

Zeer zeker zou Van Schermbeek, evenals ondergeteekende dit doet, zich aansluiten bij den wensch van den heer Jansen dat binnen niet te langen tijd „de Natuurbescherming” als leervak haar intrede moge doen en dat als onderdeel van dat vak, ook de jachtwetenschap moge worden gedoceerd.

UIT DE DAGBLADEN.

Algemeen Handelsblad, 23 Februari 1935.

DE HOUTSCHEPEN VOOR SOVJET-RUSLAND.

Patentschip type „Amsterdam”.

Men schrijft ons:

Naar aanleiding van de opdracht door de Sowjet-Republiek aan de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij voor den bouw van twee houttransportschepen van 3500 ton, welke volgens een nieuw patent geconstrueerd zullen worden, is ons van verschillende zijden gevraagd, omtrent de nieuwe constructie iets naders mede te deelen, aan welk verzoek wij hierbij voldoen.

Het ontwerp van het patentschip „Amsterdam” type, dankt zijn ontstaan aan besprekingen, die eenige jaren geleden gevoerd werden tusschen de N.V. Bruynzeel's Fabrieken en de N.S.M. De firma Bruynzeel overwoog toen de aanschaffing van een schip voor aanvoer van het door haar benoodigde hout en wilde de verscheping van dit hout doen plaats hebben in vierkante pakketten. Een gewoon schip leent zich daartoe niet goed en daarom vroeg de firma Bruynzeel de N.S.M., een schip te ontwerpen, dat als het ware geheel vierkante ruimen had, die, wanneer de luiken waren afgenomen, van boven geheel geopend zouden moeten zijn.

Na talloze besprekingen ontstond een ontwerp van een schip, waarvan de luiken over de breedte van het schip even groot waren als de breedte van de ruimen. Bovendien werden dubbele scheepswanden geprojecteerd om voldoende draagvermogen te krijgen. De buitenste scheepswanden staan bij het „Amsterdam”-type niet verticaal, doch eenigszins schuin, zoodat het schip aan dek breeder is dan aan den bovenkant kim. Voor houtboten, die alle deklast varen, zijn daardoor de volgende voordeelen ontstaan:

1. Bij deklast en dus bij geladen schip is de breedte groot, waardoor betere stabiliteit wordt verkregen; een voorname factor bij houttransportschepen.

2. In onbeladen toestand, in welke conditie vrachtschepen te veel stabiliteit hebben, vooral als zij naar verhouding een groote breedte hebben, wordt dit bezwaar opgeheven door de geringere breedte op de onbeladen lastlijn.

Verder kan de ruimte tusschen de dubbele wanden als waterballastruimte gebruikt worden, waardoor het zwaartepunt der balast hooger komt te liggen dan bij een gewoon schip, hetgeen eveneens de te groote stabiliteit gunstig beïnvloedt.

3. Tenslotte is het groote voordeel van het nieuwe type, dat men bij geopende luiken een geheel open vierkante ruimte krijgt, waardoor het laden, stuwen en lossen van de lading sneller en dus goedkooper kan geschieden. Voor stortladingen eigent het „Amsterdam”-type zich ook buitengewoon goed.

Het octrooi voor den nieuwen scheepsvorm staat ingeschreven ten name van den heer C. Bruynzeel Sr. en de N.V. Nederlandsche Scheepsbouw-Maatschappij gezamenlijk.

Ongetwijfeld zullen de schepen, die binnenkort op de Amsterdamsche werf op stapel zullen worden gezet, groote belangstelling in reederskringen ontmoeten.