

# 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: 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; Ir. P. G. Rittershaus 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.

## Enkele Bijzonderheden van de Hollandsche Motor-Reddingbooten <sup>1)</sup>

door Prof. E. VOSSNACK.

De laatste vier dubbelschroef motor-reddingbooten, welke in Holland gebouwd werden, zijn zoodanig ontworpen, dat zij de grootst mogelijke veiligheid tegen kantelen bezitten, maar, als dit toch mocht gebeuren, dat zij dan zich weder zelf richten.

De voornaamste gegevens van deze geheel overdekte, stalen „diepwaterbooten” zijn in tabel I vermeld, waarin tevens ter vergelijking de data van twee moderne Engelsche booten van dit type, 60' resp. 45'—6" lang <sup>2)</sup> en van de laatste Deutsche boot weergegeven zijn.

### Stabiliteit.

De verhoudingen L/B en B/H toonen, dat de Hollandsche booten smaller zijn dan genoemde buitenlandsche booten, maar de vergelijking van de in afb. 1 gegeven stabiliteitskrommen bewijst, dat de toepassing van een zware kiel in verband met een bijzonder dikke bodembeplating, samen ongeveer 6 ton wegende, het effect van de geringere breedte geheel gecompenseerd heeft.

Bij de twee booten, gestationeerd te Hoek van Holland, is hetzelfde resultaat bereikt door de kiel wat lichter te maken en de dubbele bodem van de motorkamers met waterballast te vullen.

<sup>1)</sup> Vertaling van een voordracht: „Some interesting Points in the Design of Dutch Motor Lifeboats”, gehouden op de Internationale Conferentie van Reddingdiensten te Amsterdam op 22 Juni 1932.

<sup>2)</sup> Barnett, Trans. I.N.A. 1929.

De metacenterhoogten zijn niet kleiner dan die der corresponderende Engelsche booten en de krommen van de stabiliteitsarmen strekken zich even ver uit als bij de stabielste Engelsche booten (Rosslare type), n.l. tot boven 120°.

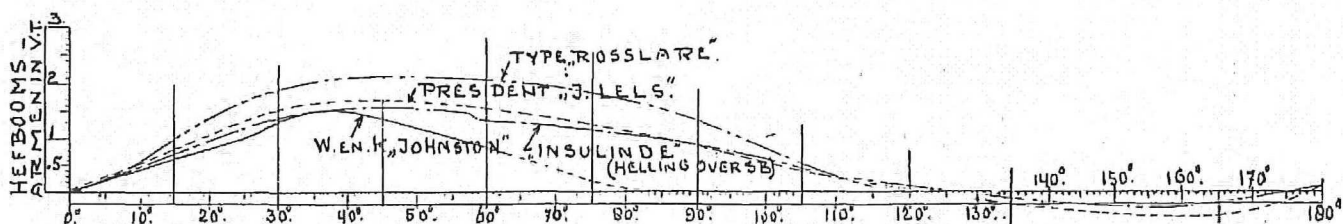
De dynamische weg tot 60° is bij de *Insulinde* 345 min, bij de *William and Kate Johnston* (New-Brighton type) 295 mm, terwijl die van de *President Jan Lels* 380 mm is, en het Rosslare type 475 mm bezit. De stabiliteit van de Hollandsche booten over deze zône ligt dus tusschen die van het New Brighton en het Rosslare type.

Natuurlijk zegt de kromme van de stabiliteitsarmen niet veel over de werkelijke stabiliteit van een reddingboot in zware zee; deze kromme is alleen nuttig ter vergelijking met die van booten, waarvan het gedrag bekend is.

In een rapport over de proeftocht van de *Insulinde*, in 1927, welke tocht Mr. Rubic als vertegenwoordiger van The Royal National Lifeboat Institution medemaakte, zegt deze: „The boat is an excellent seaboat, and never rolled to an extreme angle, much less than I should have expected, even when among heavy breakers.

She steered well, we shipped two heavy breakers, running at full speed, with the sea slightly in the Port quarter, the helm checked her at once and she was nothing like broadside on when we could see where we were.”

De ervaringen van de Hollandsche Redding Maatschappijen, sedert met *Insulinde* en haar zusterbooten opgedaan, bevestigen geheel dit oordeel van Mr. Rubic over de zeewaardigheid.



Afb. 1. Stabiliteitskrommen van motorreddingbooten.

TABEL I  
D. S. MOTOR-REDDINGBOOTEN

NAAM	„INSULINDE“		„PRESIDENT J. LELS“		„W. EN K. JOHNSTON“		—		„BREMEN“	
	OOSTMAHORN		HOEK VAN HOLLAND		NEW BRIGHTON		ROSSLARE		NORDERNEY	
STANDPLAATS	STAAL		STAAL		HOET		HOET		STAAL	
MATERIAAL	M.	Vt.	M.	Vt.	M.	Vt.	M.	Vt.	M.	Vt.
Lengte over alles	18.80	61'-0"	17.80	58'-5"	18.30	60'-0"	13.87	45'-6"	16.17	53'-0"
Lengte W.L.	17.60	57'-9"	16.30	53'-6"	17.83	58'-6"	13.41	44'-0"	15.00	49'-0"
Breedte op Spt. resp. huid	4.05	13'-3 1/16"	4.00	13'-1 1/16"	4.57	15'-0"	3.81	12'-6"	4.20	13'-9"
L.o.a./B		4.65		4.45		4.00		3.64		85
Holte i.d. zijde (H)	2.15	7'-9 1/16"	1.95	6'-4 1/8 1/16"	2.057	6'-9"	1.60	5'-3"	2.16	7'-1"
B/H		1.87		2.05		2.225		2.385		1.95
M.G.	0.80	2.62	0.93	3.06'	0.744	2.44'	0.927	3.04'	—	—
Gem. diepgang bij proefvaart.	1.42	4'-7 1/8 1/16"	1.25 Max.	4'-13 1/16"	1.257	4'-11 1/2"	1.149	3'-9 1/4"	1.30	4'-3"
Depl. in tons bij proefvaart	48.2		38.4		43.6		22.27		—	—
Res. Depl./Depl.	1.43		1.0		1.75		1.16		—	—
Snelheid bij proefvaart in knoopen.	9.25		8.45		9.6		8.22		10.5	10.5
Motoren en E.P.K.	2. R. Olie à 65		2. R. Olie à 42		2. Benzine à 84.8		2. Benz. à 43.5		2. Diesel à 75	600
Omw. per min. motoren	385		425		786		1206		600	
Aantal cil. per motor.	Twee		Twee		Zes		Vier		Vier	
Diam. en spoed-schroeven.	870 X 1040	34 1/2" X 41"	800 X 800	31 1/2" X 31 1/2"	635 X 584	25" X 23"	559 X 711	22" X 28"	—	—
Omw. per min., schroeven	385		425		786		633		600	
Snelheid bij kruisvaart	8.5		8.0		8.35		7.2		—	—
Actiestraal bij kruisvaart	2 X 250 Zeemijlen		2 X 300		2 X 185		2 X 82.6		2 X 135	
					(Princess Mary 2 X 250)					

Wij stelden vast, dat de slingerperiode van B.B. via St.B. naar B.B. ca. 3.7 sec. is. Daar de golfperiode bij stormachtig weder op onze kust in diep water 5 tot 6 seconden is, bestaat er geen kans op synchronisme en groote hellingen ten gevolge daarvan. Ook in ondiep water, waar volgens eenige honderden observaties, de golfperiode van 5 tot 11 seconden varieert en de golven geen regelmatige evenwijdige series meer vormen, zal synchronisme niet kunnen optreden.

Er bestaat één positie, die buitengewoon gevaarlijk is voor een boot met overigens ruime stabiliteit, dat is, wanneer de boot dwars door een zwaren breker gegrepen wordt en dan quasi „surfriding“ dwarsscheeps door het water geduwd wordt (afb. 2). In dit geval zal een koppel van dynamische krachten, veroorzaakt door de druk van de golfkop op de eene boordzijde en door de waterweerstand op de andere zijde, trachten de boot te doen kantelen.

Het is duidelijk, dat een boot van geringere breedte en grootere holte in deze positie een grootere kans heeft niet om te slaan. Ten cinde deze kans verder te vergrooten hebben wij getracht de waterweerstand zoo veel mogelijk te verkleinen door de hoek tusschen dek en zijwand van de boot over de geheele lengte af te ronden, hierbij mede gesuggereerd door het goede gedrag van onderzeeërs. Zonder twijfel vermeerderd een scherpe hoek de kans om te kantelen.

Deze gevaarlijke positie zal alleen optreden als de boot gedwongen is in de brekers een bocht te varen of als zij haar manoeuvreerbaarheid verloren heeft en geen sleepzak gebruikt.

Teneinde de manoeuvreerbaarheid te verzekeren, zijn de booten voorzien van twee schroeven, die in tunnels werken en die gekoppeld zijn met eenvoudige gloeikopmotoren (Kromhout), welke in twee geheel gescheiden achter elkaar liggende compartimenten opgesteld zijn. Het roer sluit zonder tusschenruimte aan de achterstevan aan, zoodat er niets tusschen raken kan, en is overigens door het kruiserhek en het berghout goed beschermd.

Een verder voordeel van dit type hek, dat de Engelsche booten niet hebben, is, dat bij volle vaart de waterlijn lengte bijna met de geheele lengte van het hek vermeerderd wordt.

De bediening van het roer en van de motoren kan zoowel van het dek af als ook van het gesloten en verzonken stuurhuis uit geschieden. Het stuurgerei ligt geheel onder dek. Een bijna volledige huid maakt de booten practisch onzinkbaar (afb. 3). Kantelen kan echter gebeuren.

#### Zelfrichen.

In 1921 kantelde een van de stoomreddingbooten, terwijl zij tot redding uitvoer, voor Hoek van Holland en in 1929 een tweede van hetzelfde type, in de nabijheid van een gestrand stoomschip, waarschijnlijk terwijl zij draaide. In beide gevallen bleven de booten urenlang omgeslagen drijven, maar de geheele bemanning verloor het leven en niemand weet precies hoe het ongeluk gebeurde.

Deze booten, van een type, dat in 1895 in Engeland ontworpen was, hadden een overhangend dek. Afb. 4 toont dat deze vorm van dwarsdoorsnede bij „surfriding“ dwarsscheeps buitengewoon gevaarlijk is.

Ofschoon de smallere en diepere boot met ronde hoek een grootere kans heeft om aan het gevaar van kantelen te ontsnappen, kan ook zij omslaan, omdat de krachten zoo geweldig groot kunnen worden, dat zelfs de boot met de grootste stabiliteit hun moment niet kan weerstaan.

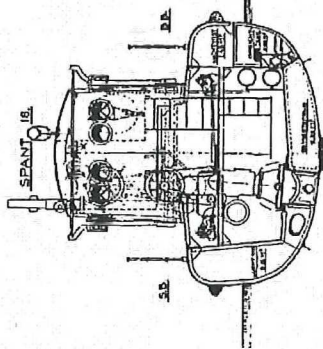
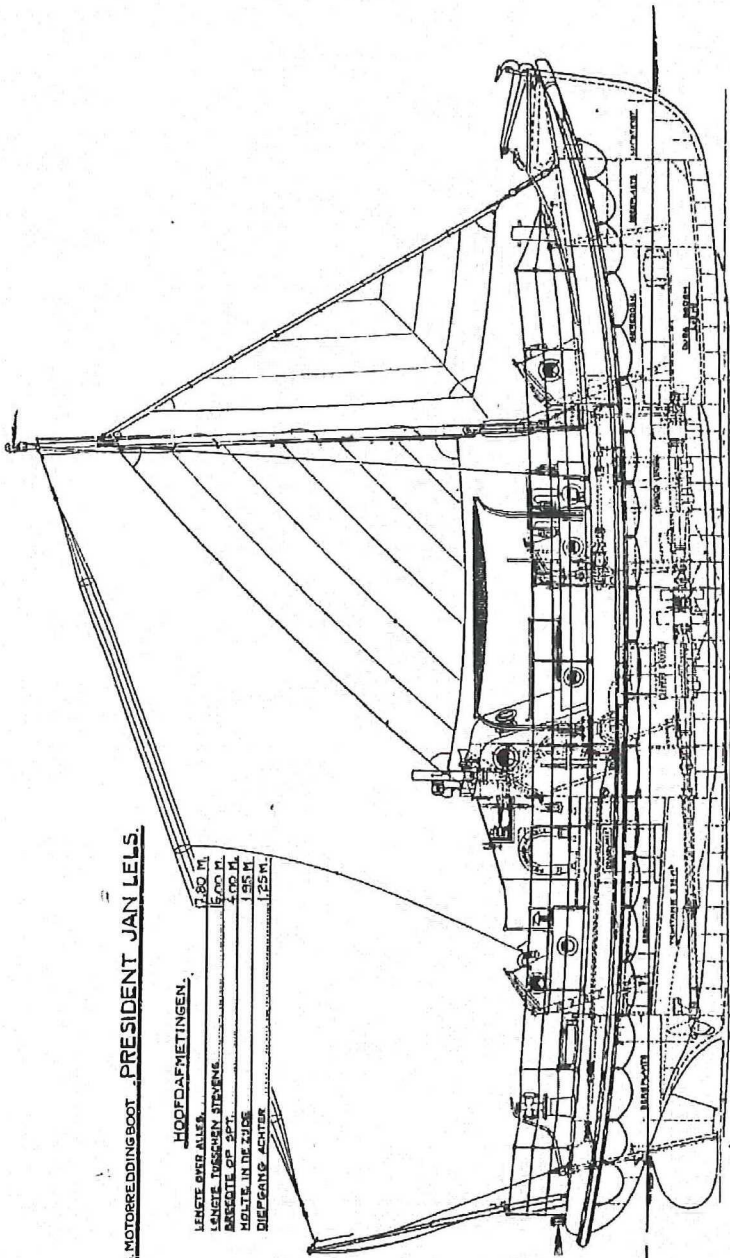
Teneinde te voorkomen, dat de boot gedurende uren met de kiel omhoog blijft drijven, terwijl de menschen aan boord geen middelen hebben om zich te redden of de boot te doen richten, hebben wij getracht haar zelfrichtend te maken zonder daardoor in eenig opzicht de zeevaardigheid te verminderen.

Het cardinale punt bij dit systeem van zelfrichen is het feit, dat dit boottype positieve stabiliteit bezit tot meer dan 120°. Slaat niettegenstaande de boot om en komt zij met de kiel boven wèer in evenwichtstoestand, dan kan zij zich zelfrichen, wanneer zij door een praktisch constant moment tot

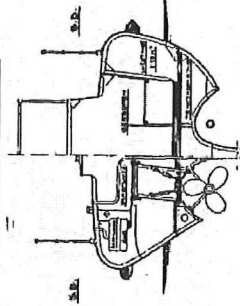
**D.S. MOTORREDDINGBOOT „PRESIDENT JAN LELS.“**

**HOOPDAAFMETINGEN.**

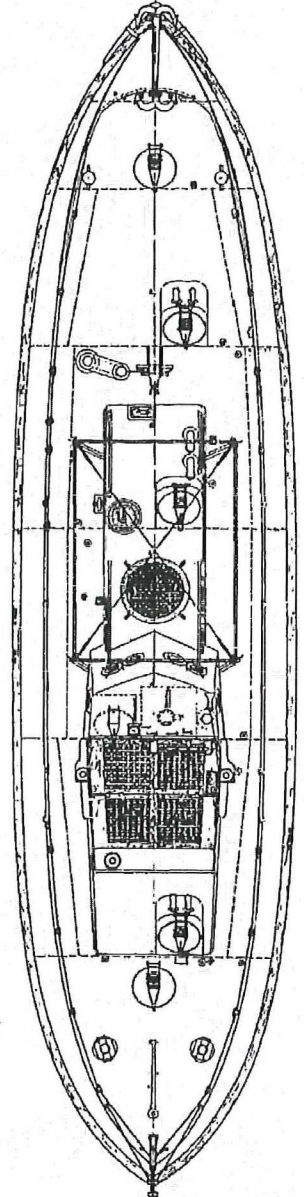
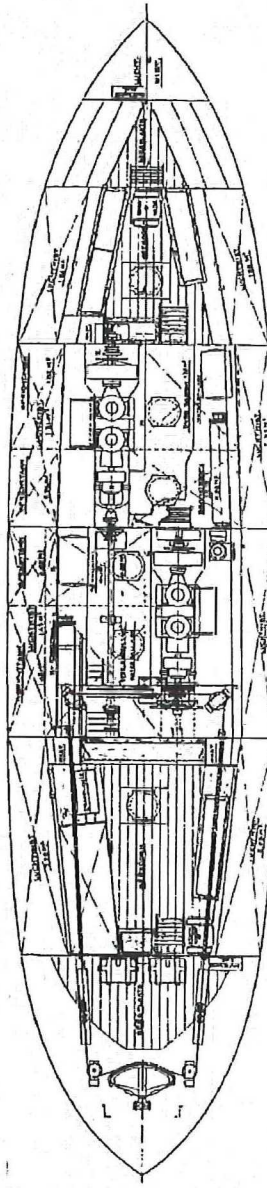
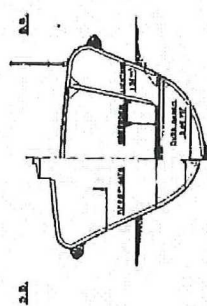
LENGTE OVER ALLES	17,80 M.
LENGTE TUSSEN STEVENS	15,00 M.
BEREIKTE OP DEPT.	4,00 M.
HOLTE IN DE ZIJDE	1,95 M.
DIEPGANG ACHTER	1,25 M.



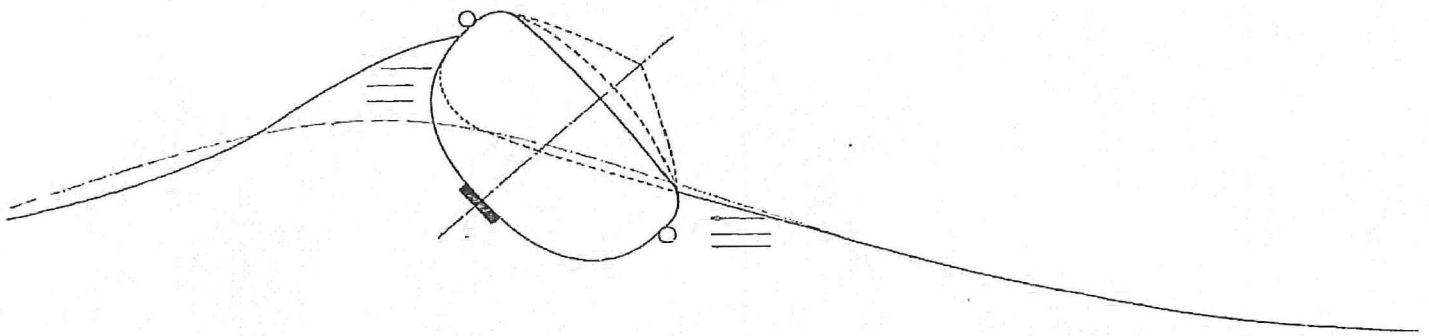
SPANT 41. SPANT 8.



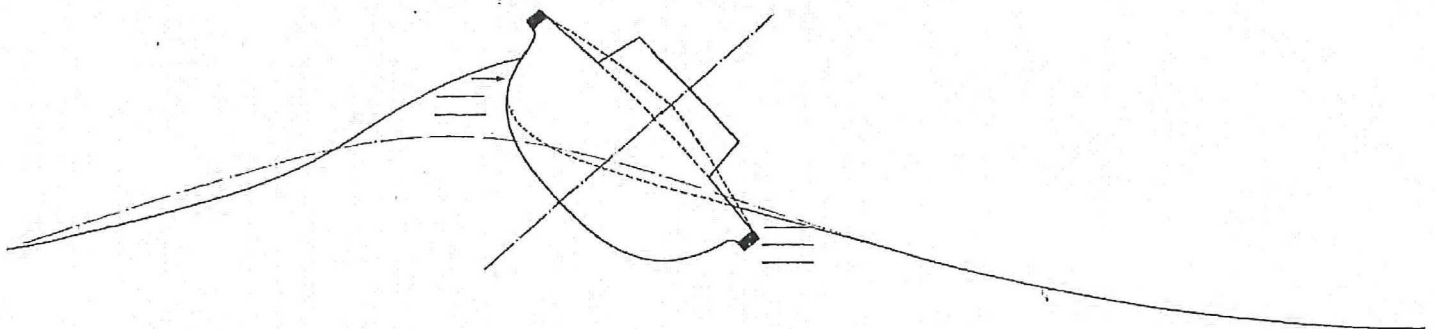
SPANT 35. SPANT 31.



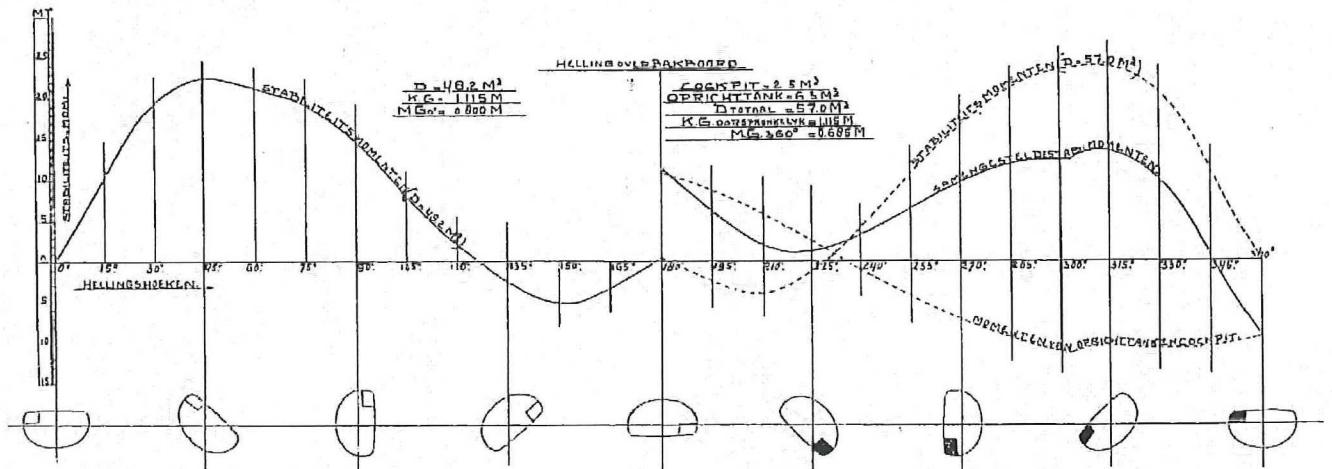
Afb. 3.



Afb. 2.



Afb. 4.



Afb. 5. Motorreddingboot „Insulinde“, stabiliteitskrommen.

ongeveer 155° geheld kan worden, dat is tot 25° van 180° af gerekend.

Een keer zoover overhellend, zal de stabiliteit van de boot in samenwerking met het hellende moment de rest doen, vooral in zeevang.

De smallere en diepere boot met een zwaartepunt, dat zoo dicht mogelijk bij de kiel ligt, zal de kleinste stabiliteit hebben, wanneer zij omgeslagen drijft; derhalve zal een relatief kleinere impuls reeds voldoende zijn haar te richten.

Bij deze ligging hebben de Hollandsche booten een metacenterhoogte van 1 voet, resp. 2 voet.

Daar de metacenterhoogte met het vierkant van de breedte varieert, zal een boot, die 15' breed is in plaats van 13', onder dezelfde omstandigheden een metacenterhoogte hebben, die één voet grooter is; derhalve zal het noodige draaimoment bijna 100%, resp. 50% grooter moeten zijn.

In de beide booten van het wat grootere type, welke in 1924 ontworpen zijn en aan de Noord- en Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij te Amsterdam behooren<sup>1)</sup>, wordt dit draaimoment verkregen door volloopen van een opricht-tank, die zich aan stuurboordzijde onder dek over ca. 0.6 L. uitstrekt en een inhoud van ca. 6 ton heeft.

Bij de eerste dezer booten, de *Insulinde*, werd dit draaimoment vergroot door een korte cockpit van 2.5 ton inhoud, excentrisch, alleen aan stuurboord te plaatsen, volgens het octrooi van haar bouwmeester J. Niestern. De stabiliteitskromme van deze boot toont afb. 5. Enkele standen tijdens de kantelproef met de tweede boot de *Neeltje Jacobsa*, die geen cockpit heeft, zijn in de foto's afb. 6, 7 en 8 te zien. De aanwijzingen van de trekkracht in de staaldraad van de bij deze

<sup>1)</sup> *Insulinde* en *Neeltje Jacobsa*, beiden gebouwd door Gebr. Niestern, Delfzijl.

proef gebruikte kraan hebben de stabiliteitskromme bevestigd.

Door vergroting van de diameter der kleppen voor waterinlaat en luchtuitlaat kon de tijd van kantelen tot het weder bereiken van de bijna verticale stand, waarbij de richt-tank haast weder ledig is, van 2 minuten tot 1 minuut verminderd worden, wat als een zeer korten tijd beschouwd moet worden in vergelijking met de boven vermelde uren.

Natuurlijk worden alle ventilatiekokers en de uitlaatpijpen van de motoren automatisch gesloten. De motoren worden bij 100° helling gestopt door middel van een kwikschakelaar, die een elektrische stroom sluit, welke door magnetische kracht de brandstofpompen stop zet.

Bij de wat kleinere booten, ontworpen in 1929 en behorende aan de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen te Rotterdam<sup>2)</sup>, wordt de initiale impuls voor het richten verkregen door het overloopen van ongeveer 4,5 ton vloeistof, water of motor-olie, van de dubbele bodem naar de richttank op bakboord (afb. 3 en 9).

Toen de plannen voor deze booten gereed waren, bleek dat Mr. Rubie deze uitvinding reeds vele jaren geleden gedaan had en dat zij op houten booten van the Royal National Lifeboat Institution toegepast was, een feit, dat ons vertrouwen in de bruikbaarheid vermeerderde.

De richt-tanks zijn met de aangrenzende cellen van den dubbelen bodem door middel van dubbele pijpen verbonden, één voor water en één voor lucht. Beide pijpen hebben kranen, die zoodanig door hefboomen, voorzien van gewichten, bediend worden, dat wanneer de kranen gesloten zijn, de gewichten zich bij normale ligging van de boot in hun diepste stand bevinden.

Slaat de boot om, dan nemen de gewichten wederom de diepste stand in, wat tengevolge heeft, dat de kranen geopend worden.

Door de zwaartekracht loopt nu de vloeistof uit de dubbele bodem-tanks in de richt-tanks, die een deel van de tanks in de zijde vormen; zoodanig ontstaat het richtende moment, waarvan boven sprake was. De stabiliteitskromme in afb. 10 toont, dat dit richtende moment van de vloeistof bij elke hellingshoek grooter is dan het negatieve stabiliteitsmoment van de boot.

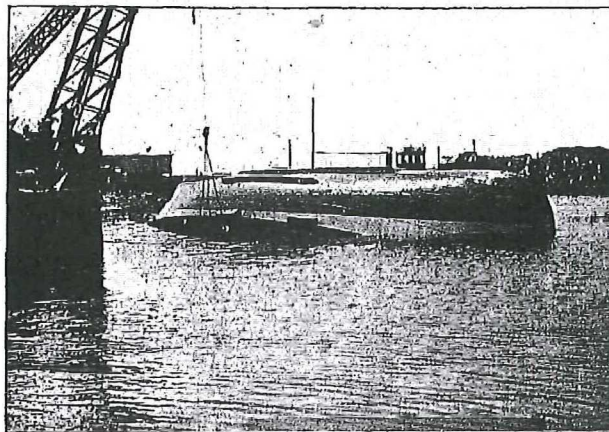
Wanneer de boot weder overeind gekomen is, worden de gewichten op een zoodanige wijze opgevangen, dat de kranen open blijven, totdat de vloeistof uit de richt-tanks weder naar de D.B. gestroomd is; aldan worden de kranen van de motor-kamers uit met de hand gesloten en weder met de gewichten gekoppeld.

Beide systemen van zelfrichten hebben het nadeel, dat het oprichtende moment slechts in één richting werken kan. Daardoor is het mogelijk, dat het richten eenige vertraging ondervindt, wanneer de golven de tendentie hebben het richtende moment tegen te werken.

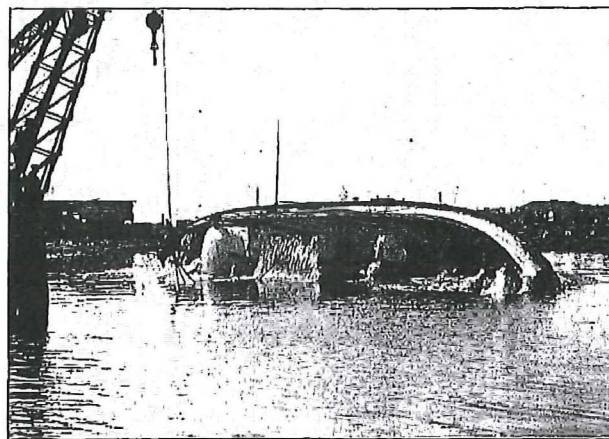
Ook de mast kan vertraging van het richten veroorzaken, als hij de grond raakt.

Echter zal de mast spoedig breken in een zeegang, die in staat was een zoo stabiele boot te doen kantelen. De diepgang is dan nog slechts 7 voet en daar de boot naar één zijde in het geheel geen of zelfs negatieve stabiliteit bezit en de golven aan de ronde bodem geen aangrijpingsvlak vinden, zal de boot zonder twijfel zich in een betrekkelijk korten tijd weder oprichten.

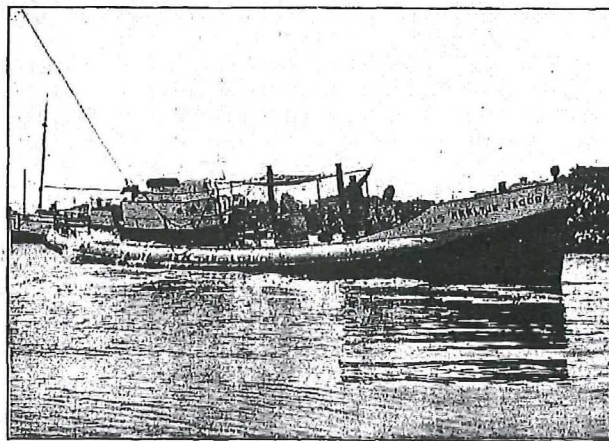
Teneinde te voorkomen, dat de verdeling van de menschen aan boord het effect heeft het richtende moment tegen te werken, moeten instructies aangebracht zijn, vermeldende, dat men zich zoo dicht mogelijk begeven moet naar de boord-zijde, waar de richttank zich bevindt, welke zijde door een batterijlampje aangeduid moet zijn. Natuurlijk zullen alle losse gewichten en vrije vloeistoffen naar die zijde gaan en



Afb. 6.



Afb. 7.



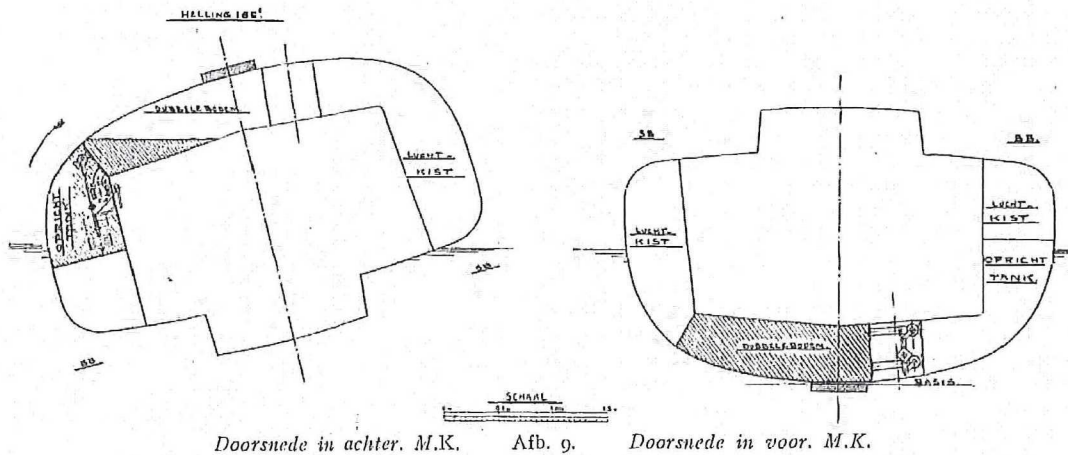
Afb. 8.

de werking van de tank ondersteunen. Alleen wanneer de boot sterk beschadigd is, zal de mogelijkheid bestaan, dat zij niet overeind komt. De menschen, die van dek gespoeld zijn, kunnen zich dan aan de kimkielen vasthouden, die voor dat doel van handgaten voorzien zijn.

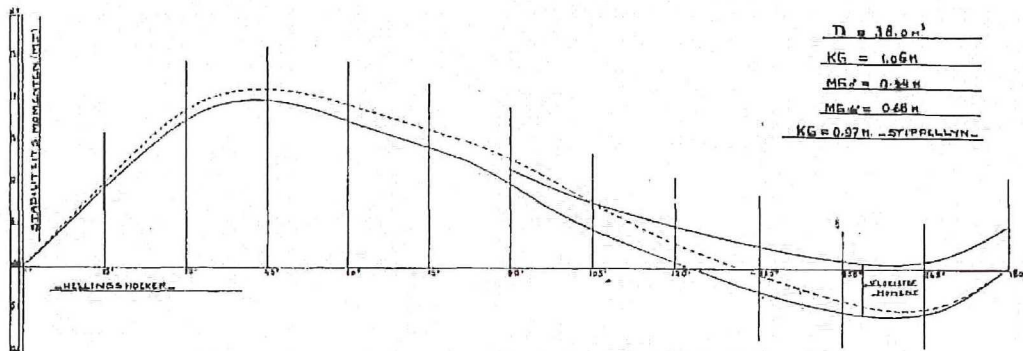
Zelfrichten naar beide kanten.

Door toepassing van snelloopende Dieselmotoren met reductiekoppeling en door het toevoegen van het op deze wijze

<sup>2)</sup> President J. Lels is gebouwd door Burgerhout's Machinefabriek en Scheepswerf, Rotterdam. President J. V. Wiensma is gebouwd door W. F. Stoel & Zoon, Alkmaar.



Doorsnede in achter. M.K. Afb. 9. Doorsnede in voor. M.K.



Afb. 10. Motorreddingboot „President J. Lelz“. Stabilleitskrommen.

bespaarde gewicht, met dat van de waterballast, aan de ballastkiel, zal het zwaartepunt ca. 9 cm lager komen. Maar zelfs dan zou de boot nog 45° naar weerszijden moeten slingeren om in elke richting weder overeind te kunnen komen. Waarschijnlijk echter zal het slingeren door de bovenbouw sterk gedempt worden. Derhalve zal een impuls, verkregen door het overloopen van vloeistof of het volloopen van een richt-tank alleen dan gemist kunnen worden, als de boot nog smaller gemaakt wordt, welke maatregel vermeerdering van diepgang of lengte tengevolge heeft.

#### Bouwmateriaal.

Terwijl in landen met rotsachtige kusten aan houten booten de voorkeur gegeven wordt, zijn de Hollandsche motorreddingbooten al sinds jaren van zacht staalmateriaal vervaardigd, dat een bijzonder groote taaiheid bezit. De daaraan verbonden breukvastheid van 35 tot 40 kg per mm<sup>2</sup>, wat lager dan bij gewoon scheepsbouwmateriaal, kan zonder bezwaar geaccepteerd worden, daar het onpractisch zoude zijn de plaatdikten zoodanig te reduceeren, dat de trekvastheid geheel zou worden gebruikt.

De groote taaiheid, eenigszins gewaarborgd door de rek, die 25 % grooter is dan bij gewoon zacht materiaal, is van bijzondere waarde om lekkages te voorkomen bij het stooten op zandbanken of tegen zich in nood bevindende schepen.

Bij gebruik van staal als bouwmateriaal is een groote sterkte van constructiedeelen, welke een gecompliceerde vorm hebben, zooals de tunnels, de motorfundaties en de achtersteven met slemphout, gemakkelijker te bereiken dan bij houten booten; hetzelfde geldt voor de bevestiging van de asstoelen en de waterdichtheid van de talrijke compartimenten.

Ofschoon de dikte van de huidplaten voldoende is voor een goed verzonken nagelkop, bleken bij de niet verzinkte booten vele nagelkoppen in de eerste maanden door corrosie

geleden te hebben. Na vernieuwing dezer nagels was dit bezwaar praktisch overwonnen.

Vermoedelijk was de eerst nog aanwezige hamerslag van de huidplaten de oorzaak.<sup>1)</sup>

#### Electrisch lasschen.

Teineinde dergelijke moeilijkheden te voorkomen verdient het overwogen te worden of electrisch lasschen van de geheele staalconstructie of ten minste van de huid niet de voorkeur verdient, zooals reeds door Isaksen op het Internationale Redding Congres te Londen in 1924 werd aanbevolen.

Het feit dat het gelaschte motorvluchtschip *Fullagar*, in 1920 gebouwd, zelfs na meerdere strandingen op rotsachtige kusten nooit lekkende landen of stuiken had, toont aan, dat het verlies aan taaiheid naast de gelaschte verbindingen niet zoo ernstig is, als vroeger werd aangenomen.<sup>2)</sup>

Ook de gewichtsbesparing, die bij lasschen mogelijk is, beteekent een voordeel.

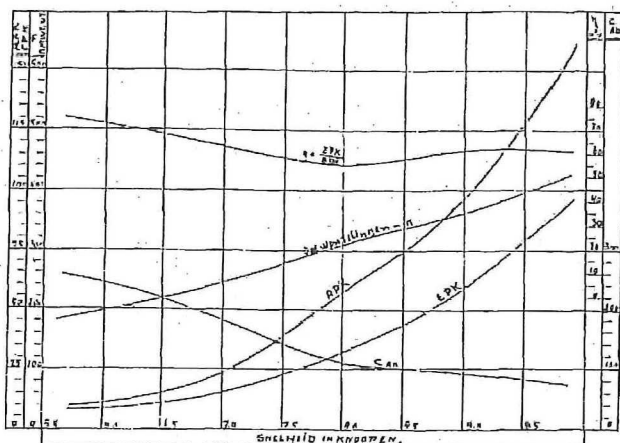
#### Nuttig effect van de voortstuwing.

Het model, dat als basis gediend heeft voor de vorm der Hollandsche booten, werd in de tank te Hamburg onderzocht (*Insulinde*). De resultaten zijn in afb. 11 gegeven. De vergelijking van de verhouding  $EPK/APK = 0,62$ , met die van de *New-Brighton* boot, die in Denny's tank gesleept werd, waar hiervoor 0.52 gevonden werd, toont, dat de toepassing van schroeven met groote diameter en een relatief klein aantal omwentelingen een groot voordeel oplevert.

Verder is het verlies aan rendement van een dergelijke schroef, wanneer tegen hooge zee en sterke wind gevaren wordt, niet zoo ernstig als bij een kleine schroef.

<sup>1)</sup> Zie Montgomery Inst. of E. en S. of Scotland, Febr. 1932.

<sup>2)</sup> Zie Foster Light I.N.A., Maart 1932.



Afh. 11. Model-proeven „Insulinde“.

De spoed van de schroeven van de tweede boot (*Neeltje Jacoba*) werd van 41" op 40" gereduceerd, met het resultaat, dat op de gemeten mijl, met wat grooter vermogen, als gemiddelde van meerdere vaarten een snelheid van 9.7 knoop bereikt werd.

### Ontwerp-Verdrag Laad- en Losgerei.

De heer W. Drop, lid van de Tweede Kamer, heeft den Minister van Economische Zaken en Arbeid gevraagd:

Kan de minister, op wiens verzoek op 13 October 1931 van de agenda der Tweede Kamer is afgevoerd het wetsontwerp houdende voorbehoud der bevoegdheid tot toetreding tot het ontwerp-verdrag betreffende de bescherming tegen ongevallen van arbeiders, werkzaam bij het laden en lossen van schepen, thans mededeelen:

of het internationaal overleg ter onderkenning van in sommige landen gerezen bezwaren tegen sommige bepalingen van het verdrag reeds is beëindigd;

of tot dit overleg moet worden gerekend te behooren het op dit punt verhandelde in de zestiende internationale arbeidersconferentie te Genève, gehouden van 12 tot 30 April j.l.;

of dat overleg het eenige is geweest, dan wel op welke andere wijze en met welke landen de gerezen bezwaren zijn besproken, alsmede tot welk resultaat dit heeft geleid;

of naar 's ministers meening de behandeling van het bedoelde wetsontwerp thans kan geschieden dan wel of er aanleiding is door indiening van wijzigingsvoorstellen de afdoening van deze aangelegenheid te bevorderen?

### Arbeidsovereenkomst kapiteins en schepelingen.

Het lid der Tweede Kamer de heer Drop heeft tot de Ministers van Oeconomische Zaken en Arbeid en van Justitie de volgende vragen gericht:

1. Is het den ministers bekend, dat buiten het gebeurde met de stoomschepen *Rotterdam* en *Veendam* ook andere reederijen, wier schepen een geregelden beurdienst op buitenlandsche havens onderhouden, een onjuist gebruik maken van de overigens begrijpelijke bepaling in de monsterrol, die steunt op art. 441 wetboek van koop-handel, door gedurende de reis de bestemming van het schip te wijzigen?

2. Zijn de ministers niet van oordeel, dat de interpretatie van de in vraag 1 bedoelde bepalingen alleen toelaat verandering van bestemming van een schip, die uit een noodtoestand voortvloeit, of die door redelijke handels- en andere commercieele overwegingen wordt gevorderd, zoodat nimmer een verandering van bestemming mag plaats hebben teneinde daardoor een conflict over arbeidsvoorwaarden te influenceeren.

3. Indien de voorafgaande vragen — of zelfs maar gedeeltelijk — bevestigend moeten worden beantwoord, zijn de ministers dan niet van oordeel, dat uit de ontwikkeling van de gebeurtenissen in het scheepvaartbedrijf gedurende de laatste dagen overduidelijk blijkt, dat de afkondiging van het K.B., waarbij de wet van 14 Juni 1930, staatsblad 240, houdende nieuwe wettelijke regeling van de arbeidsover-

eenkomst van kapiteins en schepelingen en den daarbij vastgestelden titel van het tweede boek van het wetboek van koophandel, veel te lang is uitgebleven en de afkondiging daarvan onverwijld behoort plaats te hebben?

4. Voor het geval de ministers van meening mochten zijn, dat na afkondiging van voormeld K.B. overleg met „verschillende belanghebben" noodig moet worden geacht — hetgeen zou kunnen worden afgeleid uit een antwoord op vroegere vragen (aanshangsel Tweede Kamer 1931—32 vel 77) — willen de minister dan omstandig mededeelen, of dit overleg heeft plaats gehad en met welke organisaties en personen het is gevoerd, alsmede of het waar is, dat tot nu toe de vereenigingen van werknemers, noch de z.g. commissie-Molengraaff, noch de werknemersleden daarvan over de vast te stellen maatregelen van algemeen bestuur zijn gehoord?

Bovendien vraagt hij den Minister van Oeconomische Zaken en Arbeid:

Wil de minister eventueel na een daaromtrent in te stellen onderzoek mededeelen: a. op welke tijdstippen, voor of na het uitbreken van de staking in het scheepvaartbedrijf de daarvoor aangewezen rijksbemiddelaar overleg heeft geopend of contact heeft gezocht met groepen of personen, bij het conflict betrokken?

b. Met welke organisaties van belanghebbenden van werkgevers of werknemers, eventueel met welke directies van scheepvaartmaatschappijen afzonderlijk bedoeld overleg is ingezet en verder is gevoerd, zulks onder vermelding van de data waarop dat overleg of het zoeken van contact plaats had?

Op deze vragen hebben de Ministers van Justitie en Arbeid geantwoord:

De bedoelde bepaling in de monsterrol is rechtsgeldig onafhankelijk van art. 441 Wetboek van Koophandel. Zoodanige bepaling komt in verschillende monsterrollen voor.

Dat daarvan bij andere bij het conflict betrokken reederijen het gebruik zou zijn gemaakt, hetwelk bij de stoomschepen *Rotterdam* en *Veendam* aanvankelijk in het voornemen lag, is den ministers niet bekend. De vraag, welk gebruik van die bepaling mag worden gemaakt, is van juridischen aard; daarover heeft, in geval van geschil, de rechter te beslissen.

De bepaling zal ook na de inwerkingtreding van de nieuwe wettelijke regeling van de arbeidsovereenkomst rechtsgeldig zijn. Ook daarom kunnen de ministers hetgeen gebeurd is niet van beslissende betekenis achten voor de vraag naar het meest geschikte tijdstip van die inwerkingtreding. Gelijke de Minister van Justitie reeds te kennen gaf in zijn antwoord op vroegere vragen is het beter daarvoor vooraf verschillende belanghebbenden te hooren.

Een concept van een algemeenen maatregel van bestuur, houdende de noodige voorschriften ter uitvoering van voornoemde wet, is dezer dagen om advies toegezonden aan verschillende organisaties van werkgevers en van werknemers, wier oordeel nopens het geschikte tijdstip voor de inwerkingtreding der wet daarbij tevens is gevraagd.

Daarnaast nog de commissie-Molengraaff of dezer leden te hooren, komt niet noodig voor en ook niet dienstig, nu aan deze commissie haar voorzitter is ontvallen.

De Minister van Justitie verwijst op het tweede stel vragen hoofdzakelijk naar de maandelijksche rapporten van de Rijksbemiddelaars en naar de verstrekte persberichten.

**Vereeniging van Technici op Scheepvaartgebied**  
 (Officieele Mededeelingen)  
 Opgericht 1 Juli 1898  
 Secretariaat: Westnieuwland 12, Rotterdam  
 Telefoon: 22200 (2 lijnen)

### Ballotage.

Voorgesteld voor het gewoon lidmaatschap de heer:

K. Smit, Superintendent Engineer bij de Ned.-Ind. Tank-Stoomboot Mij., Burg. Knappertlaan 186b, Schiedam; voorgesteld door M. J. Kivist.

Voorgesteld voor het buitengewoon lidmaatschap de heeren:

J. K. Kalkman, hoofdambetnaay bij Wilton-Fijenoord, Duinweg 7, Wassenaar; voorgesteld door C. J. A. van Daalen.

P. Th. Verhoeff; N.V. Anker- en Kettingfabriek „Schiedam“, Buitenhavenweg 92, Schiedam; voorgesteld door G. J. Cornelis.

Eventueele bezwaren schriftelijk aan het Algemeen Secretariaat, Westnieuwland 12, Rotterdam.

