

HET SCHIP

14-daagsch Tijdschrift voor Scheepsbouw en Scheepvaart
waarin opgenomen het Maandblad „SCHEEPSBOUW EN SCHEEPVAART”.

Gemeenschappelijk orgaan van
de Vereeniging van Technici op Scheepvaartgebied,
het Scheepvaartkundig Instituut en Museum
en den Centralen Bond van Scheepsbouwmeesters in Nederland

Redactie: Prof. J. C. Andriessen, Ir. A. van Driel en P. S. van 't Haaff

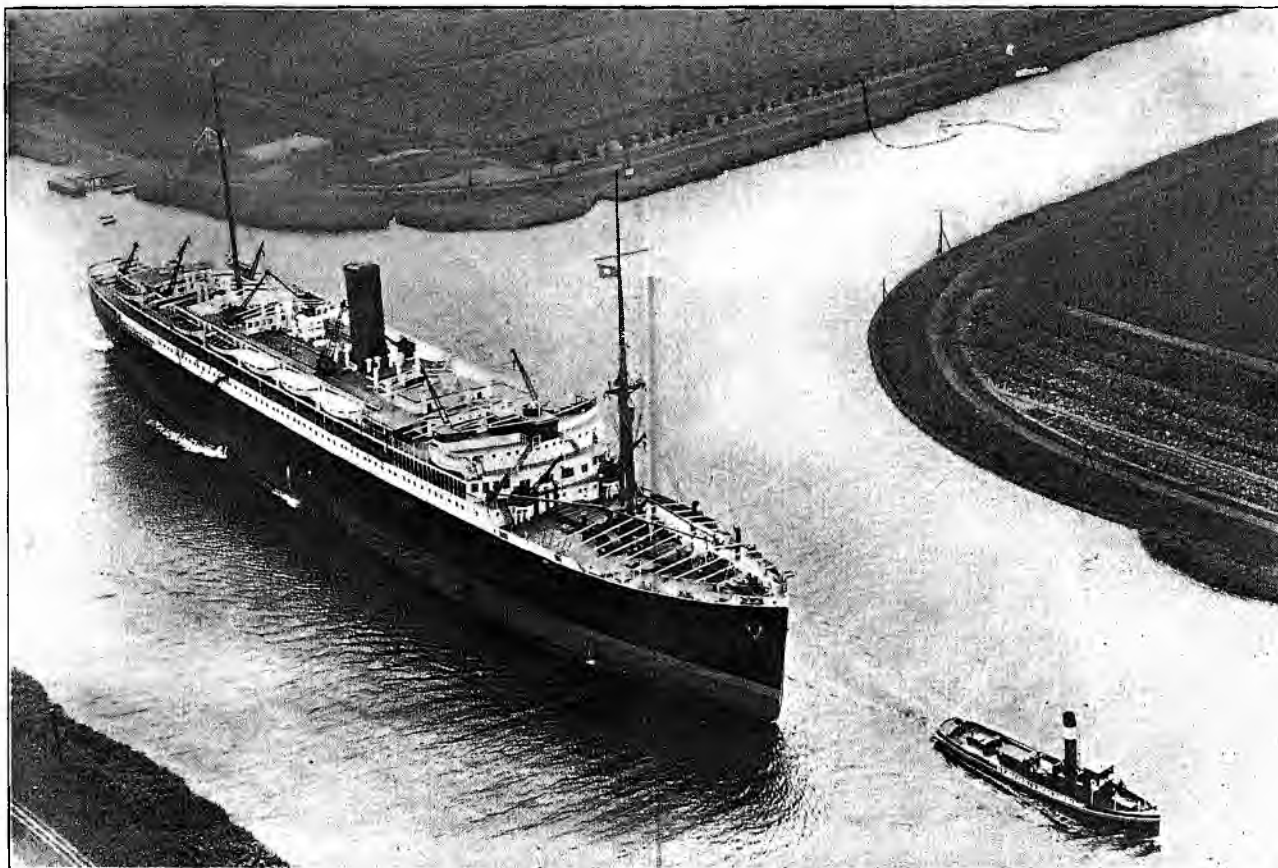
Medewerkers: Ir. J. C. Arkenbout Schokker; Ir. L. Bosschart; Ir. F. Müller van Brakel; Prof. Ir. D. Dresden; W. A. Engelbrecht;
Ir. M. F. Gunning; Dr. M. D. Hage; Mr. F. W. A. de Kock van Leeuwen; Prof. P. Meyer; C. Vermey; Ir. G. Visser Pzn.; A. Vosmaer;
Prof. E. Vossnack; Mr. A. J. M. van Wessem e. a.

Directeur: J. Moorman

Redactie en Administratie: Amalia van Solmsstraat 2-8, Den Haag, Telefoon 71620

ABONNEMENT: Binnenland f 4.— per kwartaal, Buitenland f 25.— per jaar. Losse nummers f 1.—. ADVERTENTIËN 40 cent per regel. Bij contract verlaagd tarief.

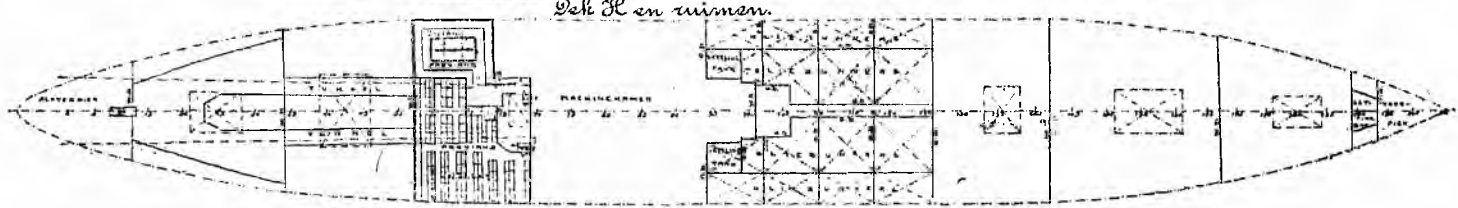
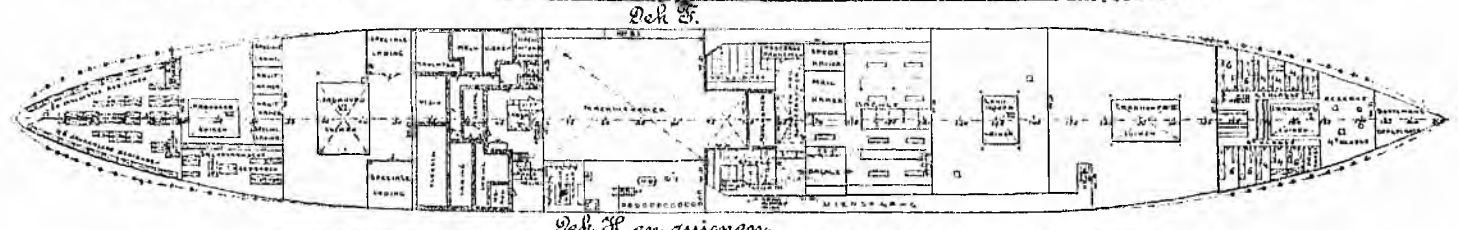
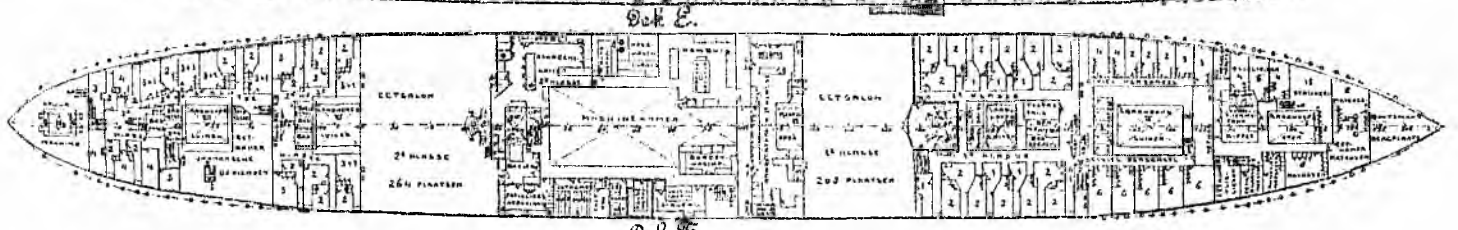
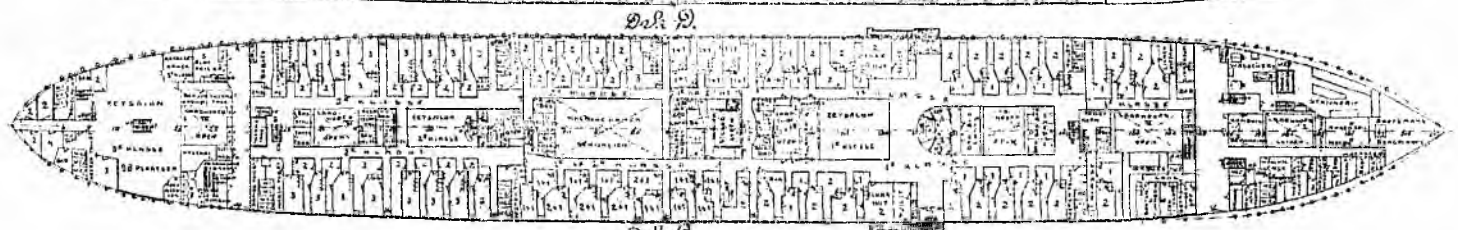
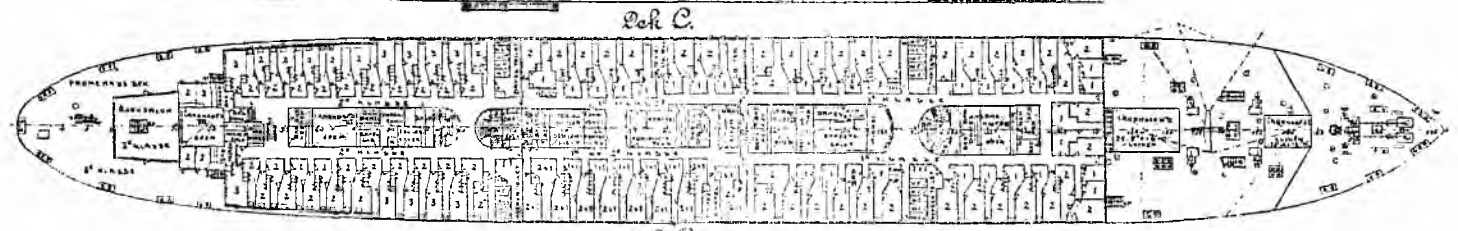
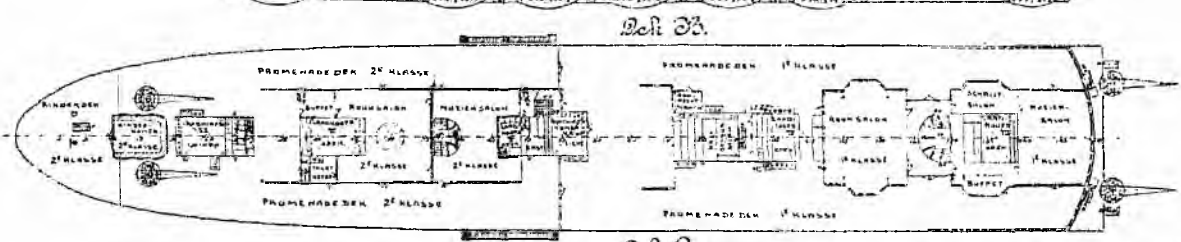
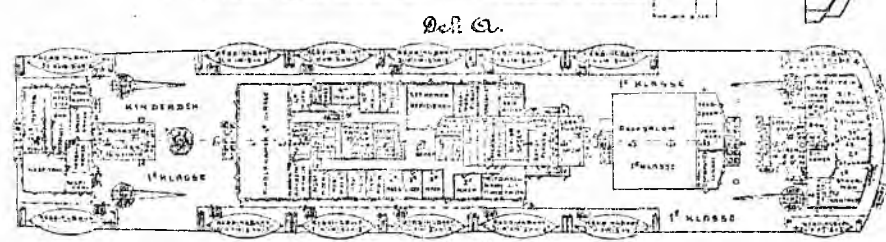
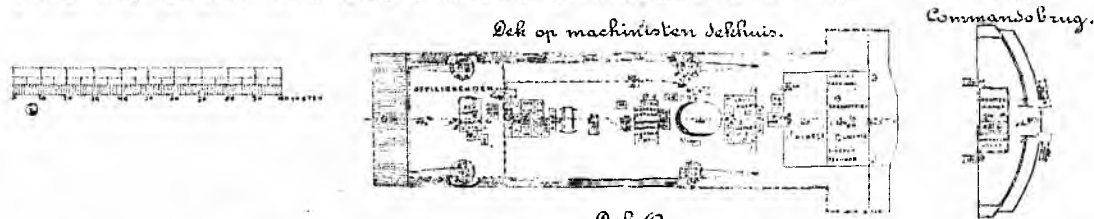
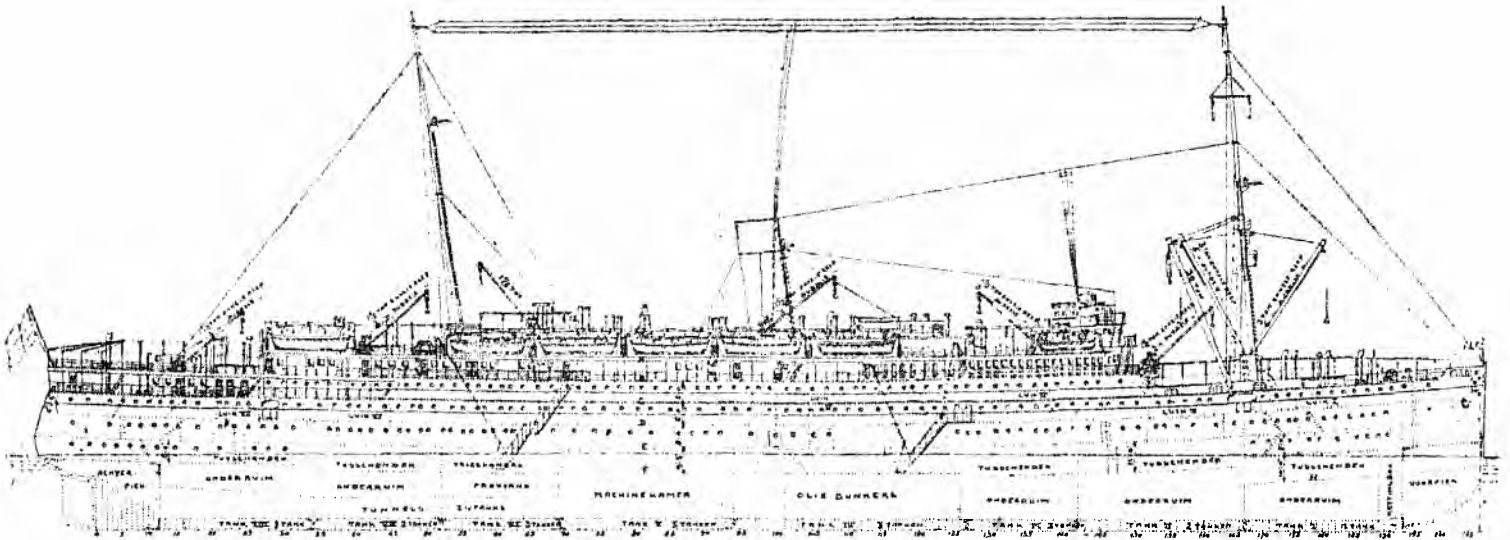
HET DUBBELSCHROEFMOTORPASSAGIERSSCHIP „PIETER CORNELISZON HOOFT”.



Afb. 3. Het schip na zijn aankomst te IJmuiden na afloop van den technischen proeftocht.

Hoewel de passagiersschepen, welke den dienst tusschen Nederland en Nederlandsch-Indië onderhouden, steeds kleiner waren dan die, welke den Atlantischen Oceaan oversteken, begint het er meer en meer op te lijken, dat — althans voorzoover Nederland betreft — de grootte der Indische passagiersschepen, die der Amerikaansche vaart de loef gaan af-

steken. Het motorschip *Pieter Corneliszoon Hooft* is, wat de bruto tonnenmaat betreft, het grootste schip van de Amsterdamsche vloot. Met zijn 14.642 ton overtreft hij de *Gelria* van den Koninklijken Hollandschen Lloyd, welke slechts 13.868 ton bruto meet, hoewel de lengte van dit laatste schip grooter is. Van de Rotterdamsche vloot zijn de *Rotterdam*, de *Nieuw*



Stoomvaart Maatschappij, Nederland
 520 F. Twin screw Passenger motorship.
 Midship section

DIMENSIONS

LENGTH PER RULE	520.0
BREADTH	67'9"
DEPTH 1/2 E DECK	30.0"
D	38.6"
C	46.6"
B (STRINGER DECK)	54.6"

SCANTLING NUMERALS
 21840 & 5707c

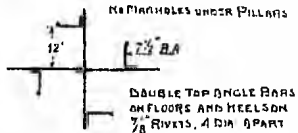
CLASS 100A1 WITH FREEBOARD
 DRAUGHT IN ALL SEASONS 28.0' FROM TOP OF KEEL
 (Base Line).

STEM 11" x 2 7/8"
 STEERPOST SECTION
 PLAN TO BE SUBMITTED

FRAME SPACING 32"
 " " IN PEAKS 24"
 " " 1/2 FORWARD 27"

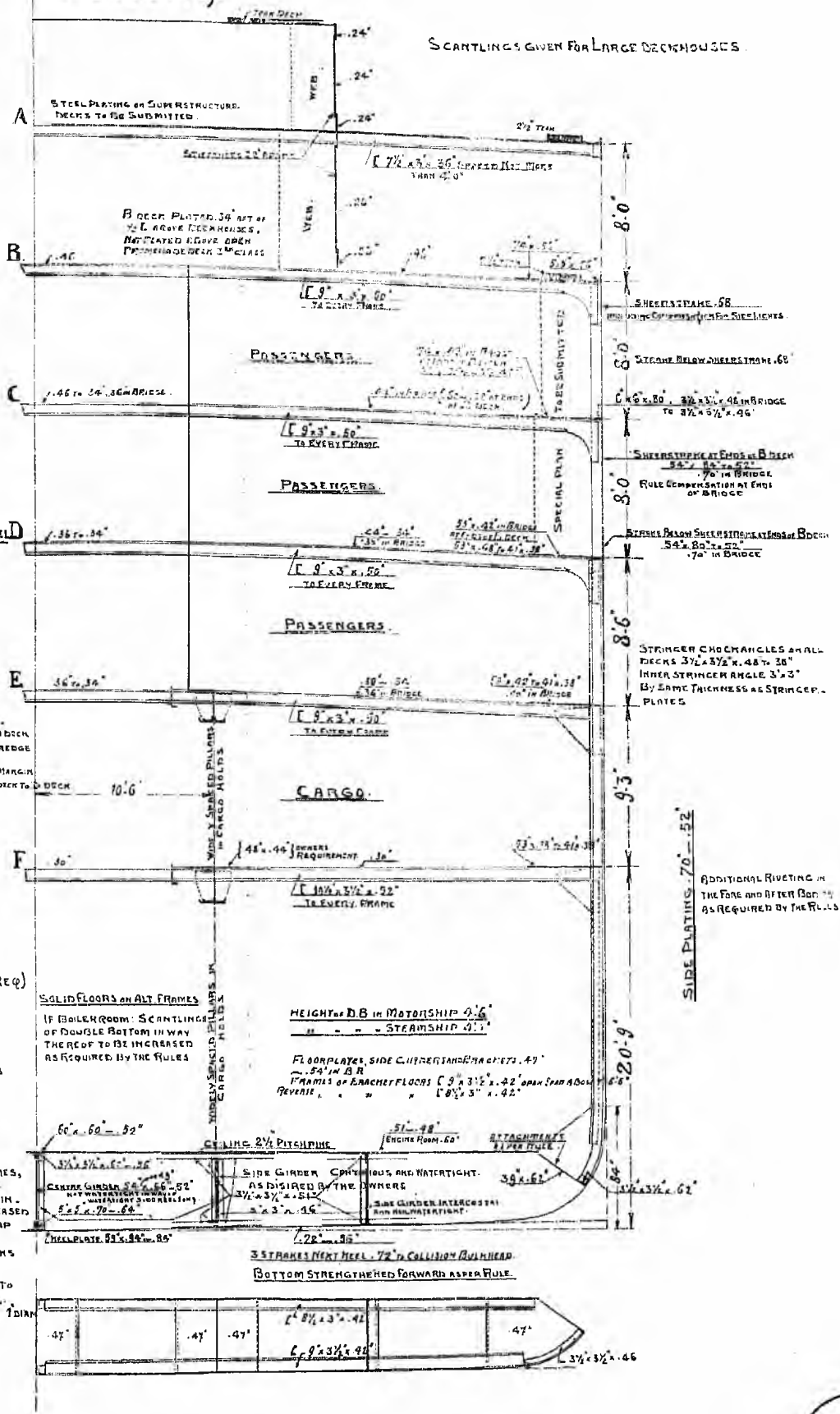
FRAMES IN PEAKS L 9" x 3 1/2" x .44"
 MAINFRAMES L 9" x 3 1/2" x .46" FROM MARGIN TO D DECK
 WITH REVERSE FRAMES L 4" x 3" x .38" FROM MARGIN TO LEEWARD EDGE
 OF D DECK DECK
 IN CALBURNERS IN STEERSHIP L 11" x 3 1/2" x .56" FROM MARGIN
 TO E DECK, REDUCED TO 9" x 3 1/2" x .56" ANGLE BAR FROM DECK TO
 FRAMES D TO B DECK L 7" x 3 1/2" x .42" SCANTLED TO
 MAINFRAME BELOW D DECK.

STRENGTHENING UNDER WIDELY SPACED PILLARS (OWN REQ)
 NO PILLARS UNDER PILLARS

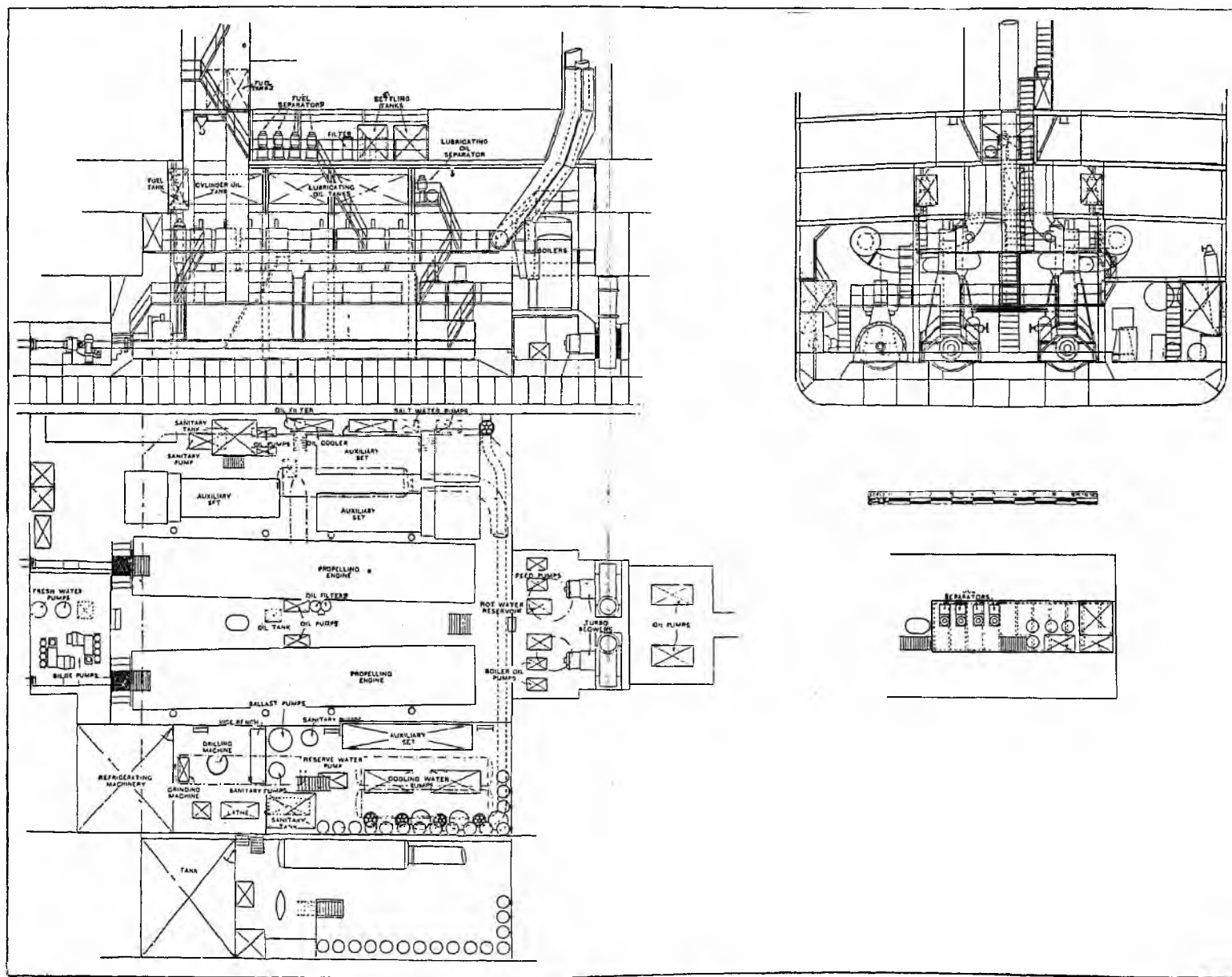


OWNERS REQUIREMENTS

SOLID FLOORS AT EVERY SECOND FRAME.
 THE FLOORS, KEELSONS, BRACKET, REVERSE FRAMES, ANGLE BARS NOT COVERED BY CEMENT INSIDE THE DOUBLE BOTTOM, THE BILGE BRACKET AND MARGIN PLATE IN BOILER ROOM AND BURNERS TO BE INCREASED .04" BEYOND THE FIGURES SHOWN IN THIS MIDSHIP SECTION.
 SIDE PLATING IN WAY OF FORE AND AFTER PEAK TANKS NOT LESS THAN .56"
 ONE STRAKE FORE PLATING IN PEAK HOLD NEXT TO HATCHWAY 48" x .44"
 RIVETING SIDE AND BOTTOM PLATING ABOVE .66" DIA



Afb. 1a. Grootspan.



Afb. 2. Motorruim.

Amsterdam, de Volendam en de Veendam grooter. Wat de breedte betreft, wordt de Hooft slechts overtroffen door de Rotterdam en de Nieuw Amsterdam. De breedte is trouwens zeer groot nl. 67'-9" (20,65 m). Dit maakt het schip zeer stabiel en de ervaring heeft tot dusver geleerd, dat de ontwerper juist heeft gezien. Het schip ligt vast en is — dank zij den hoogen bovenbouw en het daardoor ontstane, groote massa-tragheidsmoment — toch geenszins wreed, ondanks 90 cm aanvangsmetacenterhoogte.

De hoofdafmetingen zijn:

Lengte op de lastlijn (28'-0" diepgang)	540'-0"
Lengte tusschen de loodlijnen	520'-0"
Breedte op buitenkant spanten	67'-9"
Holte tot dek D	38'-6"
Maximum diepgang in den zomer	28'-10 ³ / ₄ "
Diepgang ledig	14'-11"
Laadruimte totaal (balen)	322500 kub. vt
„ „ bovendien in laadschachten	19800 „ „
Bijzondere ruimten (mailkamer, enz.)	3795 „ „
Inhoud dubbele bodemtanks en piektanks (ballastwater) 1)	1745 ton
„ „ „ (voedingwater)	205 „
„ „ „ (drinkwater) 1)	1178 „
Bunker inhoud, olie	2010 „
„ „ „ kolen	34,6 „
Waterverplaatsing in zeewater bij 28'-10 ³ / ₄ " diepgang	21863 „
„ „ „ „ 28'-0" „	21093 „
„ „ „ „ (constructie diepgang)	21093 „
„ „ „ „ 24'-11" diepgang (ledig)	10330 „
	(Alles in tonnen van 1016 kg)

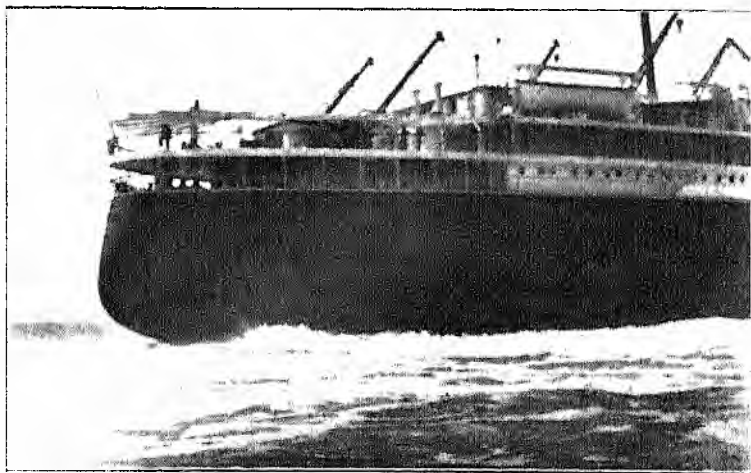
Constructie.

Het schip is gebouwd onder toezicht en volgens het ontwerp van den technischen staf van de Stoomvaartmaatschappij „Nederland”, terwijl het klassetoezicht werd uitgeoefend door Bureau Veritas. De bouw geschiedde door de „Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire” te St. Nazaire. Het schip werd op 23 April 1925 te water gelaten, terwijl het op 31 Augustus 1926 zijn eerste reis naar Indië aanvaardde.

Het aantal doorlopende dekken bedraagt vier, nl. de dekken C, D, E en F. Hiervan is C een bovenbouwdek, waaronder zich vóór en achter een korte open kuil bevindt. D is het hoofddek. Onder het F-dek bevindt zich achter het motorruim en geheel vóóruit nog een H-dek. Het B-dek loopt voor ruim 3/4 van de lengte, van het achterschip af, door. De huid is in de zijden tot dit dek opgetrokken, zoodat de zware langsv Verbanddeelen van het D-dek voor en achter tot het B-dek in het midden over ongeveer de halve lengte zijn opgetrokken.

De kimrijzing bedraagt 6", de hoogte van den dubbelen bodem 4'-6", de dekrondte van alle dekken 1'-0", behalve die van het H-dek en die van het F-dek achter het motorruim, welke geen dekrondte hebben en die van het E-dek, welke ter

1) Tank VI midden kan bevatten 122 ton ballast water óf 119 ton drinkwater.



Afb. 4. *Kruiserhek. Achteruit draaiende schroeven.*

plaatse van de eetsalons 1ste en 2de klasse slechts 3" bedragen. De dekhoelgten tusschen A- en B-dek, B- en C-dek, C- en D-dek, D- en E-dek bedragen onderscheidenlijk 8'-6", 8'-0", 8'-0", 8'-6" en 9'-3" met eenige variatie in het voorschip beneden.

De waterdichte indeeling is zoodanig, dat het schip kan blijven drijven, wanneer twee aangrenzende waterdichte afdeelingen vol water loopen. De 9 waterdichte schotten loopen door tot het D-dek. Boven het D-dek zijn een viertal brand-schotten aangebracht.

De spanten bestaan uit \square -stalen van $200 \times 88 \times 13$, met een keerspant van $100 \times 80 \times 9,5$ in de ruimen. Boven het D-dek zijn de spanten gevormd door een hoekstaal van $160 \times 100 \times 11$. De spantafstand bedraagt 32", in het voorschip 27" en in de pieken 24".

Er zijn 7 laadhoofden met daaronder doorlopende schachten. Twee komen voortuit op het C-dek uit. De vier volgende op het A-dek en de achterste op het B-dek. De drie voorste en de beide achterste hoofden geven toegang tot de laadruimen. Het vierde laadhoofd geeft toegang tot de mail- en bagageruimen, het vijfde laadhoofd dient voor de proviand, welke gedeeltelijk in gekoelde ruimen wordt vervoerd.

Inrichting.

Het schip wordt gestuurd door een hydro-electrische stuurmachine van Brown Bros. te Edinburg met een telemotor-overbrenging naar de brug.

Het laadgerei bestaat uit de volgende eenheden:

Aan de fokkemast zijn 4 laadboomen voor 3 ton met de enkele en 6 ton met de dubbele reep aangebracht. Tevens is aan de achterzijde ter bediening van luik II een 30 tons laadboom aangebracht. Tot het hijschen van de lasten aan deze laadboomen zijn een viertal elektrische lieren van 3 à 4 ton trekkracht, fabrikaat Laurence Scott, opgesteld.

Voor de mast twee lieren voor 4 ton. Achter de mast twee lieren voor 6 ton.

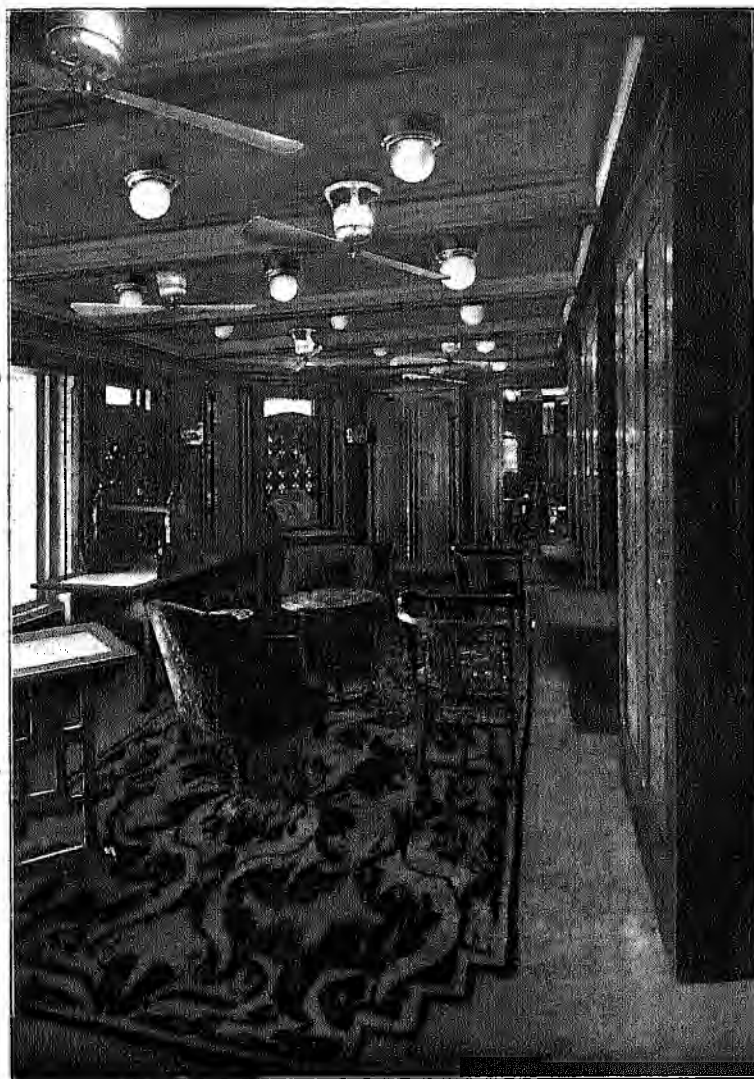
Het elektrische gedeelte van deze kranen is eveneens door Laurence Scott & Co. geleverd.

Verder worden de luikhoofden bediend door een 12-tal elektrische draaikranen, geleverd door de Haarlemsche Machinefabriek, voorheen Gebr. Figeo te Haarlem, welke kranen $1\frac{1}{2}$ ton aan de enkele reep en 3 ton aan de dubbele reep kunnen hijschen bij een arm van 6,40 m voor de voorste kranen en van 7,30 voor die op het achterschip.

Het elektrische ankerspil voor $2\frac{3}{4}$ " ankerkettingen werd eveneens door laatstgenoemde fabriek geleverd met motoren van Laurence Scott.

De davits zijn van zeer zware constructie en van het type-Braat.

Het aantal reddingbooten bedraagt 14, nl. 12 stuks van



Afb. 6. *Schrijfsalon 1e klasse.*

$31'-0" \times 10'-3" \times 4'-3"$ en 2 stuks à $24'-0" \times 7'-6" \times 3'-0"$. Alle reddingbooten zijn op het A-dek opgesteld. De inrichting voor draadloze telegraphie heeft een werkingssfeer van 3000 mijl, terwijl mede een draadloos peiltoestel aan boord is.

De plaatsing van de beide groote eetsalons op het E-dek maakte het mogelijk er tusschen rondom de machineschacht de keuken, de slagerij, de bakkerijen, de bordenwasscherij en de aanrechtkamers voor de eerste en tweede klasse te concentreren. Onder het E-dek en gemakkelijk uit laatstgenoemde dienstafdeelingen bereikbaar bevinden zich de proviandruimen.

De linnenkamers bevinden zich eveneens onder dek E. De proviandruimen zijn ten deele gekoeld. De keukeninrichting voor de 3de klasse bevindt zich achteruit op het D-dek. Vooruit op het D-dek bevindt zich de keuken voor het volk, terwijl daar tevens een wasscherij en strijkerij is ingericht.

Vooraf de keukeninrichting voor de 1ste en 2de klasse is zeer modern.

Beschieting.

Het schip is ingericht voor het vervoer van pl. m. 253 passagiers 1ste klasse, 300 passagiers 2de klasse, 104 passagiers 3de klasse en 54 passagiers 4de klasse, terwijl de bemanning uit 262 leden bestaat. De état-major bestaat behalve uit den gezagvoerder, uit een eersten, een tweeden, een derden en een vierden stuurman, een hoofdmachinist, een tweede, 3 derde, 4 vierde en 4 assistent-machinisten, benevens één dokter en één marconist. Aan den dokter zijn een verpleger

Afb. 5. *Muzieksalon 1e klasse.*Afb. 7. *Rooksalon 1e klasse.*

en een zuster toegevoegd. Met uitzondering van den dokter zijn zij allen op het A-dek in afzonderlijke hutten ondergebracht. De gezagvoerder en de hoofdmachinist beschikken over een zit- en een slaaphut, terwijl de eerste stuurman een afzonderlijk bureau heeft. De dokter heeft evenals de administrateur, de maître d'hotel en de adjunct-administrateur een hut in de passagiersafdeeling. De eetsalon voor de officieren bevindt zich mede op het A-dek.

Een groote verdienste is, dat men er in is geslaagd niet-

tegenstaande de groote breedte van het schip alle hutten een poort in de huid te geven. Binnenhutten zijn vermeden, hetgeen met het oog op de tropen van veel belang is.

De hutten in de 1ste klasse bieden plaats voor 253 personen en bestaan uit één- en tweepersoonshutten met ledikanten, welke zijn voorzien van springveerenmatrassen. Voor elk passagier is een waschtafel met stroomend water aanwezig, benevens een ruime hangkast met spiegel, terwijl boven elk bed een leeslampje is aangebracht. Bovendien bevindt zich in



Afb. 8. Eetsalon 1e klasse.



Afb. 9. Wandeldek 1e klasse.

elke hut een klapstoeltje met schrijftafel. In sommige hutten is een sofa bed aangebracht, hetwelk tot slaappleats kan worden ingericht.

Opklapbare Pullman-bedden zijn aangebracht in die hutten, welke naar gelang van de behoefte voor 1ste of 2de klasse passagiers bestemd kunnen worden.

Op het D-dek bevinden zich een 2-tal luxehutten, welke twee ledikanten bevatten met een toilet-schrijftafel, een zitje, bestaande uit een tafel met 3 fauteuils en kasten met groote

spiegels, welke pas bij het openen zichtbaar worden. De betimmering is in licht kersenhout, gepolitoerd en afgezet met palissanderhout. Zij werd uitgevoerd door Gebr. Reens te Amsterdam. Aan elk der hutten grenst een ruime badkamer met toilet, benevens een kofferbergplaats.

Voorts zijn er eenige semi-luxehutten, d.z. gewone hutten, doch met eigen badkamer en toilet.

Het is altijd mogelijk eenige hutten met elkaar in communicatie te doen treden. Zoo kunnen ook de luxehutten elk met



Afb. 10. Eetsalon 2e klasse.

een aangrenzende eenpersoonshut worden verbonden.

De uitvoering der salons geschiedde volgens het ontwerp van den heer C. A. Lion Cachet, die hier iets zeer bijzonders wist tot stand te brengen.

De op het B-dek gelegen 1ste klasse muzieksalon in ebben- en palissanderhout, met ramen en deuren van teakhout, heeft aan 3 zijden openslaande ramen, hetgeen overvloed van licht en ventilatie geeft. De eiken parketvloer is in het midden, waar gedanst kan worden, bedekt met een los tapijt, hetwelk vervaardigd werd door de Koninklijke Vereenigde Tapijtfabrieken te Rotterdam.

Het plafond en de lijsten, waarin de verlichting verborgen is, zijn in goud en wit gehouden. In tegenstelling met de vakken tusschen de lijsten, zijn de laatste gedecoreerd met behulp van een zandstraal, die door uitholling van de weeke houtnerf groeven heeft doen ontstaan, waardoor het aldus bewerkte, leven en tinteling heeft verkregen. Een eenheid met de zoldering vormt het in grijzen toon gehouden fraaie gobelin aan den achterwand, met voorstellingen van het Muiderslot, gemaakt door den gobelinwever Semey te 's-Gravenhage. Aan de wanden vindt men wandarmen van wit metaal met verborgen licht, terwijl de kroonlijst boven de paneelen versierd is met tin schopeerwerk. Kunstig ornamentwerk en opengewerkte jalouzieën van Lion Cachet, alsmede beeldhouwwerk van den beeldhouwer Zijl, bestaande uit dierenmotieven en eenig reliefwerk boven de ramen, voltooien de wandversiering.

De fraaie meubileering onderscheidt zich door een groote verscheidenheid van materiaal, maar vormt toch door kleur en bewerking een zeer harmonisch geheel. Sierlijke tafeltjes met bladen van houtgraniet met geschopeerd tin, staan te midden van fauteuils, bekleed met verschillende soorten leer, trijp, gobeling en perkament.

De rustige schrijfsalon grenst aan de muzieksalon en is in palissanderhout met strooken verguld eboniet uitgevoerd. Prachtig passen daarbij de paneelen van dun bewerkte koper en het parelmoer in het verguld eboniet der boekenkasten.

Een 6-tal schrijftafeltjes met rubberbladen zijn geornamenteerd met wit en gekleurd marmer en reliefs van den beeldhouwer Zijl. De opengewerkte jalouzieën zijn op een bijzon-

dere wijze versierd met tin inlegwerk. Het plafond bestaat uit paneelen van bewerkte hout, terwijl de vloer bedekt is met een zwaar tapijt van de Tapijtknooperij Kinheim te Beverwijk.

De eveneens op het B-dek gelegen rooksalon treft reeds dadelijk door de groote hoogte, die een goede ventilatie bevordert. De betimmering is van ebbenhout met paneelen van koper, waarboven een fries van tegels, uitgevoerd door de fabriek De Distel in samenwerking met Goedewagen's Koninklijke Hollandsche Pijpen- en Aardewerfabriek te Gouda, voorstellingen geeft van renaissance paleizen te Rome en gezichten op Venetië, herinnerend aan de reizen van Hooft. De reliefs der 4 dekstutten, ontworpen door Zijl en gebakken te Delft door de Delftsche aardefabriek „De Porceleyne Fles”, stellen gezichten voor op Venetië, Milaan en Rome.

Het in 12 vakken van cypressenhout verdeelde plafond, verguld en geschopeerd met tin, is versierd met leeuwenfiguren en wapens van door Hooft bezochte steden; het licht is verborgen in lijsten van ebbenhout en cypressenhout. Fraai gesneden zijn de portretten van Hooft en zijn vrouw en van de beide dochters van Roemer Visscher naar ontwerpen van Zijl. De meubileering komt overeen met die van de muzieksalon. De rubbervloerbedekking werd geleverd door de N.V. Nofa Eboniet en Rubberfabriek en de hangende lampen door de firma Winkelman te Amsterdam. De betimmering werd uitgevoerd door Gebr. Reens, aldaar.

De eetsalon strekt zich op het drie dekken lager gelegen E-dek van boord tot boord uit. De lage ligging in het schip maakte een uitgebreide inrichting van kunstmatige ventilatie noodzakelijk. De fraaie salon biedt ruimte voor 208 personen aan tafels voor 4 tot 10 personen. Bij het binnentreden door de breede bronzen deuren met glaspaneelen overziet men in zijn geheel het verhoogde middenstuk met wanden van marmer en verguld glas en 9 witgeschildeerde hekwerken, versierd met beeldengroepen, die de indirecte verlichting dragen. Het bronswerk der figuren werd gegoten door de firma Barbedienne te Parijs. De achtergrond draagt drie verborgen lampen en stelt voor het slot te Muideren en de portretten van Hooft's tijdgenooten, Brederode en Constantijn Huygens. In het midden van het roodkoperen plafond met vergulde orna-

Afb. 11. *Muzieksalon 2e klasse.*

menten prijkt het wapen van Hooft en zijn devies „Omnibus idem” (voor allen dezelfde). Het middenstuk is omgeven door een ruime galerij op het D-dek.

Aan den achterwand bevindt zich recht tegenover den ingang het ebbenhouten buffet, geornamenteerd met twee groote staande lampen. Een gobelin daarboven geeft een gezicht op Florence. Andere gobelins langs de wanden stellen gezichten voor op Rome en fresco's uit Pompei, alle herinnerend aan Hooft's reizen. Als verdere decoratie heeft de ontwerper Lion Cachet tusschen de pilasters met gesneden kapiteelen strooken van verguld choniet aangebracht.

Het plafond wordt geschraagd door een zestal dekstutten bekleed met een bronzen versiering, gegoten te Brussel naar ontwerp van Zijl. De stoelen zijn in overeenstemming met de omgeving met licht trijp bekleed.

Rook-, muziek- en schrijfsalon op het B-dek zijn omgeven door een uitgestrekt wandeldek, waarop ongeveer midscheeps een ruime verandah is ingericht. Een hekwerk en enkele bloementafels maken hiervan een groot prieël, waarin de terracotta tegeltableaux, voorstellend het Muider slot, het wapen van Hooft en schelpenmotieven, een passende versiering vormen.

Een afzonderlijke aanrechtkamer vergemakkelijkt de bediening aan dek. Op het A-dek er boven is bovendien nog een groote ruimte gereserveerd, waar kinderen geen toegang hebben en waar gelegenheid bestaat tot het beoefenen van sport. Hier bevindt zich ook het gymnastieklokaal met een roeioestel, rijwielen, Sandowapparaat, enz. Achter op het A-dek, achter de verblijven der machinisten bevindt zich de ruime kinderkamer 1ste klasse, aansluitend op een ruim speeldek.

Hierachter bevinden zich de apotheek, de hutten van den verpleger en de verpleegster, de onderzoekingskamer benevens de hospitalen voor besmettelijke ziekten, voor mannelijke patiënten en voor vrouwelijke patiënten.

De hutten in de 2de klasse bevatten 2 of 3 bedden en verschillen, wat inrichting betreft slechts weinig van de hutten der 1ste klasse. Een opklapbaar Pullmanbed is aangebracht in

die hutten, welke zoo noodig aan de 3de klasse kunnen worden toegevoegd. Totaal kunnen hier 236 passagiers worden geborgen, welk aantal bij gebruikmaking van 1ste klasse hutten met Pullmanbedden tot ten hoogste 319 kan worden uitgebreid.

Op dezelfde dekken, waar de 1ste klasse salons gelegen zijn, bevinden zich de soortgelijke salons der 2de klasse. De muzieksalon en de rooksalon zijn wederom omgeven door een ruim wandeldek met een verandah en een dekpantry. Voorts is geheel achteruit op het B-dek voor de eerste maal op een Indisch mailschip een 2de klasse kinderkamer met kinderdekk aangebracht.

De eetsalon 2de klasse op het E-dek is een succes voor de firma Marc Simon te Parijs. Het geheel is gehouden in lichtrooden teint en doet prettig aan met zijn zeer geslaagde pannelverdeling en vroolijke versiering langs de wanden, bestaande uit schilderijen van Hollandsche landschappen, gevat in breede omlijstingen. Deze zaal biedt ruimte voor 256 personen aan tafels van 4 tot 14 personen. Het verhoogde middenstuk met matglazen lampen, die een getemperd licht verspreiden, wordt evenals in de eerste klasse omringd door een galerij.

De muzieksalon 2de klasse op het B-dek is in lichtbruin gepolitoerd hout, versierd met een kleurige fries van ingelegd hout; ook de pilaren zijn op dezelfde artistieke wijze gecoreerd. Een harmonisch geheel hiermede vormen de fauteuils van donker gepolitoerd mahoniehout met bekleeding van riet en stof. De uitgebouwde nissen ter zijde van de piano zijn voorzien van een paneel van glas in lood, dat des avonds op bijzondere wijze wordt verlicht.

Stemmig van toon is de 2de klasse rooksalon, welke onmiddellijk achter de muzieksalon ligt. Deze salon, met rubbervloerbedekking, is uitgevoerd in notenhout met enkele aardige versieringen langs de wanden. Flinkeramen aan weerszijden zorgen voor ventilatie.

Boekenkasten langs de wanden, ruime tafels en gemakkelijke stoelen in denzelfden toon gehouden, vormen het meubilair.

De in het achterschip op het D-dek gelegen 3de klasse-verblijven zijn eenvoudig, doch geriefelijk ingericht. Hutten

voor 2, 3 en 4 personen bevatten totaal 54 bedden, welks aantal van 106 kan worden uitgebreid, indien gebruik wordt gemaakt van de aan de tweede klasse grenzende z.g. twijfelhutten. Derhalve zijn de eetsalon en de rooksalon zeer ruim gehouden. Eerstgenoemde biedt bijv. plaats voor 98 personen. De rooksalon, achteruit op het C-dek gelegen, is omgeven door een ruim wandeldek.

Hoofd- en hulpwerktuigen.

De voortstuwing geschiedt door twee enkelwerkende achtcilinder twee-takt Sulzer-Dieselmotoren, die bij 100 omwentelingen per minuut elk 4000 AsP.K. ontwikkelen. Daarmede geven zij het schip een dienstsnelheid van $15\frac{1}{2}$ mijl. De cilinders hebben elk een diameter van 680 mm en een slag van 1200 mm. Deze motoren zijn vervaardigd in de werkplaatsen van Gebr. Sulzer te Winterthur. Op de assen der hoofdmotoren zijn op de gemeenschappelijke fundatieplaat de luchtcompressoren gebouwd. Het zijn drie traps-compressoren waarvan de kub. inhoud der cil. maatgevend is, maar het lijkt ons niet noodig deze detailmaten te nemen. Michelblokken nemen den stuwdruk op. De krukassen hebben een diameter van 460 mm. De smering geschiedt automatisch onder druk. Smeeroliepompen en lenspompen zijn onafhankelijk opgesteld. Alleen de H.D. smeeroliepomp voor de kruiskop-metalen is aan de voorzijde van iederen motor gekoppeld. De brandstof voor de hoofd- en hulpmotoren wordt door twee kleine pompjes, waarvan één reserve, naar de motoren gepompt terwijl de brandstofpompen aan de motoren voor iedere verdeling zorgen.

De spoellucht wordt door twee turboblowers, welke in een ruimte vóór het motorruim zijn opgesteld, geleverd. Zij zijn van het fabriekaat Brown-Boveri. Zij worden elk gedreven door 320 kW-gelijkstroommotoren bij 2700 omw. per minuut. Elke blower is voldoende om de benodigde hoeveelheid voor beide hoofdmotoren lucht te geven. Het verbruik is ongeveer 1200 A bij 220 V bij volle belasting van de hoofdmotoren.

Naast den B.B.-hoofdmotor zijn aan B.B. drie enkelwerkende twee-takt hulp Dieselmotoren opgesteld. Deze zijn eveneens van het fabriekaat Sulzer. Zij hebben elk 4 cilinders van een diameter van 380 mm en een slag van 660 mm en ontwikkelen bij 170 omw. per min. een vermogen van 520 AsP.K. per motor. Elk dezer motoren drijft een gelijkstroomdynamo van 325 kW bij 220 V-spanning. De dynamo's zijn geleverd door de „N.V. Electrotechnische Industrie v.h. Willem Smit en Co. te Slikkerveer”. Elke hulp-Dieselmotor drijft bovendien een 3-traps-compressor, die iets meer lucht produceert dan voor den motor noodig is, zoodat zij als manoeuvreer-hulpcompressoren dienst kunnen doen. Deze Dieselmotoren drijven ieder een spoelluchtpomp.

Aan S.B. is nog een 100 pk-motor opgesteld welke een luchtcompressor of een dynamo van 75 kW kan drijven. Bovendien is voor nooddoeleinden nog een 12 pk-motor aanwezige, welke een 2 trapscompressor drijft, welke lucht tot 70 kg/cm² kan comprimeeren.

Voor de gecompriëerde lucht zijn 14 reservoirs, elk van een inhoud van 800 liter, totaal dus 11,2 m³ opgesteld. Zij zijn ingericht voor een bedrijfsdruk van 70 kg/cm². Bovendien bevinden zich in het motorruim nog 3 luchtketels, elk van 8 m³ inhoud, totaal dus 24 m³ voor een druk van 28 kg/cm².

Twee electrisch gedreven Sulzer turbopompen, elk met twee rotors, nl. één voor een druk van 4 kg/cm² en één voor een druk van 2 kg/cm², leveren het benodigde koelwater. De hooge druk is noodig voor de koeling van de zuigers, terwijl de lagere druk voldoende is voor de koeling van de cilinderwanden. Elke pomp heeft op zichzelf voldoende capaciteit voor het geheele complex. De koeling geschiedt geheel door zout water. Echter worden de zuigers van de hulpwerktuigen met olie gekoeld. De mantelkoeling dezer hulpmotoren geschiedt intusschen door zout water. Een kleine koelwaterpomp dient voor

de koeling der hulpwerktuigen tijdens het verblijf in een haven.

Twee smeeroliepompen met een capaciteit van 30 m³ per uur en twee dito pompen met een capaciteit van 20 m³ per uur zorgen voor den aanvoer van smeerolie. De smeerolie wordt na den weg door de motoren teruggevoerd naar een paar tanks. In den kringloop zijn filters aangebracht.

Ook de smeeroliepompen voor de hulpmotoren zijn onafhankelijk opgesteld.

Bovendien zijn nog de volgende pompen opgesteld: een verticale zelfaanzuigende ballastcentrifugaalpomp van het systeem-Drysdale met een capaciteit van 250 ton; twee andere Drysdale-pompen met een capaciteit van 100 ton dienen als sanitarypompen.

De brandstofpompen zijn ook roterende pompen en van het fabriekaat Guinard.

De dynamo's zijn parallel geschakeld. De uitvoering van de electrische installatie heeft plaats gehad door de N.V. Groeneveld, Van de Poll en Co. te Amsterdam. Het voltage bedraagt 220 V, zoowel voor de verlichting, kracht en voor verwarmingsdoeleinden. Uit den aard der zaak is de installatie zeer omvangrijk. De electrische leidingen hebben tezamen een lengte van 146 km. De installatie omvat nog twee transformatoren van 20 kW voor 110 V wisselstroom en twee kleine dynamo's van een capaciteit van 1 kW en 20 V voor den dienst der telephonen, schellen, enz.

De ijsmachines zijn ten getale van twee aanwezig. Het zijn electrisch gedreven ammoniak-machines van het type-Brotherhood.

Twee ketels leveren stoom van 5 kg/cm² ten behoeve van de keukens en des winters ook voor de verwarming. Zij zijn vóór de motorkamer op een platform opgesteld. Deze ketels zijn geleverd door de werf Hubertina te Haarlem.

Boven in de motorkamer bevinden zich op een tweetal bordessen de centrifuges voor de brandstofolie en de smeerolie. Er zijn er 4 van de eerste categorie en 3 van de tweede categorie. Voor het overige verwijzen wij naar de afbeeldingen.

In de machinekamer zijn opgesteld twee Stone Shanks Sewage expellers, die afvalwater van keukens enz. over boord persen, wanneer de bijbehorende tanks vol zijn.

Wij danken den Technischen Dienst van de Stoomvaart maatschappij Nederland voor de welwillend beschikbaar gestelde gegevens.

NIEUWE BOEKEN.

T. J. Noordraven. *De Uitrusting. Een handboek over het tuig, de leidingen en de uitrusting van zeeschepen. J. F. Duwaer en Zonen, Amsterdam. Prijs geb. f 8.40.*

De verzameling compilatie-werken van dezen schrijver is weer met een over het algemeen zeer verdienstelijk boek uitgebreid. Bij de beoordeeling van een dergelijk boek moet men zich eerst afvragen, welk het doel is, hetwelk met het samenstellen ervan wordt beoogd. Volgens het voorbericht is dit in de eerste plaats wegwijzer en indirecte steun voor de candidaten voor de stuurlieden-examens. Dit voor oogen gesteld mag de opmerking niet achterwege blijven, dat het voor dat doel wel wat al te uitgebreid is. De behandelde materie is toch slechts een klein onderdeel van het examen-programma en bij de gebruikelijke wijze van studie is 't voor candidaten onmogelijk alleen daarvoor een boek van bijna 500 bladzijden door te werken en in zich op te nemen. Zoo is hoofdstuk VII, De Reddingsmiddelen, wel zeer uitgebreid. Meer dan 100 bladzijden alleen over scheepsreddingbooten voor stuurlieden, die toch geen bootenbouwers behoeven te zijn. Bovendien geven de neergeschreven bepalingen van het Veiligheidsverdrag, hetwelk niet ingevoerd is, maar noodeloos verarring. Wil men deze en dergelijke zaken in een 2en druk toch blijven opnemen, dan zouden wij in overweging willen geven, die gedeelten met kleine letter te drukken. Zij dienen dan uitsluitend voor afgestudeerden, die nog eens iets meer willen weten. Het bepalen van het bestek door middel van een reeks loodingen (blz. 440) is in dit boek verdwaald, het valt toch buiten het bestek daarvan. Een groot aantal illustraties verduidelijken den tekst, op welke laatste, gezien de namen der medewerkers, wel vertrouwd kan worden. Wij meenen daarom dit boek, behalve bovenstaande opmerkingen, wel ter lezing te kunnen aanbevelen.

EEN NIEUW EMPLOOI VOOR EEN NEDERLANDSCH SCHIP.

VRACHTSTOOMSCHIP „NIAS“.

Jaren geleden hebben wij eens vernomen, dat er plannen bestonden, het destijds beruchte stoomschip *Macedonia* in te richten als drijvende tentoonstelling. Van deze plannen is echter niets gekomen.

Nog niet lang geleden kreeg de Amsterdamse haven bezoek van een Turksch tentoonstellingsschip, het gewezen stoomschip *Wilis* van den Rotterdamschen Lloyd.

Thans vernemen wij, dat ook het Nederlandsche initiatief in deze is wakker geschud en dat de Nederlandsche vloot binnen korten tijd een tentoonstellingsschip rijk zal zijn.

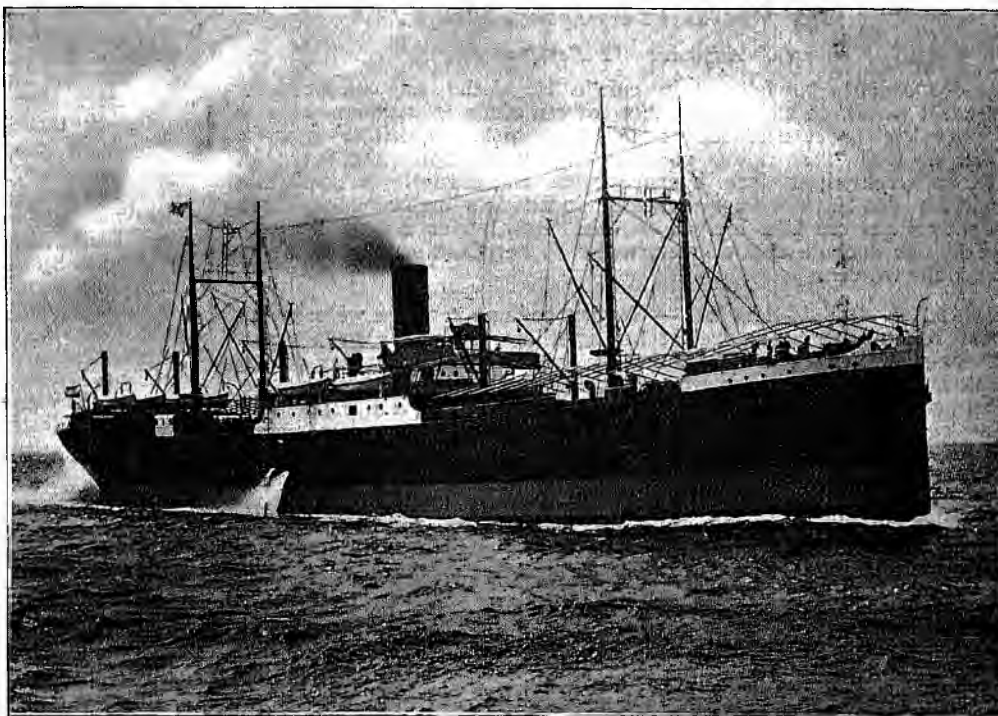
De onderneming gaat uit van de Holland-India-Trading Company te 's-Gravenhage en deze zal, ter betere bekendmaking van de voortbrengselen van de Europeesche industrie, een handelskruistocht in den Indischen Archipel gaan houden.

Zij zal daartoe van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland“ charteren het stoomschip *Nias*, groot 5916 bruto reg. ton en 9090 tcn deadweight (dan wel een soortgelijk schip); hetwelk voor het beoogde doel speciaal zal worden ingericht.

Dit doel is anders en meer uitgebreid, dan dat van de tentoonstellingsschepen, waarvan wij tot dusverre hoorden. Niet alleen toch zal aan fabrikanten gelegenheid worden gegeven om goederen te exposeeren, maar tevens zal ruimte beschikbaar worden gesteld, teneinde koopmansgoederen voor den verkoop ter plaatse mede te kunnen nemen. Koopers in Indië zullen dus niet alleen de artikelen kunnen zien, doch ook in kleinere hoeveelheden kunnen beproeven, om dan daarna in het Moederland verdere bestellingen te kunnen doen.

Aan boord zal in het voortusschende de expositiezaal worden ingericht, in het achtertusschende komen de verblijven voor het personeel der Maatschappij en de vertegenwoordigers van de fabrikanten. De ruimen blijven geheel bestemd voor koopmansgoederen. Vrijwel alle nijverheidsproducten komen voor dezen tocht in aanmerking, zelfs ook enkele voedingsmiddelen. Bijzondere maatregelen worden getroffen, opdat in elke haven, die wordt aangedaan, eventueel goederen aan koopers zullen kunnen worden afgeleverd.

De voornaamste plaatsen in het binnenland zullen vanuit de havenplaatsen door autocolonne's, voorzien van monstercollecties, worden bezocht, zoodat wel een ieder bereikt wordt, die te bereiken is.



De Holland-India-Trading Company draagt desgewenscht voor alles zorg, zoodat men van het recht om een vertegenwoordiger mede te zenden geen gebruik behoeft te maken.

Het komt ons voor, dat de voorgestelde wijze van reclame maken zeer doeltreffend moet zijn. Het ligt toch in het voornemen alle grootere havens op Java en de Buitenbezittingen aan te loopen, zoodat mede door de autocolonne's, geen plaats van beteekenis in Indië onbezocht blijft.

Naar wij vernemen ligt het in de bedoeling, na beëindiging der rondvaart, vanuit Nederlandsch-Indië met Indische producten een soortgelijken kruistocht te maken naar Noord-Amerika, Canada en eenige Europeesche landen, waarbij tevens de aandacht gevestigd zal worden op Indië als toeristenland.

TRANSPORT VAN VAARTUIGEN.

Menigmaal maakten wij melding van het sleepen over zee van groote droogdokken, baggermateriaal enz., waarbij naar voren kwam hoe moeilijk zulke transporten zijn en welke zee-manskunst en volharding er noodig is om dergelijke transporten tot een goed einde te brengen.

Transporten van kleine vaartuigen geven echter weer geheel andere moeilijkheden, daar deze vaartuigen uit den aard der zaak minder zeewaardig zijn, en is het voornamelijk de zee-manschap van den kapitein die een dergelijk klein transport behouden op de plaats van bestemming brengt.

Een staaltje van zulk een transport is het volgende:

Den 15 Augustus 1926 vertrok van Vlaardingen de sleepboot *Ardia*, gebouwd bij de Vlaardingsche Machinefabriek I. A. Kreber, met bestemming naar Oran in Noord-Afrika. Deze sleepboot heeft slechts een lengte van 19,25 m, breedte 4,50 m, diepte 2,10 m en is uitgerust met een triple machine van slechts 150 I.P.K. en een bunkercapaciteit van 13 ton.

De sleepboot werd bemand met een equipage van 5 man onder commando van kapitein B. C. Weltevreden Jr. te Hillegersberg.

Met mooi weder werd de Nieuwe Waterweg verlaten en reeds den 18 Aug. arriveerde de *Ardia* te Brest ter aanvulling van de bunkerkolen. Nauwelijks daar binnen of een storm uit het Z.W. stak op en kapitein Weltevreden achtte het niet raadzaam met zulk een slecht weer zeer te kiezen. De storm hield eenige dagen aan en de zee bleef tot den avond van den 22 Aug. zeer onstuimig. Den 23 Aug. waren weder en zee gekalmdeerd en besloot kapt. Weltevreden de reis weder voort te zetten en arriveerde de *Ardia* zonder eenig oponthoud den 30 Aug. te Gibraltar vanwaar, na eenige tonnen bunkerkolen te hebben ingenomen, men nog dienzelfden dag vertrok. Ech-

ter nauwelijks 60 mijlen van Gibraltar brak wederom een hevige storm los, gepaard gaande met hevige plasregens. De wind woei uit het N.O. terwijl de zee gevaarlijk uit het O.Z.O. rolde en het uitzicht door den duisteren nacht en tevens door de zware plasregens ten zeerste belemmerd werd. Eenige angstige uren werden hier doorgebracht en er kwamen zelf momenten voor dat de *Ardia* geheel onder water stond. Aan het voorzichtig manoeuvreeren alleen is het toe te schrijven dat men dezen storm te boven gekomen is. Tegen het aanbreken van den dag namen storm en zee af en werd de reis weder voortgezet. In den morgen van den 1sten September bereikte de *Ardia* behouden de haven van Oran alwaar de sleepboot zonder eenige gebreken afgeleverd werd. Koopers toonden zich zeer voldaan over het schip en prezen de equipage, die met een dergelijk klein vaartuig onder eigen stoom van Holland naar Oran waagden te komen.

OCTROOIBERICHTEN

verstrekt door W. Pataky, Octrooibezorger, Raamweg 22,
's-Gravenhage, Tel. 13265.

Openbaargemaakte Octrooiaanvragen.

15 Augustus 1926. Einde van den termijn: 15 December 1926.

Inrichting aan stoomketels.

No. 27687 Ned. Kl. 24 k. 4. Inrichting aan stoomketels of dergelijke voor het voorwarmen der verbrandingslucht met een regenererend materiaal bevattenden rotor. Aktiebolaget Ljungströms Angturbin, te Lidingö-Brevik (Zweden).

Verwarmingsketel.

No. 28989 Ned. Kl. 36 c. 10. Verwarmingsketel met twee of meer in elkander geschoven éénzijdig gesloten cilindrische watermantels. Peter Neusser, te Aken.

DE VRACHTENMARKT.

(27 Augustus—12 September.)

Daar ondanks het feit dat in enkele Engelsche mijnen wederom gewerkt wordt, de staking nog niet tot een einde is gekomen en nog geen oplossing gevonden schijnt om uit de moeilijkheden te geraken, bleef de vraag naar ruimte voor Amerikaansche kolen zoo levendig, dat de vrachtprijzen naar boven gingen en tenslotte vrijwel alle markten den invloed dier hoogere vrachtcijfers ondervonden. Toch profiteert niet een ieder hiervan en vele reizen loopen anders dan verwacht was door de slechte kolen, welke op het Continent als bunkers verstrekt worden.

GRAAN. — Zuid-Amerika. — In den beginne toonden verschepers voor ruimte voor graan weinig belangstelling, mede als gevolg van de omstandigheid dat de vraag naar graan in Europa maar gering was. De vrachtcijfers, voor zoover bevrachtingen plaats hadden, zakten dan ook in tot 20/6 Sept. laden van Buenos-Aires of La Plata naar het Ver./Cont. (Bordeaux-Hamburg) en 22/- voor een groot schip van de bovenrivier naar hetzelfde rayon. Plotseling herstelde de markt zich en kwam ook vraag voor latere posities, zoodat van de bovenrivier voor spotbooten naar Antwerpen of Rotterdam 24/6 op basis zwaar graan werd betaald. Voor September- en October-belading golden dezelfde of 6 d. lagere cijfers, terwijl voor Nov.-Dec. belading een groot schip van Buenos Aires naar Genua werd bevracht tegen 21/-.

Noord-Amerika. — De Golf was geheel verlaten en hoewel de verschepers aan den Northern Range belang stelden in ruimte naar het Continent tegen tot 17 ct. per 100 lbs. zwaar graan oplopende cijfers, werden hier toch geen zaken gedaan. De North Pacific nam enkele schepen op voor October-belading tegen 31/3 naar het Ver. Kon./Cont. en verlangde vergeefs meerdere ruimte tegen dezelfde prijzen. Alleen Montreal gaf ongekende levendigheid te zien met vrijwel voortdurend de stemming ten gunste der reeders, zoodat mede in verband met de kolenvrachtprijzen, verhooging der vrachtcijfers niet uitbleef. Begonnen werd met betaling voor Sept.-ruimte van 17 cent per 100 lbs. zwaar graan naar Antwerpen of Rotterdam en 18 cent naar Noord-Duitsche havens met de gebruikelijke verhooging van 1 cent voor gerst en 2 cent voor haver, terwijl naar de Westelijke helft der Middellandsche Zee 21 cent werd gegeven.

Later werd naar Engeland voor October 4/6 tot 4/7½ per quarter zwaar graan geboekt, terwijl tot 20 cent per 100 lbs. toe naar Rotterdam werd gegeven, op tijden dat geconcurrereerd werd met de afschepers van kolen.

Donau en Zwarte Zee. — Zoowel de Donau als de Zwarte Zee hadden met gebrek aan scheepsruimte te kampen, zoodat de vrachtprijzen flink verbeterden. Van de Zwarte Zee naar Bordeaux—Hamburg werd voor 2e helft Sept. laden begonnen met betaling van 13/9 en tenslotte moest voor Oct. minstens 15/6 worden gegeven, terwijl kleine schepen van 16/- tot 16/6 konden bedingen voor Sept., of Oct. belading. Ook aan de Donau zien wij de koersen oploopen van 18/6 voor belading eind Sept. naar Antwerpen of Rotterdam tot 22/3, al werd dit laatste cijfer slechts in een enkel geval betaald.

ERTS. — Over het algemeen voelden reeders weinig voor het doen van zaken in de weinig voordeel opleverende ertsmarkt, zoodat weinig afsluitingen tot stand kwamen. Van Hornillo-Bay naar Rotterdam kon 6/6 worden bedongen, van Port Breira 5/3, van Pasajes 6/1½, van Bilbao 4/9, alles naar dezelfde haven, terwijl van Onton naar Emden 5/6 werd betaald. Mangaanerts werd van Bombay naar Antwerpen verscheept tegen 18/6 à 18/9 al naar de laaddata.

DIVERSEN. — Cuba betaalde voor ruimte voor suiker naar het Ver. Kon./Cont. 22/6 en was bereid ook verder ditzelfde cijfer te betalen. Ook werd ruimte gezocht naar het Verre Oosten.

Van de Golf naar Rotterdam werd voor Oct. verscheping van een lading zwavel § 5.50 betaald.

Alexandrië noteert 11/3 per 60 cub. ft. naar Hull, op welke koers ook eenige zaken gedaan zijn.

HET OOSTEN. — Van het Oosten werden alleen eenige zaken van betekenis gemeld voor graan van Australië naar het Ver. Kon./Cont. Van de Westelijke havens werd voor kleine tot handige schepen voor Dec./Jan. verscheping 40/- betaald, terwijl Zuid-Australië voor Jan./Febr. laden 42/- gaf, terwijl voor Dec.-canc. 43/- à 43/6 werd bedongen.

Een lading boonen van Wladiwostok moest naar het Ver. Kon./Cont. 26/6 betalen, terwijl voor optie Scandinavië 1/3 extra gold.

Mauritius zou ruimte voor suiker kunnen gebruiken tegen 23/6, terwijl ook door Java ruimte gezocht wordt naar Japan en Britsch-Indië. De nabije Indische havens noteerden 20/- op deadweight en van de Madraskust werd ruimte voor palmpitten opgenomen tegen 26/3 naar de Midd. Zee, eind Oct. cane.

STEENKOLEN. — Voortdurend was er belangstelling naar ruimte van de zijde der Amerikaansche verschepers, zoodat de koersen bij vaste stemming eerst langzamerhand verbeterden om plotseling een stuk te stijgen. Dit schrikte afschepers even af, doch daarna kwam de

vraag verdubbeld terug, zoodat de reeders steeds in het voordeel bleven. De vraag naar ruimte begint zich thans uit te strekken tot booten, welke begin Nov. laadklaar zullen zijn.

De hoogste koers, waarmede tevens de markt eindigde was 22/6 voor verscheping naar Engeland 20 Sept. canc., en naar gelang van grootte en laaddata liepen de vrachtcijfers toen van 16/3 tot 22/6 uiteen. Voor reeders, die op risico hun schepen den Oceaan hebben laten oversteken, waarlijk een buitenkansje.

Ook van het Continent werd levendig bevracht, al neemt het aantal afsluitingen wel merkbaar af.

Van Rotterdam naar Engelsche havens werd o.m. betaald Preston 7/3, Belfast 8/6, Portsmouth 6/3, Cardiff 7/9. Naar de Middellandsche Zee bedong men Port Said 10/6, Pireaus 12/-, Marseille 10/1½. Naar de eilanden werd 10/3 gegeven, terwijl naar Leningrad 5/10½ met vrij lossen gold. Montreal noteerde 7/- free disch, met 9/- voor cokes. Ladingen cokes gingen naar Sundsvall tegen 8/3 en naar Kopenhagen tegen 8/6.

Ook andere continentale havens bleven deelen in het kolenvervoer. Zoo werd afgesloten Gent—Newhaven tegen 6/- f. d. en Stettin naar Oostkust Engeland 8/6 en Westkust 11/-.

Ook in het Oosten bereikten de afsluitingen voor kolen belangrijker afmetingen. Van Durban naar Aden werd 13/6 gegeven, Sabang deed 10/3 en Singapore 11/3 alles voor vroege belading, terwijl voor Calcutta—Bombay 7 Rs. werd betaald.

HOUT. — Heel veel ging er in deze afdeeling niet om en naar mate het seizoen voortschrijdt zullen afschepers wel wat meer aan de billijke vraag van reeders moeten toegeven. Mocht de Engelsche staking spoedig eindigen, dan zal wellicht deze markt nog een levendig aanzien krijgen, doch al te lang moet dit niet op zich laten wachten.

Van Wasklot werd naar Amsterdam voor D B en B f 26.50 per std. gegeven en een stoomschip van 1000 vdm. kreeg voor de reis Leningrad—Amsterdam § 16.75 f.i.o., terwijl naar Rotterdam 34/- per vdm. werd betaald.

De Golf nam ruimte naar de Plata-rivier op voor grenenhout tegen § 18.—

TIMECHARTER. — Deze markt bewoog zich op dezelfde hoogte. Eenige schepen werden bevracht voor een rondreis in de Transatlantische vaart te Rotterdam aan te vangen, waarvoor resp. 95 cent en 4/1½ werd betaald.

HET GROOTSTE MOTORSCHIP IN AANBOUW.

Op de werf van Ansaldo te Sestri Ponenti bij Genua bevindt zich in een vrij vergevorderd stadium van bouw het 32.000 tons motorpassagiersschip *Augustus*, welk schip is besteld door de „Navigazione Generale Italiana” te Genua. Het is een schip van de volgende afmetingen:

Langte o.a. 216,75 m (710,9 vt.).

Langte t. l. 202,60 m (664,5 vt.).

Breedte over spanten 25,20 m (82,6 vt.).

Holte tot D-dek 15,70 m (51,5 vt.).

Holte van kiel tot brug 29,80 m (97,8 vt.).

Waterverplaatsing 32.000 ton à 1016 kg.

Bruto tonnenmaat 32.000 register-ton.

Snelheid ruim 21½ knoop.

De vier motoren, elk van 7000 AsPK, worden vervaardigd door de Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg in samenwerking met haar licentiehouder de Cantiere Officine Savoia te Cornigliano Ligure nabij Genua. De motoren zijn dubbelwerkend en hebben elk 6 cilinders met een diameter van 700 mm en een slag van 1200 mm. Bij 120 toeren ontwikkelt elke motor 6250 AsPK. Dit is de normale belasting; intusschen moet gedurende 48 uur bij 125 omwentelingen 7000 AsPK ontwikkeld kunnen worden.

Acht Dieseldynamo's zorgen voor den elektrischen stroom voor de spoelpompen en de hulpwerktuigen. De drie grootste dezer dynamo's, welke voor dit doel dienen (één dient als reserve), ontwikkelen elk 600 kW en worden door enkelwerkende M.A.N.-Dieselmotoren van 900 AsPK gedreven. De vijf kleinere dynamo's van 280 kW zijn gekoppeld aan enkelwerkende M.A.N.-Dieselmotoren van 425 AsPK elk. Voorts zal er een nood-dynamo aanwezig zijn.

De spoelluchtpompen leveren elk 60.000 à 67.000 kub. vt. per minuut. Zij zijn van het fabrikaat Brown Boveri. Het zijn de grootste, die tot dusver geleverd werden en van dezelfde constructie als die voor de *Christiaan Huygens*.

Het schip zal bijna 2200 passagiers kunnen vervoeren, terwijl op een bemanning van 450 koppen wordt gerekend. De oliebergruimte zal plaats bieden voor 4250 ton.

Het schip zal, volgens *The Motorship*, waaraan wij bovenstaande bijzonderheden ontleenen, in November worden te water gelaten en in het laatst van 1927 gereed moeten zijn. Het zal voorzien worden van twee schoorsteenen, waarvan de voorste dient als rookafvoer van de beide hulpketels en voor berging van de 8 knalpoten van de hulpmotoren, terwijl de achterste dient voor de berging van de 4 knalpoten der hoofdmotoren.

NIEUWS VAN SCHEEPVAART EN SCHEEPSBOUW.

Machinisten-examens.

Diploma A: P. W. A. Boom, D. Bongart, T. Breitsma, H. de Bruin, W. de Geus, F. Grol, J. Hak, J. Lagendijk, D. J. Lamberts, A. R. Lüschchen, C. Mooy, J. Noorda, S. Plaat, W. Posthuma, H. T. de Recht, R. Reukman, J. Sleebom, K. Sommeling, J. P. Scullié, L. Stark, J. J. Tienpont, J. van der Vlies, J. de Vries, A. C. Weltevrede.

Nieuwe opdrachten.

De N.V. Scheepswerf & Gashouderbouw v.h. Jonker & Stans te Hendrik-Ido-Ambacht ontving voor Nederlandsche rekening opdracht voor den bouw van een sleepschip, afmetingen 67x8.20x2.35 m.

De scheepswerf „De Volharding” te Stavoren ontving opdracht voor den bouw van een zeilkast, groot 170 ton, eventueel in te richten als motorboot.

De N.V. C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven te Krimpen a. d. IJssel ontving van de Stoomvaart Maatschappij „De Maas” (Phs. van Ommeren's Scheepvaartbedrijf) te Rotterdam opdracht voor den bouw van een motortankschip van 5500 ton deadweight. De machine-installatie wordt geleverd door het Etablissement Fyenoord en de voortstuwingsmotor zal een 6 cyl. enkelwerkende 4 takt M.A.N.-Dieselmotor van ca. 1900 AsPK zijn.

Kielleggingen.

Scheepswerf „Deest”, Deest bij Nijmegen,
voor een motorveerboot, bestemd voor de gemeente Druten,
voor een Rijn- en kanaalschip, groot 1000 ton, voor Nederlandsche rekening en

voor een motorschip, groot ca. 200 ton, afmetingen 31.50x6x2.30 m, voor rekening van den heer J. Kunst te Groningen.

Scheepswerven v.h. H. H. Bodewes, Millingen,
voor een stalen kempenaarschip, groot ca. 550 ton, afmetingen 50x6.60x2.30 m, voor Nederlandsche rekening.

Scheepswerf „Nicolaas Witsen”, v.h. W. F. Stoel & Zoon, Alkmaar,
voor een dubbelschroefmotorjacht, lang 86', breed 16', voort te stuwen door 2 petroleummotoren, elk van 100 PK, voor buitenland-sche rekening.

Scheepsbouwwerf v.h. de Groot & van Vliet, Slikkerveer,
voor een Dortmund-Emskanaalschip, groot ca. 915 ton, afmetingen 65.20x8.15x2.35 m, voor Nederlandsche rekening.

Haarlemsche Scheepsbouwmaatschappij, Haarlem,
voor twee elevatorbakken, elk 460 ton laadvermogen, afmetingen 40x5.80x2.50 m, voor Nederlandsche rekening.

Scheepsbouwwerf „De Dageraad”, v.h. Wed. J. Boot, Woubrugge,
voor een motorboot, afmetingen 28x5.05x1.80 m, voorzien van een 30 PK Kromhout-ruwoliemotor, voor rekening van den heer J. de Rek te Ouderkerk a. d. IJssel.

Scheepswerven v.h. G. & H. Bodewes, Martenshoek,
voor twee motorboten, elk groot ca. 90 ton, voor Nederlandsche rekening.

Scheepswerf „Vooruit”, Spaarndam,
voor een stalen lichter, groot 270 ton, voor Nederlandsche rekening.

Te water gelaten schepen.

Scheepswerf „Deest”, Deest bij Nijmegen,
het stalen sleepschip (kempenaar) *Martina*, groot 550 ton, afmetingen 50x6.60x2.35 m, in aanbouw voor Nederlandsche rekening.

Scheepswerven v.h. H. H. Bodewes, Millingen,
het stalen kempenaarschip *Frapina*, groot ca. 550 ton, afmetingen 50x6.60x2.30 m, in aanbouw voor rekening van den heer M. Crucq te Rotterdam.

Scheepsbouw & Reparatieverf „De Hoop”, v.h. Gebrs. Boot, Leiden,
een stalen sleepschip (kempenaar), groot ca. 570 ton, afmetingen 59x6.60x2.30 m, in aanbouw voor Nederlandsche rekening.

Scheepswerf „Nicolaas Witsen”, v.h. W. F. Stoel & Zoon, Alkmaar,
een stalen motorboot, lang 54', breed 14', voorzien van een 40 PK ruwoliemotor, ingericht voor vervoer van 40 passagiers, in aanbouw voor Nederlandsche rekening.

Scheepsbouwwerf v.h. de Groot & van Vliet, Slikkerveer,
het Dortmund-Emskanaalschip *Germanant*, groot ca. 915 ton, afmetingen 65.20x8.15x2.35 m, in aanbouw voor rekening van den heer H. A. de Bot te Rotterdam.

Haarlemsche Scheepsbouwmaatschappij, Haarlem,
een lichter, groot 700 ton, afmetingen 41x8x3 m, en een motorvrachtboot, groot 60 ton, voorzien van een motor van 80 PK, beide in aanbouw voor buitenland-sche rekening.

Scheepsbouwwerf „De Dageraad”, v.h. Wed. J. Boot, Woubrugge.

de motorvrachtboot *Johanna Adriana*, groot ca. 325 ton, voorzien van een 3 cyl. 120 PK Kromhout-ruwoliemotor, in aanbouw voor rekening van den heer W. F. Schot te Bergen op Zoom.

Amsterdamsche Scheepswerf, G. de Vries Lentsch, Amsterdam,
een stalen motorsleepboot, lang 42'—8", breed 9'—10", diepgang 3', voorzien van een 2 cyl. Kromhoutmotor van 44 PK, bestemd voor Afrika.

Scheepswerven v.h. Gebr. G. & H. Bodewes, Martenshoek,
de stalen motorbeurtboot *Piet Hein*, afmetingen 27.75x5.40x1.92 m, voorzien van een 80 PK 2 cyl Kromhout-ruwoliemotor, in aanbouw voor rekening van den heer H. R. van der Lel te Steenwijk.

A. Fuyk & Zonen, Capelle a. d. IJssel,
een stalen Rijnschip, groot 1350 ton, afmetingen 78x9.45x2.50 m, in aanbouw voor Nederlandsche rekening.

Scheepswerf v.h. J. Wilink & Co., Groningen,
de motorboot *Nieuwe Onderneming II*, groot ca. 135 ton, voorzien van een Steywal-motor van 50 PK, in aanbouw voor rekening van den heer D. Vlieg te Ermelo.

Scheepswerf „Vooruit”, Spaarndam,
het stalen Dortmund-Emskanaalschip *Redemptor 2*, groot 925 ton, afmetingen 67x8.20x2.30 m, in aanbouw voor rekening van schipper Kemper.

Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., Rotterdam,
een zeesleepboot, afmetingen 43.80x8.10x4.42 m, voorzien van een triple-expansie machine van 700 PK, (diverse hulpwerktuigen, elektrische verlichting), in aanbouw voor rekening van de Internationale Sleepdienst Maatschappij te Rotterdam.

Proeftochten.

De door de werf „Onderneming”, fa. Bos & Dijkman, te Ruischerburg, voor schipper van Dijken gebouwde motorboot, heeft met goed gevolg proefgestoomd. Het vaartuig meet 140 ton en is voorzien van een 50 PK Climax-motor.

Op de Noordzee heeft met goed gevolg proefgestoomd het door de Scheepswerf v.h. Jan Smit Czn. te Alblasterdam voor de Scheepvaart- en Steenkolen-Maatschappij te Rotterdam gebouwde vrachtstoomschip *Westland*, groot 1258.37 bruto reg. ton en 1350 ton laadvermogen, afmetingen 76.20x10.27x5.49 m, en voorzien van een door de Koninklijke Maatschappij „de Schelde” vervaardigde stoommachine van 1200 PK.

Op de Eems heeft met goed gevolg proefgestoomd het motorzeilschip *Kwiek*, groot 177.92 bruto reg. ton, 237 tonnen laadvermogen (binnenvaart) en 210 ton deadweight, afmetingen 31x6.30x2.35 m, voorzien van een 105 PK Brons-motor. Het schip is op de werf van den heer G. J. van der Werff te Hoogezand gebouwd voor den heer K. Salomons te Gasselternijveen (N.V. motorschip Kwiek) en behaalde op den proeftocht een snelheid van 8½ mijl.

Op de Noordzee heeft proefgestoomd het door de Nederlandsche Scheepsbouwmaatschappij te Amsterdam voor rekening van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij gebouwd motorvracht- en passagiersschip *Cremer*, groot 8050 ton waterversplaatsing, voorzien van een Werkspoor-Dieselmotor van 4660 AsPK.

Na goedgeslaagden proeftocht is door de N.V. „Holland”, Scheepswerf en Machinefabriek te Hendrik-Ido-Ambacht aan de Deutsche opdrachtgeefster afgeleverd het zeevrachtstoomschip *Hans Arp*, groot 4500 ton deadweight, afmetingen 315'x44'x23'—6", voorzien van een triple-expansie machine van 1200 IPK. Het schip behaalde een snelheid van 10 zeemijlen per uur.

De commissie voor het stukgoedverkeer.

De commissie tot instelling van een onderzoek naar de oorzaken, welke de ontwikkeling van het stukgoederenverkeer over de Rotterdamse haven verhinderen is geconstitueerd.

Als leden zijn benoemd de heeren E. J. Aalders, Joh. Brautigam, H. H. van Dam A.Czn., E. J. W. M. Goossens, D. H. de Haan, A. Kievit, J. Quispel, H. S. de Roode, J. A. Stokdijk, C. Vermeij, P. M. Vismans en A. de Waard, terwijl als voorzitter en als ondervoorzitter der commissie resp. zullen fungeren de burgemeester en de president van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam. Als secretaris en adjunct-secretaris zijn aangewezen de heeren ir. J. G. Christiaanse en mr. K. F. O. James.

Holland—Afrika-lijn.

Te beginnen met het juist vertrokken stoomschip *Billiton*, zullen de schepen van de Holland-Afrika-lijn in den vervolge om de 14 dagen Genua aanloopen.

Aan- en verkoop van schepen.

De stalen zeillogger *Proefneming I*, VL 99, groot 97.33 bruto reg ton, in 1899 door Gebr. van der Windt te Vlaardingen gebouwd en toebehoorende aan de Visscherij Maatschappij „Proefneming”, aldaar, is verkocht en wordt ingericht als woonschip.

Het vrachtstoomschip *Celbes*, groot 5875 bruto reg. ton en 8955 ton deadweight, in 1907 door Furness, Withy & Co. te West-Hartlepool gebouwd en toebehoorende aan de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” te Amsterdam, is verkocht aan de Vereenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij te 's-Gravenhage en verdoopt in *Rijperkerk*.

Het passagiersschip *Rindjani* (zie *Het Schip* no. 18, blz. 270) is verkocht aan de Administration de Navigation à Vapeur Turque te Konstantinopel en is *Angora* gedoopt.

Het Engelsche tankstoomschip *Absia*, groot 5218 bruto reg. ton en 8000 ton deadweight, in 1918 door Harland & Wolff Ltd. te Glasgow gebouwd en toebehoorende aan de Anglo Saxon Petroleum Co. te Londen, is overgedaan aan de zustermaatschappij Petroleum Maatschappij „La Corona” te 's-Gravenhage en wordt binnenkort onder Nederlandsche vlag gebracht. Naar wij vernemen zullen nog negen andere schepen van ongeveer dezelfde grootte volgen.

De stalen stoomtrawler *Gruovers*, IJM 290, groot 188.80 bruto reg. ton, in 1899 door Earle's Co. Ltd. te Hull gebouwd en toebehoorende aan de Visscherij Maatschappij „De Vooruitgang” te IJmuiden, is verkocht aan de Visscherij Maatschappij „Avanti” aldaar, en wordt onder den naam *Avanti* in de vaart gebracht.

De stalen stoomtreiler *Eduarda*, IJM 6, groot 191.93 bruto reg. ton, in 1899 door Earle's & Co. te Hull gebouwd en toebehoorende aan de Visscherij Maatschappij „Praxis” te IJmuiden, is verkocht aan de Visscherij Maatschappij „Eduarda” te Castricum en komt onder den naam *Polaris* in de vaart.

Nieuwe schepen.

Door de N.V. Scheepsbouw & Reparatieverf „De Hoop”, v.h. Gebrs. Boot te Leiden, is aan den heer E. de Prins te Wintham (België) afgeleverd de stalen kempenaar *Gidske*, groot ca. 550 ton, afmetingen 50×6.55×2.33 m.

Aan den heer J. Kuyten te Zwolle is door C. Appelo's Scheepswerf te Zwartsluis afgeleverd de stalen motorboot „Hans II”, bestemd voor vischtransport, afmetingen 27.80×5×2 m, voorzien van een Kromhoutmotor van 100 PK.

Door den scheepsbouwer G. J. van der Werff te Hoogezand is aan schipper K. Eefthing te Gasselternijeven afgeleverd het nieuwgebouwd motorzeilschip *Kwiek*, groot ca. 250 ton, afmetingen 31×6.30×2.35 m, voortgestuwd door een Brons-motor van 105 PK.

De Noord-Nederlandsche Scheepswerven te Groningen hebben aan den heer F. S. de Jong te Workum opgeleverd het bestelde motorzeilschip *Jantina*, groot ca. 170 ton, afmetingen 29.75×5.23×1.90 m, voorzien van een Kromhout-motor van 60 PK.

Aan schipper J. Visscher te Hasselt (O.) werd door de Scheepsbouw- en Reparatieverf „De Hoop”, v.h. Gebr. Boot te Leiden, afgeleverd het nieuwgebouwde stalen sleepschip *Hendrik*, groot 550 ton, afmetingen 50×6.60×2.25 m.

Door de fa. van Goor & Spijkman te Zwartsluis is aan schipper A. de Weerd te Oosterlee afgeleverd de nieuwgebouwde stalen motorboot *Onderneming*, groot ca. 60 ton, afmetingen 23×4×1.30 m, voorzien van een Kromhout-motor van 22 PK.

Door de N.V. Scheepswerf v.h. J. Wilmink & Co. te Groningen zijn afgeleverd de motorboot *Hendrika* aan schipper J. van den Heuvel te Amersfoort en de motorboot *P. Kasperoma* aan P. Kasperoma te Heerenveen. Belde vaartuigen zijn voorzien van een 80 PK Steywal-motor.

Scheepsregister.

Staatsblad no. 308 bevat het Kon. besluit van den 18den Augustus, tot vaststelling van de rechten verschuldigd wegens de afgifte van uittreksels uit het scheepsregister en van op die uittreksels betrekking hebbende verklaringen. Daarbij is bepaald dat:

wegens de afgifte door de bewaarders van de hypotheeken, het kadaster en de scheepshewijzen van:

a. een uittreksel uit het scheepsregister betreffende een schip is verschuldigd een bedrag van twee gulden;

b. een verklaring, gesteld op een uittreksel als onder a bedoeld, inhoudende, dat sinds de afgifte van het uittreksel in het scheepsregister geen veranderingen zijn gebracht, betreffende het in het uittreksel bedoelde schip, is verschuldigd een bedrag van twee gulden;

c. een telegrafische verklaring als onder b bedoeld is verschuldigd een bedrag van drie gulden. De kosten van het telegram zijn voor rekening van het Rijk.

Invoering Nieuwe Zeerecht.

Volgens Kon. Besluit van 4 September 1926, Stbl. no. 324, treedt de wet van 22 December 1924, Stbl. no. 573 (nieuw zeerecht) op 1 Februari 1927 in werking, doch het nieuwe scheepsregister vangt al op 1 October a.s. aan.

Kromhoutmotorenfabriek, D. Goedkoop Jr. Amsterdam.

Bestellingen 15 Mei—15 Juni 1926.

- 350 PK voor het motorvrachtschip *N.Q.M. 1*, afmetingen 135'×25'×9'—6", van de Adelaïde Steamship Co. te Adelaïde.
- 160 PK voor door J. Koster Hzn. voor de fa. Müller & Co. te Rotterdam te bouwen motorvrachtschip van 240 ton d.w., afmetingen 32.25×5.75×2.55 m.
- 160 PK 2 stuks voor door John I. Thornycroft & Co. te Southampton te bouwen motorvaartuig.
- 80 PK voor door Gebrs. G. & H. Bodewes te Hasselt voor schipper L. Nout te bouwen motorvrachtschip, groot 200 ton, afmetingen 31.50×5.40×2.10 m.
- 80 PK voor Christiani en Nielsen's Gew. Beton Mij. te 's-Gravenhage.
- 60 PK 3 stuks voor de Asiatic Petroleum Co. Ltd. te Londen.
- 60 PK in motorvrachtschip *N.Q.M. 1*, bovengenoemd.
- 50 PK in sleepboot *A.S. 3* van de Amsterdamsche Schuitenverhuurderij te Amsterdam.
- 50 PK in motorsleepboot *Cornelia*, 16.20×3.51×1.50 m, door W. Mulder te Stadskanaal te bouwen voor E. en W. Salomons te Heumen.
- 44 PK voor motorlichter *François* van de Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd. te Londen.
- 40 PK voor den polder „Het Oude Land” te Ooltgensplaat.
- 40 PK in motorboot *Fort la Perle* van L. Rossemiers te St. Pieters-Jette.
- 40 PK in motorvrachtschip *N.Q.M. 1*, bovengenoemd.
- 30 PK in motorboot *Utrecht II* van J. & A. van der Schuyt's Stoombootrederij te Rotterdam.
- 30 PK voor Brown Corporation te Londen.
- 30 PK voor Perman & Co. Ltd. te Londen, bestemd voor houten vaartuig, afmetingen 55'×12'×6½'.
- 30 PK in door de Scheepsbouwmaatschappij v.h. H. Schouten te Muiden voor de Ned.-Ind. Tankstoomboot Maatschappij te Rotterdam te bouwen motorboot, afm. 12.20×2.75×1.45 m.
- 30 PK in motorboot *De Nijverheid I* van de Expeditie Mij. „Nijverheid” te Wormerveer.
- 30 PK in door A. Ooms te Ammerstol te bouwen motorboot, groot 35 ton, afmetingen 20.35×4.10×1.35 m, bestemd voor schipper A. Labée te Streefkerk.
- 30 PK voor de IJsfabriek te Ardjassa (Djember).
- 30 PK in motorboot *Wilhelmina II* van W. Bus' Stoomboot Maatschappij te Amsterdam.
- 22 PK voor Messrs Truslove & Co. te Colchester.
- 22 PK voor Gebrs. Lodewijk, motordienst te Franeker.
- 22 PK 2 stuks voor hulpwerktuigen in door Werkspoor te bouwen 3600 tons tankschip voor de Anglo-Saxon Petroleum Co. Ltd. te Londen.
- 15 PK voor den polder „De Moorplaat” te Lage Zwaluwe.
- 15 PK voor Th. Kempers & Zn. te Alphen a. d. Rijn.
- 15 PK 2 stuks voor Perman & Co. Ltd. te Londen.
- 15 PK voor de Hollandsche Aanneming Mij. te 's-Gravenhage.
- 15 PK in motorboot *De Hoop*, groot 26 ton, van M. Baardwijk te Nederhardinxveld.
- 15 PK voor D. J. Mensema en H. J. Stellingwerf, motorbootdienst te St. Jacob.
- 10 PK 2 stuks in door de Werf „Gusto”, A. F. Smulders, te Schiedam te leveren motorsloepen, afmetingen 30'×8'—4"×3'—6", ten behoeve van de Kon. Paketvaart Mij.
- 10 PK in door de fa. G. de Vries Lentsch, Werf „Het Fort”, te Nieuwendam voor de Kon. Paketvaart Mij. te bouwen motorsloep, afmetingen 9×2.50×1.10 m.
- 9 PK in motorboot *Fougamou* van de Comp. d'Expl. Forestières Africaines te Parijs.

FINANCIËELE RUBRIEK.

Herverzekering.

- s.s. *Storviken*, 27 Aug. 15 gns; 6 Sept. vlotgekomen.
- s.s. *Kaikya Maru*, bij de Abatian eil. gestrand, 30 Aug. 60 gns; 31 Aug. 70 gns; 6 Sept. 60 gns; 8 Sept. 65 gns; sedert onveranderd.
- s.s. *Galileo*, gezonken, 2 Sept. 40 gns; 6 Sept. 45 gns; sedert onveranderd.
- s.s. *Sapele*, bij Forcados gestrand, 3 Sept. 30 gns; 8 Sept. 15 gns; 9 Sept. vlotgekomen.
- s.s. *Rio Claro*, gestrand, 8 Sept. 30 gns; sedert onveranderd.

Dividenden.

Burgerhout's Machinefabriek en Scheepswerf geen dividend (v. j. pref. aand. 6 pct.).

MEENINGEN VAN ANDEREN.

BABCOCK & WILCOX SCHEEPSKETELS.

In *Het Schip* van 3 Sept. j.l., no. 18, las ik het verslag van de voordracht van den heer Boerstra over Babcock en Wilcox-scheepsketels en trof daarbij op blz. 265 de volgende zinsneden aan:

„Ook het weren van olie uit den ketel is een voorname factor. In verband hiermede maak ik melding van een vinding van Prof. Dyxhoorn te Delft om het voedingwater geheel olievrij te maken.... Deze olierest wordt door Prof. Dyxhoorn verwijderd door het voedingwater te voeren door een filterpers onder toevoeging van een mengsel soda en aluin.... Door Prof. Dyxhoorn is octrooi aangevraagd voor dit middel van olieafschieding.”

In verband hiermede ben ik zoo vrij op te merken, dat door de Kon. Mij. „De Schelde” te Vlissingen in 1902 en 1903 reeds dezelfde wijze van olieafschieding werd toegepast.

Uitgebreide proeven werden o.a. genomen met de machine-installatie van het droogdok van „De Schelde”, welke proeven geleid werden door den heer G. L. Tegelberg. Het mengsel dat daár de beste resultaten verschaftte was 5 kg aluin en 7½ kg soda op 100 l water. Inderdaad bleek, dat na de toevoeging van dit mengsel de olie geheel kon worden uitgefiltreerd. Het is mij niet precies bekend waarom niet tot algemeene toepassing werd overgegaan, ik meen mij te herinneren dat het opkoken van den ketel een bezwaar was. De Mij. „De Schelde” zou hierover nog nadere inlichtingen kunnen verschaffen.

Duidelijk is echter, dat van oorspronkelijkheid der toepassing van de zijde van Prof Dyxhoorn geen sprake mag zijn.

IJsselmonde, Sept. '26.

D. KOOIJMAN.

Wij brachten bovenstaand ingezonden stuk ter kennis van den heer Boerstra, die ons naar aanleiding daarvan het volgende antwoordde:

Het is zeer interessant te vernemen, dat de door mij beschreven methode van olie-afschieding van het voedingwater ook reeds door anderen werd toegepast.

Mijn bedoeling is uitsluitend geweest bekendheid te geven aan het bestaan van een middel voor volkomen olie-afschieding en de inlichtingen hierover werden mij door Prof. Dyxhoorn persoonlijk verstrekt.

De beoordeeling van de vraag aan wien de eer van de vinding toekomt ligt niet op mijn weg, maar ik heb Prof. Dyxhoorn van de opmerking van den heer Kooijman in kennis gesteld.

VEREENIGING VAN TECHNICI OP SCHEEPVAARTGEBIED, ROTTERDAM.

Aan de in *Het Schip* van 3 Sept. j.l., no. 18, gepubliceerde lijst van voordrachten moet nog worden toegevoegd:

Woensdag 15 December 1926. — Filmvoorstelling en vertooning van lichtbeelden betreffende het bedrijf van de Nederlandsche Staal-fabrieken v.h. J. M. de Muinck Keizer te Utrecht, toegelicht door den Directeur, den heer A. S. de Muinck Keizer.

Woensdag 20 April 1927. — Voordracht met lichtbeelden, onderwerp: „De dubbelwerkende viertact Werkspoor-Dieselmotor”, door Ir. G. J. Lugt, Hoofd-Ingenieur bij de Mij. Werkspoor te Amsterdam.

Algemeene Vergadering op Woensdag 8 September 1926 in het Clubgebouw, Westnieuwland 12, Rotterdam.

Agenda:

1. Notulen.
2. Mededeeling van het Bestuur.
3. Voordracht met lichtbeelden en vertooning Philips' film. Onderwerp „De Gloeilamp, hare ontwikkeling en fabricage”, door den heer R. Swierstra.
4. Ballotage.
5. Voorstel van het Bestuur, de contributie en entréegeld voor 1927 onveranderd te laten en deze vast te stellen als volgt: Entréegeld voor gewone en buitengewone leden f 15; contributie voor gewone en buitengewone leden f 25.
6. Rondvraag.

Aanwezig: Het Eerlid de heer E. H. J. Savenije;

Van het Bestuur: J. J. Schoo, Voorzitter; G. Verboom, Secretaris-Penningmeester; Joh. Beeuwkes en J. Gestel, Commissarissen;

22 gewone leden; 6 buitengewone leden; 1 donateur en 6 introducés.

De Voorzitter opent de vergadering en heet allen hartelijk welkom, in 't bijzonder den spreker, den heer R. Swierstra, waarna de notulen der vorige vergadering onveranderd worden goedgekeurd. Bij punt 2,

mededeeling van het Bestuur, wordt het overlijden herdacht van de leden de heeren W. P. Saris, die 25 Mei 1926 en M. C. P. Petrie, die 12 Juni 1926 overleed. Vervolgens wordt bekend gemaakt, dat de Röchling Buderus Staal-fabrieken als donatrice tot de vereeniging is toegetreden.

Daarna geeft de voorzitter het woord aan den heer Swierstra tot het houden van zijn voordracht. Met zeer groote belangstelling wordt de spreker gevolgd, die met deze voordracht groot succes had, hetgeen bleek uit het warm applaus, dat hem aan het einde van zijn voordracht ten deel viel. Ook de film, die aan het eind van de voordracht werd vertoond, werd zeer duidelijk door den heer Swierstra toegelicht en had ook aller belangstelling. Vele leden hadden in de pauze, die tusschen de voordracht en het vertoonen der film werd gehouden, gelegenheid nader met den spreker kennis te maken en hem ter toelichting nog enkele vragen te stellen. Een volledig verslag zal t.z.t. in *Het Schip* worden opgenomen.

Aan het einde dankt de Voorzitter den heer Swierstra voor zijn zeer interessante voordracht met gevoelvolle woorden en verzoekt hem aan de Directie van Philips' gloeilampenfabriek de dank der Vereeniging te willen overbrengen.

Bij ballotage worden de volgende heeren tot de Vereeniging toegelaten:

als gewoon lid, de heeren: N. A. Bernhard Jr., Scheepsbouwmeester, Nassaukade 377, Amsterdam en J. J. van Woerkom, Scheepsbouwkw. en Werktuigk. expert, Inspecteur bij de Stoomvaart-Mij. „Laga”, wonende te Sliedrecht;

en als buitengewoon lid, de heer A. P. Schat, Oud-Officier Zee-waarnemer, Houder van de Patenten der Schat's Uitzet- en Vierinrichting voor sloepen te Rotterdam.

Bij punt 5 der agenda wordt met algemeene stemmen het bestuursvoorstel aangenomen en worden de contributie en het entréegeld voor 1927 als volgt vastgesteld:

Entréegeld voor gewone en buitengewone leden f 15; contributie voor gewone en buitengewone leden f 25.

Bij rondvraag vraagt niemand het woord en de vergadering wordt door den Voorzitter gesloten, nadat deze de aanwezigen eerst hartelijk dank heeft gezegd voor de groote opkomst en de betoonde belangstelling.

Vickcen Olieseparatoren

Stationair of transportabel

Complete aggregaten met pomp, olie-
verwarminrichting en electromotor

Geschikt voor continu-bedrijf

Capaciteit van 18 tot 5000 liter per uur

Vickers House,
Prinsessegracht 21, Den Haag

FATUM

's-GRAVENHAGE Telefoon 33940

sluit o. m. op gunstige voorwaarden

ONGEVALLENverzekeringen in en buiten beroep

WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEIDSverzekeringen

AUTOMOBIELverzekeringen

FATUM is toegelaten tot overname van het
belangrijk risico der ONGEVALLENWET 1921

BULLIVANT'S STAALDRAADTOUW

VERGELIJK DEN LEVENSDUUR
MET ANDERE DRADEN

HOOGERWERFF & Co.
KINDERDIJK - VLAARDINGEN

AMSTERDAMSCHЕ SCHEEPSVERBAND BANK

AMSTERDAM, PRINS HENDRIKKADE 125

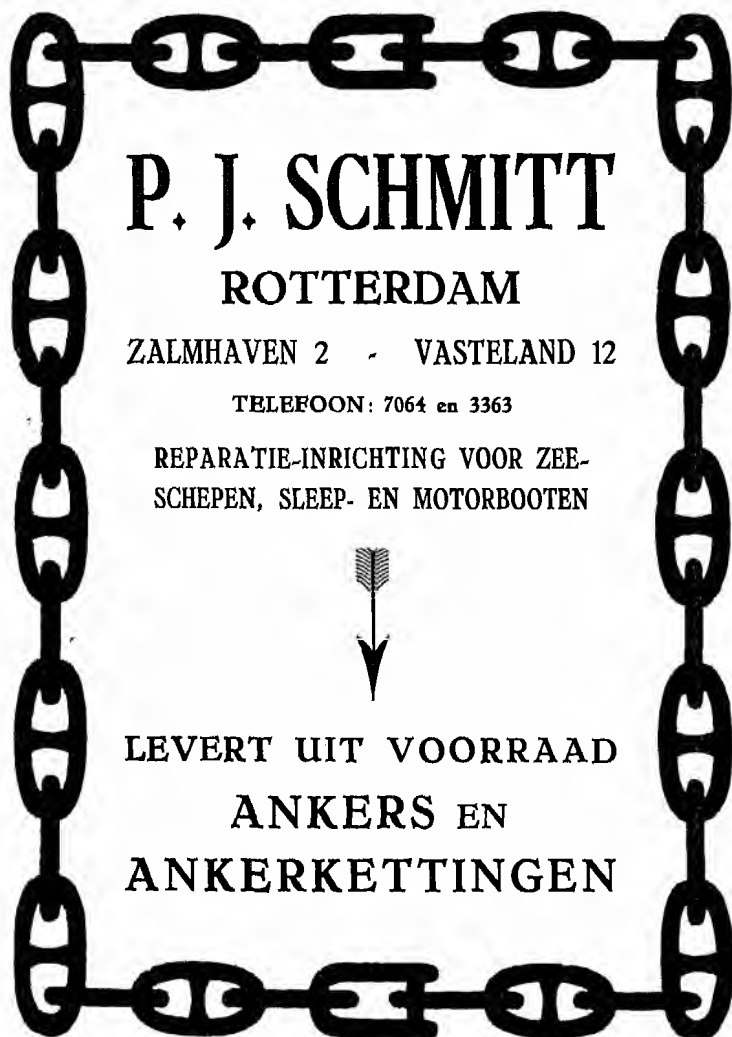
GEEFT GELD ONDER VERBAND VAN SCHEPEN.

DIRECTIE
J. BOS JANSZEN EN MR. E. P. DE MONCHY

ELECTRISCH LASSCHEN

AAN STOOMKETELS, GEBROKEN OF GESCHEURDE MACHINEDEELEN

N.V. Eerste Ned. Electriche Kettelreparatie-Inrichting „ELECTRA”
Voorhaven 70, ROTTERDAM. Telefoon 31401



P. J. SCHMITT
ROTTERDAM
ZALMHAVEN 2 - VASTELAND 12
TELEFOON: 7064 en 3363
REPARATIE-INRICHTING VOOR ZEE-
SCHEPEN, SLEEP- EN MOTORBOOTEN

↓

LEVERT UIT VOORRAAD
ANKERS EN
ANKERKETTINGEN

N.V. „WERF VOORUIT”

Directeur: C. STAPEL Gzn.

Scheepsbouw- en Reparatiewerven

ENKHUIZEN

Interc. Telefoon No. 8

en

SPAARNDAM

Int. Tel. Halfweg No. 38

Nieuwbouw van:

Rijn- en Kanaalschepen

Stoom- en Motorsleepbooten

Motorvrachtbooten

Motortankbooten

Drijvend Aannemersmateriaal

Ombouwen tot Motorschepen