

HET SCHIP

14-daagsch Tijdschrift, waarin opgenomen het Maandblad „SCHEEPSBOUW EN SCHEEPVAART”
tevens 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. Muller van Brakel; Prof. Ir. D. Dresden; Ir. M. F. Gunning;
Prof. P. Meyer; D. Schouten Hzn.; C. Vermey; Ir. G. Visser Pzn.; Prof. E. Vossnack; Mr. A. J. M. van Wessem e.a.

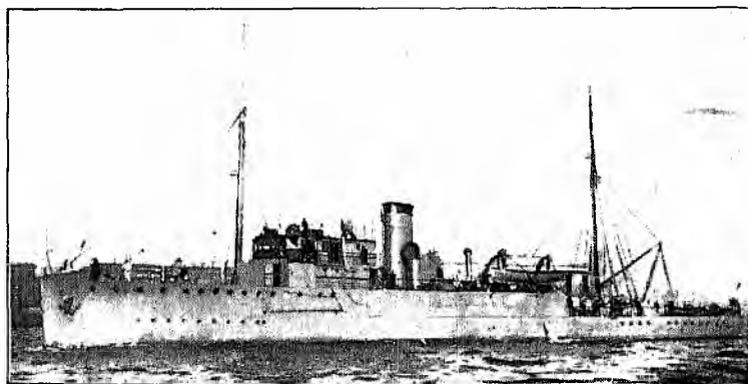
Overneming van artikelen, enz. verboden ingevolge art. 15 der Auteurswet 1912

Directeur: J. Moorman

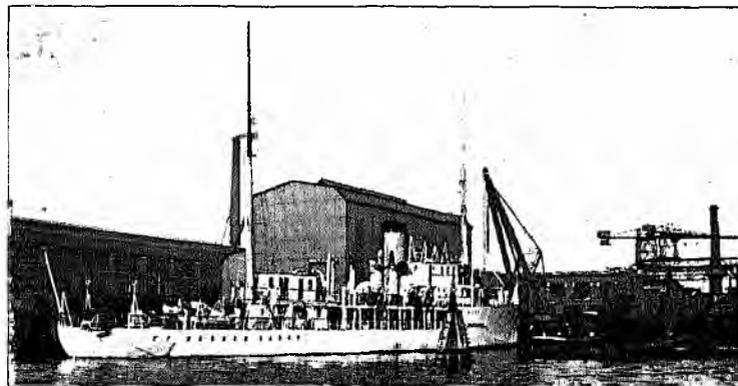
Uitgave van Moorman's Periodieke Pers, Amalia van Solmsstraat 2-8, Den Haag, Telefoon 71620

ABONNEMENT: Binnenland f 4.— per kwartaal, Buitenland f 20.— per jaar. Losse nummers f 1.—. ADVERTENTIËN 40 cent per regel. Bij contract verlaagd tarief.

Hr. Ms. Opiumjagers „Arend” en „Valk”.



Afb. 1a. Hr. Ms. „Arend” vertrekt van Rotterdam.



Afb. 1b. Hr. Ms. „Valk” te Fijenoord, kort voor het vertrek.

Eenigen tijd geleden zijn op de Werf „Fijenoord” te Rotterdam Hr. Ms. Opiumjagers *Arend* en *Valk* gereed gekomen en in dienst gesteld. Zooals den lezer wellicht bekend is, werd de *Arend* tijdens de aftimmering eenigszins verbouwd om tijdelijk als marinevaartuig dienst te kunnen doen in West-Indië, waarheen het vaartuig 25 Januari j.l. is vertrokken. De *Valk* daarentegen heeft als opiumjager 9 April j.l. vanuit Rotterdam de reis aanvaard naar Soerabaja.

De beide vaartuigen zijn in opdracht van het Departement van Koloniën ontworpen door het Bureau Scheepsbouw van het Departement van Defensie onder leiding van den Directeur van Scheepsbouw, maar in het bijzonder van den toenmaligen Ingenieur der Marine Ir. L. Troost, den tegenwoordigen Directeur van de in aanbouw zijnde sleeptank te Wageningen.

De eischen, waaraan het ontwerp moest voldoen, waren: groote snelheid, goede manoeuvreerbaarheid, een eenvoudige machineinstallatie, een groote werkingssfeer, gelegenheid voor het vervoer van eenige passagiers en lading en geschikt voor de tropen.

Tengevolge van het benodigde groote vermogen en de groote olievoorraad was het beschikbare gewicht voor den romp zeer beperkt, zoodat de huid en de dekken licht geconstrueerd moesten worden en deze, evenals verdere voornamen ijzerconstructies, moesten worden nagerkend, teneinde niet meer gewicht te verkrijgen, dan strikt noodzakelijk was.

Daar deze schepen een betrekkelijk groote en hooge bovenbouw hebben, was het niet gemakkelijk om bij zulk een lichten romp toch nog een voldoende stabiliteit te behouden.

Op 5 Juli 1928 werd de kiel gelegd van de *Arend* en op 22 Sept. d.a.v. van de *Valk*. De tewaterlating had plaats resp. 21 Mei en 15 Oct. 1929.

De voornaamste afmetingen zijn:

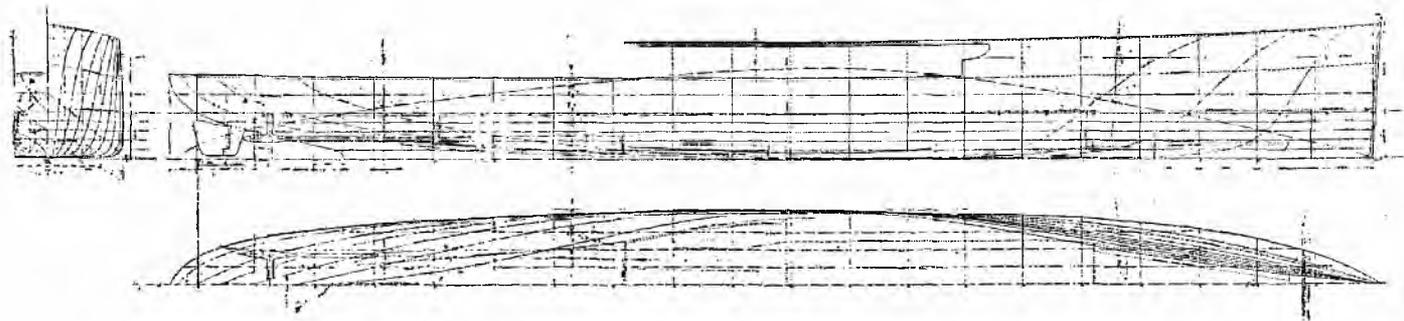
Lengte op de lastlijn bij constr. diepgang	70.— m
Lengte over alles	72.13 m
Grootste breedte op de spanten	9.— m
Holte van onderkant kielplaat tot bovendeksbalk in de rij op G. S.	4.75 m
Constructiediepgang in zewater, gelijkelastig	2.75 m
Waterversplaatsing bij dien diepgang	985 ton
Vermogen	3350 ipk
Geprojecteerde snelheid	18 kn.

Afb. 1a geeft de *Arend* bij het vertrek van Rotterdam op 21 Nov. 1929, afb. 1b laat de *Valk* zien in het havenje van „Fijenoord” kort voor het vertrek naar Oost-Indië.

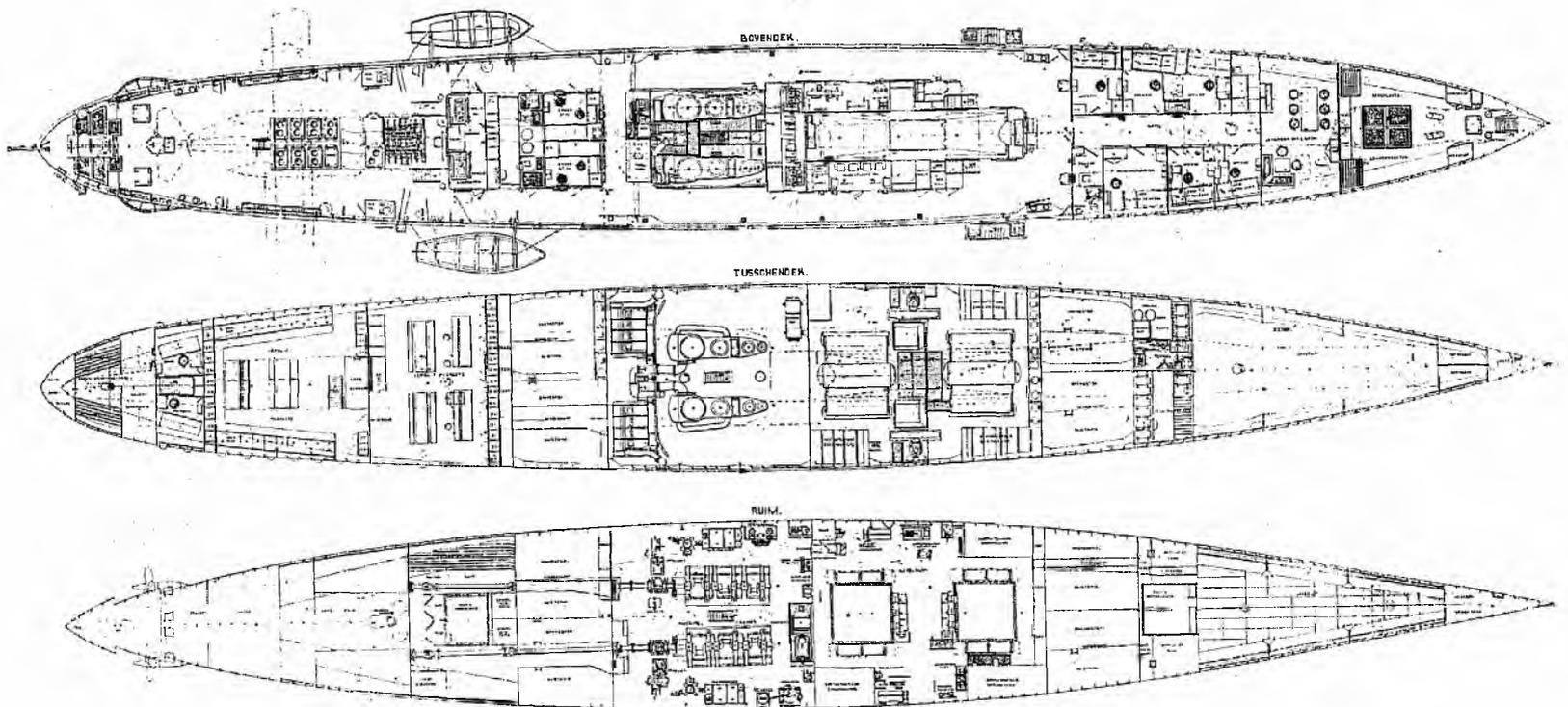
Wanneer men beide foto's vergelijkt, ziet men, dat bij de *Arend* het open gedeelte tusschen bovendek en tentdek voor een groot gedeelte met schotten is dichtgemaakt. Bovendien kan men op het bakdek voor het brughuis nog een stevig houten schot zien. Een en ander was van tijdelijken aard, en speciaal met het oog op den overtocht naar West-Indië aangebracht. In verband met dit laatste waren nog meerdere voorzorgsmaatregelen genomen, b.v. het voorzien der verschillende lantaarns van zware luiken, het op dek vastzetten van de jol en vlet, enz. Ook voor de *Valk* waren verschillende voorzorgsmaatregelen getroffen.

Het lijnenplan van afb. 2 geeft direct den indruk met een snelvarend schip te doen te hebben, welke indruk door den bovenwatervorm nog versterkt wordt.

Aan de hand der afb. 3, 4 en 5 kan men nagaan hoe deze schepen zijn ingedeeld. Op het bovendek vooruit heeft men de verblijven voor



Afb. 2. Lijnenplan, Schaal 1: 450.



Afb. 4. Bovendek. Tusschendeck. Ruim. Schaal 1: 350.

de officieren, daarboven op het tentdek die voor twee passagiers 2e klasse, en daarboven op het brugdek die voor den gezagvoerder met kaartenkamer en stuurhuis.

Achteruit op het bovendek zijn nog twee hutten voor vier passagiers 2e klasse, met daarboven op het tentdek een salonnetje. Hierachter bevindt zich de hut D.T. Achter de zoeeven genoemde hutten 2e klasse bevinden zich twee mandiekamers en, daarvan gescheiden door een gang, de beide kombuizen, één voor de Europeanen en één voor de Inlanders. Op zij van de ventilatieschachten van het ketelruim heeft men aan B.B. een machinewerkplaats en een bakkerij en aan S.B. de waschplaats voor de inlanders en de lampenhut.

Onder het tentdek vooruit heeft men op het bovendek een bergplaats voor schippersdetail en daaronder het laadruim met daarvoor de kettingbak en de voorpiek. Meer naar achter komen achtereenvolgens de victualiebergplaatsen met daaronder het munitieruim en de beide drinkwatertanks, het voorste olieruim, een kofferdam, het ketelruim met de beide zoetwatertanks en de brandstofbezinktank, de machinekamer, de Dieselolietank, het achterste olieruim, een kofferdam, de volksverblijven met daaronder een laadruim, smeeroletanks, een munitiebergplaats en een ballasttank en tenslotte de hutten voor den serang en mandoer, kolenbergplaats en schippersbergplaats. Onder het voorste laadruim ligt eveneens een waterballastruim.

De dubbele bodem strekt zich uit van spt. 45—spt. 62 en van spt. 91—spt. 116, en is ingericht voor het bergen van voedingwater, waschwater en ballastwater. Smeeroolie kan geborgen worden in twee tanks van spt. 35—spt. 37, de drinkwatertanks loopen van spt. 91—spt. 95; de verschillende olietanks zijn van de andere ruimen door kofferdammen gescheiden. Voor verdere bijzonderheden moge worden verwezen naar de afb. 3, 4 en 5.

In het bewerkte grootspant (afb. 5) zijn tevens de afmetingen aangegeven van de voornaamste verbanddeelen.

De stalen dekken zijn voorzien van Moulmain-teak, hetgeen in de meeste verblijven vervangen is door een laag bitumastic.

Ieder der schepen is uitgerust met een stoomankerspil, geschikt voor ketting van 32 mm. Eén der stoklooze ankers van 1000 kg kan met

60 vadem ketting met een snelheid van 15 m p. min. gheschen worden.

De tegen het achterschot van de machinekamer geplaatste stuurmachine is in staat bij een gereduceerden stoomdruk van 8.4 kg per m². het roer bij volle vaart in 20 sec. van boord tot boord te brengen.

In het stuurhuis staat de bronzen stuurkolom, die door middel van een asleiding de regelschijf van de stuurmachine kan bedienen. Achter op het bovendek is op den roerkoning een Hastie-handstuurinrichting geplaatst.

Zoowel vooruit op het tentdek als achteruit op het bovendek is bij het laadhoofd een laadlier van smal model opgesteld met een vermogen van 3 ton bij 12 m hefsnelheid per min. en 7 kg/cm² gereduceerden stoomdruk. Bij de *Arend* is de voorste lier tijdelijk van boord genomen.

Achter op het tentdek is de sloepenlier geplaatst, eveneens van 3 ton bij 7 kg/cm² stoomdruk, doch met 78 m hijschnelheid per min.

Verder zijn de schepen nog uitgerust met een Glacia-ijsmachine, geplaatst achter de machinekamer op het bovendek, een kneedmachine, een elektrische bakoven en een zoeklicht.

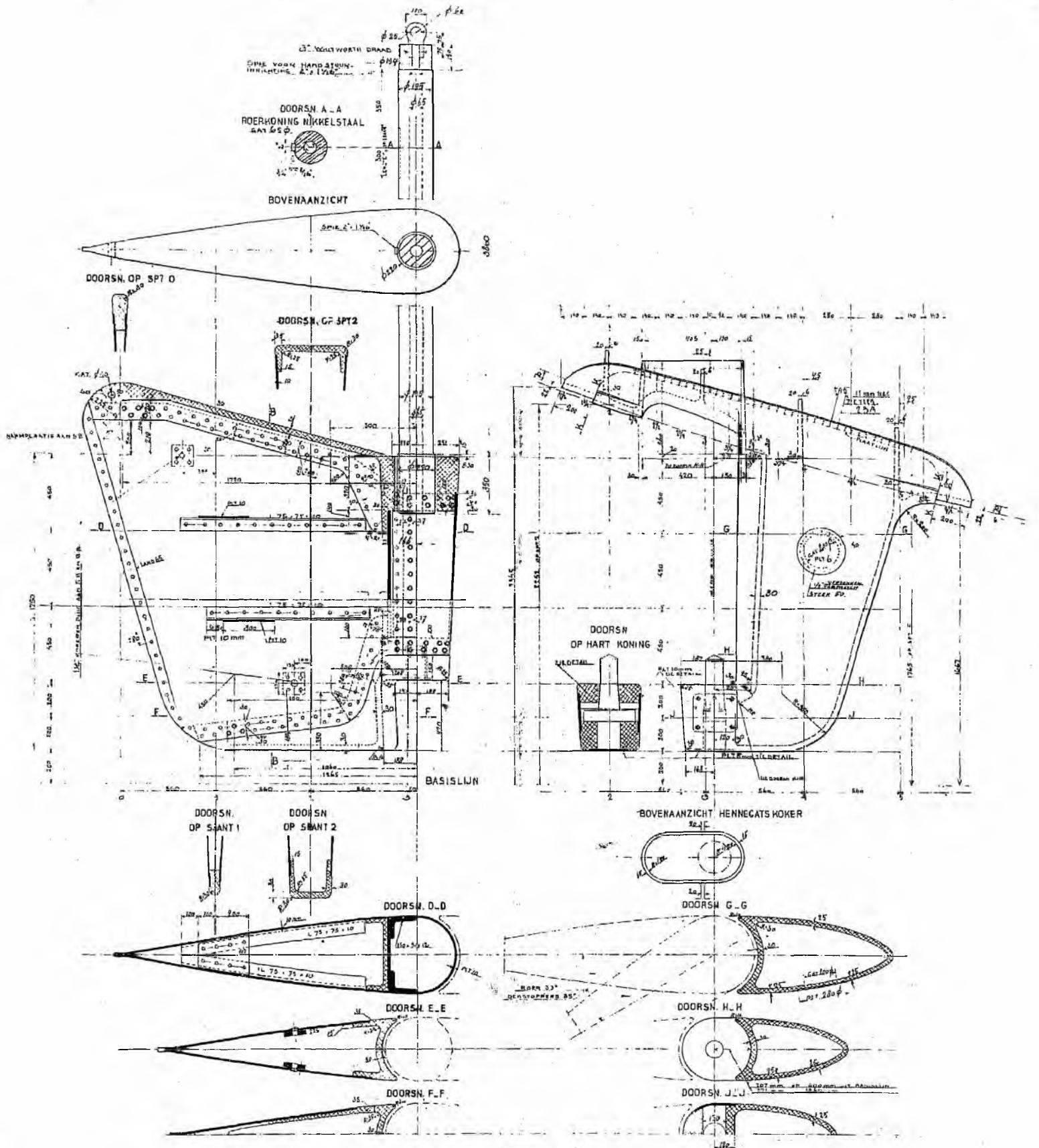
Voor de veiligheid heeft men de beschikking over een draadloze ontvang- en zendinstallatie, een motorboot, twee reddingbooten, een jol en een vlet.

Het roer is volgens het patent *Oertz* geconstrueerd, waarvan afb. 6 meerdere bijzonderheden laat zien.

In het achter-brandstofruim is de B.B. as door een koker en de S.B. as door een tunnel beschermd. In het voor-brandstofruim en in de drinkwatertank is voor de pijpen, die naar het voorschip moeten, aan B.B. een pijpenkoker geconstrueerd.

Er zijn 8 waterdichte of oliedichte schotten, welke zich over de geheele scheepsbreedte uitstrekken en vanaf de kiel tot het bovendek doorloopen. Behalve deze schotten zijn er nog verschillende tusschen kiel en tusschendeck of tusschendeck en bovendek en verder nog de kofferdamschotten.

De voor deze vaartuigen uitgewerkte lekberekening geeft zeer bevredigende resultaten.



Afb. 6. Oerts—Roer.

verbouwing en de grootere olie- en watervoorraden, bij de *Valk* geldt alleen het laatste. Tengevolge hiervan zijn de afmetingen iets anders geworden, n.l.:

	<i>Arend</i>	<i>Valk</i>
Lengte op lastlijn	70.24 m	70.10 m
Waterverplaatsing vol uitgerust	1048.7 "	1010.9 "
Diepgang hierbij	2.895 "	2.810 "

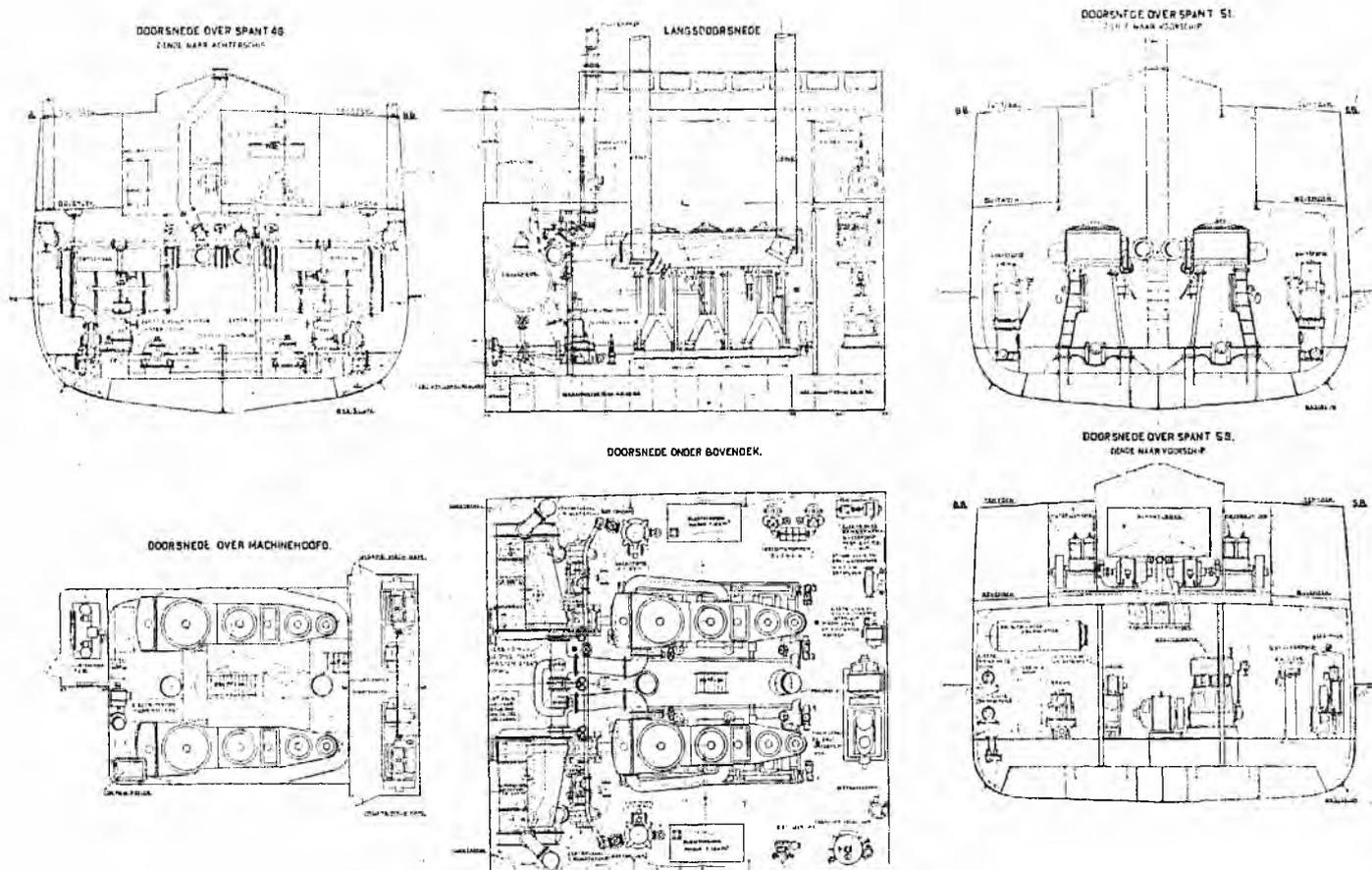
De overige afmetingen blijven onveranderd.

De stabiliteit van de *Arend* is tengevolge van de verbouwing en de

aanwezigheid der kanonnen minder dan die van de *Valk*, maar toch nog alleszins voldoende.

De waarden voor MG zijn in onderstaande tabel verzameld:

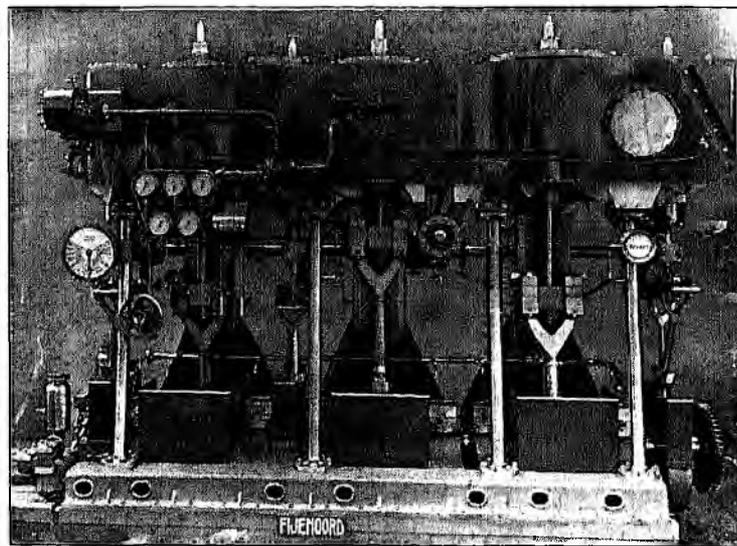
Toestand	MG voor	
	<i>Arend</i>	<i>Valk</i>
Vol uitgerust	0.378 m	0.443 m
na ¼ verbruik, met w.b.	0.317 "	0.420 "
na ¼ verbruik, zonder w.b.	0.250 "	0.338 "
geheel leeg, met w.b.	0.152 "	0.225 "



Afb. 7. Machinekamer.

De gewichten zijn als volgt verdeeld:

	<i>Arend</i>	<i>Valk</i>
Romp, incl. ballast	434 ton	424.6 ton
Machine-installatie:		
Hoofdwerktuigen	179.2 „	180.3 „
Kleinere werktuigen (ook aan dek)	34.8 „	37.8 „
Uitrusting,		
Reserve- en waarloodeelen	55.2 „	55.2 „
Bewapening	10.5 „	0.1 „
Bemanning	10.1 „	5.6 „
Brandstof	234 „	234 „
Drinkwater	10 „	10 „
Voeding- en waschwater	55 „	55 „
Smecrolie	4 „	4 „
Dieselolie	3 „	3 „
Benzine	1.3 „	1.3 „
Verbouwing voor West-Indië	17.6 „	—
Totaal	1048.7 „	1010.9 „



Afb. 8. Machine.

De voortstuwings-installatie bestaat uit twee hoofdmachines en twee waterpijpketels. Elk der hoofdmachines bestaat uit een drievoudige expansie-machine met afzonderlijke oppervlakcondensator. De afmetingen dezer machines zijn: 410×660×1030 mm, bij 550 mm slag. Afb. 8 geeft een afbeelding van één dezer machines, terwijl afb. 7 de opstelling der machines en de verdere inrichting der machinekamer laat zien.

Het vermogen van elke machine bedraagt 1675 ipk bij ± 240 omw. per minuut.

De schroeven hebben ieder een diameter van 2250 mm, een spoed van 2923 mm en een oppervlak van 1.67 m²; zij hebben drie vaste bladen en zijn van brons vervaardigd.

De beide waterpijpketels zijn van het Yarrow-type en worden met olie gestookt; zij zijn ingericht voor geforceerden trek met gesloten stookplaats. De stoomdruk bedraagt 17½ atm.

Van de hulpwerktuigen worden hier vermeld: twee duplex brandstofpomp van 2.6 ton per uur, drie Weir's voedingpomp van 15 ton per uur, tegen een stoomdruk van 17½ atm., twee circulatiepomp van 500 ton per uur bij 10 atm., een verticale duplexstoomzoutwaterpomp van 25 ton per uur, een distilleerinrichting met een capaciteit van 1 ton per uur, een verticale electrisch gedreven duplexlenspomp

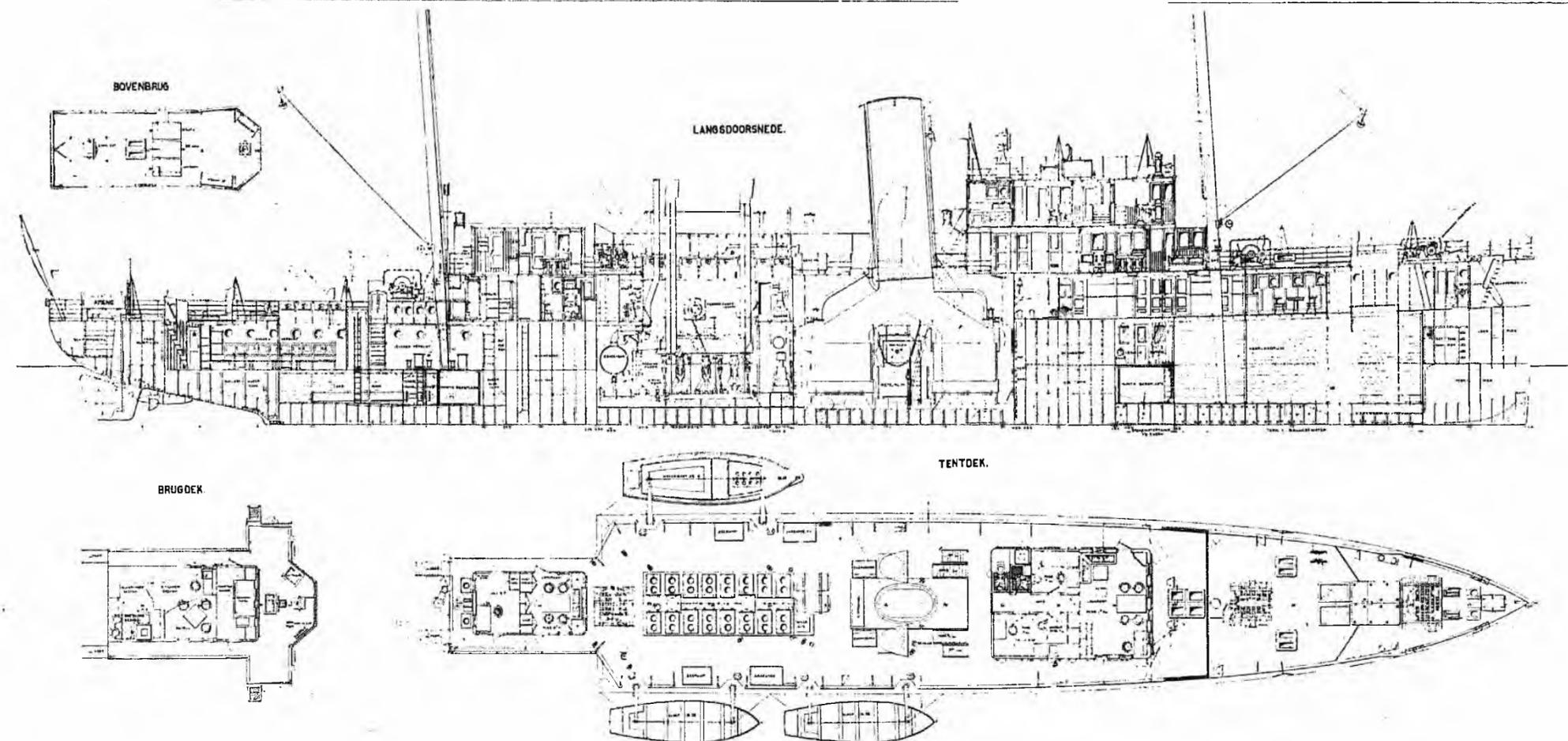
van 10 ton per uur, een electrische waschwaterpomp van 4.5 ton per uur en een electrische drinkwaterpomp van 2 ton per uur.

Voor de levering van de benodigde electrische stroom dient een compound stoomdynamo van 60 pk bij 550 omw. per min. Bovendien zijn voor het haven- en zeebedrijf boven in de machinekamer twee Deutz-motoren opgesteld van 25 pk bij 550 omw. per min., welke direct gekoppeld zijn aan een 15½ kW gelijkstroontcompounddynamo.

Deze dynamo's leveren stroom voor de licht-installatie, het zoeklicht en de diverse electrisch gedreven hulpwerktuigen, als pompen, enz.

Tenslotte volgen hier nog eenige proeftochresultaten voor beide schepen.

	<i>Arend</i>	<i>Valk</i>
Waterverplaatsing	955 ton	985 ton
Gem. diepgang	2.70 m	2.75 m
Max. snelheid	18.5 kn.	18.34 kn.
Aantal omw. per min.	243	256.8
Vermogen	2908 ipk	3355 ipk



Afb. 3. Langsdoorsnede, Brugdek, Tentdek.

Nieuwe Uitgaven.

Statistiek van Voortbrenging en Gebruik. Scheepbouwverven 1928. Overdruk uit het Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek afl. 11, Jaargang 1929. (Losse exemplaren te bestellen bij het Centraal Bureau voor de Statistiek; de kosten à f 0.25 per exemplaar worden onder rembours door de Alg. Landsdrukkerij verrekend.)

Sedert 1921 geeft de Afdeling voor Sociaal Economische Statistiek jaarlijks een overzicht, omvattend uitsluitend de ondernemingen, welke werken met meer dan 25 man. Ons lijkt die grens juist. Immers, kleinere werven zijn in den regel meestal op reparatie aangewezen, hoewel ook dergelijke werfjes nog wel eens botters en binnenvaartuigen afleveren.

De statistiek heeft betrekking op 140 ondernemingen, tegen 137 in 1928 en 135 in 1926. Daar een aantal ondernemingen meer dan één werf exploiteert, vallen er totaal in 1928 163 werven onder.

De totale verkoopprijs der vaartuigen en andere producten, welke in 1928 gereed kwamen, overtreft met een cijfer van f 102,581.000 voor het eerst sinds 1922 (1.43 miljoen) de 100 miljoen gulden. Ook het bedrag der verrichte herstellingen en hulpdiensten is aanmerkelijk hooger en steeg met f 6 miljoen tot ruim 48 miljoen, zoodat totaal ruim 151 miljoen gulden werd ontvangen.

Het aantal in 1928 afgeleverde sleepschepen nam in 1928 andermaal af, hoewel de gemiddelde grootte dezer schepen steeg. De vermindering was een gevolg van het kleiner aantal, dat aan Nederlanders werd afgeleverd, want de levering naar het buitenland van sleepschepen nam in 1928 toe.

De totale verkoopprijs van het afgeleverde baggermateriaal is in tegenstelling met die van alle andere groepen in 1928 belangrijk afgenomen.

In 1928 kwamen 76 passagiers- en vrachtschepen voor de zeevaart

gereed, tegen 56 in 1927, hiervan waren 35 grootere schepen. Wat den bouw van zeeschepen betreft, kleiner dan 400 ton, geeft de statistiek de volgende cijfers:

	Aantal ondernemingen	Aantal vaartuigen *)	Bruto inhoud	Verkoopprijs f 1000
1926	5	16	2.627	697
1927	12	31	5.553	1.468
1928	15	41	7.250	2.299

*) waarvan onderscheidelijk 1, 6 en 20 voor buitenlandsche rekening.

Het aantal voor buitenlandsche rekening gehouwe afgeleverde schepen nam toe van 328 in 1928 tot 465 in 1928.

Het kolengebruik der werven nam met 11,2 pct., het electr. stroomverbruik met 13,7 pct., toe, vergeleken met 1927.

Ongeveer 3000 personen meer vonden hun bestaan op scheepbouw-ondernemingen dan in 1927. Totaal bedroeg het aantal 38.217 personen, onder wie 170 vrouwen. Het administratief, technisch en bedienend personeel vormt 7½ % van het totaal. Er zijn trouwens 19 werven (werfjes), waar geen administratief of technisch personeel is. (De bazen zijn tezamen met het werkvolk gegroepeerd, wat ons minder juist lijkt!) Bijna 12 pct. van het geheele personeel is jonger dan 18 jaar.

Voorts bevat de statistiek nog uitvoerige opgaven betreffende het verbruik van materialen, brandstoffen, de producten en den afzet, het onder handen zijnde werk, het schrot, alsmede van het machinievermogen der werktuigen.

Een afzonderlijk gedeelte behandelt de scheeps- en machineslooperijen.

Het is te betreuren, dat in een statistische opgave als deze nog steeds wordt gesproken van „aantal bruto register tonnen“. De bedoeling zal wel zijn aantal (register) tonnen bruto, want een „bruto register ton“ bestaat niet! De registerton is een inhoudsmaat gelijk aan 100 kubieke Engelse voeten en met behulp van deze maat kan men den bruto- of den netto-inhoud van schepen uitdrukken. Dit schijnt men in allerlei Nederlandsche opgaven maar steeds uit het oog te verliezen.

A. v. D.

Naam van het schip: Towa.

Bouwmeester: N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr., Rotterdam.

Reederij: N.V. Maatschappij „Vrachtvaart“, Rotterdam.

Bouwjaar: 1930.

Soort van schip: enkelschroef vrachtschip.

H o o f d a f m e t i n g e n :

• Lengte tusschen de loodlijnen: 420'-0".

• Breedte (mld.) op het grootspant: 55'-3".

• Grootste breedte: 55'-3".

• Holte (mld.) in de zijde: 20'-0".

• Ruimholte: 26'-6".

• Diepgang geladen: 24'-3½".

• Uitwatering in den zomer: 4'-11½"

• Waterverplaatsing: 12870 tons.

• Klasse: Lloyds † 100 A I.

• Draagvermogen in tonnen van 1000 kg op het zomeruitwateringsmerk:

9100.

• Aantal ruimen: 5.

• Inhoud van alle laadruimen: 504.000 kub. vt.

• Aantal lieren: 13.

• Capaciteit permanente bunkers: 925 tons.

• Bruto-tonnenmaat: 5418.61.

• Netto-tonnenmaat: 3315.04.

Machine, Stoomketels, motoren enz.

Fabrikant: N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van J. Smit Jr., Rotterdam.

Soort van machine: Triple Expansie stoom.

Aantal cilinders: 3.

Hooftafmetingen der cilinders: 27½", 42½", 72½".

Slag der machine: 51½".

Indicateur vermogen: 2600 paardekrachten.

Snelheid: 11 mijl.

Aantal stoomketels: 3.

Soort van stoomketels: Schotsche.

Verwarmend oppervlak van elken ketel: 220 m².

Stoomdruk: 180 lbs./sq.ft.

Naam van het schip: Margaretha.

Bouwmeester: Scheepswerf „Gideon“, J. Koster Hzn., Groningen.

Reederij: P. M. Diederik's Transport Bedrijf, Amsterdam.

Bouwjaar: 1930.

Soort van schip: motorvrachtschip.

H o o f d a f m e t i n g e n :

• Lengte tusschen de loodlijnen: 33.22 m.

• Breedte (mld.) op het grootspant: 6.25 m.

• Grootste breedte: 6.325 m.

• Holte (mld.) in de zijde: 2.70 m.

• Ruimholte: 2.33 m.

• Diepgang geladen: 2.534 m.

• Uitwatering in den zomer: 20 cm.

• Klasse: Bureau Veritas † I 3/3 1. 1.

• Draagvermogen in tonnen van 1000 kg op het zomeruitwateringsmerk:

260.

• Aantal ruimen: 1.

• Inhoud van alle laadruimen: 340 m³.

• Capaciteit permanente bunkers: 9400 l.

• Aantal lieren: 1.

• Bruto-tonnenmaat: 194.32 reg. ton.

• Netto-tonnenmaat: 94.89 reg. ton.

Machine, stoomketels, motoren enz.

Fabrikant: Deutz Motorenfabriek, Keulen.

Soort van machine: Diesel Compressorloos.

Aantal cilinders: 3.

Hooftafmetingen der cilinders: 280 mm.

Slag der machine: 450 mm.

Bij motoren aantal Rempaardekrachten: 150.

Snelheid: aantal omwentelingen 300.

Ballasttank voorspiek: 23 m³.

Ballasttank achterpiek: 8,5 m³.

Scheepvaartkundig Instituut en Museum.

Het Scheepvaartkundig Instituut werd in den maand Juli bezocht door 1193 personen, de Bibliotheek door 393 personen, 478 boeken werden uitgeleend en 60 inlichtingen werden verstrekt.

Nieuwe Schepen.

Naam van het schip: Toba.

Bouwmeester: N.V. C. van der Giessen & Zonen's Scheepswerven, Krimpen a.d. IJssel.

Reederij: N.V. Koninklijke Paketvaart Mij., Amsterdam.

Bouwjaar: 1930.

Soort van het schip: Vracht- en Passagiersschip.

H o o f d a f m e t i n g e n :

• Lengte tusschen de loodlijnen: 203'-0".

• Breedte (mld.) op het grootspant: 34'-0".

• Holte (mld.) in de zijde: 12'-6".

• Diepgang geladen: 10'-1".

• Uitwatering in den zomer: 2'-9½".

• Waterverplaatsing: 1465 tons.

• Klasse: Bureau Veritas † II 3/3 P. I. I.

• Laagvermogen in tonnen van 1016 kg op het zomeruitwateringsmerk:

691.

• Aantal ruimen: 2.

• Aantal lieren: 4 motorlaadlieren en 2 kaapstanden.

• Bruto-tonnenmaat: 859.57

• Netto-tonnenmaat: 560.5.

Machines, stoomketels, motoren enz.:

Fabrikant: Gebr. Sulzer, Winterthur.

Soort van machine: Dieselmotor, Compressorloos, direct omkeerbaar.

Aantal cilinders: 7.

Hooftafmetingen der cilinders: 360 mm.

Slag der machine: 460 mm.

Bij motoren aantal Rempaardekrachten: 500.

Proeflicht snelheid 9½ knoop.

Vereeniging tot Steun van het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation.

Dank zij veel werk, opoffering en financieele steun zal het volgend jaar het Nederlandsch Scheepsbouwkundig Proefstation gereed komen. Hiermede is aan Nederland een bijzonder goed geoutilleerd, zeer modern sleepbassin geschonken, waar in gestadige samenwerking met de practijk, zoowel voor zeevaart, als voor binnenvaart belangrijk en nuttig werk zal worden verricht. Nederland is een scheepvarend en scheepsbouwend land als — vergeleken met het aantal inwoners — geen land ter wereld. In de zeescheepvaart is een kapitaal van 1/2 milliard gestoken en de binnenvaart vertegenwoordigt hetzelfde kapitaal. Helpt mede scheepvarend Nederland op een hoog peil te handhaven, wapent het ook wetenschappelijk in den zwaren concurrentiestrijd. Volgt Duitschland's voorbeeld, waar een machtige vereeniging de Hamburgische Schlepversuchsanstalt krachtig steunt en haar zelfs in staat heeft gesteld een tweede bassin te maken.

Sluit U derhalve aan bij bovengenoemde vereeniging. Lidmaatschap per jaar voor personen minimum f 10.—, voor gemeenten, vennootschappen, vereenigingen enz. f 100.—. Geeft U zoo spoedig mogelijk op bij den secretaris: J. W. J. Baron van Haersolte, Directeur van het Nationaal Technisch Instituut en Museum.

De Vrachtenmarkt.

(27 Juli—10 Augustus 1930.)

Gedurende de maand Juli is er ongetwijfeld een opleving van de vrachten te zien geweest, die dan ook tot uiting gekomen is in de door „The Economist” gepubliceerde vrachten-indexcijfers. Een totaal-cijfer van 90.8 geeft eene verhooging van 2.7 punt en alle afdelingen, behalve de Europeesche wateren, die nog verder terug gingen, hebben aan de verhooging medegedaan. Ook Augustus lijkt zich op de weg naar verbetering te hebben voortgezet, doch een en ander gaat in een zeer langzaam tempo en de verbetering is onvoldoende om tot een loonenke exploitatie van de vloot te komen. Een totaal aan opgelegde schepen onder Nederlandsche vlag van bijna een kwart miljoen register tonnen bruto inhoud, spreekt dan ook voor zichzelf.

Het aantal zaken in Augustus was niet erg groot, hetgeen eensdeels te wijten is aan een zekere gereserveerdheid van de reeders, doch ook beïnvloed werd door de vacantiédagen, die in deze periode vielen.

GRAAN. — *Zuid-Amerika.* — De opening van deze afdeling was al dadelijk vast en tengevolge van de gereserveerdheid van de reeders kon de vrachtenverhoging in de vorige periode verkregen zich gemakkelijk handhaven en was er zelfs sprake van een kleine verhoging. Echter was het aantal afgedane zaken niet zoo bijzonder groot, doordat de reeders weinig animo hadden om af te sluiten. Na eenige dagen zonder zaken werd geopend met betaling van 17/- van San Lorenzo naar het Ver. Kon./Cont. voor Aug. belading, terwijl van Rosario nog 3 d. meer werd gegeven. Later zag men eene verbetering, waardoor tot 17/9 vanaf San Lorenzo werd gegaan om ten slotte op 18/6 à 18/9 voor groote schepen te sluiten, waarbij ook voor September-belading hoogere koersen konden worden bedongen.

Van de benedenrivier werd 15/- naar het Antwerpen-Hamburg rayon gegeven en van Bahia Blanca werd hetzelfde cijfer naar Antw.-Rott. betaald, nadat te voren naar Londen door een groot schip 14/6 was geaccepteerd.

Noord-Amerika. — Montreal bleef prijshoudend en verbeterde de koers van 9 ct. per 100 lbs. zwaar graan naar Antw. of Rott. met 1/2 ct. bij betere vraag, terwijl naar de Middellandsche Zee 11 1/2 ct. werd gegeven, om aan het slot voor Oct. belading tegen 13 1/2 ct. af te doen.

De Gulf toonde nogal belangstelling, terwijl 12 ct. per 100 lbs. naar Antw. of Rott. werd betaald en 2/9 per quarter naar het Ver. Kon. Voor Griekenland werden eenige Aug. en Sept. booten opgenomen tegen 3/6 per quarter. Een lading tarwe naar Pernambuco betaalde 19/-.

De Northern Range toonde geen belangstelling in ruimte, doch daarentegen was aan de North Pacific levendigen handel te zien met eenige verbetering van koersen. Voor Sept.-Oct. afluiging van Portland-Pugetsound werd 20/6 betaald, doch later tegen 22/- gegaan, terwijl van Vancouver naar Antw.-Rott. 19/- voor Aug. laden werd gegeven.

Donau en Zwarte Zee. — Zoowel aan de Donau als aan de Zwarte Zee konden de koersen zich handhaven. Van eerstgenoemde laadplaats

werd naar Antw.-Hamburg van 14/- tot 14/9 gegeven, afhankelijk van laaddata en groote der schepen. De Zwarte Zee betaalde veelal 11/- naar het Continent voor Sept. laden, terwijl een enkele maal 11/3 werd gegeven. Voor ppt. booten was de koers iets lager n.l. 10/9. Constantza kreeg ruimte naar het Antw.-Hamburg rayon tegen betaling van 10/9.

ERTS. — Voor ertsruimte was slechts matige belangstelling op lage basis. Naar Rotterdam werd gegeven van Cartagena 4/6, Barcelona 4/-, San Juan 6/-, Hornillobaai 4 1/2, Huelva 4 1/2 op Tinto condities.

Voor fosfaat werd 6/3 van Tunis en hetzelfde cijfer van Juan de Artigarraga betaald.

San Juan bevrachtte naar Sas van Gent tegen 6/- en tegen hetzelfde vrachtcijfer ook naar Rouaan. Hornillobaai kreeg tegen 4/9 ruimte naar IJmuiden, terwijl Bilbao 4 1/2 moest betalen.

Een lading mangaanerts van Nicolajeff naar Baltimore deed \$ 3.15 en zinkconcentraat van Port Pirie naar Antw. of Rott. van 27/6 tot 28/9, afhankelijk van de laaddata.

DIVERSEN. — Cuba was voor suikerruimte vaster, doch er werden weinig zaken gedaan. Naar het Ver. Kon./Cont. werd voor Aug. 13/9 betaald, terwijl een klein schip zelfs 15/- wist te bedingen.

Voor chilisalpeter werd voor latere belading ruimte naar het Continent gevraagd tegen 20/-, doch zaken werden daarop niet gedaan.

Een lading zwavel van de Gulf naar Harburg-Rotterdam deed \$ 2.50, terwijl voor katoenzaad van Alexandrië ruimte naar Hull werd verkregen tegen 8/10 1/2 en naar Londen tegen 10/- per 60 cub. ft. Later was de stemming iets beter en kon naar Hull 9/1 1/2 worden bedongen.

HET OOSTEN. — Behalve de graanafdeelingen waren de andere hoeken stil en meestal zonder eenige vraag.

Karachi kon een klein schip naar het Ver. Kon. gebruiken tegen 16/- op scale basis en Bombay nam een grooter schip naar het Ver. Kon./Cont. op tegen 16/9 op d. w.

Het Verc Oosten betaalde de iets hoogere koers van 22/6 voor een groot schip naar Rotterdam of Hamburg voor Aug. laden, terwijl partij-ladingen in lijnbooten tegen 19/- à 19/6 voor Aug. en 20/- voor Oct. laden werden opgenomen.

Voor ruimte voor mais van Zuid-Afrika bleef bij oplopende koersen belangstelling bestaan. Voor Aug. werd van Kaapstad 16/- en voor Sept. 16/6 betaald, doch later bedong een klein schip van Durban zelfs 19/-, terwijl van Beira voor groote booten 18/6 werd gegeven, waarbij de belading zich tot Oct. uitstrekte.

In Australië was wel het belangrijkste feit dat de bevrachtingen zich tot voor den nieuwen oogst uitstrekten. Daarbij werd 32/6 van West-Australische havens naar het Ver. Kon./Cont. betaald, terwijl verleden jaar de eerste afsluitingen tegen 30/- plaats vonden.

Voor dadelijke belading werd geopend op 27/6, doch later kreeg men voor Aug. laden reeds 28/9, om aan het slot op 29/6 à 30/- te eindigen.

STEENKOLEN. — In Amerika werden geen zaken gedaan, zoodat slechts nominale noteeringen tot stand kwamen en wel naar West-Italië \$ 2.00, Santos \$ 3.40, La Plata \$ 3.25, alles voor Sept. laden.

Durban nam ruimte naar Java op tegen 9/3 en naar Singapore tegen 9/-, Van Rotterdam meldt men slechts een enkele bevrachting naar Port Said op 7/-.

Voor uitgaande kolen was de stemming meestal zeer flauw, hoofdzakelijk tengevolge van overwegend aanbod van lading. O.m. werd betaald van:

Cardiff—Duinkerken 3/4 1/2 à 3/6, Alexandrië 7/-, Port Said 7/-, West-Italië 6/3 à 6/4 1/2, Buenos Aires 12/6 à 14/-, Rosario 15/-, Rio de Janeiro 11/9, Dakar 8/-.

New-Castle—Java 16/6, Lissabon 6/10 1/2, Porto Ferraja 6/10 1/2, Londen 3/-, St. Vincent 7/9.

Swansea—Amsterdam 4/6, Rotterdam 4/3, Montreal 7/- free disch, Northern Range 7/-, gr. disch, Rouaan 3/6 à 4/-, West-Italië 6/6.

Hartlepool—Genua 6/3.

Llanelli—Amsterdam 5/3.

Dunston—Rotterdam 3/6.

Hull—Buenos Aires 12/9, Gefle 4/-.

Seaham—Rotterdam 3/4 1/2 à 3/6.

Wear—Algiers 6/7 1/2, Stettin 4/3.

TIME CHARTER. — Er was eenige vraag naar time-charter ruimte voor de U.S.-W.I. trade, waarbij voor een 5000 tonner 85 ct. voor één rondreis werd gegeven.

TANKEES. — De olievachten worden steeds wat minder. Voor schoone olie werd van de Zwarte Zee naar het Ver. Kon./Cont. 9/- betaald en van de Gulf naar dezelfde bestemming 15/-, terwijl van San Petro naar Australië en Nieuw-Zeeland tegen 22/- werd afgesloten.

HOUT. — In de Oostzee was maar weinig verandering en zeer weinig zaken werden afgedaan. Van de afsluitingen kunnen genoemd worden van Kotka naar Hull tegen 32/6 en van Wasklot naar Portsmouth tegen 32/9 per std.

Nieuws van Scheepvaart en Scheepsbouw.

Personalia.

Tot Inspecteur-Generaal van het Nijverheidsonderwijs, waaronder de Zeevaartscholen en de opleidingen voor machinist ressorteeren, is benoemd de heer Ir. G. Hofstede, directeur van de Middelbaar Technische School te Haarlem.

Tot Directeur van de N.V. Stoomvaart Maatschappij „Nederlandsche Lloyd” te Rotterdam is benoemd de heer T. H. van Hattum, terwijl de aftredende directeur W. van der Vorm als commissaris is gekozen.

Nieuwe opdrachten.

Door bemiddeling van de N.V. P. Reitsma & Co's Scheepsmakelaarskantoor te Rotterdam is voor buitenlandse rekening aan de Scheepswerf & Machinefabriek „De Biesbosch” te Dordrecht de bouw opgedragen van een zees-toomsleepboot met afmetingen $20 \times 4,80 \times 2,30$ m, voorzien van een triple-expansie stoommachine van 175 ipk.

De Scheepswerf „De Dageraad” v.h. Wed. Boot te Woubrugge heeft van den heer J. van der Vis te Oosterend opdracht gekregen voor den bouw van een motorvischkotter met afmetingen $18,65 \times 5,45 \times 2,50$ m, voorzien van een 90/100 pk 2 cyl. Kromhout hoogedruk motor en bestemd voor de Noordzee-visscherij.

De scheepsbouwer A. Apol te Wirdum ontving van het Scheepsbouwkundig Bureau „Het Noorden” te Groningen opdracht voor den bouw van twee motorvrachtbooten, elk van ca. 250 ton, welke zullen worden voorzien van Appingedammer Bronsmotoren van 100 pk.

Aan de Scheepswerf „Gideon” J. Koster Hzn. te Groningen is voor Engelsche rekening de bouw opgedragen van een motorvrachtschip voor de kustvaart van 300 ton draagvermogen.

De Machinefabriek „Bolnes” v.h. J. H. van Cappellen te Bolnes heeft van den heer M. C. Menninga te Groningen opdracht gekregen voor den bouw van een stoommachine-installatie van 180 ipk, van den heer P. Boudewijns te Rotterdam voor een van 450 ipk en van den heer B. P. Koomans van der Dries te Rotterdam voor een van 500 ipk.

Aan de Fa. J. Smit & Zoon te Foxhol werd door de N.V. Transport Maatschappij te Terneuzen de bouw opgedragen van een stalen motorvrachtschip van 650 ton draagvermogen, voorzien van een Deutz-Dieselmotor van 200 pk.

Kielleggingen.

Scheepswerf Gebr. van der Werf, Deest,
voor een Rijn- en kanaalschip, groot ca. 1000 ton, afmetingen $67 \times 8,20 \times 2,50$ m, te bouwen voor Belgische rekening.

Werk „Vooruit”, Enkhuizen,
voor een stalen motorvrachtboot met afmetingen $44 \times 6,50 \times 2,10$ m, te bouwen voor Duitsche rekening.

Scheepbouwwerf v.h. De Groot & Van Vliet, Papendrecht,
voor een stalen Dortmund-Eemskanaalschip, groot ca. 910 ton, afmetingen $65,20 \times 8,14 \times 2,35$ m, te bouwen voor Nederlandsche rekening.

Scheepswerf en Machinefabriek „Holland”, Hardinxveld,
voor een stalen Rijnschip, groot ca. 1000 ton, met afmetingen $67 \times 8,20 \times 2,55$ m, te bouwen voor Nederlandsche rekening.

L. Wolhuis & Zoon, Vreendam,
voor een stevenaakschip, groot ca. 150 ton, te bouwen voor rekening van schipper H. Klinge te Oude-Pekela en

voor een stalen motorboot, groot ca. 85 ton, voorzien van een 25 pk H.M.G.-motor, te bouwen voor rekening van het Scheepvaartkundig Bureau „Het Noorden” te Groningen.

Scheepswerven v.h. Gebr. G. & H. Bodewes, Martenshoek,
voor een stalen Dortmund-Eemskanaalschip, groot ca. 1000 ton, afmetingen $67 \times 8,20 \times 2,50$ m, te bouwen voor Nederlandsche rekening.

Scheepswerf „Waterhuizen”, J. Pattje, Waterhuizen,
voor een stalen sleepschip, groot ca. 375 ton, afmetingen $38 \times 6,30 \times 2,15$ m, te bouwen voor Rotterdamse rekening.

Scheepswerven v.h. Gebr. G. & H. Bodewes, Hasselt,
voor een stalen Dortmund-Eemskanaalschip, groot ca. 1000 ton, afmetingen $67 \times 8,20 \times 2,50$ m en

voor een stalen motorvrachtboot, beiden te bouwen voor Nederlandsche rekening.

N.V. E. J. Smit & Zoon's Scheepsw. en Machinefabr., Westerbroek,
voor een stalen motorvrachtschip voor de groote kustvaart, met afmetingen $33,50 \times 6,40 \times 2,55$ m, te bouwen voor Duitsche rekening.

N.V. E. J. Smit & Zoon's Machinefabriek en Scheepswerf, Hoogezand,
voor een stalen motorvrachtschip met kruiserhek en Simplexpatentroer, met afmetingen $26,50 \times 5,60 \times 2,25$ m, voorzien van een 80 pk Bohn & Kähler Dieselmotor, te bouwen voor Duitsche rekening.

H. Kroese, Hoogezand,

voor een stalen motorvrachtboot, groot ca. 180 ton, afmetingen $31,50 \times 5,70 \times 1,95$ m, te bouwen voor rekening van den heer A. L. Rijkes te Werkendam.

Scheepswerf en Machinefabriek „De Biesbosch”, Dordrecht,
voor een stalen stoomsleepboot, met afmetingen $20 \times 4,80 \times 2,30$ m, voorzien van een stoommachine van 175 ipk, te bouwen voor buitenlandse rekening.

Gebr. H. & K. Sissing, Winsum-Obergum,
voor een motorkotter, voorzien van een 20 pk Appingedammer Bronsmotor, te bouwen voor rekening van schipper S. Teerling te Noord-Polderzijk.

O. Smith, Stadskanaal,
voor een stalen motorvrachtboot, te bouwen voor rekening van den heer A. A. de Jong te Made.

Gebr. Bodewes, Foxhol,
voor een stalen motorspits, groot 350 ton, met afmetingen $38,50 \times 5,05 \times 2,35$ m, voorzien van een 90 pk Benz-Dieselmotor, te bouwen voor Nederlandsche rekening.

J. A. de Boer, Oude-Pekela,
voor een stalen stevenaakschip, groot ca. 150 ton, te bouwen voor rekening van schipper J. Davids te Musselkanaal.

Proeftochten.

Met goed gevolg werd proefgevaaren, op de Clyde met de door Burgerhout's Machinefabriek & Scheepswerf te Rotterdam gebouwde torpedojager *Banckert*, welk schip met een waterverplaatsing van 1610 ton en twee turbines met tezamen 31000 apk ruimschoots de gecontracteerde snelheid van 34 zeemijlen behaalde. Het brandstofverbruik was zeer laag. De stoomdruk bedraagt 400 lbs., terwijl een hooge oververhitting wordt toegepast.

Na gehouden proeftocht werd aan kapitein J. Smit te Gasselternijveen door de werf van J. Vos & Zoon te Groningen afgeleverd het motorvrachtschip *Aldebaran*, groot 198,93 reg. ton bruto inhoud en 280 ton draagvermogen, met afmetingen $32,50 \times 6,35 \times 2,65$ m en voorzien van een 120 pk Appingedammer Bronsmotor. In de machinekamer en op het voordek bevindt zich een hulpmotor.

Te water gelaten schepen.

Scheepswerven v.h. Gebr. G. & H. Bodewes, Hasselt,
het stalen Dortmund-Eemskanaalschip *Arie*, groot ca. 1000 ton, afmetingen $67 \times 8,20 \times 2,50$ m, in aanbouw voor rekening van den heer J. A. Verhoeven te Engelen.

N.V. E. J. Smit & Zoon's Machinefabriek & Scheepswerf, Hoogezand,
een stalen motorvrachtschip voor de Oostzee, met afmetingen $28,50 \times 5,80 \times 2,45$ m, voorzien van kruiserhek en Oertzroer, benevens van een 80 pk Appingedammer Bronsmotor, in aanbouw voor rekening van den heer J. Bartels te Hamburg.

H. Kroese, Hoogezand,
een stalen motorvrachtboot, groot ca. 250 ton, afmetingen $38 \times 6,20 \times 2$ m, voorzien van een 120 pk Deutz-Dieselmotor, een 10 pk Deutz-dekmotor en Oertzroer, in aanbouw voor rekening van den heer A. Heuvelman te Ouderkerk a.d. IJssel.

Scheepbouwwerf „t Huis de Merwede”, Papendrecht,
twee kraanpuntons met afmetingen $24 \times 7,50 \times 1,14$ m, in aanbouw voor buitenlandse rekening.

Scheepswerf en Machinefabriek „De Biesbosch”, Dordrecht,
een stalen motortankboot met afmetingen $48,20 \times 6,60 \times 2,50$ m, voorzien van een 170 pk M.A.N. Compressorlooze Dieselmotor, in aanbouw voor Nederlandsche rekening.

Gebr. H. & H. Sissing, Winsum-Obergum,
een stalen motoraakje, groot ca. 65 ton, voorzien van een 20 pk Appingedammer Bronsmotor, in aanbouw voor rekening van schipper A. Wieringa te Hornhuizen.

O. Smith, Stadskanaal,
een stalen motorvrachtboot, in aanbouw voor rekening van den heer Verleur te Vreeswijk.

Fa. Gebr. Bodewes, Foxhol,
een stalen motorvrachtboot, groot 130 ton, voorzien van een 60 pk 2 cyl. Kromhout ruwollemotor, in aanbouw voor rekening van den heer J. Visscher te Klundert.

J. A. de Boer, Oude Pekela,
een stalen stevenaakschip, groot ca. 150 ton, in aanbouw voor rekening van schipper L. Dijkman te Wijnshoten.

Scheepswerf Gebr. van der Werf, Deest,

het stalen rijnschip *St. Antonius*, groot ca. 1120 ton, met afmetingen 67×9.20×2.50 m, voorzien van motorankerlier en motorpompinstallatie, in aanbouw voor rekening van den heer A. W. van den Heuvel te Rotterdam.

Werk „Veeruit”, Enkhuizen,

de stalen motorvrachtboot *Imperator*, groot ca. 360 ton, afmetingen 43.50×6.58×2.10 m, voorzien van een 120 pk Junker-motor, in aanbouw voor rekening van den heer Ph. Retzel te Lorch am Rhein.

Scheepsbouwwerk v.h. De Groot & Van Vliet, Papendrecht,

het stalen Rijn-Hernekanaalschip *St. Michaël*, groot ca. 1350 ton, afmetingen 78×9.42×2.50 m, in aanbouw voor rekening van den heer W. de Bot te Roosendaal en

een zolderbak, met afmetingen 22×5.40×1.25 m, in aanbouw voor Nederlandsche rekening.

A. Apol, Wirdum,

een stalen motorvrachtboot, groot ca. 250 ton, voorzien van een 90 pk Climax-ruwolie-motor, in aanbouw voor rekening van de N.V. Climax-motorenfabriek te Rotterdam.

L. Wolhuis & Zoon, Veendam,

een stalen sleepkaan, groot ca. 350 ton, afmetingen 38×6.35×2.10 m, in aanbouw voor rekening van kapitein N. de Vries te Rotterdam.

Scheepswerven v.h. Gebr. G. & H. Bodewes, Martenshoek,

een stalen Dortmund-Eemskanaalschip, groot ca. 1000 ton, afmetingen 67×8.20×2.50 m, in aanbouw voor Belgische rekening.

Scheepswerf „Waterhuizen”, J. Pattje, Waterhuizen,

een stalen sleepschip, groot 376 ton, afmetingen 38×6.30×2.15 m, in aanbouw voor rekening van den heer Jac. Buter te Avereest.

Kreuter, Bellingwoude,

een stalen motorsleepboot, voorzien van een ruwolie-motor van 60 pk, in aanbouw voor Nederlandsche rekening.

N.V. E. J. Smit & Zoon's Scheepsw. en Machinefabr., Westerbroek,

een open Grosz-Plauer-Maszkaan, met afmetingen 67×8.20×2.20 m, in aanbouw voor rekening van den heer E. Gerhard te Zehdenick.

Nieuwe schepen.

Door de fa. R. Brandsma & Zonen te Franeker is aan Gebr. Stuyt te Haarlem afgeleverd een stalen motorvrachtboot met afmetingen 25.50×4.51×1.65 m, voorzien van een 50 pk 2 cyl. Van Rennes ruwolie-motor. Het vaartuig is speciaal ingericht voor het vervoer van kaas, waarvoor de laadruimte is beschoten en stellingen zijn aangebracht, terwijl het schip van zonnetenten is voorzien. Ontwerper en toezicht-houder is het Scheepsbouwbureau A. Storm te Bergen (N.-H.).

Bij de scheepswerf van Gebr. van der Werf te Deest is gereed gekomen de baggermolen *Maasstrom II*, met afmetingen 48×8×3 m, speciaal ingericht voor het baggeren van zand op groote diepte, gebouwd voor Nederlandsche rekening. Het vaartuig heeft een stoom-machinerie van 200 ipk, vervaardigd door de Machinefabriek v.h. J. Koopman te Dordrecht en is voorzien van electrisch licht.

Bij de werf „Waterhuizen” van J. Pattje te Waterhuizen is voor den heer H. Brons te Groningen gereed gekomen een stalen motorvrachtboot, groot 180 ton, welke voorzien is van een 50 pk Appingedammer Brons-motor.

Door de Scheepswerf *Nicolaas Witsen* v.h. W. F. Stoel & Zoon te Alkmaar is aan de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen te Rotterdam afgeleverd de stalen motorreddingboot *President J. V. Wierdsma*, welke te Hoek van Holland wordt gestationeerd. Het vaartuig is lang 17.80 m en breed 4 m en is voorzien van twee Kromhout-ruwolie-motoren elk van 80 pk. De schroeven werken in tunnels, de boot is zelfrichtend. Bij omslaan stoppen de motoren automatisch en worden de ventilatieopeningen automatisch gesloten.

Door den scheepsbouwer O. Smith te Stadskanaal is aan de rederij Frans Sanders te Aalst (B.) afgeleverd de stalen motorvrachtboot voor de beurtvaart *Stad Aalst III*, groot 173 ton, voorzien van een 50 pk Industrie-ruwolie-motor en aan den heer W. van der Broecke te Brekens de motorvrachtboot *Maria Janna*, groot 110 ton, voorzien van een 50 pk Kromhout ruwolie-motor.

Nieuwe namen.

Het stoomschip *Eemrijk*, hetwelk van Solleveld, v. d. Meer & T. H. van Hattem's Stoomvaart Maatschappij is overgegaan, naar de Stoomvaart Maatschappij „Nederlandsche Lloyd” krijgt den naam *Leeghwater*, het stoomschip *Vechtdijk* den naam *Galgewater*.

De drie voor de N.V. P. Fauchey's Cargadoorsbedrijf te Rotterdam in aanbouw zijnde kleine motorvrachtschepen krijgen de namen *Apollinaris V, VI en VII*.

Aan- en verkoop van schepen.

De stalen motorlichter *Thames VII*, groot 130 reg. ton bruto inhoud en 200 ton dragvermogen, in 1916 door de Blyth Shipbuilding & Dry Docks Co. te Blyth gebouwd en toebehoorende aan de N.V. Zeelichter Thames VII te Rotterdam is naar Engeland verkocht.

Opgelegde schepen.

Van de Nederlandsche vloot lagen op 1 Augustus op aan den Nieuwen Waterweg 23 schepen met 117.376 reg. ton bruto inhoud en te Amsterdam 21 schepen met 107.873 reg. ton bruto inhoud, terwijl ook nog eenige schepen te Hamburg stil liggen.

Havenbeweging.*Juli 1930.*

Nieuwe Waterweg	1346 schepen met 2.216.345 reg. ton netto inhoud
Rotterdam	1042 schepen met 1.681.522 reg. ton netto inhoud
Hamburg	1815 schepen met 1.785.510 reg. ton netto inhoud
Antwerpen	919 schepen met 1.684.726 reg. ton netto inhoud

7 maanden 1930.

Nieuwe Waterweg	8881 schepen met 14.830.832 reg. ton netto inhoud (vermeerdering 373 schepen en 568.411 ton netto)
Rotterdam	7192 schepen met 11.032.040 reg. ton netto inhoud (vermeerdering 167 schepen en vermindering 35.469 ton netto)
Hamburg	11567 schepen met 12.087.814 reg. ton netto inhoud (vermeerdering 2972 schepen en 192.904 ton netto)
Antwerpen	6422 schepen met 11.615.739 reg. ton netto inhoud (vermindering 242 schepen en 229.836 ton netto)

Gedurende de maand Juli zijn te Amsterdam aangekomen 365 schepen met 2.250.136 m³ bruto inhoud, zoodat het totaal aangekomen schepen in de eerste 7 maanden van dit jaar bedraagt 2243 schepen en 15.300.525 m³ bruto inhoud, zijnde ten opzichte van dezelfde periode van het vorige jaar eene vermeerdering met 1 schip, doch eene vermindering met 350.743 m³ bruto inhoud.

Scheepsverliezen 1929.

Volgens de Statistieken van Lloyds Register of Shipping zijn de verliezen van de Nederlandsche Koopvaardijvloot in 1929 weer de laagste geweest van alle zeevarende landen, met een totaal verlies van 4 schepen met 2.680 reg. ton bruto inhoud en een percentage van 0.09 van de inhoud. Een overzicht volgt hieronder voor 1929 en de laatste tien jaren.

	1929	laatste 10 jaren
Groot-Brittannië en Ierland	0.56	0.53
Britsche Dominions	1.17	0.92
Amerika	0.55	0.48
Denemarken	0.94	0.55
Frankrijk	0.83	0.89
Duitschland	0.80	1.00
Griekenland	3.01	3.00
Nederland	0.09	0.30
Italië	1.14	1.24
Japan	1.60	1.53
Noorwegen	0.79	1.01
Spanje	1.48	1.65
Zweden	0.50	0.99
Totaal	0.81	0.77

Suez-kanaal.

Gedurende de maand Mei 1930 maakten gebruik van het Suez-kanaal 492 schepen metende 3.720.142 reg. ton bruto inhoud. Hiervan waren 49 schepen met 371.668 reg. ton bruto van Nederlandsche nationaliteit, waardoor de Nederlandsche vlag derde was na die van Groot-Brittannië met 266 schepen en 2.040.417 reg. ton bruto en de Duitse vlag met 53 schepen en 422.387 reg. ton bruto inhoud.

Panama-kanaal.

In de Maand Mei passeerden het Panamakanaal 234 schepen met 1.506.197 reg. ton bruto inhoud, welke 681.073 ton lading vervoerden en \$ 1.032.268 kanaalgelden betaalden. De slechte scheepvaarttoestanden worden wel daardoor geïllustreerd, dat in dezelfde maand van verleden jaar behalve dat meer schepen het kanaal passeerden 920.360 ton lading werd vervoerd of dit jaar 0.45 ton lading per ton bruto verleden jaar 0.55 ton lading per reg. ton bruto inhoud.

Onder Nederlandsche vlag voeren deze maand 6 schepen met 32.554 reg. ton bruto inhoud, 19.586 ton lading en \$ 24.245 kanaalgelden.

Gedurende de maand Juni hebben van het Panamakanaal gebruik gemaakt 478 schepen met 2.971.112 reg. ton bruto inhoud, welke 2.147.181 ton lading vervoerden en \$ 2.100.995 kanaalgelden betaalden. Hieronder waren onder Nederlandsche vlag 12 schepen met 71.524 reg. ton bruto inhoud, 55.430 ton lading en \$54.235 kanaalgelden.

Cursussen in Electrisch Lasschen aan de 4e Ambachtsschool te Amsterdam.

Het bestuur der Ambachtsscholen te Amsterdam heeft besloten om aan de 4e Ambachtsschool een cursus te verbinden voor het electrisch lasschen. Deze moderne werkwijze, die in den laatsten tijd hand over hand toeneemt, vraagt uitbreiding van het aantal geschoolde beoefenaars. De cursus zal ongeveer 4 maanden duren en alleen toegankelijk zijn voor personen werkzaam in de metaalindustrie boven den leeftijd van 17 jaar.

De kosten voor deelname zullen f 40.— per cursus bedragen, bij den aanvang ineens te voldoen.

Wanneer men met de voorbereidingen voldoende vordert, zal October a.s. met het onderwijs worden aangevangen.

Men kan zich thans reeds voor deelname schriftelijk of mondeling bij den Directeur van bovengenoemde school aanmelden.

Een Jubileum.

De bekende Palmers Shipbuilding & Iron Co. Ltd. bestaat thans 79 jaar. Zij hebben in het laatst van Juli hun 1000ste schip te water gelaten. Het is een groot motortankschip voor de Standard Shipping Cy van 16000 ton draagvermogen. Den volgenden dag werd de 50ste torpedobootjager van deze werf te water gelaten. Deze bekende werf heeft bijzonder moeilijke tijden gekend, doch blijken gegeven van groote vitaliteit. Sinds 1921 is geen dividend uitgekeerd, hetgeen helaas een niet al te ongewoon verschijnsel is bij scheepsbouwerven.

Twee Britannics.

The Marine Engineer and Motorship Builder trekt een parallel tusschen de snelle oude Whith Star boot *Britannic* van 1874 en het nieuwe motorschip van dien naam, dat thans het grootste Britsche motorschip is. Beide schepen zijn of waren elk in hun tijdvak beroemde schepen van de „White Star line”.

	Britannic 1930	Britannic 1874
Bruto inhoud	26.930	5.004
Netto inhoud	16.445	3.174
Waterverplaatsing	36.440	9.100
Lengte	680 vt	455 vt
Breedte	82 vt	45'-2"
Holte	43'-9"	33'-9"
Machines	Diesel	4 cil. compound
pk	20.000 (as)	4.900
		(indicateur)
Snelheid	17 mijl	16 mijl
Brandstofverbruik per etmaal	95 ton	110 ton
Schroeven	2	1
Passagiers	1.550	1.300
Draagvermogen	14.070 t	
Laadvermogen		3.200

GROOTE MACHINEFABRIEK

VRAAGT

voor spoedige indiensttreding een

Ervaren Constructeur

op het gebied van land- en scheepsdieselmotoren.

Sollicitatiebrieven met uitvoerige inlichtingen omtrent opleiding, praktijk, verlangd salaris etc., onder No. 480, Bureau „Het Schip”, Den Haag.

N.V. SCHEEPSWERF v.h. A. ROORDA
SLIEDRECHT TELEFOON 122

NIEUWBOUW EN REPARATIE
DIRECTIEBOOTEN EN MOTORSLEEPBOOTEN

UIT VOORRAAD LEVERBAAR

FATUM

's-GRAVENHAGE

Telefoon 33940

sluit o. m. op gunstige voorwaarden

ONGEVALLenverzekeringen in en buiten beroep

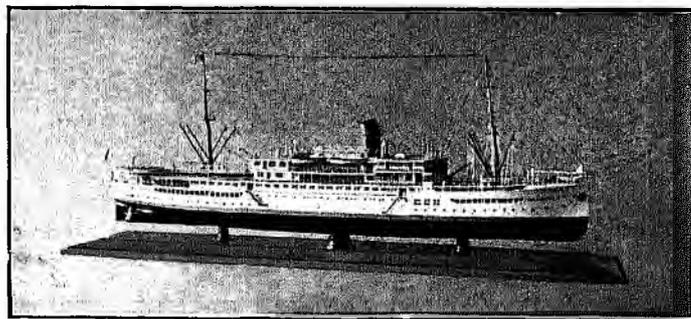
WETTELIJKE AANSPRAKELIJKHEIDSverzekeringen

AUTOMOBIELverzekeringen

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

F. E. WERUMÉUS BUNING, Vijverlaan 32, HENGELO (O)

MODELLEN EN MAQUETTES



M.S. „OPHIR” DER KON. PAKETVAART MAATSCHAPPIJ
MODEL SCHAAL 3/16 INCH = 1 FOOT

Openbare Aanbesteding.

BURGEMEESTER en WETHOUDERS van ROTTERDAM doen te weten, dat op WOENSDAG 10 SEPTEMBER 1930, des voormiddags 10 uur, in het Stadsstimmerhuis aan den Haringvliet,

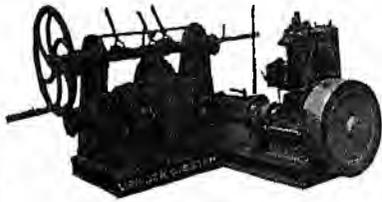
zal worden aanbesteed :

Het vervaardigen en geheel bedrijfsvaardig opleveren van een motorboot met brandpomp, c.a. ten behoeve van den Havendienst te Rotterdam.

Bestek, voorwaarden en teekeningen liggen ter kennisneming in het Stadsstimmerhuis en zijn tegen betaling van f 5.— verkrijgbaar bij C. Hartog Jr., Boekdrukker, Bierstraat 6 a-b.

De aanwijzing zal plaats hebben op WOENSDAG 27 AUGUSTUS 1930, des namiddags 3 uur, ten Kantore van Hoofdafdeeling IV „Werktuigen” in het Stadsstimmerhuis (ingang Oosterkade).

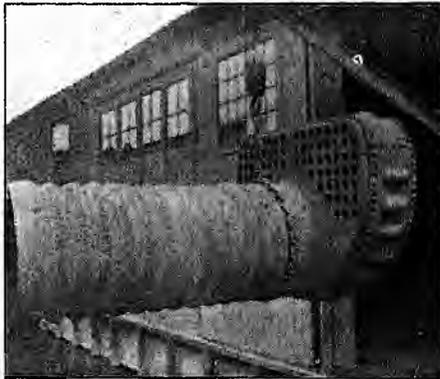
Nadere inlichtingen worden verstrekt op werkdagen, bij voorkeur tusschen 9 en 12 uur v.m., door den Technischen Dienst der Gemeentewerken, Hoofdafdeeling IV, Stadsstimmerhuis, Rotterdam.



**MOTOR-
HIJSCHLIEREN
·
ANKERLIEREN
·
VAN DER GIESSEN KAAPSTANDEN**

KRIMPEN A/D IJSSEL
TELEPH.: ROTTERDAM 8510

VOOR KUSTVAART
EN BINNENVAART



**VERBETERDE
SCHEEPS-
KETEL**

ZONDER
TREKANKERS,
BRUGSTEUNEN
EN
ZIJSTEUN-

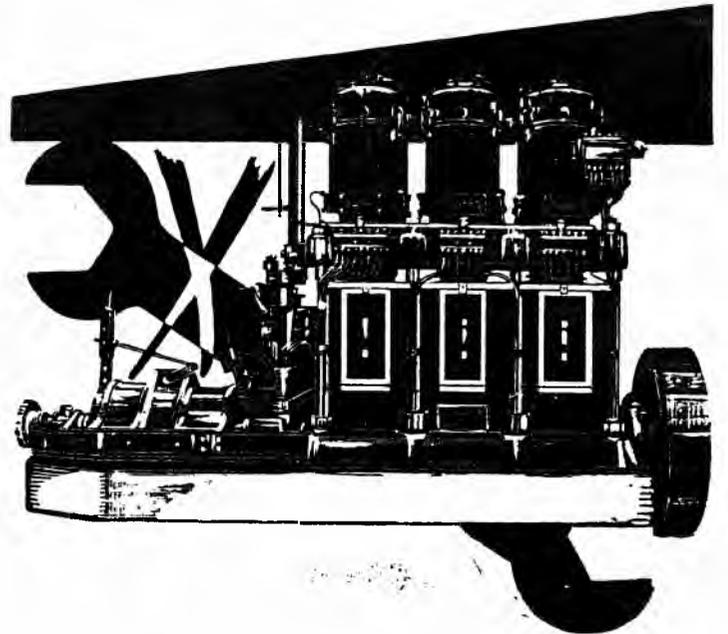
**D. LANDEWEER'S MACHINEFABRIEK EN
SCHEEPSBOUWERF — LEEUWARDEN**

F.J. SARIS & ZN.
BAAN 100 - ROTTERDAM - TEL- 50512



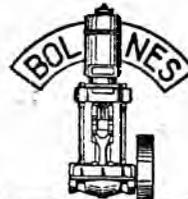
RECHTE TANDWIELEN
CONISCHE TANDWIELEN
SCHUINE TANDWIELEN
WORMEN
WORMWIELEN
BINNENVERTANDING
TANDBLOKKEN
TANDSECTOREN
RUWHUIDRONDELS
KETINGWIELEN
PALWIELEN

**SNELLE LEVERING
CONCURREERENDE PRIJZEN**



DE MOTOR ZONDER GRILLEN

luistert naar den naam „BOLNES" Open Diesel. Betrouwbaarheid is zijn eerste beste eigenschap, zuinigheid de tweede en voordeeligheid de derde. Hij frappeert U door ongekend laag brandstofverbruik. De circulatiesmering voorkomt warmlopen. Het smeersysteem is zoodanig dat voor de draaiende deelen dezelfde olie telkens na filtrering opnieuw wordt gebruikt, ergo bijna geen olie nodig. Voortdurende controle op goeden gang is mogelijk door den „open" bouw. Zuiger en cilinder zijn door vernuftige constructie aan uiterst geringe slijtage onderhevig. Wanneer U het „neusje van een motor" wilt hebben — hier is hij! De kostprijs is bovendien uiterst concurrerend.



**BOLNES
OPEN DIESELMOTOREN**

N.V. Machinefabr. „Bolnes" v.h. J. H. van Cappellen
Bolnes bij R'dam, Tel. R'dam 10398, Ridderkerk 301



CENTRAAL SCHEEPSBOUW BUREAU

CENTRALE BOND VAN SCHEEPSBOUWMEESTERS IN NEDERLAND

Gebouw „Stroomberg", West Nieuwland 12 - ROTTERDAM

Telegram-Adres: „CEBOSINE"

BELAST ZICH MET:

Ontwerpen en uitbesteden van nieuwbouw
Controle tijdens den bouw
Koop en Verkoop van alle soorten schepen

D. E. BERGGREN, PRINS HENDRIKKADE 127, AMSTERDAM-C

KANTOOR KALKMARKT 6 - TELEFOON 49430

SCHEEPSTUIGERIJ

ZEILMAKERIJ