

# 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 de Centrale 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, Zwarteweg 1, Den Haag, Telefoon 117783\*

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

## De Simla Overeenkomst.

Op 25 Mei j.l. zijn te Simla de gedelegeerden bijeengekomen van Ceylon, Britsch-Indië, Nederland, Nederlandsche-Indië en de Straits Settlements om op grond van het bepaalde in de artikelen 4 en 12 van het Verdrag ter beveiliging van menschenlevens op zee gewijzigde regelen vast te stellen voor het vervoer van pelgrims en andere groote aantallen passagiers.

De Conferentie heeft een Verdrag gemaakt en getekend, waarin aangegeven wordt welke veranderingen in bovengenoemd Veiligheidsverdrag op schepen, welke pelgrims vervoeren, moeten worden gebracht, omdat de toepassing van de bepalingen van dat Verdrag op die schepen niet uitvoerbaar of onredelijk mag zijn.

De wijzigingen mochten uitsluitend betreffen de Hoofdstukken II en III van het Veiligheidsverdrag, dus de constructie en de redding- en andere veiligheidsmiddelen.

In de eerste plaats is vastgesteld op welke schepen het nu gesloten verdrag van toepassing zal zijn. Het desbetreffende artikel bepaalt daarom, dat het in zijn geheel van toepassing is op nieuwe schepen op internationale reizen, welke groote aantallen passagiers vervoeren, voor wie geen vaste slaappleaatsen aanwezig zijn: 1°. in het pelgrimvervoer naar of van Ceylon, Hongkong, Britsch-Indië, Nederlandsch-Indië en de Straits Settlements van of naar havens in de Rode Zee; 2°. in vaarten naar of van havens der genoemde landen andere dan in de pelgrimvaart en 3°. in vaarten naar of van landen, welke later tot het Verdrag zullen toetreden.

Voor „nieuw schip” is een afwijkende omschrijving gekozen en er wordt onder verstaan een schip, waarvan de kiel gelegd is nadat 2 jaar verlopen zijn sinds de inwerking-treding van het Verdrag, dan wel een schip, dat in die twee jaar geen certificaat voor het vervoer van deze passagiers heeft gehad.

Op reizen, die niet verder gaan dan 20 zeemijlen van het naastbij gelegen land, of zelfs 30 mijl in een bepaald rayon, worden allerlei verzachtende bepalingen toegestaan.

Bestaande schepen moeten, voorzoover het redelijk en praktisch mogelijk is, aan de voorschriften voldoen.

Het Hoofdstuk II (constructie) van het Veiligheidsverdrag van Londen 1929 ondergaat de navolgende wijzigingen:

Bij de waterdichte indeeling wordt het voorschrift toege-

voegd, dat wanneer aangetoond wordt, dat de permeabiliteit van één of meer afdeelingen kleiner is dan die met behulp van de formule  $63 + 35 \frac{a}{v}$  bepaald, deze in de plaats mag treden van de berekende. Bij de berekening wordt de permeabiliteit van passagiersruimten op 95, lading- en kolenruimten en bergplaatsen op 60, en die van de dubbele bodem, brandstofolie- en andere tanks op de door de Administratie te bepalen waarden gesteld.

Voor het bepalen van het criteriumgetal is de formule gewijzigd en luidt thans:

$$C_s = 72 \frac{M + 3/2 P}{V + P_1 - P}, \text{ waarbij } P_1 = P + 2,13 A + 0,037 LN$$

A is hierin het totale oppervlak in vierkante meters van de ruimten, gemeten voor het vaststellen van het aantal boven de indompelingsgrenslijn te vervoeren passagiers zonder vaste slaappleaatsen, vermeerderd met het oppervlak van alle afdeelingen, welke meer dan zes slaappleaatsen bevatten. N is het totale aantal slaappleaatsen in afdeelingen met niet meer dan zes slaappleaatsen, gelegen boven de indompelingsgrenslijn en L is de lengte in meters van het schip op de lastlijn.

Voorts is de bepaling van het Verdrag van Londen, volgens welke in bepaalde gevallen bij een aantal passagiers tusschen 12 en 50 eenige verzachting betreffende het voorschrift opens de waterdichte indeeling is toegestaan, uitgebreid tot schepen met een maximum aantal passagiers gelijk aan  $\frac{L^2}{117}$ ,

waarbij het getal 280 niet mag worden overschreden.

Wat de afstand tot de voorsteven van het eerste schot achter het aanvaringsschot betreft, is eenige verruiming toegestaan, dat deze in plaats van de toelaatbare lengte slechts de vulbare lengte behoeft te zijn.

Ten aanzien van de deuren in waterdichte schotten worden lichtere bepalingen gegeven en de brandwerende schotten behoeven in een lange afzonderlijke bovenbouw, welke niet blijvend voor het vervoer van hutpassagiers is ingericht, evenmin als in een bovenbouw met groote openingen in het scheepsboord, te worden aangebracht.

De afzonderlijke uitgang van de astunnel kan bij schepen met kleinere lengte dan 45,70 m vervallen.

Een schip, hetwelk behalve pelgrims en andere dekpassagiers niet meer dan twaalf hutpassagiers vervoert, behoeft niet te voldoen aan de eenigszins lastige bepalingen betreffende de noodlenspomp, welke onder water op betrouwbare wijze werkt.

Op korte reizen, dat zijn reizen, waarop de schepen zich niet meer dan 200 zeemijlen van het naastbij gelegen land begeven, mag, wanneer de toepassing de bepalingen betreffende de openingen in waterdichte schotten en in het scheepsboord onder de indompelingsgrenslijn, de dubbele bodems en de pompinstallaties, niet redelijk of niet praktisch uitvoerbaar wordt geacht, deze worden beperkt.

Ten aanzien van de reddings- en andere veiligheidsmiddelen is het navolgende overeengekomen. In de plaats van de tabel, regelen de het minimum aantal stellen davits en aantal reddingbooten der eerste klasse, komt een andere tabel, waarbij zoowel het aantal davits als het aantal booten kleiner is dan in de oorspronkelijke tabel aangegeven.

Op schepen, geen pelgrimschepen zijnde, moet de volgens de tabel vereischte sloepenruimte aangevuld worden met booten of vloten, zoodanig, dat voor ieder aan boord ruimte in, op, of aan de reddingmiddelen is. Bij reizen in speciale gebieden kan in één geval al het aanvullend reddingmateriaal achterwege blijven en in een ander geval moet de aanvulling geschieden totdat voor 80 % der opvarenden ruimte is verkregen. Op korte reizen behoeft evenzeer slechts tot 80 % van het aantal opvarenden te worden gegaan.

Op korte reizen in een speciaal gebied, o.m. omvattende onze Indische Archipel, kan volstaan worden met bootruimte voor 60 % der opvarenden.

Op pelgrimschepen met meer dan 12 hutpassagiers, moet ruimte voor alle opvarenden zijn in booten, op vloten en aan drijvende toestellen, terwijl het minimum aantal stellen davits

en de minimum bootruimte in bovengenoemde tabel is te vinden. Op pelgrimschepen met minder dan 12 hutpassagiers, geldt hetzelfde, doch is een andere kolom van de tabel van toepassing. Op korte reizen is slechts bootruimte voor 80 % der opvarenden noodzakelijk.

In sommige gevallen behoeft niet te worden vastgehouden aan de eisch, dat de booten, reddingbooten van de eerste klasse zijn, doch mogen ook booten zonder middelen tot verhooging van het bedrijfsvermogen worden toegestaan.

De inventaris der booten mag in enkele onderdeelen worden verminderd.

Het aantal reddingbooten is kleiner genomen dan in het Londensche Verdrag was vastgesteld.

De schepen met minder dan 1000 ton bruto inhoud kunnen vrijgesteld worden van de onafhankelijke krachtbron voor de noodverlichting binnen- en buitenboord.

Het aantal sloepgasten mag naar redelijkheid worden verminderd.

Vrijstelling wordt verleend van het aan boord hebben van een automatisch brandalarm- of brandmeldingssysteem, terwijl voor schepen van minder dan 1000 reg. ton bruto inhoud de bepalingen betreffende de brandblusmiddelen verzacht kunnen worden. Ook kan het langs elektrische weg geven van aanvullende alarmsignalen voor de passagiers worden nagelaten.

Hierbij kan men zien, dat voor pelgrimschepen inderdaad verzachtingen van de Londensche bepalingen zijn verkregen, welke de vaart mogelijk maken, doch het zal in West-Indië en op de Westkust van Afrika voor de aldaar met groote aantallen dekpassagiers varende schepen bezwaarlijk zijn aan de regelen ten volle te voldoen, zoodat zonder meer geldig verklaren van de Simla-overeenkomst, op alle deelen der wereld, wel niet mogelijk zal blijken.

## De Scheepvaart van de Toekomst.

Beschouwing over een Nieuwe Werkwijze voor het Laden, Lossen en Overschepen van Stukgoederen, met schets van de eventueele gevolgen voor Nederland

Door J. HOFSTEDE.

II. (Vervolg van blz. 191.)

### Directe voordeelen der „bakkenmethode” in vergelijking met huidige werkwijze.

Zooals reeds opgemerkt mag geen uitkomst worden verwacht van de pogingen de oplossing te vinden in de richting, waarin men tot nu toe heeft gezocht, nl. door verbetering van elk der bij het laden en lossen gebruikte werktuigen afzonderlijk. Een bevredigende oplossing in deze richting is ondenkbaar wegens de volgende nadeelen, welke onafscheidelijk het huidige systeem aankleven:

1. Afhankelijkheid van het weer: bij regen kan niet worden gewerkt.
2. De wijze, waarop de lading tegenwoordig wordt samengeknepen in slengen, neergeveerd in het luik of op de kade, gekanteld en voortgestept, geeft ondanks het strengste toezicht aanleiding tot beschadigingen.

Niet te verwonderen is het daarom, dat afschepers, teneinde dit risico te verminderen, dikwijls aan reeders de wensch te kennen geven, dat de lading rechtstreeks, zonder overscheping, naar de bestemmingshaven moet worden vervoerd.

3. Gedurende het verblijf van het schip in de haven geschiedt de tijdroovende handenarbeid, verbonden aan het in de ruimen stuwen van over het algemeen zware, onderling geheel verschillende colli.

4. Oponthoud wordt bovendien veroorzaakt, doordat elk colli lading, zoowel bij het laden als bij het lossen, dus tijdens het verblijf van het schip in de haven, wordt geregistreerd (scheepstally).

5. De ladingspapieren kunnen in verband met deze scheepstally niet gereed gemaakt worden, alvorens alle lading is overgenomen,

zoodat het schip nog na beëindiging van het laden op deze stukken moet wachten.

Uit deze bezwaren volgt weder de conclusie, dat tot nu toe niet gezocht is in een richting, waarin een bevredigende oplossing mogelijk is.

Een volmaakte oplossing, welke inhoudt, dat alle bovengenoemde bezwaren vervallen, zoodat een schip bij een behoorlijke walorganisatie in weinige uren geheel kan worden gelost en geladen, is alleen denkbaar bij toepassing van de reeds genoemde „bakkenmethode”.

Het kenmerk van deze ideale oplossing zal moeten zijn, dat men de goederen, opgeacht hun aard en uiterlijke vorm, in onderling gelijke en gelijkvormige „verzamelbakken” vereenigt, aanvoert, in het schip stuwt, daaruit lost, afvoert en verder behandelt.

Alleen bij deze oplossing vervallen, zooals uit het volgende blijkt, de vijf hierboven genoemde bezwaren.

1. Het werk kan bij regen voortgezet worden, omdat deze bakken door middel van presenningen kunnen worden afgedekt.

2. De lading blijft gedurende het transport naar, aan en van boord steeds in dezelfde bak, zoodat geenerlei beschadiging valt te duchten. Afschepers kunnen dus geen bezwaar meer maken tegen het overschepen van lading. Zij genieten daarentegen het voordeel, dat in verband met de betere behandeling, welke de lading ondervindt, op de emballage kan worden bezuinigd. Misschien zal het mogelijk zijn, de bak in vele gevallen als eenig verpakkingsmiddel te bezigen.

3. Het stuwen der lading geschiedt in de loods vóór aankomst van het schip en geeft dus geen oponthoud meer.

4. Het registreeren der lading geschiedt bij het laden en lossen der bakken in de loods en veroorzaakt dus evenmin oponthoud aan het schip.

5. In verband met het in het vorige punt bedoelde registreeren der lading vóór aankomst van het schip, kunnen de ladingpapieren zoo tijdig worden gereed gemaakt, dat met vertrek hierop niet meer behoefte te worden gewacht.

De bakken dienen onderling gelijk en gelijkvormig te zijn, teneinde het mogelijk te maken bij het vervoer naar, aan en van boord voortdurend mechanische transportmiddelen te bezigen, hetgeen voor een vlot verloop van het werk noodig is bij colli van dergelijke afmetingen. Teneinde terugzending van ledige bakken te voorkomen, dienen het établissement van afscheep, het schip en het établissement op bestemmings- en eventueel overscheephaven de beschikking te hebben over een bepaald aantal van deze verzamelbakken, welke bij de lading en lossing van het schip tegen elkaar worden uitgewisseld. De bakken welke dus in hun geheel aan boord komen en in de ruimen worden gestuwd, zullen in het algemeen direct door ledige bakken of andere gevulde bakken, die men uit het schip lost, worden vervangen. Niet alleen, dat een dergelijke verwisseling van bakken op de plaats van inscheping plaats heeft, maar ook kan dezelfde verwisseling plaats hebben in de établissements bij de aanvoer of afvoer, kortom op elk station tusschen de afzenders, het schip en de ontvangers.

De hoogte der bakken zal ongeveer overeen moeten komen met de hoogte tusschen twee dekken, dus ongeveer twee meter moeten bedragen. Teneinde de eenmaal in het schip gebrachte bakken over de dekken te kunnen verplaatsen, kan men die voorzien van wegneembare rolbanen of andere inrichtingen. Ook kunnen de laadruimen van hulpmiddelen voorzien worden, om de bakken op hun plaats te houden bij slingerend schip. De wijze van transport wordt aan het slot van deze beschouwing nader beschreven. In 't algemeen kan, wat dit transport betreft, worden gezegd, dat het waarschijnlijk wenschelijk zal blijken, dat de bakken voortdurend, zowel aan boord als in het établissement en in de lichter, geplaatst blijven op rolbanen of kogelbanen, zoodat verplaatsing steeds zonder veel inspanning mogelijk is.

Het is duidelijk dat een dergelijke oplossing samengaat met de drie bovengenoemde, de ontwikkelingsgang in de scheepvaart kenmerkende verschijnselen. Tevens treft men een ander in ditzelfde rationalisatieproces veel voorkomend verschijnsel: het ten behoeve van een snelle expeditie van het schip overdragen van steeds meer werkzaamheden van het varende personeel aan het walpersoneel.

#### Voorbeelden van de waarschijnlijke gevolgen der nieuwe werkwijze.

Werd reeds aangeduid, dat er een toenemende behoefte bestaat om het laden, lossen en overschepen van stukgoed te mechaniseeren, de ware grootte daarvan wordt eerst duidelijk uit een schets van de middellijke gevolgen. Want niet alleen is de techniek afhankelijk van het bedrijf, zooals in het voorgaande reeds is aangeduid, maar tusschen beide bestaat 'n wisselwerking, 'n verhouding van wederkeerige afhankelijkheid en beïnvloeding, in zooverre dat, evenals de economische ontwikkelingsstendensen technische uitvindingen in het leven roepen, noodzaakt technische vooruitgang tot het brengen van ingrijpende wijzigingen in de bedrijven. De financier en de ingenieur vullen elkander aan, ze zijn complementair. Het is zelfs moeilijk uit te maken, wie drijft en wie gedreven wordt. Al naar omstandigheden drijft nu eens het kapitaal de vindingrijkheid, dan weer de vindingrijkheid het kapitaal.

Deze eigenaardigheid, welke kenschetsend is voor onze moderne machinale en economische ontwikkeling, vertoont zich ook in dit geval. Zij blijkt uit de volgende voorbeelden welke de beteekenis van de nieuwe werkwijze illustreeren.

#### Gevolgen voor S.M.N. en Rott. Lloyd.

De passagiersschepen van de N.V. „Stoomvaart Maatschappij Nederland” en van de N.V. „Rotterdamsche Lloyd” doen, zooals uit de afvaartlijstjes blijkt, rondreizen van 98 dagen tusschen Amsterdam, respectievelijk Rotterdam en Soerabaja, vice versa. Om concurrentie-

redenen worden op deze lijn kostbare schepen geplaatst, zooals m.s. „Johan van Oldenbarneveld” en m.s. „Baloeran”, waarvan de bouwkosten naar verluidt ongeveer twaalf miljoen gulden bedragen, zoodat groote sommen voor rente en afschrijving noodig zijn. Deze vaste kosten drukken extra zwaar op het bedrijf, omdat op elke rondreis een dergelijke passagiersaccommodatie slechts tot haar recht komt op 't traject Marseille (Genua)—Batavia v.v., op welk traject slechts 42 dagen van de 98 gevaren wordt.

Wel wordt de passagiersinrichting ook eenigszins benut op het traject van Nederlandsche Haven tot Genua of Marseille en het traject Batavia—Soerabaja: dit gebruik is echter zoo weinig intensief, dat een accommodatie als de nieuwe schepen bieden, op deze trajecten als overbodig zou kunnen worden beschouwd. Deze schepen nemen dus gedurende 56 van de 98 dagen een taak waar, die evengoed door een veel kleiner passagiers- of vrachtschip van geringere waarde kan worden vervuld.

Indien door de „bakkenmethode” de bezwaren, verbonden aan het ladingvervoer worden weggenomen, dan behoeven de schepen slechts tusschen Genua (Marseille) en Batavia te varen, waardoor het mogelijk zou worden, evenveel rondreizen te doen, met ongeveer de helft van het aantal passagiersschepen, dat thans in gebruik is. De lading zou in dat geval te Genua of Marseille en eventueel te Batavia dienen te worden overgescheept naar een vrachtschip.

#### Gevolgen voor de K.P.M.

Hoezeer de bezwaren, verbonden aan het goederenvervoer, een belemmering vormen voor passagiersschepen, moge ook daaruit blijken, dat de Koninklijke Paketvaart Maatschappij met haar in de sneldienst tusschen Medan en Soerabaja varende passagiersschepen, bijna geen lading vervoert, teneinde te voorkomen, dat de speciaal voor passagiers ingestelde dienst hierdoor vertraging zou ondervinden. Door de nieuwe werkwijze zou het ladingvervoer ook voor deze schepen geen bezwaren meer opleveren.

#### Gevolgen voor de J.C.J.L.

Een sterk sprekend voorbeeld van de belemmeringen, welke een groote ladingscapaciteit vormt voor een intensief gebruik der passagiersaccommodatie, levert het afvaartlijstje van 1928 van de Java—China—Japanlijn. Het blijkt daaruit, dat de duur van een rondreis voor de op de Westlijn varende schepen 56 dagen bedraagt. Wie wel eens een rondreis met deze schepen gedaan heeft, weet dat van deze 56 dagen in de regel slechts 14 dagen passagiers aan boord zijn, n.l. alleen tusschen Batavia—Honkong v.v., dat is tweemaal zeven dagen.

De overige 42 dagen van de rondreis, dat is dus  $\frac{3}{4}$  deel van de totale reisduur, blijft de passagiersaccommodatie zoo goed als ongebruikt, daar deze tijd noodig is voor lossen en laden en het heen en weer varen tusschen los- en laadhavens.

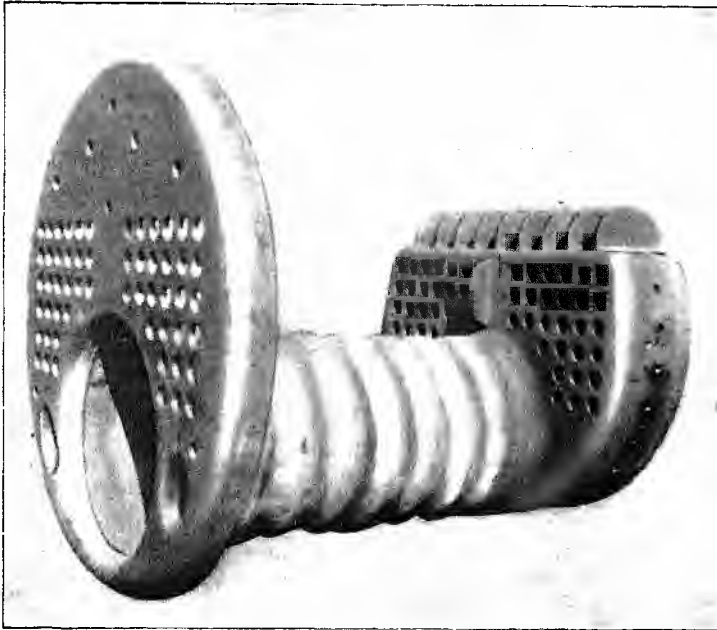
Indien men bedenkt, dat de bouwkosten van dergelijke passagiersschepen met groote ladingscapaciteit veel meer dan het dubbele bedragen van vrachtschepen van dezelfde tonnage, dan wordt het duidelijk, dat ook hier het samengaan van het lading- en personenvervoer groote bezwaren heeft. Door toepassing der nieuwe methode zou het mogelijk worden, de schepen ondanks de groote ladingscapaciteit rondreizen in de helft van de tijd te laten doen. Buiten een algeheele wijziging ten goede van de rentabiliteit, zou dit voor de passagiers het groote voordeel van goede kustverbindingen brengen, aangezien geen oponthoud meer ontstaat op tusschenhavens.

#### Verdringing der kustvaart.

Verder is nog een denkbaar gevolg van de invoering der nieuwe werkwijze, dat de internationale lijnen, die verschillende kusthavens aandoen en daar tengevolge van het lossen en laden geen oponthoud meer ondervinden, het passagiers- en ladingvervoer overnemen van de kustschepen. De sneldienst der Koninklijke Paketvaart Maatschappij zou dus mogelijk haar vervoer kunnen overdragen aan de mechanisch lossende en ladende passagiersschepen van de N.V. Stoomvaart Maatschappij Nederland en de N.V. Rotterdamsche Lloyd, welke even talrijke afvaarten van overeenkomstige havens geven.

(Wordt vervolgd)

# Internationaal Congres voor Laschtechniek.



Afb. 2. Voorfront, vuurgang en vlamkast.



Afb. 3. Gelaschte ketel. Gezicht op de met Höhnlässchen gelaschte laschnaad.

In aansluiting aan ons verslag over bovenvermeld congres plaatsen wij hierbij nog drie afbeeldingen van een geheel gelaschte stoomketel, vervaardigd door de N.V. Nederlandsche Machinefabriek „De Maastrad“ te Rotterdam. Deze bevond zich tijdens het congres op een der stands in de groote zaal van de Dierentuin te 's-Gravenhage.

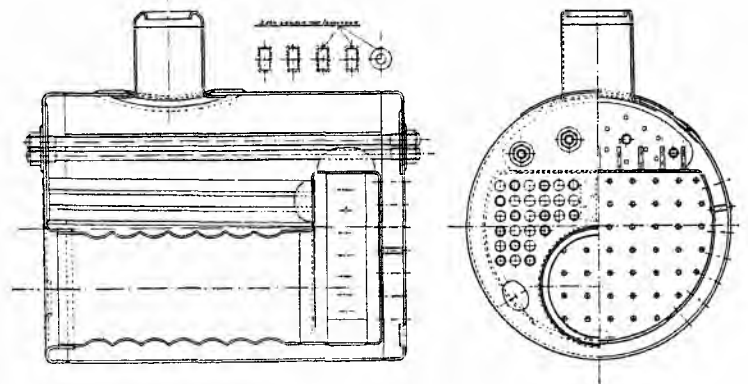
De ketel is een Schotsche ketel van 30 m<sup>2</sup> V.O. voor 14 kg/cm<sup>2</sup> stoomdruk. De langsnaad van de rompplaat is na schuingeschaafd te zijn stuik gelascht en binnen en buiten van Höhnsche laschstrippen voorzien. Daardoor is de lasch sterker dan de volle plaat geworden. De rondgaande naden nemen zooals bekend is slechts de helft van de spanning op die de langsnaad opneemt en hebben dus geen extra versterking noodig.

De vlamkast is stuik gelascht zonder eenige plaatverdubbeling. Op de top van de vlamkast zijn de brugsteunen geheel gelascht. Brugsteunbouten zijn dus overbodig. Lekkage zal hierdoor dus nimmer meer optreden. Het reinigen van de topplaat wordt bovendien veel gemakkelijker.

De Morrison vuurgang is stuik tegen de vlamkast gelascht en aan de andere zijde is de naar binnen geflensde opening van het ketelfront gelascht.

De stoomdom is van binnen uit door een gat in de ketelromp naar buiten gestoken, zoodat de flens van de dom aan de binnenzijde ligt. De versterkingsring is er buitenom heen en aan de buitenzijde van de rompplaat geklonken. De rondgaande naden zijn gelascht.

Voor- en achterfront zijn door 4 ankers verbonden, voorfront en vlamkast door 32 vlampijpen en 24 steupijpen. Deze ketel is bestemd voor de sleepboot *La Femme Marguërite* en is nog korte tijd voor belangstellenden te bezichtigen.



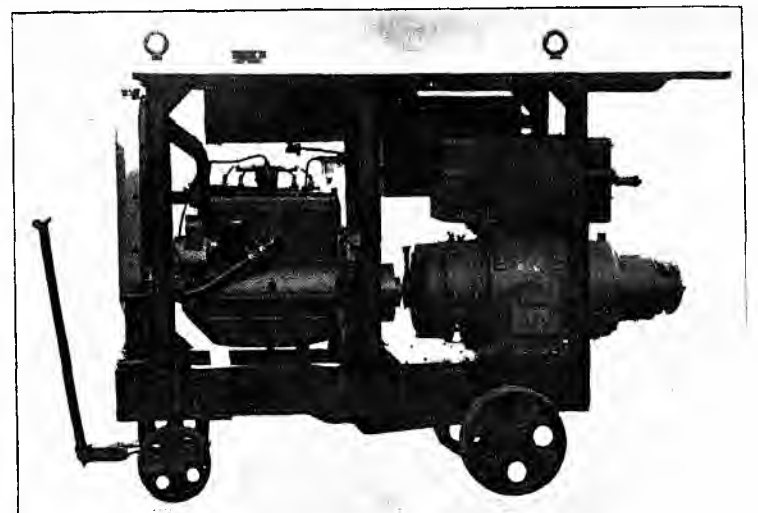
Afb. 1. Gelaschte scheepsketel.

Op de stand van een andere Nederlandsche firma, de N.V. Heemaf-Hengelo, bevond zich een aluminium tank, welke geheel electrisch gelascht was. Bij een druk van 7,5 atm. bleek deze 3 mm dikke tank nog intact. Kap en bodem waren door de druk flink doorgezet, doch de gelaschte naden vertoonden geen letsel.

Door middel van Röntgen opnamen zijn de aluminium lasschen



Stand van de N.V. Heemaf, Hengelo. Rechts ziet men de aluminium tank.



Heemaf's benzine laschaggregaat.



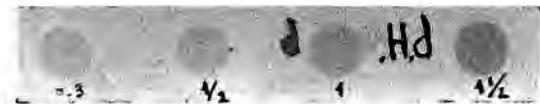
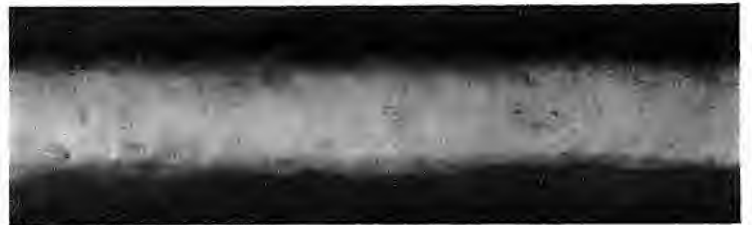
no. 1 H, 4 mm.



no. 5 H, 8 mm.



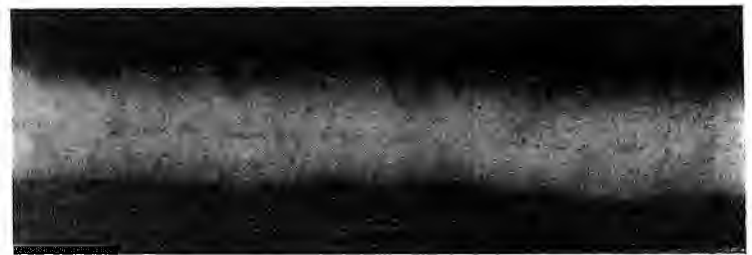
no. 2 H, 4 mm.



no. 6 H, 8 mm.



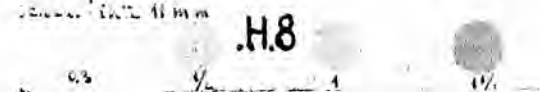
no. 3 H, 4 mm.



no. 7 H, 8 mm.

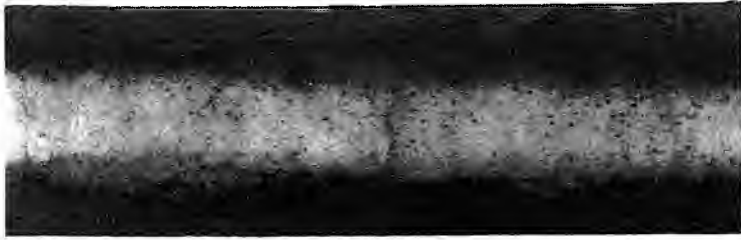


no. 4 H, 4 mm.



Dubbelszijdige elektrische ijzerlasch no. 8 H, 8 mm, 8 min, 45 cm.  
laschdikte ± 13 mm, 80 kV, 12 mA.





no. 9 H, 8 mm.



no. 11 H (Al.), 4 mm.



no. 10 H, 8 mm.



no. 12 H (Al.), 4 mm.

gecontroleerd en hierbij valt de goede kwaliteit van deze elektrische aluminium lasschen op. Wij geven daarvan een afbeelding.

Behalve de bekende Heemaf-laschvormer, was in de stand ook het ons nog niet bekende benzine-laschaggregaat aanwezig. Dit is een machine voor 200 Amp. continu laschvermogen, intermitterend voor 250 Amp., direct gekoppeld met een viercilinder benzine-motor, voorzien van snelregelaar, zoodat het aantal omwentelingen per minuut ondanks de belangrijke belastingstooten niet onder de toelaatbare grens kan afvallen. Een dergelijke machine is geschikt op die plaatsen, waar geen elektrische kracht aanwezig is, zooals in laschbooten, op baggerwerken, bij bruggenbouw. Ook van deze machine geven wij hier een afbeelding.

Van de Röntgen-opnamen van de Heemaf-laschproeven, gemaakt met het Philips Metallix-toestel geven we hier nog eenige afbeel-

dingen, waaruit het onderscheid tusschen lasschen met blanke en bekleede elektroden gemaakt, wel zeer sprekend tot uiting komt. 2, 4, 5, 6, 8, 10 H zijn met blanke elektroden, 1 en 3 H met bekleede elektroden gelascht.

Wij gelooven dan ook, dat deze methode van onderzoek, waarover wij in het verslag over het Congres reeds uitvoerig berichtten, zeer zeker een toekomst vóór zich heeft. Het is duidelijk, dat de donkere vlekken bij de lasch plaatsen aanduiden, welke het licht beter doorlaten en dus op slechte plekken in de lasch wijzen. De lasch zelf is lichter dan de volle plaat, omdat de lasch dikker is. Zooals men ziet aan de opnamen 11 H en 12 H, zijn de aluminium lasschen bijna niet te onderscheiden, hetgeen wel wijst op zeer goed laschwerk. De cirkelvormige figuurtjes rechts geven de kleur aan van het materiaal op normale, grotere en kleinere dikte.

## Nieuwe Uitgaven.

H. Evers. *Kriegsschiffbau. Leitfaden für den Unterricht an der Marineschule. Berlin, Julius Spinger, 1931; 457 blz., 270 Afb. en uitslaande platen, kwarto. Geb. R.M. 42.*

De Marinebaurat Evers geeft in dit keurig verzorgde boek een vrijwel volledige cursus in oorlogsscheepsbouw voor adelborsten, zoowel van de nautische, als van de machine opleiding. Echter lijkt ons het boek ook een zeer geschikt handboek voor studenten in de scheepsbouwkunde, ingenieurs der marine en andere scheepsbouwkundig ingenieurs, die wat willen weten van oorlogsscheepsbouw. Zij moeten dan echter de voor hen elementaire theorie over stabiliteit, weerstand, slingeren, sturen, enkele eenvoudige bijzonderheden omtrent inrichting en bouw, op de koop toe nemen. Deze waren nu eenmaal niet te vermijden in een boek, dat een algemeene opleiding in de marinescheepsbouw geeft. Tevens geeft dit boek ook een aantal artillerietechnische en dergelijke bijzonderheden, welke de adelborsten wel weer uitvoeriger zullen leeren van de voor het les geven in dit vak aangewezen zeeofficieren. Het valt ons op, dat men in Duitschland blijkbaar van de juiste praemisse uitgaat, dat onderricht in een vak steeds door een vakman dient te geschieden en dat men derhalve scheepsbouwonderricht aan adelborsten behoort te doen geven door een daartoe geschikt ingenieur en niet door een zeeofficier, die, hoe goed hij ook het vak gestudeerd heeft, steeds daarin een amateur zal blijven.

Het boek is in acht deelen verdeeld, welke zelf weer zijn onderverdeeld: de Militaire en Technische Grondslagen van de Oorlogsscheepsbouw; de Geschiedkundige Ontwikkeling van de moderne Oorlogsscheepsbouw; Ontwerp en Teekeningen; Sterkte van de Romp; Opstelling en Inrichting van Onderdeelen; Beschermingsmiddelen van Oorlogsschepen; Inrichtingen voor het Schip (n.l. Uitrusting en Aftimmering!); Bouw, Onderhoud en Dokken; Waterverplaatsing; Stabiliteit, Weerstand en sturen. Voorts is er nog een aanhangsel: Onderzeebooten. Hieraan worden slechts 23 pagina's gewijd, waarschijnlijk tengevolge van het feit, dat dit wapen voor Duitschland verboden is.

Het boek maakt een gunstige indruk. Het leest aangenaam en is systematisch ingedeeld.

Daar het werk is geschreven door een Duitsche ingenieur der Marine met gebruik van hem ambtelijk ter beschikking gestelde gegevens, is het uit aard der zaak eenigszins Duitsch georiënteerd. Dit neemt niet weg, dat ruimschoots gebruik is gemaakt ook van buitenlandsche gegevens, waarbij de veelvuldige vermelding der bronnen tevens nuttig is voor hen, die dieper op deze zaken willen ingaan.

Wij kunnen hier onmogelijk op de verschillende details ingaan. De verscheidenheid van de stof en de hoeveelheid is daartoe te groot. Nut kan dit boek ongetwijfeld stichten. In de eerste plaats te Willemsoord, doch ook te Delft en op werven, waar men met de bouw van oorlogsschepen te maken heeft.

A. v. D.

# De wereldscheepsbouw aan het einde van het 2<sup>e</sup> kwartaal 1931.

HANDELSSCHEPEN IN AANBOUW OVER DE GEHEELE WERELD OP ULTIMO JUNI 1931.

LANDEN.	STOOMSCHEPEN.		MOTORSCHEPEN.		ZEILSCHEPEN EN LIOCHTERS.		TOTAAL ULT. JUNI 1931.		TOTAAL ULT. MAART 1931.		TOTAAL ULT. JUNI 1930.	
	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.
Ver. Koninkrijk 1)	62	339.695	32	213.394	7	2.514	101	555.602	132	693.814	311	1.392.063
Ver. Staten 2)	25	284.039	9	15.125	3	2.325	37	301.489	44	231.003	55	238.163
Frankrijk . . . . .	9	166.150	4	45.790	—	—	13	211.940	17	232.115	23	186.960
Italië . . . . .	16	103.335	10	67.323	—	—	26	170.658	37	174.452	28	143.075
Duitschland . . . . .	15	11.956	26	118.395	1	300	42	130.651	56	135.951	70	231.162
Zweden . . . . .	8	9.255	14	101.100	—	—	22	110.355	26	141.305	26	126.980
Nederland . . . . .	3	5.315	34	102.984	—	—	37	108.299	45	120.630	37	187.445
Denemarken . . . . .	3	3.540	19	87.115	—	—	22	90.655	27	114.711	29	115.991
Spanje . . . . .	1	200	11	60.500	—	—	12	60.700	9	47.874	17	65.552
Japan . . . . .	1	6.380	9	39.889	—	—	10	46.269	11	57.200	17	121.607
Noorwegen . . . . .	11	9.000	8	14.165	—	—	19	23.165	19	24.565	33	39.976
Danzig . . . . .	9	7.914	—	—	—	—	9	7.914	11	10.240	10	10.260
Britsche Domin. . . . .	5	2.140	4	948	2	956	11	4.044	18	12.541	19	16.592
België . . . . .	—	—	6	2.170	—	—	6	2.170	2	1.660	5	13.191
Lithauen . . . . .	—	—	2	950	—	—	2	950	2	950	3	1.170
China . . . . .	—	—	1	850	—	—	1	850	2	730	3	3.700
Uruguay . . . . .	1	150	—	—	—	—	1	150	—	—	—	—
Brazilië . . . . .	1	125	—	—	—	—	1	125	1	125	1	125
Java . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	126
<b>Totaal . . . . .</b>	<b>170</b>	<b>949.194</b>	<b>189</b>	<b>870.698</b>	<b>13</b>	<b>6.095</b>	<b>372</b>	<b>1.825.987</b>	<b>459</b>	<b>1.999.866</b>	<b>737</b>	<b>3.057.735</b>

1) en 2). Zie afzonderlijke tabel.

## SCHEPEN, GEDURENDE HET 2<sup>E</sup> KWARTAAL 1931 OP STAPEL GEZET EN TE WATER GELATEN.

LANDEN.	OP STAPEL GEZET.								TE WATER GELATEN.							
	Stoomschepen.		Motorschepen.		Zeilschepen en lichters.		Totaal.		Stoomschepen.		Motorschepen.		Zeilschepen en lichters.		Totaal.	
	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.	Aantal.	Bruto inh.
België . . . . .	—	—	4	510	—	—	4	510	—	—	1	148	—	—	1	148
Britsche Dominions . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2.700	8	1.634	1	651	10	4.985
China . . . . .	—	—	1	850	—	—	1	850	—	—	—	—	—	—	—	—
Danzig . . . . .	3	450	—	—	—	—	3	450	8	6.870	—	—	—	—	8	6.870
Denemarken . . . . .	2	1.945	2	15.200	—	—	4	17.145	3	4.765	6	29.350	—	—	9	34.115
Duitschland . . . . .	2	1.540	2	24.000	—	—	4	25.540	14	7.700	13	36.117	1	300	28	44.117
Frankrijk . . . . .	2	6.700	—	—	—	—	2	6.700	1	300	4	29.488	—	—	5	29.788
Italië . . . . .	—	—	2	29.300	—	—	2	29.300	4	2.054	6	16.076	1	554	11	18.684
Japan . . . . .	1	6.380	3	4.900	—	—	4	11.280	—	—	7	30.519	—	—	7	30.519
Nederland . . . . .	—	—	8	2.454	—	—	8	2.454	2	2.802	20	33.274	—	—	22	36.075
Noorwegen . . . . .	—	—	2	350	—	—	2	350	—	—	—	—	—	—	—	—
Spanje . . . . .	—	—	3	10.900	—	—	3	10.900	—	—	4	23.700	—	—	4	23.700
Uruguay . . . . .	1	150	—	—	—	—	1	150	—	—	—	—	—	—	—	—
Vereenigd Koninkrijk . . . . .	19	21.545	3	560	3	1.254	25	23.359	28	84.773	12	84.429	4	898	44	170.100
Vereenigde Staten . . . . .	8	83.700	4	2.925	3	2.325	15	88.950	7	23.656	8	12.217	5	3.277	20	39.150
Zweden . . . . .	1	1.400	2	15.100	—	—	3	16.500	3	3.275	4	30.623	—	—	7	33.898
<b>Totaal . . . . .</b>	<b>39</b>	<b>123.810</b>	<b>36</b>	<b>107.049</b>	<b>6</b>	<b>3.579</b>	<b>81</b>	<b>234.438</b>	<b>71</b>	<b>138.895</b>	<b>93</b>	<b>327.575</b>	<b>12</b>	<b>5.680</b>	<b>176</b>	<b>472.150</b>

Lloyd's Register's driemaandelijksche opgaaf is ditmaal, zooals te verwachten was, al bijzonder ongunstig, wat de stand van de scheepsbouw betreft. Te verwonderen valt dit niet. In Engeland, Schotland en Ierland is de in aanbouw zijnde tonnenmaat gedaald tot het peil, dat niet meer bereikt is sedert 1 Januari 1893, toen intusschen het aantal in bouw zijnde eenheden groter was, omdat de gemiddelde scheepsgrootte belangrijk kleiner was en toen men heel wat langer over een schip van een bepaalde grootte bouwde dan thans. Dit bewijst wel, hoe groot de werkloosheid in de scheepsbouw bij onze overburen is. Wij kunnen trouwens met zekerheid voorspellen, dat over 3 maanden het cijfer nog verder gedaald zal zijn.

Nederland zakt ook langzaam maar zeker af. Thans is nog 108.299 ton in aanbouw. Dit is het laagste cijfer sedert Juni 1925. Over eenige maanden zijn intusschen de groote tankschepen, welke nog in bouw zijn, gereed en zijn de paar laatste schepen voor Indië afgeleverd. Daartegenover bestaat geen aanwinst door nieuwe bestellingen van eenige beteekenis. Over drie maanden zal derhalve

het Nederlandsche cijfer ook tot een sedert vele jaren ongekende laagte zijn gedaald.

Deze daling vindt men trouwens bijna overal. Slechts de Vereenigde Staten, die blijkbaar nog niet genoeg geld aan het scheepsbouw- en scheepvaartavontuur verknoeid hebben, hebben weer een aantal groote schepen op stapel gezet, waardoor de tonnenmaat der in aanbouw zijnde schepen tot een belangrijk cijfer is gestegen. Ook het sterk protectionistisch Frankrijk en het evenzeer met kunstmatige middelen werkende Italië wijzen nog vrij hooge cijfers aan, ofschoon toch ook eenige daling valt te bespeuren. Intusschen houde men hierbij in het oog, dat elk dezer landen 2 zeer groote schepen in aanbouw heeft, welke tezamen meer dan de helft van de in aanbouw zijnde tonnenmaat vormen. Merkwaardig is het ook te constateren, dat het revolutionaire Spanje ook zijn aanbouwcijfers zag stijgen. Een uiting van overmoed?

De cijfer nopens het op stapel zetten en te water laten van schepen geven ook een beeld van de steeds toenemende malaise. Er werd maar liefst eens zooveel tonnenmaat te water gelaten als op

## VOORTSTUWINGSWERKTUIGEN IN AANBOUW IN VERSCHILLENDE LANDEN.

LANDEN.	STOOMWERKTUIGEN.				Motoren.		Totaal.	
	Zuigermachines		Turbines		Aantal.	I. P. K.	Aantal.	P. K.
	Aantal.	I. P. K.	Aantal.	A. P. K.				
Vereenigd Koninkrijk . . . . .	57	80.340	13	345.090	32	134.367	102	559.797
Vereenigde Staten . . . . .	2	4.800	26	334.200	18	13.805	46	352.802
Italië . . . . .	4	2.350	2	237.000	14	112.000	20	351.350
Duitschland . . . . .	34	23.780	1	7.200	65	168.446	100	199.426
Frankrijk . . . . .	5	2.475	7	106.800	29	44.450	41	153.725
Zweden . . . . .	5	4.250	—	—	78	91.820	83	96.070
Denemarken . . . . .	2	2.000	—	—	24	87.795	27	89.795
Nederland . . . . .	5	5.810	—	—	22	81.694	27	87.504
Japan . . . . .	—	—	1	6.500	9	27.730	10	34.200
Zwitserland . . . . .	—	—	—	—	27	24.130	27	24.130
Noorwegen . . . . .	12	13.050	—	—	2	6.000	14	19.050
België . . . . .	1	700	—	—	3	2.100	4	2.800
Britsche Dominions . . . . .	3	1.830	—	—	—	—	3	1.830
Andere landen . . . . .	10	3.680	—	—	1	2.500	11	6.180
<b>Totaal . . . . .</b>	<b>141</b>	<b>145.065</b>	<b>50</b>	<b>1.036.790</b>	<b>324</b>	<b>796.837</b>	<b>515</b>	<b>1.978.692</b>

## TANKSCHEPEN IN AANBOUW, 1000 REGISTRERTON EN GROETER

LANDEN.	Aantal.	Bruto inhoud.
Vereenigd Koninkrijk . . . . .	28	243.315
Zweden . . . . .	11	85.100
Duitschland . . . . .	9	82.090
Nederland . . . . .	10	69.800
Denemarken . . . . .	6	50.155
Italië . . . . .	3	29.300
Spanje . . . . .	4	25.700
Noorwegen . . . . .	2	13.000
Vereenigde Staten . . . . .	1	10.500
Frankrijk . . . . .	1	9.550
Japan . . . . .	1	9.300
<b>Totaal . . . . .</b>	<b>77 *)</b>	<b>627.810 *)</b>

\*) Hiervan 8 stoomschepen met tezamen 90.421 in het Vereenigd Koninkrijk, 1 stoomschip à 9.550 ton in Frankrijk en 1 stoomschip à 1.140 ton in Duitschland. De rest bestaat uit motorschepen (67 schepen met tezamen 526.699 ton.)

stapel gezet. De cijfers van het Vereenigd Koninkrijk, waar de op stapel gezette tonnenmaat nog geen 14 pct. en van Nederland, waar deze tonnenmaat nog geen 7 pct. van de te water gelaten tonnenmaat bedraagt, geven veel te denken. Slechts de Vereenigde Staten en Italië vertoonen een toeneming van op stapel staande tonnenmaat. Merkwaardig is voorts, dat meer stoomschepen-tonnage dan motorschepen-tonnage op stapel is gezet, terwijl van de te water latingen het omgekeerde geldt. De tabel van in aanbouw zijnde tonnenmaat geeft trouwens voor het eerst sedert geruime tijd een surplus van de in aanbouw zijnde stoom-tonnage boven die van de motortonnage. Vermoedelijk is dit een gevolg van het feit, dat de motortankschepen, die in de laatste 1½ jaar het belangrijkste deel vormden van de in aanbouw zijnde tonnenmaat, langzamerhand gereed komen en dat voorts geen motorliners meer op stapel worden gezet, doch dat wel eenige zeer groote stoomschepen (16 stuks grooter dan 20.000 ton, waaronder 5 grooter dan 40.000 ton) gedurende de laatste tijd, doch weinig motorschepen op stapel zijn gezet, wanneer men kleine motorschepjes niet mede telt. Nederland is specialist in de bouw van deze laatste categorie van schepen. Wij vinden vermeld, dat er 20 van die schepen kleiner dan 2000 ton hier te lande in aanbouw zijn.

Met het geleidelijk gereedkomen der tankschepen zien wij het aantal en de tonnage van de in bouw zijnde schepen van dit type allengs afnemen. Uit den aard der zaak worden er geen tankschepen meer op stapel gezet, behalve eenige reeds lange tijd bestelde schepen.

Zoals in de laatste tijd gebruikelijk, beschikt Lloyd's Register niet meer over cijfers betreffende de Russische scheepsbouw.

Het aantal van dit klassebureau aan het toezicht op de in bouw zijnde tonnenmaat is 62 pct.

## VERDEELING VAN IN AANBOUW ZIJNDE TONNENMAAT OVER ENKELE DISTRICTEN.

Districten of Landen.	Stoomschepen		Motorschepen		Zeilschepen	
	Aantal.	Bruto inhoud.	Aantal.	Bruto inhoud.	Aantal.	Bruto inhoud.
1) Engeland en Wales . . . . .	28	142.273	16	91.304	5	1.894
Schotland . . . . .	32	178.322	10	46.960	2	620
Ierland . . . . .	2	19.100	6	75.130	—	—
2) Atlant. kust . . . . .	23	280.439	5	13.000	2	1.600
Pacific kust . . . . .	—	—	4	2.125	1	725
Groote meren . . . . .	2	3.600	—	—	—	—

## Koninklijk Instituut van Ingenieurs.

Afdeeling voor Werktuig- en Scheepsbouw.

## Mededeeling betreffende de in April j.l. te Delft gehouden Vacantieleergangen.

Op verzoek van vele deelnemers aan de van 8—11 April j.l. te Delft gehouden Vacantieleergangen, deelt het Bestuur van de Afdeeling voor Werktuig- en Scheepsbouw van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs mede dat besloten werd:

- 1e.: De leergang A. „De ontwikkeling en toepassing van electriciteit op schepen” gegeven door J. W. Willemsen, proc. houder der N.V. Groeneveld & v. d. Poll & Co.'s Electrotechnische Fabriek te Amsterdam, in druk verkrijgbaar te stellen in den vorm van een boekje ter grootte van  $\pm 17 \times 26$  cM. met  $\pm 175$  pagina's, waarvan de prijs bedraagt: f 1.80. Oplage: 500 exemplaren.
- 2e.: De leergang B. „Laad- en losgerei aan boord van schepen” gegeven door ir. G. 't Hooft, hoofdingenieur bij het Etablissement „Fijenoord” te Rotterdam, te doen vermenigvuldigen (stencil in folioformaat, voorzien van 43 teekeningen totaal  $\pm 60$  bladzijden, ingenaaid in net kaft, waarvan de prijs bedraagt: f 2.50. Oplage: 200 exemplaren.
- 3e.: Van de leergang C. „Toepassing, in verband met de eigenschappen, van speciale staalsoorten onder vermelding van de behandeling bij den verbruiker”, gegeven door Dr. Ing. Anton Pomp, Vorstehet der mechanischen und metallographischen Abteilung des Kaiser-Wilhelm-Institut für Eisenforschung in Düsseldorf, een 65-tal lantaarnplaatjes te doen reproduceeren. De prijs hiervan zal f 5.— bedragen, in mapje. Deze reproducties worden, na binnenkomst der bestellingen, door het Kaiser-Wilhelm-Institut vervaardigd, zoodat de aflevering enkele weken na bestelling geschiedt.



## Internationale van Koopvaardijofficieren.

De mededeeling op blz. 193 van *Het Schip* van 17 Juli j.l. heeft de Vereeniging van Scheepswerktuigkundigen aanleiding gegeven zich tot ons te wenden, omdat naar haar meening de onvolledige en eenzijdige voorstelling in *Neptunus* ons tot een onjuiste gevolgtrekking zou hebben geleid.

Gaarne willen wij daarom nader op deze zaak nog ingaan en de Vereeniging gelegenheid geven haar standpunt in het kort weer te geven. Wij veroorloven ons echter tevoren de opmerking dat het geenszins de bedoeling was stelling te nemen tegen voornoemde Vereeniging; wij spraken alleen onze vrees uit dat, daar het standpunt inzake ontwapening van een ieder nog niet hetzelfde is, personen, welke het met het standpunt van het Bestuur niet eens waren, daarin aanleiding zouden vinden om niet toe te treden. Dit zou te betreuren zijn, want ongetwijfeld is het gewenscht dat een ieder daarvoor in aanmerking komende machinist lid is van de Vakvereeniging, opdat deze vereeniging bij voorkomende gelegenheid namens allen kan spreken. Zaken welke buiten de bemoeienis van de Vakvereeniging vallen zouden daarom naar onze meening wellicht liever kunnen worden nagelaten. Persoonlijk kan toch ieder lid, desnoods medegaande met een daartoe opgerichte vereeniging, opkomen voor de belangen, welke de Vakvereeniging als zoodanig niet raken.

Thans laten wij gaarne volgen de beweegredenen, welke de Vereeniging van Scheepswerktuigkundigen had voor haar voorstel, welke wij ontleenen aan de *Voortstuwcr* van Juni 1931, door het Bestuur te onzer beschikking gesteld.

„Over de vloek van den oorlog bestaat dan ook geen verschil van meening — ook niet buiten de kringen van de zeevarenden. En evenzoo is er een „communis-opinio“, dat middelen moeten worden beramd, om oorlogen te voorkomen. Uitgezonderd misschien de meest belanghebbenden bij een oorlogsindustrie, zal niemand zich daartegen verzetten.

Over de keuze der middelen en over de toepassing daarvan, hetgeen ongetwijfeld tot de politieke vraagstukken behoort, is niet de zoozeer gewenschte overeenstemming. Zoo staat het vast, dat de nationale politieke partijen het hierover nog lang niet eens zijn. In de veronderstelling, dat onze leden zooveel mogelijk de politieke kwesties in het vaderland volgen, zullen zij weten dat nationale ontwapening nog slechts door enkele volksgroepen wordt voorgestaan, terwijl de tegenstanders van dit denkbeeld o.a. meenen, dat nationale ontwapening het oorlogsgevaar zelfs kan vergrooten. Maar toch zijn de voor- en tegenstanders er van overtuigd, dat de oorlog menschonterend is en een volgende oorlog de totale vernietiging kan beteekenen van de hedendaagsche cultuur en beschaving. De ontzettende oorlogsmiddelen, van technischen en chemischen aard, laten ons dan ook over het lot van de volkeren, bij een volgenden oorlog niet in twijfel.

Uit een nationaal oogpunt bezien ziet het er met de oorlogsbestrijding dus nog niet zoo gunstig uit. Er is echter een lichtpuntje! De verschillende regeeringen zijn het er wel over eens geworden, dat het zóó toch ook niet verder kan gaan. Er zal nu te Genève een internationale conferentie worden gehouden die zal trachten overeenstemming te bereiken inzake internationale ontwapening. Men kan tegenover dergelijke conferenties misschien zeer sceptisch staan, doch dat ontslaat ons echter niet van de eerste menschenplicht, om een zoodanige conferentie te steunen en hierop aandrang uit te oefenen tot het verkrijgen van een goed resultaat. Hoe meer aandrang op de verschillende staten wordt uitgeoefend om den oorlog uit te bannen, des te beter. Op deze conferentie zal de stem van alle lagen des volks van de verschillende nationaliteiten moeten klinken.

Waar het houden van een internationale ontwapeningsconferentie geen politiek geschilpunt oplevert, zal het ook de plicht zijn van de vakbeweging, om te Genève voor een dergelijke ontwapening te getuigen. Vast staat reeds, dat de vakbeweging van elke richting zich daarover reeds uitgesproken. Naast de neutrale, moderne, katholieke en protestantsch christelijke vakcentrallen, die van plan zijn hun invloed te doen gelden op de conferentie, ten gunste van ontwapening, willen b.v. hier te lande ook de vakvereeniging van artsen en die van journalisten getuigen voor internationale ontwapening. En gedachtig aan het beroep dat Jhr. J. Loudon, als voorzitter van den Volkenbond Ontwapeningscommissie, zoo vaak heeft gedaan op de volken om hun wil tot internationale ontwapening te manifesteeren, zullen wij ons niet aan dezen plicht mogen onttrekken.

Ook van de internationale beroepsorganisaties zal deze aandrang op de conferentie te Genève moeten uitgaan....

Naar de overtuiging van ons bestuur lag het dan ook op den weg van de A.I.O.M. om eens te bezien in hoeverre steun aan de internationale ontwapeningsconferentie kon worden verleend. Het richten van een adres van instemming b.v. zou voor onze Internationale toch al het minste moeten zijn om van de gezindheid voor een duurzame vrede te doen blijken.

Tot een bespreking van de (ingediende) resolutie is het echter niet eens gekomen. In de laatste bestuursvergadering te Antwerpen werd over de toelaatbaarheid van deze resolutie gestreden. Op principiele gronden werd de voorafgaande vraag gesteld, en door de stellers

dezer vraag tevens bevestigend beantwoord, of men door aanvaarding van deze resolutie niet in strijd zou komen met het neutraal karakter van de A.I.O.M. en of op deze wijze niet „aan politiek werd gedaan“.

Ten aanzien van het laatste valt niet te ontkennen dat men zich hier met een politiek onderwerp bemoeit. Wij meenen echter door het aanvaarden van deze resolutie niet in strijd te handelen met de neutraliteitsclausule van de A.I.O.M., noch met die van onze vereeniging of van andere neutrale organisaties....

De te houden internationale ontwapeningsconferentie is geen „kwestie“ in politiekken zin. De te voeren politiek komt pas tot uitdrukking bij de besprekingen en is afhankelijk van de politieke constellatie der deelnemende partijen. Daarmede behooren wij ons niet te bemoeien.

De conferentie te Genève zal hebben te zoeken naar een modus om aan het steeds meer opdringend oorlogsgevaar te ontkomen. Het zal moeilijk gaan, doch het zal het vinden hiervan bevorderen, wanneer partijen weten, dat in alle schakeeringen de volkeren hunkerden naar een oplossing. Door nu nationaal en internationaal aandrang uit te oefenen, volbrengen wij een menschenplicht waaraan men zich in alle redelijkheid niet mag onttrekken.”

## De Vrachtenmarkt.

(11—25 Juli 1931.)

Het is ook deze veertien dagen met de vrachtenmarkt onveranderd slecht gebleven en de minder gunstige uitslag van de Londensche conferentie zal er zeker niet toe hebben bijgedragen om deze een gunstige wending te doen nemen.

De Plata en de Zwarte Zee hebben nog het meeste te doen gehad, maar veel verandering ten goede in de koersen had dit niet tengevolge. De houtvrachten waren iets beter en de expeditie in de Russische havens valt nogal mede.

Het opleggen van schepen wordt zeker niet minder en het aantal en de tonnage van opgelegde tankschepen neemt reusachtige afmetingen aan.

GRAAN. — *Zuid-Amerika.* — In de Plate afdeeling werd begonnen met een zwakke tendenz en vooral voor spoedige belading was in het eerst weinig vraag. Later werd de stemming iets beter maar de kleine afbrokkelingen der koersen in de eerste helft kon door een verhooging van 3 d. in de laatste helft maar nauwelijks goedgemaakt worden.

Geopend werd met betaling van 15/9 voor groote schepen van Buenos Aires naar de Middellandsche Zee, 17/9 van San Lorenzo naar de Adriatische Zee en 17/- van Santa Fé naar Antw.-Rott. of Amsterdam en 3 d. meer naar het Ver. Kon./Cont.

Beter konden handige booten van San Lorenzo naar het Ver. Kon./Cont. 16/- naar Antwerpen en 16/6 naar het Havre-Hamburg rayon bedingen voor Aug. belading, terwijl 17/3 voor Aug.-Sept. laden naar het Ver. Kon./Cont. werd gegeven. Een groote boot kreeg 15/6 naar Antw.-Rott. Aug.

Een klein schip kreeg 17/6 naar het Ver. Kon./Bordeaux-Hamburg rayon, terwijl een grooter schip met 17/- voor begin Sept. werd betaald. Buenos Aires kreeg ruimte naar het Ver. Kon./Cont. tegen 15/6 Aug.

Aan het slot trad eenige verbetering in, zoodat middelmatig groote Augustus booten 17/6 naar het Ver. Kon./Cont. kregen en hetzelfde bedrag voor Aug./Sept. laden, terwijl een groote boot 17/3 bedong. Naar de Antw./Hamburg range was 16/- te maken, terwijl Juli belading naar het Ver. Kon./Cont. hoogstens 16/9 deed.

*Noord-Amerika.* — Montreal was over het algemeen flauw gestemd, doch naar Rotterdam was de stemming iets beter en werd na betaling van 6½ ct. per 100 lbs., 7 ct. gegeven met ¼ extra voor gerst en 1 ct. voor haver. Een ppt. schip naar Londen werd tegen slechts 1/7 per quarter geboekt.

De Northern Range was geheel verlaten en de North Pacific betaalde éénmaal 21/- voor Aug. verscheping naar het Ver. Kon./Cont. vanaf Pugetsound, om later niet meer dan 20/- te bieden.

De Gulf deed nog de meeste zaken tegen iets betere koersen. 2¼ à 2/6 per quarter werd naar het Ver. Kon./Cont. bedongen en 2/10½ à 2/11 naar Griekenland, terwijl 10 à 10¼ ct. per 100 lbs. naar Rotterdam werd verkregen.

*Donau en Zwarte Zee.* — De Zwarte Zee afschepers gingen voort met het opnemen van ruimte voor graan naar het Continent, waarbij voor Aug. en Sept. belading 10/3 werd gegeven, terwijl meestal tegen 10/9 een tweede reis daaraan werd vastgekoppeld. Op het eind was de stemming iets kalmer, nadat heel wat tonnage uit de markt was genomen.

Van Constantza/Bourgas/Varna werd tegen 10¼ ppt. ruimte naar het Antwerpen/Hamburg rayon bevracht.

ERTS. — Voor ertsruimte was er zoo goed als geen belangstelling. Huelva bevrachtte een schip naar Amsterdam tegen 5/- op

Tinto condities en Poti nam ruimte op naar het Continent tegen 10/9 en naar de Ver. Staten tegen § 3.20.

DIVERSEN. — Cuba nam eenige ruimte uit de markt tegen 13/0½ voor Aug belading van kleine booten naar het Ver. Kon./Cont. en betaalde later de iets hoogere koers van 14/-, welke ook van San Domingo was te bedingen. Voor suiker nam Fiji eveneens een boot naar Montreal uit de markt en betaalde daarvoor 27/6.

De Golf bevrachtte een tankschip naar het Ver. Kon./Cont. tegen 9/- en een boot voor zwavel naar Zuid-Afrika tegen § 3.75.

22/- werd gegeven voor Sept. ruimte van Tampico naar Singapore voor asfalt en voor algemeene lading werd van Antw./Hamburg een schip naar de Zwarte Zee bevracht tegen 6/- f.i.o.

HET OOSTEN. — In het Oosten was het stil, Australië liet zoo goed als niets van zich hooren en ook op de andere afdeelingen bepaalde de bevrachtingen zich meestal tot één enkele.

De Nabije Indische havens waren iets beter. Verscheperen wilden eerst 16/6 op d.w. en 15/1 op schaalbasis betalen, doch kregen daarop geen ruimte, waarop tegen 18/6 van Bombay en Karachi en tegen 17/6 van Marmagao voor Sept. belading werd afgesloten.

Australië nam van Zuidelijke havens een schip op naar 2 Japansche havens tegen 15/6 en Wladiwostok kreeg voor boonen naar Rott./Hamburg gedeeltelijke lading tegen 24/-.

Durban bevrachtte voor mais naar Montreal tegen 17/- en later tegen 18/-, terwijl Mauritius voor een lading suiker naar het Ver. Kon. 19/6 betaalde. Ten slotte werd rijstruimte van Saigon naar 6 Cubaansche havens afgesloten tegen 27/6.

STEENKOLEN — De uitgaande steenkolenvrachten bleven vrijwel onveranderd, doch in het laatst was er wel een iets vastere stemming. Er werd afgesloten o.m. van

*Cardiff*—Buenos Aires 6/6, Santos 8/6, Rio de Janeiro 8/6, Algiers 7/- à 7/6, Gibraltar 6/-, Genua 5/9 à 6/-, West-Italië 6/- à 6/6, Port Said 6/3, Alexandrië 6/3, Falmouth 3/3 à 3/4½, Rouaan 3/3 à 3/4½.

*Swansea*—Amsterdam 4/9 à 5/-, Rouaan 3/10½ à 4/4½, St. Malo 3/9, Bordeaux 3/10½ à 4/-, West-Italië 6/6, Oran 8/3, Canada 9/3 free discharge.

*New-Castle*—West-Italië 6/- à 6/3, Port Said 6/6 à 6/9, Oran 6/6 à 7/3, Marseille 7/6, Bilbao 7/6, Nantes 5/-, Elbe 3/3, Kalundborg 5/-.

*Blyth*—Rouaan 3/4½.

*Humber*—Rio de Janeiro 8/10½.

*Newport*—Buenos Aires 9/9.

Van Rotterdam werd naar Oran bevracht tegen 6/4½; naar de Zwarte Zee tegen 6/- en naar Susak 9/1½ voor cokes en 7/1½ voor steenkolen. Naar Amerikaansche kolen was geen vraag.

HOUT. — De Russische houthavens waren iets beter, vooral voor ppt. booten. De afscheep van Leningrad blijft bevredigd.

Archangel bevrachtte tegen 50/- naar Antwerpen voor D.B.B. en tegen 42/- per vdm papierhout naar Rotterdam, terwijl Mesane bevrachtte tegen 19/6 per load dwarsliggers naar het Ver. Kon./Cont.

Leningrad gaf 14/9 per load dwarsliggers naar Engeland en 29/- per vdm. papierhout naar Rotterdam, terwijl gezaagd hout 40/- per stds. naar Antwerpen en 37/6 naar Londen deed.

Van de Oostzee meldt men 30/6 van Brahestad naar Gent, 36/- van Surdsvall naar Londen en 31/- van Raumö naar Hull, alles per stds.

TIME CHARTER. — Eenige vraag was er voor transatlantische reizen, waarbij een klein schip \$ 1.40 en een groot 70 ct. voor één reis verkreeg.

## Nieuws van Scheepvaart en Scheepsbouw.

### Personalia.

De heer Ph. C. W. van Mierlo, directeur van de Zeevaartschool te Den Helder, is benoemd tot directeur van de opleiding voor machinisten (Kweekschool) te Amsterdam.

Tot deskundige voor het keuren van het gehoororgaan, ingevolge de bepalingen van de Schipperswet, is benoemd de heer H. A. Boon, keel-, neus- en oorarts te Amsterdam.

In de ouderdom van ruim 71 jaar is te Bolnes overleden de heer M. P. Boele, directeur van de N.V. Boele's Scheepswerven en Machinefabriek te Bolnes.

Tot deskundige voor de keuring van het gezichtsorgaan, krachtens de bepalingen van de Schipperswet, is benoemd de heer Dr. F. A. W. Kröner te 's-Gravenhage.

### Machinisten-examens.

Diploma A: L. van Assenderp, Assen; J. Bronder, Bussum; J. van Duijvenbode, Sassenheim; J. J. Elmendorp, Rotterdam; J. 't Hoen, Den Helder; L. Langstraat, Rotterdam; A. P. Lok, Harlingen; A. E. Stam, Dordrecht; A. Ph. van der Toorn, Scheveningen; W. J. Urban, Doorn; L. de Vries, Oranjevoud.

### Eindexamens Middelbaar Technische Scholen.

*Haarlem* Afdeeling Scheepsbouwkunde: C. Grinwis, J. H. Kriete-meyer, A. C. Stamer.

*Rotterdam*, Afdeeling Scheepsbouwkunde. D. van Dongen, W. A. van Driel, H. H. Kregt.

*Dordrecht*, Afdeeling Scheepsbouwkunde: D. W. A. Kappelle, J. K. D. van der Klis, H. A. S. Leicher, J. Th. A. Nienhuys.

### Kweekschool voor Machinisten.

Van de Kweekschool voor Machinisten te Amsterdam zijn geslaagd voor het Eindexamen: G. E. A. Th. van Aarem, H. D. Artsen, H. Blankestijn, C. Bubberman, F. H. R. A. Bruckhardt, J. Deen, H. Dik, H. J. A. van Doorn, C. Dijkstra, F. A. Grimm, M. van Gogh, W. A. A. Groenendijk, P. van der Houwen, A. H. J. Huisman, H. Janse, A. de Jong, D. S. Keizer, A. G. Kallansee, H. Ph. Kuijper, A. van Leeuwen, J. W. C. Lerou, M. F. Loen, G. J. Logeman, F. J. Lonte, J. Ocker, F. L. Rens, H. B. Ruijzendaal, J. J. Slingerland, J. Smit, W. F. Stolp, A. J. Stoppelsteen, Ch. C. Ungerer, J. F. Vlaming, W. Verhelst, J. J. de Vries (met lof), E. F. Wijdeveld.

### Kielleggingen.

*Scheepswerf en Machinefabriek „Vahali”, Gendt*, voor een stalen onderoplosser, groot 85 m<sup>3</sup>, met afmetingen 26×5.70×1.80 m, te bouwen voor rekening van de N.V. Grint-Maatschappij „De Bijland” te Nijmegen.

*Scheepswerf en Machinefabriek „De Liesbosch”, Utrecht*, voor twee stalen kanaalschepen, elk lang 24 m, te bouwen voor Nederlandsche rekening.

### Te water gelaten schepen.

*Scheepswerf v.h. A. Roorda, Sliedrecht*, een stalen motortankbootje, groot ca. 50 ton, afmetingen 18.80×4×1.65 m, voorzien van een 26/30 pk Kromhout Dieselmotor, in aanbouw voor buitenlandsche rekening en voor een zolderbak, groot 100 ton, met afmetingen 23×5.50×1.30 m, in aanbouw voor Nederlandsche rekening.

*W'arf „J'ooruit”, Eekhuizen*, het motorvrachtschip *Apollinaris VIII*, groot ca. 350 ton draagvermogen, met afmetingen 42×7.10×2.90 m, voorzien van een 150/180 pk Appingedammer Brons motor, in aanbouw voor rekening van den heer H. Mulder te Voorburg.

*Scheepswerf en Machinefabriek „Vahali”, Gendt*, een stalen skeepschip, groot ca. 1000 ton, afmetingen 69.85×8.30×2.40 m, voorzien van een hulpmotor van 50 pk (I.M.O.P.-Diesel), in aanbouw voor rekening van de S.A. Belge „Draco” te Antwerpen en een stalen onderoplosser, groot 85 m<sup>3</sup>, afmetingen 26×5.70×1.80 m, in aanbouw voor rekening van de N.V. Grint Mij. „De Bijland” te Nijmegen.

*Scheepswerf en Machinefabriek „De Liesbosch”, Utrecht*, twee stalen kanaalschepen, elk lang 24 m, in aanbouw voor Nederlandsche rekening.

*Scheepswerf „Foxhol”, fa. Muller & Broercken, Foxhol*, een stalen motorvrachtschip, groot ca. 380 ton draagvermogen, afmetingen 40×7.15×2 m, voorzien van een 200 pk Deutz-Dieselmotor, in aanbouw voor rekening van kapitein W. Schuitema te Groningen.

### Proeftochten.

Met goed gevolg is proefgevaaren met de zeesleepboot *Java*, groot 51.53 reg. ton bruto inhoud, met afmetingen 27.80×6.50×3.10 m, en een triple-expansie stoommachine van 450/500 ipk. Het vaartuig werd door de N.V. Scheepswerf en Gashouderbouw v.h. Jonker &

Stans te Hendrik-Ido-Ambacht en de machine- en ketelinstallatie door de N.V. Machinefabriek „Bolnes" te Bolnes gebouwd voor den heer B. P. Koomans van den Dries te Rotterdam.

Op de Eems heeft met goed gevolg proefgevaaren het stalen motorschip *Lauritz*, groot 265 ton draagvermogen en voorzien van een 110 pk Dentz-Dieselmotor, door de fa. Gebr. van Diepen te Waterhuizen gebouwd voor den heer H. Held te Haren a.d. Ems.

#### Nieuwe schepen.

Door de N.V. Scheepswerf v.h. A. Roorda te Sliedrecht werd aan de Engelsehe opdrachtgever afgeleverd een stalen motorboeierjacht, groot 36 ton, met afmetingen 15.25×4.21×1.48 m, voorzien van een 30 pk 1 cil. Kromhout-ruwolie-motor.

Door de N.V. Scheepswerf „Nicolaas Witsen", v.h. W. F. Stoel & Zoon te Alkmaar is afgeleverd het stalen motorjacht *Dolfin*, lang 57 voet, breed 13 voet. Dit jacht is van het type met een verhoogd voorschip, kajuitsopbouw met groote ramen midscheeps en ruime overdekte cockpit achter. Onder het verhoogde voorschip is een ruime overdekte slaaphut voor gasten met afzonderlijk toilet. In de in moderne stijl afgetimmerde salon zijn twee slaappleaatsen. Het jacht is ook overigens zeer gerieflijk ingericht met elektrische verlichting, kookgas-installatie, stroomend water, ijskast enz. Het jacht wordt voortbewogen door een 85 pk 6 cil. benzine-motor en is gebouwd voor Nederlandsche rekening.

#### Opgelegde schepen.

Dat ook de tankschepen deelen in het lot van andere gedeelten der koopvaardijvloot inzake het werkeloos zijn blijkt wel hieruit dat 293 tankschepen met 2.648.000 ton opgelegd zijn, waaronder zich 88 Engelsehe, 72 Noorsche, 62 Amerikaansche en 30 Italiaansche schepen bevinden.

#### Koninklijke Hollandsche Lloyd.

Het kantoorgebouw van de Koninklijke Hollandsche Lloyd aan de Prins Hendrikkade te Amsterdam, dat geruime tijd leeg stond, is thans voor de tijd van 5 jaar verhuurd aan het Gemeentebestuur van Amsterdam als kantoorgebouw voor de Gemeentelijke Electriciteitswerken. De huurprijs bedraagt f 60.000 per jaar.

#### Wet op de Strandvonderij.

Het Wetsontwerp op de Strandvonderij en de wijziging van het Wetboek van Koophandel boek II titel VII (schipbreuk enz.) is zonder hoofdelijke stemming door de Eerste Kamer der Staten-Generaal aangenomen.

#### Wijziging Stuwadoorswet

Het wetsontwerp tot wijziging van de Stuwadoorswet is na een korte discussie door de Eerste Kamer der Staten-Generaal zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

#### s.s. „Volendam"

Bij voldoende deelneming zal het s.s. *Volendam* van de Holland-Amerika Lijn een reis om de wereld maken vanaf New-York, welke van 15 December tot 18 April zal duren. Het hoofdmoment wordt gevormd door een achtdaagsch verblijf aan de Ijsbarrière in de Ross Zee, terwijl ook de Nederlandsch-Indische Archipel zal worden bezocht. De heer J. R. Stenhouse, die van 1914—1917 het bevel voerde op de „Discovery" op haar tochten in de Antarktische wateren, treedt als leider der excursie naar de Ijsbarrière op.

#### Havenbeweging.

Juni 1931.	
Nieuwe Waterweg	1114 schepen met 1.966.903 reg. ton netto inhoud
Rotterdam	876 schepen met 1.463.244 reg. ton netto inhoud
Hamburg	1018 schepen met 1.856.258 reg. ton netto inhoud
Antwerpen	865 schepen met 1.626.225 reg. ton netto inhoud

#### 1e halfjaar 1931.

Nieuwe Waterweg	6710 schepen met 11.445.977 reg. ton netto inhoud (vermindering 825 schepen en 1.177.510 reg. ton netto)
Rotterdam	5425 schepen met 8.856.609 reg. ton netto inhoud (vermindering 725 schepen en 1.393.909 reg. ton netto)
Hamburg	9.022 schepen met 10.443.509 reg. ton netto inhoud (vermeerdering 169 schepen en vermindering 758.795 reg. ton netto)
Antwerpen	5.196 schepen met 9.537.622 reg. ton netto inhoud (vermindering 307 schepen en 405.574 reg. ton netto)

Gedurende het 1e halfjaar 1931 zijn in de zeehaven van Dordrecht binnen gekomen 189 schepen met 395.633 m<sup>3</sup> bruto inhoud, tegen 79 schepen met 204.945 m<sup>3</sup> bruto inhoud in de overeenkomstige periode van het vorig jaar.

Gedurende de maand Juni 1931 zijn te Amsterdam aangekomen 537 zeeschepen met 1.020.782 m<sup>3</sup> bruto inhoud, zoodat in het eerste halfjaar 1931 de haven binnenvielen 1874 schepen met 13.301.361 m<sup>3</sup> bruto inhoud zijnde eene vermindering van 13 schepen en eene vermeerdering van 250.972 m<sup>3</sup> bruto inhoud, vergeleken bij het vorig jaar.

#### Opbrengst Loodsgelden.

Gedurende de maand Juni 1931 is aan loodsgelden ontvangen f 334.578 tegen f 375.623 in de overeenkomstige maand van het vorig jaar en een raming van f 433.333. In totaal werd in het 1e halfjaar geïnd f 2.161.013 tegen f 2.422.213 in de 1e helft van 1930 en eene raming van f 2.600.000.

#### Nieuw Internationaal Seinboek

Volgens het in 1928 te Washington gesloten verdrag, zou een nieuw Internationaal Seinboek door een Commissie worden voorbereid. Thans is deze voorbereiding zoo goed als afgelopen en binnenkort zal in Nederland een aanvang worden gemaakt met de bewerking van een Nederlandsche uitgave. Het ligt in de bedoeling het nieuwe Seinboek op 1 Januari 1934 in werking te laten treden.

#### Katholiek Zeemanshuis te Willemstad.

Het Apostolaat ter zee heeft te Willemstad een tehuis voor zeelieden opgericht, met biljarts, piano's, diverse spelen en lectuur, benevens een cantine, waar tegen lage prijzen consumptie wordt verstrekt. Het tehuis is open voor zeevarenden van iedere gezindte.

#### Passagierstarieven tusschen Europa en Noord-Amerika.

Te Parijs is geconfereneerd tusschen verschillende groote scheepvaartmaatschappijen, welke passagiersdiensten over de Noord-Atlantische Oceaan onderhouden. Vermoedelijk zullen de eerste klasse passagierprijzen met 20 à 25 % worden verlaagd.

#### Emigrantenbureaux in Polen.

Eenige scheepvaart Maatschappijen, waaronder de Holland-Amerika Lijn hebben hun bureaux in Polen moeten sluiten, daar het vervoer naar Amerika uitsluitend voor de Poolse Staatsrederij is gereserveerd. Enkele andere Lijnen blijven bureaux voor emigratie naar Canada open houden.

Door de Holland-Amerika Lijn is de hulp der Nederlandsche Regeering ingeroepen om tot een gelijke behandeling van alle reederijen te komen.

#### Holland—Oost-Azië-lijn.

De Holland—Oost-Azië Lijn is na gehouden onderhandeling weer tot de Conference toegetreden.

#### Holland—Amerika-lijn.

Tengevolge van het protest der Nederlandsche Regeering is de Holland—Amerika Lijn thans in Polen weer zoover gevorderd dat zij op gelijke voet met de Engelsehe en Fransche Stoomvaart Maatschappijen zal worden behandeld.

#### Koninklijke Hollandsche Lloyd.

De Minister van Arbeid, Handel en Nijverheid heeft een Commissie benoemd tot het instellen van een onderzoek naar de toestand van de Koninklijke Hollandsche Lloyd. Tot voorzitter is benoemd de heer mr. M. W. F. Treub en tot secretaris de heer M. de Bloeme, accountant directe belastingen, terwijl de leden zijn de heeren J. D. Brand, directeur van de Koninklijke Paketvaart Mij., J. Brautigam, lid der Tweede Kamer; H. A. Crommelin, lid van de fa. Ruys en Zonen en ir. L. J. M. Feber, lid der Tweede Kamer.

#### Veiligheidsverdrag Londen 1929 en 1930.

De „House of Lords" heeft het wetsontwerp houdende ratificatie van de te Londen in 1929 en 1930 geteekende veiligheidsverdragen in derde lezing aangenomen. Het wetsontwerp gaat thans naar het Lagerhuis, waar nog tegenstand verwacht wordt ten aanzien van de bepalingen betreffende de uitwatering en wel meer speciaal tegen die betreffende de tankschepen en de houtvaart.

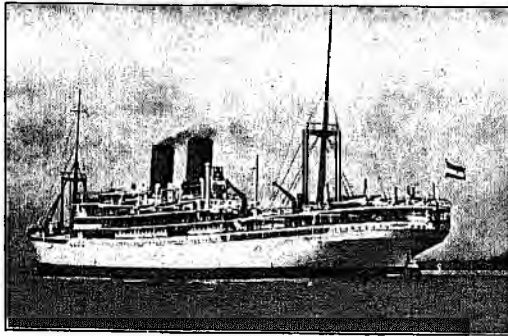
#### Het Nederlandsch Octrooi No. 15212

ten name van: Vulcan Werke Hamburg Und Stettin Aktiengesellschaft te Hamburg  
betreffende een:  
„Hydraulisch keerdrijfwerk met een hydraulische kringloopkoppeling voor vooruit en een hydraulische kringloopkoppeling voor achteruit"  
wordt ter overname of ter licentieovereenkomst aangehouden.

Reflectanten gelieven zich te wenden tot:

N.V. OCTROOIBUREAU VRIESENDORP & GAUDE  
NIEUWE UITLEG 3 — 's-GRAVENHAGE

**N. V.**  
**DE ROTTERDAMSCH E DROOGDOK MIJ.**  
**ROTTERDAM**



D. S. S. „NIEUW ZEELAND“

**6**  
**DROOGDOKKEN**

TOT  
**15 000 TON CAP.**

**14**  
**HELLINGEN**

TOT  
**600 FT. LANG**

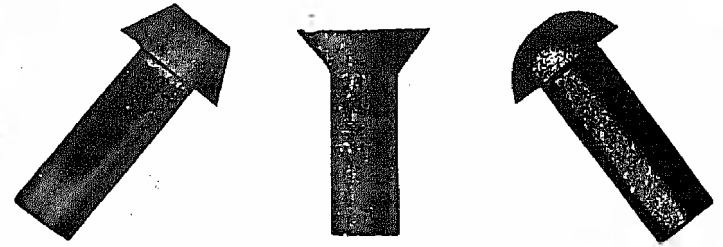
TELEFOON No. 6921 (12 LIJNEN)

TELEGRAMADRES: „DOCKYARD“, ROTTERDAM

**REPARATIE**  
**EN**  
**NIEUWBOUW**  
**VAN**  
**SCHEPEN**  
**EN**  
**MACHINES**



TRIPLE EXP.  
MACHINE  
MET  
AANGEBOUWDE  
BAUER-WACH  
TURBINE



TELEFOON No. 68478

Telegram-Adres: NEDKLINK

**NEDERLANDSCHE KLINKNAGELFABRIEK**  
**SCHIEDAM (Holland)**

Levert alle soorten

KLINKNAGELS voor SCHEEPS-, KETEL-, BRUG- en CONSTRUCTIEBOUW  
PRIMA MATERIAAL CONCURREERENDE PRIJZEN

**„TUBUS“ Handel-Maatschappij N.V.**  
**PIJPENHANDEL**

**Veersche Dijk Z.271a - Hendrik-Ido-Ambacht**  
**Telefoon Dordrecht 2294**

Groote sorteering

**Naadlooze Stalen Pijpen**

In diameters van 30 tot 650 m.m.

**Levering uit voorraad**

**Lage prijzen**

# The Asiatic Petroleum Company, Limited

ST. HELEN'S COURT, GREAT ST. HELEN'S, LONDON, E.C. 3,  
vertegenwoordigd in Nederland door de

**BATAAFSCHE IMPORT MAATSCHAPPIJ**

Verkoopkantoor van „KONINKLIJKE/SHELL“ Producten

Carel van Bylandtlaan 16, 's-GRAVENHAGE

LEVERT STOOKOLIE TE:

\*Aberdeen  
\*Adelaide  
\*Aden  
\*Alexandrië  
\*Amsterdam  
\*Antofagasta  
\*Antwerpen  
\*Arrossan  
\*Aruba  
\*Auckland (N.-Z.)  
\*Avonmouth  
\*Balboa (Panama-  
kanaal)  
\*Balik Papan  
\*Baltimore  
\*Bangkok  
\*Barton (Manchester  
Ship Canal)  
\*Batavia  
\*Bergen  
\*Boelebaal Ceram  
\*Bombay  
\*Bordeaux  
\*Brisbane  
\*Buenos Aires  
\*Bumppo (Korea)

\*Calcutta  
\*Cebu  
\*Colombo  
\*Colon (Panama-  
kanaal)  
\*Constanza  
\*Copenhagen  
\*Curaçao  
\*Dakar  
\*Dover  
\*Dunedin  
\*Durban  
\*Fall River  
\*Falmouth  
\*Fredericia  
\*Fremantle  
\*Galveston  
\*Genua  
\*Gibraltar  
\*Glasgow  
\*Gothenburg  
\*Hamburg  
\*Hankow  
\*Havana  
\*Havre

\*Hongkong  
\*Honolulu  
\*Houston (Texas)  
\*Hull  
\*Ichang  
\*Ilo-Ilo  
\*Iquique  
\*Jacksonville (Florida)  
\*Jarrow on Tyne  
\*Kaapstad  
\*Karachi  
\*Kingston (Jamaica)  
\*Kobe  
\*Kyle of Lochalsh  
\*Las Palmas  
\*Leghorn  
\*Lissabon  
\*Liverpool  
\*Londen (Shell  
Haven en  
Thames  
Haven)  
\*Lyttelton  
\*Macassar  
\*Madras  
\*Malmö  
\*Malta

\*Manila  
\*Maracaibo (Vene-  
zuëla)  
\*Marseille  
\*Melbourne  
\*Minatitlan  
\*Miri  
\*Mombasa  
\*Montevideo  
\*Montreal  
\*Nagasaki  
\*Napels  
\*New-Orleans  
\*New-York  
\*Nonai  
\*Oslo  
\*Palembang  
\*Palermo  
\*Pangkalan Brandan  
\*Penang  
\*Perim  
\*Perth  
\*Pernambuco  
\*Philadelphia  
\*Piræus  
\*Portishead

\*Portland (Oregon)  
\*Port Said  
\*Port Sudan  
\*Port Tampa (Florida)  
\*Quebec  
\*Rotterdam  
\*Rouen  
\*Rio de Janeiro  
\*Sabang  
\*Saigon  
\*St. Nazaire  
\*St. Vincent  
\*Saltzaki  
\*San Francisco  
\*San Juan (Porto Rico)  
\*San Pedro  
(Los Angeles Harbour)  
\*Santos  
\*Seattle (Wash'ton)  
\*Shanghai  
\*Shimonoseki  
(Hikoshima)  
\*Singapore (P. Bukum)  
(P. Samboe)  
(Tanjong Pagar)

\*Soerabaja  
\*Southampton  
\*Stanlow  
\*Stockholm  
\*Suez  
\*Sydney  
\*Svolvær  
\*Tampico  
\*Tarakan  
\*Trilëst  
\*Trinidad  
\*Tunis  
\*Tuxpan  
\*Vado  
\*Valparaiso  
\*Vancouver  
\*Venetië  
\*Vera Cruz  
\*Wellington (N.Z.)  
\*Yokohama

\* Smeeroliën voor schepen zijn in deze plaatsen verkrijgbaar.

EEN NIEUW STATION ZAL BINNENKORT GEOPEND WORDEN TE:  
Casablanca

KOOPERS, die inlichtingen wenschen omtrent levering of prijs van STOOKOLIE voor „Ruwolie“-motoren of voor andere doeleinden, gelieven zich te wenden tot DE BATAAFSCHE IMPORT MAATSCHAPPIJ, — DEN HAAG.

De VERKOOPSORGANISATIES der BATAAFSCHE PETROLEUM MIJ. leveren eveneens MOTOR-PETROLEUM voor kleinere verbrandingsmotoren en stellen over de geheele wereld BENZINE, SMEEROLIËN, PARAFFINE en VETTEN verkrijgbaar.