, die vroeger slechts in vakkringen bekend waren, roepen nu bij velen in den lande een gedachtenwereld vol tragiek en leed op. Een recent Japans onderzoek leidde slechts tot de conclusie dat pas rond 1983 de overcapaciteit aan scheepsruimte verdwenen kan zijn. De meest optimistische verwachting ziet enige opleving in 1981, maar ook al zou dit het geval kunnen zijn, welke Nederlandse werven zullen er dan nog bestaan? Helaas kan men slechts verwachten dat in Nederland niet meer dan één op de drie werven in bedrijf zal kunnen worden gehouden en als ons dat lukt, dan is dat nog geen geringe prestatie.

Voorstellen

De door de Beleidscommissie Scheepsbouw ontwikkelde voorstellen hebben tot op heden hoofdzakelijk een inleidende functie gehad bij de eerste pogingen om tot een oplossing van de overcapaciteit van een bepaalde groep werven te komen. Zodra zich echte problemen aandienen, raken deze voorstellen steeds meer op de achtergrond en werd, begeleid door allerlei acties van werknemersorganisaties, gemeenteraden, provincies en niet te vergeten Rijnmond, ministerieel overleg geopend met een groot aantal partijen met als uiteindelijk gevolg dat er nogal 'ad hoc'-achtig aandoende oplossingen werden gekozen, die wel enige tijdelijke verademing kunnen bieden, maar die op lange termijn gezien de kiemen voor het ontstaan

van nieuwe problemen en grote financiële tekorten in zich dragen.

Alle goed bedoelde steunbedragen voor werven en het sluiten en samenvoegen van werven levert op zichzelf geen enkele nieuwbouwopdracht en dus ook geen werk op. Hoewel zeer begrijpelijk blijkt steeds weer dat bij de besluitvorming het behoud van arbeidsplaatsen op korte termijn de doorslaggevende factor is. Wil men echter op lange termijn internationaal mee kunnen komen, dan dient ons land met zijn hoge arbeidskosten, hypermoderne nieuwe werven aan te leggen, waarbij de inzet van arbeid aanzienlijk minder dan heden het geval is, nodig dient te zijn. Helaas is van een dergelijke aanpak van de problemen, gericht op het behoud van arbeidsplaatsen op lange termijn, weinig

sprake. Vandaar dan ook dat men slechts kan verwachten dat het met de Nederlandse scheepsbouw ook in de komende jaren bergafwaarts zal blijven gaan.

De grote scheepsbouw

Steeds meer hoort men dat de scheepsbouw in Nederland niet verloren mag gaan. Vooral als het gaat om de problematiek van de oude Verolmewerf VDSM worden dergelijke beweringen hartstochtelijk geuit. Men dient hierbij echter te bedenken dat de grote scheepsbouw niet identiek is aan de bouw van geavanceerde producten.

Vooral grote tankers, zoals crudecarriërs, behoren tot de vrij eenvoudig te bouwen schepen. Het enige problematische bij deze is dat alles zulke grote afmetingen heeft. Vandaar dan ook dat in zeer korte tijd een groot aantal landen dergelijke schepen kon bouwen. Juist voor de bouw van dergelijke schepen tegen afbraakprijzen dient de structuur van een land aan een aantal voorwaarden te voldoen.

De eerste voorwaarde is dat men over matig geschoold personeel kan beschikken, dat zo gemotiveerd is dat de produktiviteit t.o.v. andere landen groot genoemd kan worden. Een tweede voorwaarde is dat de personeelskosten laag tot zeer laag zijn en men geen stakingen of andere werkonder-

brekingen te duchten heeft. Een derde zeer belangrijke voorwaarde is dat men over een eigen goed ontwikkelde toeleverings-industrie kan beschikken voor de vele aan te kopen en te installeren systemen en installaties.

Ten vierde, dienen de werkomstandigheden gunstig te zijn. Mooi weer, weinig regen, geen onderbrekingen t.g.v. sneeuwval en ijsgang bevorderen de produktiviteit van de werkende mens en een regelmatige aanvoer van alle benodigde materialen naar de werven. Ten vijfde dient de scheepsbouw in brede lagen van de bevolking gewaardeerd te worden, zodat ook de overheid een zeer positieve bevorderende instelling t.a.v. deze tak van nijverheid heeft en bereid is deze op allerlei manieren te steunen.

Zodra één van bovengenoemde punten niet meer aanwezig is, kan men op het gebied van de grote scheepsbouw al niet meer mee komen. In Nederland wordt aan een aantal voorwaarden niet meer voldaan, zodat men slechts met onnoemelijk grote steunbedragen de bouw van dergelijke schepen in stand kan houden. Dit kost niet alleen veel geld, maar ook geld dat beter elders in meer belovende industrieën geïnvesteerd kan worden. Evenals Japan dient ook Nederland te accepteren dat zijn rol op dit gebied uitgespeeld is en dat nu landen van de Derde Wereld de komende jaren deze activiteiten zullen overnemen.

Wereldscheepsbouwcapaciteit

Wanneer men zou verwachten dat gezien het gebrek aan werk zowel op het gebied van de nieuwbouw als op het gebied van de scheepsreparatie, de capaciteit van de werven afneemt, dan vergist men zich. Eerder is het omgekeerde het geval. Zo werd recent op Malta een nieuw 300 000 ton dwt reparatiedok 'Rood China' in gebruik genomen. In Hong Kong wordt naast de bestaande werven een geheel nieuwe werf aangelegd, terwijl in India met de voorbereiding van de bouw van twee nieuwe werven is begonnen. Ook in het Saoedische Djeddah wordt ondanks de al bestaande overcapaciteit in het Midden-Oosten een nieuwe werf aangelegd.

Er zijn meer dan voldoende droogdokken om alle schepen te repareren, maar toch worden er nog steeds nieuwe drijvende dokken gebouwd, zogenaamd met het doel in de toekomst er schepen in te repareren en te dokken, maar met als eigenlijke beweegredenen het werfpersoneel, waarvoor men geen gewone orders kan aantrekken, met de bouw van een droogdok voor eigen rekening aan het werk te houden.

Nederlandse kansen

Gezien de ligging van Nederland aan de Noordzee en de grote betekenis van Rot-

terdam voor het Wereldhandelsverkeer kan men in Nederland niet zonder goede werven. Nederland heeft altijd een belangrijke plaats ingenomen tussen de landen die schepen repareerden en verbouwden. In het verleden werd 10% van de wereldreparatieomzet door Nederlandse werven gerealiseerd. Het moet gezien onze ligging mogelijk zijn goede reparatiewerven in stand te houden.

Daarnaast moet het mogelijk zijn een aantal nieuwbouwerven gericht op de bouw van middelgrote en kleine schepen van orders te voorzien, zodat onze know-how op dit gebied niet voorgoed verloren gaat. Kennis op dit gebied is niet alleen van strategisch belang, maar ook van belang voor het instand houden van goede reparatiewerven.

Er zijn reeds voorbeelden hoe ook in ons land goede speciale schepen gebouwd kunnen worden. De kunststof mijnenjagers die bij de werf Van der Giessen-de Noord, en de fregatten die bij de Kon. Mij de Schelde worden gebouwd vormen daar een goed voorbeeld van. Omdat reders onder druk van de omstandigheden juist op hun vervoerspatroon gerichte schepen nodig hebben, moet het mogelijk zijn ook in Nederland deze geavanceerde schepen voor Nederlandse reders te laten bouwen.

Zinvolle investeringen

Nog steeds ziet men bij de regeringsmaatregelen een zekere verbrokkeling t.a.v. de in de scheepsbouw te investeren bedragen. Zo zagen wij dat de goede plannen om bij Van der Giessen-De Noord een overdekt bouwdok aan te leggen, vervangen werden door een goedkopere oplossing: een hal over de aanwezige helling te bouwen. Toch blijft de bouw op een helling moeilijker en riskanter dan de bouw in een dok, zodat men om geld te sparen de kans om ook in de verre toekomst nog optimaal te kunnen werken verspeeld heeft.

Vele reparatiewerven kunnen moeilijk aan personeel komen. Dit is begrijpelijk, want het werken aan een te repareren schip in de open lucht behoort zeker niet tot de aangenaamste arbeidsvormen. In Engeland is nu naast de ontwikkeling rond het overdekt bouwen van schepen ook een ontwikkeling van het overdekt repareren op gang gekomen. Het ligt dus voor de hand deze trend te volgen en ook vitale reparaties in Nederland geheel of gedeeltelijk overdekt te gaan uitvoeren. Investeringsin overdekte reparatieinrichtingen moeten, hoewel niet rendabel, een goede stimulans voor het aantrekken van reparatiewerkzaamheden vormen en zodoende aan het behoud van arbeidsplaatsen in de toekomst een bijdrage kunnen leveren.

Buitenland

In Groot-Brittannië heeft men evenals in Nederland voor de meeste werven geen werk meer. Wervengroepen zoals Cammel Laird, Govan Shipbuilders en Sunderland hebben geen orders meer in portefeuille, zodat men verwacht dat minstens 12.000 werknemers de scheepsbouw zullen moeten verlaten. In West-Duitsland is de situatie niet anders. Ondanks de miljoenen steun zullen toch nog 20.000 werknemers de nieuwbouwerven moeten verlaten. In Noorwegen heeft recent een bij koninklijk besluit ingestelde scheepsbouwcommissie slechts kunnen constateren dat tegen het eind van dit jaar 70% van de werfcapaciteit onbezet zal wezen. In Zweden zullen de komende jaren 4.000 werknemers de werven moeten verlaten. Zelfs in Portugal stoot de zeer moderne reparatiewerf Lisnave 1.600 werknemers van de huidige 9.600 man af. In Spanje verwacht men 7.000 man te moeten laten afvloeien. In Japan hebben de meeste werknemers het vertrouwen in de scheepsbouw verloren. Enkele werven bieden daar de werknemers aan de werf te verlaten met als enige vergoeding één jaar salaris. Nu is het daar voorgekomen dat werknemers die dit aanbod niet aanvaardden en bleven, later onder veel ongunstiger voorwaarden door hun werven ontslagen werden. Dit heeft tot gevolg dat bij elke werf waar nu dit aanbod gedaan wordt, veel meer werknemers vertrekken dan men aanvankelijk verwacht had. De gloednieuwe bouwdokken, jazelfs die één km lang zijn, worden niet meer voor de scheepsbouw gebruikt. Alleen de allermodernste werven zoals bijv. de Chiba-werf tracht men in bedrijf te houden met een redelijke bezetting. Ruim 50.000 arbeidsplaatsen zijn door dit alles reeds komen te vervallen. Zelfs de modernste werf ter wereld, de Hyundai in Korea moest van zijn 30.000 werknemers de afgelopen jaren 10.000 man laten vertrekken. Gezien het bovenstaande kan men slechts concluderen dat alleen door een uitermate zorgvuldig voorbereide, planmatige begeleiding van de Nederlandse scheepsbouw ervoor gezorgd kan worden dat er ook op den langen duur scheepsbouw van enige importantie in Nederland overblijft. De kans dat deze economisch zal kunnen werken, dient zeer gering geacht te worden. De kosten die dit met zich mee zal brengen zullen wij, gezien het grote nationale belang van een dergelijke basisindustrie, ervoor over moeten hebben.

Bron: Het Nederlands Dagblad.

DOCK EXPRESS 10, 11 EN 12

Allround schepen voor zwaar vervoer

door: Ir. H. F. de Jonge, w.i.



fig. 1. m.s. Dock Express 10 bij vertrek voor haar eerste reis uit Rotterdam

Op 24 februari 1979 maakte het m.s. *Dock Express 10* zijn proefvaart, waarna het schip werd overgedragen aan de Rederij Dock Express Shipping B.V. in Rotterdam.

Op 8 juni j.l. werd het m.s. *Dock Express 11* opgeleverd, terwijl het laatste schip van deze serie, de *Dock Express 12*, op 1 juni j.l. werd tewatergelaten en in september a.s. zal worden opgeleverd.

Hoofdgegevens:

- totale lengte	153,70 m
- lengte tussen de loodlijnen	116,00 m
- breedte	24,20 m
- breedte incl. stootrand	25,70 m
- lengte laadruim	117,00 m
- breedte laadruim	20,20 m
- diepte laadruim tot vloer	7,00 m
- diepte tot hoofddek	15,00 m
- ontworpen diepgang	6,78 m
- extreme diepgang	8,90 m
- diepgang als drijvend dok	12,00 m

- deadweight bij 6,70 m diepgang	7100 ton
- deadweight bij 8,86 m diepgang	13000 ton
- snelheid bij 5 50 m diepgang	16 knopen
- Lloyd's Class	✚ 100 A1, LMC, UMS.

De schepen werden ontworpen voor het vervoer van grote en zware stukken en gebouwd door Verolme Scheepswerf Heusden B.V. te Heusden.

Gebruiksmogelijkheden

Het ontwerp is een merkwaardige combinatie van load on-load off (lo-lo), Roll on-Roll off (ro-ro) en Float in-Float out (fli-flo). De lo-lo kant wordt verzorgd door twee portaalkranen, welke zich over vrijwel de gehele lengte van het laadruim kunnen verplaatsen en die beide een hefvermogen hebben van 500 ton.

Het ro-ro aspect is mogelijk, doordat het laadruim aan de zijde van de achtersteven is afgesloten door een hekdeur, bestaande uit twee door scharnieren verbonden delen. In neergelaten toestand vormt deze deur een rijbrug met een lengte van 8 m, die de verbinding vormt tussen de kade en de vloer van het laadruim. Het

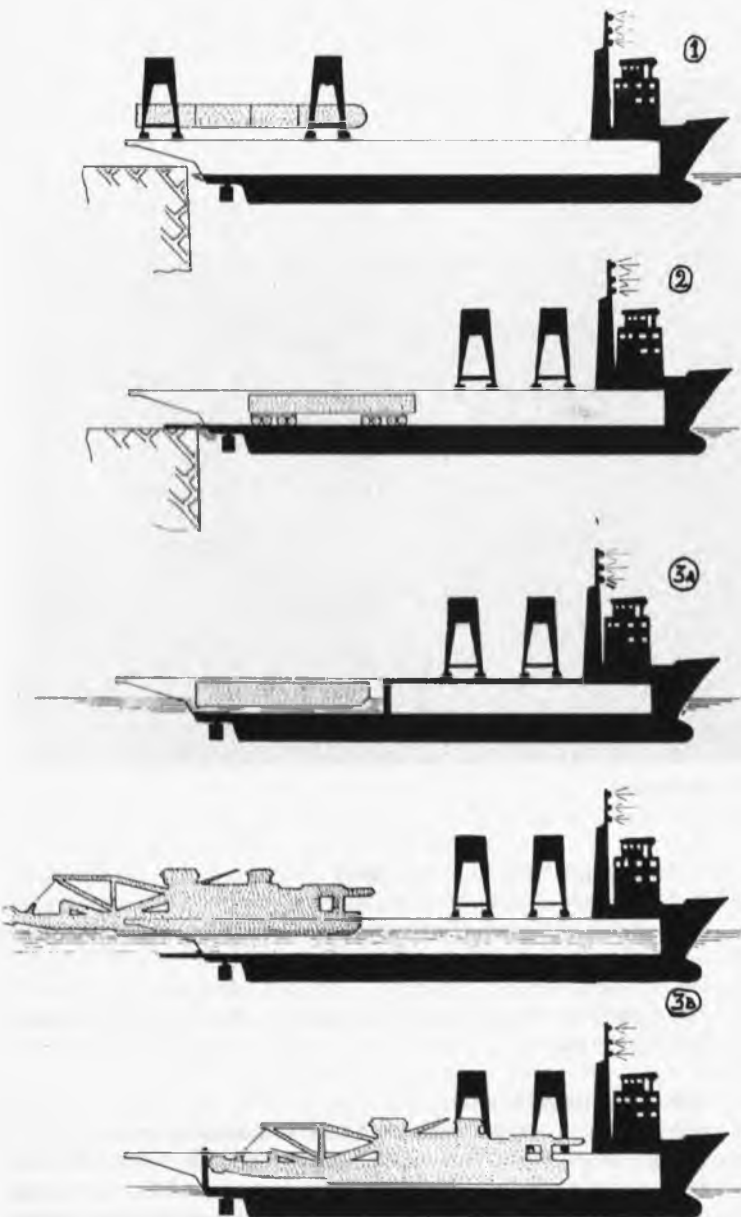


fig. 3. Gebruiksmogelijkheden van de schepen

1. Lo-lo versie
2. Ro-ro versie
3. Fli-flo versie
 - A. voor kleine stukken met gedeeltelijk gebruik van het laadruim
 - B. voor grote stukken

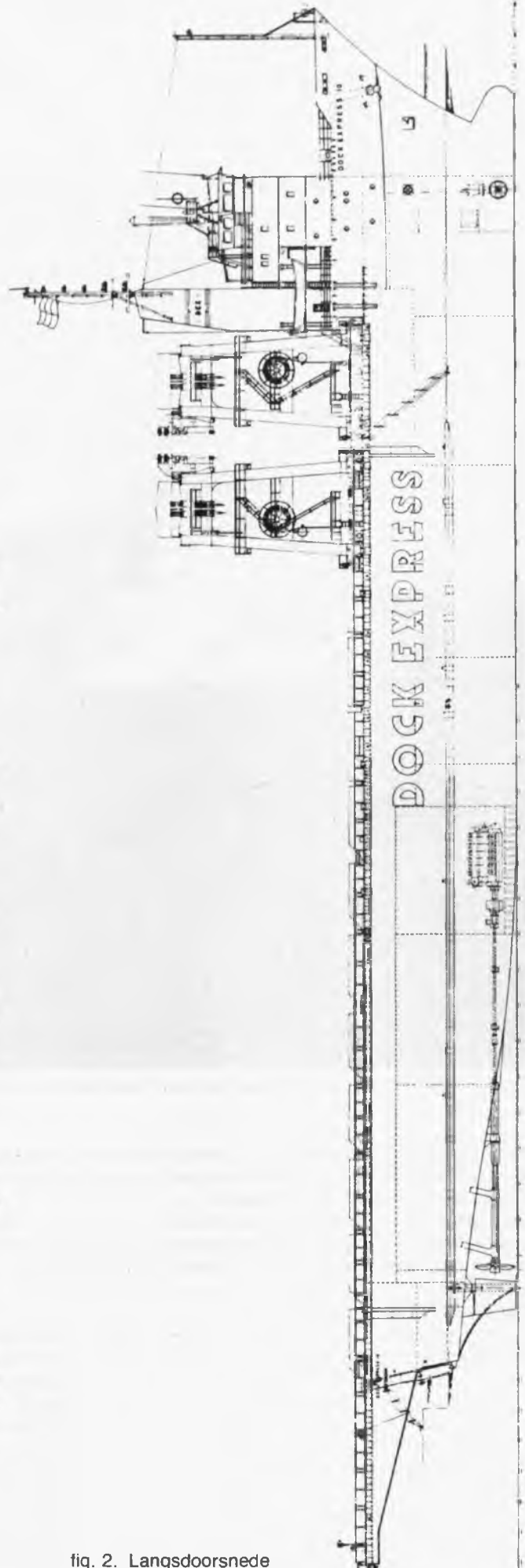


fig. 2. Langsdoorsnede



fig. 4. Machinekamer met twee 6 cilinder SWD TM 410 motoren, elk met een vermogen van 2950 kW (4000 pk)

draagvermogen van deze brug is 600 ton.

De fli-flo mogelijkheid wordt gerealiseerd door het schip zodanig te ballasten, dat de vloer van het laadruim (tot 5 m) onder de waterspiegel komt, waarna de te vervoeren lading (lichter, baggerwerktuig enz.) het ruim kan binnenvaren.

In fig. 3 zijn deze mogelijkheden schetsmatig weergegeven.

De maximale vloerbelasting is 10 ton/m².

In het laadruim (17560 m³) kan zowel los gestorte lading als stukgoed worden vervoerd.

De hekdeur wordt bewogen m.b.v. kabels.

Aan de bovenzijde wordt het laadruim afgesloten met pontonvormige luiken, die een belasting kunnen opnemen van 4 ton/m². Deze luiken worden verplaatst m.b.v. de portaalkranen.

Bij het vervoer van zware stukken aan dek kunnen de luiken worden omgekeerd, waardoor de vlakke zijde boven komt.

Hierdoor wordt het zwaartepunt van de deklading met 1,10 m verlaagd, hetgeen uiteraard de stabiliteit ten goede komt.

Bij het vervoer van volumineuze goederen in het ruim, kunnen de luiken m.b.v. een 33-tons hulphuis van de portaalkranen, buitenboord worden gezwaaid en tegen de buitenzijde van de romp worden bevestigd, hetgeen zowel het drijfvermogen als de stabiliteit verhoogt.

Vorststuwung

De voortstuwingsinstallatie bestaat uit twee SWD 6 TM 410 dieselmotoren, elk met een vermogen van 2950 kW (4000 pk) bij 570 opm.

Als brandstof wordt gebruikt zware olie met een viscositeit van 60 cSt/50 °C (400 sec. Redw.l/100 °F).

Een Kuypers reductiekast, type 3780A, met een reductie van 3,67 : 1, brengt het toerental omlaag tot 153 opm.

Het stuwblok is in de reductiekast ingebouwd.

De flexibele koppelingen zijn van Vulkan, type E.Z.235 S BR 1301.

De 4-bladige propellers met verstelbare spoed zijn van Lips-Drunen, type 4C10 en hebben een diameter van 3,90 m.

De boegschroef wordt aangedreven door een elektromotor merk Indar, type A 500 S, met een vermogen van 550 kW (750 pk).

Hulpinstallatie

Deze omvat:

- twee wisselstroomdynamo's aangedreven vanaf de reductiekasten, merk Indar, elk met een vermogen van 300 kVA bij 1800 opm.

- twee wisselstroomdynamo's, merk Indar, elk met een vermogen van 750 kVA bij 1200 opm, ieder aangedreven door een Caterpillar

dieselmotor, type D 398 J.W.A.C., met een vermogen van 640 kW (872 pk) bij 1200 opm.

- een diesel-generator voor haven- en nooddienst, merk Caterpillar, type 3306 TA met een vermogen van 173 kW (233 pk) bij 1800 opm en een wisselstroom generator, merk Indar, type 315 M. Het hoofdnet heeft een spanning van 440 V, 3-fase en 60 per/sec. De dieselmotoren zijn aangesloten op een gesloten koelsysteem met Alfa Laval plaatkoelers.

Accommodatie

Deze is ondergebracht in de opbouw onder de brug en omvat 21 éénpersoons hutten, elk voorzien van toiletfaciliteiten, twee reserve hutten en een ziekenboeg met twee bedden.

Ballaststelsel

Hiertoe behoren 4 zelfaanzuigende pompen, elk met een capaciteit van 500 ton/uur bij 17 m waterkolom. De pompen worden elektrisch aangedreven.

De pompen zijn van het merk Hamworthy, type DB 10× 10 VM, de elektromotoren van het merk G.E.C., type C 200 M.D. met een vermogen van 38 kW (52 pk) bij 1770 opm.

De ballastcapaciteit is zodanig, dat de vloer van het laadruim tot 5 m beneden de waterspiegel kan worden gebracht. De bediening van de pompen en de ballastkleppen geschiedt vanuit een controlekamer, op aanwijzingen van de brug.



fig. 5. Bedieningspaneel en schakelbord machinekamer



fig. 6. Brug met manoeuvreer- en bedieningslessenaar en navigatie-uitrusting

Hijssuïtrusting

De twee portaalkranen zijn gebouwd door Kone OY in Finland. Zij hebben elk vier takels met een hijsvermogen van 125 ton en een hulphijs met een vermogen van 33 ton, waarmede o.a. de pontonluiken kunnen worden gehesen en tegen de buitenzijde van de romp worden geplaatst.

De kranen worden afzonderlijk bediend op aanwijzingen van de brug.

Elektronische uitrusting

- twee radars, merk Raytheon, 12P.P.C. relative motion type, golflengte 3 en 10 cm
- een echolood, merk Atlas
- een elektrische log, merk Ben. type Calypso

- facsimile uitrusting, merk T.R.C., type JAX 12 A
- gyro kompas, merk Anschütz, type standard 6 met twee 'repeaters'
- twee automatische piloten, merk Anschütz
- een magnetisch kompas met elektrische 'repeater', gekoppeld aan de automatische piloot en het gyrokompas

De radio-installatie bestaat uit:

- een hoofd-zender, merk Redifon
- een hoofd-ontvanger, merk Skanti
- V.H.F., merk SRA, type ME 70 55 kanalen, duplex uitvoering
- richtingzoeker, merk Plath, type GPE 227 - Angelus

Alle foto's: Schaart Fotografie, Rotterdam

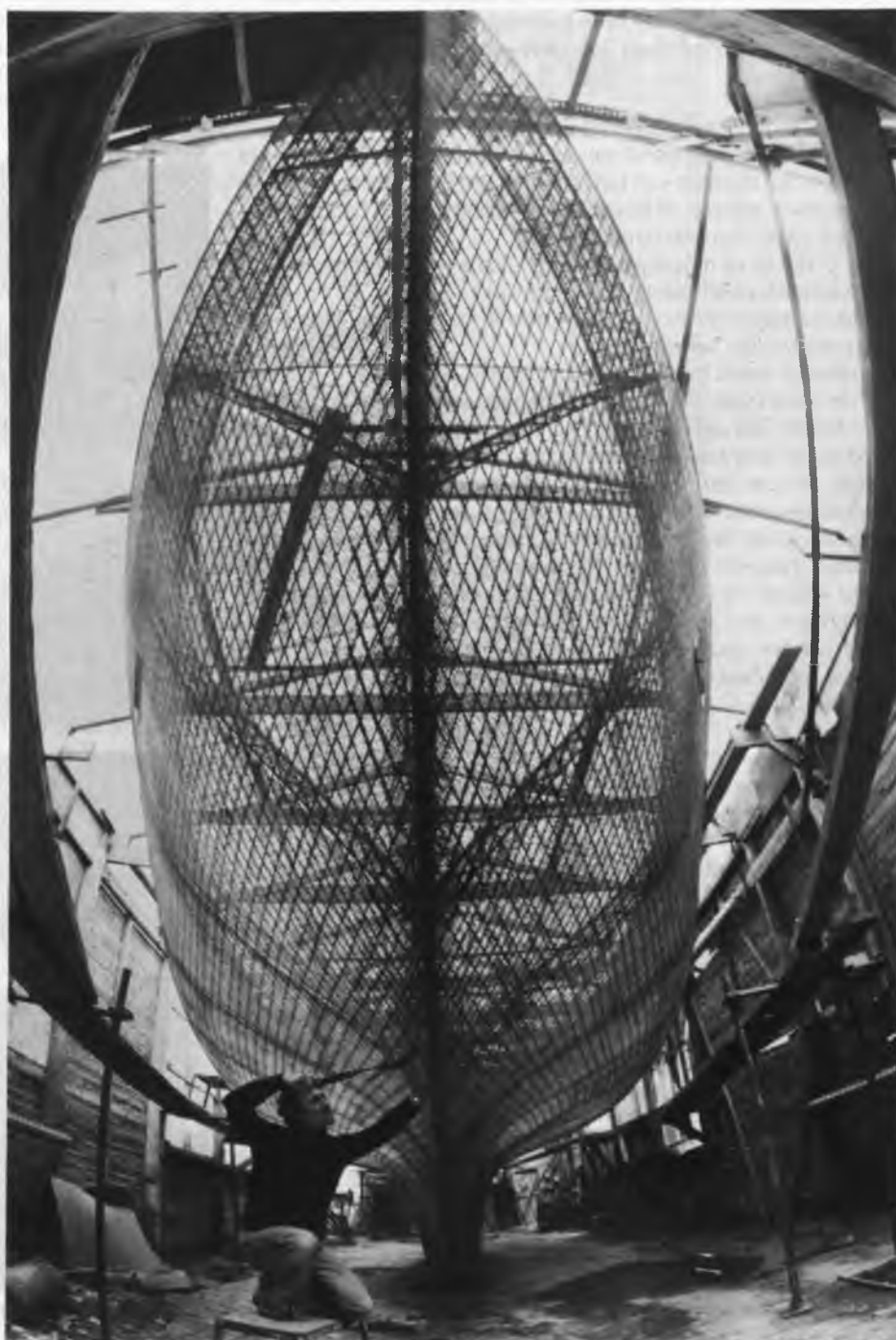
SHAPING UP A CONCRETE YACHT

This structure which contains 12 000 square feet (1021 sq/m) of wire mesh will form the hull of a 64 feet (19.5 m) luxury yacht when it has been plastered with cement.

The yacht is a Virgin 60 and is being built by Potter & Bishop Ltd, Westerham, Kent a company that specialises in ferrocement constructions. The essential structure of the vessel is formed in a steel frame. Around this frame steel rods or 'stringers' are drawn into the shape of the hull. Attached to the rods are a number of layers of steel mesh - in this case seven - welded at key points to the main frame and tied with steel wire at others. When the shape is complete the concrete will be poured in a continuous cast lasting anything up to 12 hours and plastered into the shape of the hull.

Ferrocement is essentially a building material, yet is sufficiently impermeable, strong and pliable to be fashioned into the smooth, fine lines required for a boat hull. When completed the hull is extremely strong, fire resistant and has a high resistance to impact. Any damage sustained by a knock can be simply repaired by chipping away the damaged area and replastering.

When completed, this craft will be a schooner rig with 3 masts and have 4 separate cabins with 2 berths in each. Its finished weight will be about 26 tonnes and it will have a beam of 16 feet 9 ins (4.9 m) and a draft of 6 feet 6 ins (2 m).





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

Verenigingsnieuws

Clubavond 4 september

Bij de start van het nieuwe seizoen heeft de Clubcommissie wederom een gezelligheidsavond georganiseerd in de Sociëteit Nedlloyd '70 aan het Westplein no. 9.

Iedereen die belangstelling heeft in het Clubleven wordt daarom uitgenodigd om dinsdag 4 september a.s. om 20.00 uur naar de Sociëteit te komen voor de gezelligheidsavond, waar iedereen naar keuze kan biljarten, bridgen of klaverjassen of gewoon voor een gezellig praatje aan de bar!

De Clubcommissie

Tewaterlatingen

'Smit Duitsland' 'Smit België'

Op 27 juli 1979 zijn met goed gevolg te water gelaten de sleepboten 'Smit Duitsland' en 'Smit België', bouwnummers 625 en 626 van B.V. Scheepswerf en Machinefabriek 'De Merwede' v/h Van Vliet en Co. te Hardinxveld-Giessendam, bestemd voor resp. Smit-Vos B.V. en Smit Internationale Havensleepdienst B.V. te Rotterdam.

Hoofdafmetingen zijn: lengte 25,00 m., breedte 8,50 m., holte 4,20 m.

In deze schepen worden 2 Stork-Werkspoor diesel motoren, 4-tact, enkelwerkend, van het type 6 FCHD 240/1000 met een vermogen van 2×669 Kw bij 1000 omw/min. geïnstalleerd.

De sleepboten worden gebouwd onder toezicht van Bureau Veritas voor de klasse: I 3/3 ● Tug Coastal Waters.

Verkochte schepen

'Lucien R.E.'

Via bemiddeling van Supervision Shipping & Trading Company, Rotterdam is het Franse motorschip *Lucien R.E.*, toebehorend aan Messrs. Lucien Rodrigues-Ely S.A. te Marseille, verkocht naar Kopers in Piraeus. Het schip werd gebouwd in 1962 bij Scheepswerf 'De Waal' te Zaltbommel, meet 1.042 tons d.w., is van het open shelterdeck type en uitgerust met een 1.050 P.K. M.W.M. hoofdmotor.

Het schip is inmiddels te Marseille aan de nieuwe Eigenaren overgedragen en het is herdoopt in *Appollonia V* met thuishaven Piraeus.

Technische Informatie

Unieke 'verouderingsmachine' bij TNO

Door het Metaal instituut van TNO in Apeldoorn wordt binnenkort een zogenoemde 'verouderingsmachine' in gebruik genomen die, gezien het vermogen, uniek mag worden genoemd.

Het nieuwe apparaat is aan de hand van TNO-specificaties door een fabriek in Engeland gebouwd en is bestemd voor onderzoek naar veroudering van materialen die in de zogenoemde 'warme werktuigbouw' worden toegepast. Daaronder wordt verstaan het ontwerp, de bouw en het gebruik van apparatuur die bij hoge temperaturen en onder hoge druk kan werken.

De nieuwe machine bestaat uit een frame met een 2.000 KN dubbelwerkende hydraulische cilinder en een oven voor temperaturen tot rond 700°C. In het frame kan plaatmateriaal tot 30 millimeter dik worden ingespannen. De maximale afmetingen van een proefplaat kunnen voorts zijn 4,5 meter lang en een halve meter breed.

De proefplaat wordt versneld verouderd, dat wil zeggen beproefd bij een temperatuur en onder een spanning die ongeveer 10 procent boven de werkelijke bedrijfscondities liggen. Gedurende de beproevingsperiode, die enkele jaren kan beslaan, worden regelmatig strips van de proefplaat afgenomen. De rest van het te testen materiaal wordt dan steeds weer opnieuw ingespannen en verder beproefd. Het verouderingsgedrag van het materiaal, ook wel de mate van kruipbeschadiging genoemd, wordt vastgesteld door middel van mechanisch- en structuuronderzoek dat op de strips wordt uitgevoerd, bijvoorbeeld met behulp van een elektronenmicroscop. Aan de hand van deze resultaten zijn voorspellingen mogelijk over de veranderingen in sterkte- en taaiheidseigenschappen van het materiaal als het eenmaal in bedrijf zal zijn. Ook kan dan iets worden gezegd over restlevensduur van constructiedelen of installaties. Met name voor kerncentrales leveren dergelijke uitspraken een belangrijke bijdrage in het onderzoek naar veiligheid en betrouwbaarheid.

Binnen niet al te lange tijd verwacht men bij TNO een tweede machine van dit type te kunnen bestellen.

Diversen

Zeil-bulkcarrier nog een dure zaak

De Japan Marine Machinery Development

Association en de werf Nippon Kokan Kaisha hebben een intensieve studie verricht naar de mogelijkheden van een bulkcarrier van 20.000 dwt met zeilaandrijving. Daarbij is gebruik gemaakt van het 8 ton metende experimentele vaartuig 'Daio'.

Uit de proeven is gebleken, dat de combinatie van zeil met motoren nog de meeste kans van slagen biedt. Volgens de onderzoekers zou een bulkcarrier van 20.000 ton als zodanig uitgerust een snelheid bereiken van 15 knoop, vergeleken met een aandrijving door een motor van 7480 pk, vooropgesteld, dat de snelheid van de wind 15 meter per seconde is.

Men heeft echter toegegeven, dat de zeilen duur kunnen uitvallen. De praktische uitvoerbaarheid staat of valt volgens de ontwerpers met de bereidheid van de overheid om financiële steun te verschaffen.

D.S. - 24-7-'79

Scheepswerf in de buurt van Hanoi

Het Vietnamese persbureau heeft gemeld, dat de laatste hand wordt gelegd aan een scheepsbouw- en reparatiewerf in de buurt van Hanoi. Poolse ingenieurs zouden alles in gereedheid brengen om de werf volgende week open te stellen. Het bedrijf, dat aan de Ha Long baai in de provincie Quang Ninh is gelegen zou geschikt zijn voor schepen tot 5000 ton.

D.S. 25-7-79

British Shipbuilders

De staatswerven van Engeland, British Shipbuilders, krijgen van de regering-Thatcher twee jaar de tijd om weer een gezonde industrie te worden. Dit werd op 24 juli vlak voor het zomerreces van het Britse Lagerhuis in Londen bekendgemaakt. Het gezondmaken van BS betekent zeer waarschijnlijk het afstoten van één derde deel van de 'zieke' activiteiten en daardoor een verlies van ca. 10.000 directe arbeidsplaatsen en nog eens 50.000 indirecte.

In die twee jaar zal de regering British Shipbuilders blijven helpen volgens een plan dat uit vijf delen bestaat:

- De 85 mln pond subsidie om orders te verkrijgen, wordt verhoogd tot 120 mln pond, verspreid over twee jaar en behoudens goedkeuring van de OESO;
- de regering-Thatcher zal het internationale 'sloop-en-bouw'-plan steunen en waar mogelijk van toepassing laten zijn op BS,
- Britse reders krijgen kredieten als ze schepen laten (ver)bouwen;

- er komen betere kredietfaciliteiten voor nieuwbouworders en
- indien mogelijk zullen opdrachten van de staat (marine e d.) versneld worden gegeven.

Van een de-nationalisatie van BS heeft de regering-Thatcher afgezien, 'omdat', aldus een regeringswoordvoerder, 'het de staatswerven al genoeg moeite zal kosten om aan onze eisen te voldoen.

Het verlies van ca. 120 mln pond dat British Shipbuilders de afgelopen tijd leed, zal worden vergeten. 'Men mag met een schone lei beginnen, maar het komende jaar mag het verlies niet groter worden dan 90 mln pond', aldus de woordvoerder.

Het werkkapitaal van BS, groot 250 mln pond, blijft gehandhaafd.

DS. 26-7-'79

EEG besprak het sloop-en bouwplan

De Europese Commissie heeft dezer dagen het plan om de Europese koopvaardijvloot te vernieuwen voor de eerste maal besproken. In september wordt opnieuw gespraakt over het voorlopige plan om in de jaren 1980-1982 schepen van in totaal twee miljoen ton laadvermogen te slopen en nieuwe schepen van in totaal één miljoen ton laadvermogen te bouwen.

Na de vergadering van september zullen het Europese parlement en ministers van de negen EEG-landen zich over het plan uitspreken. Vervolgens zal de Europese Commissie met een definitief voorstel voor sanering van de koopvaardijvloot komen. Functionarissen van de Europese Commissie hebben meegedeeld dat 35.000 à 44.000 arbeidsplaatsen in de scheepsbouwindustrie door het plan veilig gesteld kunnen worden. In toeleverende industrieën kunnen ongeveer evenveel arbeidsplaatsen worden gered.

Eén van de belangrijkste vragen die moet worden opgelost is of de EEG-landen afzonderlijk de kosten van het saneringsplan moeten dragen of dat de EEG de naar schatting 400 miljoen gulden per jaar die met de uitvoering van het plan gemoeid zijn zal betalen.

D.S.-30-7-'79

Dag-applikatiecursus Scheepsbouwkunde

De scheepsbouw in Nederland heeft het moeilijk.

Door allerlei oorzaken is de vraag naar nieuwe schepen over de hele wereld klein en bovendien zijn een aantal 'goedkope' landen bezig een eigen scheepsbouwindustrie op te zetten (Korea, Brazilië, Spanje). De bouw van 'eenvoudige' scheepstypen is voor Nederland dan ook voorbij. Meer en meer richt de Nederlandse scheepsbouw zich op de bouw van nieuwe

en/of bijzondere scheepstypen, offshore- en baggermaterieel. Voorbeelden hiervan zijn: 'container'-schepen, ro-ro schepen, koelschepen, zware-lading schepen, chemicaliëntankers, sleepopperzuigers, snijkopzuigers, boorplatforms, marinevaartuigen

Naast het gecompliceerder worden van de moderne schepen verandert ook het bouwen van de schepen. De scheepsbouw gaat haar ambachtelijke karakter verliezen en krijgt steeds meer de vorm van een moderne industrie.

Toch blijft de scheepsbouw een speciale sfeer houden. 'Gevoel voor het vak' is onontbeerlijk.

Ten gevolge van bovenstaande factoren zijn op de scheepswerven een groot aantal functies van middelbaar technisch niveau ontstaan, zowel op het gebied van:

- het direct leiding geven (bedrijfsassistent, produktiechef)
- de produktievoorbereiding/begeleiding (kwaliteitsdienst, tekenaar-constructor, werkvoorbereider, planner, arbeidsanalist)
- als ook bij het toepassen van nieuwe technieken (meten met theodolieten en lasers, coderen en ander computerwerk).

De applikatiekursus scheepsbouwkunde is hierop afgestemd.

De volgende vakken worden gegeven:

- constructie van het schip
- theoretische scheepsbouwkunde (vorm, stabiliteit, enz.)
- werfbedrijf (materialen, bewerkingen, sectiebouw, meten, enz.)
- weerstand en voortstuwing
- scheepswerktuigbouwkunde
- scheepstypen, offshore- en baggermaterieel
- voorschriften en wettelijke bepalingen (klassebureaus, schepenwet)
- werfinrichting/bedrijfskunde (o.a. netwerkplanning)
- ! wiskunde (statistiek)
- tekenen & construeren
- toegepaste computerkunde.

In de scheepsbouw bestaat op dit moment grote vraag naar modern opgeleide M.T.S.-ers scheepsbouw.

Ook in de toekomst liggen er goede kansen voor deze breed opgeleide (werktuigbouw en scheepsbouw) middelbare technici. In het komende kursusjaar, dat start op 23 augustus 1979, kunnen nog enkele leerlingen worden geplaatst.

Ook voor leerlingen, die al begonnen zijn met hun werktuigbouwstage, kan een regeling getroffen worden voor het volgen van de applikatiekursus scheepsbouwkunde.

Verdere gegevens:

School: R.K.M.T.S., Baljuwstraat 2. 3039 AK Rotterdam
Tel. 010-656824

Organisatie van de cursus, inlichtingen:
Stichting Vorming en Opleiding voor de Metaalindustrie in het Rijnmondgebied, Opleiding scheepsbouw,
Westersingel 101. 3015 LD Rotterdam.
Tel. 010-362911

Toelatingseisen:

1. M.T.S.-werktuigbouw diploma
2. M.T.S.-werktuigbouw leerlingen, voor wie het praktijkjaar in het komende schooljaar valt en die daarna in het bezit zullen zijn van het diploma M.T.S.-werktuigbouw, kunnen tijdens het praktijkjaar reeds met de applikatiekursus beginnen.

Duur van de opleiding:

2 jaar; 1 1/2 dag per week op school; 3 1/2 dag per week is men in dienst van één van de scheepswerven van de bovengenoemde stichting (op verschillende afdelingen) respectievelijk loopt men stage op één van deze werven (in ieder geval een deel van het praktijkjaar).

Voor militaire dienst wordt normaal uitsstel verleend.

Diploma: Indien men aan de eindexamen-eisen voldoet, verkrijgt men het M.T.S.-diploma scheepsbouwkunde.

Japanse wervenkartel moet bouw met 40% drukken

De Japanse Fair Trade Committee heeft aan 39 scheepswerven in het land van de Rijzende Zon toestemming gegeven voor de vorming van een kartel dat voor een gezamenlijke vermindering van de productiecapaciteit met 40 procent zal zorgen, in vergelijking met het hoogtepunt van de productie in de jaren tussen 1973 en 1975. De kartelvorming kreeg per 1 augustus gestalte. Verwacht wordt dat over circa 20 maanden de eerste vruchten worden geplukt van deze vorm van samenwerking. Op het ogenblik nemen de 39 scheepswerven ongeveer 90 procent van de bouw van nieuwe schepen voor hun rekening in Japan.

De kartelvorming is min of meer het gevolg van de aanbeveling van de Japanse regering de totale capaciteit sterk te verminderen.

De Japanse scheepsbouw, met een huidige capaciteit van bijna 10 mln ton per jaar (bruto), zal, wanneer alles volgens de plannen verloopt, per eind maart van 1980 met 65 procent verminderd zijn.
D.S. 2-8-'79.