SCHIP EN WERF

14-DAAGS TIJDSCHRIFT, GEWIJD AAN SCHEEPSBOUW, SCHEEPVAART EN HAVENBELANGEN

ORGAAN VAN { DE VEREENIGING VAN TECHNICI OP SCHEEPVAARTGEBIED
DE CENTRALE BOND VAN SCHEEPSBOUWMEESTERS IN NEDERLAND
HET INSTITUUT VOOR SCHEEPVAART EN LUCHTVAART
HET NEDERLANDSCH SCHEEPSBOUWKUNDIG PROEFSTATION

IN „SCHIP EN WERF" IS OPGENOMEN HET MAANDBLAD „DE TECHNISCHE KRONIEK"

REDACTIE:

Ir. J. W. HEIL w. i., ir. G. DE ROOIJ s. i., Prof. ir. L. TROOST en G. ZANEN

Redactie-adres:

Heemraadssingel 194, Rotterdam, Telefoon 52200

ERE-COMITÉ:

A. F. BRONSING, Oud-Directeur der N.V. Stoomvaart-Maatschappij „Nederland", Amsterdam; N. W. CONIJN, Directeur Werf „Gusto" Firma A. F. Smulders, Schiedam; ir. M. H. DAMME, Directeur der N. V. Werkspoor, Amsterdam; J. W. B. EVERTS, Lid van de Raad van Bestuur der Koninklijke Paketvaart Maatschappij, Amsterdam; P. GOEDKOOP Dzn., Directeur Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw-Maatschappij (v.o.f.), Amsterdam; M. C. KONING, Lid van de Raad van Bestuur der Kon. Paketvaart Mij., Amsterdam; Prof. ir. B. C. KROON, Hoogleraar aan de Technische Hoogeschool; W. H. DE MONCHY, Directeur der Holland-Amerika Lijn, Rotterdam; C. POT, Directeur der N.V. Electrotechn. Industrie v/h W. Smit & Co., Slikkerveer; W. VAN DER VORM, Directeur der N.V. Scheepvaart & Steenkolen Maatschappij, Rotterdam; ir. H. C. WESSELING, Commissaris der N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde", Vlissingen; S. VAN WEST, Directeur der N.V. Dok- en Werf-Maatschappij „Wilton-Fijenoord", Schiedam.

Jaar-Abonnement (bij vooruitbetaling) f 16,—, buiten Nederland f 20,—, losse nummers f 1,—

UITGEVERS: WYT-ROTTERDAM

Postrekening 58458, Telefoon 35250 (4 lijnen), Pieter de Hoochweg 111

MEDEWERKERS:

J. BAKKER, ir. V. BARAKOVSKY, ir. L. W. BAST, ir. W. VAN BEELEN, Prof. Dr. ir. C. B. BIEZENO, W. VAN DER BORN, Prof. Dr. ir. W. F. BRANDSMA, ir. A. H. TEN BROEK, ir. B. E. CANKRIEN, P. F. DE DECKER, ir. C. A. P. DELLAERT, L. F. DERT, J. P. DRIESSEN, G. FIGEE, ir. W. GERRITSEN, TH. VAN DER GRAAF, J. F. GUGELOT, F. C. HAANEBRINK, W. A. HOEK, P. INTVELD, Prof. ir. H. E. JAEGER, ir. J. JANSZEN, F. A. A. JASPERSE, ir. M. C. DE JONG, ir. C. KAPSENBERG, J. VAN KERSEN, Prof. Dr. ir. J. J. KOCH, ir. H. J. KOOY Jr., ir. W. KROPHOLLER, ir. W. H. KRUYFF, Prof. ir. A. J. TER LINDEN, Mr. G. J. LYKLAMA à NIJEHOLT, F. C. MATZINGER, Dr. ir. W. M. MEIJER, ir. J. C. MILBORN, J. J. MOERKERK, ir. A. J. MOLLINGER, Dr. ir. W. J. MULLER, A. A. NAGELKERKE, Ing. L. VAN OUWERKERK J.M.Lzn., ir. J. S. PEL, J. C. PIEK, ir. K. VAN DER POLS, B. POT, Mr. Dr. ir. A. W. QUINT, ir. W. H. C. E. RÖSINGH, ir. J. ROTGANS, ir. D. T. RUYS, C. J. RIJNEKE, ir. W. P. G. SARIS, ir. R. F. SCHELTEMA DE HEERE, ir. A. M. SCHIPPERS, Dr. P. SCHOENMAKER, ir. R. SMID, ir. H. C. SNETHLAGE, Ing. C. A. TETTELAAR, Prof. ir. E. J. F. THIERENS, Dr. ir. H. VAN DER VEEN, C. VERMEY, C. VEROLME, ir. J. VERSCHOOR, Ing. E. VLIG, A. H. H. VOETELINK, H. DE VRIES, IJ. L. DE VRIES, J. W. WILLEMSEN, ir. J. H. WILTON, Mr. J. WITKOP, Prof. ir. C. M. VAN WIJNGAARDEN, ir. A. H. IJSSELMUIDEN.

NEGENTIENDE JAARGANG

Overnemen van artikelen enz. is zonder toestemming van de uitgevers verboden

15 AUGUSTUS 1952 — No. 17

UIT DE SCHEEPVAART

Blijkens de jongste, door Lloyd's Register of Shipping gepubliceerde kwartaal-gegevens, werd in het tweede kwartaal door Engelse werven een begin gemaakt met de bouw van schepen met een totale br. inhoud van 206.000 tons, een tonnenmaat, die geringer is dan in enig kwartaal sedert het einde van de oorlogen, dat slechts iets meer dan 19 % van het wereldtotaal bedraagt. Met uitzondering van Rusland, Polen en China waren per 30 Juni ll. in de overige landen in totaal 847 schepen, metende 3.527.942 br. reg. tons in aanbouw. De Verenigde Staten nemen in deze groep met 636.064 bruto register tons de eerste plaats in, gevolgd door Japan met 456.633, Duitsland met 405.806 en Nederland met 402.082 bruto register tons.

Opvallend is de bedrijvigheid op scheepsbouwgebied in Japan en Duitsland. Beide landen hebben, zodra de aanvankelijk door de Geallieerden opgelegde beperkingen werden opgeheven, de achterstand in snel tempo ingehaald en nemen thans, na de Ver. Staten resp. de tweede en derde plaats op de ranglijst der overige landen in.

Aan nieuwe opdrachten boekten de Engelse werven gedurende het eerste halfjaar 1952 opdrachten voor de bouw van schepen met een totale bruto inhoud van 850.000 tons. Per 30 Juni ll. had de order-portefeuille der Engelse werven een omvang van in totaal rond zeven millioen bruto register tons, ter waarde van circa £ 670 millioen, waarvan één derde voor buitenlandse rekening. In de totale tonnage van circa 7 millioen bruto register tons zijn begrepen honderd tankschepen, metende 1.130.486 br. reg. tons, terwijl het aantal op andere dan Engelse werven in aanbouw zijnde tankschepen 126, met een totale inhoud van 1.445.899 br. reg. tons bedroeg.

Het aandeel der Engelse en Noord-Ierse werven in het wereldtotaal der in aanbouw zijnde vloot bedroeg met 343 schepen, metende 2.076.241 br. reg. tons, circa 37 %, een percentage, dat met de toenemende bedrijvigheid op scheepsbouwgebied elders een geleidelijke daling toont. In dit verband zijn de van Japanse zijde gepubliceerde gegevens — en dit geldt evenzeer voor Duitsland — van belang.

Blijkens mededeling van het Japanse ministerie voor vervoer voorziet het achtste scheepsbouwplan, dat geldt voor het op 1 April ll. ingegane tijdvak van twaalf maanden, in de bouw van schepen met een totale bruto inhoud van 300.000 tons, waarvan 50.000 tons aan tank- en 180.000 tons aan vrachtschepen. Een beslissing ten aanzien der resterende 70.000 br. reg. tons moet nog genomen worden.

Bovendien kunnen — los van het achtste officiële bouwplan — nog schepen met een totale inhoud van 100.000 br. reg. tons gedurende het op 1 April ll. ingegane tijdvak voor twaalf maanden worden besteld; de eventuele financiering geschiedt deels uit eigen middelen van het Japanse rederijbedrijf, deels uit buitenlandse beleggingen. In het afgelopen jaar werd op scheepsbouwgebied door Japan een nieuw hoogtepunt sedert het einde van de oorlog bereikt. Niet minder dan 79 schepen, metende 411.370 bruto register tons, waarvan 51 vrachtschepen, metende 319.900 br. reg. tons en 14 tankschepen, metende 62.200 br. reg. tons voor Japanse, alsmede 5 vrachtschepen, metende 11.280 br. reg. tons en negen tankschepen, metende 23.990 br. reg. tons voor buitenlandse rekening, werden in het afgelopen jaar door Japanse werven opgeleverd. Het navolgende overzicht der sedert 1945 in Japan gebouwde schepen is door het Ministerie gepubliceerd.

	Aantal schepen	Bruto registertons
1945	38	81.261
1946	399	130.191
1947	393	125.499
1948	226	173.775
1949	165	143.118
1950	191	367.620
1951	79	411.370

Op 1 Januari ll. bestond de Japanse koopvaardijvloot uit 255 schepen, metende 1.502.247 bruto register tons. Blijkens officieuse gegevens had de vloot per 1 April ll. een omvang van 300 schepen, metende 1.800.000 br. reg. tons. De Duitse koopvaardijvloot bestond op 1 Januari ll. uit 1637 schepen, metende 1.136.000 br. reg. tons, terwijl

voor Duitse rekening thans nog 77 vrachtschepen, metende 185.000 br. reg. tons en vijf tankschepen van 5200 br. teg. tons in aanbouw zijn. De orderportefeuille der Duitse werven heeft een omvang van rond 2,3 millioen br. reg. tons.

Onderstaand overzicht geeft een beeld van de resp. op 1 Januari en 1 Juni ll. voor Noorse rekening in verschillende landen in aanbouw zijnde tonnage.

Land van aanbouw	In duizenden bruto registertonnen 1 Januari '52 aantal schepen	bruto registertons	7 Juni '52 aantal schepen	bruto registertons
Zweden	90	929	104	1.115
Verenigd Koninkrijk	99	884	114	999
Duitsland	32	189	48	285
Andere landen	22	159	27	183
Totaal der voor Noorse rekening in het buitenl. bestelde tonnage	243	2.161	293	2.582
In Noorwegen geplaatste opdrachten	106	586	107	627
Totaal	349	2.747	400	3.209

Vooral gedurende de laatste maanden is het getij voor de algemene vrachtvaart volkomen gekenterd en het zijn vooral de reders van schepen met een draagvermogen van minder dan 3000 tons, die, mede door de hoge exploitatiekosten onder Noorse vlag, grote moeite hebben hun schepen in de vaart te houden. In feite is reeds een aantal schepen met een draagvermogen tot 2000 tons opgelegd.

De Noorse koopvaardijvloot bestond op 1 Juni ll. uit 2162 schepen, met een totale bruto inhoud van 5.825.000 tons, waarin begrepen 343 tankschepen, metende 2.865.000 br. reg. tons.

Zoals reeds eerder gereleveerd, vaart een aanzienlijk gedeelte der Noorse tankvloot op langdurig time-charter.

In November ll. bijvoorbeeld had de op time-charter bevrachte vloot een omvang van bijna 2,5 millioen br. reg. tons. Tankschepen, met een totale bruto inhoud van 170.000 tons, voerden achtereenvolgende reizen gedurende een tijdvak, variërend van twaalf tot vier en twintig maanden uit, terwijl de voor bevrachting op de open markt beschikbare Noorse tankschepen op genoemd tijdstip slechts 190.000 br. reg. tons vertegenwoordigden.

Ruwweg kan dan ook gesteld worden, dat negentig percent der totale Noorse tankvloot voor langer tijd, hetzij op time-charter dan wel voor achtereenvolgende reizen bevracht en derhalve immuun is voor de schommelingen op de tankvrachtenmarkt, die, zoals wij straks zullen zien, thans wederom staat in het teken der seizoenslapte. Weten de reders al op welk bruto inkomen zij gedurende de eerstvolgende jaren kunnen rekenen, de netto resultaten worden uiteraard beïnvloed door de stijging der exploitatiekosten en wel integraal bij bevrachting op basis van achtereenvolgende reizen en ten dele, voor wat betreft de ten laste der reders komende kosten, bij bevrachting op timecharterbasis. Begin 1951 voer rond 30 percent der Noorse vrachtvloot op timecharter; deze schepen profiteerden derhalve niet van de Korea-hausse.

Onderstaande tabel geeft een duidelijk beeld van de groei der Scandinavische koopvaardijvloot:

	Zweden	Noorwegen	Denemarken
1940	1.537	4.740	1.170
Laagste peil gedurende de oorlog	1.216	2.701	705
1951	2.076	5.500	1.290
1952	2.272	5.787	1.353

In 1940 had de vloot der drie landen een inhoud van 7.447.000 bruto register tons. Per ulto 1951 was de tonnenmaat tot 9.412.200 br. reg. tons gestegen!

In Frankrijk waren op 1 Mei ll. 66 schepen met een totale bruto inhoud van 482.000 tons voor Franse rekening in aanbouw, terwijl de werven daar te lande buitenlandse opdrachten hadden voor de bouw van 27 schepen, metende 149.300 br. reg. tons. De Franse koopvaardijvloot telde op 1 Mei ll. 734 schepen, met een totale bruto inhoud van 3.278.688 tons.

Het vraagstuk der vlootvernieuwing vraagt in Frankrijk bijzondere aandacht. Op 1 Januari ll. telde de vloot niet minder dan 196 schepen, metende 809.394 br. reg. tons, welke ouder dan twintig jaren zijn, terwijl bijna één kwart (215.573 br. reg. tons) zelfs ouder dan dertig jaren is. Bovendien telt de vloot 75 schepen van het „Liberty"-type, welke, evenals een aantal andere tijdens de oorlog gebouwde schepen, binnen afzienbare tijd vervangen dienen te worden. Daar ruim één millioen tons minder dan vijf jaren oud zijn, is de gemiddelde leeftijd nochtans lager dan vóór de oorlog, nl. exclusief „Liberty"-schepen 10,01 tegen 17,36 jaar in 1939.

Voor de Franse tankvloot bedragen deze cijfers resp. 10,42 en 10,79 en voor de passagiersvloot resp. 16,42 en 15,08. De passagiersvloot heeft nog steeds een aanzienlijk kleiner omvang dan vóór de oorlog, nl. 733.000 br. reg. tons tegen 1.182.000 br. reg. tons vóór de oorlog.

De gemiddelde ouderdom zal eind 1953 ten gevolge der onderhanden zijnde vlootvernieuwing overigens een gunstiger beeld tonen. In feite werden gedurende de eerste zes maanden reeds de *Ville de Tunis*, 9654 br reg. tons, bestemd voor de geregelde dienst tussen Marseille en Noord-Afrika, voor rekening der Transatlantique, de *Lyautey*, 9100 br. reg. tons, met een snelheid van 22½ mijl en bestemd voor de West-Afrika dienst der Cie. Paquet en de *El-Djezair*, 9100 br. reg. tons, voor de Port-Vendres-Algeria dienst der Cie. de Navigation Mixte, in de vaart gebracht. Op 23 Juli ll. ving de *Flandre*, 20.500 br. reg. tons — het grootste sedert het eind van de oorlog in Frankrijk gebouwde passagiersschip, dat voor rekening der Cie. Transatlantique gebouwd is — zijn eerste transatlantische reis aan, terwijl de 15.500 br. reg. tons grote *Bretagne* der Ste. Gle. des Transports Maritimes en bestemd voor de Marseille-Zuid Amerika dienst eveneens in Juli in de vaart kwam.

In aanbouw zijn thans nog achttien passagiers-, resp. passagiers-vrachtschepen, waaronder de *Antilles*, zusterschip van de *Flandre*, zodat met inbegrip van de bovengenoemde drie schepen de passagiersvloot, incl. passagiers-vrachtschepen, in totaal met ruim 250.000 br. reg. tons wordt uitgebreid.

In dit verband dient er overigens op gewezen, dat een deel dezer nieuwe schepen oudere eenheden, die slechts noodgedwongen in de vaart werden gehouden en reeds meer dan 25 jaren oud zijn, zullen vervangen. Ook in de vervanging van schepen van 20 tot 25 jaar, die in totaal 173.000 br. reg. tons meten, zal binnen afzienbare tijd voorzien moeten worden. Dank zij de bestaande orderportefeuille zijn de Franse werven voorlopig van voldoende opdrachten voorzien. Het staal-tekort speelt echter ook de Franse scheepsbouw parten. Ofschoon het opleveringstempo gedurende de laatste maanden van het afgelopen jaar iets kon worden versneld, blijft dit toch nog vrij belangrijk beneden de vereiste 10/12.000 tons per maand. Begin

1952 trad de scheepsbouw-subsidie-wet in werking. Zij voorziet in een regerings-subsidie, teneinde het nadelig verschil tussen de Franse scheepsbouwprijzen en die, welke elders gelden, te overbruggen en is bedoeld als een stimulans voor de Franse scheepsbouw. De te verlenen subsidies variëren al naar gelang der te bouwen schepen, waarbij er op dient te worden gewezen, dat tot dusver slechts subsidie voor de bouw van tankschepen werd verstrekt.

Italië subsidieert eveneens de nationale scheepsbouw. Italiaanse rederijen, welke uitbreiding aan haar vloot willen geven, kunnen aanspraak maken op een subsidie van 45.000 lire per ton, zij het dat ook hier in het bijzonder de bouw van tankschepen wordt gepousseerd. Het betreffende wetsontwerp voorziet namelijk in de bouw van 240.000 br. reg. tons aan tankschepen. Aan het einde van het eerste kwartaal had de Italiaanse koopvaardijvloot een omvang van rond 3,3 millioen br. reg. tons. Dat men ook in Italië energiek aan de wederopbouw der door oorlogsgeweld gedecimeerde vloot heeft gewerkt, blijkt o.m. uit het reconstructie-programma der „Finmare"-groep, die aan het eind van de oorlog over slechts 16 schepen, metende 108.000 tons, d.w.z. acht percent van de vloot van 1939 kon beschikken, terwijl de vloot der groep thans wederom 77 schepen, metende 520.000 tons en waarmede niet minder dan 43 geregelde lijndiensten worden onderhouden, telt.

Intussen heeft de Italian Line de reeds in vroegere overzichten genoemde *Giulio Cesare* en *Augustus* in de vaart op Zuid-Amerika gebracht, terwijl in November a.s. de *Andrea Doria,* snelheid 23 mijl, zijn eerste transatlantische reis zal aanvangen. In het eerste halfjaar '54 volgt dan nog een zusterschip, waarvan de kiel in Januari ll. werd gelegd. Vermelding verdienen eveneens de drie voor rekening van de Lloyd Triëstino nieuwgebouwde 13.000 tons motorschepen *Australia, Oceania* en *Neptunia,* snelheid 18 mijl en beschikkend over accommodatie voor 800 passagiers.

Amerika's koopvaardijvloot tenslotte telde op 1 Mei ll. 3352 schepen van meer dan 1000 br. reg. tons, waarvan echter slechts 1890, nl. 1369 vracht-, 70 passagiers-vracht- en 451 tankschepen in de vaart waren. Vergeleken met vóór de oorlog is het aantal Amerikaanse schepen, dat in de zg. „domestic trades" emplooi vindt, aanzienlijk teruggelopen, nl. 134 particuliere schepen op 31 Mrt ll. tegen niet minder dan 468 op 30 Juni 1939 of, in br. reg. tons uitgedrukt, resp. 874.000 en 2.170.724 tons. Deze teruggang heeft er toe bijgedragen, dat de Amerikaanse koopvaardijvloot in toenemende mate in de vaart op het buitenland wordt ingezet. Tegen 193 vrachtschepen, metende 1.037.627 br. reg. tons in 1939, bedroeg het aantal Amerikaanse schepen in de vaart op andere landen op 31 Maart ll. 611, met een bruto inhoud van 4.461.000 tons!

Typerend is voorts, dat sedert 1947 geen enkel vrachtschip voor Amerikaanse particuliere rekening is gebouwd; in feite werd afgezien van tankers, slechts een zeer beperkt aantal nieuwgebouwde schepen gedurende de achterliggende jaren werd aan de vloot toegevoegd. Hetzelfde geldt voor passagiersschepen voor Amerikaanse particuliere rekening. Hun aantal bleef tot drie beperkt.

Terwijl de scheepsbouw elders voor jaren van opdrachten is voorzien, werd van de op 1 Mei ll. in de verschillende landen in aanbouw zijnde 846 vrachtschepen niet één in Amerika gebouwd, terwijl van de 93 passagiersschepen, welke op 1 Mei ll. in aanbouw waren, slechts één enkel op een Amerikaanse werf gebouwd wordt.

Van de 609 in aanbouw zijnde dan wel bestelde tankschepen worden slechts 37 in de Verenigde Staten gebouwd. De oorzaken zijn bekend. De zeer hoge Amerikaanse bouwprijzen maken het voor particuliere rederijen vrijwel onmogelijk zonder aanzienlijke subsidie schepen onder Amerikaanse vlag te exploiteren. Bedraagt de kostprijs der bestaande vloot circa $ 100,— per ton, thans moet bij vervanging met een gemiddelde van niet minder dan rond $ 875,— p. ton worden gerekend! De regering tracht de nadelige verschillen op het stuk der bouwprijzen en exploitatiekosten door middel van subsidies te overbruggen. Sedert 1936 heeft de Amerikaanse schatkist $ 350 millioen aan bouwsubsidies gevoteerd, een niet te verwaarlozen bedrag, dat nochtans geen verwondering wekt, indien men bedenkt, dat de kostprijs van de kortelings in de vaart gebrachte superliner *United States,* niet minder dan $ 73 millioen heeft bedragen en dat het Congres in Januari 1951 een bedrag van $ 350 millioen voteerde voor de bouw van een schip der zg. „Mariner"-klasse, met een draagvermogen van 12.900 tons en 20 mijl snelheid. Enkele maanden later had de Maritime Administration reeds opdracht voor de bouw van 35 dezer schepen gegeven. De vier eerste dezer serie komen nog dit jaar in de vaart, zij het, dat zij voorshands dienst zullen doen voor het vervoer van militaire goederen en voorraden.

De Amerikaanse particuliere vloot telde op 1 Mei ll. 1283 schepen, met een totaal draagvermogen van 15.311.304 tons. Hierin waren begrepen 453 tankschepen met een draagvermogen van 6.752.044 tons; het aantal passagiers-vracht- en vrachtschepen bedroeg 830, met een totaal draagvermogen van 8.559.260 tons.

Waartoe dienen de Amerikaanse subsidies aan de eigen scheepsbouw en scheepvaart, aldus de Amerikaanse minister van Handel, Charles Sawyer, ter gelegenheid van een bijeenkomst van 500 genodigden in de Propeller Club op de Nationale Scheepvaartdag. Zij beogen Amerikaanse rederijen in staat te stellen met het buitenland te concurreren. Voorts vergoedt de regering de extra bedragen, welke gemoeid zijn met de speciale eisen, welke Defensie aan de nieuw te bouwen schepen stelt. Willen reders voor subsidie in aanmerking komen, dan dienen zij ook te voldoen aan de eisen, welke de regering ten aanzien van het onderhouden van bepaalde lijndiensten stelt. De betreffende wet voorziet in terugbetaling der subsidies uit opgevaren winsten. Het sedert 1936 aan bouwsubsidies door de schatkist uitgekeerde bedrag kwam de bouw van 253 schepen ten goede. Bedroegen de „operating subsidies" vóór de oorlog gemiddeld rond $ 5 millioen per jaar, sedert dien is het gemiddeld tot ongeveer $ 40 millioen per jaar gestegen.

Met de oplevering van de *United States* is het bouwprogramma wat passagiersschepen betreft, beëindigd. Voor zover al plannen bij particuliere rederijen bestaan, blijven deze rusten totdat zekerheid omtrent het regeringsbeleid op het stuk van uitbetaling der subsidies is verkregen. Deze onzekerheid is het gevolg van de jongste actie van de Comptroller General, Lindsay Warren, ten aanzien van de bouwcontracten der *United States* en de beide schepen *Constitution* en *Independence.* De Amerikaanse procedure is als volgt. Met de rederij, die een contract voor de bouw van een schip bij een Amerikaanse werf wenst te plaatsen, gaat de regering een overeenkomst aan, waarbij zij zich verplicht de gegadigde het verlangde type te leveren tegen een prijs, die niet hoger is dan de buitenlandse. De regering bestelt vervolgens het schip bij één der Amerikaanse werven en vergoedt aan de rederij het verschil tussen de Amerikaanse en de buitenlandse bouwprijs. Worden speciale voorzieninen uit defensie-oogpunt getroffen, dan vergoedt de regering ook de hieraan verbonden meerdere kosten.

De vroegere Maritime Commission, thans Federal Maritime Board, verplichtte zich de *United States* aan de United States Lines voor een bedrag van $ 28.087.000 te verkopen. De bouwsubsidie werd vastgesteld op $ 18 millioen, terwijl met de speciale voorzieningen uit defensie-oogpunt een bedrag van $ 27 millioen gemoeid was. De Comptroller General wenst thans zowel op de in zake de *United States* als de beide voor de American Export Lines gebouwde schepen, toegezegde en in feite contractueel vastgelegde subsidies terug te

komen. De American Export Lines hebben zich, zij het schoorvoetend, bereid verklaard de discussie in zake subsidies voor de bouw der *Constitution* en *Independence* te heropenen, maar behouden zich het recht voor beide schepen terug te geven, indien het achteraf in afwijking van de oorspronkelijk toegezegde subsidie, ter grootte van $ 35 millioen, vast te stellen bedrag aanmerkelijk lager zou zijn. Na een jaar te hebben getraineerd deelde de Federal Maritime Board de American Export Lines mede, dat de bouwsubsidie voor haar beide schepen tot $ 24 millioen zou worden verminderd! De rederij stelde, dat zij er niet aan dacht hiermede genoegen te nemen en de schepen ter beschikking zou stellen, indien zij tengevolge van het door de regering niet naleven van een deugdelijk aangegane overeenkomst, ruim $ 10,5 millioen meer zou moeten betalen.

Onder druk van een door het Congres benoemde Commissie heeft de Federal Maritime Board zich bereid verklaard de kwestie nader te bestuderen, terwijl de rederij in afwachting ener beslissing de schepen op basis van een tijdelijk charter zal exploiteren.

Het is begrijpelijk, dat de Amerikaanse rederijen weinig geneigdheid tonen tot de bouw van verdere schepen over te gaan, zolang generlei zekerheid bestaat, dat de Federal Maritime Board de aangegane verplichtingen nakomt.

Van de op 1 Juni ll. in alle landen tezamen — met uitzondering van Rusland, Polen en China — in aanbouw zijnde tonnage, t.w. 1190 schepen, metende 5.614.183 br. reg. tons, bestond 45,9 %, nl. 226 schepen met een bruto inhoud van 2.576.385 tons, uit voor de tankvaart bestemde schepen. Rekening houdend met de te water gelaten doch nog niet opgeleverde tankers en exclusief de aan de Amerikaanse regering in eigendom toebehorende schepen, is het draagvermogen der wereld-tankvloot gedurende het eerste halfjaar 1952 met rond 1.275.000 tons toegenomen. De tankvloot onder Engelse vlag steeg met circa 225.000 tons draagvermogen en maakt thans 22,9 % van het wereldtotaal uit.

Het draagvermogen der tankvloot onder Noorse vlag nam met circa 210.000 tons draagvermogen toe, waardoor het aandeel van laatstgenoemd land in de wereld-tankvloot tot 15,41 percent steeg.

Zoals uit onderstaande tabel blijkt, volgt de Engelse tankvloot die van Amerika op de voet. Het aandeel der stoomtankers bedraagt 52,9 %. 16,9 % van de wereld-tankvloot bestaat thans uit schepen die meer dan 17 jaren oud zijn, terwijl twee vijfde deel dezer schepen ouder dan 26 jaren zijn. 40,5 % der wereld-tankvloot bestaat uit tijdens de oorlog gebouwde schepen, terwijl 33,1 % der schepen na het einde van de oorlog aan de wereld-tankvloot werden toegevoegd. Voor Amerika bedragen deze percentages resp. 80,54 en 5,65 %, voor Engeland 36,5 en 36,3 %, voor Noorwegen 15,1 en 57,5 % en voor Panama 42,3 en 31,6 %. In tonnen draagvermogen waren op 1 Juli ll. in Engeland tankschepen met een totaal van 5.105.550 tons in aanbouw, resp. bestelling. Hiervan waren 3.052.200 tons bestemd voor Engelse rederijen, 1.190.300 voor Noorse, meer dan een half millioen voor Panamese en 352.600 voor andere buitenlandse opdrachtgevers.

Op Zweedse werven zijn in aanbouw, resp. bestelling, 2.215.250 tons, waarvan 638.700 voor Zweedse en 1.314.950 voor Noorse rekening.

Op Amerikaanse werven zijn 1.351.765 tons in aanbouw. Hiervan zijn 613.315 tons voor rekening van Amerikaanse, 544.600 voor Panamese en 193.850 voor rekening van andere landen. In verband hiermede zij in herinnering gebracht, dat het zowel bij Panama als de „andere landen" uitsluitend gaat om de vlag waaronder de voor Amerikaanse rekening te bouwen schepen t.z.t. in de vaart worden gebracht.

De Duitse werven hadden op 1 Juli ll. bouwopdrachten voor tankschepen met een totaal draagvermogen van 1.277.550 tons, waaronder 292.150 tons voor Noorse, 443.710 voor Panamese en 379.630 tons voor rekening van andere landen. Voor rekening van Duitse opdrachtgevers waren tankschepen met een totaal draagvermogen van 162.060 tons in aanbouw, resp. bestelling. Op Nederlandse werven waren tankschepen met een totaal draagvermogen van 1.100.100 tons in aanbouw, resp. bestelling, waarvan 318.500 tons voor Nederlandse, 339.000 voor Engelse en 442.600 voor andere buitenlandse rekening.

Op Noorse werven waren op 1 Juli ll. tankschepen met een draagvermogen van 657.500 tons voor Noorse rekening in aanbouw, op Japanse werven 581.835 tons, waarvan 329.310 tons voor Amerikaanse en 159.800 voor Panamese rekening. Denemarken tenslotte had op 1 Juli ll. in totaal 192.190 tons draagvermogen in aanbouw, resp. bestelling, waarvan 71.750 voor Deense, 63.900 voor Noorse, 51.540 voor Franse en 5000 tons voor andere buitenlandse rekening.

Nevenstaande, door de firma Davies & Newman Ltd. — waaronder ook voorgaande bijzonderheden zijn ontleend — gepubliceerde tabel, geeft een overzicht van de samenstelling der wereld-tankvloot op resp. 1 Januari en 1 Juli ll.

Houdt men rekening met de op 1 Juli ll. in aanbouw zijnde tankschepen met

	Wereld-tankvloot 1 Januari 1952	1 Juli 1952
Ver. Staten	7.071.824	7.061.024
Engeland	6.831.237	7.056.538
Noorwegen	4.406.723	4.617.477
Panama	2.822.134	2.936.428
Frankrijk	1.201.111	1.265.584
Italië	1.043.049	1.124.707
Liberia	911.361	1.100.579
Zweden	784.147	918.669
Nederland	877.478	884.038
Japan	580.729	672.557
Denemarken	463.843	463.966
Argentinië	440.514	441.765
Brazilië	163.391	267.962
Honduras	231.875	240.175
Rusland	197.901	213.451
Spanje	202.387	202.387
Mexico	187.002	187.002
Duitsland	170.282	182.837
Griekenland	168.346	173.973
Venezuela	160.662	160.662
België	100.934	100.934
Andere landen	474.487	491.282
Totaal	29.491.417 tons draagverm.	30.763.997 tons

een totale bruto inhoud van 2.576.385 tons, dan blijkt de tonnenmaat der in aanbouw zijnde passagiers-, passagiers-vracht- en vrachtschepen, met het accent op deze laatste categorie, ruim 3 mil. bruto register tons te bedragen.

Gezien de scherpe daling der vrachten in de algemene vrachtvaart, is men geneigd zich af te vragen hoe de vrachtenmarkt op het geleidelijk in de vaart brengen dezer niet onaanzienlijke tonnage zal reageren. De door de Chamber of Shipping gepubliceerde index-cijfers der sterling-vrachten geven de scherpe daling, die zich met name sedert Maart ll. op de vrachtenmarkt heeft voltrokken, slechts ten dele weer. Sedert ulto Juni toch zijn de vrachten verder teruggelopen, zodat met een wederom lager index-cijfer voor Juli rekening moet worden gehouden. Een vergelijking van de index-cijfers zonder meer is bovendien misleidend, daar de exploitatiekosten sedert 1950 niet onbelangrijk zijn gestegen en gemiddeld 15 à 20 percent hoger zijn dan in laatstgenoemd jaar. Varieerde, om enkele concrete cijfers te noemen, de vracht voor suiker van Cuba naar het Verenigd Koninkrijk verleden jaar van 110/- tot 165/- en werd in Januari ll. nog 130/- à 140/- betaald, thans wordt 52/6 grif geaccepteerd. Van 100/- tot 145/- in 1951 is de vracht voor suiker van Mauritius naar het Verenigd Koninkrijk tot 65/- teruggelopen. In uitgaande richting is de vracht voor geraffineerde suiker van Londen naar Karachi van 160/- in Januari ll. resp. 87/6 begin Juli ll. tot 64/- gedaald, terwijl voor kolen van Rotterdam naar West-

Italië, waarvoor twaalf maanden geleden 45/- betaald werd, thans met 19/- genoegen wordt genomen.

In het Oosten doet de Japanse concurrentie zich steeds meer gelden. Voor het vervoer van kolen van Calcutta naar Hongkong accepteerde Japanse tonnage dezer dagen 60/- tegen 76/- in Mei ll. en 50/- voor kolen van Calcutta naar Japan tegen 68/- in Mei ll. Ook voor het vervoer van graan van de North Pacific naar Japan is de Japanse concurrentie oorzaak, dat de vracht aanzienlijk is teruggelopen, nl. van $ 16,— in Januari tot $ 5,50 thans, terwijl voor soyabonen van de Gulf naar Japan per medio Juni nog $ 13,50 betaald werd en thans niet meer dan $ 9,50 kan worden gemaakt.

Onderstaande tabel, die uiteraard onvolledig is, geeft nochtans een indruk van de daling die zich op de vrachtenmarkt heeft voltrokken:

Graanvrachten	Thans	25.4-'52	11-4-'52	14-3-'52	Januari-Maart 1951	1951 Hoogste vracht	1951 Laagste vracht
Australië/Ver. Kon.	65/-	97/6	100/	137/6	165/-	167/6	117/6
Laplata Rivier/Antw.	42/6	55/-	67/6	80/-	140/-	—	—
St. Lawrence/Ver. Kon./ Antwerpen/Hamburg	7/9 [1])	14/6 [1])	—	—	—	26/3 [1])	18/9 [1])
KOLEN							
Noord-Amerika/Rotterdam of Antwerpen	28/-	$ 7,75	$ 10,25	—	$ 14,15	$14,50	$ 10,25
Rotterdam/West-Italië	18/6	—	—	26/-	35/-	—	—
SUIKER							
Cuba/Ver. Kon.	52/6	90/-	100/-	127/6	145/-	160/-	110/-
Queensland/———	82/6	—	—	—	—	185/-	180/-
Mauritius/———	65/-	—	—	—	—	145/-	100/-

[1]) per quarter van 480 lbs.

Durban/Aden *kolen* thans 37/6 tegen 60/- begin 1952.
North Pacific/Oostkust India, *graan*, thans 82/6 tegen 110/- in Mei ll.

Noord China/Continent, *graan*, thans 85/- tegen 100/- in Mei ll. à205/- in Maart 1951).

Oost Canada/Ver. Kon, *mijnstutten* thans 170/- per vadem tegen 310/- in Mei ll.

Het is uiteraard een moment-opname tijdens het schrijven van dit overzicht, m.a.w. het is zeer wel mogelijk, dat bij het verschijnen van dit nummer een nog lager niveau is bereikt.

Indexcijfers der sterlingvrachten (1948 = 100)

	1949	1950	1951	1952
Januari	87,1	72,8	151,9	163,9
Februari	100,5	75,5	164,7	157,3
Maart	95,0	75,8	180,6	137,7
April	94,6	74,4	176,8	109,4
Mei	99,7	71,4	203,8	110,9
Juni	86,7	74,3	179,0	99,1
Juli	73,3	78,8	179,6	
Augustus	70,6	86,6	149,3	
September	71,6	89,0	166,5	
October	69,8	95,8	190,4	
November	66,5	97,6	172,9	
December	72,8	115,7	168,5	
Jaargemid.	82,3	84,0	173,7	

Het behoeft geen betoog, dat de terugslag op de vrachtenmarkt ook de voor tweede-handsschepen betaalde prijzen beïnvloedt. Werden voor schepen van het „Liberty"-type in het begin van dit jaar nog prijzen variërend van £ 575.000 tot £ 600.000 betaald, recentelijk wisselde de *Cheltenham*, een oliestoker van het „Empire"-type voor £ 285.000 van eigenaar. In het algemeen tonen kopers zich terughoudend; wel werd gedurende de laatste weken een aantal oude en niet langer efficiënte schepen voor sloop verkocht tegen prijzen variërend van £ 13 tot £ 15 per br. reg. tons. Op de tankvrachtenmarkt tenslotte doet de gebruikelijke seizoenslapte zich eveneens gelden. De maand Juli werd dan ook gekenmerkt door een vrij scherpe inzinking op de tankvrachtenmarkt, mede veroorzaakt door het zich uit de markt terugtrekken der te Londen gevestigde grote maatschappijen, althans voor wat betreft bevrachtingen op reisbasis. In feite werd een aantal bij haar op charter varende tankschepen voor rekening van derden in verschillende richtingen onderbevracht. Tonnage voor het vervoer van donkere oliën werd van de Perzische Golf resp. de Caraïbische Zee naar het Verenigd Koninkrijk/Continent tegen vrachten variërend van MOT plus 81 % in het begin der maand Juli tot plus 40 % gedurende de tweede helft gesloten, terwijl Franse bevrachters hun behoefte aan ruimte konden indekken tegen vrachten variërend van USMC plus 20 % tot USMC minus 5 %, betaalbaar in zachte valuta.

Daarentegen waren de vrachten welke voor schone tonnage, welks aanbod beperkt bleef, zeer vast, variërend van MOT plus 85 % tot plus 112½ %.

Ook voor bevrachting van tonnage voor achtereenvolgende reizen toonden bevrachters weinig belangstelling. Voor Amer. rekening werd op deze basis zowel voor vuile als schone tonnage voor 15/18 maanden, eind 1952 beginnend, USMC plus 50 % betaald, terwijl een Noorse tanker van 15.000 tons, September oplevering, voor achtereenvolgende reizen tot eind 1953 bevracht werd tegen MOT plus 150 %, resp. MOT plus 125 %, voor achtereenvolgende reizen van eind 1953 tot eind Maart 1954. Op time-charterbasis werd o.a. een in aanbouw zijnde tanker van 18.250 tons draagvermogen, oplevering eerste helft 1954, voor vijf jaren, schone lading, bevracht tegen 31/9, terwijl voor Amerikaanse rekening vrachten, variërend van $ 3,50 voor een 29.000 tons tanker, oplevering 1953, tot $ 5,10 voor een Noorse tanker van 9525 tons, oplevering Mrt 1953, te vervangen door een in aanbouw zijnde tanker van 13/14.000 tons draagvermogen, tegen $ 5,20 voor vijf jaren time-charter werden betaald. In de Amerikaanse sector werd een aantal schepen bevracht voor het vervoer van ruwe olie van de Perzische Golf of Sumatra naar Californië tegen vrachten, variërend van de netto USMC vracht tot USMC minus 5 %.

In de kustvaart daalde de vracht voor het vervoer van donkere olie tot USMC minus 30 %. Voor schone tankers daarentegen werd USMC plus 35 % per midden Augustus betaald.

Reders beschouwen de onmiskenbaar zwakkere stemming als een normaal seizoensverschijnsel en tonen dan ook weinig neiging thans reeds voor later posities te bevrachten. Intussen bereikte blijkens de recentelijk gepubliceerde cijfers de wereld-productie van ruwe olie gedurende het eerste halfjaar 1952 een nieuw hoogtepunt, nl. 304,7 millioen tons, d.w.z. 6 millioen tons meer dan gedurende het tweede halfjaar 1951 en bijna 15,5 millioen tons meer dan gedurende de eerste zes maanden van 1951. Indonesië droeg hiertoe bij. De productie aldaar bedraagt thans rond 9 millioen tons 's jaars, zijnde circa 1 millioen tons meer dan vóór de oorlog. De jaarproductie van Brits Borneo bedraagt thans circa 5¼ millioen tons.

C. VERMEY

ZWEDEN

De invoer uit het dollargebied wordt beperkt

Het Zweedse gouvernement heeft maatregelen genomen om de invoer uit het dollargebied te beperken.

De totale waarde van de invoer is voor het tweede semester 1952 op 400 millioen kronen bepaald, inplaats van 500 millioen voor de eerste helft van dit jaar.

Deze vermindering is het gevolg van de geringere export van cellulose naar de V.S. en doordat de koopvaardijvloot ook minder dollars heeft verdiend.

Een van de maatregelen is, dat de invoer van steenkolen van 900.000 ton teruggebracht wordt tot 500.000 ton.

Ook de invoer van machines, plaatstaal, chemische producten en metalen zal beperkt worden. Men hoopt het staal uit Europa te kunnen betrekken. De prijs, die iets hoger in Europa schijnt te zijn, zal misschien dalen, omdat er een verminderde vraag is van de auto-industrie.

MOTORTANKSCHIP „GOIAZ"

Op 14 Juli ll. werd het motortankschip *Goiaz* door de bouwers, de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam, aan de eigenaar overgedragen. De besteller van het schip was de Commissao de Aquisicao de Petroleiros te Rio de Janeiro. Na de overdracht werd het schip in beheer gegeven aan de rederij, de Frota Nacional de Petroleiros, ook te Rio de Janeiro.

Het schip werd op 19 April ll. te water gelaten; de technische proeftocht had plaats op 4, 5 en 6 Juli. Tijdens deze proeftocht werd ter hoogte van Newcastle op de gemeten mijl van Newbiggin de snelheid in vol beladen toestand gemeten.

Het schip is het eerste van een bestelling van twee zusterschepen. Het tweede schip, de *Minas Gerais,* is op 7 Juni ll. te water gelaten.

Het schip is geconstrueerd volgens het langsspanten-systeem met gevouwen langs- en dwarsschotten. De voornaamste afmetingen zijn: Lengte over alles 581′-9″, lengte tussen de loodlijnen 550′-0″, breedte op buitenkant spant 75′-9″, holte 39′-3″. Het deadweight bedraagt 20.570 ton op een diepgang van 30′-1.7/8″ bij zomer-uitwatering in zeewater. De proeftochtsnelheid bedroeg 15.33 knoop. De bruto inhoud bedraagt 13.542 R.T., de netto inhoud 7801 R.T.

Schip en machine-installatie werden gebouwd volgens de voorschriften en onder toezicht van Lloyd's Register of Shipping.

De ladingruimte is ingedeeld in 9 middentanks en 12 zijtanks, welke een gezamenlijke inhoud hebben van 952.890 cub.ft.

De voorpiek is ingericht voor waterballast, evenals de achterpiek. De dieptanks voor, de dieseloliebunkers in de motorkamer en een gedeelte van de dubbele bodem, kunnen 1462 ton dieselolie bevatten. De tanks voor ketelbrandstof hebben een inhoud van 123 ton, die voor zoetwater van 262 ton en voor smeerolie 35 ton.

Het voorruim voor droge lading heeft een capaciteit van 26.200 cub.ft.; de proviandruimen van 5100 cub.ft. en de proviandkoelkamers van 1690 cub.ft.

Het schip heeft gevouwen langs- en dwarsschotten; de vouwen van de langsschotten lopen horizontaal; de vouwen van de dwarsschotten verticaal. De romp is geheel sectiegewijs opgebouwd. De naden van de platen waaruit de secties zijn samengesteld zijn mechanisch gelast, in hoofdzaak volgens het Union-Melt proces.

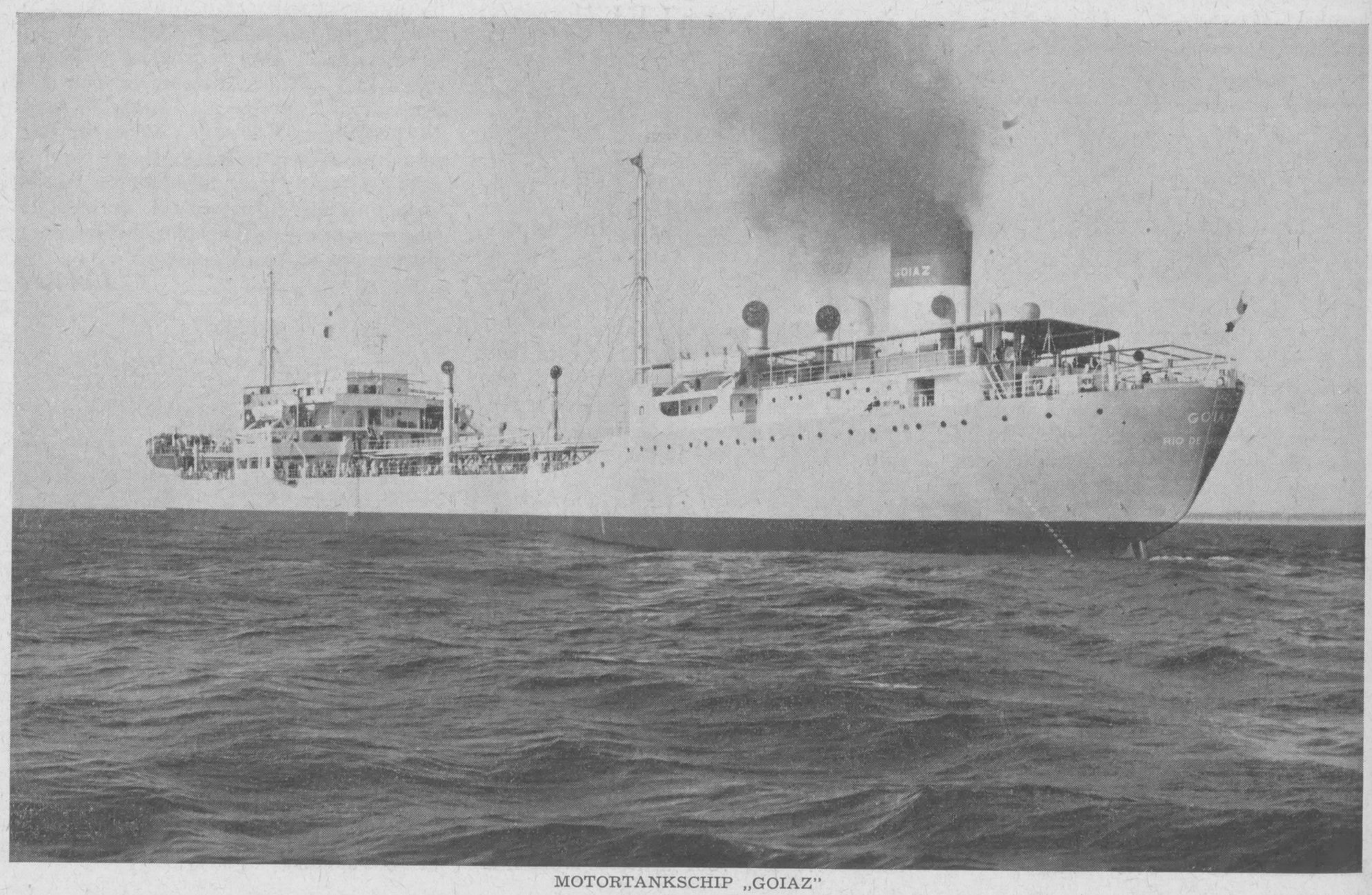
De secties onderling zijn door middel van lasnaden aan elkaar verbonden, met uitzondering van het dek midscheeps, dat met de huid door een geklonken stringerhoekstaal verbonden is en de kimplaten over de lengte van de ladingtanks, die door geklonken landen met de zijbeplating zijn verbonden.

Ook de opbouwen en dekhuizen zijn in hoofdzaak electrisch gelast. Het kampanjedek, het achtersloependek, het voorsloependek, het commandobrugdek en de topdekken zijn met hout bedekt; de gebruikte houtsoort is Yang.

De dekwerktuigen zijn een stoomankerspil, drie stoomverhaallieren en een stoom-hydraulische stuurmachine.

De indeling van de dekhuizen is op het algemeen plan te volgen. Bij het beschietingswerk, het aftimmeren en de afwerking van de hutten van bemanning en officieren is hier voor het eerst gebruik gemaakt van een nieuwe standaardisatie, welke ook op andere nog te bouwen tankers gevolgd zal worden. Bij het ontwerp van deze standaard-uitvoering is veel aandacht besteed aan de practische bruikbaarheid en het aantrekkelijk uiterlijk van de verblijven.

Alle hutten en verblijven zijn aangesloten op centrale ventilatiesystemen met luchtverwarming; afzonderlijk



MOTORTANKSCHIP „GOIAZ"

voor midscheeps en achter en voor de kombuis. Deze inrichting werd verzorgd door N.V. Bronswerk.

De electrische installatie is uitgevoerd door N.V. Groeneveld, v. d. Poll & Co's Electrotechnische Fabriek.

De koelmachines zijn van J. & E. Hall Ltd.

Voor de nautische apparaten zijn de volgende fabrikaten gekozen: Gyro-installatie: Sperry; Echolood: Kelvin Hughes; Sallog: Svenska A/B Logg; Radio: Marconi; Radiopeilinrichting: Marconi; Radar: R.C.A.

Het schilderwerk is uitgevoerd door W. K. Wits & Zn. N.V.

Machine-installatie

De hoofdmotor is een N.D.S.M.-Stork dubbelwerkende tweetact motor met 7 cylinders, diam. 720 mm, slag 1200 mm en ontwikkelt een vermogen van 8000 as pk bij 120 omwentelingen per minuut. De twee tandem spoelpompen zijn aan de motor gebouwd en worden vanaf de krukas aangedreven.

De cylindermantels en -deksels zijn met zoetwater gekoeld, de zuigers met smeerolie en de verstuiverhuizen met dieselolie. De cylindervoeringen zijn hard verchroomd volgens het Porus-Krome van der Horst procedé.

Voor levering van het koelwater zijn twee pompaggregaten geplaatst, elk bestaande uit een verticale stoommachine, die aan één zijde de zoetkoelwater centrifugaalpomp aandrijft, aan de andere de zoutwatercentrifugaalpomp. De smeerolie-koeloliepompen zijn verticale simplexpompen. Voor het koelen van de verstuiverhuizen zijn twee horizontale duplexpompen aanwezig. Aangebracht zijn twee smeeroliekoelers en een zoetwaterkoeler.

Voor het aanzetten dienen twee luchtvaten, die gevuld worden door twee stoomgedreven compressoren.

Twee Schotse ketels, elk met drie vuren leveren de stoom voor de hulpwerktuigen in machinekamer, aan dek en voor de ladingpompen en verwarming. De ketels zijn oliegestookt en werken met geforceerde trek met luchtverhitters.

Drie stoomdynamo's van elk 35 kW zorgen voor de stroomvoorziening voor verlichting, ventilatie en enkele kleinere hulpwerktuigen. Voor havengebruik is een 50 kW diesel-dynamo aangebracht.

Verder bevinden zich in de machinekamer de volgende hulpwerktuigen:

Drie centrifugaal-separatoren voor brandstof en smeerolie; een dieselolie-trimpomp; een stookolie-trimpomp; een verdamper; twee voedingpompen; een verdamper; een condensor; een gecombineerde duplex lucht- en circulatiepomp; een duplex lens-brandbluspomp; een duplex ballastpomp; een duplex pomp voor levering van zout water voor het reinigen van de ladingtanks met een bijbehorende zoutwaterverwarmer; een stoomgedreven en een electrische drinkwaterpomp; een stoomgedreven en een electrisch gedreven sanitaire pomp; de nodige smeerolievoorraadtank.

Verder zijn ingericht een magazijn en een werkplaats, waarin een draaibank, een boorbank, een schaafbank en een dubbele slijpsteen.

Ladinginstallatie

De beide hoofdpompkamers zijn elk voorzien van twee duplex stoomladingpompen, elk met een capaciteit van 400 ton per uur en een duplex drainpomp.

De ladingleiding bestaat uit twee langsscheepse leidingen in de zijtanks, met cross-overs voor en achter, enkele zuigen in de zijtanks en dubbele zuigen in de middentanks.

Elke pomp heeft een afzonderlijke persleiding naar het dek, met aansluitingen naar SB en BB.

In het voorschip is een kleine pompkamer aangebracht met een duplex lens- en ballastpomp en een dieseloliepomp.

DE NEDERLANDSCHE STOOMSLEEPBOOT V/H VAN P. SMIT JR BESTAAT 75 JAAR

Op 9 Juli 1877 werd de Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h van P. Smit Junior, onder de naam Slikkerveerse Sleepdienst, gevestigd aan de Boompjes 119 te Rotterdam.

De vloot bestond toen uit vijf sleepboten.

Door het verbeteren van de vaarweg naar zee, waardoor grotere zeeschepen onze haven konden bereiken en tengevolge waarvan het verkeer in de Rotterdamse haven over de gehele lijn sterk toenam, werd het noodzakelijk deze sleepdienst aan te passen aan de vraag naar meer en krachtiger sleepkracht.

Als de situatie rond 1877 met de toestand van het ogenblik wordt vergeleken, dan is wel duidelijk, dat vooral op het gebied van de service in de tussenliggende jaren reeds zeer ingrijpende verbeteringen hebben plaatsgevonden.

Was het aanvankelijk zo, dat indien men in de loop van de nacht een sleepboot nodig had, men deze zelf moest gaan zoeken langs de kadekant, lettend op een rode lantaarn in de mast of aan de vlaggestok, waarna de matroos, die aan boord sliep, gewekt moest worden, teneinde de kapitein en de machinist van huis te gaan halen, thans is het kantoor dag en nacht, dus ook Zondags doorlopend geopend.

Door de uitbreiding van de sleepbootassistenties aan zeeschepen werden agenten in alle belangrijke buitenlandse havens aangesteld voor het sluiten van contracten met de aldaar gevestigde rederijen, waardoor de schepen van deze rederijen bij het binnenkomen of verlaten van het Rotterdams havengebied op de service van deze sleepdienst kunnen rekenen.

Zoals reeds gezegd, beschikte men bij

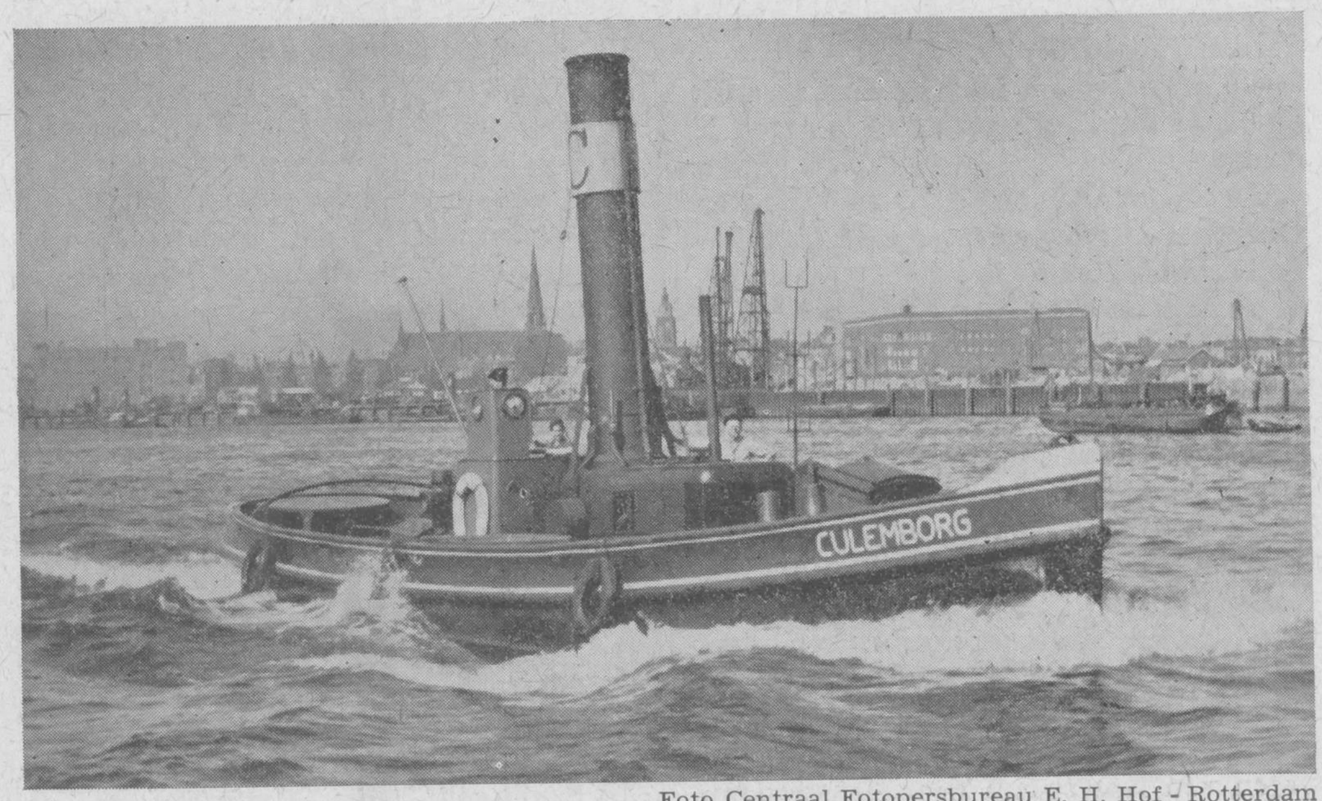


Foto Centraal Fotopersbureau E. H. Hof - Rotterdam
EEN VAN DE OUDSTE STOOMSLEEPBOTEN VAN P. SMIT JR



Foto Centraal Fotopersbureau E. H. Hof - Rotterdam
EEN VAN DE NIEUWSTE MOTORSLEEPBOTEN VAN P. SMIT JR

de oprichting over vijf sleepboten, ieder van 100 pk.

Thans bestaat de vloot uit:

46 stoomsleepboten in totaal met 8800 pk
16 motorsleepboten in totaal met 3400 pk

26 van deze boten werden speciaal als ijsbreker ingericht.

In aanbouw zijn momenteel nog twee motorsleepboten, bij het ontwerpen waarvan men vooral in het oog heeft gehouden de speciale eisen, welke in verband met de assistentie van de zéér grote zeeschepen aan een sleepboot moeten worden gesteld.

Daar het sleepwerk zéér verschillend kan zijn is er bij de uitbreiding van de vloot rekening gehouden met de werkzaamheden, welke door de sleepboten eventueel moeten kunnen worden uitgevoerd, zodat practisch alle boten, door de rederij zelf, voor een bepaald doel werden gebouwd.

Op deze wijze is men in staat te allen tijde aan de vraag naar speciale boten te voldoen.

Hierbij denken wij aan het ijsbreken voor de Rijkswaterstaat op de grote rivieren gedurende de wintermaanden, wanneer men door het voortdurend breken van het ijs niet alleen het vaarwater ijsvrij houdt, maar ook beschadiging van dijken en bruggen etc. voorkomt.

Ook aan de drooglegging van de Zuiderzee heeft een groot aantal der boten actief deelgenomen, evenals aan de drooglegging van Walcheren na de laatste oorlog.

Bij andere grote baggerwerken werden eveneens sleepdiensten door de boten verricht.

In de loop der jaren werd o.m. gevaren van Rotterdam naar Amsterdam.

Van Rotterdam over Dordrecht naar België.

Naar Duitsland en Luik.

Naar Delfzijl en Den Haag en naar Maastricht.

Ofschoon het voornaamste operatieterrein momenteel het Rotterdams havengebied is, wordt daarnaast een belangrijke vaste dienst, nl. die op Zeeland en België, welke met 20 van de modernste sleepboten wordt geëxploiteerd, onderhouden.

Gedurende de eerste oorlogsdagen werd het kantoorpand aan de Boompjes verwoest, terwijl in de jaren 1940-1945 practisch alle boten aan de sleepdienst werden onttrokken, terwijl de grotere zelfs naar het buitenland werden gevoerd.

Direct na de bevrijding werd echter aan de opbouw van de vloot begonnen, terwijl juist in de laatste jaren aan de modernisering hiervan de volle aandacht werd geschonken.

Door de grootte van zijn vloot is de Nederlandsche Stoomsleepdienst thans de grootste nationale sleepdienst.

Momenteel zijn ook de plannen verwezenlijkt voor de bouw van het nieuwe kantoorpand, waarvan deze maand de eerste paal geslagen zal worden.

Dit nieuwe gebouw, dat geheel volgens de modern-efficiënte begrippen aan de Willemskade zal worden opgetrokken, zal door zijn indeling en inrichting geheel zijn aangepast aan de eisen, die voor een goed functionnerend bedrijf gesteld moeten worden.

Het nieuwe kantoorpand zal een frontbreedte van 30 meter en een diepte van 23 meter verkrijgen. Het zal behalve de gelijkvloerse verdieping nog 4 verdiepingen tellen. Parterre-, 1e- en 2e-verdieping zijn bestemd voor kantoorruimte voor de N.V. Ned. Stoomsleepdienst v/h van P. Smit Junior, terwijl de 3e verdieping huisvesting zal verlenen aan de N.V. Maatschappij Vrachtvaart. De 4e en bovenste verdieping zal gedeeltelijk als woonhuis dienen en gedeeltelijk als cantine worden gebruikt.

De architect is Ir. v. d. Steur. Over een goed jaar hoopt men het nieuwe gebouw in gebruik te kunnen nemen.

De Nederlandsche Stoomsleepdienst v/h van P. Smit Junior heeft als afdeling de Havendienst „Spido".

Dit nevenbedrijf is ontstaan uit de Roeiersvereniging „De Eendracht", waarvan het motorbootbedrijf in 1918 werd overgenomen.

Oorspronkelijk hield men zich alleen bezig met het varen van zeelieden van en naar de schepen en met het verrichten van vaardiensten in verband met de zeeschepen in het algemeen, waaronder het bezorgen en halen van post naar en van boord krachtens een overeenkomst met de P.T.T.

Later ging men tevens over tot het organiseren van rondvaarten door de Rotterdamse havens, tochtjes naar het vliegveld Waalhaven, enz.

Een vinding van de „Spido" in deze tijd was: „Rotterdam in een bonboekje", waarbij men tegen betaling van *f* 3,25 met de „Spido" kon rondvaren, het vliegveld Waalhaven bezoeken, reductie genoot op het vliegen, kon trammen, een bioscoop en musea bezoeken, lunchen of dineren etc.

In 1923 verliet men het kantoor naast het Victoriahotel, waarin men tot dusver was ondergebracht en vestigde zich blijvend op een eigen ponton aan het Willemsplein, waar ook thans nog het kantoor van de „Spido" haar plaats heeft.

Op 5 Juni 1935 werd de veerdienst Vlaardingen-Vondelingenplaat geopend, welke door de boten van de „Spido" werd onderhouden en eerst in 1950, toen de gemeente Vlaardingen in samenwerking met de gemeente Rotterdam over materiaal kon beschikken, is deze dienst door deze gemeenten in eigen handen genomen.

Ook de „Spido" heeft onder de druk van de oorlog geleden, doch zij heeft de gevolgen hiervan reeds weer lang achter zich. Vooral de laatste jaren heeft zij zich belangrijk ontwikkeld en zich volkomen aangepast aan de grote vraag naar moderne passagiersschepen, welke vraag naast een steeds stijgende belangstelling in het binnenland, een gevolg is van het voortdurend toenemend bezoek van vreemdelingen aan de stad Rotterdam en in het bijzonder aan de Rotterdamse haven.

De „Spido" is het enige passagiersbedrijf in ons land, dat de laatste 5 jaar

grote nieuwe schepen heeft laten bouwen en daarnaast haar andere vaartuigen heeft laten moderniseren, waardoor zij haar motorpassagiersvloot sterk heeft uitgebreid en geperfectionneerd en tengevolge waarvan zij zich op haar terrein tot het modernste en best-geoutilleerde bedrijf in ons land heeft ontwikkeld.

Momenteel bestaat haar vloot uit 25 vaartuigen met accommodaties variërend van 10-1000 personen per boot. Alle boten zijn voorzien van motoren, waarvan de capaciteiten oplopen van 40-300 pk. Via geluidsinstallaties wordt gedurende het varen explicatie gegeven, terwijl de buffetten aan boord zorgen voor een koele of warme dronk gedurende de tocht en bovendien, zo men dit wenst, een diner of koude maaltijd op aangename wijze genuttigd kan worden.

Met dit alles heeft de „Spido" zich volkomen aangepast aan de eisen, welke in verband met de grote toename van het toeristisch verkeer in de Rotterdamse haven en omgeving aan de accommodatie en inrichting van een modern passagiers-vaarbedrijf moeten worden gesteld.

Het bedrijf is in de 75 jaren van haar bestaan van een kleine onderneming tot een bedrijf van betekenis uitgegroeid. Men kan zich de haven van Rotterdam niet meer denken zonder de moderne vloot van sleepboten en passagiersvaartuigen die deze maatschappij thans bezit en die een eigen karakter verlenen aan de mooie haven van Rotterdam. Moge ook in de toekomst de reputatie onverminderd behouden blijven.

SCHEEPSLAADLIER MET ELECTRO-HYDRAULISCHE AANDRIJVING

DOOR

Dr Ing. MARTIN PAPE

Op 21 Juli ll. waren wij getuige van een demonstratie met een scheepslaadlier met electro-hydraulische aandrijving, die gehouden werd aan boord van de Coaster *Rotersand*, welk schip nu reeds ruim een jaar met deze lieren heeft gewerkt. Men is aan boord over de gemakkelijke bediening uitermate tevreden en de onderhoudskosten zijn vrijwel nihil.

Het geheel is zeer compact en neemt aan boord weinig ruimte

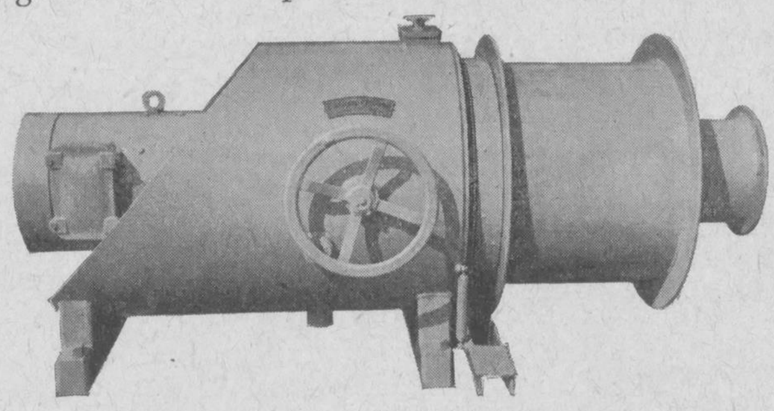


Fig. 1

in, terwijl het gewicht ook aanmerkelijk geringer is dan dat van normale lieren van dezelfde capaciteit.

Met slechts één handel of handwiel kunnen alle manipulaties verrassend snel en volkomen veilig worden uitgevoerd, waarbij de volle last direct van hijsen op strijken en omgekeerd, zonder enig gevaar kan worden omgeschakeld. Bij stoppen wordt automatisch en feilloos afgeremd.

zelfde aantal toeren blijft lopen, zodat een eenvoudige aanloopschakelaar voldoende is en de bij andere lieren noodzakelijke controllers worden vermeden.

Bij toepassing van draaistroom aan boord van schepen kunnen deze dus zonder bezwaar worden gebruikt.

.De voordelen van deze laadlieren zijn: traploze regeling van de snelheid, vergroting van het regelbereik, opvoering van de laadsnelheid, eenvoudige bediening, vermindering van het eigengewicht der lieren en een geringere plaatsruimte.

Wij hebben kunnen constateren, dat iedere leek direct en zonder gevaar met deze lier kan werken, waarbij de gemakkelijke manoeuvreerbaarheid en de snelheid daarvan bijzonder opvielen.

De lieren, welke vervaardigd worden door de Firma Willi Baensch, Machinefabriek Hamburg-Altona I, kunnen in 16 verschillende grootten worden geleverd, waarvan de trekkracht varieert van 1 tot 8 ton, met gewichten van resp. 1050 tot 3000 kg.

In fig. 2 is de inrichting dezer lier afgebeeld. Het gehele bewegingsmechanisme bevindt zich afgesloten in het inwendige van de lier. Een cylindrisch, geheel gelast, huis *a* bevat van binnen de hydraulische aandrijving *b*. Dit is een *Boehringer-Sturm*-Olie-aandrijfinrichting, waaraan links de electromotor *c* middels een flens is verbonden. Het drijfwerkgedeelte *d* is rechts tegen het huis *a* bevestigd en draaibaar op dit gedeelte *d* de kabeltrommel *f*. Door de grote cylindrische doorsnede van het drijfwerkhuis *d*, verschaft dit de trommel en de

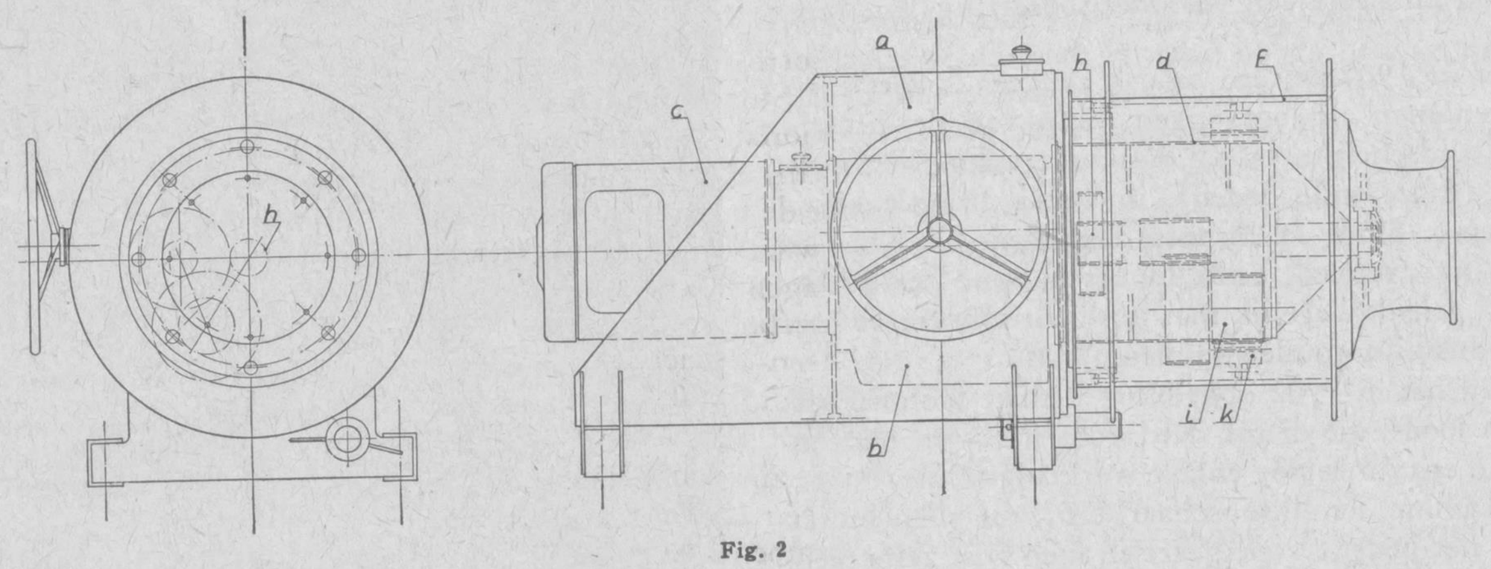


Fig. 2

De bevestiging op het dek vindt plaats op een viertal voeten door middel van 4 bouten, zodat eventueel optredende dekspanningen de goede werking van de lier niet kunnen beïnvloeden. Het grote voordeel is, dat de electromotor constant met het-

as een brede en zekere lagering. Binnen het drijfwerkhuis *d* bevindt zich een meertrappige vertragingsinrichting, die door middel van de koppeling *h* van de hydraulische aandrijf wordt gedreven en waarvan het drijfrondsel *i* in de binnentandkrans

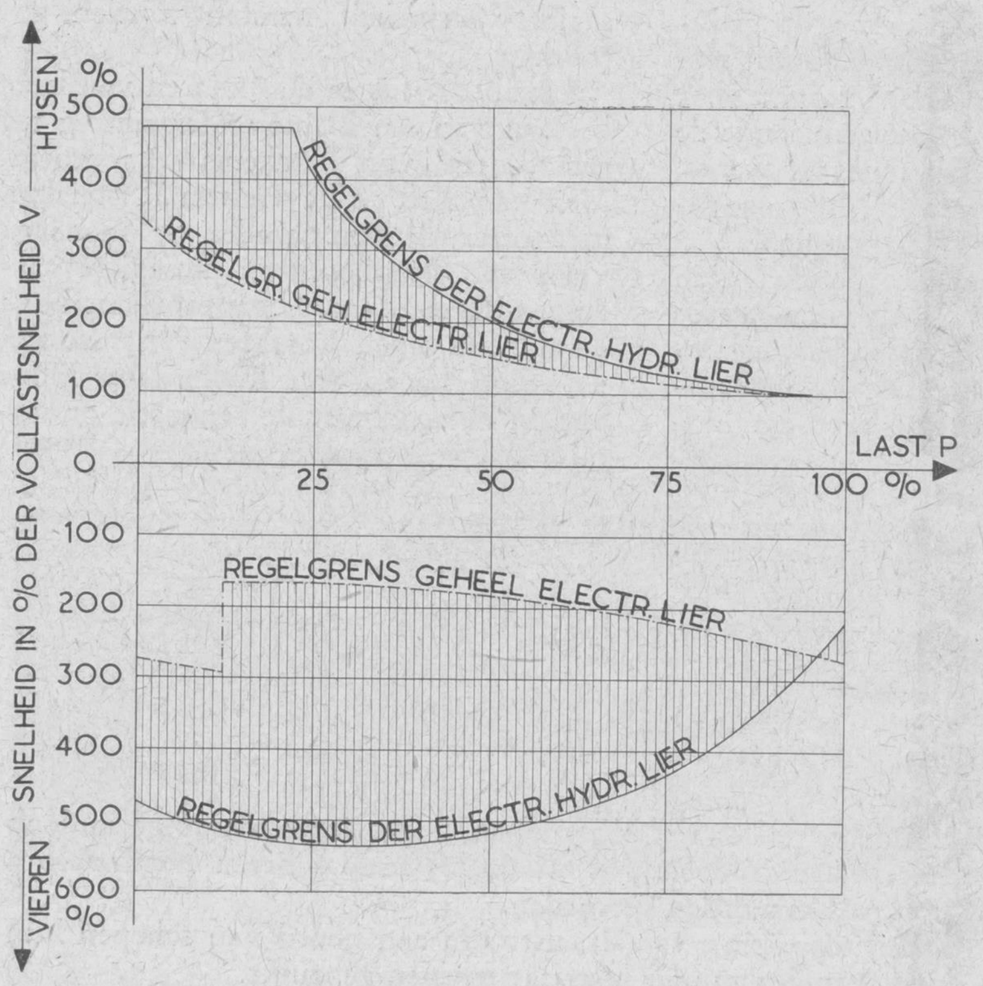


Fig. 3

van de trommel grijpt. Opgemerkt wordt, dat de afzonderlijke aandrijfgroepen, nl. de electromotor *c*, de olie-aandrijf *b* en het drijfwerkhuis *d*, centrisch met het huis *a* zijn verbonden, waardoor de vèrgaande onafhankelijkheid van de doorbuigingen van het schip en de fundatie, alsook een gemakkelijk monteren of demonteren is gewaarborgd. Alle bewegende delen worden automatisch gesmeerd en zijn volkomen tegen invloeden van zeewater en beschadiging van buitenaf beschut.

In fig. 3 is het verschil in regelbereik tussen een gewone electrische en de electro-hydraulische lier afgebeeld, waarbij een en ander duidelijk naar voren springt.

De bediening is uiterst eenvoudig, daar de hoekuitslag van het schakelhandel vrijwel in verhouding tot de snelheid staat. Bij het terugbrengen van het bedieningshandel in de nulstand wordt de last automatisch afgeremd. Overbelasting van de lier is slechts tot een voorafbepaalde grootte mogelijk. Gaat men daarboven uit, dan treedt het overdrukventiel van de olie-aandrijfinrichting in werking, die dan als slipkoppeling werkt. Bij uitvallen van de spanning wordt de strijksnelheid eveneens geregeld en kan de last rustig worden gevierd. De bedieningsman bemerkt eerst dan de stroomuitval, wanneer hij de last opnieuw zou willen hijsen. Treedt stroomuitval op gedurende het hijsen, dan wordt de last automatisch gestopt, om het even in welke stand zich de bedieningshandel bevindt.

De gewichtsbesparing bij de toepassing van deze lieren bedraagt ca. 40 à 45 % ten opzichte van de gebruikelijke lieren.

De N.V. Handelscompagnie te Rotterdam treedt als vertegenwoordiger op.

WERF „DE MERWEDE" BESTAAT VIJFTIG JAAR

DIRECTEUR VIERT OOK ZIJN GOUDEN JUBILEUM

Vijftig jaar geleden, om juist te zijn 29 Augustus 1902, werd er in het stille dijkdorp Hardinxveld aan de Merwede, bewoond door hoepelmakers, vissers en griendwerkers, een ijzerwerf in bedrijf gesteld. Scheepsbouw en -reparatie waren daar toen nog volkomen onbekend en de „ijzerwaarf", waaruit later de scheepswerf „De Merwede" groeide, bracht een hele opschudding en werd zelfs met argwaan gadegeslagen. De straatjeugd zong uit volle borst: „de ijzerwaarf is ut bedaarf".

De oprichters, de heer Chr. van Vliet en zijn zoon de heer G. J. van Vliet, gingen echter rustig hun gang en richtten een stuk rietgors in als werfterrein.

Dat die heren een vooruitziende blik gehad hebben bleek 14 Juli 1952, toen er ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de scheepswerf en machinefabriek „De Merwede" een persbijeenkomst werd gehouden. Het bedrijf is nu in binnen- en buitenland bekend en heeft een personeelsbezetting van bijna 600 personen.

De jongen, die in 1902 op een salaris van een kwartje per week werd aangenomen als loopjongen, hulp van de directie, magazijnmeester, tijdschrijver en tal van andere functies, is nu directeur van het florerende bedrijf, in welke functie hij in 1919 werd benoemd. Sinds 1929, toen zijn mededirecteur, de heer G. J. van Vliet overleed, heeft hij als hoogste bestuurder verder het bedrijf geleid. Tegelijk met het bedrijf viert de heer J. A. v. d. Vlies dus zijn gouden jubileum.

De outillage van het in 1902 opgerichte bedrijf bestond uit: een kleine houten loods, die dienst deed voor ijzer- en houtbewerking, magazijn enz., met nog enkele werktuigen, als slingerpons, handbuigmachine, handknipschaar, enz., die allen buiten stonden. Zo werd het bedrijf voortgezet en men wist zelfs reeds in 1904 een casco van ca. 500 ton aan te nemen voor Engelse rekening.

Dit gebeuren was voor Hardinxveld zeer groot en toen al verminderde het „avond-gezang" van de jeugd met hun bekende liedjes, daar er reeds verschillende personen uit hun vis-



DE JUBILERENDE DIRECTEUR DE HEER J. A. VAN DER VLIES



WERF „DE MERWEDE" IN VOGELVLUCHT K.L.M.-foto

sersbootjes of hoepelmakers-schuren naar de „ijzerwaarf" waren gegaan en het daar „best" naar hun zin hadden, omdat zij meer verdienden.

Het bedrijf ging door en breidde zich steeds uit, zodat in 1910 bijna 100 mensen werk vonden bij de Werf van Vliet.

De bouw van schepen werd steeds groter en de zee-bouw, die met zeer grote moeilijkheden gepaard ging, nam steeds toe. Vooral de energie, die op de werf ontplooid werd, was aanleiding voor de buitenlanders, om nieuwe bestellingen te plaatsen. Op dat moment reeds maakte Hardinxveld zijn naam in het buitenland en speciaal in Engeland en Duitsland.

Het bedrijf ontwikkelde zich steeds en bouwde schepen van allerlei soort voor vrijwel alle delen van de wereld, terwijl tevens het fabriceren van constructiewerk, baggermateriaal enz. een zeker deel van de beschikbare tijd in beslag nam.

De inrichting van de werf werd steeds aan de eisen des tijds aangepast en eveneens op sociaal en cultureel terrein werd niet stil gezeten.

In 1942, toen de werf 40 jaren bestond, werd een pensioenfonds opgericht, terwijl de zekerheid van steun van hun directeur, de heer Van der Vlies, het personeel in 1946 een eigen vereniging deed oprichten. Van deze personeelsvereniging is hij Beschermheer.

Het bedrijf is thans gegroeid tot een capaciteit voor het bouwen van schepen tot ca. 9000 ton, waarvan thans enkele in bestelling zijn, alsmede meerdere kleinere schepen.

Uit dit korte resumé kan opgemaakt worden, hoe belangrijk Werf „De Merwede" is geworden voor Hardinxveld. Hoe tengevolge van het energieke werken van de huidige directeur met zijn staf en medewerkers, het bedrijf van zulk een groot belang en nut is voor haar gemeente en „streek", waarin zij gelegen is. Immers van alle omliggende gemeenten werken mensen op „De Merwede".

Tenslotte kan men ervan overtuigd zijn, dat er thans niet meer gezongen wordt „de ijzerwaarf is ut bedaarf", doch dat alle Hardinxvelders, die mede tengevolge van de welvaart van „De Merwede" tot een bevolking van ca. 8000 is gegroeid, trots zijn op hun scheepsbouwwerf „De Merwede".

Ook voor binnenlandse rekening heeft deze scheepswerf veel opdrachten uitgevoerd. Een warm hart hadden de scheepsbouwers voor de *Prins Alexander,* die juist dezer dagen een ernstige aanvaring kreeg. Dit schip was een speciaal ontwerp van „De Merwede" en trok de aandacht als eerste schip, dat na de oorlog aan de Nederlandse handelsvloot werd toegevoegd en een proefvaart maakte. Bovendien gaf dit type aanleiding tot tal van bestellingen. Nadien bouwde men voor de Oranjelijn nog tien schepen, waaronder de speciale „Lake-vaartuigen" voor de vaart op de Canadese meren. Ook het buitenland toonde interesse voor dit ontwerp. Tot op heden was het grootste schip een 4500-tonner voor Brazilië, maar nu staat er, zoals gezegd, een 6500 tons schip voor Finland op de helling en zal er nog een 8400 tonner gebouwd worden. Met Polen werd pas een contract afgesloten voor het afbouwen van drie schepen.

Het komende jubileum heeft voor het personeel een méér dan bijzondere bekoring. Immers, het is zo, dat de geschiedenis van het bedrijf ook de geschiedenis is van haar huidige directeur, die iedereen zo van harte toewenst dit dubbele jubileum te mogen vieren.

Het ligt niet op onze weg hier persoonlijke kwaliteiten breed uit te meten. Daarvoor huldigt de heer Van der Vlies zelf te veel het standpunt, dat het alleen de gezamenlijke werkkracht is die telt, niet het werk van de enkeling.

Het geheim van het succes van de heer Van der Vlies schuilt daarin, dat hij de kunst verstond de juiste medewerkers te kiezen, zelf steeds in alles voorging en dus een zeer goede samenwerking bewerkte. Wij kunnen niet anders dan respect hebben voor de wijze waarop hij „De Merwede" tot zo grote bloei heeft gebracht en wij wensen de firma van harte toe, dat hij nog ettelijke jaren zijn werkkracht aan dit bedrijf zal mogen geven.

EEN RONDVAARTBOOT VAN ALUMINIUM

DOOR

Ir W. F. STOEL s. i.

In Juli 1952 werd door de N.V. Scheepswerven Nicolaas Witsen & Vis te Alkmaar afgeleverd een dubbelschroef motorboot, bestemd voor maximum 140 passagiers, geheel geconstrueerd van aluminium, gebouwd voor Finse rekening. De lengte van het vaartuig is 26.50 meter, de breedte is 5.70 meter.

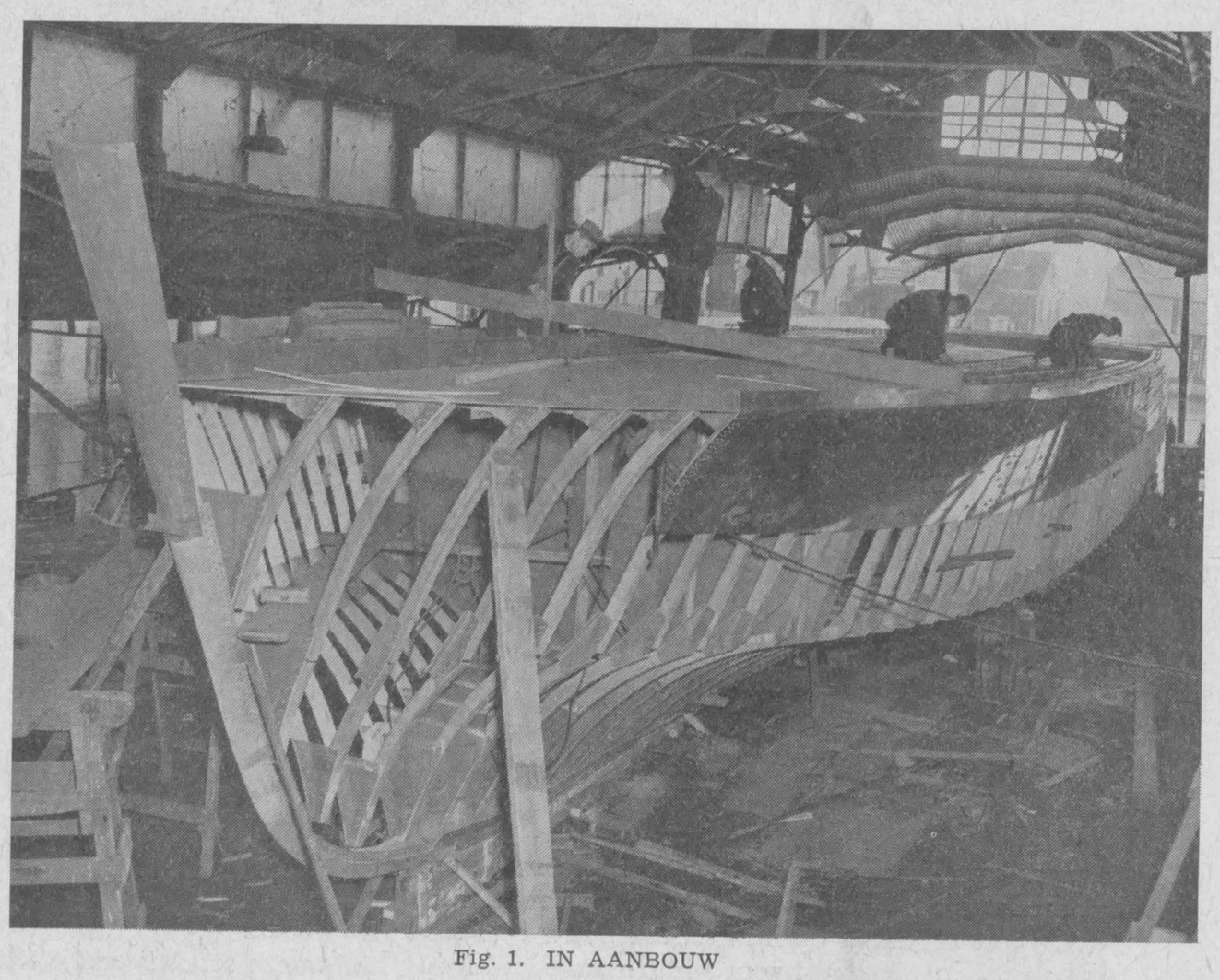


Fig. 1. IN AANBOUW



Fig. 4. HET AAN BOORD VAN EEN 800 TONS COASTER BRENGEN VOOR HET OVERBRENGEN NAAR FINLAND. DE BOOT WEEGT SLECHTS 30 TON

De boot is ontworpen om de gasten van een maatschappij, die grote hotels aan de Finse meren exploiteert, van het natuurschoon op deze meren te doen genieten. Daartoe zijn in de deksalon 90 comfortabele zitplaatsen aangebracht met tafeltjes, van waar men naar alle zijden een goed uitzicht heeft. Onder iedere zitplaats is een zwemvest aangebracht. Om te dineren is in het achterschip een eetsalon ontworpen met 50 zitplaatsen. Voor het bereiden van de spijzen bevindt zich onder de deksalon een keuken van 4.50 × 5.50 m. Deze keuken is voorzien van twee flinke koelkasten, waarvan één voor lage temperatuur, een door olie gestookt fornuis, roestvrij stalen aanrechten, enz. Vanuit de stuurhut bereikt men de ruime motorkamer, waarin opgesteld staan 2 stuks GMC-dieselmotoren model 71 van 165 pk elk, met aangebouwde reductieoverbrenging 3 : 1. Met volle belasting (140 passagiers) werd bij 550 omw. van de schroeven een snelheid bereikt van 12,6 knoop.

Het gehele vaartuig is voorzien van centrale verwarming met warm water met olie gestookte ketel. De nodige stroom wordt verkregen door een 10 kW-220 volt dieselaggregaat. De noodverlichting is 24 volt. Alle passagiersruimten en ook het promenadedek boven de eetsalon zijn voorzien van ingebouwde luidsprekers, in totaal 16, om de passagiers gedurende de vaart op de bezienswaardigheden attent te kunnen maken.

Oorspronkelijk werd deze boot door de bouwwerf in de gebruikelijke stalen bouw aangeboden. Om de Finse meren te bereiken moet deze boot echter van Helsinki af ongeveer 100 km landinwaarts per spoor worden vervoerd, omdat een waterverbinding daar ontbreekt. Een gering gewicht is dus van belang. Door uitvoering geheel in aluminium, waarbij het rompgewicht ongeveer de helft kleiner werd, kon voor het behalen van de voorgeschreven snelheid van 12 knopen worden volstaan me twee motoren van 165 pk in plaats van drie van deze motoren bij het stalen ontwerp.

Toen bleek, dat de hogere materiaalkosten van het aluminium enigszins gecompenseerd werden door het wegvallen van een motorinstallatie en dat in het bijzondere van te varen in een geheel aluminium boot een reclame-motief voor de exploitant was gelegen, werd besloten de rondvaartboot geheel in aluminium te bouwen. Voor de bouwwerf, die gespecialiseerd is op de bouw van

stalen motorjachten en dus nauwkeurig werk gewend is, gaf de overgang op de aluminium constructie geen overwegende bezwaren.

Men dient niet alleen rekening te houden met de andere manier van bewerken van het metaal, de houtbewerkingsgereedschappen lenen er zich beter toe dan de in de scheepsbouw gebruikelijke machines voor de bewerking van staal, maar ook op het ontwerp heeft het invloed. Belangrijk is de keuze van de aluminiumlegering. De hier gestelde eisen zijn: corrosiebestendig, behoorlijk bewerkbaar en zo hoog mogelijke vastheid. Er zijn thans een groot aantal aluminiumlegeringen op de markt, maar enkele, waaronder ook de soorten met de zeer hoge vastheden, die in de vliegtuigbouw worden gebruikt (als het type Duralumin tot ca. 40 kg/mm^2), vallen voor dit doel af, omdat deze legering vrij veel koper bevat en de aluminiumkoper legering in een vochtige omgeving een slechte corrosiebestendigheid heeft.

Voor platen en profielen, die gebogen moeten worden, vallen ook af de andere veredelbare legeringen, omdat daarbij de kans bestaat, dat bij het bewerken in de werkplaats andere eigenschappen, bijvoorbeeld grotere brosheid, ontstaan dan waarop men heeft gerekend. Daarom werd in overleg met de leverancier van het aluminium, de N.V. Nederlandsche Aluminium Mij te Utrecht, gekozen de niet veredelbare aluminium magnesium legering 56SO. Deze is goed corrosiebestendig, trekvastheid = 26,5 kg/mm^2, strekgrens = 14 kg/cm^2. De samenstelling is ongeveer 5 % mg, 0,25 % mn, rest al. De bewerkbaarheid en de rek van een dergelijke legering met 3,5 % mg is beter. De vastheid is dan echter lager. Toen uit enkele werkplaatsbeproevingen bleek, dat platen van de legering met 5 % mg voldoende geflensd (straal = 2,5 × plaatdikte) konden worden, werd deze gekozen. Voor vloerplaten en dekken die niet gebogen worden, kan een veredelde legering met grotere vastheid worden gekozen.

Voor degenen, die gewend zijn met staal te construeren, moet op de volgende eigenschappen van aluminium worden gelet. De elasticiteitsmodulus van ijzer is 2.100.000 kg/cm^2, die van aluminium 700.000 kg/cm^2, dus 3 × zo hoog, dat wil zeggen voor gelijke doorbuiging van een dekplaat, moet de aluminiumplaat onafhankelijk van de vastheid $\sqrt[3]{3}$ maal zo dik zijn, dat is dus ongeveer 45 % dikker dan de stalen plaat. Het s.g. van aluminium = 2.8, dat van staal 7.8. Het gewicht van de aluminiumplaat komt dan op ongeveer de helft van de stalen dekplaat.

Een ander probleem is de merkbaar grotere uitzetting van aluminium dan van ijzer, bijvoorbeeld bij beschijning door de zon. Ook het contact van aluminium met ijzer of koper (of met lood- of koperhoudende verf) kan fatale gevolgen hebben door corrosie. Deze moeilijkheden werden bij bovengenoemde rondvaartboot ontgaan door de gehele romp, bovenbouw en dekken van aluminium te construeren en de romp grotendeels niet te schilderen. Als het echter noodzakelijk is ergens iets van ijzer aan het aluminium te verbinden, kan men het te grote potentiaal verschil tussen aluminium en ijzer ontgaan door aan het aluminium een voorwerp van zink of cadmium te verbinden, waarvan het potentiaal verschil met aluminium belangrijk lager is. Met het zink of cadmium kan dan het ijzeren voorwerp in contact komen.

Weer een ander probleem is het waterdicht aan elkaar bevestigen van de aluminium huidplaten. Bij de dunne huidplaten van kleinere stalen vaartuigen, voor zover ze niet electrisch gelast worden, wordt de waterdichtheid grotendeels bereikt door het feit, dat de krimpende stalen nagels de huidplaten tegen elkaar trekken, terwijl de ontbrekende waterdichtheid wel door het dichtroesten wordt verkregen. Bij een aluminium schip is dit anders; van dichtroesten is hier geen sprake. Het goed lassen van aluminium is in het algemeen lastig. Met het argon-arc systeem zijn goede lassen te maken, maar voor de huid bij een schip zijn er bezwaren, ook wat de contrôle van de bereikte sterkte betreft. Daarom werd hier een klinkverbinding gekozen. Het warm klinken, het verhitten van aluminium



Fig. 2. GECOMPLICEERD KLINKVERBAND

klinknagels stuit op een scheepswerf op moeilijkheden, omdat men aan de kleur van de heter wordende klinknagel gewend is de temperatuur te beoordelen en het moment, waarop de nagel warm genoeg is om geklonken te worden.

Bij een aluminium nagel is dit anders. Bij het warmer worden van de nagel verandert de kleur practisch niet, de nagel wordt in het vuur steeds warmer totdat hij plotseling wegsmelt. De aluminium nagels zouden in een speciaal vloeistofbad verhit moeten worden. Blijft dus over het koud klinken van de nagels. Dit gaat practisch tot 10 mm nageldiameter. Omdat de platen tot 7 en 9 mm dik waren, kwam men wel tot gecompliceerde klinkverbanden, zoals te zien is op fig. 2. In totaal werden ca. 110.000 aluminium nagels geklonken in geboorde nagelgaten. Het onaangename van de koud geklonken aluminium nagel is, dat deze de platen niet door krimp op elkaar trekt, zoals de warm geklonken stalen nagel doet, en bij belasting driemaal zo ver uitrekt als een stalen nagel. Daarom werden aanvullende middelen wenselijk geacht om blijvende waterdichtheid te bereiken.



Fig. 3. OP PROEFTOCHT WAARBIJ DE GUNSTIGE GOLFVORMING OPVALT

MOTORBETONNINGSVAARTUIG „SLENK"

Op 11 Juni ll. heeft op het IJselmeer de officiële proeftocht plaats gevonden van het Betonningsvaartuig *Slenk,* gebouwd bij de Scheepswerf Gebr. Akerboom N.V. te Oegstgeest, in opdracht van het Ministerie van Marine en dit vaartuig werd op 28 Juni ll. aan de werf tot volle tevredenheid door de opdrachtgever overgenomen.

Het vaartuig heeft de volgende afmetingen:

Lengte o.a. 19,90 m = 65′-4″, lengte l.l. 18,50 m = 60′-9″, breedte 5,30 m = 17′-4″, holte 2,20 m/2,95 m = 7′-2½″/9′-8½″, diepgang 1,25 m = 4′-1″.

Het schip wordt aangedreven door een 8 LSDK Kromhoutdiesel van 88 epk bij 1100 omw/min met een hydraulische vertragingskoppeling van 2½ : 1. Het schip krijgt Den Helder als standplaats en mocht i.v.m. de geringe waterdiepte geen grotere diepgang dan 1,25 m hebben. Het vaartuig is voorzien van een ijsversterking en heeft een laadlier voor 2 ton met een hijssnelheid van 12 m/min, terwijl d.m.v. een grondtakel 4 ton rechtstreeks aan de mast gehesen kan worden. De gecombineerde anker- en hijslier (Fabr. van der Giessen) wordt aangedreven door een 1 cyl. 10 pk Samofa-dieselmotor, aan dek regelbaar d.m.v. een „Pieterse"-afstandsbediening. Zowel de hoofdmotor als de hijsmotor drijven een 2 kW dynamo aan. Op de hoofdmotor is tevens een Sihi-pomp gekoppeld (cap. 5,4 m³/uur), welke eveneens d.m.v. een Pieterse-afstandsbediening in- en uitstelbaar is. De gehele motorinstallatie is verzorgd door Machinefabriek M. C. Pieterse te Voorschoten.

De indeling van voor naar achter is als volgt: Voorpiek tevens ballasttank, kettingbakken, hulpmotorkamer, laadruim, machinekamer met daarnaast aan S.B. de Schippershut en aan B.B. een hut voor 2 passagiers, bemanningsverblijf en achterpiek tevens stuurmachinekamer.

Het stuurwerk bestaat uit een Jaffa hand-hydraulische stuurmachine. De electrische installatie, waarin een Hughes echolood is opgenomen, werd verzorgd door Sterel & Wechgelaar N.V. te Zaandam. Het sanitair en de centrale verwarming werd verzorgd door N.V. Technisch Bureau J. H. Goud te Rotterdam. Een geheel identiek Betonningsvaartuig zal in September a.s. door genoemde werf aan het Ministerie van Marine worden opgeleverd.



PROEFTOCHT DUBBELSCHROEFSLEEPBOOT „PUNGGOK"

Op 12 Juni 1952 werd bij de N.V. Amsterdamsche Scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr te Amsterdam de technische- en op 23 Juni de officiële proeftocht gehouden van de dubbelschroef sleepboot *Punggok*.

De *Punggok* is een stevige zeewaardige sleepboot met beperkte diepgang en is bestemd voor Noord Borneo's kustwateren.

Het vaartuig werd in betrekkelijk korte tijd gebouwd.

De hoofdafmetingen zijn: lengte o.a. 72′0″ = 21,95 m, lengte l.l. 69′0″ = 21,03 m, breedte 15′5″ = 4,70 m, holte 7′11″ = 2,41 m, diepgang 5′3″ = 1,60 m.

De hoofdmotoren zijn twee direct omkeerbare 2-tact Crossley diesel motoren type ERL 6/60, 6 cylinder, ieder 240 pk bij 600 omwentelingen die twee bronzen schroeven aandrijven.

De indeling is als volgt:

Onderdeks van voor naar achter: Voorpiek met kettingbak, bemanningsverblijf met aparte hut voor de machinisten, kombuis, toilet, mess etc. machinekamer, oliebunkers en bergplaats.

Opbouw: Stuurhut, hut voor kapitein en passagier, toilet etc.

De dekken boven de hutten en machinekamer zijn van staal met een teakhoutendek er boven.

Inhoud brandstoftanks 11,73 ton, van de zoetwatertanks 5,67 ton.

Het vaartuig heeft 2 Russell Newbury hulpdieselmotoren van 9 pk, de één drijft een 29 V 2½ kW dynamo aan, de ander een compressor en de algemene dienstpomp.

De dubbelwerkende 11/16″ ankerlier wordt aangedreven door een Petter AV-motor van 5 pk.

De proeftocht is zeer goed verlopen, het schip was gemakkelijk bestuurbaar, de snelheid vrij varend ruim 10 knopen en de trekkracht was ruim 5 ton.

Op 26 Juni ll. is het schip naar zijn bestemming verscheept.



SLEEPBOOT „PLUTO"

Wij waren in de gelegenheid een proefvaart mede te maken van de sleepboot *Pluto* van de N.V. Steenkolen-Handelsvereeniging te Rotterdam. Deze sleepboot, ex-*Arina*, werd door de S.H.V. aangekocht en door de firma A. van Bennekum te Sliedrecht geheel verbouwd en ingericht voor personenvervoer in het havengebied van Rotterdam.

De in de boot oorspronkelijk aanwezige stoomketel en stoommachine werden vervangen door een moderne Bolnes dieselmotor van het gelaste type.



Het schip heeft vooral door de inrichting van de beschutte verblijven voor het te vervoeren personeel een algehele gedaanteverwisseling ondergaan. Het vervoer van personen met open boten, blootgesteld aan weer en wind, behoort wat betreft de S.H.V. tot het verleden. De bij de proefvaart aanwezige hoofdinspecteur van de Havenarbeid, de heer P. H. Valentgoed, bedankte de Directie voor dit initiatief en sprak daarbij de hoop uit, dat ook andere maatschappijen dit goede voorbeeld zouden volgen.

De boot maakt een keurige indruk en mag een aanwinst worden genoemd voor de S.H.V.

De voornaamste bijzonderheden zijn:

Lengte 21,08 m, breedte 4,76 m, diepgang (leeg) 1,36 m.

De voortstuwing geschiedt door een 4-cylinder Bolnes dieselmotor van het gelaste type, die bij 430 omw/min een vermogen van 200 epk kan ontwikke-

len, waarbij een gemiddelde vaart van 15,5 km wordt bereikt. De in één richting draaiende motor is van een omkeerkoppeling fabrikaat Lohmann & Stohterfoht red. 1 : 2 voorzien, die hydraulisch vanuit het stuurhuis wordt bediend. De bestaande stuurinrichting werd voorzien van een electrische aandrijving welke, evenals de electrische installatie, door de N.V. Handelscompagnie werd geleverd. De stroom wordt geleverd door een door de hoofdmotor middels drijfriemen aangedreven dynamo, terwijl voor assistentie bij hoog stroomverbruik nog een accubatterij aanwezig is, welke automatisch kan bijvallen.

De bediening van de hydraulische keerkoppeling en het stuurwerk kan in het stuurhuis zowel aan B.B. als aan S.B. geschieden, hetgeen het manoeuvreren met de boot vergemakkelijkt. Bij het bedienen van de keerkoppeling zakt het aantal toeren van de motor automatisch en dit moet door de kapitein weder op normale hoogte worden gebracht, zodat bij overschakelen de motor gedwongen wordt toeren te minderen.

De kajuiten zijn zeer doelmatig ingericht en bieden zitplaats aan totaal 98 personen. Aan dek kunnen 60 personen worden vervoerd. De op het dek geplaatste zitbanken zijn als reddingbanken uitgevoerd. Aan de voorsteven werd, tevens bij wijze van ballast, ijsversterking aangebracht.

De trekproef aan de paal gaf een trekkracht van 3,3 ton, hetgeen neerkomt op 16,5 kg per epk, hetgeen een zeer gunstig resultaat kan worden genoemd.

Indien deze boot aan de verwachtingen beantwoordt, bestaat het voornemen een tweede boot op dezelfde wijze te doen inrichten. Het casco daarvoor is reeds aangekocht.

BEBAKENINGSVAARTUIG „BIDUK" TEN BEHOEVE VAN DE BEBAKENING EN KUSTVERLICHTING IN DE INDONESISCHE ARCHIPEL

Op 30 Juli 1952 werd na een proefvaart op de Nieuwe Waterweg het bebakeningsvaartuig *Biduk* aan de Indonesische Regering overgedragen.

Het schip werd in opdracht van de Republik Indonesia geplaatst bij de Industrieele Handels Combinatie Holland en gebouwd door een der vennoten, J. & K. Smit te Kinderdijk.

Het schip zal doenst doen voor:

1e. het uitleggen, opnemen, periodiek verwisselen van lichtboeien, bebakeningstonnen, meerboeien enz. met hun verankeringen;

2e. het bijvullen van de uitgelegde lichtboeien met vetgas en van de onbewaakte lichten met blauw- en acetyleengas;

3e. het bouwen van lichtopstanden of schroefpaalbakens op koraalriffen, zand- en modderbanken, waarboven slechts weinig water staat;

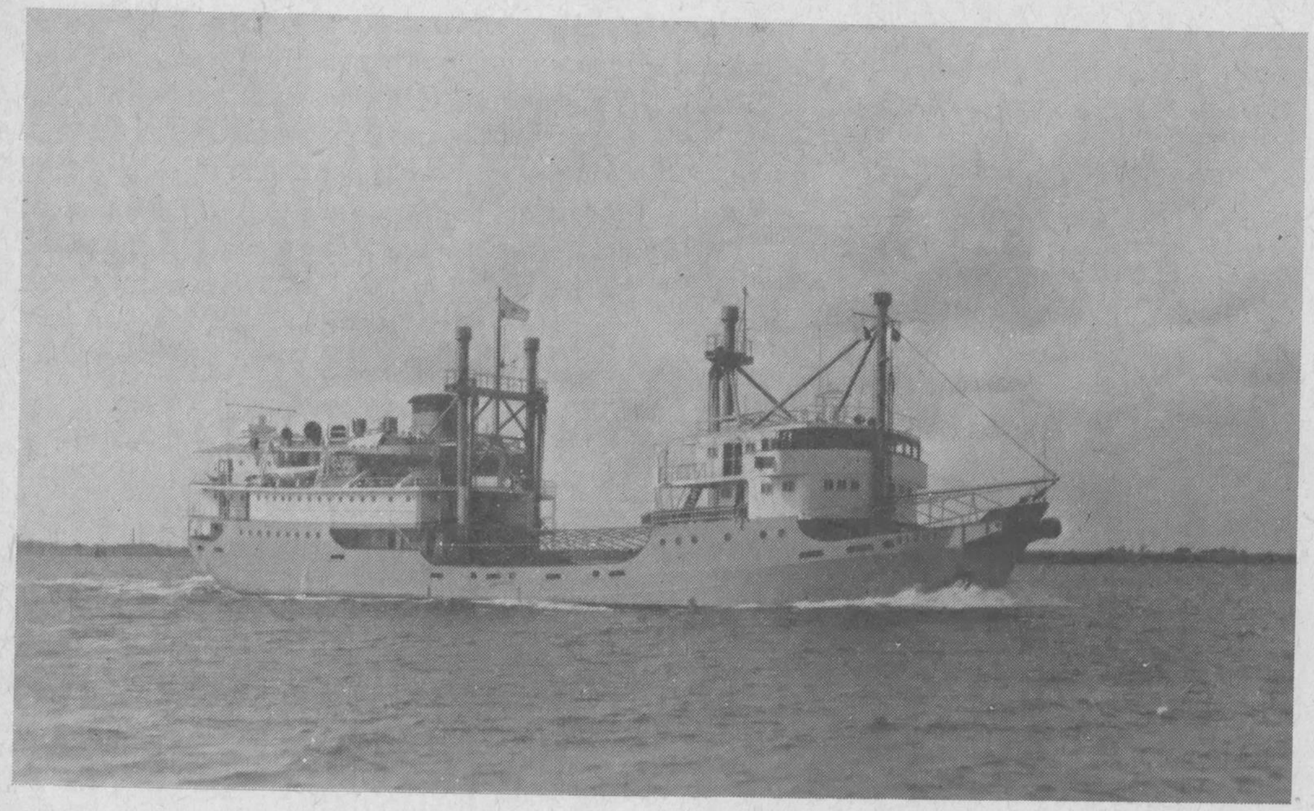
4e. incidenteel het lichten van zware voorwerpen en gezonken vaartuigen uit maximum waterdiepten van 50 meter en een maximum gewicht van 100 ton. Hiertoe zijn bij de voorsteven zware z.g. „dove jutten" aangebracht.

Het schip is ontworpen in nauwe samenwerking tussen de technische dienst van de Republik Indonesia en de technici van de bouwwerf. Het werd gebouwd onder klasse Bureau Veritas en onder toezicht van het aanschaffingsbureau van de Republik.

Het is een volkomen zeewaardig stoomschip met de volgende bijzonderheden:

Lengte tussen de loodlijnen 65 m, breedte 12 m, holte in de zijden 4,50 m, diepgang maximum 3,50 m, vaartsnelheid 12 mijl, machinevermogen 1600 ipk.

De voortstuwing geschiedt door een triple-expansie stoommachine met een vermogen van 1600 ipk bij 110 om/min. De stoom wordt geleverd door twee Capusketels elk met drie vuurgangen en een V.O. van 218 m^2 per ketel bij een stoomdruk van 15 kg. De ketels worden met olie gestookt, welke stookinrichting van het fabrikaat Walsend-Howden is.



In de machinekamer zijn, behalve de nodige pompen enz., twee stoomdynamoaggregaten opgesteld, waarvan de stoommachines met een vermogen van 62 pk bij 600 omw/min van het fabrikaat Verschure te Amsterdam zijn, en de compounddynamo's van 110 volt en 40 kW van het fabrikaat Crompton-Parkinson, in Nederland vertegenwoordigd door Techn. Handelsvereniging A. de Jong N.V. te Rotterdam. In een dekhuis zijn bovendien nog een tweetal motordynamo's voor havengebruik opgesteld.

De electrisch-hydraulische stuurinrichting is van het fabrikaat J. Hastie & Co., Greenock. De electrische installatie werd geleverd door de firma Croon & Co te Rotterdam.

De bemanning zal bestaan uit 13 officieren, 9 onderofficieren en 44 manschappen, voor wie luchtige, mechanisch geventileerde hutten en salons ter beschikking staan.

De overname geschiedde door de waarnemend Hoge Commissaris voor Indonesia, Z.E. M. Susanto Tirtoprodjo.

Het schip zal medio Augustus op eigen kracht de reis naar Djakarta aanvaarden.

INGEZONDEN MEDEDELING

„Onze navigatielichten"

Naar aanleiding van het artikel, dat onder bovenvermelde titel voorkomt in „Schip en Werf" No. 11 d.d. 23 Mei 1952, zou ik gaarne de volgende opmerkingen willen maken.

De voorstelling welke in dit artikel gegeven wordt over de navigatielichten, doet m.i. bij niet zeevarenden het denkbeeld ontstaan, dat het gebruik van deze lichten wel het meest ondeugdelijke is, wat voor de veiligheid op zee voorgeschreven is. Terwijl uit de practijk blijkt, dat deze lichten *met*

de lenzen, de enige oplossing zijn om het volle nut van de navigatielichten te krijgen.

In mijn dertigjarige loopbaan op zee is het mij nog nooit opgevallen, dat de lichten van een ander schip minder goed te zien geweest zouden zijn, doordat ik mij buiten de door de lenzen gevormde lichtbundel bevond.

Bij het door de schrijver aangehaalde voorbeeld van de toplichten, welke soms 40 à 50 meter boven het zee-oppervlak gevoerd worden, en zich dus op de top van een kegelvlak bevinden, leert een eenvoudige berekening dat de lijnen van het kegelvlak bij een zichtbaarheidsgrens van 5 zeemijlen, ruwweg 9000 meter, een hoek maken met het horizontale vlak van hoogstens 0 graden 21′; bij een opstelling van 20 meter boven water, wordt deze hoek 0 graden 11′.

Bij het gebruik van lenzen zullen de lichtstralen niet horizontaal uittreden, daar het gloeilichaam 2½ cm hoog moet zijn, en mag aangenomen worden, dat de begrenzingsvlakken ongeveer een hoek van 3 tot 5 graden met het horizontale vlak maken, zowel er boven als er beneden. Hieruit volgt dat een waarnemer met een ooghoogte van 0 meter, dus op het zeeoppervlak, de toplichten van een schip nog op een afstand van 600 meter, tenvolle zal zien, daar dit de grens is van de lichtkegel. Bij een ooghoogte van enige meters, wordt deze afstand dus nog aanmerkelijk kleiner. De zware stuurlast van een geballast schip, welk voorbeeld ook aangehaald wordt, geeft bij een diepgangverschil van 10 voet (wel het maximum), op een scheepslengte van 450 voet. een hellingshoek achterover van 1 graad, en zal dit dus ook op de zichtbaarheid van de navigatielichten weinig invloed uitoefenen.

Bij zware slagzijde, krijgt de schrijver wel enigszins gelijk, maar normaal zal er toch aan boord naar gestreefd worden om zoveel mogelijk zonder slagzijde te varen, hetgeen bij houtboten met hoge deklast wel eens moeilijk kan zijn, doch deze uitzonderingen geven door het zichtbaar zijn van de lichten buiten de lichtvlakken, nog geen aanleiding om hier over gevaar van aanvaring te spreken.

De oplossing, die de schrijver aan de hand doet is zeer eenvoudig, doch heeft een bezwaar, waardoor deze oplossing aan boord niet bruikbaar is, nl. dat navigatielichten van het voorgestelde type, dus zonder lenzen, het uitkijken aan boord van het eigen schip *absoluut* onmogelijk zou maken. Het middel zou dus erger zijn dan de kwaal.

Iemand die op de brug van een schip staat uit te kijken, waardoor het achtertoplicht de hele brug en voorschip in het licht gezet wordt en bovendien het stuk voorschip voor het vóórtoplicht door dit licht nog eens extra verlicht wordt, ziet *niets*, net zo min als een trambestuurder of buschauffeur iets zal zien, als het gordijn, dat zijn zitplaats 's avonds van de verlichte tram of bus afsluit, weggeschoven wordt.

Bij het gebruik van lenzen worden de lichtstralen door de samenbundeling, vrijgehouden van het eigen schip en is het dus heel natuurlijk dat het K.N.M.I. er voor zorgt dat alleen navigatielichten *met* lenzen een certificaat krijgen.

Het gebruik van de violette lampen op olielichters, geeft een zelfde bezwaar, nl. dat door de verlichting van het eigen schip de schippers van deze lichters zelf niets meer kunnen zien, en het is mij opgevallen dat deze violette lampjes over het algemeen niet van lenzen zijn voorzien maar opgesteld zijn in gewone z.g. putsglazen. Het is daarom zeer goed mogelijk dat in het vermelde geval het violette licht niet gezien werd, doordat het niet brandde.

Ik hoop dat bovenstaande uiteenzetting een duidelijk beeld zal geven van de noodzakelijkheid van het gebruik van de Fresnel lenzen en dat er geen stemmen op zullen gaan dit internationaal te veranderen.

Ook het voorstel van het gebruik van het z.g. natrium licht, acht ik niet geheel juist, daar het volgens onderzoekingen zeer moeilijk gebleken is om gekleurde glazen te fabriceren, die onder alle weersomstandigheden de goede kleur uitstralen. Natriumlicht heeft het bezwaar, dat onder bepaalde misttoestanden de kleur dicht het rood begint te naderen, hetgeen juist een averechtse uitwerking zou hebben. Wit licht heeft het voordeel dat het te allen tijde wit blijft, wat ook door de Wet voorgeschreven wordt.

A. C. RAB,
Gezagvoerder ss. *Enggano*

VEREENIGING VAN TECHNICI OP SCHEEPVAARTGEBIED

BALLOTAGE

De volgende heren zijn de Ballotage-Commissie gepasseerd:

Voorgesteld voor het **Gewoon Lidmaatschap:**

C. H. VAN DEN BOSCH Jr, Chef Afd. Machinebouw bij T. van Duyvendijk's Scheepswerf, Lekkerkerk, Dorpsstraat 181, Capelle a/d IJssel.
Voorgesteld door B. Hoppel.

Jhr Ir M. R. F. GROENINX VAN ZOELEN, w.i., Ingenieur bij de Firma Gerard de Bruyn, Prinses Julianalaan 37, Rotterdam.
Voorgesteld door L. H. Smits.

T. JONKER, Econ. Drs; Afgest. M.T.S. Werktuigbouw; Directie-Assistent van de N.V. Havenbedrijf „Vlaardingen-Oost", Schiedamseweg 120, Vlaardingen.
Voorgesteld door J. L. Jonker.

L. W. VAROSSIEAU, Afgest. M.T.S. (Afd. Scheeps- en Werktuigbouw); Assistent-Bedrijfsleider van de N.V. Havenbedrijf „Vlaardingen-Oost", Rozenlaan 115, Vlaardingen.
Voorgesteld door J. L. Jonker.

Eventuele bezwaren, schriftelijk binnen 14 dagen aan het Algemeen Secretariaat van het Hoofdbestuur, Heemraadssingel, 194, Rotterdam, Telefoon 52200.

Naamlijst van firma's die na 6 Juni 1952 (de laatste publicatie) als donatrice tot de Vereniging zijn toegetreden:

N.V. Koninklijke Nederlandsche Machinefabriek v/h E. H. Begemann, Helmond.

Beukers' Verwarmings Mij., N.V. Frits M., Schiedam.

N.V. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek, Bolnes.

Bos & Kalis N.V., Baggermaatschappij, Sliedrecht.

K. A. van Brink, Scheepsreparatiebedrijf & Machinefabriek, Rotterdam.

Burgerson N.V., Rotterdam.

Bijker's Aannemingsbedrijf N.V., Gorinchem.

N.V. Drop, Rotterdam.

Dammers & Van der Heide's Scheepvaart & Handelsbedrijf N.V., Rotterdam.

N.V. Electriciteits Maatschappij Electrostoom v/h H. Doyer & Co., Rotterdam.

P. A. van Es & Co., N.V., Rotterdam.

„Excelsior", N.V. Metaalbuizenfabriek Mij., Schiedam.

Graan Elevator Maatschappij, N.V., Rotterdam.

Fa. De Haan en Oerlemans, Heusden.

N.V. Handelscompagnie, Rotterdam.

De Harder's Patent, Rotterdam.

L. P. Koster, Scheepsreparatiebedrijf, Rotterdam.

Laagland N.V., Industrie- en Handel Mij., Rotterdam.

Van Lessen & Punt, Nautisch Technisch Bureau, Rotterdam.

Lips' Scheepsschroevengieterij, Drunen.

Wm H. Müller & Co. N.V., Rotterdam.

H. P. Mutters & Zn., Meubelfabriek, Den Haag.

Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Mij. (v.o.f.), Amsterdam.

„Rotterdam Terminal", N.V. Stuwadoors Mij., Rotterdam.

Frank Rijsdijk's Industr. Ondernemingen N.V., Hendrik-Ido-Ambacht.

Schat Davit N.V., Utrecht.

J. Schuil, Architect, Rotterdam.

Simons' Metaalhandel N.V., Rotterdam.

Smit Junior, Nederl. Stoomsleepdienst voorheen van P., Rotterdam.

R. S. Stokvis & Zonen N.V., Rotterdam.

C. W. Todd van 1890 N.V., Amsterdam.

Anthony Veder & Co., Rotterdam.

N.V. Vereenigde Nederl. Scheepvaart Mij., Den Haag.

N.V. Metaalmaatschappij van S. A. Vles & Zn, Rotterdam.

Van der Vliet & De Jonge, N.V. IJzerhandel, Rotterdam.

Adriaan Volker's Mij t.h. uitvoeren van openbare werken N.V., Rotterdam.

Walvis, Technisch Bureau J., Rotterdam.

Wijsmuller, N.V. Rederij, Baarn.

NIEUWE UITGAVEN

Handbuch der Werften 1952, band II. Schiffahrtsverlag „Hansa". C. Schroedter & Co., Hamburg 11. Gebonden, prijs 20 DM.

Dit handboek is een vervolg op het in 1950 verschenen 1e deel, dat als zeer geslaagd mocht gelden. Ook dit 2e deel doet voor het eerste niet onder.

Deze uitgave omvat evenals de vorige vele bladzijden gewijd aan het ontwerpen van schepen aller aard, weerstand en voortstuwing, laadgerei, scheepskoeltechniek, ventilatie, verfstoffen, enz. Verder verschillende voorschriften (ongevallen, veiligheidsinrichting, huisvesting aan boord, voorschriften Suez-kanaal, tankschepen), constructie en sterkte van schepen, stoommachines en motoren, hulpwerktuigen, asleidingen enz.

Een en ander neemt 293 bladzijden in beslag. De „Werften" beslaan dan nog 36 bladzijden, terwijl nog 11 bladzijden zijn ingeruimd voor opgaven van vakverenigingen op scheepsbouwgebied, haveninspecties en agenten in binnen- en buitenland.

Het boek maakt een prettige indruk en zal zeer zeker zijn weg vinden, evenals dit met het eerste deel het geval was. Het is gedrukt op goed papier en ook de druk en de figuren zijn duidelijk. De redacteur is dr ing. K. Wendel, Technisch Redacteur van het tijdschrift „Hansa".

NIEUWSBERICHTEN

PERSONALIA

Ir J. H. Krietemeijer

Met ingang van 1 Juli 1952 is de heer Ir J. H. Krietemeijer, scheepsbouwkundig ingenieur bij de N.V. Kon. Mij. „De Schelde" te Vlissingen, benoemd tot Hoofdingenieur in de afdeling scheepsbouw bij genoemde Mij.

Mutaties N.V. Bronswerk, Amersfoort

Met ingang van 1 Augustus 1952 werd aan de heer W. H. Smit, onder-directeur van de N.V. Bronswerk te Amersfoort op zijn verzoek eervol ontslag verleend.

Met ingang van die datum volgt de heer Ing. C. Schuddebeurs, die tot nu toe de leiding had van het kantoor te Rotterdam de heer Smit op als hoofd van de afdeling Pijpleidingen en de afdeling Koeltechniek. De heer T. Brussé volgt de heer Schuddebeurs op als hoofd van de afdeling Pijpleidingen te Rotterdam en de heer W. F. van Galen als hoofd van de afdeling Warmtetechniek te Rotterdam.

W. H. Smit

De heer W. H. Smit, voordien als onderdirecteur werkzaam bij de N.V. Bronswerk te Amersfoort, heeft zich met ingang van 1 Augustus 1952 zelfstandig gevestigd.

De heer Smit heeft verschillende Industrie Vertegenwoordigingen voor Nederland.

Mutaties Koninklijke Marine

Het ligt in het voornemen, kapitein ter zee G. Koudijs, thans commandant van Hr Ms vliegkampschip „Karel Doorman", met ingang van 1 September a.s. te belasten met het bevel over het Oefensmaldeel 5.

Voorts ligt het in de bedoeling, dat de tegenwoordige commandant van dit smaldeel, conmmandeur F. T. Burghard, op diezelfde datum wordt bevorderd tot schout bij nacht en dat hij begin September schout bij nacht C. W. Slot zal opvolgen als commandant der zeemacht in Nederland.

Schout bij nacht Slot zal, naar men verwacht, omstreeks 1 November a.s. worden belast met de functie van vlagofficier personeel.

Gouden Jubileum N.V. Vlaardingsche Machinefabriek I. A. Kreber

Op Zaterdag 2 Augustus 1952 heeft de Vlaardingsche Machinefabriek I. A. Kreber haar 50-jarig bestaan herdacht.

Apparaat ter voorkoming en verwijdering van ketelsteen

Van de N.V. Observator te Rotterdam ontvingen wij de mededeling, dat deze firma als alleen vertegenwoordiger is aangesteld van het Crustex apparaat voor het voorkomen en verwijderen van ketelsteen, fabrikante H. R. Hilfiker & Co., Zürich, Zwitserland.

Het principe berust op het uitzenden van ultrasonore trillingen met een frequentie van 28.000 perioden per seconde, welke trillingen door z.g. oscillators worden overgebracht.

Het instrument vereist in het geheel geen zorg, daar de levensduur practisch onbeperkt is.

Technische Hogeschool

Geslaagd voor het candidaatsexamen voor werktuigkundig ingenieur:

S. Albarda, W. G. Alexander, P. van den Ban, J. Bazuin, G. B. Beeftink, J. P. C. van Blaricum, N. Bliek, J. de Boer, F. P. van Bommel, A. Brouwer, J. van Dam, C. Draijer, J. M. van Drunen, J. M. H. Engelshoven, H. K. A. Eussen, A. J. Fortanier, G. G. Franke, K. W. van Gelder, G. van Ginkel, W. Groen, G. Groeneveld, A. J. Halbmeijer, P. J. van Henten, W. F. Heshuijsen, A. N. van der Heyde, W. S. Hogenkamp, W. J. Hoornweg, G. H. Huizinga, H. E. Jansen, C. W. de Jonge, P. F. L. Keulers, J. Lambregts, J. G. Lekkerkerker, H. G. Leonhardt, J. van der Linde, J. W. de Lignij, C. P. Marks, L. Mensch, J. Meijers, L. Nobel, J. Peelen, E. J. Peeters, T. M. Pelser, R. Petit dit de la Roche, N. Plazier, H. G. Ruiter, H. E. R. Rutten, U. P. Rijk, B. J. Sanders, J. Schuitemaker, T. J. Somer, P. E. M. Soons, W. L. Stehouwer, R. T. Steinbuch, J. van Stolk, F. L. Talmon, K. W. Thunnissen, C. W. N. Veerling, A. N. J. Verheugen, H. P. Verschuur, C. de Vlieger, A. C. W. Vonck, J. Vreugdenhil, J. N. Wark, J. E. Waterman, H. Wessels, J. Westenbrink, J. M. de Wolf, Yap Kie Han, H. W. D. Bernheim, F. H. M. Schröder, E. J. Vollers, M. F. Duste, P. J. Edens, J. M. R. Feige, B. H. Oudkerk, F. P. Marcelis.

Symposium over experimenteel spannings- en trillingsonderzoek

Gezien de groeiende belangstelling voor het experimenteel spannings- en trillingsonderzoek en de wenselijkheid van onderlinge contacten en het uitwisselen van ervaringen en ideeën heeft de Commissie inzake het Onderzoek van Constructies T.N.O., bestaande uit de Werkgroep Spannings- en Trillingsonderzoek en de Werkgroep Gewapend Beton- en Staalconstructies het initiatief genomen voor het organiseren van een symposium. Het ligt in de bedoeling, om het in Delft te houden op Woensdag 10, Donderdag 11 en Vrijdag 12 September aanstaande.

De volgende Nederlandse Bedrijven en Laboratoria hebben sympathie met het plan betuigd en hun medewerking toegezegd:

Koninklijke Machinefabriek Gebr. Stork en Co. N.V., Hengelo; Werkspoor N.V., Amsterdam; N.V. Philips' Telecommunicatiebedrijf, v/h N.S.F., Hilversum; Nationaal Luchtvaart Laboratorium, Amsterdam; Centraal Proefstation der Staatsmijnen in Limburg; Gemeentewerken Rotterdam, Afdeling Grondmechanica; Nederlandse Spoorwegen, Utrecht; N.V. Nederlandse Spanbeton Maatschappij; de Laboratoria voor Toegepaste Mechanica der T.H., Delft.

Het programma omvat voorlopig de volgende onderwerpen:

De toepassing van rekstrookjes bij grote meetobjecten en in drukdozen en andere opnemers.

Het ijken en calibreren van meetinstrumenten.

De toepassing van snelcamera's (1000 en meer opnamen per seconde) voor het oplossen van constructie- en ontwerpproblemen.

Ervaringen en methoden bij het uitvoeren van trillingsmetingen, balanceren van machines enz.

Problemen en methoden bij voorgespannen beton.

Modelmetingen met behulp van het Moirée-effect.

Voor het houden van voordrachten over deze onderwerpen zijn reeds sprekers door de Commissie aangezocht.

Eén middag van het symposium is gereserveerd voor korte mededelingen met een tijdsduur van ca. 10 minuten. Voor deze mededelingen wordt de aanmelding van sprekers, die iets uit eigen ervaringen kunnen vertellen op het gebied van het Experimenteel Spannings- en Trillingsonderzoek gaarne tegemoetgezien. Deze aanmelding kan geschieden aan het adres van de Commissie inzake het Onderzoek van Constructies T.N.O., Nieuwelaan 76, Delft, bij voorkeur vóór 15 Augustus a.s. met een korte opgave van de aard en inhoud van de mededeling.

Het symposium is toegankelijk voor alle belangstellenden. Ter bestrijding van de kosten zal per deelnemer een bijdrage van *f* 15,— worden gevraagd. Belangstellenden kunnen reeds thans een programma met nadere gegevens aanvragen aan bovenstaand adres, dat onmiddellijk na vaststelling zal worden toegezonden.

Nieuwe machine voor het vervaardigen van eindloze buigzame buizen

Door een Zwitserse ingenieur werd een nieuwe machine ontwikkeld voor het vervaardigen van eindloze buigzame buizen in ijzer, lood, koper, messing, aluminium of papier.

Hoewel in Zwitserland, zowel als elders reeds sedert jaren met de hand buigbare eindloze buizen worden vervaardigd, is deze nieuwe machine 50 % voordeliger dan de reeds bestaande typen.

Bij de fabricatie worden eindloze strippen van het betreffende materiaal waaruit de buizen moeten worden vervaardigd, over rollen geleid en in de machine gevoerd.

Het voordeel van deze buizen bestaat hierin, dat zij in elke gewenste lengte kunnen worden vervaardigd; dat zij tot aan een druk tot 4 atm., afhankelijk van het gebruikte materiaal, onderworpen kunnen worden; dat zij een verhitting tot 250° C kunnen doorstaan; dat buizen met een binnendiameter van 6 mm tot 60 mm met dezelfde machine kunnen worden gefabriceerd. Met speciale machines kunnen buizen worden geleverd tot 200 mm diameter.

De minimum efficiency, ten einde de installatie zo economisch mogelijk te doen zijn, vereist twee buizenvormmachines, twee opwindmachines, twee stellen gereedschap en één afsnijinrichting voor de strippen. Met deze machinecapaciteit kan gemiddeld 500.000 tot 550.000 meter per jaar worden geproduceerd. De machines hebben een gegarandeerde capaciteit van 2,20 tot 2,50 m/min., hetgeen met een gemiddelde van 115 m/uur per machine overeenkomt.

De buizen vinden toepassing voor electrische geleidingen, verwarmings- of koelleidingen, leidingen voor water, olie, benzine, lucht en gas, enz.

Het grote voordeel is dat men precies op de gewenste maat kan leveren, zodat geen afval ontstaat.

De machine kan ook worden ingericht voor het vervaardigen van kabelmantels enz. en zij wordt slechts door 1 man bediend. Bovendien is zij zo ingericht, dat zij automatisch stopt indien de strip is opgebruikt of mocht breken.

Nieuwe opdrachten

De Machinefabriek & Scheepswerf van P. Smit Jr N.V. te Rotterdam ontving van de N.V. Stoomvaart-Maatschappij Nederland, Amsterdam, de opdracht voor de bouw van een enkelschroef vrachtschip met accommodatie voor 12 passagiers.

Het draagvermogen zal ca. 12.500 ton bedragen, waarvan ca. 4000 ton in dieptanken voor eetbare olie.

Het schip zal worden uitgerust met airconditioning, zowel voor passagiers- als voor bemanningsaccommodatie. Voorts met radar en andere moderne navigatiemiddelen.

De voortstuwing zal geschieden door een door P. Smit Jr te vervaardigen enkelwerkende 2-tact kruiskop Dieselmotor van het nieuwste type Burmeister & Wain.

Het dienstvermogen zal ca. 11.000 apk bedragen, waardoor een snelheid van ca. 17 mijl bereikt kan worden.

De spoellucht wordt met verhoogde druk geleverd door turbo-compressors, die door de uitlaatgassen van de hoofdmotor worden aangedreven. De gebruikelijke mechanisch gedreven spoelpompen zijn bij dit systeem van Burmeister & Wain overbodig geworden, ook voor het manoeuvreren, waardoor vereenvoudiging en een aanzienlijk lager brandstofverbruik bereikt worden. De motor wordt ingericht voor het gebruik van zware brandstofolie.

De Machinefabriek & Scheepswerf van P. Smit Jr ontving tegelijkertijd de opdracht voor de vervaardiging van eenzelfde voortstuwingsinstallatie, te plaatsen in het door de N.V. C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven, Krimpen a/d IJssel, te bouwen zusterschip.

Verwacht wordt dat de oplevering van deze schepen in 1956 zal geschieden.

Het laden van vrachtschepen

The Committee of Lloyd's Register wenst de aandacht van scheepseigenaren te vestigen op de ervaringen betreffende de invloed van langsscheepse verdeling van de lading. Dit heeft meer speciaal betrekking op shelterdekschepen van ca. 9000 à 10.000 ton draagvermogen bij een lengte van ca. 400′ à 430′, welke dieptanks van grote capaciteit hebben, die zowel voor als achter de machineruimte midscheeps zijn aangebracht.

Onder volle lading condities, waarbij de lading gelijkmatig over alle ruimen, uitgezonderd de dieptanks, die ledig worden gehouden, is verdeeld, is het langsscheepse buigingsmoment groter dan wanneer de lading gelijkmatig over alle ruimen inclusief de dieptanks wordt verdeeld. Verzameld bewijsmateriaal van Lloyd's rapporten tonen een verhoogde aansprakelijkheid van betekenis voor schade aan de scheepsconstructie in zwaar stormweer boven de eerste wijze van stuwen der lading. Deze informatie wordt onder de aandacht van eigenaren en Directies gebracht, teneinde hen te helpen bij het verzekeren van een oordeelkundige lading.

Het effect van deze ervaring op individuele schepen wordt door een aantal factoren beïnvloed, als daar zijn: scheepsconstructie, grootte van de dieptanks en aangebrachte hulp scantlings.

Lloyd's Register wil gaarne verdere richtlijnen verstrekken voor bijzondere schepen, waarvan de eigenaren zulks verzoeken.

Tewaterlatingen

Op Zaterdag 12 Juli 1952 werd van de Werf Oost van de Nederl. Dok- en Scheepsbouw Mij. onder zeer grote belangstelling het motortankschip *Thalatta* te water gelaten.

De rederij Thalatta N.V. is op 16 Maart 1951 opgericht te Amsterdam.

Oprichters waren het Vereenigd Cargadoorskantoor, de Nederlandsche Participatie Maatschappij N.V. en de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (v.o.f.).

De oprichters waren van oordeel, dat de Amsterdamse haven tot nu toe ten onrechte geen noemenswaardig aandeel had in de grote tankvaart. Zij besloten daarom een tankrederij op te richten en een tankschip van 18.500 ton te bestellen bij de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (v.o.f.) te Amsterdam.

Voor de financiering van de bouw van dit schip is door de Herstelbank een belangrijk crediet verleend aan Thalatta N.V. Met behulp van dit crediet en het eigen aandelenkapitaal van Thalatta ten bedrage van *f* 3 millioen zal de bouw van dit schip worden gefinancierd.

Thalatta N.V. heeft met de Anglo Saxon Petroleum Company een tijd-charter voor dit schip afgesloten krachtens hetwelk dit schip direct na oplevering door de werf, voor een periode van 7 jaar voor de Anglo Saxon Petroleum Company zal gaan varen.

Het schip zal dus onder Nederlandse vlag en onder commando van de door de Thalatta N.V. aangestelde kapitein en officieren varen, doch de Anglo Saxon zal bepalen welke reizen dit schip zal maken.

Op 26 Januari 1952 is de kiel gelegd doch met de werkelijke bouw op helling V van de Nederlandsche Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (v.o.f.) is pas 10 Maart 1952 begonnen. Na 4 maanden was het schip reeds gereed voor tewaterlating. Onvoorziene omstandigheden voorbehouden zal het schip in de loop van September in dienst worden gesteld.

De hoofdafmetingen van het schip zijn: lengte tussen de loodlijnen 162,30 m, breedte op buitenkant spanten 22,17 m, holte 11,66 m.

Het draagvermogen zal bij een diepgang van 9 m 18.500 ton bedragen. De grootte van het schip in register tonnen bedraagt bruto 12.480 en netto 7.260. De waterverplaatsing is 24.800 ton.

De lading is verdeeld over 9 middentanks (gemiddelde inhoud 1.500 m^3) en 18 zijtanks (gemiddelde inhoud 650 m^3).

Als brandstof kan 1.640 ton dieselolie en stookolie meegenomen worden, terwijl 77 ton smeerolie geladen kan worden. De tankcapaciteit voor zoet water bedraagt 315 ton.

De voortstuwingsinstallatie zal door de Koninklijke Machinefabriek Gebr. Stork & Co. te Hengelo worden geleverd. Zij zal bestaan uit een dubbelwerkende dieselmotor van 8000 apk. De cylindervoeringen zijn hardverchroomd volgens het procédé Porus Krome, H. van der Horst, Hilversum, die het schip een proeftochtsnelheid van 15¼ mijl zal geven.

Het schip zal zeer modern worden uitgerust; onder meer zullen de verblijven van officieren en bemanning in verband met de vaart op het Midden-Oosten van air-conditioning worden voorzien.

De Directie van Thalatta N.V. wordt gevoerd door het Vereenigd Cargadoorskantoor en het is dan ook de echtgenote van één van de firmanten van het V.C.K., mevrouw H. M. Möller-Heybroek, die de doopplechtigheid verrichtte.

Het schip draagt de naam *Thalatta,* het Griekse woord voor „Zee". De m.t. *Thalatta* zal de eerste grote tanker zijn die met de naam van Amsterdam als thuishaven op de achtersteven de zeeën zal gaan bevaren.

Moge zij door nog vele andere dezer schepen worden gevolgd.

Op 17 Juli 1952 werd op de Scheepswerf en Machinefabriek „De Liesbosch" te Jutphaas een zelfvarende onderlosser *B 12* te water gelaten, gebouwd in opdracht van de N.V. Aannemings Mij R. Boltje & Zonen te Zwolle.

Het schip, waarvan de kiel werd gelegd op 5 Mei 1952, is geheel gelast en volgens het langsspantensysteem gebouwd op keur Veritas.

De voornaamste bijzonderheden zijn:

Lengte 42,50 m, breedte 7,40 m, holte 2,75 m, ruiminhoud 300 m^3, laadvermogen 637 ton.

Het schip wordt voortbewogen door een 200 pk M.W.M. direct omkeerbare dieselmotor van 500 omw./min.

De lieren voor de loskleppen worden electrisch gedreven.

Het schip is verder uitgerust met butagas, electrische verlichting, ijskast, spiraalmatrassen, zonnetenten, terwijl het verblijf voor de bemanning tegen tropenhitte is geïsoleerd.

Het schip zal evenals reeds vroeger geleverde en nog te leveren onderlossers, sleepboten en baggermachines, dienst doen bij het uitbaggeren van een serie oude havens in Brazilië, een millioenenwerk, waarmede ongeveer drie jaren zullen zijn gemoeid.

De enigszins plechtige tewaterlating, middels druk op een knop, geschiedde door het dochtertje van de heer R. Boltje.

Op 16 Juli 1952 werd het bij de N.V. C. van der Giessen en Zonen's Scheepswerven te Krimpen a/d IJssel voor rekening van de Suisse-Atlantique, Société de Navigation Maritime S.A., te Lausanne in aanbouw zijnde motorvrachtschip *Nyon* met goed gevolg te water gelaten. De laatste beletselen werden weggenomen door Mme. Georges André, echtgenote van één der directeuren van de rederij.

De hoofdafmetingen van de *Nyon* zijn: Lengte tussen de loodlijnen 420′-0″, breedte op spanten 57′-3½″, holte tot shelterdek 37′-0″, zomerdiepgang geladen 25′-1″, draagvermogen ± 9100 ts.

De voortstuwingsmachine, die geïnstalleerd wordt door het Scheepsinstallatiebedrijf „Nederland" te IJsselmonde, is een 5-cylinder enkelwerkende 2-tact M.A.N.-motor, die 3500 apk ontwikkelt bij 130 omwentelingen per minuut en het geladen schip een snelheid op de proeftocht zal geven van ± 13½ knoop.

De *Nyon* zal medio October aan de opdrachtgevers worden opgeleverd.

Op 26 Juni ll. werd met goed gevolg te water gelaten het m.s. *Herta,* bouwno. 202

van Scheepswerf Gebr. Coops te Hoogezand, bestemd voor E. Wagenborg's Scheepvaart- en Expeditiebedrijf e.a.

Afmetingen: Lengte l.l. 39,— m, breedte o.sp. 6,90 m, holte tot dek 3,10 m.

Type ééndekschip met verzonken bak en kampanje.

Een 195 pk Industrie-motor zal in het schip geïnstalleerd worden.

Het schip wordt gebouwd onder hoogste klasse Bureau Veritas. (Grote kustvaart).

Op 2 Juli ll. werd met goed gevolg te water gelaten het m.s. *Uranus,* bouwno. 260 van de N.V. Noord Nederlandsche Scheepswerven te Groningen, bestemd voor de heer K. Eefting.

Afmetingen: Lengte l.l. 47,50 m, breedte o.sp. 8,25 m, holte 3,45/4,45 m.

Type raised-quarter-dek met bak en kampanje.

Een 395 pk Industrie-motor zal in het schip geïnstalleerd worden.

Het schip wordt gebouwd onder hoogste klasse Bureau Veritas. (Onbeperkte vaart).

Op 2 Juli ll. werd met goed gevolg te water gelaten bouwno. 106 van Scheepswerf Worst & Dutmer te Meppel. De afmetingen van de onderlosser zijn:

Lengte l.l. 42,50 m, breedte o.sp. 7,40 m, holte 2,75 m.

Er zal een 200 pk M.W.M.-motor in geplaatst worden.

De opdrachtgever is N.V. R. Boltje's Internationale Aannemingsbedrijf voor Grond, Baggerwerken en Wegenbouw te Zwolle. Deze onderlosser wordt gebouwd onder hoogste klasse Bureau Veritas.

Op 9 Juli ll. werd met goed gevolg te water gelaten het m.s. *Carina,* bouwno. 255 van de N.V. Scheepsbouw Unie te Groningen, bestemd voor de heer K. Eefting.

Afmetingen: Lengte l.l. 47,50 m, breedte o.sp. 8,25 m, holte 3,45/4,45 m.

Type raised-quarter-dek met bak en kampanje.

In het schip zal een 500 pk Werkspoormotor worden geïnstalleerd.

Het schip wordt gebouwd onder hoogste klasse Bureau Veritas. (Onbeperkte vaart).

Op 16 Juli ll. werd met goed gevolg te water gelaten het m.s. *Vesta,* bouwnummer 395 van Bodewes' Scheepswerven N.V. te Martenshoek, bestemd voor de heer K. Beck te Groningen.

Afmetingen: Lengte l.l. 52,— m, breedte op sp. 9,— m, holte tot hoofddek 3,81 m, tot verh. halfdek 4,86 m.

Het schip is van het type ééndekschip met bak, verh. h. dek en kampanje en er zal een 500 pk Brons motor in geïnstalleerd worden.

Klasse: Hoogste klas Bureau Veritas (onbeperkte vaart).

Op 17 Juli ll. werd met goed gevolg te water gelaten het m.s. *Brinio,* bouwno. 192 van N.V. Scheepsbouw en Reparatiebedrijf Gebr. Sander te Delfzijl, bestemd voor de hr. de Boer en Pilon te Delfzijl.

Afmetingen: Lengte l.l. 41,06 m, breedte op sp. 7,50 m en holte tot hoofddek 3,05 m.

In het schip zal een 240 pk Brons motor geïnstalleerd worden.

Het schip zal gebouwd worden onder hoogste klas Bureau Veritas. (Grote kustvaart).

Proeftochten

Op 2 en 3 Juli 1952 heeft de goedgeslaagde proefvaart plaats gehad van het bij de N.V. Zaanlandsche Scheepsbouw Maatschappij te Zaandam voor Finse rekening gebouwde m.s. *Lillgaard.*

Het schip is voorzien van een Werkspoor motor van 650 pk, waarmede een snelheid van ruim 11 knoop werd bereikt bij de proefvaart op de Noordzee voor IJmuiden.

De bouw vond plaats onder toezicht van Lloyd's Register of Shipping en S.I. en voldoet aan de Finse voorschriften betreffende verblijven en verdere inrichting van het schip.

Verder is het schip voorzien van electrische laadlieren fabr. v. d. Giessen en dito ankerlier.

De rederij was over de afwerking van het schip ten zeerste tevreden en werd het schip gedurende de proefvaart door de werf aan de rederij overgedragen.

Het laadvermogen bedraagt ca. 935 ton, bruto 499 reg. ton. Ruiminhoud ca. 41.000 cb.ft.

Op 10 Juli 1952 heeft op de Eems te Delfzijl de proefvaart plaatsgevonden van het motorschip *Rokin,* gebouwd bij de Scheepswerf „Hoogezand" N.V., fa. Jac. Bodewes te Hoogezand voor rekening van de C. V. Rokin te Amsterdam.

Het schip is van het gladdeck-type en meet 620 ton deadweight.

Lengte over alles 51 m; lengte tussen loodlijnen 46,50 m; breedte tussen de spanten 8,15 m; diepgang 3,60 m; holte 3,30 m.

De voortstuwingsinstallatie is een 6-cylinder 4-tact „Industrie" direct omkeerbare scheepsdieselmotor type 6.D.7.0., 395 pk bij 310 omw. per minuut, gebouwd bij D. en Joh. Boot N.V., Motorenfabriek de Industrie te Alphen a.d. Rijn.

Hiermede behaalde het schip een snelheid van ca. 11 mijl.

Het schip is onder klasse Lloyd's en Ned. Scheepvaart Inspectie (+ 100 A1 en speciaal houtvaart-certificaat) gebouwd en is verder voorzien van twee stalen masten met 2-tons laadbomen, moderne motorlaad- en ankerlieren, radiozend- en telefonie.

De verblijven zijn voorzien van centrale verwarming, stromend warm- en koud water, badkamer en douche-cel.

Na deze geslaagde proefvaart werden schip en motorinstallatie in volle tevredenheid door de opdrachtgever overgenomen.

Op 16 Juli 1952 heeft met goed gevolg de proeftocht plaatsgevonden van het m.s. *Vitesse,* bouwno. 168 van Scheepswerf A. Apol te Wirdum (Gr.), bestemd voor Rederij m.s. „Vitesse" te Delfzijl.

In het schip is geplaatst een 390 pk M.A.K. motor. De deadweight van het schip bedraagt 430 ton en de afmetingen zijn: Lll. 41,83, breedte op spanten 7,18 m en de holte tot hoofddek 3,249 m.

De brutotonnage is 358 ton; nettotonnage 207 ton; de onderdekstonnage 230 ton.

De *Vitesse* is een ééndekschip met volle bak en kampanje en is gebouwd onder hoogste klasse Bureau Veritas.

Op 10 Juli ll. heeft het m.s. *Jacaranda,* gebouwd door de Scheepswerf de Haan & Oerlemans te Heusden voor rekening van de N.V. Eiram III te Rotterdam, op de Nieuwe Waterweg en de Noordzee proef gevaren.

Het is een zeer modern ingericht kustvaartuig van het shelterdecktype; de bruto tonnage bedraagt 499,29 ton, terwijl de deadweight 870 ton is; cubic capacity 67.000 cb.ft. Een Werkspoor motor van 800 pk bij 300 omwentelingen per minuut gaf het schip een snelheid van 12,83 knots op de gemeten mijl en de geladen dienstsnelheid bedraagt 11,84 knots.

De *Jacaranda* zal haar eerste reis naar Genua maken, doch spoedig naar Amerika vertrekken om in de Golf van Mexico als lijnbootje dienst te doen.

Na de proeftocht werd het schip direct door de Rederij overgenomen.

NOORWEGEN

Bevredigende resultaten van de Noorwegen-Amerikalijn

De Noorwegen-Amerikalijn heeft voor 1951 zeer bevredigende resultaten geboekt. Nadat men de gewone en extra reserven heeft uitgetrokken voor de afschrijving van de vloot en 5.550.000 kronen heeft gereserveerd om de belasting te betalen over het boekjaar 1951, bleven er nog 4.600.000 kronen over.

Hiervan werden 2 millioen als reserve gehouden, verder 200.000 ter beschikking gesteld van het pensioenfonds, 1.000.000 wordt belegd en 1.200.000 wordt gebruikt om 10 % dividend uit te keren.

De *Oslofjord* heeft 10 reizen gemaakt tussen Noorwegen en de Verenigde Staten en verder nog 2 cruises van New York naar de Antillen en van New York naar de Middellandse Zee.

ENGELAND

Belangrijke opdracht van de British Tanker Comp.

De British Tanker Co. Ltd., een filiaal van de Anglo Iranian Oil Co. heeft onlangs opdracht gegeven voor de bouw van 7 tankschepen van 32.000 ton dw. elk, waarmede in totaal 12 millioen pond gemoeid is.

Twee hiervan worden gebouwd door John Brown & Co. Ltd., te Clyde Bank, één door de Cammell Laird & Co. Ltd. te Birkenhead; Harland & Wolff, Ltd., Belfast; R. & W. Hawthorn Leslie & Co. Ltd., Hebburn-on-Tyne; Swan Hunter & Wigham Richardson, Ltd., Wallsend-on-Tyne; Vickers Armstrongs, Ltd., Barrow-in-Furness.

Deze tankschepen hebben een lengte van 205,74 m, een breedte van 26,21 m en een zomerdiepgang van 10,67 m. Zij worden voortgestuwd door turbines met een totaalvermogen van 14.000 pk, waarmede een snelheid bereikt kan worden van 15,5 knopen.

Ofschoon tot heden het gebruik van tankers van 32.000 ton beperkt blijft door de havencapaciteiten, meent men toch aan te moeten nemen, dat deze 7 super-tankers, een gelijke vervoerscapaciteit zullen hebben als 23 tankschepen van 12.000 ton; het grootste type tankschip dat tot nu toe door die maatschappij werd gebruikt.

Men had reeds 21 tankers in opdracht, waarvan 6 met 32.000 ton laadvermogen. Deze schepen moeten in 1953 geleverd worden. De laatstgenoemde eenheden zullen tussen 1955 en 1957 overgedragen worden.