

SCHIP EN WERF

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

WAARIN OPGENOMEN HET MAANDBLAD „DE TECHNISCHE KRONIEK” 10^{de} JAARGANG

ORGAAN VAN { DE VEREENIGING VAN TECHNICI OP SCHEEPVAARTGEBIED
DEN CENTRALEN BOND VAN SCHEEPSBOUWMEESTERS IN NEDERLAND
HET INSTITUUT VOOR SCHEEPVAART EN LUCHTVAART

HOOFD-REDACTIE: Ir. J. W. HEIL, w.i. en Ir. G. DE ROOIJ, s.i.

Secretaris der Redactie: G. ZANEN, Westnieuwland 12, Rotterdam, Telefoon 22200 (2 lijnen)

ZESDE JAARGANG

OVERNEMEN VAN ARTIKELEN ENZ. VERBODEN (ART. 15 DER AUTEURSWET 1912)

27 OCT. 1939 - No. 22

HET DUBBELSCHROEF MOTORSCHIP „KLIPFONTEIN”

Begin 1938 droeg de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij, Den Haag, aan de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. te Rotterdam den bouw op van het passagiers- en vrachtmotorschip *Klipfontein* ten behoeve van haar Holland-Afrika Lijn.

Sedertdien bestelde deze reederij nog twee zusterschepen; één hiervan wordt te Danzig gebouwd en het andere, dus het derde schip, bij de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. te Rotterdam.

De technische proeftocht van het m.s. *Klipfontein* werd gehouden op 11 en 12 Juli 1939 en de officieele proeftocht op 29 Juli 1939. Het schip is ontworpen door den heer ir. W. H. Kruyff, technisch directeur, en den heer ir. P. G. van Kuyk, hoofd-ingenieur der Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij te Amsterdam.

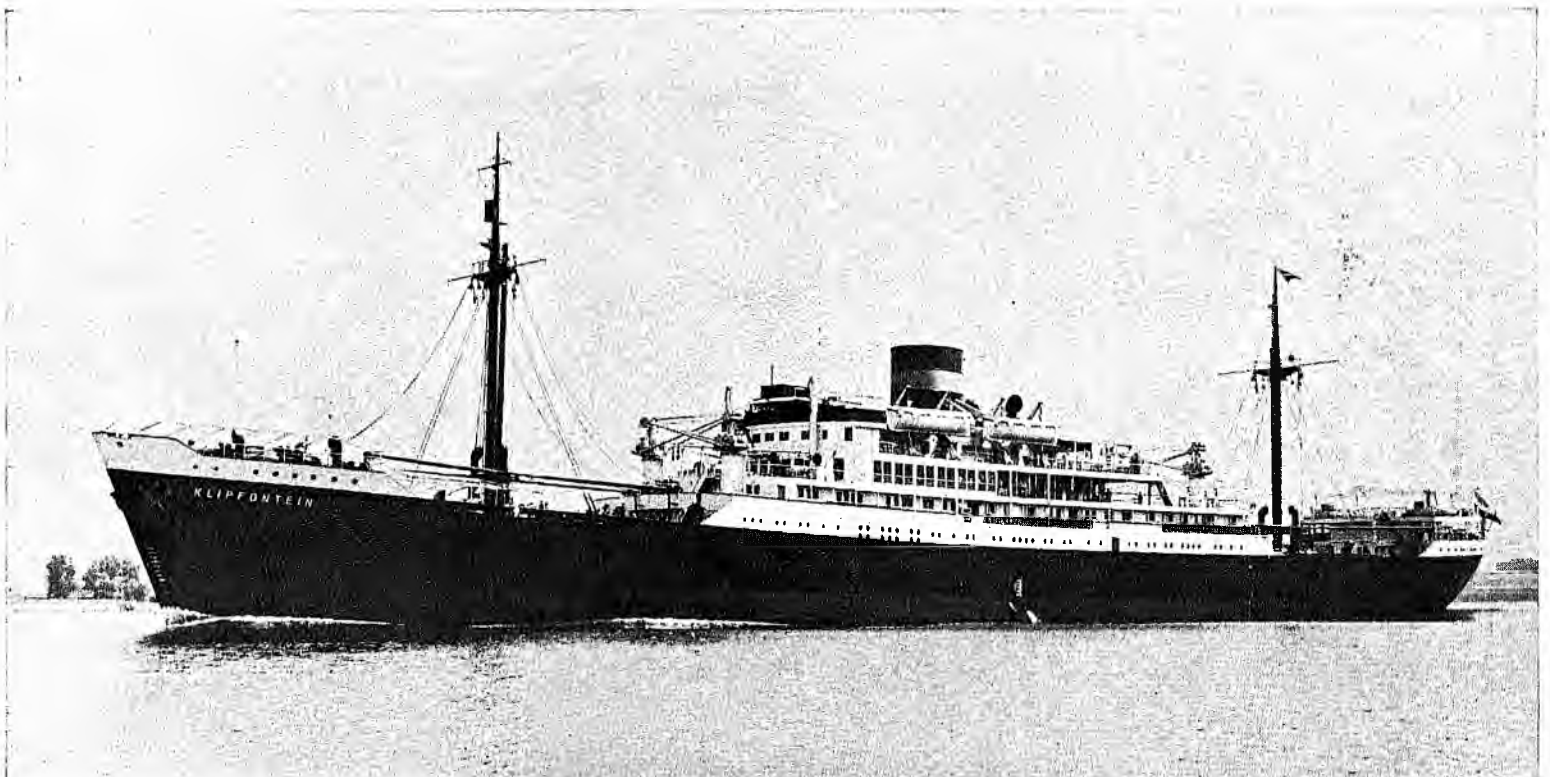
De voornaamste bijzonderheden van het schip zijn:

Lengte over alles 520'-0"
Lengte tusschen de loodlijnen 490'-0"

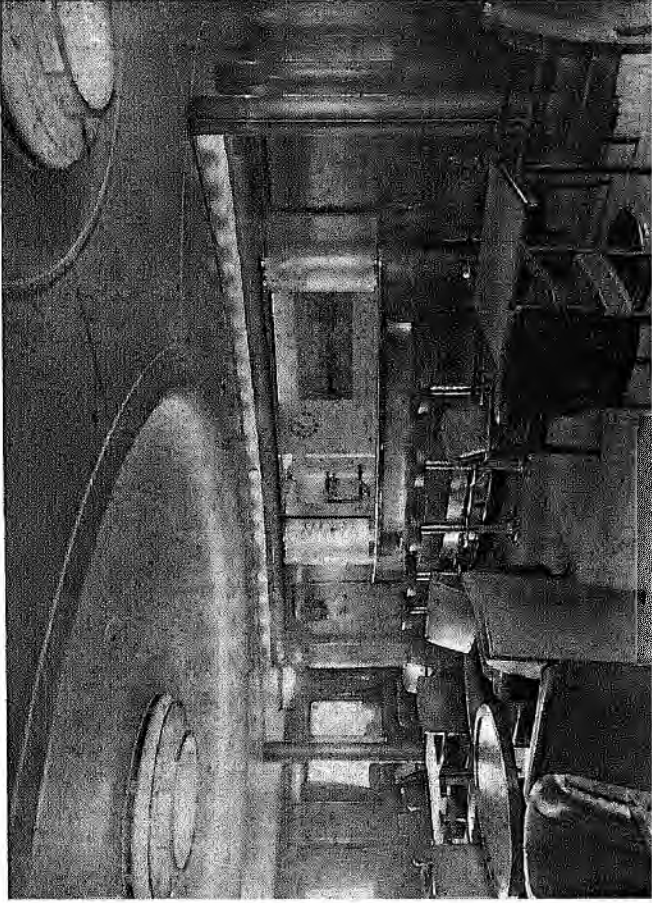
Breedte op spanten	62'-6"
Holte	38'-3"
Geladen diepgang	30'-3"
Waterverplaatsing in geladen toestand	17.850 ton
Draagvermogen	ca. 10.000 ton
Voortstuwingsvermogen	11.800 apk
Dienstsnelheid	17 knoop
Bruto registerinhoud	10.544 ton
Netto registerinhoud	6.321 ton
Passagiers 1ste klas	106
toeristen	42
totaal	148

Het schip heeft den Maier-vorm. Het model is gesleekt in het Scheepsbouwkundig Proefstation te Wageningen.

Het schip is van het „full scantling” type en is gebouwd onder speciaal toezicht van Lloyd's Register of Shipping, klasse 100 A 1. Bovendien voldoet het schip aan de eischen van de



DUBBELSCHROEF MOTORSCHIP „KLIPFONTEIN”



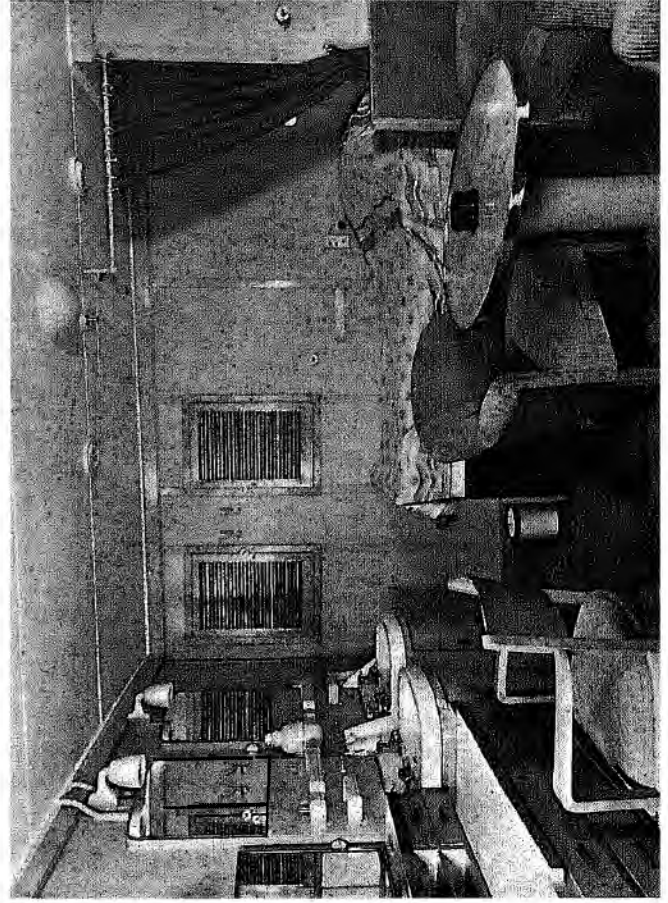
ROOKZAAL, BAR

(Ontwerp Allan)

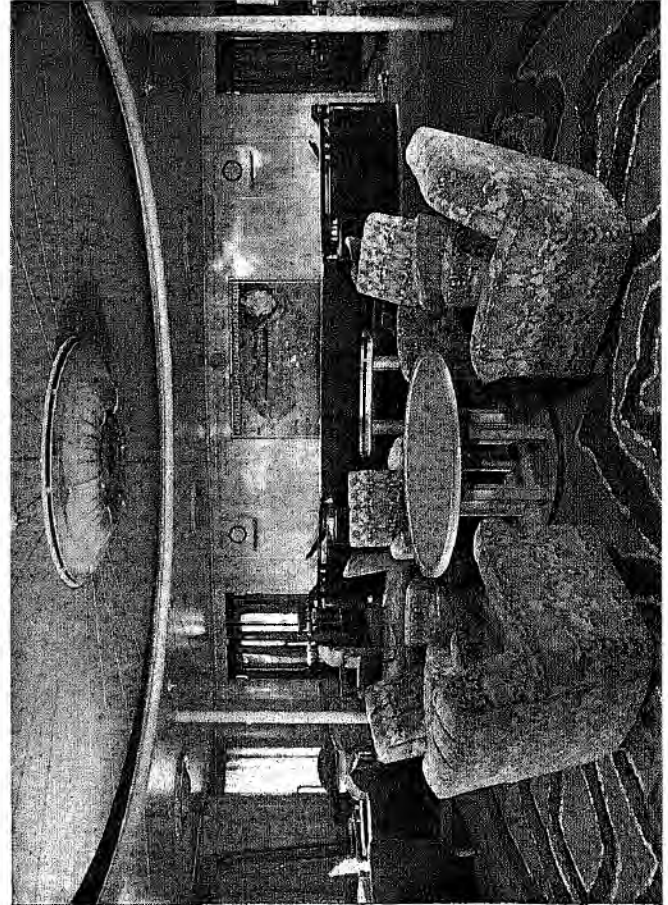


ROOKZAAL, BRIDGE-HOEK

(Ontwerp Allan)



EERSTE KLAS HUT



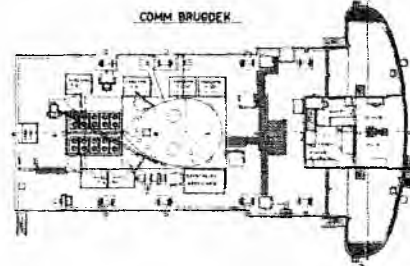
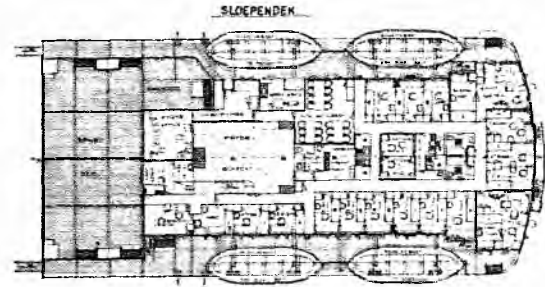
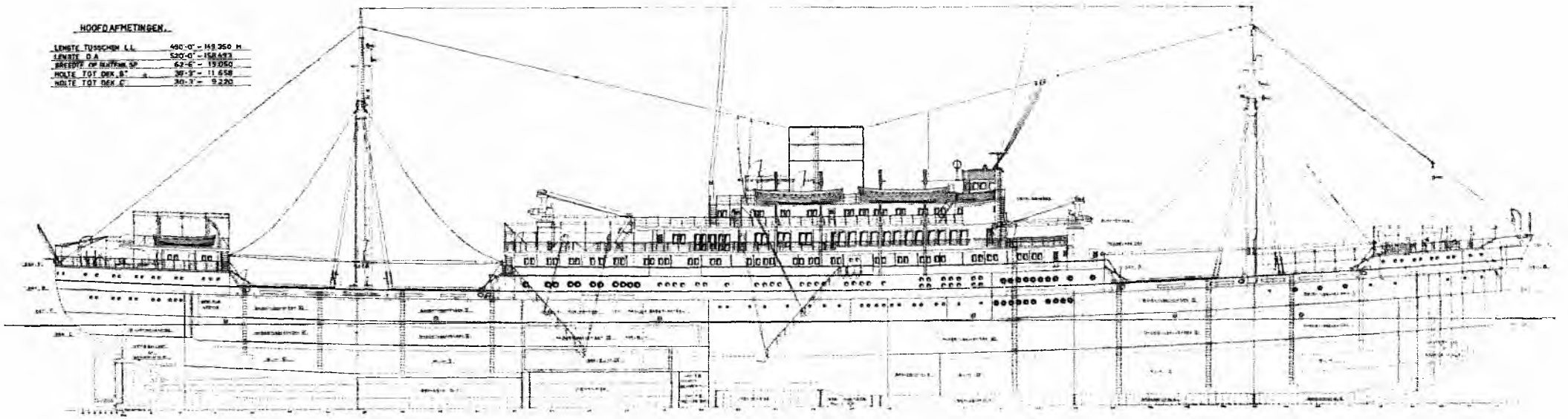
MUZIEKSALON

(Ontwerp Reens)

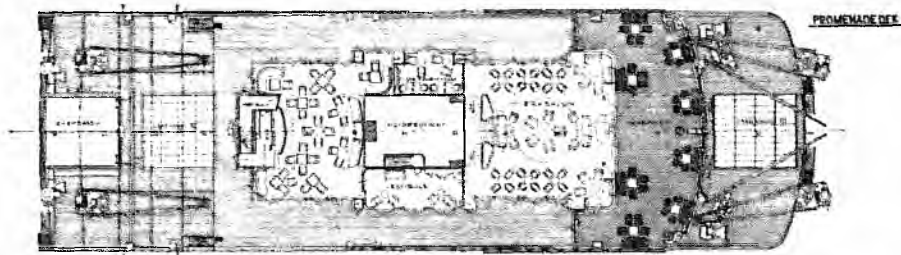
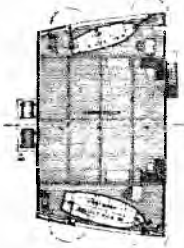
DSMS. KLIPFONTEIN.

HOOFDAFMETINGEN.

LENGTE TUSSEN L.L.	490'-0" = 149.350 M.
LENGTE O.A.	520'-0" = 158.423
BREIOTE OP WATER OP	62'-6" = 19.000
HOOGTE TOT DEK B.	30'-3" = 9.258
HOOGTE TOT DEK C.	20'-3" = 6.220

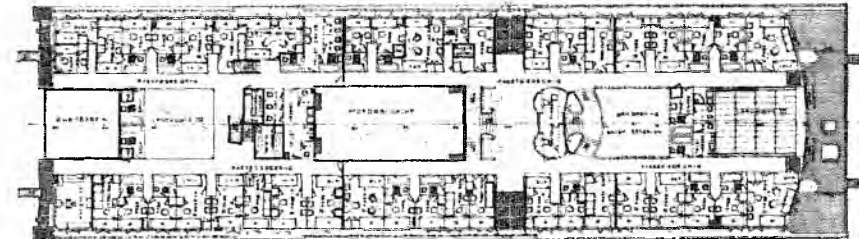
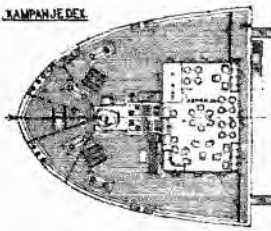


SPORTDEK

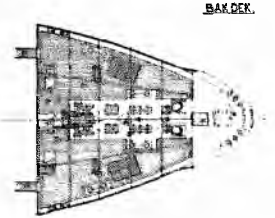


PROMENADEDEK

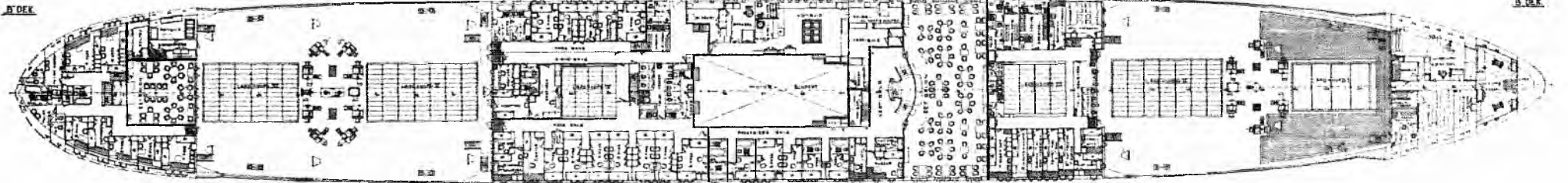
JAMPANJEDEK



A'DEK

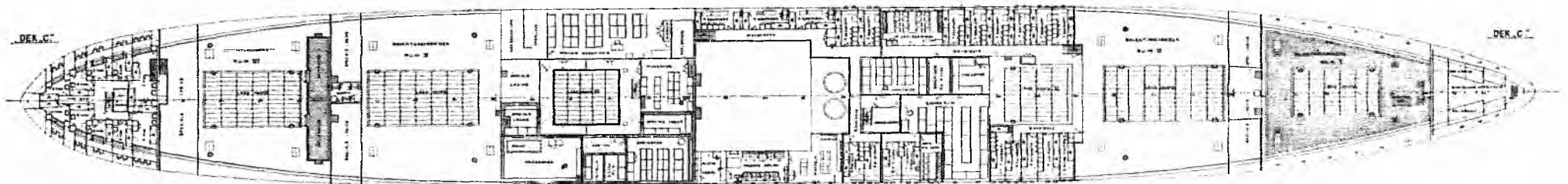


BAKDEK



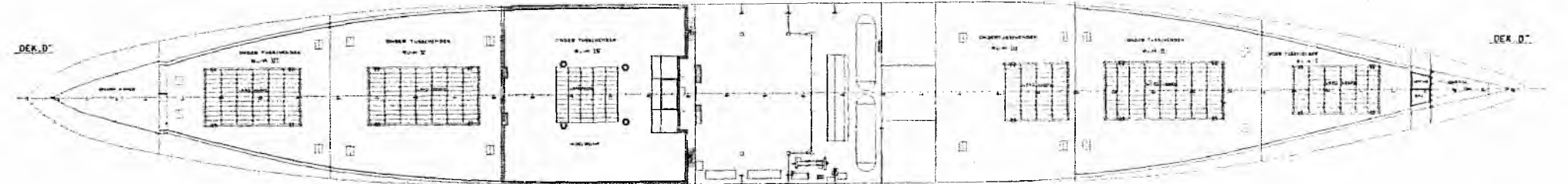
B'DEK

B'DEK



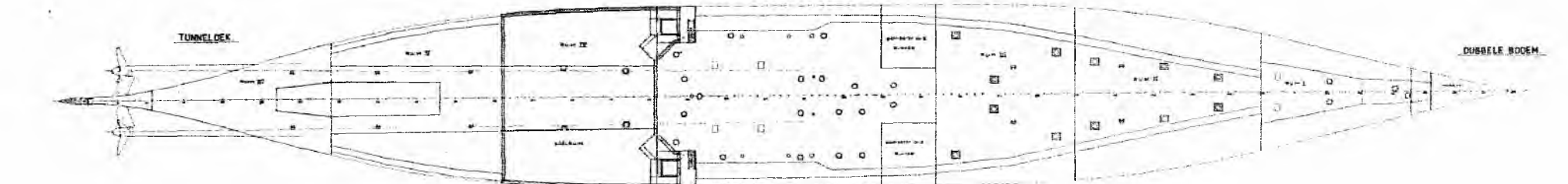
C'DEK

C'DEK



D'DEK

D'DEK



TUNNELDEK

DUBBELE BOEM

Algemeen plan van het dubbelschroef motorschip „Klipfontein”

Scheepvaart-Inspectie en aan die der Internationale Veiligheids-Conventionie voor passagiersschepen voor het verkrijgen van een certificaat voor het vervoer van passagiers.

Zooals de teekening aangeeft, bevindt de machinekamer zich mid-scheeps en zijn er 3 ruimen achter en 3 ruimen vóór de machinekamer.

Het laadgerei bestaat uit 18 Mannesmann laadboomen met een hefvermogen van 6 en 9 ton, en 2 zware laadboomen met een hefvermogen van resp. 20 en 45 ton. De laadboomen worden bediend door 16 elektrische laadlieren van het fabrikaat A. E. G. Deutsche Werke. Bovendien zijn er vier 3-tons kranen van het fabrikaat Figee, Haarlem, geplaatst, voor het behandelen van de lading. Ten gerieve der passagiers is er bijzonder veel aandacht besteed aan het zooveel mogelijk geruischloos werken der dekwerktuigen.

Een krachtige elektrische kaapstand van het fabrikaat Thomas Thrige, Odense, is op het achterschip geplaatst. De elektrische ankerlier is door de firma Figee, Haarlem, vervaardigd.

De stuurmachine is van het fabrikaat A. E. G. Deutsche Werke en bestaat uit een dubbele directe elektrische installatie.

Door middel van een schakelaar op de commandobrug kan de stroom in een paar seconden overgeschakeld worden van de eene groep naar de andere. De leidingen der stuurmachine naar de twee groepen liggen ver uiteen, om zooveel mogelijk te voorkomen, dat de installatie defect zal raken.

Op de brug bevindt zich een elektrische roerstandaanwijzer. Behalve de elektrische stuurmachine is er ook een handstuurmachine geplaatst alsmede noodstuurtakels.

De koelinstallatie voor het koelen der 2 geïsoleerde ruimen en de 2 geïsoleerde ruimten voor bijzondere lading en de provisiekamers op het C-dek is vervaardigd en geleverd door Rheinmetall-Borsig A.G. te Berlijn. De 2 ruimten voor de bijzondere lading kunnen tot -13° C gekoeld worden.

De reddingbooten zijn vervaardigd volgens het Burmeister patent onzinkbare type en worden bediend door Schat's patent davits; de booten zijn uitgerust met Schat's glijspanten. Voor de bediening der reddingbooten is een elektrische lier van het fabrikaat Laurence Scott geplaatst. Op het achterschip bevinden zich een motorwerkboot en een werkboot onder gewone davits.

De ruimen en provisiekamers zijn tegen brandgevaar beschermd door middel van een CO₂ brandblusch- en brandontdekkingsinstallatie, geleverd en aangebracht door de firma Becht & Dyserinck, Amsterdam.

Niet alleen zijn alle wettelijke veiligheidsvoorschriften opgevolgd, maar bovendien is tot beveiliging van passagiers en bemanning een Grinnell patent automatische brandblusch- en alarm Sprinkler installatie in alle salons, hutten, enz. aangebracht. Deze installatie, welke sedert de laatste jaren zooveel bekendheid heeft verworven en daardoor geen nadere beschrijving behoeft, is vervaardigd en aangebracht aan boord door de licentiehoudster, de firma Mather & Platt Ltd. te Manchester.



MUZIEKSALON

(Ontwerp Reens)

Tot de geplaatste meettoestellen, welke voor de veiligheid der passagiers en van het schip dienen, behoort ook de H.S.V.A. stevenlog, welke in de „Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt“ ontworpen en vervaardigd is. Daar dit de eerste maal is, dat een dergelijk toestel op een Hollandsch schip is toegepast, is ook het gedeelte dezer installatie, hetwelk vast aan het schip aangebracht moest worden, door dit scheepsbouwkundig proefstation volgens zijn rijpe bedrijfservaringen op dit gebied ontworpen en uitgevoerd.

Het gaat hier om een stuwdruk-meetmethode, waarvan het principe in fig. A is aangegeven. Uit deze afbeelding kan men ook zien, hoe het voornaamste toestel van deze installatie werkt. In de kaartenkamer is een zelfregistreerend toestel geplaatst, waarvan men aflezen kan, hoe men de laatste 5 uren gevaren heeft, bv. de afwijkingen van den te volgen koers, de juistheid, waarmede de roerganger gestuurd heeft, ondiepe plaatsen, invloed van den wind etc.

In het stuurhuis is een aanwijstoestel en een afstandsmeter ingebouwd, met een inrichting, welke elken willekeurig afgestelden afstand meldt, nadat deze afgelegd is.

In de machinekamer bevindt zich op een voor den machinist goed zichtbare plaats het voornaamste toestel van de installatie, zoodat deze dadelijk kan waarnemen, hetgeen tijdens het manoeuvreeren van het schip is geschied, terwijl hij ook kan nagaan, op welke meest voordeelige wijze hij de machine kan laten werken voor de af te leggen afstanden.

Deze installatie is sedert het vertrek van het schip voor den technischen proeftocht in werking en heeft reeds thans bewezen, voor de navigatie van de brug en voor de aandrijving der machine een belangrijke en betrouwbare scheeps-hulpinstallatie te zijn.

Wat de navigatie-toestellen op de brug betreft, is het vermeldenswaard, dat de aanwijsborden goed leesbaar zijn, ook wanneer het op de brug geheel donker is. Deze aanwijsborden zijn namelijk met een speciale soort verf behandeld en onzichtbare ultra-violetstralen van achter de aanwijsborden belichten de merkteekens en letters.



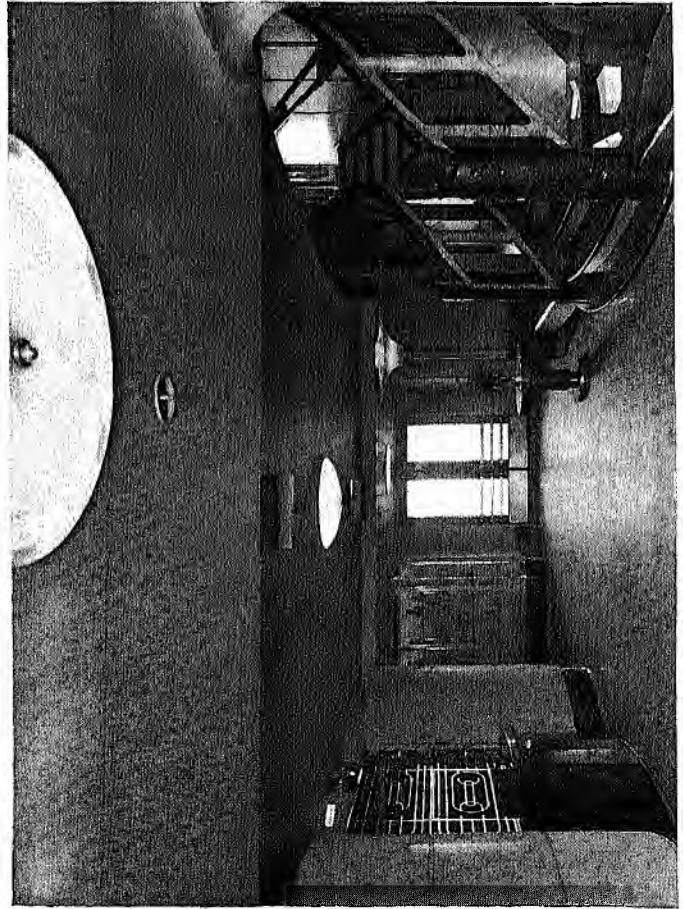
EERSTE KLAS EETSALON

(Ontwerp Pander)



EERSTE KLAS VESTIBULE OP PROMENADEDEK

(Ontwerp Pander)



EERSTE KLAS ENTREE EN TRAPPENHUIS

(Ontwerp Pander)



LEES- EN SCHRIJFSALON

(Ontwerp Pander)

De hutten der eerste-klas passagiers bevinden zich boven het schottendek, op het B-dek en op het A-dek. De meeste dezer hutten zijn ingericht hetzij voor één of twee personen. In het geheel zijn er 106 bedden, met inbegrip van een aantal opklapbare Pullman bovenbedden en wegneembare bovenbedden. In een aantal hutten zijn ook groote sofa-bedden, welke noodig kunnen zijn voor families. Aan meer dan de helft der hutten is een eigen badkamer verbonden. De kleur der wanden en plafonds is overal licht gehouden en elke hut is voorzien van één of twee waschtafels, met stroomend warm en koud water. Alle hutfittings, met inbegrip van de thermos-ijswaterflesschen, zijn van Roanoid. Alle hutten zijn buitenhutten; op het A-dek zijn alle hutten voorzien van dubbel scharnierende bronzen ramen.

Voor de indeeling der eerste-klas salons wordt naar de teekeningen verwezen. Zij zijn buitengewoon ruim, wanneer men

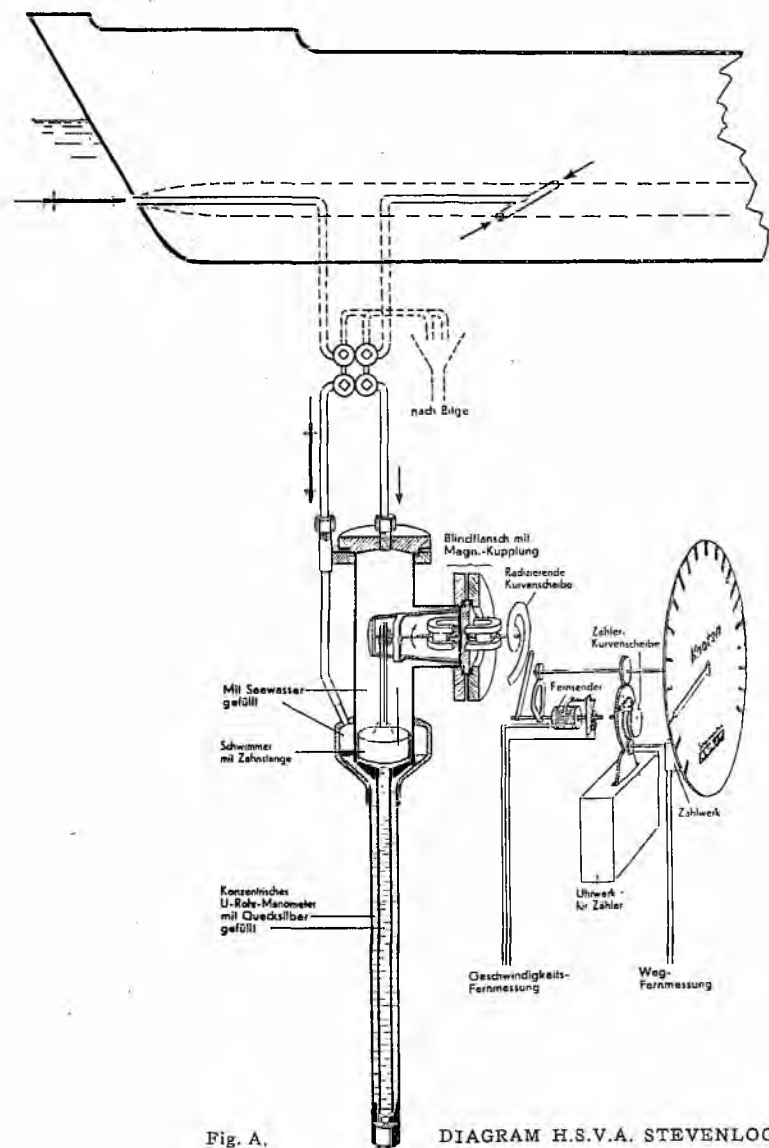


Fig. A.

DIAGRAM H.S.V.A. STEVENLOG

het aantal passagiers in aanmerking neemt, en zijn ontworpen en betimmerd naar de modernste opvattingen ten aanzien van decoratie aan boord van zeeschepen.

De eetsalon, vestibules en lees- en schrijfsalon zijn uitgevoerd door de firma H. Pander & Zoon, Den Haag, de conversatiezaal en kinderkamer door de firma Reens te Amsterdam en de rooksalon met bar door de firma Allan & Co. te Hillegersberg.

De firma Pander & Zoon is ook opgetreden als aesthetische raadgeefster voor de inrichting der eerste-klas hutten.

Ofschoon de reederij van haar gewoonte is afgeweken door de betimmering der salons aan drie verschillende firma's op te

dragen, is het vermeldenswaard, dat niettegenstaande elke afdeling een oorspronkelijke schepping is, er toch een harmonisch geheel verkregen is.

Een bijzonder aangenaam effect is verkregen met de plafonds der salons door de smaakvol uitgevoerde gecombineerde ventilatie- en licht-ornamenten, ontworpen en vervaardigd door de firma Becht & Dyserinck, de onderaannemers van de mechanische verwarmings- en ventilatie-installatie.

De eetsalon strekt zich uit over de volle breedte van het schip op het B-dek en over de hoogte van twee dekken; rond de opening van het B-dek is een balustrade gemaakt.

Aan de voorzijde van de conversatiezaal op het promenadedek is een wintertuin ingericht met groote opklapbare ramen, welke bijna tot aan het dek reiken, zoodat de passagiers steeds een vrij uitzicht hebben.

Achter de salons bevindt zich het ruime sportdek met dek-tennisveld en het betegeld openlucht-zwembad.

De kombuizen, pantries, bakkerij enz. zijn alle electrisch ingericht en voldoen aan de laatste eischen voor hoteldienst op zee.

De verblijven voor de toeristen bevinden zich op het achterschip. Zij bieden plaats voor 42 passagiers in buitenhutten voor 2 of 4 personen. De hutten zijn smaakvol ingericht, met de noodige waschtafels met stroomend koud water, klerkasten, enz.

De eetsalon der toeristen-klasse bevindt zich op het B-dek achter en is smaakvol betimmerd en ingericht. De wandpaneelen zijn bekleed met Mularart en de meubelen en ander houtwerk zijn vervaardigd van berkenhout.

Boven op het dek is een deksalon ingericht met een ruim promenadedek, aan de voorzijde en aan beide zijden van het schip afgesloten. De lounge is tot halve hoogte betimmerd in notenhout; het bovenste gedeelte is met een lichte plastic behandeld. Deze salons zijn geheel ontworpen en uitgevoerd door de bouwers.

Het dek boven den deksalon is ingericht voor sportdek voor de passagiers der toeristen-klasse en er is een gelegenheid voor dektennis.

Hoewel de verblijven der toeristen natuurlijk minder luxueus zijn uitgevoerd dan die der eerste-klasse passagiers, is er ernstig naar gestreefd om het verblijf zoo geriefelijk mogelijk te maken.

De verblijven voor de stuurlieden en werktuigkundigen bevinden zich in het dekhuis op het sloependek midscheeps. De hutten zijn ruim en met uitzondering van de verblijven van den kapitein, welke speciaal betimmerd en gemeubileerd zijn, zijn de meubelen dezer hutten uitgevoerd in teakhout.

Alle verblijven op het geheele schip worden geventileerd en verwarmd door een mechanische ventilatie- en verwarmingsinstallatie, vervaardigd en aangebracht door de firma Becht & Dyserinck te Amsterdam, waarbij koude of warme lucht door de verschillende salons en hutten geblazen wordt door middel van kokers, waar noodig bekleed, en voorzien van B. & D. patent blaasmonden, die door de passagiers zelf afgesteld kunnen worden, zoodat de lucht direct gericht of verspreid kan worden.

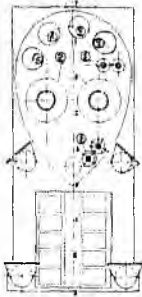
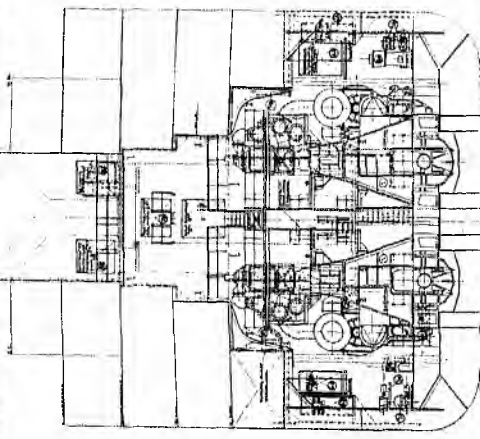
Voordat de lucht in de verschillende compartimenten geblazen wordt, wordt deze gefiltreerd, en behalve thermostaten voor de contrôle van de temperatuur, is er ook op gerekend de vochtigheid van de lucht te regelen, wanneer zulks noodig is, door toevoer van kleine hoeveelheden stoom.

Er is ook voor gezorgd, dat in de tropen in een aantal eerste-klas salons ook gekoelde lucht geblazen kan worden.

De noodige ventilatoren en kokers zijn aangebracht voor den afvoer van bedorven lucht uit de toiletten en badkamers.

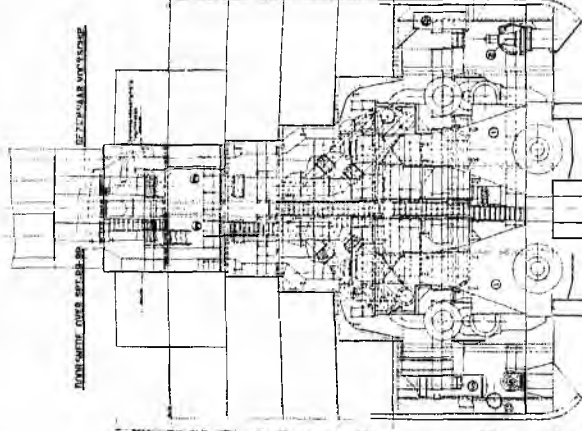
TOEGANG OP DEPT 102

ZIJTEN NAAR ACHTERBANK

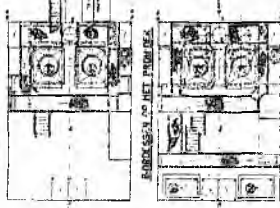


OPSTELLING HOOFD- EN HULPWERKTUIGEN

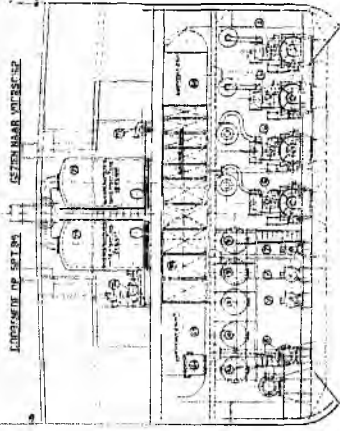
MANAGEMENT OVER DE DEK
DEK NAAR VORSTEN



TOEGANG OP DEPT 102



TOEGANG OP DEPT 102
DEK NAAR VORSTEN



ZIJTEN OP DECK

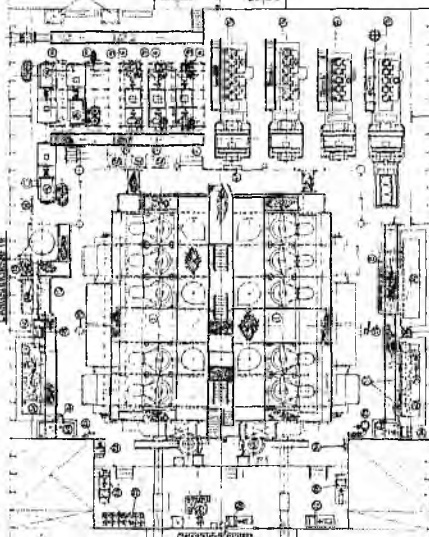
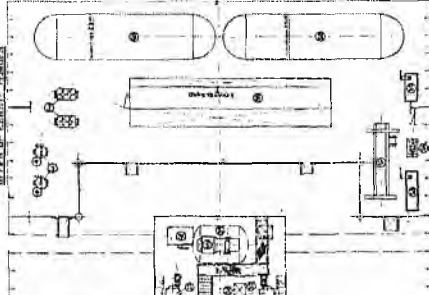


Table with multiple columns and rows of text, likely a technical specification or parts list.

DE KLUFFONTEIN
TOEGANG OP DEPT 102

Machinekamerplan van het dubbelschroef motorschip „Klipfontein”

De voortstuwingsinstallatie bestaat uit twee Smit/Burmeister & Wain 2-tact dubbelwerkende Dieselmotoren, elk met 5 cylinders, 620 mm diam., met een slag van 1400 mm, welke te zamen 11.800 apk bij 120 omw./min. in voortdurend bedrijf ontwikkelen.

Op den technischen proeftocht bereikte het schip een snelheid van ruim 20½ knoop, zoodat verwacht kan worden, dat er een behoorlijke marge aan kracht is voor het handhaven der dienstnelheid, wanneer het schip geladen is.

Op de proeftochten was het een prettige omstandigheid, dat het schip bij geen der snelheden trilde. Gedurende den bouw heeft de werf maatregelen getroffen, welke er op gericht waren trillingen te voorkomen, voor welk doel eenige extra verstijvingen, waar noodig, zijn aangebracht.

Vier Smit/Burmeister & Wain 2-tact enkelwerkende hulp-dieselmotoren zijn ingebouwd, twee van 360 apk en twee van 300 apk.

Elk dezer motoren is direct aan een gelijkstroomdynamo, 220 V, ontwikkelend resp. 240 en 200 kW, aangebouwd. Een der 300 apk motoren is ook gekoppeld aan een manoeuvreer-luchtcompressor. Bovendien is er een electrisch gedreven lucht-compressor.

Behalve alle gebruikelijke hulpwerktuigen is het schip uitgerust met 2 oliegestookte ketels en 2 uitlaatgassen economisers voor de levering van den noodigen stoom voor verwarming der olietanks en levering van stoom voor de keukens, mechanische ventilatie en heet water voor de sanitaire leidingen en het zwembad.

Twee groote sewage-tanks met Drysdale-pompen zijn ingebouwd voor sanitaire afvoerleidingen.

De electrische installatie is geleverd door de firma A. de Hoop en voldoet in ieder opzicht aan de laatste eischen, welke gesteld kunnen worden aan electrische installaties aan boord van schepen.

M.S. „SOMMELSDIJK” EN M.S. „SLOTERDIJK” DE NIEUWE DUBBELSCHROEF MOTORVRACHTSCHEPEN DER HOLLAND-AMERIKA LIJN

VOOR DEN VRACHT- EN PASSAGIERSDIENST TUSSEN NEW-YORK EN JAVA

Bouw

Het m.s. *Sommelsdijk*, dat Zaterdag 16 September 1939 door de werf aan de Holland-Amerika Lijn is overgedragen, en het zusterschip *Sloterdijk*, dat thans in aanbouw is en dat omstreeks de jaarwisseling in dienst zal worden gesteld, zijn bestemd voor het vervoer van vracht en een beperkt aantal passagiers op den lijndienst New-York—Java en vice versa. Beide schepen zijn gebouwd volgens de plannen van den technischen dienst der reederij. De kiellegging van het m.s. *Sommelsdijk* vond plaats op 7 December 1938, de tewaterlating geschiedde den 25en Mei 1939.

Het m.s. *Sommelsdijk* is gebouwd door de Odense Staalskibs-vaerft Wed. A. P. Möller te Odense (Denemarken) — welke ook het m.s. *Sloterdijk* in aanbouw heeft — in de hoogste klasse

van Lloyd's Register of Shipping, en voldoet voorts aan alle eischen, door Scheepvaartinspectie, Board of Trade, Stoomwezen en Havenarbeidsinspectie gesteld.

Afmetingen

De afmetingen van het m.s. *Sommelsdijk* zijn als volgt:

Lengte over alles	492'-7½"
Lengte tusschen de loodlijnen	465'-0"
Breedte (op de spanten)	62'-0"
Holte	40'-6"
Waterverplaatsing	18.260 ton
Draagvermogen	11.600 ton
Bruto Register Tonnage	9.927 ton
Netto Register Tonnage	5.517 ton



Verdeeling

Het schip is door 8 waterdichte schotten verdeeld in 9 compartimenten, en wel — van voorschip naar achterschip gerekend — een voorpiek, 3 laadruimen voor, de machinekamer, 3 laadruimen achter en een achterpiek. Onder het hoofddek loopen nog 2 dekken over de geheele lengte van het schip. Een dubbele bodem, dienend voor berging van brandstofolie, smeerolie, drinkwater en ballast, strekt zich uit van het voorpiek tot het achterpiekschot. Voor berging van brandstofolie en drinkwater zijn bovendien in de machinekamer en tusschen en naast de tunnels opgebouwde tanks geconstrueerd.

Ladingruimen

Bijzondere aandacht is besteed aan een vlugge en doeltreffende behandeling der lading. De onderverdeeling van den romp in 6 laadruimen in plaats van in 5, zooals in het algemeen voor een schip van deze lengte tot nu toe gebruikelijk was, vormt hiervoor een aanwijzing. Eveneens duidt hierop het groote aantal laadboomen, ten getale van 25 en laadlieren ten getale van 24.

De voornaamste gegevens volgen hierbij:

1 laadboom	van 20 en 40 ton
2 laadboomen	„ 3-5 „ 10 „
14 „	„ 3 „ 5 „
8 „	„ 3 ton
18 laadlieren	„ 5 „
6 „	„ 3 „

In verband met het vervoer van aan bederf onderhevige producten wordt in alle laadruimen mechanische ventilatie toegepast. Daartoe zijn 8 electricch gedreven ventilatoren aanwezig, welke de lucht door kanalen naar de onder- en tusschendeelruimen voeren. Elk dezer ruimen kan afzonderlijk worden geventileerd door middel van kleppen, welke van het bovendek af worden bediend.

Gekoelde ruimen

Op het boventusschendek van ruim 3 zijn de koel- en vriesruimen ondergebracht, waarin tot een maximum van 9200 cub. vt. aan lading kan worden vervoerd. Vier gekoelde ruimten worden op de gewenschte temperatuur gehouden door een natten luchtkoeler met ventilator, terwijl in de overige twee ruimten koelspiralen en een ventilator voor luchtcirculatie aangebracht zijn.

De koelinstallatie, bestaande uit 3 verticale CO₂ compressors met verdampers, is op een afzonderlijk bordes in de machinekamer opgesteld. Luchtkoelers en ruimen zijn direct van de machinekamer uit toegankelijk voor controle en regeling van de temperaturen en vochtigheidsgraden der gekoelde ruimten.

Vloeibare lading

Onderruim 3 en 4 en ondertusschendek 4 zijn door oliedichte schotten verdeeld in 10 dieptanken met een totalen inhoud van 3831 m³ voor het vervoer van eetbare oliën, latex en andere vloeibare lading. Op het boventusschendek naast de machinekamerschacht zijn nog 6 tanks geplaatst van 30 m³ inhoud eveneens voor het vervoer van vloeibare lading. Al deze dieptanks en tanks zijn voorzien van stoomspiralen voor de verwarming der ladingsoliën. Ook zijn boven de voorpiek 2 tanks



EETSALON

met een totalen inhoud van 180 m³ speciaal voor het vervoer van latex ingericht.

Beveiliging der lading tegen brandgevaar

Alle ruimten voor het vervoer van lading zijn tegen brandgevaar beveiligd door een Lux CO₂ brandblussingssysteem.

Passagiersaccommodatie

De *Sommelsdijk* en *Sloterdijk* hebben een accommodatie voor 12 passagiers. De salons zoowel als de passagiershutten bevinden zich op het brugdek. De hutten, alle van een eigen badkamer voorzien, zijn aan bakboord en stuurboord van het brugdek gelegen. Er zijn 4 enkele hutten met eigen douchekamer en toilet, 2 dubbele hutten met eigen badkamer, voorzien van bad, douche en toilet, en 2 dubbele hutten met eigen douchekamer en toilet. Tegen directe zonbestraling in de tropen zijn deze hutten beschermd door het overstekende sloependek.

Als recreatieruimten staan den passagiers een eetzaal, een lounge en een rooksalon ter beschikking; op het m.s. *Sloterdijk* zijn de beide laatstgenoemde gecombineerd.

Zoowel het sloependek als het achterste gedeelte van het brugdek zijn als wandel- en sportdekken beschikbaar.

Bemanning

Op het sloependek bevinden zich de verblijven voor den kapitein, alsmede die voor stuurlieden, op het hoofddek die voor de werktuigkundigen en het civiele personeel, terwijl achteruit de verblijven voor het lagere dek- en machinekamerpersoneel ondergebracht zijn. De verblijven en bad- en toiletgelegenheden van de officieren, zoowel als van het lager in rang staande personeel kenmerken zich door ruimte en doelmatige inrichting.

Instrumenten en apparaten

In de stuurhut en kaartenkamer zijn de modernste instrumenten voor de navigatie opgesteld, zooals echolood, richtingzoeker, electriche telegraaf etc. Aan den wand zijn luidspreekende telefoons aangebracht. Op het hoofddek midscheeps vindt men de keuken voor passagiers en bemanning, geheel

electricch ingericht en zorgvuldig geventileerd. De draadloze installatie is op het sloependek. In de lounge is een radio-ontvangtoestel met gramfoonplaten-weergever opgesteld met afzonderlijke luidsprekers in de verschillende zalen. Alle verblijven der bemanning zijn aangesloten aan een centraal antenne-systeem.

Machinekamer

De hoofdmachines bestaan uit 2 Burmeister & Wain 8-cylindere enkelwerkende tweetact trunkzuigermotoren met een totaal vermogen van 8400 apk bij 125 omwentelingen per minuut, welke het schip in staat stellen een dienstnelheid van 16 mijl per uur te handhaven. Het opwekken van electriciteit voor kracht, licht en verwarming geschiedt door 3 B & W 6-cylindere enkelwerkende tweetact motoren, elk met een vermogen van 360 apk, gekoppeld aan een 220 Volts Thrige

dynamo van 240 kW. Een nooddieselaggregaat van 25 kW met een Thrige-dynamo bevindt zich op het hoofddek.

Alle pompen in de machinekamer zijn van het verticale type en worden electricch gedreven. Behalve 7 stuks smeerolie- en koelwaterpompen voor de hoofd- en hulpmotoren bevat de machinekamer aan pompen nog:

- 3 lens- en ballastpompen, elk met een capaciteit van 130 ton per uur,
- 2 sanitaire pompen, elk met een capaciteit van 50 ton per uur,
- 2 drinkwaterpompen, elk met een capaciteit van 2 ton per uur,
- 1 oliepomp met een capaciteit van 130 ton per uur, voor het laden van eetbare oliën.

Voor verwarming van het schip en de ladingolietanks zijn in de casing 2 met olie gestookte Cochran-ketels geplaatst, ieder van 500 vierk. vt. verwarmd oppervlak voor een keteldruk van 7 atmosferen.

HET GEBRUIK VAN TELEFOONBOEIEN DER NEDERLANDSCHE ONDERZEEBOOTEN

Nederlandsche onderzeebooten, die ten gevolge van enig ongeval niet meer aan de oppervlakte kunnen komen, laten een z.g. telefoonboei los, ten einde de plaats aan te duiden waar de boot zich bevindt en telefonische verbinding mogelijk te maken met schepen, die de telefoonboei vinden.

Kenteekenen van een telefoonboei

De telefoonboei is een platte, zwart-geschilderde boei van ± 80 cm diameter, waarop in het midden een electriche lamp is gemonteerd (zie fig. 1). De boei is voorzien van twee koperen platen, waarop in de Nederlandsche en in de Engelsche taal de volgende aanwijzingen zijn te lezen:

„Onderzeeboot O Holland. Boei binnen boord nemen. Vleugelmoeren losmaken. Lamp omslaan. Vooral niet aan den kabel trekken.”

„Holland, Submarine O Take buoy on board. Unscrew thumbnuts. Open buoy. Avoid pulling cable.”

De lamp is ingericht als rondom schijnende seinlamp voor morse-teekens. Zij kan van uit de onderzeeboot ontstoken en bediend worden. In het algemeen zal men met deze lamp dus morse-signalen geven om de aandacht te trekken — dus bv. S. O. S.

Hoe te handelen bij het vinden van een telefoonboei

Bij het vinden van een telefoonboei neemt men deze — zoo mogelijk — aan boord, waarbij men, bij het ondervinden van eenigen weerstand, vooral niet aan den kabel moet trekken

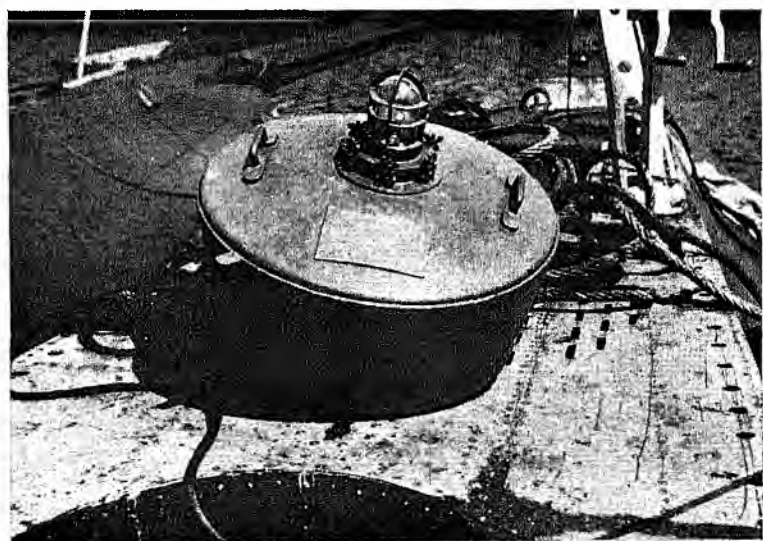


Fig. 1



Fig. 2

of *rukken*. Het beste kan men de boei lichten aan de twee, zich aan de bovenzijde bevindende, handgrepen.

Wanneer de zes vleugelmoeren zijn losgedraaid, kan de lamp om haar scharnier worden omgeklapt, waarna, in de boei, een telefoon zichtbaar wordt. Door deze telefoon van den haak te nemen brengt men, zonder meer, de verbinding met de onderzeeboot tot stand en kan men dus telefoneeren.

Het vinden van een telefoonboei van een Nederlandsche onderzeeboot behoort onverwijld gerapporteerd te worden aan den Commandant van den Onderzeedienst te Willemsoord.

De Inspecteur-Generaal voor
de Scheepvaart:

P. S. VAN 'T HAAFF

NIEUWE UITGAVEN

„Handboek voor Smeden”, door P. G. van Dongen. Derde druk, bewerkt naar den tweeden, geheel omgewerkten druk van het Handboek voor Smeden door R. van der Wal. Uitgave van Æ. E. Kluwer te Deventer. 511 bladzijden, 1500 afbeeldingen en 60 tabellen. Ingenaaid f 6,50; gebonden f 7,50.

Met genoegen zal kennis genomen worden van het verschijnen van het bovengenoemde Handboek voor Smeden. Vijf-en-twintig jaren geleden verscheen de vorige druk, welke zóó „up to date” was, dat hij zich een kwart eeuw lang wist te handhaven zónder geheel te verouderen. Toen de tijd was aangebroken voor een derden druk werd de bekende redacteur van Misset's Vakblad voor Smeden, tevens leeraar bij het Nijverheidsonderwijs te Nijmegen, bereid gevonden om de bewerking van dezen druk op zich te nemen.

Het resultaat is een lijvig boekwerk, prettig geschreven, overzichtelijk samengesteld, duidelijk geïllustreerd.

De hoofdindeeling is in drieën: Materialen, het bewerken van ijzer en staal in warmen toestand en het bewerken van ijzer en staal in kouden toestand. Tezamen tellen deze afdelingen 29 hoofdstukken.

Groot en ingrijpend zijn de veranderingen, welke zich gedurende de laatste vijf-en-twintig jaren in de werkplaatspraktijk van het smidsbedrijf hebben voltrokken. Het handboek heeft hiervan natuurlijk den invloed ondergaan, blijkende uit de vele nieuwe hoofdstukken, o. m.: Het gieterijbedrijf; Eigenschappen van ijzer en staal; Nieuwe benamingen van staalsoorten; Vaste Brandstoffen; Smeermiddelen; Landbouwmeedwerk; Machinesmeedwerk; Autogeen en elektrisch las-

schen; Het harden; Stalen kapconstructies; Stalen ramen en deuren; Gas- en splintervrije deuren en luiken; Het zagen van Metalen; Het snijden van schroefdraden; Het slijpen van metalen; Het boren; Het buigen van buizen en staven; Het ponsen en knippen van constructiestaal; Het persen van metalen.

Geheel omgewerkt en aangevuld zijn de hoofdstukken over: De bereiding van ijzer en staal; De handelsvormen en afmetingen van staalsoorten; Siersmeedwerk; Het maken van plaatuitslagen; Het bewerken van plaatijzer; Kachels, haarden en kookfornuizen; Sloten en brandkasten; De draaibank.

Het boek is geheel op de practijk ingesteld. Theoretische beschouwingen komen er niet in voor.

Niet alleen aan smeden, voor wie het boek in de eerste plaats bestemd is, maar ook aan hen, die zich bekwamen voor de examens vakbekwaamheid der vestigingwet, de nijverheids- onderwijs-akten, de gezelschap- en meesterexamens en voor nijverheidsscholen, kan het handboek hartelijk worden aanbevolen.

De uitgave is van Æ. E. Kluwer te Deventer, dus goed.

Ir. C. J. P. ROSIER w. i.

„Leerboek der Staatsinrichting voor de Machinistenscholen”, door Mr. Jac. Kamstra. Uitgave van „De Techn. Boekhandel”, H. Stam. Ingenaaid f 0,95.

Van de hand van Mr. Jac. Kamstra is verschenen het Leerboek der Staatsinrichting voor de Machinistenscholen.

Dit werkje is in zekeren zin een aanvulling van „Wetskennis voor Machinisten”, door denzelfden schrijver en Mr. G. Seret bij denzelfden uitgever verschenen. Een aanvulling, omdat beide werkjes nu gezamenlijk de leerstof voor het vak Wetskennis bevatten, zooals deze in de programma's voor de eindexamens A. M. en B. M. is omschreven. Candidaten voor het voorloopig diploma kunnen volstaan met „Wetskennis”.

In „Staatsinrichting” behandelt Mr. Jac. Kamstra op vlotte en overzichtelijke wijze de inrichting en het bestuur van den Staat. Achtereenvolgens komen ter sprake: de wetgevende macht, de uitvoerende macht en de rechterlijke macht. Afzonderlijke hoofdstukken zijn gewijd aan: de totstandkoming van een wet en de rechtspraak. Dit zijn de onderwerpen, die juist een meer grondige behandeling vereischen, in verband met hetgeen den leerlingen later moet worden geleerd van de scheepvaartwetten.

Wij achten het boekje zeer geschikt om als leidraad te dienen bij het onderwijs in Wetskennis aan onze Machinistenscholen.

G. KRUTHOF

NIEUWSBERICHTEN

Personalia

G. W. E. Gibson †

Te Londen overleed op Zaterdag 23 September Mr. G. W. E. Gibson, manager Foreign Department Hayward Tyler & Co. Ltd. De overledene was in scheepsbouwkringen, ook in Nederland, een zeer bekende figuur. Hij was o. a. vele jaren lid van de Vereniging van Technici op Scheepvaartgebied.

Ir. F. H. von Lindern †

Te 's Gravenhage is in den ouderdom van 65 jaar overleden ir. F. H. von Lindern.

De heer Von Lindern werd geboren op 30 April 1875. Hij studeerde aan de Technische Hoogeschool te Delft, waar hij in 1898 het diploma voor scheepsbouwkundig ingenieur behaalde, en in 1899 voor werktuigkundig ingenieur.

Van 1899 tot 1901 was hij ingenieur bij de Maatschappij De Maas te Rotterdam.

Van 1901 tot 1903 was hij ingenieur bij de Werf Conrad te Haarlem; na in 1903 in dienst te zijn getreden bij de Maatschappij Machinhandel te 's Gravenhage, werd hij in 1909 benoemd tot ingenieur-adjunct-directeur bij het Nederlandsch bureau voor waterleiding te Utrecht, welke functie hij verscheidene jaren heeft bekleed.

Ir. H. C. J. Strengnaerts †

In den ouderdom van 75 jaar is in Den Haag overleden ir. H. C. J. Strengnaerts, oud-hoofdingenieur 1ste klasse B. O. W. en oud-directeur van de haven van Makassar.

N. W. Conijn

Bij Koninklijk Besluit is benoemd tot officier in de orde van Oranje Nassau de heer N. W. Conijn te Wassenaar, directeur en lid van den raad van beheer der N. V. Werf Gusto te Schiedam.

Mr. J. H. Kiewiet de Jonge

Met ingang van 1 November a.s. is benoemd tot lid der directie van Wm H. Müller & Co. N. V. te Rotterdam Mr. J. H. Kiewiet de Jonge te Wassenaar, voorzitter van de Reedersvereniging van de Nederlandsche haringvisserij en secretaris van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.

Stoomwezen

Bij Kon. besluit van 12 October is te rekenen van 1 October benoemd tot ingenieur 2e klasse voor het Stoomwezen in vasten dienst ir. P. Bongers, adspirant-ingenieur voor het Stoomwezen in tijdelijken dienst, te 's Gravenhage.

Werktuigkundigen-examens

Geslaagd voor het diploma A de heeren: D. A. van Weelderden, Vlissingen; J. J. Slot, Schoorl; D. de Groot, Utrecht; G. van Asch, Soest; P. Taconis, Velsen.

Geslaagd voor het eerste gedeelte van het diploma B de heeren: P. J. van Dijke, Rotterdam; W. Niessink, Hillegersberg; C. H. Waltz, Utrecht; F. C. Bekker, Geleen; A. Blokker, Rotterdam; A. D. den Broeder, Rotterdam; W. Willemsen, Duivendrecht; A. Hagen, 's Graveland, R. Kooijmans, Zandvoort.

Geslaagd voor het diploma B de heeren: J. Buurs, Alkmaar; A. F. Stam, Vlaardinger-Ambacht; W. Boone, Den Haag; L. Wildenboer, Rotterdam; D. Smit, Rotterdam; E. C. Da Costa, Amsterdam.

Geslaagd voor het diploma C de heer: W. Vollemans, Amsterdam.

Stuurlieden-examens

Geslaagd voor eersten stuurman groote handelsvaart de heeren: S. A. van Raalten, C. Bakker.

Geslaagd voor tweeden stuurman groote handelsvaart de heeren: S. Kris, A. G. van der Aa, J. Bergwerf.

Geslaagd voor derden stuurman groote handelsvaart de heer: K. P. Marlet.

Geslaagd voor vierden stuurman groote handelsvaart de heer: N. J. Gerus.

Geslaagd voor stuurman kleine handelsvaart de heer: J. Borg en voor aanvullingsdiploma stuurman kleine handelsvaart de heer: H. Jonkman.

Nieuwe opdrachten

De Maritieme Commissie heeft aan de Sun Shipbuilding & Drydock Co. een order gegeven voor acht vrachtschepen van het C 2-type, die elk \$ 2.277.000 zullen kosten. Het totale aantal schepen, waarvoor bouworders zijn verstrekt, is daarmee gestegen tot 137, welke orders een waarde hebben van ruim \$ 300 miljoen.

Op 1 October j.l. waren op de Amerikaansche werven 179 schepen in aanbouw, op 1 Augustus 1939 130 stuks; het cijfer voor October van het vorig jaar bedraagt 93.

Kielleggingen

Bij de werf der N. V. Haarlemsche Scheepsbouw Mij. te Haarlem is de kiel gelegd van een Rijnschip met een laadvermogen van circa 1400 ton, in aanbouw voor binnenlandsche rekening.

Tewaterlatingen

Op de Scheepsbouwwerf v/h de Groot & van Vliet te Slikkerveer had 3 October de tewaterlating plaats van een Rijn-Herne Kanaalschip. Het schip is het eerste van een in aanbouw zijnde serie van 6 schepen, alle in opdracht gegeven door de Ned.-Zwitserse Scheepvaart Mij. te Rotterdam.

Het casco is nu reeds zoo gebouwd, dat eventueel later met geringe moeite twee motoren geplaatst kunnen worden.

Zaterdag 7 October is bij de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. N. V. te Rotterdam met gunstig gevolg te water gelaten het motorvracht- en passagierschip *Van der Cappellen*, dat gebouwd wordt voor rekening van de Koninklijke Paketvaartmaatschappij te Amsterdam voor één harer diensten in Nederlandsch Oost-Indië.

De doopplechtigheid is verricht door mej. C. W. S. de Jong, dochter van den heer D. H. de Jong, directeur der K. P. M. in Nederlandsch Oost-Indië.

De hoofdafmetingen van het schip zijn: lengte over alles 84,26 m,

lengte tusschen de loodlijnen 80,16 m, breedte op buitenkant spanten 13,10 m, holte in de zijde tot bovendek 5,84 m, diepte 4,43 m, draagvermogen 1930 ton bij een diepgang van 4,55 m (tropisch merk).

De bouw geschiedt onder speciaal toezicht van Bureau Veritas voor zijn klasse I 3/3 P. l.l. Het schip voldoet verder aan de eischen van de Nederlandsch-Indische Scheepvaart-Inspectie, evenals aan die, gesteld door het Internationale verdrag tot beveiliging van menschenlevens op zee.

Het schip biedt accommodatie voor 12 eerste klas en 12 tweede klas passagiers; er zijn voorzieningen getroffen voor het vervoer van derde klasse en dekpassagiers.

Geplaatst worden drie reddingbooten, elk van de afmetingen 8,72 × 2,60 × 1,05 m en twee reddingbooten, van de afmetingen 7,20 × 2,30 × 0,90 m, alsmede een vlet en een motorboot.

Eén van de groote reddingbooten en de motorboot worden geplaatst onder Columbus mechanische davits. Voor de bediening van de twee overige groote reddingbooten wordt gebruik gemaakt van Columbus patentdavits met afzonderlijke glijbanen; de sloepen worden voorzien van Schat's glijspanten en in-de-boot-vierinrichtingen. De twee kleinere reddingbooten worden bediend door ronde davits met uit-draai-inrichting.

Voor het laden en lossen zijn aangebracht acht laadboomen met een hefvermogen van 3 ton en één laadboom met een hefvermogen van 15 ton. Voor de bediening van deze laadboomen worden negen elektrische laadlieren aangebracht.

Het ankerspil wordt eveneens elektrisch aangedreven.

De stuurmachine is van het electro-hydraulisch type, bediend van de brug af door middel van een electromotor. Een reserve electromotor voor de stuurmachine is aangebracht, evenals een handstuurinrichting.

Behalve de bunkers voor de dieselolie worden drie dieptanks aangebracht voor het vervoer van palmolie.

Geïsoleerde koelruimten voor proviand met de noodige koelinstallaties zullen worden ingericht.

De voortstuwingmachine is een Dieselmotor, fabrikaat Gebr. Sulzer, Winterthur, type 5 TS 48, enkelwerkend, twee-tact, met 5 cylinders, elk met een diameter van 480 mm en een slag van 700 mm, ontwikkelende 1300 apk bij 195 omwentelingen per minuut, waarbij de snelheid van het schip 11 mijl zal bedragen.

Tot de hulpwerktuigen in de motorkamer behooren o. a. twee hulpmotoren, elk gekoppeld aan een 100 kW gelijkstroomdynamo voor 220 V spanning, welke stroom leveren voor kracht en verlichting. Een elektrisch gedreven twee-traps aanzetluchtcompressor, een noodcompressor, een sanitaire pomp, een circulatiepomp, een S. O. S. ballastpomp, een hulplenspomp, een hulpsmeeroliepomp, een brandstofrimpomp, een koelwaterpomp, twee drink- en badwaterpompen, een voedingpomp, een stookpomp, een smeeroliecentrifuge, een brandstofcentrifuge, een fijnfilter voor smeerolie van den hoofdmotor en twee fijnfilters voor smeerolie van de hulpmotoren.

De sanitaire pomp, de circulatiepomp en de S. O. S. ballastpomp kunnen tevens dienst doen als lens- en brandbluschpompen.

Verder wordt nog een met olie gestookte Cochran-ketel geplaatst voor stoomlevering aan de verwarmingsinstallatie der palmolietanks.

Van één der hellingen der scheepsbouwwerf „De Nieuwe Maas” N. V. te Vlaardingen is Zaterdag 7 October te water gelaten het motortankschip *Olievos IV*, voor rekening van de N. V. Oliefactory P. Bon Czn. te Zaandam, gebouwd onder toezicht van de Nederlandsche Scheepvaartinspectie voor het verkrijgen van het certificaat K I nopens het vervoer van licht ontvlambare vloeistoffen op de binnenwateren. Het laadvermogen bedraagt ca. 400 ton, de voortstuwing zal geschieden door een 180 pk 3 cylinder Bolnes Compressor-loozen Dieselmotor.

Van de Scheepswerf van Gebr. Van Diepen N. V., te Waterhuizen, is 10 October met goed gevolg te water gelaten het m.s. *Oceaan*, onder klasse Lloyd's Register en Scheepvaartinspectie in aanbouw voor kapitein R. T. Tammes te Groningen. Het schip, dat ± 500 ton d.w. meet, zal door een 360 pk Werkspoormotor worden voortgestuwd.

Van de werf der Spaarndammer Scheepswerf-Stapel te Spaarndam is te water gelaten de motorzeeboot *Taurus*, speciaal type Berlijnvaarder, in aanbouw voor rekening van kapitein J. J. Lameyer te Nieuwe Schans.

Van een der hellingen van de N. V. Haarlemsche Scheepsbouw Mij. werd 12 October met goed gevolg te water gelaten de motorhopper *Amsterdam 5*, in aanbouw voor rekening van A. Volkers Mij. tot het uitvoeren van openbare werken, gevestigd te Sliedrecht.

Het vaarttuig, dat gebouwd werd onder de hoogste klasse van bureau Veritas, heeft de volgende afmetingen: lengte 41,80 m, breedte 7,98 m, holte 3,81 m; het meet 325 brt.

Het schip wordt voorzien van een Werkspoor 6 cylinder 2-tact Dieselmotor van 300 apk, een 3 cylinder 27 apk hulpmotor en een elektrisch aangedreven anker- en kliepenlier.

Van de werf „De Vooruitgang” te Alphen aan den Rijn is op 18 October met goed gevolg te water gelaten het motorbergingsvaartuig *Hulp in Nood*, in aanbouw voor de N. V. Reederij v/h Gebr. Goedkoop te Amsterdam.

Het schip wordt voorzien van een 120 pk Kromhoutmotor en is bestemd voor het verleenen van assistentie aan in nood verkeerende vaartuigen, het lichten van gezonken schepen, ankers, enz.

Dezer dagen werden van de N. V. Scheepswerf Janssen te Druten met goed gevolg twee gierponten te water gelaten, resp. voor de veren te Linden/Katwijk en Ravenstein.

Deze veerponten, welke afmetingen hebben van 18 × 6 m met kleppen van 5 m lengte, zijn speciaal ingericht voor het zware verkeer.

De veerpont te Linden/Katwijk werd voorzien van een motorschroefinstallatie met een Güldnermotor, terwijl de veerpont te Ravenstein werd uitgerust met een speciaal door de N. V. Scheepswerf Janssen te Druten ontworpen motortrekinstallatie, bestaande uit een keerwerk gedreven door een 10/12 pk Deutz-Dieselmotor.

Beide veerponten werden inmiddels tot groote tevredenheid van opdrachtgevers in bedrijf gesteld.

Van één der hellingen van C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven te Krimpen a/d IJssel werd 21 October het casco van het motortankschip *Normandia*, groot ca. 700 ton draagvermogen, met goed gevolg te water gelaten.

Het schip is in aanbouw voor de N. V. Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf te Rotterdam.

Proeftochten

Op den Nieuwen Waterweg heeft 14 October de geslaagde proefvaart plaats gevonden van het nieuwe motorkustschip *Jacoba*, gebouwd door D. & Joh. Boot N. V. Scheepsbouwwerf „De Vooruitgang” te Alphen aan den Rijn voor rekening van de heeren Gebr. Serné te Haarlem onder klasse Bureau Veritas groote kustvaart en Scheepvaart-Inspectie.

De afmetingen van het schip zijn: lengte 39 m, breedte 7,10 m, holte 2,85 m. Het schip heeft een dubbelen bodem over ruim-lengte, gedeeltelijk bestemd voor brandstofolie, en een vóór- en achterballasttank.

Het laadgerei bestaat uit een Mannesmann-mast en twee Mannesmann-laadboomen met een capaciteit van twee ton. Bij elken laadboom een Bodewes-motorwinch met een 8 pk Lister-Dieselmotor. Het geheele los- en laadgerei is geleverd met een certificaat Havenarbeidsinspectie.

In de motorkamer is voor voortstuwing geplaatst een 3 cylinder 180/195 pk Industrie-scheepsdieselmotor, gebouwd door de motorenfabriek „De Industrie” te Alphen aan den Rijn. Als hulpmotor voor de aandrijving der hulpwerktuigen dient een 8 pk stat. Dieselmotor.

Het schip, dat ruimschoots aan de gestelde eischen voldeed, werd door de reeders overgenomen.

Dinsdag 17 October 1939 heeft op de rivier met succes de officieele proeftocht plaats gehad van het door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij op haar werf, de Scheepsbouw Maatschappij „Nieuwe Waterweg” te Schiedam, voor rekening van de „Koninklijke Shell” gebouwde dubbelschroef stoomtankschip *Saidja*.

Het schip heeft de navolgende afmetingen: lengte tusschen de loodlijnen 430' 0", breedte over buitenkant spanten 62' 6", holte 24' 6"; het draagvermogen bedraagt ongeveer 8700 ton.

De stoom voor de machine-installatie wordt geleverd door twee Babcock & Wilcox scheepsketels, terwijl de voortstuwing geschiedt door twee triple expansie stoommachines, vervaardigd door de Rotterdamsche Droogdok Mij., met een totaal vermogen van 3800 ipk.

Dezer dagen vertrok van de Scheepswerf Janssen te Druten het met 8,50 m verlengde motorschip *Magrietha* van kapt. M. Bootsman. Dekken en denneboom werden tevens verhoogd.

In totaal werd het laadvermogen vergroot van 130 op 209 ton.

Het geheele werk werd binnen zeer korten tijd en tot algeheele tevredenheid van den opdrachtgever uitgevoerd.

Verkochte schepen

Het Engelsche m.s. *Dawlish*, van de Harrison Shipping Ltd. te Londen, is aan de Ridley Steam Tug Company Ltd. te Newcastle-on-Tyne verkocht. Het m.s. *Dawlish*, groot 248 bruto en 157 netto ton, is in 1937 bij A. Vuyk & Zonen te Capelle a. d. IJssel gebouwd.

Het Duitsche s.s. *Hansa* van de reederij Theodoor Grammerstorf te Kiel, is overgegaan aan M. A. Raud & Co. Ltd. te Galatz, die het schip, dat in *Sophie* herdoopt is, onder Panameesche vlag in de vaart zal brengen.

Het s.s. *Hansa* (ex *Marga*, ex *Antares*, ex *Seresina*, ex *Rosa*, ex *Roca*) werd in 1914 bij A. F. Smulders te Schiedam gebouwd; het meet bruto 958 en netto 564 ton.

Het Engelsche m.s. *Brixham*, 251 ton bruto en 158 ton netto, in 1938 bij A. Vuyk & Zonen te Capelle aan den IJssel gebouwd, eigendom van H. Harrison (Shipping) Ltd. te Londen, is verkocht aan Mewis Robert Rix & Sons te Hull.

Buiten het Nederlandsche m.s. *Dollard*, zijn, behoudens goedkeuring van de Nederlandsche regeering aan de Stockholm Rederi A/B „Svea” (Eman. Hogberg) te Stockholm, verkocht de volgende te Karlshamn liggende schepen: m.s. *Abro*, 200 bruto en 121 netto ton, in 1935 te Waterhuizen gebouwd, eigenaar S. Salomons te Groningen; m.s. *Alwi*, 276 bruto en 127 netto ton, in 1939 te Waterhuizen gebouwd, eigenaar A. G. H. Vrijburg te Kampen, en m.s. *Geziena Henderika*, 443 bruto en 264 netto ton, in 1937 te Westerbroek gebouwd, eigenaar J. Damhof te Hoogezand.

Naar wij nader vernemen, is voor de m.s. *Alwi*, *Dollard* en *Geziena Henderika* reeds toestemming tot verkoop gegeven.






Het m.s. *Avanti*, kapitein/reeder R. Holwerda te Gasselternijveen, is verkocht aan kapitein/reeder P. Dekker te Rotterdam en zal herdoopt worden in *Pegasus*. De *Avanti* werd in 1939 gebouwd bij Bodewes Scheepswerven te Martenshoek, meet bruto 377 ton en is van het raised-quarterdektype. Het schip is voorzien van een 300 pk Bolnes-Dieselmotor.

De in 1908 bij de werf van Gebr. G. & H. Bodewes te Martenshoek gebouwde Duitsche motorgaljoot *Else Marie* is aan kapitein Georg L. F. Rank te Dornbusch verkocht. Het vaarttuig zal weer in de kleine kustvaart gebracht worden.

De volgende Nederlandsche kustvaarders zijn onder voorbehoud van inspectie en goedkeuring van onze regeering naar Engeland verkocht: het m.s. *Dr. Colijn*, gebouwd in 1936, groot bruto 332 ton en netto 154 ton, van M. Oosterhuis te Delfzijl; het m.s. *Pallas*, gebouwd in 1939, groot bruto 288 ton en netto 138 ton, van N. Engelsman te Delfzijl; het bij de werf Bodewes in Groningen voor kapitein Waker nog in aanbouw zijnde m.s. *Venus*, groot 430 ton d.w. en het kort geleden aan N. Mulder te Groningen verkochte s.s. *Zeester*, gebouwd in 1918 bij Gebr. Fikkers te Muntendam, groot bruto 379 ton en netto 187 ton.

Het Noorsche s.s. *Fredville* (ex *Agneta*), 1150 ton bruto en 652 ton netto, in 1917 bij de werf Wilton te Rotterdam gebouwd, eigendom van de D/S A/S Fredville (M. Halbert Mikkelsen) te Sanadefjord, is verkocht aan den heer Arnt J. Morland te Arendal.

Naar wij vernemen zijn de stoomschepen *Atlas* en *Midas*, van de Kon. Ned. Stoomboot Mij., naar Frankrijk verkocht. De schepen hebben jaren lang dienst gedaan in de kustvaart in West-Indië en zijn ruim een maand geleden weer te Amsterdam teruggekeerd. De *Atlas* werd in 1922 gebouwd bij de Deutsche Werft te Hamburg, meet

	Ir. E. VAN DIEREN s.l. RAADGEVEND INGENIEUR.	
		
	WJNHAVEN 133. ROTTERDAM. TEL. 13353.	

bruto 1296 en netto 625 ton, terwijl de *Midas* in 1925 bij F. Schichau te Elbing gebouwd werd en bruto 1042 en netto 619 ton meet. Ter vervanging van deze schepen heeft de K. N. S. M. bij Gebr. Pot te Bolnes in aanbouw de m.s. *Midas* en *Pallas*, beide groot circa 2900 ton d.w., die resp. in Juni en Juli 1940 moeten worden opgeleverd.

Het Engelsche s.s. *Northern Firth* (ex *Stanhope*, ex *Sandbill*, ex *London Trader*, ex *Estoril*, ex *Tekelderdiep*), 499 ton bruto, 244 ton netto, gebouwd in 1920 door de Gebr. Boot te Leiderdorp en eigendom van James Lamont & Co. Ltd. te Greenock, is verkocht aan den heer C. Mauritzen te Leith.

Voor sloop verkochte schepen

Het meergemelde Duitsche s.s. *Vege sack*, dat op 9 September j.l., op weg van Santa Marta naar Rotterdam, ter hoogte van Stavanger op de Noorsche kust liep, is voor sloop verkocht. Het schip, dat 4061 brt meet, wordt ter plaatse gesloopt.

Het in 1903 bij de werf van H. Kroeze te Hoogezand gebouwde motorkofschip *Seeadler IV*, is door kapitein H. K. Bahr te Abbenfleth uit de vaart genomen en voor sloop verkocht.

Hoppercutterzuiger Sandon I

De hoppercutterzuiger *Sandon I* is 13 October behouden te Bangkok aangekomen. Het schip, dat bestemd is voor de Siameesche regeering, vertrok 8 Augustus j.l. onder commando van gezagvoerder John F. Wijsmuller jr. uit Schiedam met bestemming Bangkok. Op 4 September passeerde het schip Suez en op 13 September werd de haven van Djiboeti verlaten. Kapitein Wijsmuller is de oudste zoon van wijlen John F. Wijsmuller, directeur van de N. V. Bureau Wijsmuller, Scheepvaart-, Transport- en Zeesleepvaart Mij. te IJmuiden. De *Sandon I* is in opdracht van de Siameesche regeering bij de werf „Gusto” v/h A. F. Smulders te Schiedam gebouwd.

Schepen aan een oorlogsdaad ten offer gevallen

Hieronder volgt een lijst van koopvaardij schepen, die sinds het uitbreken van den oorlog tot 8 October 1939, voor zoover ons bekend, in den een of anderen vorm aan een oorlogsdaad ten offer zijn gevallen:

Reederij	Nationaliteit	br. ton	
Carl Fritzen (J. Fritzen & S.)	Duitsch	6594	g.
Olinda, p. (Hamburg-Süd-am.)	Duitsch	4576	g.
Bosnia (Cunard Line)	Engelsch	2407	g.
Christoph. van Doornum (Fisser & v. Doornum)	Duitsch	3751	o.
Athenia, p. (Donaldson)	Engelsch	13581	g.
Olive Grove (Grove Line)	Engelsch	4060	g.
Pukkastan (Hindustan)	Engelsch	5809	g.
Inn (Norddeutscher Lloyd)	Duitsch	2867	t.z.g.
Lahn, p. (Norddeutscher Lloyd)	Duitsch	8498	o.
Tamara (Fraissinet)	Fransch	3747	g.
Manaar (Brocklebank)	Engelsch	7242	g.
Royal Sceptre (Hall Brothers)	Engelsch	4853	g.
Winkleigh (Tatem)	Engelsch	5055	g.
Regent Tiger, t. (Bowring)	Engelsch	10176	g.

Kennebec, t. (Anglo-American)	Engelsch	5548	g.
Rio Claro (Thompson)	Engelsch	4086	g.
Goodwood (France Fenwick)	Engelsch	2796	g.
Helfrid Bismark (Bismark)	Duitsch	727	g.
Hagen (Hamburg-Amerika)	Duitsch	5988	o.
Tornus, t. (Anglo-Saxon)	Engelsch	8054	g.
Mark (Houtvaart)	Nederl.	1514	m.
Magdapur (Brocklebank)	Engelsch	8641	g.
Blairlogie (Clydesdale)	Engelsch	4425	g.
Inverliffey (Inver)	Engelsch	9456	g.
Olivebank, z. (Bank)	Finsch	2795	m.
British Influence, t. (Br. Tanker)	Engelsch	8431	g.
Davara, tr. (Mount)	Engelsch	291	g.
Alex van Opstal, p. (C. M. B.)	Belgisch	5965	m.?
Gartavon (Gart Line)	Engelsch	1777	g.
Fanad Head (Ulster Line)	Engelsch	5200	g.
Cheyenne, t. (Anglo-American)	Engelsch	8826	g.
Firby (Ropner)	Engelsch	4869	g.
Vancouver City (Reardon S.)	Engelsch	4955	g.
Ronda (L. M. Mowinckel)	Noorsch	5136	m.
Truro (Ellerman Wilson)	Engelsch	974	g.
Kafiristan (Hindustan)	Engelsch	5193	g.
Rudyard Kipling, tr. (Sun)	Engelsch	333	g.
Lord Minto, tr. (Active F.)	Engelsch	295	t.z.g.
Arlita, tr. (Cochrane)	Engelsch	326	t.z.g.
Neptunia, slbt (Oversea T. & S.)	Engelsch	798	t.z.g.
Bramden (A. Son & Co.)	Engelsch	1594	m.?
Kensington Court (Court Line)	Engelsch	4863	g.
Arkleside (Smit H.)	Engelsch	1567	g.
Aviemore (Johnston W.)	Engelsch	4060	t.z.g.
Martti Ragnar (Lovisa Red.)	Finsch	2262	t.z.g.
Walma (Baltic Lloyd)	Finsch	1361	g.
Gertrud Bratt (Ostersjon)	Zweedsch	1510	t.z.g.
Lianne (Waller)	Duitsch	125	m.
Hawarden Castle (Worrall)	Engelsch	210	g. of m.
Akenside (Quaside Sh.)	Engelsch	2694	g.
Hazelside (Charlton)	Engelsch	4646	g.
Phryne (Caennaise)	Fransch	2660	t.z.g.
Silesia (Sylvia)	Zweedsch	1839	g.
Metallist (U. S. S. R.)	Russisch	968	g.
Caldew, tr. (Wyre)	Engelsch	287	g.
Nijland (Tirfing)	Zweedsch	3378	t.z.g.
Solaas (Wilson's Red.)	Noorsch	1368	m.
Takstaas (Morlands)	Noorsch	1830	g.
(achterschip geborgen)			
Jern (Ostensjo)	Noorsch	875	g.
Suzon (Goossens)	Belgisch	2239	g.
Hoegh Transporter (Hoegh)	Noorsch	4914	m.
Diamantis (Pateras)	Grieksch	4990	t.z.g.
Vendia (D. F. K.)	Deensch	1150	t.z.g.
Clement (Booth)	Engelsch	5051	t.z.g.
Gun (Vinga)	Zweedsch	1198	g.
Baltic (Finska)	Finsch	1086	m.
Glen Farg (S. Georgia)	Engelsch	876	t.z.g.

p. = passagiersschip; t. = tankboot; z. = zeilschip; tr. = treiler; o. = opgebracht; m. = op een mijn geloopt; g. = getorpedeerd; t.z.g. = tot zinken gebracht. (N. R. C.)

TIJDSCHRIFTEN-REVUE

SCHEEPSBOUW (BW)

Recherches concernant la coque et les machines des chalutiers harenguiers à vapeur. Par J. Edward & F. H. Todd. (Er zijn proeven genomen met drie stoomtrawlers van het eenvoudigste type, terwijl zij in bedrijf waren. Verschillende gegevens betreffende machines, brandstofverbruik, snelheid enz. worden in tabellen aangegeven, verbeteringen der machine-installaties voorgesteld (o. a. benutten van de te hooge temperatuur der afgevoerde verbrandingsgassen, de isolatie enz.) Verder wordt de bouw van den romp besproken, o. a. in verband met de hooge eischen wat betreft zeewaardigheid.) 3 lijnenteekeningen, 1 grafiek, eenige lijsten en tabellen. „Bulletin Technique du Bureau Veritas”, Mei 1939, blz. 92-94.

Evenwichtsproblemen bij eenvoudige meetkundige lichamen. Door D. de Waart. (Schrijver behandelt dit onderwerp in verband

met een vierkanten balk, drijvend in water, bespreekt daarbij de verschillende toestanden van stabiel en labiel evenwicht, drukt de verschillende gegevens in formules uit en gaat de overeenkomstige toestanden na voor den rechthoekigen balk, den cilindrischen balk, den bol, den driezijdig prismatischen balk en den balk met trapezium-doorsnede.) 9 fig. „Schip en Werf”, 7 Juli 1939, blz. 205-209, 4 Augustus 1939, blz. 243-246.

Caractéristiques spéciales de la construction et du chargement des self trimmers. Par M. E. M. Mitchell. (Behandeld worden de constructiekenmerken, de metacentrische hoogte, de berekening of schatting van het „overgaan” van steenkool bij volle ruimen, en hetzelfde bij gedeeltelijk gevulde ruimen, de theorie betreffende de effecten van het „overgaan” van steenkool en ten slotte het loozen van waterballast tijdens het laden.) 2 fig. „Bulletin Technique du Bureau Veritas”, Juni 1939, blz. 110-112.

Nieuwe constructies voor de lagering van roerkoningen. Door J. Bakker. (Het artikel behandelt de toepassing van zelfinstellende rollagers voor roerkoningen, de eigenschappen van dit lagertype (grootte bedrijfszekerheid, groot draagvermogen, ongevoelig voor stootbelasting) benevens de smering.) „Binnenscheepvaart”, 8 Juli 1939, blz. 40-42.

SCHEEPSBESCHRIJVINGEN (SCH)

Stoomschip Batavier III. (Enkelschroef gecombineerd vracht-passagiersschip voor de Batavierlijn van Wm H. Müller & Co. N.V.) (De beschrijving geeft eerst een lijst van algemeene gegevens en hoofdafmetingen, waarna het schip als geheel besproken wordt met koelinstallatie voor de ruimen, brandmeldinstallatie, accommodatie voor passagiers en bemanning (hyper-moderne radio-telefoon installatie), dekininstallatie enz. Uitvoerig wordt ook de machine-installatie besproken, nl. de hoofdmachine met de Meier Mattern-oliedrukklep-beweging, het aanzetten en omkeeren der draairichting van de machine, de indeeling van de machine-installatie en de ketels en hulpwerktuigen.) 1 bl. tekening, zijaanzicht en dekken, 5 tekeningen en 3 foto's machine-installatie, 1 aanzichtfoto, 7 interieur-foto's. „Schip en Werf”, 21 Juli 1939, blz. 221-235.

Les nouveaux navires de la marine marchande des Etats-Unis. (Abrégé d'un mémoire présenté par M. Schmeltzer à l'American

Society of Mechanical Engineers en Novembre 1938.) „Bulletin Technique du Bureau Veritas”, Juni 1939, blz. 117-118.

MATERIALEN; BEWERKING, BEPROEVING, LASSCHEN, CORROSIE (TE)

Beschouwingen over de voorschriften voor gelaschte staal-constructies in de verschillende landen. Door E. P. S. Gardner. (Schrijver behandelt in het eerste deel van deze beschouwingen de laschvormen en constructiedetails, en bespreekt daarbij eerst de stompe lasschen (voorbewerking, versterking, afwerking, verder het aanbrengen van tegenlasschen, opgelegde V-lasschen, einden van laschnaden enz.). Dan volgen de hoeklasschen (vorm en profiel, minimum lengten, samengestelde constructiedelen, schuine hoeklasschen, spanningsverdeling). Vervolgens worden de spleet-lasschen en algemeene constructievoorschriften besproken (on-symmetrische doorsneden, montage enz.) en ten slotte de elektroden en laschprocédés. In het vervolg van dit artikel worden de toe te laten spanningen besproken, nl. voor stomplasschen, hoeklasschen, bij wisselende belastingen in Duitsland, Amerika, Zwitserland, Britsch-Indië en Australië.) 39 fig. (waarbij grafieken en enkele foto's), 6 tabellen, literatuuropgave. „Smit Laschtijdschrift”, Mei/Juni 1939, blz. 83-99, Juli/Augustus 1939, blz. 115-124.

INSTITUUT VOOR SCHEEPVAART EN LUCHTVAART

HARINGVLIET 68, ROTTERDAM

LIJST VAN NIEUW AANGESCHAFTE BOEKEN GEDURENDE 1st HALFJAAR 1939

TITEL	JAAR	SCHRIJVER	Nummer van de Bibliotheek
**Index to standards and tentative standards	1938	American Society for testing materials	TE. 771. 1. '38
Wir bauen Panzerschiffe und leichte Kreuzer der deutschen Kriegsmarine	1937	O. M. Friedemann	TE. 960. B.
Deutsche Austausch-werkstoffe. Schriftenreihe Ingenieurfortbildung. Heft 2	1937	H. Bürgel und G. von Hannfstengel	TE. 978
Voorbeelden voor werkplaatspractijk en vaktekenen voor metaalbewerkers. I. Tekst met opgaven voor het vaktekenen	1938	W. K. Bertram	TE. 979. A.
II. Teekeningen	1938	W. K. Bertram	TE. 979. B.
Der praktische Modell-Schiffbau Bd. II. Die Anfertigung von Schiffmodell-Einzelteilen. II. Aufl.	1938	A. Reng	TE. 981. B.
Leinöl-Ersatzstoffe	1938	F. Fritz	TE. 982
Non-metallic inclusions in iron and steel	1930	C. Benedicks and H. Löfquist	TE. 983
Das deutsche Rohstoffwunder. IV. Aufl.	1939	A. Lübke	TE. 984
Der Sauerstoff. Seine Gewinnung und seine Anwendung in der Industrie	1937	M. Laschin	TE. 985
Der flüssige Sauerstoff. Seine Aufbewahrung, sein Transport und seine Erzeugung	1929	M. Laschin	TE. 986
Reine Metalle. Herstellung, Eigenschaften, Verwendung	1939	A. E. van Arkel	TE. 987
Luchtvaarttentoonstelling Soesterdal	1936	Theehuis Soesterdal Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Leipzig. Leipziger Messamt	TEN.LV. 12 VER. 20
Grossdeutsche Verkehrswirtschaft	1938	G. Koenigs	VER. 21
Die neuen Gedanken in der deutschen Verkehrspolitik	1938	C. Pirath	VER.LV. 5
Der Weltluftverkehr	1938	N. Peters	VI. 174
Der neue deutsche Walfang	1938	A. Manguin	VI. 175
Trois ans de pêche de la baleine 1843—1846. Journal du capitaine Dufour	1938	W. Besnard	VI. 176
Capture et acclimatation des poissons exotiques	1938	H. Wagener	VO.LV. 11
Die Luftschraube für Flugmodelle (1939)	o. J.	W. Kruijt	WET. 1. '39
*Handleiding voor de uitoeffening van den radio-telegraafdienst aan boord van schepen	1-1-1939	Nederlandsche Reedersvereniging	WET. 103. A. '39
**Verzameling van wetten en besluiten betreffende de zeescheepvaart in Nederland. Deel I	1939	J. A. Fruin en Th. A. Fruin	WET. 217. '36
*De Nederlandsche wetboeken	1-1-1936	W. A. Engelbrecht en E. M. L. Engelbrecht	WET. 377. B. '32
*De Nederlandsch-Indische wetboeken. 2e deel	1932	J. Kamstra en G. Seret	WET. 475
Scheepvaartwetten voor scheepswerktuigkundigen (1939)	z. j.	J. Mochot	WET. 477
La régime des baies et des golfes en droit international	1938	J. Aman	WET. 478
Le statut de la mer territoriale.	1938	H. Woestijn	WET. 479
Het nieuwe Rijnvaart-Politiereglement	1938	A. Kortlandt	WET. 480
Het Rijnvaart-Politiereglement	1939	K. Salomons	WET. 481
Reglement van politie voor de Rijnvaart	13-2-1939	Staatsblad No. 14. 1939	WET. 482
**Besluit van 13 Februari 1939. Reglement van Politie voor de Rijnvaart		Chs. Le Cerf	WET. 483
La réglementation internationale du travail maritime	1938	K. Giese	X. 100
Devisenverluster beim Güterverkehr über ausländische Seehäfen	1938	M. J. Tidick	Y. 143
Eissegeln	1939		