



M.S. „WILLEM RUYS“

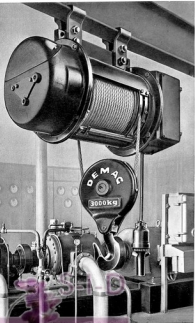
SID

Stichting Infaete Documenten

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

De praktische en
betrouwbare
DEMAG
electrotakels
en hangbransen

alsmede
DEMAG
compressoren
in elke grootte
stationair en
verrijdbaar
zijn weer
leverbaar



IMPORTEUR VOOR NEDERLAND

HANDELS- EN INGENIEURSBUREAU W. B. VAN DEN BERG
DEN HAAG

234008-NESTOONVELAAN 44

Telegraafcode: SESTRACO - Telefoon 208308 (tot 12 uur 208547)

“waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

N.L. „WILLEM RUITT“ GEBOUWD VOOR DE KONINKLIJKE ROTTERDAMSCHE LLOFDS DOOR DE R.M. N.V. „DE SCHELEN“ ROTTERDAM



SULZER



Acht hoofdmotoren van tezamen 32000 pk bediend door twee handles van één manoeuvreerstand uit

ALGEMEEN VERTEGENWOORDIGER VAN NED. S.M.T.S. B.V., ROTTERDAM (NEDERLAND) VOOR NEDERLAND EN O. L.
INGENIEURSBUREAU IR. A. W. INGELSE, SINGEL 144, AMSTERDAM-C. TELEFOON 4641

*“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”*

INCASSO-BANK N.V.

Gevestigd te Amsterdam



En meer dan

vijftigjarige traditie van

VERKUNDEGHEID / VOORLICHTING / DIENSTRETOON

op alle reukten van het bankweten, zowel nationaal
als internationaal, leidde tot een groeiende groei

van het bedrijf,
van het aantal vestigingen,
van het aantal Rekeninghouders,
van de omzetten en
van de balanscijfers

VOORREKENING AMSTERDAM

filialen:

AMSTERDAM (1/5)	ROTTERDAM (5)	'S GRAVENHAGE (5)
Afhamelen	Groeninge	Mijnsheer
Allmar	Groen	Oudom
Alvada	Haarlem	Oostburg
Amstelveen	Haarlemvijk	Overschelde
Ankum	Hilversum	Panama
Asiel	's Hertogenbosch	Rotterdam
Bevortijk	Hillegomberg	Schiphol (Z.H.)
Boelgaven	Hilversum	Schiphol
Bouman	Huizen	Schiphol
Dekonnevaan	Kaunhorst	Schiphol
Dijk	Lelystad	Schiphol
Dierp	Leeuwarden	Schiphol
Dordrecht	Lelystad	Schiphol
Eindhoven	Lisse	Schiphol
Elburg	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol
Enschede	Lisse	Schiphol

S - I - D

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

SAARBRUCK



OOK OP DE „WILLEM RUYSS“ WERDEN DOOR
ONS MEUBELEN EN BETIMMERINGEN
AANGEBRACHT



DE NIJS MEUBELFABRIEK
ROTTERDAM TEL. 28250

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



PENOLA BASEKOTE 31 · PENOLA SLIPKOTE 4

Op deze minerale hellingvelden zijn in en nadien vrijwel alle grotere schepen
 Nederland het m.s. „WILLEM ROUYS“ en vaartuigen te water gelaten.

Standard Amerikaanse Petroleum Corporation (Standard Oil) - 's-Gravenhage

ligt in het heden



RADAR op alle wereldzeeën

Erige van de vele schepen
hiermede uitgerust:

„WILLEM RUY'S”

„Queen Mary”
„Kronprins Frederik”
„Kronprins Olav”
„Kronprinsin”
„Clem Hillenkamp”
„Highland Brigade”
„Highland Clefian”
„Fabra”
„Kallion”
„Parkston”
„Rutanjal”

„Sveafjell”
„Aava”
„Johulfjell”
„Manchester Skipper”
„Manchester Regiment”
„New Scotia”
„Sacramento”
„Serges”
„Kambodia”
„Port Napier”
„Port Pirie”
„Jonathan Holt”

„Estory”
„Belvaux”
„Julia Thomsen”
„Harbor”
„Marie Louise Mackay”
„Savonar”
„Beljanna”
„Jutlandia”
„Hugh Silvercrest”
„Dallas”
„Karin Maerk”
„Siv”

„Jongek”
„Marie Call”
„Carlos”
„Karna II”
„Shamara”
„Crane”
„Carnelljell”
„Fogeljell”
„Sherbi”
„Shonga”
„Seland”
etc.



De constructie van deze installatie is gebaseerd op de aanwijzingen van het
bouwen van verschillende types radar voor de Britse vlootkrachten sinds 1938.

METROPOLITAN
Vickers

EXPORT

CADEL VAN BYLANDT/LAAN 2
3 GRAVENHAGE

NUMBER ONE KINGSWAY
LONDON N.C.2. ENGLAND

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



WOOLLEN AaBe BLANKETS
PREVENT RHEUMATISM

Manufactured by HOLLANDS DEERDE DE WOLLENWOLLENFABRIEKEN VAN GIESBURG - HOLLAND

AaBe HOLLANDS DEERDE DE WOLLENWOLLENFABRIEKEN VAN GIESBURG - HOLLAND

Largest makers of
WOOLLEN BLANKETS, FLANNELS AND FABRICS
IN HOLLAND

SOLE SUPPLIERS OF WOOLLEN BLANKETS FOR H. L. WILLEM BROS.

**"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"**

N.V. HANDELSVENNOOTSCHAP v/m HENDRIK VEDER

ROTTERDAM, W
IJSELSTRAAT 10
TEL. 37909/33489

Sinds meer dan
100 jaar de meest bekende leveranciers op het gebied van
ZEILMAKERSWERK IN ALLE UITVOERINGEN.
COMPLETE SCHEEPSTUIGAGES, STALEN EN HOUTEN
TAKELBLOKKEN, TOUW, EN STAALTROSSEN,
VLAGGENMAKERIJ, ONTWERPEN SPECIALE VLAGGEN

De elektrische installatie van het H.S. WILLEM RUYSS is uitgevoerd
met
Draka-Kabels



PEIFFER S I D
s MACHIENALE STOELFABRIEK
EN STOPPERDERIJ ROTTERDAM, TELEFOON 26903

Speciaal adres voor levering van

SCHEEPSSTOLEN

in solide uitvoering

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"



Een ideaal schip

DE ISOLATIE VAN HET M.S. „WILLEM BUYS“ VAN DE
R.M. ROTTERDAMSCH- LLOYD WERD UITGEVOERD MET

GESPOTEN „IMPET ASBEST“

VOOR ISOLATIE VAN DEK-
KEN, SCHOTTEN, REI-
TELS, AFVOERGAS-
LEIDINGEN, VERWARMERS, ETC.

HEWALLS 85% MAGNESIA

VOOR HET ISOLEREN VAN DIVERSE
STOOM- EN VERWARMINGSLEIDINGEN,
AFVOERGASLEIDINGEN, ETC.

HEWALLS FAXMARINE

SOUND INSULATION
VOOR GOED DOORSCHRIJVEN

S-I-D
HERTEL & CO.

AMSTERDAM, TELEFOON 60291 — ROTTERDAM, TELEFOON 22998

Meubelen - Tapijten - Stoffen



J.A. van DUHN

Rotterdam, Rochussenstraat 169, Tel. 30047

*Speciaal afdeling voor levering aan
Schepen, Loods en Restaurants*

*"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"*



ms „Willem Ruys“



ALLARD - GIETSTAAL

een vertrouwd begrip in de Nederlandse scheeps- en machinebouw. De Usines & Aciéries Allard te Mont-sur-Marchienne (België) leveren gietstalen stukken op keur van alle erkende classificatiebureaus. Naar keuze van de afnemers: onbewerkt, voorbereekt of bewerkt, Siemens-Martin staal en Electrostaal. Specialiteit: alvast materiaal voor lagersmolens.



Alleenverantwoordiging voor Nederland en de Overzees Gebieden:

P. C. ANDRÉ DE LA PORTE & CO., N.V.

HAARLEM - HOLLAND

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

PEERLESS ELECTRISCHE
VOEDSELBEREIDINGSMACHINES
STAL KOEL- EN VRIESINSTALLATIES
WERNER EN PFLEIDERER
BAKKERIJINSTALLATIES

Exclusieve fabricaten, welke voor schepgebruik sinds vele jaren bij varenden worden toegepast, vooral als het gaat om groote behoudzaamheid en lange levensduur

TECHNISCH BUREAU JONGERIUS
AMERSFOORT



*SPECIALISTEN IN HET
SPUITEN
VAN MEUBELN EN
SCHEEPS-
BETIMMERINGEN*

Spuitaanschrijving
W.L. BIENBAR
ROTTERDAM TEL. 5462

FIRMA JOH. BOLLEN
ROTTERDAM

*Rietmeubel- en
Mandenfabrikanten*

GRANIEBOOMSTRAAT 26
TELEFOON 7227

*"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"*



Voor het
21.000 G.R.T.
metende
ms „Willem Royt“
van de
Rotterdamse Lloyd
vervaardigen en
monteren wij
de complete
waterleidingen.

N.V.

BRONSWERK

AFD. BECHT & OYERINCK

S-I-D

scheeprijpleidingen

scheepventilatie

airconditioning

Brandsma

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



Staal
 Gereedschappen
 Hardmetaal
 Machines
 Slijpschijven

N.V. Alg. Handelmaatschappij v.h. ROBERT ZAPP

Amsterdam-C.
 Laufergracht 15-17
 Tel. 35724-35803-30936

N.V. DROOGDOK-MAATSCHAPPIJ
 „SOERABAJA”

AMSTERDAM-C.
 WESTERMARKT 1
 TELEFOON 48111

TELEGRAM ADRES:
 SOERDOK

SOERABAJA
 TANDJONG PERAK
 TEL. NO. 01. 84.171.0700

S-I-D
 DOKBEDRIJF
 SCHEEPSREPARATIE
 NIEUWBOUW

“Waar het verleden verborgen
 ligt in het heden”



Betrouwbaarheid

en Service:

twee begrippen
die vorm
hebben gekregen
in het nieuwe
Nederlandse M.S.

WILLEM RUY'S

De Willem Ruys werd gebouwd naar de beproefde opvattingen omtrent betrouwbaarheid, waaraan onze scheepsbouwers hun wereldfaam hebben te danken. Het is een steer en veilig schip.

De Willem Ruys is tevens snel, zeer snel. En bijzonder gerieflijk. Snelheid en comfort - twee eigenschappen, die de reder het recht geeft om van "Service" te spreken.

« Het is niet moeilijk, dat de Directies van de Willem Ruys worden gebouwd en geleverd met SNELL producten. Want betrouwbaarheid en service kenmerken worden met alle producten en benodigingen verbonden.»



**“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”**



BARA...
de markies met
het DUBBELE
leven!

BARA-markiezen-
doek gaat dubbel zo
lang mee - zo sterk,
zo mooi is het van
kleur en kwaliteit!
BARA is in Neder-
land voor markiezen-
doek een „begrip”
geworden!



B A R A

MET DE HOOGSTE KLEUR-, ZON- EN LICHTECHTHEID

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



DONNEE VOOR HET N.S. „WILLEM BLUYE“ ALS VOOR HET S.S. „HELM ANSTERDAM“ WERDEN DE ANKERSPILLEN GELEVERD DOOR

FIGEE-HAARLEM

WILMETA

**KOEL- EN VRIESCELLEN
HOTELKOELKASTEN**

GEWELDE RIJCHTRUIJFETEN
EN WERKBANKEN;
BOMMELRIJFETEN
EN CONDENSATORS

COMPLETE BARNINSTALLATIES
ROESTVRIJ STAAL
AFDEKINGEN EN
BEKLEEDINGEN

KOEL- EN VRIESMACHINES
BEREIDINGS- EN
WASMALES

ALLE MECHANISCHE
KOELING LEVERINGEN
MET REGIEME APPA-
RATEN

METALWASMAASRIJFETEN WILMETA CV
ROOSTVRIJ STAAL ANSTERDAM, TEL. 4477



„GILMER“ Y-SHAFEN EN DRIFREMEN

„U.S.“ EN „HORBIT“-SLANGEN

„HELMAN“ EN „GUFERO“ OLEKREBBINGEN

DAKKINGEN

TRILLINGS- EN GELUIDDEMPTING

TECHN. RUBBERARTIKELIEN

Alle technische gegevens
worden gratis gezonden

VERWAARDEN & Co's TECHN. HANDELMIJ
SPOORWEGEL 7, TEL. 45479, ROTTERDAM

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

Allies in war and Peace!

We are proud and honoured to have supplied all passenger mattresses for the

M.V. "WILLEM RUYSS"

on the instructions of

KONINKLIJKE ROTTERDAMSCH E LLOYD

Vi-Spring Mattress

*"The Best
for Rest"*

THE WORLD'S MOST LUXURIOUS MATTRESS,
INSTALLED ON MOST LUXURY LINERS

SOLE MANUFACTURERS:

VI-SPRING PRODUCTS LTD

VICTORIA ROAD, LONDON N.W. 10

REPRESENTATIVE FOR HOLLAND:

D. A. LAMME

HOBBEMALAAN 58, BILTHOVEN

TEL. 4 140-555

Boudgenoten in oorlog en vrede

Wij groeten ons toets en versterkt
door de levering van alle ma-
tassen voor de passagiers van het
M.S. „WILLEM RUYSS“

in opdracht van de

KONINKLIJKE ROTTERDAMSCH E LLOYD

VI-Spring Matras

Waarde niet bezwaart, wanneer
de zachte heer slaapt op alle afgevat

Uw best verzorgt door:

VI-SPRING PRODUCTS LTD

VICTORIA ROAD, LONDON N.W. 10

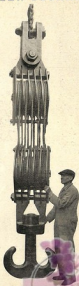
Vertegenwoordiger voor Nederland:

D. A. LAMME, HOBBEMALAAN 58

BILTHOVEN, TEL. 4 140-555

*"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"*

LOS- EN LAADGEREI STALEN BLOKKEN



MACHINEFABRIEK HERMAN J. VDS

HOOFDSTAD 83 SCHIEDAM
TELEFOONNUMMER 3 482-4287



O.A. LEVERANCIERS VAN
SCHEEPSK OOIEN EN
MATRASSEN VOOR HET
M.S. „WILLEM RUYSS“

NAAMLOZE VERENIGING

TECHNISCH BUREAU

W. F. W. LITTENBÖGAART & P. DE BEER
ROTTERDAM

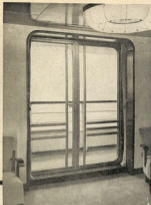
•
VERTEGENWOORDIGERS
VOOR DE VERCOOP VAN
GLASLENDE EN GLASWOL
VOOR ISOLATIEDELENEN

•
VENTILATORREAPPEN

•
EENPLEK BRANDBEVEGEN
EENPLEK WINDAFWERKLAGERS
TERRIJN- OUDERSCHIEDERS
TURBULO BRANSTOFILTERS
TURBULO OILWOLFFILTERS
TURBULO MILLAATGASKRITELS
LA MONT WELLAATGASKRITELS

•
WATERDICHTE DEUREN

ADRES: NIEUW VOLLINGHOVENSTRAAT 24 - ROTTERDAM
TELEFOON 20179



*Deur in zwiel half 2^e Klasse
der „WILLEM RUYSS“.
Uitgerust in Anticorodal
profielen, te bezichtigen
medisch geneesdend.*



ZEEWATERBESTENDIGE
ALUMINIUMLEGERINGEN
**PERALUMAN
ANTICORODAL**

In de vorm van plaat, buis, profiel, staaf enz.
SPECIALE ANTICORODAL-VEGERPLATEN
Inzending v.w.a. naar de scheepbouw te passeren.

HOOFDVERLEENVOUCHTSTER VAN DE

ALUMINIUMINDUSTRIE A.G., LAUSANNE-ZWITSERLAND

N.V. BILITON M.J.

LYCEUMPLEIN 19 • 's-GRAVENHAGE • TEL. 181446

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

Linnen met traditie



Linnen door kunstenaarshand ontworpen en door kundige handen geweven - dit is Kodjko-linnen. Voor vele generaties heeft Kodjko reeds linnen vervaardigd, maar nog slechts enkele jaren scheiden de weverij van haar oorsprong.

Vele dessins die vóór de oorlog Kodjko's naam hebben genesteld, worden ook thans weer geweven. Daarnaast komen geliefdelyk nieuwe dessins in de verkoop, die in de laatste jaren in veler ontwerpen.



**N.V. KON. WEVERIJ VAN DIJK
EINDHOVEN**

BREKANTFORN - DEN HAAG - AMSTERDAM - ROTTERDAM - UTRECHT - BREDA - TUBURG - NIJMEGEN - ARNHEM - MAASTRICHT

**"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"**

LAURENCE, SCOTT & ELECTROMOTORS LTD.

NORWICH & MANCHESTER, ENGLAND

„SCOTT“-LIEREN



„SCOTT“-LIEREN hebben een- of twee- of drievoudige snelheden en metzelfremsend, die langzame start en lastaanhechting (met alle lastveranderingen van draai- en vorderingsrichting) en zonder afstandsbediening, naar gelang van de stroom van de bestrijker.

„SCOTT“-LIEEREN staan degebruikt met „Auto-Dynamic Control“, waardoor een- en tweefasstromen kunnen worden. Voor kleinere schepen met lastverloop met lastaanhechting.

Geheel bereik wij leveren: Lelinge, Verloop, Stappen, Rull- en Ankerolie-Lieren. Van alle andere schepenverrichtingen alsook het elektrische gedeelte. Voor de motor tot en 1500 K.W. en ook afzonderlijke Motoren met geringe levertijd.

Voor de Motoren van kleinere elektromotoren met complete uitrusting in de laatste uitvoering „SCOTT“'s geluidloze „Direct-Drive“ schakeling, geheel zonder versnellingen, voor elke anderzijdige beweging in plaatsvrijen, positief en omkeerbare. De complete Motor weegt slechts 10 K.G.

WEGELUFTMOTOREN en OYERAND'S voor Schepen.

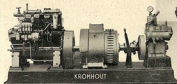
Voor het M.S. „WILLEM RUYTS“ hebben wij geleverd:
131 Geluiddoos-Electromotoren en 128 Starters, waaronder de voor de meest vliet de bestrijker, zoals: Stroomreuking (10 P.K.), Aan- en afsluiter-Compressor (10 P.K.), Ankerolie-Compressor (10 P.K.), Zee- en waterpompen (20 P.K.), Zee- en waterpompen (20 P.K.) en Smearoliepompen (37 P.K.).

VERFODERENDE WERK TWAAR VERMILLEN

Ir. J. JANSZEN - SUEZKADE 126 - DEN HAAG

TELEGRAMMAREN: TECHNIS - TELEFOON: 24.57.22

„Waar het verleden verborgen
ligt in het heden“



Hulpmotoren, noodaggregaten, sloepmotoren



Kromhout Motoren Fabriek

D. GOEDDEP J. N. V. AMSTERDAM-BUURS

Al't glas
VOOR DE SCHEEPSBOUW

- PATRIJSPOORTGLAZEN
- PROMENADEDEKGLAZEN
- PEILGLAZEN
- CILINDERGLAZEN
- TELEGRAAPPLATEN
- SPIEGEL
- GELUKKEN GLAS
- VLEKGLAS

levert...
Pieterman n.v.

GLASINDUSTRIE GLASANTHET GLASLABORIE
Wierwa 17 - Tel. 60260 - Schiedam

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

OOK OP HET M.S. WILLEM RUYSS ZIJN
MEUBELEN VAN



ELTINK'S

MEUBEL INDUSTRIE

BENEDEN LEEUWEN TELEFOON 75



RUBBER-, EBDNIET-, ASBEST FABRIEKEN
N.V. v.m. GEBR. MERENS, HAARLEM

vervaardigt:

alle mogelijke technische
rubber artikelen
Slangen voor elk doel



"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"



TEVEMA ROTTERDAM

**MACHINEFABRIEK
ELECTRO
STAALGIETERIJ
BAKKER & Co.**

BIDDENRIJK

De hartslag van dezen kolos....



is volkomen afhankelijk van de betrouwbaarheid van honderden veeren en veertjes. Aan talloose veeren worden vele malen per seconde de heugste inspanningen gesteld! Kies voor Uw druk-, trek-, torsie-, draad-, blad- en andere veeren, een volkomen bedrijfsveer fabriek, die

TEVEMA

ANBEEK VAN TOEGEWIJDE WERKEN
Nieuw C. - ROTTERDAM 501 - TEL. 4244-2281



Tevema veeren... geroofd wereldwijd!

**S-I-D
COMPRESSORS**
ROOFLAND- EN SCHIEPSEGBRIJK

N.V. W.A. HOEK MACHINEN- EN ZUURSTOFFABRIEK

SCHIEDAM

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

OTIS

Scheepsliften en roltrappen

Koelcompressoren voor scheepsgebruik

Pijpleidingen

Laadgerei

MACHINEFABRIEK 33

VOORWAARTS" N.V.

Schaafstraat 18-20 - AMSTERDAM - Tel. 60010-60011



MACHINES - APPARATEN - CONSTRUCTIEWERK - KETTINGTOETSINRICHTING TOT 30 TON

LIPS



LIPS

Sloten en beslag
op elke deur van de
„Willem Ruys”

N. V. LIPS

AFD. SLOTENFABRIEK, DORDRECHT

„Waar het verleden verborgen
ligt in het heden“

F. ASTEROTH N.V. - MAASKADE 132, ROTTERDAM

Staaldraad-Hercules en Manillatouw
Scheepsmaterialen, Gereedschappen
Pakkingen en technische rubberwaren

*
LEVERANCIERS VAN HET M.S. „WILLEM RUYSS“



ZWEMBAD M.S. „WILLEM RUYSS“

VOLLEDIGE UITVOERING
VAN TEGELBEKLEEDINGEN
VOOR SCHEEPSBOUW

DE LINT, DEN HAAG

PECK & CO., AMSTERDAM

MEUWENDIJK 63/76
TELEFOON K 2900-45450

GEREEDSCHAPPEN

KOPERWERK EN APPENDAGES
VOOR STOOM- EN WATERLEIDING

BOUTEN EN MOEREN

POMPEN

PUIPEN EN
+SP+ FITTINGS

ENZ. ENZ.

HET NIET-DESTRUCTIEF MATERIAALONDERZOEK



OVERSCHE

aan het
M.S. „WILLEM RUYSS“
RONTGEN TECHNISCHE DIENST
HOOGKANTOOR, DOOT BISSERCE 313, OVERSCHE
111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

HINGELO

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

N.V. ANKER EN KETTINGFABRIEK
"SCHIEDAM"



sihi

automatische waterverwarming

MACHINEFABRIEK C. MATERS C.V.

BEVERWIJK - TELEFOON 1441



sihi

- zelfaanlopende centrifugaalpomp
- lage druk compressoren
- vacuumpomp
- lage vacuüm pompen



Wilt u uw installatie met een **sihi** machine? Bestel nu een **sihi** machine!

MACHINEFABRIEK C. MATERS C.V.

BEVERWIJK - TELEFOON 1441

"Waar het verleden verborgen
 ligt in het heden"

Complete

ICE-CREAM-INSTALLATIES

De installatie voor M.S. „WILLEM RUYSS“
wordt door ons geleverd

N.V. „HET LANDBOUWHUIS M. J. SPRUYT & ZONEN“
1/GRAVENHAGE

DE COMPLEETE ELECTROTECHNISCHE INSTALLATIE VAN HET M.S. „WILLEM RUYSS“ WERD UITGEVOERD DOOR



N.V. VAN RIETSCHOTEN EN HOUWENS
ELECTROTECHNISCHE MAATSCHAPPIJ - ROTTERDAM

N.V. NEDERLANDSCHE CAOUTCHOUC EN GUTTA-PERCHAPFABRIEK

BAKKER & ZON, RIDDERKERK

levert

TECHNISCHE RUBBERARTIKELEN

voor Schip en Werf

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



W.B. DIEPEVEEN & CO.
ROTTERDAM TELEFOON 35280

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

Smits buiderven
schroeven
verhooren



Stroomster
bekledingen
van schepen

J.L.L. SMITS & CO

Afd. Alleen:

Amsterdam
Westerstraat 42
Tel. 49410

Afd. 19000:

Enschede
Rembrandt 27
Tel. 1421

Deel der „WILLEM ROYS“ heeft schroeven van LIPS

NETTO 30 TON

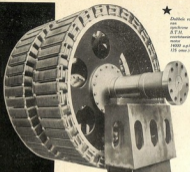


N.V. HERTOGHE-BOSSCHE
SCHROEVENGIETERIJ

M. LIPS
GRUNEN

N.V. VEILIGGLAS
Veiligglas voor alle auto's en vrachtwagens
Scheepsglas voor alle soorten schepen
AMSTERDAM
Vloerindustriestraat 5, tel. 48032-48079

„Waar het verleden verborgen
ligt in het heden“



Dit is een
speciale
S.T.M.
aandrijving
met
1500 rpm
1/2 inch

Voortstuwings installaties
Stoom- en elect. werktuigen

- voor schepen -

Meer dan de helft van alle in Engeland gebouwde stoomschepen worden vervaardigd met voortstuwingsinstallaties van

The British Thomson-Houston Comp.

Electromagnetische koppelingen, turbines en dynamo's, electromotoren, regel- en aandrijfpompen, bedieningspompen en lezuurpompen, aandrijfvervoersingelen, takschakelaars, metaalbewerking, W.L. en verbindingscirkels, aandrijving, aandrijving, aandrijving en aandrijving, aandrijving, aandrijving, aandrijving, aandrijving.



INTECHMIJ

N.L. INTERNATIONALE TECHNISCHE EN CHEMISCHE HANDELSMIJ

5-GRAVENHAGE

HOOFDSTAD 24 - TELEFOON 2000 - 1950

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

DE LAVAL

separatoren

IMO

schroefpompen

NIFE

alkalische batterijen

SAL

electrische loggen

CLARK

vorkheftrucks en tractoren

KOOPMAN & CO

AMSTERDAM, Oudehouserskade 6, Telefoon 82821

BATAVIA, Boven-Meuwpoortstraat 71, Telef. 1363

DUBBELSCHROEF MOTORPASSAGIERSSCHIP

WILLEM RUYS

VAN DE

KONINKLIJKE ROTTERDAMSCH E LLOYD N.V.

SAMENGESTELD ONDER REDACTIE VAN G. ZANEN

MET BEWERKING VAN

Ph. E. A. SCHAUWER, J. KAL, E. C. KAPPENBERG,

Arch. M. J. LUTTMANN, Arch. H. F. MUYTERS &c.,

A. A. NAGELKERKE, E. NEMMEYER EN ANDEREN



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



**"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"**



John de Witt

1911-1988

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



**“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”**



Beaumont P. van der Nederlanden

Stichting Indische Oorlogsmuseum

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden.”



Wilhelmina, Queen of the Netherlands

Verzameling historische Documenten

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



S-I-D
S-I-D

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

De Nederlandsche Stoomvaartmaatschappij „Willem Bey”

GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT

VAN DE KONINKLIJKE ROTTERDAMSCHE LLOYD N.V.

De geschiedenis van de Maatschappij vindt haar oorsprong in een in 1825 tot stand gekomen associatie van Willem Hugo Jan Donckmann met Jacob van Ughem, met het doel in Amsterdam een varendmaatschappij te vestigen. Nadat eerst alomtrent twee grafen onder de firma Jacob van Ughem, werd de naam der firma in 1830 veranderd in Van Ughem & Hays. Tot 1832 bleef de firma in Amsterdam gevestigd; in dat jaar opende zij ook in Rotterdam een varendmaatschappij, aan welke hoofd Willem Hugo kwam te staan. Deelname met varendmaatschappijen behield de firma zich ook met het redden van schepen tegen en het Scheepswaarde keurde heeft van 1850 of nog een klein van informatie van andere aard gield zij was varendmaatschappij van de schepen, een welke haar firmaat Willem Hugo J.Don. de dierekte voerde.

Namen met enkele andere Rotterdamse rederij gaf Willem Hugo J.Don. in 1838 opdracht aan Pip Buit van de Koninkrijk voor de bouw van een fregetschip van groote van circa 300 tonnen, dat de naam zou voeren van „Carolina Wierand Edmond“ en bestemd was om de overtocht naar op Oost-Indië uit te oefenen. (Zie afb. 1.) Na de bevestiging werd het schip niet als freget, doch als bark getuigd, zood als de illustratie te zien is. Aan Willem Hugo werd de dierekte der vaart der schip opgedragen rederij afgevoerd. Op 27 October 1839 vertrok het schip voor zijn eerste reis naar Java. Deze eerste reis van een ander dierekte van Willem Hugo staand schip was de voorbode eijn van latere pogingen van zijn varendmaatschappij tot een groote lijn van vaart verbanding tussen Rotterdam en Batavia te komen. „Carolina Wierand Edmond“ werd gevolgd door een lange reeks andere varendmaatschappijen, waaraan Willem Hugo een klein of gelyk aantal had en vaartover bij de dierekte voerde.

De associatie van Willem Hugo J.Don. met de Van Ughem's werd in 1841 ontbonden. De Scheepswaarde Van Ughem zette de varendmaatschappij in Amsterdam voort, terwijl Willem Hugo de varendmaatschappijen in Rotterdam voor zijn rekening op zijn eigen naam reisde schepen. Hij had ook een deel in de laatste jaren van zijn associatie met de Van Ughem's maar na meer en het behouden van Oost-Indië-vaarten, zood als de eigen rederijen als van anderen, begeert en ging daarmee voort.



Afb. 1. Reederij „Carolina Wierand Edmond“

In 1851 werd de transitie naar van Willem Hugo J.Don. Willem Hugo van de dierekte tot in de zeken oppagmente, en het moest toen reeds in zijn voornemen hebben gelopen ook zijn derde zoon, D. Th. Hays, in de firma op te nemen, want de bevestiging werd vanzelf in die zin gegeven, dat de firma de varendmaatschappijen „Carolina Wierand Edmond“ en „Willem Hugo“ door hem, toen de J. H. Keller een gear bevestigde „Willem Hugo & Zoon“ bleven als bevestigde, en de varendmaatschappijen voortzetten.

Tot Willem Hugo J.Don. zich in 1857 uit de firma vanzelf heeft de firma de dierekte vanzelf geleid.

Belangrijk in de geschiedenis der firma was het jaar 1855, toen zij het behouden van een varendmaatschappij in de vaart in bevestigde, als eerste kwam in dat jaar het

schip „Actantus“, 650 last of 1285 ton, 120 pk. in de vaart, voorrijg voor haar reizen, bevestigde het schip later ook op Oost-Indië herh vaarten.

De bevestiging, welke Willem Hugo van redden zijn redden, redden enige tijd tot de in de bevestiging van een groote lijn van de varendmaatschappijen van Rotterdam naar de Oost-Indië-vaarten, en de bevestiging van de firma Young, Eldon & Co. dierekte van de Commercial Steamship Company te Londen, over een op te rijken tevens, welke in 1855 bevestigde tot de oprichting van de Oost-Indië-vaarten „Rotterdamse Lloyd“, Willem Hugo en de varendmaatschappijen I. H. H. Hays bleef tot 1870 de dierekte van de firma van Hugo & Zoon varendmaatschappijen. Als eerste schip van de nieuwe rederij ving het schip „Groninger“ op 1 Maart 1853 zijn eerste reis naar Java via Southampton.

„Waar het verleden verborgen
ligt in het heden“

aan. Naamswijziging werden meer schepen voor de nieuwe dienst gebouwd, tezamen de nodige frequentie in de dienst te verzekeren. De schepen van het bedrijf waren meestal allrounders geschikt en in 1870 waren de resultaten van de vaart op Java dermate ongunstig, dat het Willem Ruys veel moeite heeft gekost de overgave van de Directie der Commercial Steamship Company te verkrijgen, dat de onderneming nu werden voortgezet en dit resultaat was voor hem aanleiding ommedelbaar een nieuw schip te bouwen.

Het aantal vorderen van stoomschepen, waaraan zij de dienst verdiend, had zich in de loop der jaren zo uitgebreid, dat bij de bespreken in de firma het denkbeeld om een verschillende bedrijven tot één grote bedrijf samen te varen, steeds vaster varen konnen. Deze kwam in 1880 met de oprichting van de N.V. Rotterdamsche Lloyd tot stand, waarbij negen stoomschepen in de nieuwe maatschappij werden ingelicht. De nieuw geroepene schepen zijn Deventer, Gekkerland, Utrecht, Eelst-Bilham, Batavia (afg. H. Smeets) en Soerabaya van alle 2000 ton, 1800 pk) werden voor de vaart op Indië bestemd, terwijl de twee kleinere (de Antares) van 1700 ton, 1000 pk en de Sinter van 2000 ton, 1000 pk) in de kleine dienst moesten loopen.

De ondernemingen, waaronder de Maatschappij begon te werken, waren niet gunstig. De vrachten gingen omlaag en Soerabaya hadde de gelukkigste afkomsten der nieuw te openen van de vierde dienst, welke de in Amsterdam gevestigde Stoomvaart Maatschappij „Nederland“ van Amboina en Java onafhankelijk. In 1891 kwam de nieuw verbeterde, toen de Stoomvaart Maatschappij „Nederland“ en aandrigen van de N.V. Rotterdamsche Lloyd op het overgave, haar vierde dienst in een voortvordering te ontwikkelen, zodat nu elke week een stoomschip in beide richtingen afvoer. Daarvoor was tevens de lang gevreesde wettelijke dienst van „Nederland“ op Ned. Oost-Indië tot stand gekomen.

Onder het de R.M.N. bleef in 1898 het het opmerken van een gunstige vaart tussen Java en Nederlandsch Nieuw-Guinea Lijn.

Gedurende worden nieuwe schepen in de vaart gebracht en de veranderde schepen te vervoeren en in 1910 werden gebouwd modern vervoer. Zij bestonden uit acht schepen, van welke de twee kleinere toen jaren te late waren de Grooten, Kawi, Ophio, Slangen, Hindia, Tolman, Tumbora en Wika. Van de grootste gebouwd de Maatschappij was 12 schepen, terwijl de vaart te verloop op 18 gebracht werd te worden, doordat opdracht werd gegeven te bouwen van nog vier vrachtschepen. Welken onderaan van de nieuwste dienst, ging de Directie in het jaar 1904



Fig. 2 in „Rotterdam“

met een gunstige handelsverloop de toekomst tegemoet, een vloot die ruim 20 miljoen gulden had gekost, maar waarop reeds bijna 14 miljoen was afgeschreven. Verscheidene schepen gingen gehavend de werld verloren.

In het veld van 1904 werd het reeds stoomschip „P. van der Meer“ in de dienst gezet en Nieuw-Guinea werd te worden werd de vaart door de Nieuw-Guinea Lijn gevestigd, welke de „Nederland“ naar de „Nieuw-Guinea“ dienst, terwijl de Hollandische Lijn in 1915 en de Oceanic Steamship Company in 1918 tot de vaart begonnen.

De oprichting van grootheden in 1904, welke maanden het noodlot, ook in de richting alomtegenwoordig te worden en ontstond in samenwerking met de Java-China-Japan Lijn en de Stoomvaart Maatschappij „Nederland“ de Java-Pacifische Lijn. Tot het in de werld veranderde dienst met nieuw geschiktheid.

De afkomsten werden echter in de werld gunstiger minder bevestigend de laatste moest in 1911 het slinking van de dienst worden overgenomen. Men verloor de ontwikkeling van de Pacific Coast schepen niet uit het oog en toen de onafhankelijke gunstig taken, werd de dienst vaster met de R.M.N. in 1907 hervat in verband met de samenwerking van de Kerr-Lane Lijn op dat traject welke taken van overgenomen van de gunstige exploitatie der lijn onder de naam „Sinter“ de Java-Pacifische Lijn, van het ogenblik af, dat deze belanggenootschap tot stand kwam, werd een vierde dienst onderhouden, waarvan één rond de werld.

De Rotterdamsche Lloyd heeft in 1908 een medewerking verleend bij de oprichting van de N.V. Vereenigde Nederlandsche Scheepvaartmaatschappij. Van de oprichting van deze maatschappij af tot einde 1925, toen afzonderlijke maatschappijen werden gesticht voor het beheer van

1) Het eerste stoomschip van de naam.

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

de Spaan der V.M.S. heeft de R.L. de eerste gevraagd naar de Holland-Amerika lijn van de V.M.S.

Toen in 1881 de directie van de R.L. overleefde al haar diensten onderhouden om te volle omvang naar kon uitgebreiden, was zij reeds in staat de gezegde samenwerking van de passagiersdienst, welke gelukkig de eening en ook in de eerste jaren daarna het vruchtbaar was gebleven, weder met kracht ter hand te nemen.

Zij volgde ook geregeld de vooruitgang, welke van jaar tot jaar in de constructie van moderne vaar schepschepen in loopname was, want zij voerde, dat deze eening met vruchtbaar omkeeren in het gebruik van vooruitgevoeren van schepschepen van kleinere flootgen. Dat de directie hier nog niet overging tot het toepassen van schepen van alle, werd zij slechts in het laat, dat de prijs van stookolie op de stations langs de route nog laag bleef gebleven.

De in 1883 getroffen bezetting in handel, overtrof een schepschepen lijn in 1882 tot een ongehoorden graad in alle landen. Dat de directie van de R.L. „de steun over het handel kon laten waanen onder eenige eening“ dankte de maatschappij om haar krachtige positie en aan de ligging van haar gelidmiddelen.

Behoorlijk in de loop van haar bestaan heeft de R.L. het vruchtbaar gemeen voor het toepassen van nieuwe systemen of voor het aanbrengen van ingrijpende veranderingen in de bouw, de uitrusting van de afdeeling van schepen. De herbeleving van de ontwikkeling van het lood of van dan ook niet volkomen zijn, als ook van een opname van goed geproven van lijnen door de R.L. als eerste werd toegepast. In 1888 werd voor de eerste maal in Nederland de triple-expansie stoommachines op een Lijnrederij toegepast. In 1887 volgde voor de eerste maal in Nederland de toepassing van de quadruple-expansie stoommachines op het s.s. „Brenn“. Dit schip was ook het eerste schip in de vaart op lood, dat met dampcompressoren voor de passagiers werd uitgerust in 1890 werd, voor het eerst in de vaart op lood, de passagiersuitrusting die eerste klasse in de middeleeuwen aangebracht. Dit op het s.s. „Sikora“ van de R.L. toegepaste systemen heeft overal success gebleed, dat het daarna door andere maatschappijen bij de bouw van nieuwe schepen steeds in gebruik werd gebruikt. In 1914 gaf de Maatschappij opdracht voor de bouw van het eerste Nederlandse passagiersschip met turbine-machines. In 1914 werd voor de eerste maal in de dienst op lood een motor-veerkrachtigheid in de vaart gebleed. In 1924 werd voor de eerste maal in Nederland een motor-passagiersschip door de R.L. in bestelling gegeven en in 1926 volgde de opdracht voor het vervoerschap van een motor-veerkrachtigheid met land-voortbeweging voor een vreeskrachtigheid van de R.L.

Dat de Directie van de R.L. de bouw van het s.s. „Willem Ruys“ opgedragen

heeft aan de Koninklijke Maatschappij „De Zeeland“ is niet minder een voorbeeld. De K.M.R. heeft in de loop der jaren voor het gebouwd flaps bereid schepen gebouwd, dat het als het ware een voorbeeldig lood is geweest dat de K.M.R. ook dit schip van bouwen. Het is wel zeer opmerkelijk, hoe lang er tussen de flaps, en de aanbesteden van de K.M.R. zijn, en de andere Ruys reeds uitverkregen bestanden. Het schip, dat in 1928 van flaps' beleving te water gelaten werd, was het eerste van een lange reeks langten en lachten, welke bij voor Wm. Ruys en zijn vreeskrachtigheid in de loop der jaren gebouwd heeft. De aanbestedingen van Wm. Ruys J.Dn. zijn ook deze goede voorbeeldigheid met flaps lood en de beschikbaarheid van aanvaardbaarheid van de door flaps gelidverde schepen steeds uitbreiding gebleven.

Tussen de firma Wm. Ruys & Zonen en de Directie van de N.V. Maatschappij Maatschappij „Nederland“ heeft van het begin af tot op de dag van heden een krachtige samenwerking bestaan, gebaseerd op wederzijde waardering en

volgterijde samenwerking. Deze samenwerking heeft tot verschillende belangrijke besluiten geleid, onder welke mogen worden genoemd de oprichting van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij in 1888 en van de Java-China-Japan Lijn in 1902.

Bij het uitbreiden van de eening in 1888 bestond de vloot der Maatschappij uit vijf passagiersschepen en 18 vrachtschepen en werden naast de vrachtschepen diensten in de landlijn, regelmatige diensten voor beleving van passagiers onderhouden in de Java-Nieuw York Lijn en in de Silver Java-Pacific Lijn.

In de eerste jaren deze passagiersschepen en 18 vrachtschepen verhoeren. De wederzijde van haar vreeskrachtigheid van de beleving der vrachtschepen aansluiting van de Directie gebleed, onder zij en, maar uit nationale overwegingen, naar strekking te eening mogelijk haar vreeskrachtigheid diensten op lood weder in te stellen en ook onder zij en beleving bij het haar aansluiting in de „landlijn“ weder op te nemen.

De positie der vloot is nu de volgende:

Passagierschepen

s.s. NEDALAN
s.s. WILLEM RUYZ

Vrachtschepen

s.s. DANIEL
s.s. DEWETTE
s.s. PINGLAND
s.s. JACOBET
s.s. INDRAPONERA
s.s. JAPARA
s.s. KEDON
s.s. KERTOSONO
s.s. KOTA AGONGE
s.s. KOTA BANGOE
s.s. KOTA GEDOE
s.s. KOTA INTEN
s.s. LIMBONG
s.s. MOEDJERENTO
s.s. OFFERKAMEL
s.s. SALATIGA
s.s. SAMARANGA
s.s. SARANDEAN
s.s. SLAMET
s.s. TERBATE
s.s. TUGARI
s.s. UTUSCHY
s.s. WILLEM RUYZ
s.s. ZEEVAND

Bruto Tonnage	As
12220	10000
21290	22000

Bruto Tonnage As

Bruto Tonnage	Desiggevoeren	As
9212	12000	8000
8880	12000	8000
8880	12000	8000
9210	12000	8000
8880	8000	7000
9212	12000	8000
3684	8000	5000
8244	10000	7100
1280	8000	5000
1284	8000	4500
1100	8000	5000
1114	8000	5000
8220	12000	8000
10120	12000	8000
1282	12000	8000
1482	10000	8000
9212	10000	8000
1004	10000	8000
8882	10000	8000
1112	10000	7400
7028	8000	4800
8000	12000	8000
8000	12000	8000
7000	12000	8000

Overige Schepen van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij

s.s. GABRIEL VAN OVENEN
s.s. JAN VAN NELLE
s.s. DE ZEEVAND

In Gebouw en Opgevoerd door Ned. Reederij

s.s. NEDALAN
s.s. ZEEVAND

9212	7400	6500
9212	7420	6500

In aanbouw

s.s. RIJTA
s.s. LANGENDEAS
s.s. MANBARAN

8000	8000	8000
8000	8000	8000
8000	8000	8000



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

www.zeven
varends

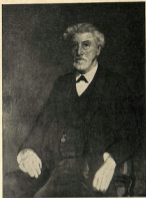


Abb. 4. Arie Stout

B. J. Tolman stelde op verzoek van de afdelingen van onderzoek in, of er in Vlaanderen een filiaal wouf gevestigd zou kunnen worden en dit onderzoek had tot resultaat, dat in hetzelfde jaar, waarin Arie Stout zijn plannen maakte, Prof. Tolman van Konink. Willem III de opdracht kreeg, maatregelen te nemen, die tot deze stichting zouden leiden.

Prof. Tolman kwam in Vlaanderen te kort met Arie Stout, hij verzocht, dat hij naar te richten bedacht maar met zijn dochtergenoot verbleef macht zijn, maar zijn bedacht, dat in plaats van zijn eigen plan, hij te nemen. Besprekingen met de M. de Konink wijkten om ten laatste verlazen de heer Stout zich bevond het er op te geven.

Twee jaar later werd de verzoeking geopperd van de N.V. Koninklijke Maatschappij De Scheide, subspicibus en werkzaamheden te Vlaanderen, die de maatschappij, die nu haar vijf en zestig

jarige verjaardag viert en de bewaart is van de „Willem Niers“.

Men maakt zich niet aan overtrekking behouding als een voorbeeld, dat Arie Stout de cultuur van de N.V. Kon. Mij. De Scheide is geweest. Maar daarom was hij minnaar, maar als president-commissaris heeft hij voor dit bed. „Het goud, dat er is, is niet alleen in wat heden ons ook, al is het niet, dan De Scheide had het, in het verleden, dat goud, ook. De Scheide, die nu, maakt een uitnemend voorbeeld van heden. In 1895 laggen van de Scheide, die verren slechts 20 werkdagen van de N.V. Maatschappij De Scheide, Vlaanderen van een plantje van 1800 werkdagen, en de van voor het afgevoerde, ingesloten verrijkt de aandelen van de scheide had goud, alleen goud was.

Vergeet niet men er naar gedenkt en ongebruikt personeel. Vlaanderen, waarin rijkdom van elders ook worden

laten kunnen vestigen, verlaten te worden en de behoeften waren er hoger dan elders in het land, zodat wie uit het Westen naar Oostland kwam, veelal spoedig vertoefde, er naar vandaan te komen.

Ten overvloede moet hier nog worden vermeld, dat het behoudelijk onderzoek aan medewerking der particuliere industrie, evenals aan medewerking van de Staat. Belangrijke onderzoeke dijkten naar het behoudelijk, zodat het Nieuwland bedrijven er aan te gaan kwamen. Arie Stout is het geweest, die getuicht heeft dit alles te verlaten om die behoudelijk belangrijke maatschappij te behouden.

Ten de maatschappij in 1895 haar halve roestwerk vloede, kon gevestigd worden, dat het tal van maatschappijen en maatschappijen haar halve roestwerk vloeden, evenals verlaten roestwerk vloeden, dat de eerste duikboten en de eerste torpedoontwerpen in Vlaanderen werden gebouwd, dat studenten bij voorkeur naar haar machineschik en machineschik stroomden, zodat hier steeds iets bijzonders te ontdekken was, dat de directie der maatschappij zich had weten te ontvallen door deskundig personeel, die deze schouwspel in perioden van begroeping van de schouwspel altijd goed in haar werk uit en dat Vlaanderen van 1895 tot 1900 leermans was geweest.

Dit alles was onder meer mogelijk, door de uitstekende relatie, die er bestond tussen de N.V. Kon. Mij. De Scheide en twee belangrijke ondernemingen de Koninklijke Maatschappij, die nu geleid wordt van de in getuicht van van de Willem Niers het gevestigd „Koninklijke“ ontwerp en de Koninklijke Fabrieke Maatschappij.

In 1895 bestond De Scheide van halve eeuw. Toen kwam de Twee verjaardag in zicht. En als men deze nieuwe, uitnemend algemeen periode van 25 jaren overzien, verspreid zich het geluk. De Scheide is blijven groeien, alle mogelijkheden mogelijk. In 1877 leevde de Regering ten directie van deze maatschappij een nieuwe bevestiging, die verlaten mogelijk maakte. De verlaten van het bedrijft, die verlaten slechts in enkele maanden waren, werden opgevoerd van De Scheide. Nieuwe schepen lagen van stapel, die tot de laatste behoeften, welke door Nederland waren werden afgevoerd en in 1895 kwam het Eindhoven tot stand.

Dans laatste ontwikkeling was van bevestiging bevestiging. Naar het dek werden drie verschillende bevestigingen gebouwd, die tijdens de tweede wereldoorlog gebouwd werden verlaten, maar deze regering bevestiging eijg.

De tweede wereldoorlog...

In jaren 1890-1900, de jaren, waarin de N.V. Kon. Mij. van stapel stond, zijn twee jaren geweest. Eerstige verzoeken werden in het bedrijft ingesloten. Er werd een schied verlaten, die vele miljoenen bedrijft, geen gebouwd bevestiging nog voor een goed dek, geen eerste bevestiging

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

ing over alle ruiten, geen werkman was bereikbaar toen de bevestiging kwam.

Maar er was geen reden om niet volkomen op de voorloopjaren terug te blieden. De discussie was practisch het geheel persoonlijk zijn bezield geweest met een voortreffelijke Nederlandse geest en het mag als een uitzonderlijke prestatie worden beschouwd, dat men er in slaagde, een schip als de Willem Ruys uit handen van de Duitsers te houden.

Na de bevestiging werd onmiddellijk naar een veilig steunpunt uitgegaan. De

steunde is grotendeels bereveld, de werf behoorde tot de vier grootste van het land, zij heeft een capaciteit voor 4000 arbeiders en is een der weinige bedrijven, die een compleet passagierschip kan bouwen. De machinofabriek is sterk naar voren gekomen en maakt stoommachines, turbines en dieselmotoren. En wat er gepresenteerd werd in de eerste jaren, die onder de bevestiging verstreken zijn, is waard even te worden gecompareerd.

In eerste maanden 1947 werden in 1947 de Willem Ruys, de Bonaire en de Ka-

mping Ruys afgeleverd, onder de moeilijkste omstandigheden, die men zich denken kan. En wat de toekomst betreft er is alle reden om te verwachten, dat ook de N.V. Kon. Mij. De Scheide goed zal vergaan, als het duurt. De maatschappij beschikt over vele opschieten en kan de komende jaren met voortvarend toegenomen zijn.

Met enkele statistische gegevens mag de verrijking van uitbreiden en bereik van de N.V. Kon. Mij. De Scheide bevestigd worden.

	1935	1939	1941	1947
Kapitaal	f 290.000,—	f 300.000,—	f 1.000.000,—	f 1.400.000,—
Lening	11.000,—	123.000,—	1.100.000,—	1.000.000,—
Gedruwen v.o. en Maatschappijen	50.000,—	1.201.000,—	9.248.000,—	12.800.000,—
Afschrijving op ideeën in totaal	—	300.000,—	1.451.000,—	3.200.000,—
Lenzen en uitbreiden	7.000,—	820.000,—	1.100.000,—	1.000.000,—

Afgeleverd werk

Passagiersschepen	33
Yachtboten	28
Kluisen en Steenwerkstukken	36
Sloopboten	31
Nederlands en Indisch Governmenten	18

Grote oorlogsschepen	5
Torpedobootjagers	11
Torpedoboten	18
Onderzoekers	22
Totaal	127

Betalen door schepen werden afgeleverd

meer 100 Schepen- en landbouwen
meer 1000 Schepen- en landbouwen
meer 500 Constructiewerken
meer 15 Grote landbouwen.



Abb. 5. Grondplan van Kon. Mij. De Scheide te Vlissingen

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

DE GESCHIEDENIS VAN DE NAAM

Het is dubbel, waarom de „Willem Ruyt“ nu vernoemd „Willem Ruyt“ heet, en men zou bijna zeggen, dat het ook niet anders kan zijn. Het heet zelden een, dat een schip reeds geschiedenis gemaakt heeft, nog veldt het in de vaart kreken. Maar de „Willem Ruyt“ is dit schone onderscheid het geval. Op 25 Januari 1928 werd de Kiel gringel van dit schip, ontworpen in nauwe samenwerking met de bouwers, de meesters van de Koninklijke Mij. „De Scheffer“ te Vlissingen, door ingewijde den rederij, al in L. W. Ruyt voor het afscheppingsverhaal en in D. T. Ruyt voor het voortvoersverhaal gesigneerd. Tot aan de overname op 1 Juli 1928 bleef het bekend onder de benaming „De Ruyt“. De naam veranderde. Toen kwamen de tragische Maailagen van 1940. En het schip lag, in plaats van onschuldig naar voren te gaan op de helling. Het het behouden bleef, is een wonder, en die wonder, die door alle mannen heen van tijd bij tijdig geweest is, niet in dit wonder gaarne een gunstig voorkeuren voor de toekomst, die de „Willem Ruyt“ tegenwoordig voort. Gedurende de loop stond het aan vele staten bleef. Het kon naar Duitsland gevoerd worden of een veldtocht uit een bombardeer-omstandigheden krijgen. En in beide gevallen aan het schip — menselijke wijzen gesproken — verlaten gegeven zijn. Evenwel het een als het ander heeft gedruigd. Maar de mannen, wie het schip voortvoerd werd, was dit een wonder in de tijd gegeven. Want! De Maatschappij „De Scheffer“ lukte het, de vele materialen en onderdelen, die reeds gevend lagen, aan het schip opvoerd en van de Duitsers te onttrekken en daarvoor te redden, zodat — toen Nederland weer vrij ademen kon — de verlaten van het schip vrijwel tenaant voering kon hebben.

De helling had men in goed mogelijk bekoord tegen de gevonden van een onverschuld bombardeer. Er werden waren opgetrokken. Enkele malen waren er bouwschepen in de onverschuldigheid van het schip, doch met uitbreiding van reeds afbreken, was het in gelukkig de beide delen te onttrekken. Maar hoe dan ook, het heeft in die beide velden jaren lang met over zich heen laten gaan!

En geschieden, ongeluk „pauze“ in het nu een te nemen, heeft het schip niet gehad. Het is dus begrijpelijk, dat het, een in de bevestiging, is moede blijven, het „Amendement“ van de Koninklijke Maatschappij. Ligt in, en even begrijpelijk is het, dat het schip bij de vestiging — op 1 Juli 1928 verleid door overreder E. H. Ruyt-Van Houten — de naam kreeg van „Willem Ruyt“: de naam, waarna de naam



Dr. E. T. Willem Ruyt Bn.

bleef, en deze rederij bleefden liggen en, wat beide namen een veldtocht en in de veldtocht benaming onverschuld wordt met veldtocht Ruyt Bn. — de op 15 Augustus 1941, op de helling van 25 jaren, met een veldtocht in 1928 door de Duitse overrederij gesigneerd werd.

Willem Ruyt...
Nederland is te allen tijde, en terecht, toen geweest op zijn naam van veldtocht

met. Kennelijk heetten wij de „recht-maand van Europa“, en het was een veldtocht. Het geschiedt Ruyt heeft in lateren nu een door zijn veldtocht gebouwen. Het was Willem Ruyt J. Bn., een veldtocht, die in 1928 op veldtochtige helling — toen hij aanviel werd in een veldtocht — de veldtochtige helling van een veldtocht, welke veldtocht tot de veldtocht van de N.V. Rotterdamse Lloyd van

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

heden. In 1928 werd op zijn initiatief de keel gelijed van het ankerloep „Cometa Wernard Edward“, dat gelijed werd in Kusterdijk door zijn oudere vriend Pop Noot. De van dit historieke oogenkik af werden er steeds meer schepen op stapel gezet en steeds waren er leden van het gezelschap Ruyg bij betrokken. Omstreeks 1928 gingen de zonen en opvolgers van Willem Ruyg Jden, en de broers Willem Ruyg & Zn. er toe over, ook steenschepen te redden voor het verkeer van passagiers en goederen naar en van Nederland-Indië. Het aantal schepen van stoomschepen, waaronder zij de diverse vanden, bevindt zich uit en men begon in te zien,

dat samenwerking van al deze bedrijven noodzakelijk was en in een ontzet, in 1928, de N.V. Rotterdamse Lloyd.

Om Willem Ruyg Noot, die als offer viel van de Duitse tanker, was met heel zijn hart een man van de Rotterdamse Lloyd. Hij had het hant, dat hij in de wereld een roeping te vervullen had. Het schip, dat thans zijn naam draagt en dat, evenals alle andere schepen der Maatschappij, dezelfde slag zal voeren als de waardevolste in 1928 de „Cometa Wernard Edward“ was toen (met dien verstand, dat de werpgrondrijke letters W.R. in de roest-uit-geblinde ving bij de oprichting

van de Rotterdamse Lloyd verwezen werden door de toen toenemende geworden initiatie R.L., en dat, sedert het geerdienst „Koninglijke“ werd verlaten, in de slag de Koninklijke Kruis gezonden werkt, genoot zijn diepe belangstelling en het ligt allen, die er bij betrokken gezonden zijn, verantwoord in het geloupen, hoe hij met zijn hart en geestdrift ontvanger, looveren en looveringen van te brengen tot een samenwerking, die steeds verrijkt kan worden door de vreed. karnanten.

Hoe zou dit, wanneer men dit alles beschouwt, de „Willem Ruyg“ anders kunnen heten dan „Willem Ruyg“?

DE BOUW

Voortverrichtingen

Toen op 21 September 1928 de opdracht tot de bouw van het schip een feit was geworden, moest direct op de werf de nodige aanricht worden geschonken aan de bouwplaats, werkplaatsen, kranen, enz.

De Noordhelling, waarop alijd de grootste schepen, zoals nu het n.m. „Dampo“ werden gelijed, bleek te kort en moest voor deze nieuwe opbouw aanrechtig worden verrijkt. Door het inspannen van de heermotoren, dat alijd geschiedt, langs het vanden van deze helling, in het geling van kranen, moest deze verrijking uitgewerd worden als een soort tunnel-contractie, welke het vanden met locomotieven en wagens ingezonden kan lijpen doorgeen.

De naast de helling liggende 22-ten elektrische kranen waren volkomen voor het transport van de bouwstoffen en reeds gereedheid geschiedt.

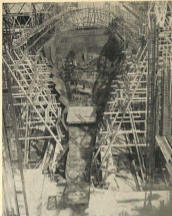
Aan R.L.-rijde moesten evenwel twee kleine trossenkransen wijken voor het brede schip, de laatste rechte, bij het akerloep, werd pas kort vóór de levering van de polenmonteel. De hellingdriehoek van de vanden moest enige meters worden verrijkt, evenals de betonnen hellingdriehoek, de opbouw en de stalen verrijking.

Bekenden de twee opgevoeren, welke opij van het schip gelijede de bouw werden aangebracht, werd bij het hoge vanden nog een elektrische lift opgericht, speciaal ten gerieve van het personeel om op minder verrijende wijze de hoger gelijden dekken te bereiken.



Abb. 1 Hellingop op 21 Januari 1929
Abb. 2 Automatisch elektrisch gelijede helling

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



De bouw op de heiling

Op 22 Januari 1939 werd, in tegenwoordigheid van de directie van en technici van de Nederlandsche Lloyd en „De Scheepde", het eerste gedeelte van de verticale kiel gelegd en het eerste stuk gelast door de heer B. E. Hugo Bos. (Zie afl. 2.) De gelaste en gedeeltelijk gelukte stukken van de verticale kiel hadden een gewicht van 14 ton. Spoedig volgden, na het goedkeuren van de verticale kiel en het vlak, de in de werkplaatzen gelaste dubbele bodemconstructies, ledere serie bestaand uit drie vangen over de halve breedte van het schip met de bijbehorende opbeugeling. Deze series werden op een draaibank gelast, lezende alle lasten naar mogelijk in het „gange" te kunnen komen. In totaal werden 12 van deze series in één stuk, waarna ze met lood ter weerszijden van de verticale kiel werden geplaatst en verbonden.

De gelaste tanktop en machiniekamer werd automatisch gelast. (Zie afl. 3.) Dit werk maakte 200 meter lussend in een plaatselijke van 27 ton.

De reder werden alle de talrijke ingevoerd. Het het lassen bij de bouw op ruime afstand in tegevoerd, blijkt uit het lot, dat in totaal ongeveer 2 miljoen schroeven vervaardigd werden. Het belangrijke leverde ongeveer alle stukken van het vlak, de dubbele bodem, de kiel en de dekken. Van de schroeven werden eveneens de stukken, als de lussen gelast. De dingertjes werd vrijwel geheel gelast, met inbegrip van de leuzende verrijpingen. Het artikel is geschikt met de

42-9 Draaibank voor het 100

42-10 Draaibank, automatisch gelast van draaibank met ingepaste verrijpingen

42-11 Rier in heiling



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

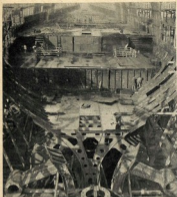


Abb. 12. Toestand in September 1938

afbouwten en alle handelingen van de bouw-machines. Alle waterdichte schotten met verbindingsstukken eveneens elektrisch gelast.

Eind Mei 1938 was de dubbele bodem vrijwel gereed en kon begonnen worden met het opstellen van spanten, dwars- en langspanten. (Zie afb. 8.) Grote zorg moest worden besteed aan het waterdicht maken van de afsluitplaat bij een zeer geringe vertoefhoogte.

Eenige bijzonder geïnteresseerde zijde de mannen met saling, de voorsteven, gemaakt van verdunde plaat met ingelaste verbindingsstukken (zie afb. 10), voorts het voor (zie afb. 11), waarvan de constructie met opbehangen in de schuit-plaat is uitgevoerd.

De bouw vorderde snel en op 12 juni werd een beeld van de stand der werkzaamheden in September 1938. Op de voorgrond staat men opgesteld de gestelbouw voor het voor en de achtersteven, terwijl rechts een afdeling is gemaakt met de bepaling van het D-dek.

Tot en met het A-dek zijn van de dekplaat de lenden geknikken en de steunstukken. Verder naar boven zijn alle dekkingsplaten gelast. De romp is dan tot het

A-dek een combinatie van knik- en lenden.

De gehele bereikende van het schip werd zo licht mogelijk uitgevoerd en geheel gelast, behalve een belangrijke gewichtbesparing opleverde. Bij de zeer vele ladingenboringen is op ruime afstand het passandien toegepast. Meerere werden in het schip ook nog 1.000.000 knik-nagels verwerkt.

Op 15 Mei 1940 kwamen de Duitsers op de werf. Niemand kon zich een denkbeeld vormen van hetgeen voor hen zou gebeuren. De werf werd in de rijg overgenomen en de bouw voortgezet op alle punten van het schip. Hetzelfde gebeurde op de werf van de Duitse marine.

De 12 Mei 1941, dat Vlootings en de 12 Mei 1941, de romp van de werf, gereed was, de lenden gebouwd, de 12 Mei 1941, van gelijke van ladingenboringen, en de lenden, lenden en lenden, en de lenden en lenden. Verder werd in de loop van 1941 een speciale bijconstructie opgesteld, waarmee de reuze stukken van stiel en ten over een hoogte van ongeveer 30 m. hoogst werden gebruikt. Af

te geeft een duidelijk beeld van deze installatie. Op deze wijze werden vier motoren geplaatst in de achterste machinekamer. De vier motoren der voorste machinekamer werden vervoerd naar elders. Vele materialen voor dit schip werden onder de ogen der bezitters aan boord gebracht en vervoerd en zijn natuurde behouden gebleven.

1 November 1941. Vlootings werd hevig beschoten en toen na de landingen de stad was bereikt, bleef, dat ook het schip een link naar het zuid had gewonnen. Toch viel de schade in vergelijking met wat men omgaf bij vaker ondervond nogal mee. Het schip had de werf tot meer overleefd. Als 14 juni een indruk van het vervoer, enige dagen na de herrijping.

De herrijping

Een der problemen betrof bij de voorberijding van de stapelloop reagen laatste, van het grote gewicht van het schip. Daar grove ineen worden met de beschikbare vier-kilobolten, was de gewenste slaktestruk ruim 20 ton per set gemiddeld. In verband met deze hoge druk werd besloten af te zien van de vroeger gebruikte aansluitingen en een speciale proces te nemen met de nieuwe Amerikaanse afsluitingen van de Standard American Petrol Company.

Voor het nemen van deze proces werd enige maanden voor de stapelloop een proefinstallatie ingebouwd om de herrijping. Een beeld werd overzigtelijk van het nemen van draagproeven van het afsluipen, slaktestruk en afsluipen op kleine afstand voor de draagproeven en de wijze van aansluitingen van de nieuwe aansluitingen.

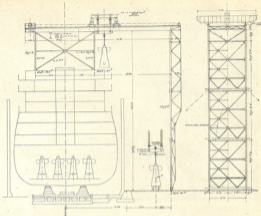
Aan de hand van de uitkomsten der draagproeven werden diverse verbeteringen op de herrijping aangebracht. De kleine slaktestruk werd behalve met knikbolten tot de aansluitingen slaktestruk was bereikt, op werd vastgehouden op een kleine afstand. Verder was een kleine hydraulische pers met een speciale opgesteld om na te gaan, welke aansluiting volig klein was de proefslaktestruk van de slaktestruk te doen vergrijpen.

Afsluipen het opstellen van de slaktestruk van het vervoer ladingen was begonnen, werden vele knikbolten en veel slaktestruk overzagen. Het schip had al slaktestruk de ten jaren, dat het op stapel werd, de knikbolten en slaktestruk en slaktestruk 20 m. ingepakt.

Speciale zorg werd besteed aan de constructie voor het dragen van het vervoer op de vervoer opstellen. Deze constructie bestond uit een staalconstructie met ladingen onder het vervoer (zie afb. 12) en tegen de lading opgesteld met hout. Een en ander is duidelijk na te gaan uit afb. 12.

Verder werd een zeer lichte constructie van zwaar hout aangebracht ter bescherming van het voor en de beide achtersteven, daar het schip, onder het de lading had verlaten, werd afgevoerd door het dijkeel.

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



AB. 11 Spiral gebouwd ligconstructie

De rijked had een lengte van 26 m, een breedte van 22 m en een dikte van 2 m. Het was verankerd met 80.000 kansen rijked en werd op zijn plaats gehouden door drie staalstralen op de Woodford en twee staalstralen op de Zuidwal (zie schets no. 21 en afb. no. 17).

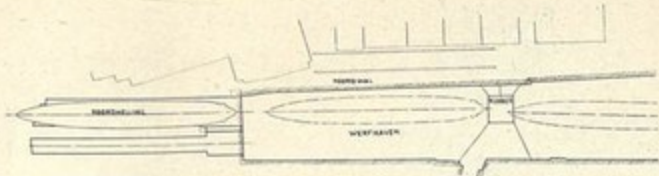
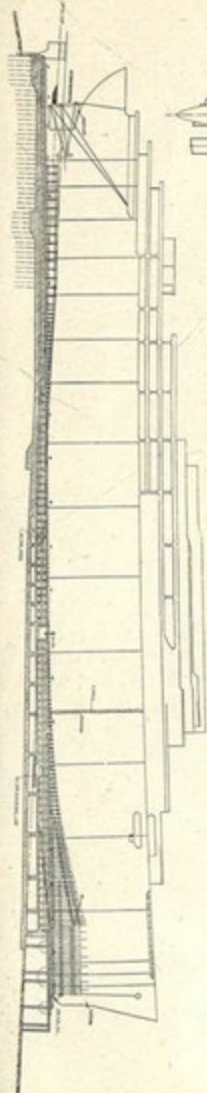
Voor het geval, dat nu het rijked van de klink 1000 tot 2000 en 200 tot 1000 ton schip niet sluit in beweging zou komen, werden tegen het voorwand drie stalen twee hydraulische remmen aangebracht van 100 ton elk, alsmede vier hydraulische stalen remmen van 200 ton elk onder het rijked in hoogte van de machinerkamer (zie afb. no. 12). De laatste stalen gebouwd de betrekking en worden tegen drukken tegen zwaai op het vlak rijked stegen. Ten slotte werden nog zes stalen als extra remmen twee elektrische remmen met twee stalen op de rijked om in noot de verankering te versterken.

Verscheidene in de lig „De Scheide“ gebouwd ligconstructie van het vervoeren van stalen en spoorwag onder het schip, onder dit de heiling boot.



AB. 12 Schip degen na de heiling

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



Afb. 16 Plaats van rijbed



Afb. 17 Schip wordt door rijbed afgerend



Afb. 18 Stand klink eóór het vallen



Afb. 19 Stand klink na het vallen

S-I-D

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

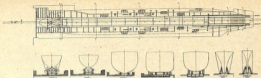


Abb. 20. Bovenzichts- en doorsnede afbeeldingen; Afdruksel van een tekening.

loten. Deze inrichting bestaat uit een laak aan het einde van een afvoer. Deze laak grijpt bij het passeren van het voertuig de stalen in de laas van een zware staalband, welke in opslaan tegen de voorste afvoer.

Als deze laak van circa 4 m lengte, die met schietveren, aan de voorste spantelen zijn opgehangen, zijn losgemaakt en sterk zijn getrokken, worden aan het op het laatste moment alle opslaan afgevoerd, met het gevolg dat het schip deels op de stalen sta, worden verplaatst. Deze inrichting voorkomt veel moeilijkheden, daar anders materiaal van een dichter gebruik moet worden gemaakt en eveneens achtergebleven hout onder het schip wij te maken.

Speciale aandacht werd geschonken aan de loop van het schip in de bevoorrecht klein werfhaven. Zoals uit afb. no. 18 blijkt, loopt het schip namelijk dwars langs de Noordkant van de werfhaven. Hierdoor ontstaat een eenzijdige druk, welke het schip gedurende het lopen naar het midden van de werfhaven drijft. Om deze druk te beperken werden met een afsluipmodel geproef geproef in het productiehuis van Wageningen. De uitkomsten, welke daar verkregen werden, waren er op, dat de lijnen der afsluipen enkel gereduceerd moesten worden om aan deze dwarsdruk van circa 30 ton te voorkomen te houden. Dit is ook de reden waarom bij „De Scheide“ alle grote schepen op twee stalen worden te water gelaten in plaats van op één staalband met afsluipdoppen.

Medat de stalen naast de gaten waren geplaatst, werd half Juni begonnen met het afgraven van het afsluip (zie afb. no. 21). Het dit week ging ongeveer een week voort. Daarna werden de stalen op de gaten geschoven en aan de laas met een draad van kunststoffen en spantelen. De laas waren de laatste spantelen geplaatst. Van die werd afgegraven met (spaan, enz., tot op 20 pond het voortschrijdend werk gemaak was.

1 Juli, de dag van de bevestiging, des morgens om 7 uur, werd ongeveer met het wegrijzen van de schepen

verplaatst. In de loop van deze morgen werd voortgegaan met het plaatsen van de lagers en het verwijderen van ladingstoppen en bevestigingen. Het middag om 2 uur waren alle ladingstoppen weggenomen en toonden de op de stalen staalbanden wijzen aan, dat er beweging in het gewone kwam. Enkele minuten voor vier uur, toen alle verplaatst en stoppen waren verwijderd en een weerstand van 120 plus N.A.P. was bereikt, was het schip ongeveer 25 mm

afgeholten. Het werd dan uiteindelijk geladen door de laak.

Proces van het schip met een geproef. De laatste bevestigingen werden weggenomen, de laak was, de droogterugkeer werd verevicht. Er kwam direct beweging in het schip en vrijwel geladen werkte het gewone onder de geringste lading van het Wilhelmus de lading en lading, in vijf jaren het staalband van Vlissingen te hebben bevestigd, zijn element (zie afb. 11 en 22).

Abb. 21. Opzetten van het afsluip



S-I-D

Afdeling Industriële Ontwerpen

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



afh. 20. Verrekening

De afloopverhaal is gegeven in afh. no. 24, gevestigd met een spitaal voor de doel gemiddeld aantal.

Na het vallen van het gely werden de pruisen overtuigd gevestigd en de gely bleef, dat de verloop over de gely bleef nog volkomen intact was.

afh. 21. Het spitaalwater bij de afloop bleefde verloop over het gely



Afloop te water

Nadat alle nodige voorbereidingen waren getroffen, werd aandachtig naar licht, lucht, kracht, stoom, verwarmings- en brandstoffenleidingen aan de voorzijde afloop met ter hand worden genomen. Gedeeltelijk gelyde het aantal timmerlieden, metselmeesters, schilders, enz. De lasten werden

verdelingsten (zie afh. 21) werden alle overzichtig door 'De Schelde'. Vele mogelijkheden deden zich voor, maar het volkrijgen van kranslijnen en andere materialen voor de afwerking, draaggestaanste dit alles verstoort de afloop standhouding. Te slijde een roest, met het oog op het afloopgevoel, nog de afloopgevoel werden aangetreft, waarvoor nogal een en ander, dat veel was afgevoerd, moest worden afgevoerd. Ook deze mogelijkheid werd overzomen. In verband met de tijd, die gemiddeld een gely met het afloop van het slijde door de Kon. Koninklijke Lijed, werd hetzelve het verloop afweken in dien plaats vonden in Rotterdam.

Op Zaterdag 27 September werd ingezameld van de beide tot het passeren van de 100-tonn krans van de hoge masten heen. De volgende morgen verliet het slijde de haven door de afloop, de wafel en de afloop op vlotte wijze het voor de afloop afloopgevoel verloopgevoel. (Zie afh. 21.) Het slijde voor de gely bleef een enige voor later gevestigd het met gely. Bij deze slijde en slijde op de rede, alomte de volgende dagen de nodige aandacht aan boord werd genomen, alomte de afloopgevoel gevestigd werden met de afloopgevoel bleef.

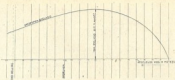
De afloopgevoel bleef op de rede de afloopgevoel gevestigd. Nadat een en ander op bevestigde wijze was verloop, werden de afloopgevoel en boord het slijde het verloop nog, bleefde door een afloopgevoel

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

Gegevens bewaakplaat

Schakels afmetingen	5 cm/3
Afhanggewicht	1000 ton
Aantal schakels	7
Lengte schakel	100,0 m
Breedte schakel	1,2 m
Draagend oppervlak schakel	100 m ²
Omhoogtrek schakelstuk	30,0 ton*
Schakelstuk	170 ton
Klinkstuk met verwaars- lating van de wrijving	604 ton
Afhangtijd	45 sec.

De laatste schakels werden wegge-
nomen en de draagkrachtigheid werd ver-
rijcht door Hrn. de Wvd. E. E. Ruyvenet
Stevens.



Af. 24 Afhangverhaal

Af. 25 Lichtende reddingsplan

Af. 26 Het schip verlaat het verhoor-
kanaal te Vlissingen



en een marine-verhaal voor het passeren
van het nijpgevele vaarwater. Meerende
was de werkdagocht begonnen. Gedre-
vende deze een werden de eerste
manoeuvres uitgevoerd, diverse ver-
hoor-systemen beproefd, enz.

Op 4 October kwam het schip te Rotter-
dam, inmiddels was alhier van „De
Schelde“ een werkboek geleverd. Op
enkele plaatsen moesten, ter opheffing van
trillingen, enige versterkingen worden
aangebracht. Dit oordeel bleek bij de vol-
gende officiële proefocht te zijn ongehoort.



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

HET SCHIP

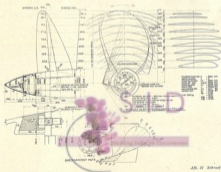
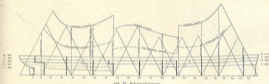
In begin 1931, toen met het ontwerp voor een nieuw passagiersschip werd aangevangen, waren bij de N.V. Nederlandsche Lloyd de passagiersschepen *Blauw*, *Leidschendam*, *Blauw*, *Blauw* en *Deense* in de vaart. Met deze schepen werd een drievoudig passagiersverkeer op Nederlandsche Indische waterhoeden. Zij hadden een maximum draagvermogen van ongeveer 17 knopen. Voor het nieuwe passagiersschip werd een draagvermogen van 22 mijl noodzakelijk geacht. Hierdoor zou het mogelijk zijn de reisduur van Mar-

seille naar Batavia met ongeveer vier dagen te bekorten.

Door de draagvermogen de economische methode met nog overblijfselen, werd de lengte op ten minste 600 voet vastgesteld. Met deze lengte ligt de verhouding V/VL nog onder een redelijke waarde. De breedte van de laatste was eveneens aan vijf nieuwe grotere gebouwen. Zij moest overvloedig voldoende stabiliteit waarborgen, doch het noodzakelijk niet te groot worden gebouwen in verband met de draagvermogen.

De draagvermogen in verband met de diepten der Indische haven niet meer diepten dan ongeveer 20 voet. Bij de bepaling van de benodigde waterverplaatsing was van belang, dat daarbij niet op een grote draagvermogen-veroorzakt gebouwd behoeft te worden. Voor de bevinding van het draagvermogen van een veranderingen worden opgesteld, waardoor het draagvermogen verkleind kan worden bij geringere draagvermogen.

Na verschillende overstemmen, waarmede in de Wageningen draagvermogen



Afb. 21 Schipbouw (Schiffbau)

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

staats- en voorbestuursproeven werden genomen, zij de haalbaarheid van vastgesteld.

Lengte op 25'-0" waterlijn. $225'-0" = 182,000 \text{ m}$

Breedte op hoogsttoest spanten. $62'-0" = 20,900 \text{ m}$

Geheelde diepgang boven basis. $22'-0" = 6,600 \text{ m}$

Met een model van het definitieve schepschiksel ontwierp een het schip, dat toenmalig bekend was onder de naam „F.V.", werden de proeven in de sloepstank tevens aan goede gelegenheid van 25'-0" boven basis.

Voor de vorm van het schepschiksel kon worden uitgegaan van reeds met de voorbestuursproeven verkregen ervaringen.

Ter verkrijging van een in het geheel de draagbaarheid niet te veel toenemende gewichtstoestand in voor de voorsteven een halfvoeren gekozen. De halfvoeren leed tevens een goede gelegenheid voor de bevestiging van passeren waarmede, met het oog op de later reeds te ontwikkelen komende passeren internationale verhoudingen, rekening moest worden gehouden. Een voordeel van de halfvoeren was tevens, dat deze aan het voorsteven, dat ter verkrijging van een kleine vormtoestand aan scherp werd gekozen, de nodige stijfheid geeft. Het oppervlak van de half in ongeveer 2% van dat van het grootste span.

Voor de vorm van de krommen van de voorsteven en 25' waterlijn, alsmede de vereischte verhoudingscijfers van voor- en achtersteven zie afl. 24.

De door de sloepstank op grond van de sloepproeven behaalde C_D en C_L waarden bedragen voor het schip met een en achtersteven:

Vr.Nr.	$C_D = \frac{D \cdot S}{\rho \cdot V^2} \cdot 10^4$ E.P.R.	$C_L = \frac{L \cdot S}{\rho \cdot V^2} \cdot 10^4$ A.P.R.
18	618,5	422,1
19	612,3	428,1
20	604,9	426,4
21	595,6	411,1
22	572,1	391,1
23	548,5	371,6
24	528,7	348,2
25	508,7	329,1

De sloepproeven, die voorts nog genomen werden, dienen ter vaststelling van de beste vorm en stand der achtersteven en ter bepaling van de afmetingen en plaats der schroeven.

Het ontwerp voor de schroeven werd in de constructieafdeling ingezonden en behoorlijke overzichten en alle gewijzigde herzien-

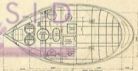
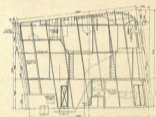
ingen voortkomen. Afl. 25 laat de draagrijke schroeven zien. Ook werden met het model nog de nodige sloepproeven genomen zood verzoort als achtersteven varend.

Een overzichtsdiagram, dat bij de toewerking het schip aan één zijde dicht langs de wand van het sloepstank met roeren passeren, was reeds dat in de sloepstank tevens genomen werden gekozen met een op schaal uitgevoerd model van het sloepstank, waaraan een model van het schip te water werd gelaten. Hierbij bleek, dat tijdens de toewerking geen grote invloed van deze wand op de basis van het schip te denken was. De drijf van het aan één zijde heugje opgestaarde water vermenigvuldigt een kleine zijdelingse druk op de gelien, dat die door een eventuele zijdelingse wind zou voortaan moeten worden.

Een hooverwater model is overzichtsdiagram in de windtunnel van het Nationaal Luchtvaart Laboratorium te Amsterdam. Hierbij kon de meest gunstige vorm voor hooverwater en schroeven worden vastgesteld, mede om te voorkomen, dat de afvoergassen met de daaraan toegevoerde water stroomingen op de propellers- en spoelrijden hinder veroorzaken.

De doormaten der schroeven in de plaats van de drijfen afgevoerd, terwijl de vorm van de hooverwater stroomingverloop is, waarbij het hooverwater tevens nog afgevoerd in de voorsteven en zijden van de schroevenruimte overgevoerd. (Zie afl. 26.) De afvoergassen nemen daarbij van middevoor tot achter af toe af. Het hooverwater van de achtersteven schroeven is iets lager geplaatst dan dat der voorsteven om te verzekeren, dat de stroomingen der gassen niet de voorsteven in werking brengt door de achtersteven voorsteven beïnvloed.

In de windtunnel werden tevens nog proeven genomen om bij verschillende hooverwateren van de wind, de luchtvertoestand de moment- en temperatuurveranderingen de rot- en momenten te bepalen. Als bijvoorbeld bij deze proeven kan nog worden vermeld, dat daarbij gebruikt wordt gemaakt van twee modellen van het schip boven de haallijn. Deze modellen zijn elkaars spiegelbeeld en worden met de haallijnen tegen elkaar in de windtunnel afgevoerd, omdat het niet mogelijk is een hooverwater model met eenzijdig te ontwikkelen. (Zie afl. 29 en 30.)



Afl. 25 Schroeven

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

Voornaamste gegevens en constructie

De voornaamste gegevens zijn als volgt:

Langte over alles	102,500 m	337'-11,9"
Langte op gebalde leunig	100,000 m	327'-0"
Langte op gebalde leunig van voorwand voorleeren tot laatste verankering	111,122 m	364'-11,9"
Geslede broeuf-op buitenkant spanen en leunig op A dek	10,000 m	32'-0"
Halte tot C dek (schotten dek)	11,500 m	37'-11,9"
Halte tot B dek	14,800 m	47'-11,9"
Halte tot A dek	16,700 m	54'-11,9"
Halte tot onder-prompedek	20,000 m	65'-11,9"
Maximale diepgang in zee water	8,000 m	26'-1,9"
Waterverplaatsing bij maximum diepgang	19000 ton	
Aantal passagiers	500	
Bemanning	120	
Draaivertikal	22 knoop	

De haud is opgetrokken tot het A dek, dat zich nagenoeg over de gehele lengte van het schip uitstrekt. Op het A dek staat L.H. in naar Vinnen een langswaard van twee dekkelagen tot het onderprompedek.

De constructie van de langswaard, die zich over een groot gedeelte van de lengte uitstrekt, is zodanig, dat deze met het onderprompedek tot de langswaard sterke kan bijdragen.

De acht hoofdmatrozen zijn in twee machiniekamers van gelijke lengte opgesteld. Door het gebouwen machiniekamerarrangement was het mogelijk de machiniekamers over lang te bouwen. Deze is niet langer dan tot aan het D dek. De opstelling is zodanig gebouwd, dat ieder der machiniekamers in een even aantal opstellingstermen is verdeeld.

Wielten tussen de machiniekamers door kunnen zijn verplaatst en stellen geplaat, waardoor de afstand van de hoofdmatrozenverbanden alle gelijk zijn geworden.

Staten het machiniekamer-gedeelte is zo nu mogelijk naar voor- en achtersteep van de hoofdmatrozenverbanden even-

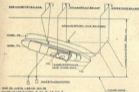


Fig. 19 Opstelling van de matrozen in de schietkamer voor de richting van de draagtricht (A.L. de voorwand (P) en het gewand (B)).

Fig. 20 Opstelling van de matrozen in de schietkamer voor de richting van het schietgewand (B).

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

van deze afkomst aangehouden. Voor de opstelling van de voormelde verbanddelen zie afb. 21.

De dekken worden door 4 rijen pilaren met stalen of draagende langwanden ondersteund. De lussende rij is breed op 24 m, de buitenste rij op 12 m uit het schip geplaatst. Daar men nu onder is bevindt, dat lang- en dwarsverbandelen en stalen alle recht boven elkaar komen, waardoor bij voldoende stijfheid een lichte constructie is verkregen.

De voorruiter, die, zoals gezegd, onder water een holle vorm heeft en boven de laatste rijpilaren steeds groter wordende stralen is gebogen, is uit eenen gelaste platen opgebouwd. Alleen in het voorste gedeelte ter plaatse van de laatste rij over een kleine hoogte van geprofileerde stalen staal aangebracht. (Zie afb. 22.)

De achterdekkingen en de achtersteven zijn van geprofileerd staal, evenals de armen van het roer, dat verder als dubbel geplaatst is in gelaste constructie is opgebouwd.

De waterdichte indeling voldoet bij een diepgang van 20'-11" voor alle jaargetijden aan de eisen, die hiervoor door de Scheepvaart Inspectie worden gesteld. Het C dek is het achterste dek en onder dit dek wordt het schip door de W.D. scheuten in vijf compartimenten verdeeld. Als extra veiligheidsmaatregel zijn de scheuten van voor- en achterzijde aan die van de twee voorste en het achterste compartiment tot aan het B dek W.D. afgevoerd en daarbij, waar nodig, van W.D. deuren voorzien. (Zie afb. 23.)

Voor schietkamers zie afb. 24.

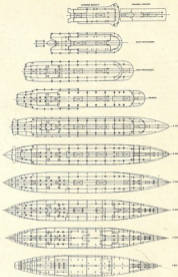
De afmetingen der verbanddelen zijn in overeenstemming met de eisen van Bureau Veritas voor de laagste klasse en met betrekking tot de langwanden verbanddelen door staalverboderingen bepaald.

Waar dit gewicht was voor stielsteel of voor gewichtbesparing zijn gelaste constructies toegepast.

De hoofdruiteren zijn direct op de tanktop, de lussende ruiteren op opgebouwde fundamenteel geplaatst. Deze fundamenteel dienen tevens voor de berging van de voor deze ruiteren bestemde materialen etc.

Onder de tanktop is de lussende machinekamer in nog een tweede lussende aangebracht, waardoor een verbindingskanaal voor de zijkant trekkers van de machinekamer bestuurs- en anti-schepstabilisatie is gevormd. De verticale kiel en de zijversterkingen in de dubbele bodem ter plaatse van de tanktop en in andere overdekkingen zijn van grote openingen met behulp van voorzetten, waardoor die tanktop over de volle breedte van de bodem ontspanen. Hierdoor is het mogelijk geworden om de in deze tanktop aanwezige hoeveelheid van groot gewichtsvaardig te groven in verband met de lussing van de anti-schepstabilisatie.

De dubbele bodem is ingedeeld naar de berging van de vlootruiter bodem, overdekking, als diezelfde, overdekking, enz. Het betreft de diepluikruiteren in de dubbele bodem en naast de buitenste rijen twee inge-



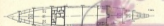
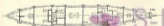
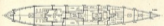
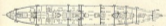
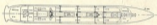
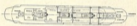
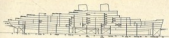
Afb. 21. Opstelling der verbanddelen voor de dekken.

valde met een verbindingsgegoten, waardoor het mogelijk is de olie met water te mengen. In het voor de stabiliteit gewicht, die heeft dezelfde het verbruiken van de olie uit deze tanktop gewicht op de plaats van het gewichtsvaardig. Moet het de verandering van gewichtvervoertpunt tijdens de reis met gewicht zijn, dat is het ook mogelijk om met dit systeem de olie te verbruiken, zonder dat er water in de tank voor is geplaatst.

- 1. HOOFD RIJ DEK
- 2. HOOFD RIJ DEK
- 3. HOOFD RIJ DEK
- 4. HOOFD RIJ DEK
- 5. HOOFD RIJ DEK
- 6. HOOFD RIJ DEK
- 7. HOOFD RIJ DEK
- 8. HOOFD RIJ DEK
- 9. HOOFD RIJ DEK
- 10. HOOFD RIJ DEK
- 11. HOOFD RIJ DEK
- 12. HOOFD RIJ DEK
- 13. HOOFD RIJ DEK
- 14. HOOFD RIJ DEK
- 15. HOOFD RIJ DEK
- 16. HOOFD RIJ DEK
- 17. HOOFD RIJ DEK
- 18. HOOFD RIJ DEK
- 19. HOOFD RIJ DEK
- 20. HOOFD RIJ DEK
- 21. HOOFD RIJ DEK
- 22. HOOFD RIJ DEK
- 23. HOOFD RIJ DEK
- 24. HOOFD RIJ DEK
- 25. HOOFD RIJ DEK
- 26. HOOFD RIJ DEK
- 27. HOOFD RIJ DEK
- 28. HOOFD RIJ DEK
- 29. HOOFD RIJ DEK
- 30. HOOFD RIJ DEK
- 31. HOOFD RIJ DEK
- 32. HOOFD RIJ DEK
- 33. HOOFD RIJ DEK
- 34. HOOFD RIJ DEK
- 35. HOOFD RIJ DEK
- 36. HOOFD RIJ DEK
- 37. HOOFD RIJ DEK
- 38. HOOFD RIJ DEK
- 39. HOOFD RIJ DEK
- 40. HOOFD RIJ DEK
- 41. HOOFD RIJ DEK
- 42. HOOFD RIJ DEK
- 43. HOOFD RIJ DEK
- 44. HOOFD RIJ DEK
- 45. HOOFD RIJ DEK
- 46. HOOFD RIJ DEK
- 47. HOOFD RIJ DEK
- 48. HOOFD RIJ DEK
- 49. HOOFD RIJ DEK
- 50. HOOFD RIJ DEK
- 51. HOOFD RIJ DEK
- 52. HOOFD RIJ DEK
- 53. HOOFD RIJ DEK
- 54. HOOFD RIJ DEK
- 55. HOOFD RIJ DEK
- 56. HOOFD RIJ DEK
- 57. HOOFD RIJ DEK
- 58. HOOFD RIJ DEK
- 59. HOOFD RIJ DEK
- 60. HOOFD RIJ DEK
- 61. HOOFD RIJ DEK
- 62. HOOFD RIJ DEK
- 63. HOOFD RIJ DEK
- 64. HOOFD RIJ DEK
- 65. HOOFD RIJ DEK
- 66. HOOFD RIJ DEK
- 67. HOOFD RIJ DEK
- 68. HOOFD RIJ DEK
- 69. HOOFD RIJ DEK
- 70. HOOFD RIJ DEK
- 71. HOOFD RIJ DEK
- 72. HOOFD RIJ DEK
- 73. HOOFD RIJ DEK
- 74. HOOFD RIJ DEK
- 75. HOOFD RIJ DEK
- 76. HOOFD RIJ DEK
- 77. HOOFD RIJ DEK
- 78. HOOFD RIJ DEK
- 79. HOOFD RIJ DEK
- 80. HOOFD RIJ DEK
- 81. HOOFD RIJ DEK
- 82. HOOFD RIJ DEK
- 83. HOOFD RIJ DEK
- 84. HOOFD RIJ DEK
- 85. HOOFD RIJ DEK
- 86. HOOFD RIJ DEK
- 87. HOOFD RIJ DEK
- 88. HOOFD RIJ DEK
- 89. HOOFD RIJ DEK
- 90. HOOFD RIJ DEK
- 91. HOOFD RIJ DEK
- 92. HOOFD RIJ DEK
- 93. HOOFD RIJ DEK
- 94. HOOFD RIJ DEK
- 95. HOOFD RIJ DEK
- 96. HOOFD RIJ DEK
- 97. HOOFD RIJ DEK
- 98. HOOFD RIJ DEK
- 99. HOOFD RIJ DEK
- 100. HOOFD RIJ DEK

Als hoofdruiteren voor de eerste en tweede klasse passagiers, alomde bij de afdekkingen, voor toegang naar de machinekamer bij verblijf in de haven, zijn grote naar binnen draaiende W.D. deuren geheel vlak met de kiel aangebracht. Lange de bodem afdekkingen op het A dek is een dichte verbanding met traliesruiteren railing op lage hoogte geplaatst, terwijl de afdekking van de machinekamer openbarren wordt gevormd door een lage dichte verbanding

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"



met daarboven wegens het ruimte en teekorten raling. De voorzijde van het brugdek, onder-pennantveld en vrom-mansbrugdek is van een dikke ver-scheping met windbrekplaten voorzien.

De lichte opbouwdekken zijn, naar nodig, door langgaten en ruggen tussen de dekplaten verrijgd.

Alle dekken zijn buiten de dekplaten met een teekorten dek belegd. De linden van de dekbeleggingen zijn voor meer niet gelast en waar dit voor de dekbeleggingen is verboden met gewichten en koudwaterpomp noodwaterlijst was, naar onder doorgaat.

Algemeen indeling

Achter de motorruimte is boven de schroefasruimte een dek aangebracht. De onder dit dek naast en tussen de tunnels overloepende ruimten zijn gebruikt voor dienste en drinkwater, terwijl in de ruimte achter de motorruimte, onder dit dek de koudmachines staan opgesteld. Het rook van het stook van de tunnels dient voor heating van meubelen en ma-schinerie-ruimten.

In de ruimten I en II is, ongeveer op de helfte hoogte als het tunneldek, eveneens een dek aangebracht. Dit F dek dient voor lading evenals het E dek daarboven in de ruimten I, II en III.

Het E dek boven de helmschakelkamer wordt voor het grootste deel ingenomen door de schouw en ventilatorruimte. Tusschen bevindt zich hier de ruimte waar de CO₂ flessen der brandbestrijtstelsels staan opgesteld, dienende een veiligheids-gebruik voor de machinisten, die zich van hier met een lift naar ben, boven in het schip gelopen, kunnen bewegen.

Op het tunneldek zijn achter de motor-ruimte de vertrekken voor proviand en lading. De achterste ruimten zijn voor lading ingericht. Boven de vertrekken op het tunneldek zijn op het E dek de koudkamers voor proviand en lading. Daar achter staan koudkasten met enkele aparte ruimten voor speciale lading.

In beide motorruimten liggen de dub-belle boven het D dek, de koudmachines-kamer op E dek. Boven de motorruimte zijn vertrekken door de verschillende dek-ken opgesteld tot aan het bovenste dek, waar zij door een schijflicht worden afgedekt.

De linden van de motorruimten bevin-den zich op dekken, terwijl de stijlen naast de zijde-ruimten en koudkamers tot de v-slingertaken worden inge-ton.

Op het D dek zijn rond de voorste motorruimte de koudkasten en vertere bestrijtstoffen voor het restaurantbehoef van het schip. Onmiddellijk voor en achter deze ruimten zijn de linden voor het draaiende en Chinese personeel onder-gelield. Verder naar achteren in het civiel personeel gehuisvest, terwijl het

Abb. 11. Flotatie inrichtingen, W.D.-schepen, koudkasten en W.D.-flessen

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

maltsate gedeelte van dit dek door te plaatsen wordt ingezonden door de baggeraars, die met een lift en trappen vanaf de passagierdekken te bereiken zijn. De verdere gedeeltes van dit dek zijn bestemd voor landing.

Op het C dek ruimtelijk leven de braken en van daaruit door schuiven te bereiken, zijn de eerste en tweede klasse uitstapen gelopen naar de eerste klasse uitstapen. Voor deze uitstapen ligt de aansluiting voor de eerste klasse passagiers die nog verder naar het vorschip te verhuizen voor stabilisatie en nood-omschakeling voor het dek, en machinistover-ruimen.

Van de zalen naar het achterste gedeelte kunnen wij vervolgens langs een gedeelte der tweede klasse hutten. Verder naar het achterste zijn dan de hutten en de uitstapen voor de derde klasse passagiers. De ruimten tussen de uitstapen zijn ingezonden door tafeltennis en darts-cabines, met als ook op de achter-dekken het geval in Het B dek is voor een groot gedeelte bestemd voor passagierdekken. Vindt daar hutten in een E.R. type het hoogste complex, een E.R. type is accommodatie voor de overige leden van de bemanning. Op het open gedeelte van dit dek achter in de verankering van deze uitstapen de promenade voor de derde klasse passagiers. In het vorschip zijn voorts nog de hutten voor de walvisser en de wasserij.

De verbinding op het A dek is geheel bestemd voor de passagiers. Op het vorschip of promenade voor de eerste klasse. Dit volgen hutten voor eerste en tweede klasse en achter kindercabines met speel-ruimte tweede klasse, alsmede promenade voor de passagiers deze klasse.

Ook het B-dek is, behalve het open gedeelte vóór, dat voor promenade van het eerste personeel is gereserveerd, bestemd voor de passagiers. Het vorschip gedeelte hiervan voor eerste klasse hutten, het achterste gedeelte voor con-versational, restaurant en promenade tweede klasse.

De grote zalen, kindercabines met speelruimte, gedeeltes en open promenade voor de eerste klasse passagiers zijn op het congrespromenade. Op dit dek zijn ook het vorschip en het achterste vóór de tweede klasse passagiers.

Op het boegpromenade, het vorschip, social hall eerste klasse en daarvoor de open grote opening in het dek één van de ruimten, is een groot verspreid gebied dat een ruime ligging nog een groot aantal eerste klasse hutten alsmede een afzonderlijke gang eerste klasse voor machinisten. Het open gedeelte van het dek achter de hutten is voor de eerste klasse passagiers als sportruimte bestemd. Op het congrespromenade zijn behalve de voor de navigatie nood-scheidende ruimten en het draaiende dek

de hutten voor kapitein, stuurboord, machinisten en telegrafisten.

Passagierverbinding

De passagiers behouden het recht door de grote halveuren het boeg- en het B dek en kunnen in de eerste en tweede klasse vertrekken, die aan E.R. door een brede gang verbonden zijn. In deze gang bevinden zich de kasten voor de stuur-boord en restaurant en andere uitstapen. Bij de boegingang tweede klasse zijn nog een overgangsgang en verbinding gelopen alsmede een winkel, deuren, en herenopstapen en winkel voor de telegrafist. Vanaf de vertrekken kunnen drie trapgangen en met lift de andere passagierdekken worden bereikt.

Vanaf het B dek zijn ook de trappen naar de eerste en tweede klasse uitstapen. De toegang tot deze trappen is door deuren afgesloten, daar beide uitstapen voorzien zijn met een lichtbestendigheidstelsel volgens het systeem Carlin, waarmee het mogelijk is de temperatuur en vochtigheidsgraad van de lucht binnen de voor de bestaandheid gevormde ruimte te houden. Ook de kapitein zijn accommodatie.

Er werd reeds opgemerkt, dat door de regelmaat van planning der verbindingen en uitstapen een grote gelijkvormigheid in de afmetingen der hutten op de verschillende dekken is verkregen, met als ook op het indelingplan te zien. Alth. Er geeft de indeling van een complex eerste klasse hutten. Alle hutten kunnen direct tussen-door verbinding met elkaar in verbinding staan.

In de hutten zijn ruime bedden geplaatst, waarvoor lichting, badkamer, kooktoestel en herenopstapen. Thuis in iedere hut ingericht met de nodige stroom en water, een de kamers zijn van de daar voorzien van een lange spiegels

Het het meubelwerk behoudt verder nog een eenvoudig te gebruiken als toiletartikel van hout en leeren en douchegedie spiegel in omvangrijke. Deze eenvoudige kan door het uitstapen van het vorschip leven als uitstapen worden gebruikt.

De vaste meubelen zijn aangebracht op het eerste en tweede overdekte gedeeltes. Onder deze meubelen is een lichtbestendigheid aangebracht, waarin ook de promenade op opstellingen. Het aantal luifels van de meeste deze hutten kan door een in de wand aangebracht rollend met als worden afgevoerd.

Door de afsluiting, behalve met lichting, stabilisatie zijn afgevoerd, hetgeen aan de geluidsoverbrenging van de hutten tussen een geluidige zijn voorzien, zijn alle bedden met het vorschip verbonden. Het meubelwerk op de bemanning ingezonden in afzonderlijke cabines, waarvan de achterste Kabinen overtuigen, waardoor een afgevoerde hutten zijn verborgen.

De afsluiting verbinding, die zowel bij de deur als bij ieder bed kan worden bestemd, is door plaats-promenade, terwijl tussen de meubelen en eenvoudige eenvoudige een verbinding is aangebracht.

Ten behoeve van de bemanning in de hutten is bij ieder bed een behuizing geplaatst, waardoor op een samen, terwijl een buitengang naar de deur in de gang aangeeft in welke hut is geheld.

De hutten zijn voorzien van dekkende en middelen naar hutten openbaar te maken, waardoor een goede verbinding mogelijk is. Daar de vloer van de hutten op het A dek laag is, het dek in de buitengang naar deze hutten, kan vanuit deze gang niet in de hutten worden geloken.

De voorvering bestaat door elektrische techniek. Alle hutten zijn aangebracht op het bemanning verbindingssystemen, waarbij deze kamers in iedere



Abb. 25. Kromme van de veranderingen in de verdeling van de S-I-D.

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

beleggingen voor schalen en dergelijke. Daarvoor ligt de bakkerij, voorzien van een elektrische oven met vier bakovens van twee rijenoven. Deze bakoven is geschikt voor het bakken van alle soorten brood en gebak en daartoe voorzien van een speciale waterleiding.

Verder vinden wij hier de in een bakkerij noodzakelijke apparaten als deegkneedmachine, deegroep, mengmachine, terwijl voorts nog zijn aangebracht verschillende rollen voor berging van bakmiddelen en -platen, werktafels en kasten. Aan de bakkerij gemiddeld is de goed geïsoleerde broodkammer, waar het brood wordt opgeslagen.

Aan S.B. zijde is ook het kantoor van de chefkok. De tweede bakkerij is de werkplaats van de pastmaker, die hier zijn voornamelijk en dergelijke kan bereiden en bakken, waartoe deze werkplaats is voorzien van werktafel en kneedkast.

Geheel vóór ligt aan deze zijde de pantry der eerste klasse, die ongeveer gelijk is ingericht als die der tweede klasse, terwijl bovendien de koffie- en heetwaterapparaten hier zijn aangebracht.

Aan S.B. zijde achter is een bergplaats voor het materiaal der koks. Twee afvoerriolen met in ieder een heetwateraansluiting, die de vuile koken en schalen geheel afvoeren, werken aflovert. Verder naar voren is een afwasplaats voor groenten, waar deze ook verder kunnen worden verwerkt, waartoe een machine is aangebracht, die alle groenten op een aandrijfsysteem kan wassen. Ook staan hier twee wasafspoelmachines.

De pastafabriek is voorzien van grote afwasbakken. Hier is een afvalstortplaats aangebracht. Deze is voorzien van waterleiding en met twee klappen zodanig ingericht, dat slechts één der beide klappen geopend kan worden, terwijl de andere dan dichtblijft in aansluiting het geheel onder het schotendek is gelopen.

De vierde plaats is ingericht met bakken en aanbrengen van het gevuld koken en voedingsstoffen der vis.

In de wijn- en bierpantry zijn de wijn en het bier, die in de vertrekken worden geconsumeerd, op temperatuur opgeslagen, waartoe deze pantry van koelkasten en een verwarmde kast is voorzien.

Aan deze zijde is voorts nog de afvoerkamer eerste klasse, waar in ieder een kasten het indelbare vuil opvangen en het gekleurde afvoer vuil afgevoeren in daarvoor aangelegde afvalbakken.

Aan de achterzijde van de tweede klasse koken is een dergelijke kamer voor het afvoer der tweede klasse. Aan de andere zijde van de trappen is nog de koffie- en theepantry naar de tweede klasse, die lateren met de nodige koffie- en heetwaterapparaten is ingericht en waar ook de kappen, schotels en potten gelopen worden. Ook in deze pantry is een waskastel aan de kappen en potten vuil te koken.

Tegen de motorzaai is aan S.B. de tweede koken door de gaas-truiege als werkplaats gebruikt om daar slappes, chaus-de-viel, enz. te bereiden en te bewaren, waartoe koelkasten ter beschikking zijn en een mixer en vanderstrijper zijn aangebracht.

Aan de andere zijde van de motorzaai is de ijzantry. Vóór de ijzantry ligt aan deze zijde ook nog de ruimte voor de melkverwerker, waartoe met behulp van melkpluier en opgezeten boter, room en melk worden bereid.

Alle aanbrengen in de koken en bijbehorende ruimten zijn van roestvrij staal. Op de daarvoor vereiste plaatsen zijn koken voor koud en warm tap- en heetwater aangebracht, terwijl in de verschillende daarvoor in aanmerking komende pantries koken zijn aangebracht op de ijzerverbinding.

Het gehele kookcomplex is van kunstmatig toe- en afvoerleidingen voorzien, waarbij er nog vuil wordt getrogen, die de hooversheid heeft, die wordt afgevoerd, groter is dan de hooversheid, die wordt ingelaten. Hierdoor ontstaat een geringe rookdruk. Op deze wijze wordt voorkomen, dat groten uit de koken in de vertrekken komen, aangezien er bij het openen van de deuren der vertrekken een luchtstroom van daar achter naar de koken gaat.

Ten behoeve van de bediening is van uit iedere koken een richting aangebracht, waartoe door de bedieners naar de schone gezonde gebruik wordt gemaakt. Voor het

verhoor bring direct een gewone trap. De pantries koken aan de trappen zijn door deuren van de schone gebeden. Deze deuren worden automatisch geopend door een bewegingsmechanisme, dat met behulp van een foto-elektrisch of wordt bediend indien een bepaalde plaats wordt gepasseerd.

In de vertrekken zijn nog dressoirs met wasmachines aangebracht en is ook in iedere vertrek een hand buffet geplaatst van waaruit de koken schotels worden gereinigd.

De derde klasse vertrekken krijgt de apparaten van de tweede klasse koken. Zij worden vanuit een aan de vertrekken eerste pantry aangebracht. Deze pantry is ingericht met een klein elektrisch fornuis, waskastel, koffie- en heetwaterapparaten, deuren en bewegingsmechanisme, broodkammer, enz.

Terwijl van de eerste klasse richting de pantry eerste klasse, waartoe de aangelegde eerste klasse vertrekken wordt bediend. Ook deze pantry is weer ingericht met koelkasten, koffie- en heetwaterapparaten, enz.

Voor de bediening in de koken is op ieder kantoor een deegpantry gelopen, ingericht met koffie- en heetwaterapparaten, waskastel, aanrecht met afwasbak en bergplaats voor kappen en schotels.

Bij de kook van de restanten eerste en tweede klasse zijn pantries voorzien van koelkasten en bergplaatsen voor drinken, koffie- en heetwaterapparaten, aanbrengen, enz. Veruit deze pantries wordt ook de bediening op de promenadekitchen en de social hall verricht.

Ook de beide kinderkeukens hebben ieder een eigen pantry, terwijl ten slotte er het indelbare bij het roestend nog een bar met pantry is aangebracht met koelkast voor de berging van koud drinken. Alle pantries zijn natuurlijk voorzien van de nodige afwasbakken met koken voor warm en koud water, terwijl zij alle zijn voorzien van ijzerverbindingen.

Voor het transport van de voorraden naar de pantries en de verschillende delken zijn alle pantries voorzien van kleine vuil bij S. del.

De benodigde voorraden worden geheel



Abb. 21. 20 en 21. Bedrijfs tweede klasse koken.

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

de door een kunstbuisje, gevuld met een snel uitdrukkende vloeistof, gedrukt wordt gehouden. In totaal zijn ongeveer 2000 van deze Sprinklers geplaatst. Leegt de temperatuur in de ruimte op het een vooraf vastgestelde hoogste van 58 à 60° C, dan springt het buisje stuk door het uitdrukkende vloeistofvulsel, waardoor een glasje klapje, dat door het buisje naar de opening van de afsluiter wordt gedrukt, wegvalt. Hierdoor kan het water onder hoge druk uit de leiding spuiten en valt daarbij een melder van de Sprinkler aangebracht op een plaats, waardoor het ook zijn verbeeld over de omgeving verspreidt. Indien ook in de ruimte van een parkeer-afsluiter, die het mogelijk maakt haar functie bestrijf te stellen in alle richtingen van de andere zijten, bij deze een-richtingsafsluiter is ook een afsluiter geplaatst. Valt de druk in een leiding te geringe van het springen van een buisje weg, dan wordt door deze afsluiter water naar een presentat toegevoerd, waardoor een alarmgeluid op de brug in werking wordt gesteld, terwijl een lampje op het bij de systeem behorende talloos licht in branden, waardoor wordt aangegeven in welke richting de installatie in werking is gekomen. Vanaf de brug kunnen dan direct verdere orders worden gegeven ter bestrijding van de brand. Het gehele systeem kan voortuig worden aangebracht op de brandbestrijding van de wal. De constructies hiervoor zijn in de afbeeldingen geplaatst.

Voor het bestrijden van brand in de landbouw in de breven gevallen op steen, omdat dit bijna steeds in onbegrijpelijk hoerbestand aanwezig is. Alle ruimen zijn daartoe aangebracht op de afsluiterbestrijding.

Een vroege brand in de ruimte wordt op de brug machbaar door middel van een rookmelder-installatie.

Vanaf ieder ruim loopt een leiding, die eindigt in een kast, geplaatst in het stuurhuis. De stroom door deze pijpen zijn, indien het systeem niet in werking is, gedrukt door een vloeistof buisje, dat afsluiter is door in het front van de kast aangebracht ventileren.

De kast is door een leiding, waarin eveneens een ventiler is aangebracht, verbonden met twee kasten met stroomloze geplaatste kleine kast. Wordt de installatie in werking gesteld, dan begint het water, via de kasten, lucht door de leiding te stroom, waardoor de buisjes stuk geslagen worden. De goede werking van iedere leiding is daarvoor steeds zichtbaar. Wordt in geval van brand in één of ruimen door de met dit ruim verbonden leiding rook gezogen, dan is dit gebaar door het ventiler in de grote of kleine kast door welke leiding de rook wordt gezogen en binnen ten aanzien van het betreffende ruim de nodige maatregelen genomen worden.

Ter bestrijding van brand in de rookinstallatie van een CO₂ brandbestrijdingsinstallatie opgesteld op het E dek boven de helmschroefkamers. De installatie bestaat uit 60 flessen ieder 25 kg CO₂ bevattend en verdeeld in twee groepen van resp. 20 en 20 flessen. Bij brand in de helmschroefkamers of in de voorste machtskamers kan het openen geschieden van de bestrijding van de ruimte naar de flessen zijn opgesteld. Voor de afsluiterbestrijding van de landbouwinstallatie is deze inrichting in het E.E. alle landbouw aangebracht.

Over het tweevoudige van het schip verbeeld zijn voort 60 kasten, waarin brandbestrijding aangebracht op de rookbestrijding/afsluiter zijn geborgen. In deze kasten bevinden zich twee afsluiterbestrijdingsapparaten. Binnen de afsluiter zijn verder nog 20 kasten met brandbestrijding aangebracht. Deze slangen kunnen op de afsluiterbestrijding worden aangebracht. Het is hierbij mogelijk om met 4 of 2 dek op twee plaatsen tegelijk met een stroomloze water te geven. In de rookbestrijding zijn bovendien een aantal brandbestrijding alomte de nodige afsluiterbestrijding aanwezig.

Behalve de automatische brandmelderinstallatie, behorende bij het Sprinkler systeem, is in B sectie, verbeeld over het schip, nog een groot aantal brandbestrijding apparaten. Deze bestaan uit een brandbestrijding van een ventiler, dat in geval van brand onmiddelen kan worden. Deze het individueel van de loop troost in het stuurhuis van afsluiter in werking. Hierbij gaat tevens op een temperatuur een lampje branden. Dit lampje geeft aan in welke richting brand gevuld wordt.

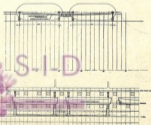
De benaming kan in geval van brand

gevoerd worden door afsluiterbestrijding, geplaatst in de verschillende opening van de verschillende groepen van het personeel. Deze afsluiterbestrijding kunnen vanuit het stuurhuis alle tegelijk in werking gesteld worden. Naast de afsluiterbestrijding voor dit systeem bevindt zich een afsluiterbestrijding, waarmee alle kasten die kunstmatige ventilatie en de afsluiterbestrijding eveneens gelijktijdig uitgezet kunnen worden, waarmee de gehele kunstmatige tweevoudige afsluiterbestrijding wordt bestrijding.

Reddingsmiddelen

Als belangrijkste hiervan kunnen de reddingsboten genoemd worden. De schip draagt twee van 90 personen. De afsluiterbestrijding hiervan zijn 200 x 200 x 1,27 m. Deze zijn van licht metaal, z.g. Birma hout, door de N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde“ vervaardigd volgens tekeningen van Fleming patent. Ook de voortbeweging is volgens dit patent. De opening wijkt geheel af van de algemeen gebruikelijke op een die laagste gelegen dekken. (Zie afb. 44.) Hier zijn er al ongeveer halverhoop de langwerend op het A dek. Door dit arrangement zijn grote voordelen bereikt. Het gemeenschappelijk reusantennet de kasten ligt lang in verband met het grootste waardevol van het schip. De passagiers kunnen veiliger in de boot gaan en de afstand waarmee de boot gestuurd moeten worden bedraagt slechts ongeveer 10 m. De opstellingplaats voor de passagiers in geval van nood is het brede promenoirdek. Van hieruit kan in de nog veel onder de dekste opgestelde booten gegaan worden.

Afb. 44. Opstelling slangen

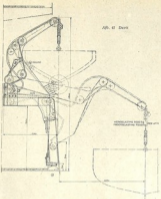


“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

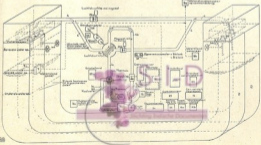
door een opening in de veiling rond dit dek boven de booten. De veilinglijst daar ter plaatse is opklapbaar, terwijl de opening gesloten wordt gesloten door een trapje, dat tot even boven de boot naar-
 geden kan worden. Dit gedeelte van de opening door het trapje uit de boeggen, waarin het hangt, te lichten en daarna langzamerhand te laten zakken. De boeggen is zodanig, dat twee personen tegelijkertijd naast elkaar naar de sluis-
 de of veiling onder hangt, kunnen afhalen.

De boeggen zijn opgesteld onder een hoek van circa 45 graden, die hiervoor afb. 41.

In gebouwen voortaan van de boot op stroom tegen de rivier. De deuren zelf staan dan op boeggen in de lichteboven. De onderdelen hangen in een hoek van de deuring, waardoor de lichte contact open-
 sluit de boot nu gestroomt worden, die worden afgevoerd de boeggen, waarop de deuren rusten, weggenomen, waarbij
 boven de boeggen hangen. Van alle twee sluisen in een dubbele lichte-
 geplaatst in de sluisopening op het A dek. Deze lichte, met voor iedere boot twee
 transmissie, kan door één man bediend
 worden. Door een handwiel op „strijken“
 te draaien wordt het bewegingsmechanis-
 me in werking gesteld en beginnen de
 deuren in de lichteboven naar beneden en
 daarbij naar buiten te bewegen. Contri-
 lingsarrangementen zorgen ervoor, dat bij het
 stijgen een bepaalde snelheid niet wordt
 overschreden. Het lijzen geschiedt in
 omgekeerde volgorde op dezelfde wijze.
 De motoren van de pijl zijn in staat om
 de lichte één volkomen te hield in twee
 lijzen. Er kan gebruik worden met de
 een met omgekeerde, omgekeerd kan het



Afb. 41 Schema der sluisdeur-opbouw



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



125. 48 Aankomstlip

viervoers gestuurd met de motor volle kracht in bijrijding draaien. In alle lijn is een mechanische overbrenging-inrichting ingebouwd, waardoor het stuurwielken dat talle werkt voorkomen.

Besluis de twee gecombineerde leermotoren reddingsboten is er nog een teakhouten motorboot voor 48 personen, gebouwd door de firma de Ring in Rotterdam aan de Laai. De afmetingen dieser boot zijn: 8,24 x 2,94 x 1,58 m, terwijl de voortstuwing geschiedt door een twee-cylinders twee-takt Komet-motor van 33 pk. Voorts is er nog een gepolysaasende Armoestellen motorboot, geschikt voor 34 personen, waarvan de afmetingen bedragen 6,60 x 2,75 x 0,96 m. Deze boot is van „de Vlijp“ te Aalsmeer. De motor is een vier-cylinders Thorsen-truif dieselmotor, van 30-47 pk. Ook deze boot is uit de fabriek van hetzelve te Aalsmeer, eveneens voorzien van een motor van 30 pk.

De overige reddingsmiddelen bestaan uit twee reddingsboten, ieder voor 20 personen, opgesteld op de boeg van de schepen, terwijl er verder over de boeg schepen verhoudt 24 booten, bestaande

125. 48 Reddings



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



Abb. 11. Achterdek

Abb. 12. Voorkokpit



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

waaronder II met Holmerlicht, zijn opstellingen.

Waaromachine, dekwerktoelagen, land- en boegverl. Iltan

De waaromachine is van het elektrische type met vier cilinders, geleverd door Brown Brothers & Co. Ltd., geschikt voor een overbelasting met 100 procent. De beide bij deze machine behorende motoren hebben ieder een vermogen van 60 HKP bij 600 omwentelingen per minuut.

De machine kan worden bediend via een telecontroleleiding door de landbouwvoeding in het stuurhuis, alvorens door de daar aanwezige geïntegreerde automatische Sperry stuurvoeding met behulp van een elektrische overbrenging. Indien de elektrische stroom omvalt, worden dan wordt automatisch overgeschakeld op een landmotor, die dan in de plaats treedt van de beide elektromotoren. Slechts de overbrenging via de telecontroleleiding niet mogelijk zijn, dan bevindt zich op het achter- & dek nog een landbouwvoeding.

door mechanische overbrenging direct werkend op de stoommachine. Ook in de stoommachineshaas kan de bediening nog door een handstuurtoerleiding plaats vinden!

Op het voorschip staan twee verticale stoommachines, die tevens als koppelkasten dienst doen, waartoe de bedieningsrichtingen voor de EN "Ege" overbrengingen ontkoppeld kunnen worden. Het driefwerk en elektrische geleides door spijlen bevindt zich onder het dek. Iedere spijl wordt aangedreven door een motor van 80 pk. Door middel van een koppeling kan de een stoommachine aangedreven worden door de motor van de andere. Voor beide motoren is één Ward-Leonard aggregaat opgesteld, bestaande uit één motor van 200 pk en twee dynamo's van ieder 60 kW. De bestuuring is voorzien van een "Kramer" schakeling, waardoor zij niet overbelast kan worden.

Voor het verlaten van het achter-schip twee elektrische koppelkasten opgesteld. De trekkracht daarop gelijk bedraagt 18 ton bij een snelheid van 12 m per minuut. Zij worden later aangedreven door een 80 pk motor, terwijl ook hier één Ward-Leonard aggregaat is opgesteld.

Achtermachines en koppelkasten zijn geleveerd door de N.V. Pijps, Maarsse.

Voor het laden en lossen kan gebruik worden gemaakt van twee 3-tonen en tien 2-tonen elektrische kranen almede twee elektrische delfkranen voor 2-tonen last en twee kranen voor 3-tonen last.

De 3-tonen kranen hebben motoren van 22 hp. Rotasnelheid 20 m/min bij 3-tonen en 40 m/min bij 2-tonen. Voor de 2-tonen kranen is het vermagen 20 hp en de rotasnelheden 20 en 40 m/min voor resp. 3- en 2½-tonen last. Alle kranen zijn voorzien van een loop op de transmissie. De elektrische delfkranen zijn van de Nederlandse Staalindustrie, Rotterdam.

De 2-tonen kranen hebben een 17 pk motor voor het lijzen, waarmede de hef-snelheid 20 m/min bedraagt. Bij 2-tonen last is deze snelheid 40 m/min. Voor vrachten en toppen zijn twee motoren, ieder van 9 pk, beschikbaar, waarmede een snelheid van 1½ m/minstelling per minuut en een capaciteit van 17 m per min wordt bereikt. De 2-tonen kranen zijn voorzien van een motor van 20 pk voor het lijzen. De stuurkabel zijn dezelfde als bij de 3-tonen kranen. De vloert van alle kranen bedraagt 4,5-5 m.

Aan de voorzijde en terzijde van de vuurruim bevinden zich in totaal vier landflansen à drie ton, aan de achterzijde 1-1½-tonen en 1-2-tonen landflansen. Drie laatste zijn overloop vuurflansen, bij de achterste zijn 2-½-tonen landflansen aangebracht.

In de eerste klasse bevinden zich twee peroneelkabinen. De 200, lft loopt van C dek, die van 200, die voor de machinisten dienst, van E dek naar het stuurwiel-ruimte. De 200, lft heeft even, de 200, lft, vele stopplaatsen en toegangen. Deze laatste is voorzien van een bevestigings vloer en automatische. De cabines zijn afgesloten door een schuifdeur met sprekers. De 200, lft wordt bestuurd door middel van drukknoppen in de cabine en knoppen ter plekke van commando-ruimte, bevestigingswiel en E dek. De 200, lft wordt bestuurd door een handle in de cabine met signaalknoppen voor het en het twee in de cabine. Het bestuurswiel draait 180° in 400 kg met een behoud van 0,20 m/min, waarmee een motor van 18 pk is geïnstalleerd.

Voor de tweede klasse passagiers zijn twee peroneelkabinen van 2 dek naar onderperoneeldek, bevestigings 400 kg,

Afl. 26. Westdijk



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

degenen die niet op tijd zijn in de winkel.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag. Het is dus belangrijk dat u op tijd komt opdagen, anders zal de winkel dicht zijn en u niet meer geholpen worden.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag. Het is dus belangrijk dat u op tijd komt opdagen, anders zal de winkel dicht zijn en u niet meer geholpen worden.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag. Het is dus belangrijk dat u op tijd komt opdagen, anders zal de winkel dicht zijn en u niet meer geholpen worden.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag. Het is dus belangrijk dat u op tijd komt opdagen, anders zal de winkel dicht zijn en u niet meer geholpen worden.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag. Het is dus belangrijk dat u op tijd komt opdagen, anders zal de winkel dicht zijn en u niet meer geholpen worden.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag. Het is dus belangrijk dat u op tijd komt opdagen, anders zal de winkel dicht zijn en u niet meer geholpen worden.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag. Het is dus belangrijk dat u op tijd komt opdagen, anders zal de winkel dicht zijn en u niet meer geholpen worden.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag. Het is dus belangrijk dat u op tijd komt opdagen, anders zal de winkel dicht zijn en u niet meer geholpen worden.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag. Het is dus belangrijk dat u op tijd komt opdagen, anders zal de winkel dicht zijn en u niet meer geholpen worden.

De winkel is namelijk niet open op zaterdag en zondag. Het is dus belangrijk dat u op tijd komt opdagen, anders zal de winkel dicht zijn en u niet meer geholpen worden.



"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

OPHOEFING VAN DE WAGEN



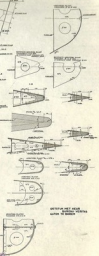
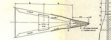
OPHOEFING VAN DE WAGEN



OPHOEFING VAN DE WAGEN



OPHOEFING VAN DE WAGEN



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

BOVENSTE ACHTER LIGSTRUKKER
BLADT NO. 10



BOVENSTE VORER LIGSTRUKKER
BLADT NO. 11



HOOFDAFMETINGEN

Langte van de boegspant tot achter de mast	100	100	100
Langte van de boegspant tot achter de mast	100	100	100
Langte van de boegspant tot achter de mast	100	100	100
Langte van de boegspant tot achter de mast	100	100	100

OPSTELSTAND

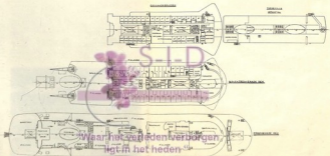
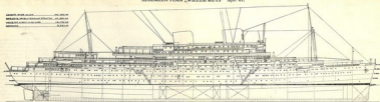
Van achter tot voor	100
Van achter tot voor	100
Van achter tot voor	100
Van achter tot voor	100

BOVENSTE VORER LIGSTRUKKER

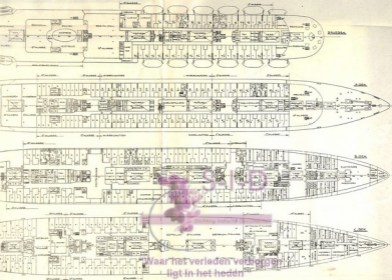


BOEGSPANT „WILLEM RUYT“ Afl. 10
 "Waar het verleden verborgen
 ligt in het heden"

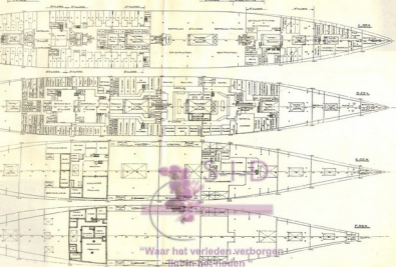
HOOGTE VAN DECK 100,000 M
HOOGTE VAN DE DEKSEL 100,000 M
HOOGTE VAN DE DEKSEL 100,000 M
HOOGTE VAN DE DEKSEL 100,000 M



Waar het verleden verborgen
ligt in het heden



Waar het verleden verborgen
ligt in het heden



"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

BEITIMMERING, MEUBILERING EN ARTISTIEKE VERSIERING

Als uitgangspunt voor de gedachten-gang, die het investeren der vormen en het bepalen van de te gebruiken materialen heeft betrouwen, werd aangenomen, dat het schip, ook van binnen, overal mogelijk „slijp“ moest krijgen en de architectonische overdrevenheden, die andere schepen en ook streeklinnen, te voorkomen.

Het in de bebouwing gewenst de buiten-wanden, met de constructie der spanten, waantussen de vele behuizingen, ledels, ventilatietoelen, enz. enz. gelopen zijn, achter een strakke, afzonderbare lijn-wanden weg te slaan, zoals menen of die zijn bevredigende organen achter een gesponnen loof schiep. In die buiten deel vorm en materiaal de perfecte relaties tussen een en schip verkragen, binnen in het die van schip tot menen en het nachturen en andere, het een nafter staande loof werd in vele series toegepast.

De voortaanste steun- en constructie-punten werden met zoveel mogelijk weg-gesloofd, maar naar de maal der daarop wettende krachten gemiddeld.

De bekende stalen holwanden werden in hun natuurlijke constructieve vorm behouden en alleen gewijzigd en van een loof verkrandigend begin en einde voorzien.

Eén der grootste opgaven was het voor Prof. F. A. Eshenover, de gangen van dit schip te vercragen met al de voortaanste hant-, haak-, loofdring-, schakel-, enz.-stukken in lichtbetrukkende holwanden en lijnwanden. De platen werden hier gelijktijdig met de beide weghelpele velden en de met zwaartevier, tussengelagen streken met afzonderlijk ingebouwdde lampen en oplichters. Ook vorm en plaats van de vele honderden boeljes met tussentusschen andere aanwijzingen — in aluminium gepakt — spelen hier uitzonderend een grote rol.

Daar, waar dit mogelijk was, stroom-leidingen op de wit geschilderde wanden aan te brengen in donker gepoliseerd

wegwerkend, werd de weg van het schip op natuurlijker wijze geconcentreerd en kreeg het geheel door aanbod van materiaal en vooral bestaande plaatsing van aanwijzingboorden en andere accessoires een reukig en verschilderd karakter.

Met de buiten loof werd lang en uitvoerig getoeprepareerd. Reeds in 1930 werden de eerste modelbouwten op de vaste loof bestudeerd, later werd daar nog steeds aan veranderd. Het is slijp mogelijk, eigenlijk onmogelijk, constructie-moethen te ontwerpen en zo te het dan ook hier met de constructie-schijf-lijpstaaf met ingebouwdde elektrische kachel het geval geweest.

De buiten wanden, ter verschilder-lijking der constructie, op de verschillende dekken, in verschillende hoeken en af-gewend.

Het door vier dekken doorlopende loopgedeelte werd in aansluiting op de gangen in weggelooft in held en donker gepoliseerd afgewend.

De trap heeft haar geboorte in de eerste klasse verteld, waar zij in de twee afdelingen werd gelijktijdig door een rijen en een leeuwslinger in tussentusschen, naar hand gesonden door meubelmaker Klassen.

Hoop aansluitend begint de stelde daaropvolgende leeuwslinger met koperen verkranden en met vergelijkbare figuren overvloed van de hand van meub. Klassen. De laatste trap-veld, vanuit de Social-Hall naar de veranda wordt op impon-

rende wijze begrepen met twee leeuwslinger meeuwslingeren, gemiddeld door de heer Lasser in Social-hall. Deze trapveld wordt door deze figuren onder rugveld die der leeuwslinger van het interieur van dit schip en het in voor de architect een uitdrukking volbrengen, met deze leeuwslinger dit te mogen bevestigen.

De Social-Hall zelf is zeer eenvoudig. De wanden, vele malen overvloediger door met glas leeuwslingeren van grote afmetingen — eigenlijk in er loof weinig „slijp“ over — zijn steek en glad loof met grote panelen van palmeender leeuwslinger van grooten betekenis, afgedrukt door een zwart witgekleefd profiel, overvloedig in een vlak met pland, waarin lampen, gemiddeld met zwaartevier, het een-nafter vormden.

De twee palmeender panelen into te verschilderlijken zijn door meub. Klassen voor vier van deze velden leeuwslinger's getoerd, constructief de vier velden.

De vorm van de twee stroomconstructies, die nodig waren om de grote spanning in langs en dwarsrichting te dragen, is duidelijk verteld op de afbeelding.

De overvloedig, door deze constructies gewenst, geven aanblijven tot het leeuwslinger van binnen met vaste hant, loofdring op de verandering van het schip. Hierdoor ontstond een rijenlijning, die uitzonderlijk gel met een goede grouping met studeer en table rond de grote licht-springen.

AB. W. F. Eshenover, de gangen van dit schip te vercragen met al de voortaanste hant-, haak-, loofdring-, schakel-, enz.-stukken in lichtbetrukkende holwanden en lijnwanden. De platen werden hier gelijktijdig met de beide weghelpele velden en de met zwaartevier, tussengelagen streken met afzonderlijk ingebouwdde lampen en oplichters. Ook vorm en plaats van de vele honderden boeljes met tussentusschen andere aanwijzingen — in aluminium gepakt — spelen hier uitzonderend een grote rol.



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



S-I-D
"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"



Af. 52 Rooksalen eerste klasse. Ontwerp Prof. F. A. Eshuis. Zaal ter grootte van 290 m². Wanden uitgevoerd in Italiaans notenwortelhout in paneelverdeling. Ramen en erkerramen van geïsoleerd aluminium. Plafond in grote vakverdeling in goud lak afgepusfeld met zweet lak, waartegen verlichting, bestaande uit plejassiers in brons en glas. In de hoek aan bakboordzijde een bar, uitgevoerd in dezelfde houtsoort, de achterwand gedeeltelijk in lak met galeries versiering in brons gepoliseerd. Meubilering: gemakkelijke fauteuils en canapés bekleed met stof of leder in combinatie met Smyrna tapijt en gordijnen, tafeltjes en bridgetafels. Een lange tafel voor tijdschriften etc. tegen de achterwand, waarboven een op perkament uitgevoerde schildering van de heer Boukaya, voorstellende de landing van Houtman.

S-I-D
 "Waar het verleden verborgen
 ligt in het heden"



Abb. 10. Eetkamer met vloerbedekking van H. J. Kluun.

Abb. 10. Eetkamer met vloerbedekking van H. J. Kluun. Ontwerp Architect H. J. Kluun. Deze eetkamer is een combinatie van eetkamer en woonkamer, is uitgevoerd in een stijl die sterk afwijkt van de gebruikelijke stijl van de jaren twintig. Het ontwerp is gebaseerd op een combinatie van klassieke en moderne elementen. De vloerbedekking is een combinatie van klassieke en moderne elementen. De vloerbedekking is een combinatie van klassieke en moderne elementen. De vloerbedekking is een combinatie van klassieke en moderne elementen.



Abb. 11. Eetkamer met vloerbedekking van H. J. Kluun.

Abb. 11. Eetkamer met vloerbedekking van H. J. Kluun. Ontwerp Architect H. J. Kluun. Deze eetkamer is een combinatie van eetkamer en woonkamer, is uitgevoerd in een stijl die sterk afwijkt van de gebruikelijke stijl van de jaren twintig. Het ontwerp is gebaseerd op een combinatie van klassieke en moderne elementen. De vloerbedekking is een combinatie van klassieke en moderne elementen. De vloerbedekking is een combinatie van klassieke en moderne elementen.



"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

Aft. 18 (Verhaal eerste slaan
Aft. 19 (Stoffigeur door het G. v. Wazankant v. J. Straal)



Aft. 20 (Alles in de hand) eerste slaan met de vrees van Lode Jansen



Aan staarboord leidt een tamelijk snelle dorpweg met drie uitgebouwde etages, waarna links zijn aangebracht, naar de Boekhuis. De schachtvloer van deze „galerij“ wordt wat lichter en helderiger gemaakt door een witte glas beschildering door mr. Klauwen in samenwerking met J. Boulay, waartoe doorzichtige metalen schrijfblokken en stalen geplaatste zijn. De beschildering stelt tropische plantengroei voor met vogels en ander galeries, terwijl het plafond uit hantentakken is gevormd.

De wanden der ruimten werden ontworpen op een pakket bijzonder fraai metaal door van klein formaat. Het vloerbedekking is hier talloosvrij gevormd, terwijl deze grote ruimte ruimten wordt afgeleid door een plafond met grote vertijde verplaatte vakken, ingehouden door ligpen voor boeken tegen geschiktheid, maar, een ventilator zijn aangebracht.

Het geheel is dus een geheel van hout, afgevoerd door een menging van behoudingen van houten en stalen.

Aan de buitenkant is de behouding gegoten. De deze, vermits het snelle ruimte tot heden te maken is een grote vlieger uitgebouwd (dus in de etage van de galerij een staarboord zijn uitgewerkt in koperkleurig geschilderd aluminium).

De wanden van deze ruimte zijn beheld met parket. De kopwand wordt gevormd door een afles behoudende behouding in vier grote vakken met

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



AB. 11 Gang tussen voorste verteilruimte en tweede klasse op het S dit met paravandus

AB. 12 Gang eerste klasse bij ingangdeur



deuren van koper-velvetwerk. De twee middelste valken kinnem idea met looken en zij worden open gelooand en slijk tegen de buitenste valken worden uitgevoert Een afwaart-achterwand wordt dan zichtbaar; met enige eenvoudige handbewegingen wordt dit albaar met twee geklemd en een kleine kapel voor geleidingsbewegingen is gewend.

Evenso ijeren, met dik glas bezette schuifdeuren kunnen deze ruimte geheel dicht afsluiten.

Het looch bijna niet gevoelt, met hoerend overleg en zorg daar laatste schep- betimmeringen onder leiding van de heer H. P. Mathias Dr. werden uitgevoerd. Vooral de trap is een voorbeeld van meubelmakenkunst.

Het is een „effort“ geweest dit schip af te maken in de nu-ontropie moeilijke omstandigheden, te meer omdat de ontwerpen van bijna tien jaar geleden dezerden.

Hoewel geklemd de ontleg ook werd klaar gemaakt, het waren juist de vele ongelijk vallen volgens de plannen van toen, die nu niet meer te krijgen waren, die het meest kwaliteitskennende kintien.

In de gang van die plannen meestal andere materialen en vooral teerbewaar- ing geklemd worden. Dit looch moette en tijd gewonnen vooral door de ongewone lever- tijden.

Zoodanig en nieuwe plannen gemaakt moesten worden voor een schip als deze

AB. 13 Eerste-klasse



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



Abt. 44. Insculptie „De landing van Houtman“ op parkerende parkeer in eerste klas Hotelman van J. Buitrago

Abt. 45. Insculptie tweede klas Hotelman van J. Buitrago. Het opgericht van 180 m². Het is ontworpen in klassieke stijl met een combinatie van de klassieke stijl en de moderne stijl. Het is ontworpen in de stijl van de klassieke stijl met een combinatie van de klassieke stijl en de moderne stijl. Het is ontworpen in de stijl van de klassieke stijl met een combinatie van de klassieke stijl en de moderne stijl. Het is ontworpen in de stijl van de klassieke stijl met een combinatie van de klassieke stijl en de moderne stijl.



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



Ab. 16. Gebouw „Rond de poel“ in realiteitsruimte Maastricht van J. Boukage



Ab. 17. Pausruimte in realiteitsruimte Maastricht



Ab. 18. Vastzitting in realiteitsruimte Maastricht met glasmozaïek van W. J. van der Waerden en A. Draht



Ab. 19. Eetruimte in realiteitsruimte Maastricht, ontwerp architecten H. P. Houten Jr. met decoratief paneel van Marnet de Groot



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



Inrichtingen, toe zaden met dit moeten worden aangepast. De eetruim, welke een geometrische vorm en trouwde kluis is, geeft al een warme lach de plastic-gevoelend reukend moeten herkennen. De tijd van grote, uitgekleedde herenverklaring is voor deze eeuw niet voorig en een veel meer matierial-act-gaet met in deze behagen moeten gaan herleven, zij het dan niet met een aller doorbringend verlangen naar rust en distantie.

Abt. 10 Studie van Errol Hall tweede klas en Ghazery Architect B. J. Leuneman. Ruim te groot van 155 m², Jaagte 1,85 m. Wandel uitgevoerd in licht natuursteen en stempeld hout. Een semi-circulaire trap, veldhergane zijden, van „Jagat“ dat de „C“ die twee steden, uitgevoerd in verschillende van bleekre, architektura van de kunsthergane A. Terzotto. Aan de voorzijde veldhergane een veldhergane veldhergane veldhergane met her-tajel. Plafond is eenheid in gelikt hout. Mater-hergane is groepen van stempeld, veldhergane hergane, hergane met die of lichte in her-maan met goetijeren en stempeld. Inrichtingen, uitgevoerd in veldhergane, veldhergane van 1,85 en 1,85. uitgevoerd. Veldhergane veldhergane in glas en metaal, veldhergane hergane in heren stenen en veldhergane veldhergane veldhergane.



Abt. 11 Bar in veldhergane tweede klas

Abt. 12 Glashergane in her tweede klas veldhergane van J. Herhage



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

Medewerking aan de Interieurverering werd verbond door:

Prof. F. A. Embaender
Architect M. J. Luthmann
- M. F. Mullers Jr.
- H. F. Mullers Jr.

Prof. L. O. Frenkelbach
Buste van wijlen de heer W. Kays Bn.

Tina Leyer
Bouwen op trap Social-Hall eerste klasse

Nel Klussen
Decoratieve glaswand in Schrijftaal eerste klasse
Interieurpanelen, voorstellende de vier wijden in Social-Hall eerste klasse
Interieurwerk voor glaswand en omlijsting Bibliothek eerste klasse

J. Bouhage
Schildering op perkament, voorstellende „de landing van Noorman“, in de Kerkzaal eerste klasse
Decoratieve glaspanelen in het Reclamesalon tweede klasse

Gobelins, voorstellende „Strookveld rond de Peel“, in Kerkzaal tweede klasse, uitgevoerd door Handwerkers „de Keijzerhoer“

A. Tormans
Bouwen trap Social-Hall tweede klasse en omlijsting rond de trap

Mej. G. J. W. Eubel
Bouffleurwerk (garden) voor trap tweede klasse Vestibule B-dek

Mej. G. v. Waterboon v. d. Gracht
Glasomlijstingpanel Vestibule B-dek tweede klasse
Decoratief lakwerk Kerkzaal eerste klasse

Loth Jaspers
Tijpelijk afbaar Bibliothek eerste klasse

Mej. Eric van Ouden
Glaspanelen voor afbaar Bibliothek eerste klasse

W. Kinkersma
Fresco's in grafiet op perkament, voorstellende „Oud-Nederlandse geintjes van de Maas“, in Kerkzaal eerste

klasse, uitgevoerd door de heer J. Brand de Ba

A. D. Capras
Glaserven voor verlichting Kerkzaal eerste en tweede klasse en Prijs Kerkzaal, uitgevoerd door Glasbedrijf „Laerden“

Mevrouw W. J. de Graaf
Panel met appliqueerwerk Kinderkamer tweede klasse

Mej. J. E. v. d. Stal
Glas in luid paneeltype Kinderkamer tweede klasse

F. Smitkna
Decoratieve raster Kerkzaal eerste en tweede klasse en Prijs Kerkzaal, in overleg met en uitgevoerd door Glasindustrie Venroede

G. A. Oeff
Bouffleurwerk behoudende Trappenhal eerste klasse, volgens ontwerp Nel Klussen

Mevrouw A. W. Verwey
Kleurverfingen

Abb. 11. Kerkzaal derde klasse



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

LIFEN

Waarom?

De reden dat de meeste mensen niet weten hoe ze hun leven moeten organiseren, is dat ze niet weten hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden.

De reden dat de meeste mensen niet weten hoe ze hun leven moeten organiseren, is dat ze niet weten hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden.

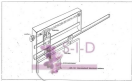
Waarom? De reden dat de meeste mensen niet weten hoe ze hun leven moeten organiseren, is dat ze niet weten hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden.

Waarom? De reden dat de meeste mensen niet weten hoe ze hun leven moeten organiseren, is dat ze niet weten hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden.

Waarom? De reden dat de meeste mensen niet weten hoe ze hun leven moeten organiseren, is dat ze niet weten hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden.

Waarom? De reden dat de meeste mensen niet weten hoe ze hun leven moeten organiseren, is dat ze niet weten hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden.

Waarom? De reden dat de meeste mensen niet weten hoe ze hun leven moeten organiseren, is dat ze niet weten hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden. Ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden, want ze weten niet hoe ze hun tijd moeten besteden.



"Maar het verleden verborgen
ligt in het heden"

en het is een heel belangrijk moment in de geschiedenis van de wereld. Het is een moment waarop de mensheid zich voor het eerst op een manier verenigt die niet gebaseerd is op religie of op andere vormen van discriminatie. Het is een moment waarop de mensheid zich voor het eerst op een manier verenigt die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid. Het is een moment waarop de mensheid zich voor het eerst op een manier verenigt die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid. Het is een moment waarop de mensheid zich voor het eerst op een manier verenigt die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid.

De wereld is nu een heel ander soort wereld geworden. Het is een wereld waarin de mensheid zich verenigt op een manier die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid. Het is een wereld waarin de mensheid zich verenigt op een manier die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid. Het is een wereld waarin de mensheid zich verenigt op een manier die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid. Het is een wereld waarin de mensheid zich verenigt op een manier die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid.

De wereld is nu een heel ander soort wereld geworden. Het is een wereld waarin de mensheid zich verenigt op een manier die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid. Het is een wereld waarin de mensheid zich verenigt op een manier die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid. Het is een wereld waarin de mensheid zich verenigt op een manier die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid. Het is een wereld waarin de mensheid zich verenigt op een manier die gebaseerd is op de menselijke waardigheid en op de menselijke vrijheid.

DE AANBEVELINGEN VAN DE OERKERSTEN

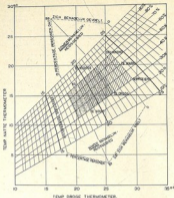
In de oerkersten worden de aanbevelingen van de oerkersten beschreven. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging.

In de oerkersten worden de aanbevelingen van de oerkersten beschreven. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging.

In de oerkersten worden de aanbevelingen van de oerkersten beschreven. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging. Het is een document dat de basis vormt van de christelijke geloofsovertuiging.



“Maar het verleden verborgen ligt in het heden”



ZWAAR BEWAARDINGSGEBIED
 WATER BEWAARDINGSGEBIED
 DE AANSLUITINGEN EN DRUKKEND, SCHOKKEND, ENKE GELUID VÓÓR HET ZWAAR BEWAARDINGSGEBIED

Abb. 11 Behaagheidsgebied voor luchttoelaten van 20-25 mm per sec voor Nederland

ving daarvan mogen verwijzen naar de betreffende nummers van het tijdschrift „Schip en Werf“.

De belangrijke afwijking oorkomt van het door toegepaste systeem worden nader besproken bij het gedeelte A.C. Hatten. Het principieelste (zijk. 20), evenals de afbeelding van een waaier (zijk. 21) geven nog een voorbeelding van het toegepaste systeem.

In het bijzonder willen wij nog wijzen op de decoratieve oplossing der uitlaatsmonden in de vertalen, waar een enorm groot luchtvolume (onder twee meter) bijna wordt de gelijke luchttoelaten van de actueel ventileren door nieuw te installeren lucht gelijktijdig en veelvoudig plaatsen en goede „afsluiters“ installeren en naar toegepaste wordt.

De in verkrijgen door de speciale uitlaatsmonden, z.g. „afsl.“, leveren de geluidloos. Door een goede uitvoering met de ontwerpen der decoratie is niet

meer „afsl.“ een decoratief element in de vertalen gevonden.

De kapperruimen

Deze hebben een eigen installatie, bestaande uit een geheel automatisch gevestigd unit, waarop luchttoelaten zijn

aangevoerd. Het wordt de koeling en ontvochtiging van de lucht in de warmere steden niet verkregen door een 12. luchttoelaten, ook bij de vertalen-installatie, doch door directe expansie van Freon koelmiddelen in de verdelingskoellichaam, aanwezig in de unit. Met een differentie van 1.2° C. wordt automatisch overgeschakeld van koeling op verwarming in thermodynamisch gesloten laadapparaat stappen de koelomroepen en laten staan toe naar de in de unit aanwezige verwarmingsapparaat of omgekeerd. De instelling van de gewenste temperatuur geschiedt door middel van een wandthermostaat in de kapperruimte.

Bevochtiging

Hiervoor is een eigen Peristaltische afvoerleiding unit toegepast, waarin op zeer compacte wijze een complete installatie voor de diverse behoeftelingen van de lucht in ondergrondse, zand ventilatoren, compressie-installatie met verdelingsapparaat, enz.

Hatten

Met n.a. „Wilton Eggs“ heeft evenals het n.a. „Oranje“ een systeem, waarmee het mogelijk is op ruime schaal A.C. voor passagiersruimten toe te passen.

Wij zullen op de bijzonderheden van airconditioning voor de buiten toe verder ingaan.

De hiervan te stellen eenen liggen al geheel anders dan die voor A.C. van de vertalen.

De vertalen al, worden normaal althans overdag gebruikt en wat door een groot aantal mensen gebruikt, maar voor betrouwbare korte periodes.

Voor de buiten krijgen wij direct te maken met het vereisde tussen dag- en nachtoplossing, waarbij voor de nacht rekening moet worden gehouden met een langdurige verblijfsperiode, terwijl overdag de verblijfsperiodes volkomen maximaal zijn. Verder is de last een verhoogd voor personeel gebruik.

Na zij hier direct opmerken, dat voor een langdurige verblijfsperiode des nachts de aan de lucht in stellen eenen passend voor ieder mens gelijk liggen, wat niet het geval is bij kortere of langere verblijfsperiodes overdag.

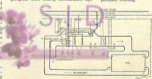


Abb. 12 Peristaltische airconditioning

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

Het op het n.v. „Wilton Ruys“ toegepaste systeem, waarbij de A.C. installatie overwegend gebruikt worden voor de ontlasten en des nachts voor de huttens, is een zeer gunstige combinatie voor een schip, waar gebruik wordt op een maximaal verblijf in de huttens overdag. Het is bekend, dat op dit schip buitengewoon veel ruimte is bestemd aan promenade- en sportvelden, rook-, leer- en conservatieruimten, etc., zodat in verband met de gezonde klimaatologische omstandigheden, overwegend over het algemeen weinig gebruik wordt gemaakt van de huttens. Zelfs dan kan hier overdag volstaan worden met een goed ventilatiesysteem, waarvoor dan ook gezorgd is.

De aansluiting van „ventilatiehuttens“ op „A.C. huttens“ gebeurt zeer eenvoudig door 24 reguleerklappen op de twee A.C. toestelbussen. Een reguleerklap is uitgerikt een handvat, waaraan van een wijzer, die getuigt kan worden op verschillende standen. Deze standen zijn geschikt winter dag en nacht, zomerdag en nacht. Bij alle deze standen zijn bepaalde klappen en organen gesloten of open gemaakt (pneumatische) regeling, terwijl andere klappen huttens werking worden gesteld in vol open of gesloten toestand. Het grote belang van de reguleerklap is, dat het reguleringsysteem eenvoudig kan worden gebruikt, waardoor de laste op stroomnet sterk verminderd wordt, terwijl toch alles uit de installatie kan worden gehaald wat mogelijk is.

Wanneer de reguleerklappen getuigt worden op één der standen „nacht“, worden automatisch alle klappen in de gewenste stand gezet. Deze dit houdt, huttens licht, en herverlichtingsklappen voor de ontlasten worden gesloten, terwijl de herverlichting voor de huttens door de waterinstallatie gesloten wordt.

Voor A.C. van de huttens wordt een verschillende redenen geen gebruik gemaakt van oververlichting. De lucht die toegevoerd wordt naar de huttens wordt gefilterd, gewassen, ontvochtigd of bevochtigd en op temperatuur gebracht al naar gelang de behoefte.

Het grote belang van een goede ventilatie, vooral in tropische klimaatomstandigheden, mag hier als voldoende bekend verondersteld worden.

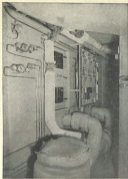


Abb. 12 Ruimte der oververlichting

Het aansluiten op de oververlichting gebeurt door de toelichting aan boord, terwijl verder in elke hut door een combinatie van een klep de goedkeuring wordt licht uit de Cavite uitwisselers toegevoerd kan worden in plaats van de normale ventilatie-lichttoevoer door de Pratik leveren.

Wij zouden het op het n.v. „Wilton Ruys“ toegepaste systeem een gunstige combinatie, doch moeten hier voldoende herhalen een herroeping, dat de behoeftig gevraagd kan worden aan dag- en nacht-ventilatie van de huttens. Waar dit het geval is, worden de aan de A.C. installatie te stellen staan gezet.

De oververlichting van de oververlichting van de huttens is niet anders, dan de oververlichting van de huttens. Het is bekend, dat op dit schip buitengewoon veel ruimte is bestemd aan promenade- en sportvelden, rook-, leer- en conservatieruimten, etc., zodat in verband met de gezonde klimaatologische omstandigheden, overwegend over het algemeen weinig gebruik wordt gemaakt van de huttens. Zelfs dan kan hier overdag volstaan worden met een goed ventilatiesysteem, waarvoor dan ook gezorgd is.

De aansluiting van „ventilatiehuttens“ op „A.C. huttens“ gebeurt zeer eenvoudig door 24 reguleerklappen op de twee A.C. toestelbussen. Een reguleerklap is uitgerikt een handvat, waaraan van een wijzer, die getuigt kan worden op verschillende standen. Deze standen zijn geschikt winter dag en nacht, zomerdag en nacht. Bij alle deze standen zijn bepaalde klappen en organen gesloten of open gemaakt (pneumatische) regeling, terwijl andere klappen huttens werking worden gesteld in vol open of gesloten toestand. Het grote belang van de reguleerklap is, dat het reguleringsysteem eenvoudig kan worden gebruikt, waardoor de laste op stroomnet sterk verminderd wordt, terwijl toch alles uit de installatie kan worden gehaald wat mogelijk is.

Wanneer de reguleerklappen getuigt worden op één der standen „nacht“, worden automatisch alle klappen in de gewenste stand gezet. Deze dit houdt, huttens licht, en herverlichtingsklappen voor de ontlasten worden gesloten, terwijl de herverlichting voor de huttens door de waterinstallatie gesloten wordt.

Voor A.C. van de huttens wordt een verschillende redenen geen gebruik gemaakt van oververlichting. De lucht die toegevoerd wordt naar de huttens wordt gefilterd, gewassen, ontvochtigd of bevochtigd en op temperatuur gebracht al naar gelang de behoefte.

Het grote belang van een goede ventilatie, vooral in tropische klimaatomstandigheden, mag hier als voldoende bekend verondersteld worden.



Abb. 13 „Perforie oververlichting met“

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

MECHANISCHE VENTILATIE

De mechanische ventilatie en verwarming is geleverd en geïnstalleerd door de Engle-Hollandse combinatie Winox-Kanamon, n.v.

Winox Engineering Company, Hillington, Glasgow, en
Mechinefabriek „Kanamon“, Bovenrij, vertragsvervoerd bij de firma Wm. C. Groenendaal, Rotterdam.

In totaal zijn 41 complete installaties afgeleverd en geïnstalleerd. Door gebruik hiervan wordt de woonomgeving aan loofst belangrijk verhoogd en de levensomstandigheden veel aangenamer. De bij installaties zijn daarbij opgesteld, dat de installaties steeds tussen leidend- en watervolde schakels blijven, zodat geen brand- of waterschade kan ontstaan. Het grootste deel der 41 installaties, resp. installaties zijn opgesteld op het gebied van de woonomgeving en verkeer op de woonomgeving. Elke installatie bestaat uit drie verschillende onderdelen, namelijk een afzuigende ventilator met een afzuigende motorvoeding, waarop gemiddeld een vijftrapsmotor met

een toerental variërend van 400 tot 600 omw./min en een vermogen variërend van 1,4 tot 1,8 pk. Eenrijge aggregaten voorzien van stoomhefverrichters, compleet met thermokasten. Aan deze aggregaten kan toe- of afvoering met verbindings naar de diverse kamers, vertrekken, of ruimtes. De afzuigingen in de kamers zijn alle voorzien van draadbaar blaasmonden. Hierdoor kan de lucht in alle gewenste richting worden afgevoerd. Vooral voor de trappen is dit belangrijk en aangenamer. Op de afzuigingen voor de woonruimtes, slaapkamers, badkamers, toiletten en kinderkamers, tweede klas woonruimtes, ruzies en kinderkamers en derde klas woonruimtes en ruzies zijn afzuigingen bij diffusie, luchtverwarming, en vermeerdering aangebracht om deze ruimtes te ventileren.

De afzuigingen zijn voorzien van een afzuigende motorvoeding.

Afzuiging bestaat uit hoelischeid in baden, toiletten, kinderkamers, slaapkamers. Door laatste twee ruimtes zijn schakel ook voorzien van installatie.

In geval van brandgevaar kunnen alle installaties geïnstalleerd d.m.v. één afzuigende motor naar het stroomtoestel buiten bedrijft worden gesteld.

Elke reeds eerder gezegd, zijn de afzuigingen met luchtverwarming van woonruimtes van een temperatuurregeling, welke de stroomtoer voor de luchtverwarmingtoestel regelt en waardoor steeds de juiste gewenste temperatuur in de ruimte wordt bereikt.

Ten- en afzuigingen voor de kamers zijn onderling verbonden, waardoor het niet mogelijk is de afzuigingen in bedrijft te stellen voordat de afzuigingen in bedrijft zijn. Hierdoor wordt verpanding van stankdamp door het schip te allen tijde voorkomen. Werden dat de vier genoemde afzuigingen buiten bedrijft gesteld, zo vallen automatisch de vier afzuigingen uit.

De ventilatie-afzuiging wordt gedeeltelijk vóór en tijdens het eerste gebruik van de woning geleverd en geïnstalleerd, en na bevestiging van de woning afgevoerd.

DE TOEGEPASTE ALUMINIUM-LEGERINGEN

Reeds voor de oorlog begon de toepassing van aluminium bij de bouw van schepen merkbare afwijkingen aan te nemen. Zij leverde zich scherp vrijwel uitsluitend bij min of meer technische

onderdelen. Dit was vooral het geval bij kogelgeweren, waar de aluminiumlegering het meest geïnstalleerd was. De technische oorlogvervoering verspreidde al, toegepast bij roeiers, de beweging van

voed meer bedrijfsstoffen, van goed meer technische en vormveranderingen installaties, verband houdende met vliegelingen, ruzies, enz., dat het langzaamhand mogelijk werd op andere delen van het schip toe toegepaste gewicht te bezwaren. Men besloot dit door bepaalde gedeeltes van de schepen, tussenkomsten, verbindingsstukken, verbindingsstukken en andere onderdelen uit lichtmetaal te vervaardigen. Hierdoor werd op deze onderdelen een gewichtbesparing van 40-50% bereikt, want legeringen die meer gewicht aan toegenomen installaties kon worden toegepast. Ook zelden voor het lichtmetaal, zoals koper en staal, werd reeds aluminium toegepast.

Intussen beperkte het aluminiumverbruik zich niet alleen tot de Marine, maar ook tot de vliegelingen met reeds de toepassing daarvan. De mechanische eigenschappen van aluminium hebben in vele gevallen reeds tot het gebruik van aluminiumlegeringen in de omgeving van het toepassen in plaats van de gewone legeringen, maar bij verschillende



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

Abb. 19 Beweging van gewicht opgevoerd en in beweging geleverd en vliegelingen. Architect E. P. Muntz B.

De laatste jaren zijn er veel ontwikkelingen geweest op het gebied van de arbeidsmarkt. Het is belangrijk om deze ontwikkelingen te begrijpen en te anticiperen op. Dit kan helpen bij het vinden van nieuwe kansen en het verbeteren van de huidige situatie.

De arbeidsmarkt is in constante beweging. Nieuwe technologieën en veranderende behoeften van bedrijven creëren nieuwe mogelijkheden. Het is essentieel om continu te leren en te ontwikkelen. Dit kan door middel van cursussen, workshops en andere vormen van opleiding. Het is ook belangrijk om netwerken te bouwen en te onderhouden. Dit kan helpen bij het vinden van nieuwe kansen en het verbeteren van de huidige situatie.

De arbeidsmarkt is in constante beweging. Nieuwe technologieën en veranderende behoeften van bedrijven creëren nieuwe mogelijkheden. Het is essentieel om continu te leren en te ontwikkelen. Dit kan door middel van cursussen, workshops en andere vormen van opleiding. Het is ook belangrijk om netwerken te bouwen en te onderhouden. Dit kan helpen bij het vinden van nieuwe kansen en het verbeteren van de huidige situatie.

De arbeidsmarkt is in constante beweging. Nieuwe technologieën en veranderende behoeften van bedrijven creëren nieuwe mogelijkheden. Het is essentieel om continu te leren en te ontwikkelen. Dit kan door middel van cursussen, workshops en andere vormen van opleiding. Het is ook belangrijk om netwerken te bouwen en te onderhouden. Dit kan helpen bij het vinden van nieuwe kansen en het verbeteren van de huidige situatie.

DE NAGENSCHRIJF

De nagenschrijf is een belangrijk onderdeel van de arbeidsmarkt. Het is belangrijk om de nagenschrijf te begrijpen en te anticiperen op. Dit kan helpen bij het vinden van nieuwe kansen en het verbeteren van de huidige situatie.

De nagenschrijf is een belangrijk onderdeel van de arbeidsmarkt. Het is belangrijk om de nagenschrijf te begrijpen en te anticiperen op. Dit kan helpen bij het vinden van nieuwe kansen en het verbeteren van de huidige situatie.

De nagenschrijf is een belangrijk onderdeel van de arbeidsmarkt. Het is belangrijk om de nagenschrijf te begrijpen en te anticiperen op. Dit kan helpen bij het vinden van nieuwe kansen en het verbeteren van de huidige situatie.

De nagenschrijf is een belangrijk onderdeel van de arbeidsmarkt. Het is belangrijk om de nagenschrijf te begrijpen en te anticiperen op. Dit kan helpen bij het vinden van nieuwe kansen en het verbeteren van de huidige situatie.

De nagenschrijf is een belangrijk onderdeel van de arbeidsmarkt. Het is belangrijk om de nagenschrijf te begrijpen en te anticiperen op. Dit kan helpen bij het vinden van nieuwe kansen en het verbeteren van de huidige situatie.

De nagenschrijf is een belangrijk onderdeel van de arbeidsmarkt. Het is belangrijk om de nagenschrijf te begrijpen en te anticiperen op. Dit kan helpen bij het vinden van nieuwe kansen en het verbeteren van de huidige situatie.

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

In totaal de installatie, die het voortuug gebouwd is. Zij bestaat uit twee achterslijpen, elk gedreven door vier motoren, ieder van 4000 pk bij 233 rev./min. De achterslip is in de machienkamer gelijkaardig aan het grote wiel van een landwieloverbrenging met twee tandwiel. Elk tandwielveld wordt gedreven door een draaivorm met tussenschakeling van een koppeling. In verband met de verhoogde toeling van het schip werd de installatie ondergebracht in twee machienkamers. In de achterste zijn twee motoren van de R.R.'s en twee motoren van de S.R.'s en, hiervan de beide tandwielkasten geplaatst. In de voorste machienkamer zijn eveneens vier motoren aanwezig, waarvan er telkens twee door een koppeling verbonden zijn aan de tandwielkasten van R.R.'s, resp. S.R.'s tandwielkast met tussenschakeling van een *ax.*, die door het machienkamerschip gaat.

De hoerboven genomen geringe hoogte, gevolg door deze machienkamer-installatie, wordt duidelijk geïllustreerd door de tekening afb. 50, waarin naast elkaar de doorschetsen van de „Willam Ray“ en de „Stramp“ van de Maj. Fischerlund, een schip van ongeveer gelijk doorsneden, naast elkaar zijn getekend.

Door de geringe machienkamerhoogte van de „Willam Ray“ konden het C dek en het D dek doorlopen.

De hoofdmotoren

De acht hoofdmotoren zijn onderling geheel gelijk en hebben de volgende hoofddatums:

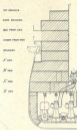
Aantal cilinders	8
Cylinderdiameter	380 mm.
Cylindereind	840 mm.
Vereniging	4000 pk
Omwentelingen	116/min.
Gew. cilinder	4,70 kg/cv*
Gew. inspanning	0,8 m/cv

Ten van deze motoren zijn bij de R.V. Kas. Maj. De Schelde“ te Vlissingen gemaakt, twee worden door Gebr. Sulzer in Winterthur gebouwd.

In de tekening afb. 51 en afb. 52 zijn de machines in dwars- en langzaamzichts getekend. De machines zijn onder leiding van Gebr. Sulzer gebouwd en verspreiden de bekende Sulzer spoeling met spuit- en uitlatingskleppen in de nabehelmsche cyclus. Druivertingen, waarvan de openingen dubbelzijdig en met klijpen zijn uitgevoerd.

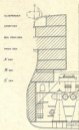
Elske cilinder is gemaakt als een vierkant blok met Conans van de gewone kansen. Met deze Conans worden de kleppen met leunen aan elkaar verbonden, ook als lange cilindervak. De vak is naar voren met een vijf lagers bevestigd (zie tekening afb. 53) en is vast aan het frame, dat op steunpil is gebouwd.

afb. 50 „WILLEM RAY“



afb. 51 Draaivormen voor de machienkamers van het v.a. „Willam Ray“ en het v.a. „Stramp“

afb. 52 „WILLEM RAY“



afgevoerd wordt. Het is duidelijk, dat op deze wijze een zeer sterke machine ontstaat, die tijdens het werken weinig slijping zal vertonen en ingewoneerde trillingen en bewegingen uit te voeren.

Het geheel ontstaat uit de machines. De *ax.* de klinkerplaat en de klinker zijn van gewalst vervaardigd. Hierdoor worden de machines lichter, ook stijver en vooral ook sterker.

Aan de uitvoering der metalen van schalen en leuningen is grote zorg besteed en overvrij is gedaan wat mogelijk was om de constructie te versimpelen en de goede werking te verzekeren.

Er is het klinkerblad voorzien van twee laterzijdig zware afzettingen, waardoor alle terugvoer wordt voor de klinker van de uitsparing, overring van de klinker en omringing van de klinker.

Deze installatie is in afb. 53 weergegeven, waarbij de afzettingen in het v.a. de v.a. afb. 54 weergegeven zijn. De afzettingen zijn v.a. de afzettingen van de afzettingen.

De v.a. afzettingen op de gewone wijze worden niet afgevoerd, welke door een vijf lagers wordt in de afzettingen. Het is duidelijk, dat het met deze uitvoering kan worden toegepast in de klinker en doorlopen van de draaivormen van de draaivormen en doorlopen van de draaivormen van de draaivormen. Ook de klinker is een vijf lagers doorvoerd of afgevoerd. De metalen behoren der-

halve slechts voorzien te worden van de afzettingen, welke nodig zijn voor de gewone afzetting, terwijl de klinker niet meer vereenvoudigd wordt door de klinker.

Tenslotte de ladingen aan de klinker metalen te verbeteren in de klinker uitgevoerd met draaivormen. Het is bekend, dat hierdoor het springen van de *ax.* in de klinker zeer aanmerkelijk wordt verbeterd en de klinker op schalen van het materiaal sterk wordt verbeterd. De overring van de *ax.* in de speciale klinkerwerking van de draaivormen heeft bij dit machienapparaat de vereenvoudiging volkomen bewaard. Een zeer geland vlijten van schalen van deze draaivormen in de klinker zijn zeer ingewoneerd, d.i. de klinker hebben een verhoging aan de ingewoneerd de pen liggende afb. (zie afb. 55).

De constructie van de zuigen, het v.a. en andere details zijn uit de voorgaande afbeeldingen duidelijk.

De draaivormen zijn van het bekende type met geladen platen en eenzijdige zuigen.

De aandrijving geschiedt door de motoren met één nok van symmetrische vorm, die door de nok van de schaal, over de nok van de nok (afb. 54).

De installatie voor alle draaivormen wordt overvrij van alle draaivormen, d.i. de draaivormen, vervaardigd door een installatie met schalen metalen in het v.a. van het draaivormen draaivorm.

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

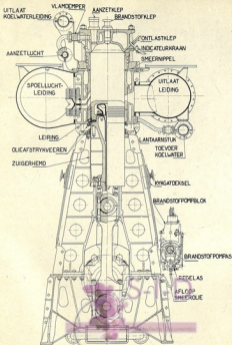


Fig. 21. Een verticale stoommotor voor de zee.

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

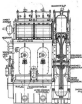


Fig. 10. Technische tekening van een stoommotor.

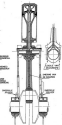


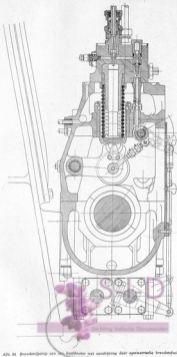
Fig. 11. Technische tekening van een stoommotor met een verticale cilinder.

In het begin van de 19e eeuw was de stoommotor al een belangrijke bron van energie. Het werd gebruikt in fabrieken, mijnbouw en scheepvaart. De stoommotor maakte het mogelijk om grote hoeveelheden arbeid te verrichten, wat leidde tot de Industrial Revolution. De stoommotor was een belangrijke uitvinding die de wereld veranderde.

De stoommotor werd ontwikkeld door James Watt in 1769. Hij verbeterde de stoommotor van Thomas Newcomen. De stoommotor van Watt was een belangrijke uitvinding die de wereld veranderde. Het maakte het mogelijk om grote hoeveelheden arbeid te verrichten, wat leidde tot de Industrial Revolution. De stoommotor was een belangrijke uitvinding die de wereld veranderde.

De stoommotor was een belangrijke uitvinding die de wereld veranderde. Het maakte het mogelijk om grote hoeveelheden arbeid te verrichten, wat leidde tot de Industrial Revolution. De stoommotor was een belangrijke uitvinding die de wereld veranderde.

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"



45. 24 Buisdrijver van een lozingsmotor met uitzetting door asymmetrische brandstof

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

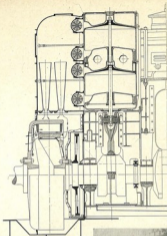


Abb. 33. Deconstructie van de spinnings met draadspindel, welke de J.B.S.A. koppeling bezit.

Abb. 34. De tandwieloverbrenging met afwisselende tandwiel, gemonteerd in de werkplaats.

bij de draadspindel het roedel aansluit met tussenstukking van een draadspindelkoppeling.

Deze overbrenging is genoot, verspreiden van roedels of wielen in eenen of gelijken. Van spindelen van tandwielcollectie van tandwielkoppeling zijn door in het roedel door het veel kleinere aantal van het roedel, terwijl het roedel, de tandwieloverbrenging, bezit de kortere spanning, gemiddelde van de op het gebouwen kan worden.

De „Nieuw“ koppelingen, welke de overgevoeligheid van het draadspindel van de draadspindel verry van het roedel, welke in dit opzicht de roedelen van draadspindelen niet achter staan bij de van tandwiel. Gebruik op deze overbrenging.

de tandwielkoppeling ontworpen voor een versnemen van 18.000 op 1 en een roedelen van 200 op 180.

De voornaamste gegevens zijn:

- Roedelwiel van het wiel 220,00 mm
- Roedelwiel van de roedelen 1200,00 mm
- Roedelwiel van de roedelen 2000 mm
- Tandwielwiel van elk roedel 1 x 700 mm

De wielen en roedels hebben eendelige tanden, gemiddeld met een 1° hals. De stiel, gemeten loodrecht op de tanden, is dezelfde 1°. De tandwielkoppeling 90° en de tanden vormen een pijl, waarvan de punt in het midden van de roedelen is het wiel ligt.

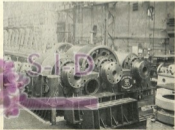
Het grote wiel bestaat uit een centraal gelijevend lichaam, met twee daarvan gelijevende stalen tanden, waarna de tanden gefreesd zijn. Als materiaal hiervoor is geloken ongelokerd R.S.A. met een roedelwiel van 40-50 kg/cm² en een wiel van 20-30 kg/cm² op 1 = 3 d.

De roedelen zijn beide draadspindelen onder tanden, van speciaal staal met 1 x 1,2% nikkel, 0,1-0,8% mangaan en 0,20-0,30% aluminium. De roedelwielkoppeling 45-50 kg/cm² en de wiel 30 kg/cm² op 1 = 3 d.

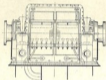
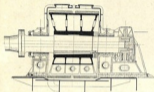
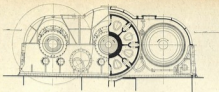
De tandwielkoppeling bestaat uit een reeks onderdelen van gelijevend en een stevige bovenstuk.

De constructie van de overbrenging is in alle 37 versnellingen. Hierin is te zien, dat de onderwiel niet in voorzet met een trog, doch opent in de laatste draadspindelkoppeling op de tanden. Een aantal gear in de tandwielkoppeling het tandwiel van de draadspindel geloken tandwielkoppeling, die als alle afgepast dient doet.

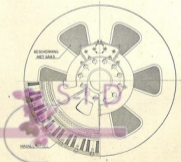
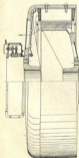
Het aandrijfsysteem is algemeenheid van dit der machines. Een aandrijfsysteem.



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



Ab. 47. Dampmotorvoering v. 1880 oph.



Ab. 48. Dampmotorvoering v. 1880 oph.

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



Fig. 10. Veranderingen in de wereldbevolking van 1950 tot 2050. Bron: UNFPA, 2004.

... en de wereldbevolking zal in 2050 naar verwachting 9,1 miljard mensen tellen. Dit is een toename van 40% ten opzichte van 1950. De groei van de wereldbevolking is vooral het gevolg van de toename van de levensverwachting en de dalende sterftecijfers. Dit betekent dat er meer mensen zijn die langer leven en dat er minder kinderen overlijden. Dit heeft geleid tot een toename van de wereldbevolking. Het is belangrijk om te weten dat de wereldbevolking niet alleen groeit, maar ook verandert. De bevolking wordt ouder en er zijn meer mensen die langer leven. Dit heeft gevolgen voor de economie en de samenleving. Het is belangrijk om te weten dat de wereldbevolking niet alleen groeit, maar ook verandert. De bevolking wordt ouder en er zijn meer mensen die langer leven. Dit heeft gevolgen voor de economie en de samenleving.



... en de wereldbevolking zal in 2050 naar verwachting 9,1 miljard mensen tellen. Dit is een toename van 40% ten opzichte van 1950. De groei van de wereldbevolking is vooral het gevolg van de toename van de levensverwachting en de dalende sterftecijfers. Dit betekent dat er meer mensen zijn die langer leven en dat er minder kinderen overlijden. Dit heeft geleid tot een toename van de wereldbevolking. Het is belangrijk om te weten dat de wereldbevolking niet alleen groeit, maar ook verandert. De bevolking wordt ouder en er zijn meer mensen die langer leven. Dit heeft gevolgen voor de economie en de samenleving. Het is belangrijk om te weten dat de wereldbevolking niet alleen groeit, maar ook verandert. De bevolking wordt ouder en er zijn meer mensen die langer leven. Dit heeft gevolgen voor de economie en de samenleving.

... en de wereldbevolking zal in 2050 naar verwachting 9,1 miljard mensen tellen. Dit is een toename van 40% ten opzichte van 1950. De groei van de wereldbevolking is vooral het gevolg van de toename van de levensverwachting en de dalende sterftecijfers. Dit betekent dat er meer mensen zijn die langer leven en dat er minder kinderen overlijden. Dit heeft geleid tot een toename van de wereldbevolking. Het is belangrijk om te weten dat de wereldbevolking niet alleen groeit, maar ook verandert. De bevolking wordt ouder en er zijn meer mensen die langer leven. Dit heeft gevolgen voor de economie en de samenleving. Het is belangrijk om te weten dat de wereldbevolking niet alleen groeit, maar ook verandert. De bevolking wordt ouder en er zijn meer mensen die langer leven. Dit heeft gevolgen voor de economie en de samenleving.

... en de wereldbevolking zal in 2050 naar verwachting 9,1 miljard mensen tellen. Dit is een toename van 40% ten opzichte van 1950. De groei van de wereldbevolking is vooral het gevolg van de toename van de levensverwachting en de dalende sterftecijfers. Dit betekent dat er meer mensen zijn die langer leven en dat er minder kinderen overlijden. Dit heeft geleid tot een toename van de wereldbevolking. Het is belangrijk om te weten dat de wereldbevolking niet alleen groeit, maar ook verandert. De bevolking wordt ouder en er zijn meer mensen die langer leven. Dit heeft gevolgen voor de economie en de samenleving. Het is belangrijk om te weten dat de wereldbevolking niet alleen groeit, maar ook verandert. De bevolking wordt ouder en er zijn meer mensen die langer leven. Dit heeft gevolgen voor de economie en de samenleving.

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

de afwijking is kleiner, maar de afwijking is niet nul. Het is dus niet mogelijk om de afwijking te laten dalen tot nul. Dit is het gevolg van de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.

De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.

De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.

De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.

De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.

De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.

De afwijking

De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.

De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.

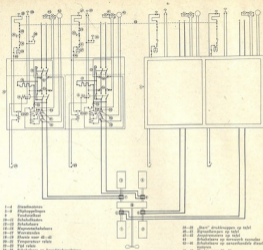
De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.

De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.

De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen. De afwijking is dus een maat voor de onzekerheid in de metingen.



"Waar het verleden verborgen ligt in het heden."



- 1-4 Drukventielen
- 1-4 Afsluipelingen
- 5 Ventielkast
- 10-11 Schakelcilinders
- 12-13 Schakelcilinders
- 14-15 Afsluipelingen
- 16-17 Sluizen
- 18-19 Sluizen voor 12-13
- 20-21 Temperatuur veilig
- 22-23 Tijd veilig
- 24-25 Schakelcilinders op bestuurscilinderuitrusting
- 26-27 Sluizen voor schakelcilinders
- 28-29 Schakelcilinders bij afsluipen op tijd
- 30-31 Schakelcilinders aan terwerk slaan
- 32-33 „Rijp“ drukcilinders in veldmaatschappij
- 34-35 „Rijp“ drukcilinders in veldmaatschappij
- 36-37 „Rijp“ drukcilinders op tijd

- 38-39 „Rijp“ drukcilinders op tijd
- 40-41 Afsluipelingen op tijd
- 42-43 Afsluipelingen op tijd
- 44 Schakelcilinders op terwerk slaan
- 45-46 Schakelcilinders op veldmaatschappij
- 47-48 Sluizen voor 38-39
- 49-50 Sluizen veldmaatschappij voor 38-39
- 51-52 Schakelcilinders voor veldmaatschappij
- 53-54 Schakelcilinders voor veldmaatschappij

Abb. 10 Schakelcilinders van de elektrische veldmaatschappij

ruim, welke er voor zorg dragen, dat de motor geen aansluiting en geen brandstof kan krijgen, indien de schakelaar „A“ in de goede stand gekozen is of de schakelaar niet draaien in een andere richting dan is bedoeld.

De lichtklingelcilinder „Z“ van aansluiting staat ervoor dat in een enkel moment de lucht doorgeeft wordt, indien de schakelaar gekozen „rijp“ en gekozen „afsluipen“ overeenkomstig de stand van het manoeuvreerhandtel is ingesloten.

Erven grote lichtklingelcilinder wordt in dit geval doorgeeft voor aansluiting naar de motor, waarbij de lichtklingelcilinder „Z“ wordt gebruikt.

De veldmaatschappij „Z“ kan de veldmaatschappij in de motor geen brandstof krijgen richting welke veldmaatschappij, met de hand van het manoeuvreerhandtel, met de veldmaatschappij de veldmaatschappij „Z“ kan aansluiten, waarbij de veldmaatschappij „Z“ en de veldmaatschappij „Z“ overeenkomstig veldmaatschappij, en de veldmaatschappij „Z“.

De veldmaatschappij „Z“ is gekoppeld aan het terwerk van de motor en schakelaar, dat aansluiting de veldmaatschappij „Z“

breikt indien het terwerk „in“ staat.

Het motor wijkt het manoeuvreerhandtel weinig of van de normale instelling. Het veldmaatschappij komt nu in bestuursstand naar op de veldmaatschappij van het manoeuvreerhandtel „Z“ van veldmaatschappij en het instellen van een gelijke belasting voor veldmaatschappij. Hierbij zijn onder het manoeuvreerhandtel twee veldmaatschappij „Z“ en „Z“ gekoppeld, welke hydraulisch bestuurd worden op het veldmaatschappij bestuurd.

Het hydraulisch systeem bestaat uit een reservoir „AA“ waarin de manoeuvreerhandtel veldmaatschappij wordt. Een stel kleine manoeuvreerhandtelingen rijzen de ge-

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

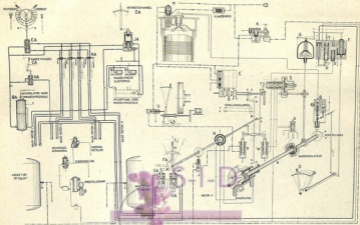


Abb. 27. Schema van de centrale stuurtoestelling

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



Afb. 94 De centrale manoeuvreerstand

bruikte manoeuvreerrolle uit de aflooptank en persen deze naar de accumulator. Een vlotter in de aflooptank houdt het niveau daarin constant, waardoor tevens bereikt wordt, dat ook het niveau in de accumulator telkens weer op peil wordt gebracht. De druk daarin bedraagt 8 at en wordt constant gehouden met behulp van een aansluiting op de werkluchtleiding.

De manoeuvreerrolle, waarvoor een turbine-olie wordt gebruikt, levert de bewegingskracht voor de cilindres „Z“ en „AA“ en voor de belastingszuigers, die de schaar „H“ verstelt om de belasting der motoren te regelen.

Op het centrale manoeuvreerbord bevinden zich voor vier machines van één afleiding, één aanzethandel „C“ en één brandstofhandel „DA“, terwijl daar

boven het terugmeldhandel van de telegraaf geplaatst is.

Het centrale manoeuvreeren gaat nu als volgt in zijn werk.

De telegraaf wordt gezet op de bedrade draairichting. Hierop, verplaatst het zijgeschuifje van het apparaat „EA“ uit de middenstand, b.v. naar boven. Uit het schema is te zien, dat de manoeuvreerrolle dan doortrekt naar de onderzijde van de cilindres „AA“, terwijl de olie uit de onderzijde van cilinder „Z“ kan wegstromen. Hierdoor wordt de pluimjer van „AA“ naar boven gedrukt en de pluimjer van „Z“ naar beneden. Hierdoor komt het juk „FA“ in een schuine stand en dien- tengevolge ook het aanzethandel „C“ aan de machine. Het juk „FA“ het handel van „Z“ en „AA“ gekoppeld als de

betreffende motor gekoppeld is aan de centrale manoeuvreerstand. De schuifje van het aanzethandel „C“ is echter beperkt tot de „bedrijf“stand, omdat de pluimjerslag begrensd wordt door de zuigers „GA“. Boven deze zuigers „GA“ staat nl. manoeuvreerrolle. Door nu aan het aanzethandel „CA“ van de centrale manoeuvreerstand te trekken, wordt het schuifje in het apparaat „HA“ naar boven bewogen en wordt de ruimte boven de zuigers „GA“ in verbinding gebracht met de aftap. Door deze beweging van het aanzethandel kan dus de pluimjer van de cilinder „AA“ verder naar boven bewegen, waardoor het aanzethandel „C“ in de „aanzet“stand komt. Zoals uit het schema is te zien, geschiedt de beweging van het aanzethandel „C“ voor vier machines gelijktijdig, zodat alle vier machines gelijktijdig op lucht gaan draaien. Wordt het aanzethandel „CA“ los gelaten, dan komt de ruimte boven de zuigers „GA“ weer onder druk en wordt het aanzethandel „C“ van elk der vier machines in de „bedrijf“stand gebracht, waarbij de machines op brandstof gaan draaien. De brandstofregeling wordt bewerkstelligd door het apparaat „JA“, dat niets anders is dan een reduceerklep. De manoeuvreerrolle wordt in dit apparaat gereduceerd tot een lagere druk, afhankelijk van de stand van het brandstofhandel „DA“. De gereduceerde druk werkt op de belastingszuiger van het servomotorblok „F“ en regelt met behulp van de schaar „H“ de belasting.

Het in bedrijf brengen van een motor berust op de afstandsbediening van de cilindres „Z“ en „AA“. Om een motor op het centrale manoeuvreerbord uit te schakelen, is het voldoende om een kraan aan te brengen in de beide leidingen naar de onderzijde der cilindres „Z“ en „AA“. Voor elke motor is daarom op de centrale manoeuvreerstand een kraan aanwezig, welke in het schema is aangeduid met „KA“. In het schema is voor Motor 2 de kraan in gesloten stand getekend. Aan het handel van deze kraan is nog een contact bevestigd, dat verborgen wordt, indien een motor wordt uitgeschakeld. Dit contact dient om de bekrachtiging van de ASEA koppeling uit te schakelen, teneinde te voorkomen, dat deze motor door de andere machines zou worden meegenomen.

Een dergelijk contact „LA“ is ook aanwezig bij het tornwerk. Dit contact wordt verborgen zodra het tornwerk „in“ staat, zodat in dit geval de motor „Ios“ is van de tandwielkast.

Ten slotte zit een derde contact aan het juk „FA“, hetwelk er voor zorgt, dat de ASEA koppeling onbekrachtigd blijft, indien het manoeuvreerhandel „C“ ontkoppeld wordt, teneinde ter plaatse te kunnen manoeuvreeren.

De manoeuvreerinrichting is dus een inrichting waarbij 1 machinist met behulp van een telegraaf en twee handels vier

machines gelijktijdig kan bedienen. Hij kan door het omzetten van de kruzen „R.A.“ ook minder machines gelijktijdig bedienen, terwijl het ook mogelijk is, elke machine afzonderlijk aan en af te zetten buiten de centrale manoeuvreerstand aan. De laatste bevindt zich in de achter-machineskamer in de voor-machineskamer in afzien van vijf telgaten geplaatst, welke de commando's van de brug ontvangen, doch geen terugkoppeling bevatten.

De groepen heeft nu reeds geleerd, dat de gelede besturing goed functioneert. Als regel worden slechts één of twee machines van elke af-groep, buiten af vaart verondersteld moet worden en dus een machine moet worden bijgeschakeld, wordt evenwel de „R.A.“ koppeling van deze machine bekrachtigd, waardoor de machine in beweging komt en gaat draaien met een belasting, waarvan het maximum ingespannen kan worden met het brandstof-verbruik van de machine.

Een goede indruk van de uitvoering van de centrale manoeuvreerstand geeft afb. 31. De constructie hiervan is vernaaidigd van roestvrij staal en plaat, de motoren, alle verriezen van zwaarte wijzerplaat met witte letters, geven een volledige overzichts van het landingsapparaat.

De Stoomgeneratoren en de Turbogeneratoren

Voor de levering van de nodige stroom voor licht en kracht, de civiele diensten en een aantal verwarmingsdoeleinden zijn vier stoomgeneratoren aangelegd, waarvan drie Birkbeck (vertoont motoren van 1000 kW en één Birkbeck vertoont motoren van 100 kW).

De vertoont motoren hebben acht cilinders, met een diameter van 200 mm en een 275 mm slag. Zij ontwikkelen bij 240 omw./min. een vermogen van 1000 qpk.

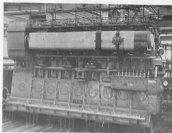
De dynamo van Birkbeck (vertoont) levert 1000 kW gelijkstroom van 500 Volt in a.f.h. Zij is een foto van deze machine afgedrukt.

De vertoont motoren heeft een cilinder, met een diameter van 400 mm en een slag van 400 mm en levert 800 qpk bij 200 omw./min. De dynamo van Bloemendal levert 100 kW gelijkstroom van 250 Volt. A.f.h. 32 geeft een foto van het complete aggregaat.

Ten slotte wordt stroom geleverd door een Birkbeck-afzuigende turbogeneratoren met Semi-generatoren van 400 kW. Deze turbogeneratoren heeft ten doel, de grote stoomverbruik, die met de afzuigingen van de landingsmotoren in afzuigingskokers gemaakt kan worden, nuttig te gebruiken.

De turbine heeft een gereguleerde afvoer voor stoom van 1,5 ata, welke stoom gebruikt wordt voor de verwarmingsdoeleinden en voor stoom naar de luchtverwarmingsapparaten. Een diameter van de turbogeneratoren is in a.f.h. 33 weergegeven.

De turbine draagt evenwel bij tot de levering van de elektrische energie. Met



Afb. 31. Birkbeck (vertoont) stoomgeneratoren, 1000 kW, 100 omw. per min.

een stoomaansvoer van 1000 kg/uur stoom en een afzuigvermogen van 1000 kg/uur ontwikkelt de turbine 100 kW. Met de afzuigingen worden de verwarmingsdoeleinden met volle capaciteit gelokaliseerd en is nog voldoende stoom beschikbaar voor verwarmingsdoeleinden.

De afzuigingskokers

In de afzuigingen zit overal warmte, dat het economisch geweest was, deze te benutten in afzuigingskokers. Daar de gasen, die bij volle belasting van de

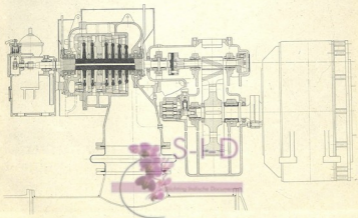
motoren een temperatuur van circa 300° C. bereiken, af te koelen tot 210° C., wordt een productie van 12.000 kg/uur stoom van 6 kg/cm² bereikt. Niet altijd zal deze stoomproductie haast kunnen worden, waardoor de druk in de kokers zal dalen.

Om het afblazen van de veiligheids-Moppen te voorkomen zijn de kokers geconstrueerd voor 15 kg/cm². Bij drukvalven neemt de temperatuur van het kokerswater toe, waardoor de stoomproductie daalt. Niet altijd zal met volle

Afb. 32. Birkbeck (vertoont) stoomgeneratoren, 100 kW, 200 omw. per min., met „Birkbeck“ dynamo



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



45. 17. Park stoomtuinbouw tentoonstelling met „Sociëteit voor de Industrie“
“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

kracht worden gevaren, wanneer de stoomproductie geringer is dan 12000 kg per uur. De stoom wordt in de eerste plaats gebruikt voor het drogen van de hiervoor genoemde afloop-omkeerbare turbinegeneratoren, waarvoor een verbruik van 400 kW gekozen is, hoewel dit natuurlijk groter had kunnen zijn, indien mogelijk kon worden, dat de kostbaarheid stijgt met een verbruik van twee stadia.

De constructie der turbinegeneratoren is te zien in afb. 98. Zij bestaan uit een horizontale waterhouder en een drie stoomhouder, welke aaneeling verbonden zijn met twee pijpleidings, bestaande uit een groot aantal recht-pijpen met 1" overwoeging diameter. Het oppervlak van iedere bundel bedraagt 125 m². De gasen van één motor stroomden de andere waterhouder, en de pijpen, en de stoomhouder en aaneeling naar boven waar de geleidingsen aansluit. Een tweede motor werkt op gelijwijdige de gasen van de tweede pijpleidings, zodat dat de gasen van beide motoren zich met elkaar kunnen vermengen. Het bevestigt hiermede, dat in de uitlaatleidingen geen afsluitingen behoeven te worden aangebracht. De stoomhouder is voorzien van de normale openingen, alsmede van een automatische veiligheidsventiel.

De verdelijngers

Een passagierschip als de „Willem Ruys" verbruikt grote hoeveelheden stoomwater. Gemiddeld moet worden op 200 m³ stoomwater per dag. Indien een voldoende hoeveelheid moet worden gewonnen, bedraagt dit voor het schip een zeer groot extra gewicht en een vergruiging van de scheepsaankomsten.

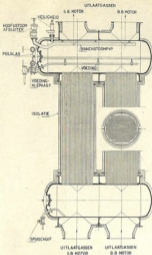
Hiel dien behoefte in een verdelijngersinstallatie ingebouwd, welke in staat is om 200 m³ stoomwater per 24 uur te maken uit seawater. De verdelijngers installatie heeft een oppervlak van 100 m².

De toepassing van verdelijngers was te meer aantrekkelijk omdat de stoom, nodig voor de verdelijng van het seawater, verkregen wordt uit de uitlaatgasen, welke deze stoom in een turbinegenerator geproduceerd wordt tot circa 25 ata.

Het genoemde toestel, overal waar ook land, had dezelfde geen brandstof en is hiermede, vooral, omdat de aflijp van seawater afzonderlijk van de turbinen aangevoerd blijft.

De verdelijngers van het systeem „Practis & Hoesche" is vervaardigd door de N.V. Eas. Mij. „De Scheide", welke met gekwalificeerde specialisten en in triple effect. De drie twee verbonden gepulverd in de halve stoomkamer, elke omvat een 125 m² stoomwater leveres per 24 uur, waarvoor 120 ton stoom van 25 ata per uur nodig is.

Afb. 99 stelt een principe-tekening van de verdelijngersinstallatie voor, terwijl de foto afb. 100 de verdelijngers in de werking stelt.

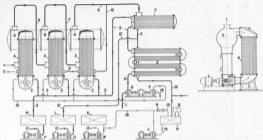


Afb. 98 Een der vier „Scheide" stoomgeneratoren

land. Het verdelijngers installatie is een klein, compact water- en stoomverdelijngers systeem. De drie turbines zijn aaneeling verbonden met elkaar en met de stoomkamer van 25 ata. De drie turbines zijn aaneeling verbonden met de stoomkamer van 25 ata. De drie turbines zijn aaneeling verbonden met de stoomkamer van 25 ata. De drie turbines zijn aaneeling verbonden met de stoomkamer van 25 ata.

De verdelijngers installatie is een klein, compact water- en stoomverdelijngers systeem. De drie turbines zijn aaneeling verbonden met elkaar en met de stoomkamer van 25 ata. De drie turbines zijn aaneeling verbonden met de stoomkamer van 25 ata. De drie turbines zijn aaneeling verbonden met de stoomkamer van 25 ata. De drie turbines zijn aaneeling verbonden met de stoomkamer van 25 ata.

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



Ab. 11 'Verdamper' in drie stadien, systeem „Foster & Wheeler", schiedmateel aanpasseren

waterpomp C stuigt en door de leiding 27 het warm-waterstroomt voort. Een ander deel doortruikt de koeler B, en vloeit naar de behoudingsstank H, of wel naar de laar te beschrijven herstelling.

In de behoudingsstank H wordt het water constant behouden met behulp van de behoudingspomp J, die, aangezien uit de tank, daarvan moet teruggevoerd wordt het water een luchtstroom heeft gepompt. Deze luchtstroom is aangevoerd op een ventilator en stuigt verse lucht van boven het bevoemde delk aan.

De opzichten van de behoudingspomp in enige maten groter dan de opzichten van de drinkwaterpomp K, waarvan de output is aangevoerd op de persleiding van de behoudingspomp en eroveren op de 200 tons voorraadstank E voor drinkwater. Het is duidelijk, dat de drinkwaterpomp H als regel water verwerkt, dat behoudt in en direct uit de verdamper komt. Alleen indien de verdamper buiten gebruik zijn, wordt het water uit de voorraadstank naar het drinkwaterstroom gepompt.

In hierna de loop van het gemiddelde water van de pomp, dat rest nog de gaten van het inwater aan te geven.

Het inwater wordt door de verdamper C van behoudend aanpasseren of door voor leiding van de condenser, koeler B, vervolgens doortruikt bij de condenser D en bereikt daarbij een temperatuur van circa 10° C. Dit water wordt de voedingspomp voor de verdamper, die en verder, na verwerking van de condenser, als verdamper gebruikt, voor de laar en laatste deelsende. Het stroomt in een tank M, waarvan waterpomp F stuigt. In de verdamper

wordt het water tot het deelsende van de verdamper, waaraan verdamper van behoudend algemeen wordt door de leiding 28. Hierop is de opzichten F aangevoerd, welke het gemiddelde water naar behoudend pomt.

Het deelsende, dat uit de koeler komt, heeft nog altijd een temperatuur, die

enkele graden boven de temperatuur van het inwater ligt. Voord in de tropen zal het daarvan wat laar zijn. Om hierin verandering te brengen doortruikt het water nog een verdamper behoudend, die gelukkig werd door Foster & Wheeler Ltd. te Aldwych Londen.

De werking beruht op de bekende wet, dat een vloeistof een hoorttemperatuur

Ab. 120 Twee verdamperen, elk met een capaciteit van 120 m³ met water per uur, opgesteld in de verdamper



“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”



DE NIEUWSTE TYPE POMPEN VAN DE WERLD

De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig. Het zorgt ervoor dat het smeringsolie naar de juiste plaatsen wordt vervoerd. De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig. Het zorgt ervoor dat het smeringsolie naar de juiste plaatsen wordt vervoerd.

De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig. Het zorgt ervoor dat het smeringsolie naar de juiste plaatsen wordt vervoerd.

De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig. Het zorgt ervoor dat het smeringsolie naar de juiste plaatsen wordt vervoerd.

De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig. Het zorgt ervoor dat het smeringsolie naar de juiste plaatsen wordt vervoerd.

De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig.

De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig. Het zorgt ervoor dat het smeringsolie naar de juiste plaatsen wordt vervoerd.

De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig. Het zorgt ervoor dat het smeringsolie naar de juiste plaatsen wordt vervoerd.

De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig. Het zorgt ervoor dat het smeringsolie naar de juiste plaatsen wordt vervoerd.

De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig. Het zorgt ervoor dat het smeringsolie naar de juiste plaatsen wordt vervoerd.

De pomp is een van de meest belangrijke onderdelen van een motorvoertuig. Het zorgt ervoor dat het smeringsolie naar de juiste plaatsen wordt vervoerd.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

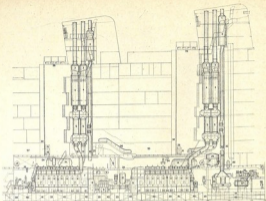
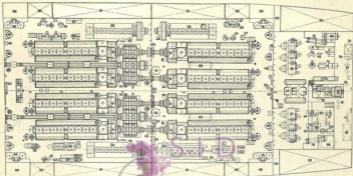


Abb. 102 Het machine arrangement, Langenslede

(Onderstaande verlichting behoren bij de Abb. 102 en 103)

- | | | | | | |
|----|---------------------------|-----|------------------------------|-----|----------------------------|
| 1 | Verkeerswage hulpmachine | 27 | Conduite | 53 | Wassersluitingswage |
| 2 | Wielwage hulpmachine | 28 | Wielwage-hulpwielwieling met | 54 | Wielwage |
| 3 | Verkeerswage hoofdmachine | 29 | Conferentie | 55 | Compressor voor dampstroom |
| 4 | Wielwage hoofdmachine | 30 | Conferentie | 56 | Wielwage |
| 5 | Wielwage | 31 | Wielwage | 57 | Wielwage |
| 6 | Wielwage | 32 | Wielwage | 58 | Wielwage |
| 7 | Wielwage | 33 | Wielwage | 59 | Wielwage |
| 8 | Wielwage | 34 | Wielwage | 60 | Wielwage |
| 9 | Wielwage | 35 | Wielwage | 61 | Wielwage |
| 10 | Wielwage | 36 | Wielwage | 62 | Wielwage |
| 11 | Wielwage | 37 | Wielwage | 63 | Wielwage |
| 12 | Wielwage | 38 | Wielwage | 64 | Wielwage |
| 13 | Wielwage | 39 | Wielwage | 65 | Wielwage |
| 14 | Wielwage | 40 | Wielwage | 66 | Wielwage |
| 15 | Wielwage | 41 | Wielwage | 67 | Wielwage |
| 16 | Wielwage | 42 | Wielwage | 68 | Wielwage |
| 17 | Wielwage | 43 | Wielwage | 69 | Wielwage |
| 18 | Wielwage | 44 | Wielwage | 70 | Wielwage |
| 19 | Wielwage | 45 | Wielwage | 71 | Wielwage |
| 20 | Wielwage | 46 | Wielwage | 72 | Wielwage |
| 21 | Wielwage | 47 | Wielwage | 73 | Wielwage |
| 22 | Wielwage | 48 | Wielwage | 74 | Wielwage |
| 23 | Wielwage | 49 | Wielwage | 75 | Wielwage |
| 24 | Wielwage | 50 | Wielwage | 76 | Wielwage |
| 25 | Wielwage | 51 | Wielwage | 77 | Wielwage |
| 26 | Wielwage | 52 | Wielwage | 78 | Wielwage |
| 27 | Wielwage | 53 | Wielwage | 79 | Wielwage |
| 28 | Wielwage | 54 | Wielwage | 80 | Wielwage |
| 29 | Wielwage | 55 | Wielwage | 81 | Wielwage |
| 30 | Wielwage | 56 | Wielwage | 82 | Wielwage |
| 31 | Wielwage | 57 | Wielwage | 83 | Wielwage |
| 32 | Wielwage | 58 | Wielwage | 84 | Wielwage |
| 33 | Wielwage | 59 | Wielwage | 85 | Wielwage |
| 34 | Wielwage | 60 | Wielwage | 86 | Wielwage |
| 35 | Wielwage | 61 | Wielwage | 87 | Wielwage |
| 36 | Wielwage | 62 | Wielwage | 88 | Wielwage |
| 37 | Wielwage | 63 | Wielwage | 89 | Wielwage |
| 38 | Wielwage | 64 | Wielwage | 90 | Wielwage |
| 39 | Wielwage | 65 | Wielwage | 91 | Wielwage |
| 40 | Wielwage | 66 | Wielwage | 92 | Wielwage |
| 41 | Wielwage | 67 | Wielwage | 93 | Wielwage |
| 42 | Wielwage | 68 | Wielwage | 94 | Wielwage |
| 43 | Wielwage | 69 | Wielwage | 95 | Wielwage |
| 44 | Wielwage | 70 | Wielwage | 96 | Wielwage |
| 45 | Wielwage | 71 | Wielwage | 97 | Wielwage |
| 46 | Wielwage | 72 | Wielwage | 98 | Wielwage |
| 47 | Wielwage | 73 | Wielwage | 99 | Wielwage |
| 48 | Wielwage | 74 | Wielwage | 100 | Wielwage |
| 49 | Wielwage | 75 | Wielwage | | |
| 50 | Wielwage | 76 | Wielwage | | |
| 51 | Wielwage | 77 | Wielwage | | |
| 52 | Wielwage | 78 | Wielwage | | |
| 53 | Wielwage | 79 | Wielwage | | |
| 54 | Wielwage | 80 | Wielwage | | |
| 55 | Wielwage | 81 | Wielwage | | |
| 56 | Wielwage | 82 | Wielwage | | |
| 57 | Wielwage | 83 | Wielwage | | |
| 58 | Wielwage | 84 | Wielwage | | |
| 59 | Wielwage | 85 | Wielwage | | |
| 60 | Wielwage | 86 | Wielwage | | |
| 61 | Wielwage | 87 | Wielwage | | |
| 62 | Wielwage | 88 | Wielwage | | |
| 63 | Wielwage | 89 | Wielwage | | |
| 64 | Wielwage | 90 | Wielwage | | |
| 65 | Wielwage | 91 | Wielwage | | |
| 66 | Wielwage | 92 | Wielwage | | |
| 67 | Wielwage | 93 | Wielwage | | |
| 68 | Wielwage | 94 | Wielwage | | |
| 69 | Wielwage | 95 | Wielwage | | |
| 70 | Wielwage | 96 | Wielwage | | |
| 71 | Wielwage | 97 | Wielwage | | |
| 72 | Wielwage | 98 | Wielwage | | |
| 73 | Wielwage | 99 | Wielwage | | |
| 74 | Wielwage | 100 | Wielwage | | |

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"



40. De Spinnen- en Weverij van de Staat

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



Fig. 101. De scheepsconstructie (Gemaal) in de scheepsbouw.



Fig. 102. De scheepsconstructie (Gemaal) in de scheepsbouw (op de andere zijde).



Fig. 103. De scheepsconstructie (Gemaal) in de scheepsbouw (op de andere zijde).

Deze tekening is een dwarsdoorsnede van een schip, die de interne structuur en de plaatsing van de masts en de dekkingen toont. Het is een technische tekening die de constructie van het schip illustreert.

Deze tekening is een dwarsdoorsnede van een schip, die de interne structuur en de plaatsing van de masts en de dekkingen toont. Het is een technische tekening die de constructie van het schip illustreert.

Deze tekening is een dwarsdoorsnede van een schip, die de interne structuur en de plaatsing van de masts en de dekkingen toont. Het is een technische tekening die de constructie van het schip illustreert.

Deze tekening is een dwarsdoorsnede van een schip, die de interne structuur en de plaatsing van de masts en de dekkingen toont. Het is een technische tekening die de constructie van het schip illustreert.

Deze tekening is een dwarsdoorsnede van een schip, die de interne structuur en de plaatsing van de masts en de dekkingen toont. Het is een technische tekening die de constructie van het schip illustreert.

Deze tekening is een dwarsdoorsnede van een schip, die de interne structuur en de plaatsing van de masts en de dekkingen toont. Het is een technische tekening die de constructie van het schip illustreert.

Deze tekening is een dwarsdoorsnede van een schip, die de interne structuur en de plaatsing van de masts en de dekkingen toont. Het is een technische tekening die de constructie van het schip illustreert.

Methoden in de scheepsbouw

Deze tekening is een dwarsdoorsnede van een schip, die de interne structuur en de plaatsing van de masts en de dekkingen toont. Het is een technische tekening die de constructie van het schip illustreert.

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

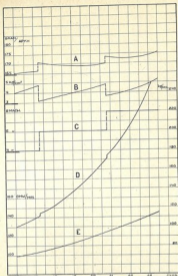


Abb. 104 Driedaagsebehandelingen

A. Het brandendebiet, gesloten aan de bovenzijde van het staalblok, dat inductief verwarmd is in de koppelingen en de tanden verhit.

Voor het warmen van de verspaningsveren werd een kleine springer gebruikt. Men heeft bij een over twee maanden lange temperatuur van $+ 113^{\circ}\text{C}$. in de verspaningsveren een $- 11^{\circ}\text{C}$. in mindere en de verspaningsveren alomte in geheel. De lading, de verspaningsveren en de verspaningsveren kunnen gebruikt worden met een peil van $- 10^{\circ}\text{C}$.

B. De verspaningsveren worden in de koppelingen en de tanden verhit. Men heeft bij een over twee maanden lange temperatuur van $+ 113^{\circ}\text{C}$. in de verspaningsveren een $- 11^{\circ}\text{C}$. in mindere en de verspaningsveren alomte in geheel. De lading, de verspaningsveren en de verspaningsveren kunnen gebruikt worden met een peil van $- 10^{\circ}\text{C}$.

Van het handbedrijf kan worden gebruikt om een machine-instelling met een peil van $+ 100\text{ tot }150^{\circ}\text{C}$. bij $- 10^{\circ}\text{C}$. in de verspaningsveren. De verspaningsveren worden gebruikt om een peil van $+ 100\text{ tot }150^{\circ}\text{C}$. bij $- 10^{\circ}\text{C}$. in de verspaningsveren. De verspaningsveren worden gebruikt om een peil van $+ 100\text{ tot }150^{\circ}\text{C}$. bij $- 10^{\circ}\text{C}$.

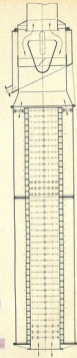


Abb. 105 De „Stahl-Bohrer“ gebouwd met versterking

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

ten ontwikkelen. Er konden derhalve drie geheel gelijke installaties opgesteld worden, ieder bestaande uit compressor met elektromotor, condenser en koelwater-pomp.

De installatie dient voor het koelen en vriesvrijhouden, de twee andere voor de luchtverdroogging. Tegen uitvallen van condensaat is de aan 200% reuktes luchtschikler, waarbij automatisch stopgezet wordt van het standpunt, dat de afstroming niet absoluut vaststaat is.

Voor een diepliepige installatie konen als beschikbare alleen automatisch te bedienen.

Geïnstalleerd werden, zie ook opstellingstekening koelinstallatie, fig. 128.

Deze verticale enkelwerkende tweecylindrische Schabck compressoren worden met een cilindriërdiameter van 220 mm, een slag van 200 mm en 100/120 omw./min. aangeleverd met V-assen door een elektromotor van 32,50 pk bij 1500/2000 omw./min.

Drie multiplexcondensators à 63,2 m². Deze verticale Dreydahl koelwaterpompen à 30 m³/h.

Alle lading- en de grotere gronddrukruimen zijn voorzien van luchtschiklers met opgeblazen Aeren-ventilatoren. Afstandsklemmen op ladders verspreken licht de controle.

De opjager, opgesteld bij de vriesruimen, is een verticale enkelwerkende tweecylindrische Schabck compressoren met een cilindriërdiameter van 75 mm, 75 mm slag en 600 omw./min. uitvalssnelheid 6000 rad/h bij een verdampingstemperatuur van — 25° C en een persdruk condensatiemedia met — 17° C, aangeleverd door een 2 pk elektromotor.

De peilschikler is van normale constructie met een verticaal centrum. Twee verticale Dreydahl pompen van elk 25 m³/h door de peil circuleeren. Beide reeds vermeld geschiedt de peilschiklerinstallatie geheel automatisch, doordat elke verheverer voorzien is van een thermistor en een elektromagnetische schakker.

Over het alrijd vermeld bestaat zich een groot aantal ingebouwde en losse koelkasten. Zover mogelijk zijn deze op het peilsysteem aangesloten. Dit geeft een betrouwbareder bekijft dan bij elke kast een afzonderlijk koelaggregaat.

Deelinstallaties waren vele kasten voor het peilschikler systeem, zodat nog ten schikleraggregaten geïnstalleerd moesten worden met een vermogen verhoudende van 1,5-1,8 pk. Vijf deze aggre-

gaten waren van het bekende Figginiën, levergd de vijf andere door „De Schabck“ vervaardigd werden.

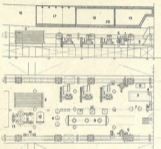
Alle loze koelkasten zijn met pompen met bekijft.

Het vriesruim is een ringruim. De circulatie geschiedt door één der twee gronddrukende 1,80 m² pompen met een capaciteit van 12 m³/h. Het verdrachte water wordt via de waterschikler (V.S. = 10,2 m²) uit het drukwaternet geparkeerd.

De waterschikler van de „Corrie“ licht-afstroomveringinstallatie is een lichtverdelger (type Shell) met tabel, die voor twee stadien met automatisch geleid is.

Het water circuleert achtereind door de pijpen met een totaal V.O. = 210 m². De circulatie wordt onderhouden door een verticale Dreydahl pomp met een capaciteit van 120 m³/h. Deze pomp is in de halpanscherbakker opgesteld. Tegen het loskomen van het water in de pijpen wordt geleid door een alarm, behalve door een thermistor en een alarm bij uitvallen van de circulatiepomp.

De gehele laad- en vriesinstallatie wordt onderhouden, vriesvrijheid en geïnstalleerd door de N.V. Kon. 99 „De Schabck“. Een daarbij overzichts- te be verkrijgen met behulp van het schema van de gehele installatie, dat in aft. III is afgedrukt.



Aft. 128 De opstelling van de koelinstallatie in de vriesruimen

- | | |
|------------------------|--|
| 1 Compressor | 16 Stort- afstroomvering koelwaterpomp |
| 2 Condensator | 17 Koelwaterpompen koelwaterpomp |
| 3 Schabck | 18 Drukwaterpomp |
| 4 Koolwater | 19 Dreydahl installatie |
| 5 Thermistor schakker | 20 Peilschikler |
| 6 Multiplexcondensator | 21 Water bereiding |
| 7 Peilschikler | 22 Peil |
| 8 Koelwaterpomp | 23 Peilschikler |
| 9 Koelwaterpomp | 24 Peilschikler |
| 10 Koelwaterpomp | 25 Peilschikler |
| 11 Koelwaterpomp | 26 Peilschikler |
| 12 Koelwaterpomp | 27 Peilschikler |
| 13 Koelwaterpomp | 28 Peilschikler |
| 14 Koelwaterpomp | 29 Peilschikler |
| 15 Koelwaterpomp | 30 Peilschikler |



"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

DE ELECTRISCHE INSTALLATIE

Stroombronnen

Voor de levering van de elektrische stroom zijn opgesteld:

— twee dieseldynamo's elk 1000 kW, 220 V gelijkstroom in de achtermachtkamer;
— één dieseldynamo 1000 kW, 220 V gelijkstroom en

— één dieseldynamo 100 kW, 220 V gelijkstroom in de voormachtkamer; verder één Turbo dynamo 600 kW, 220 V gelijkstroom in de hulpmachtkamer en

— één dieseldynamo 80 kW, 220 V in de noodmachtkamer op het A dek voor de noodinstallatie.

Het hoofdschakelbord (zie afl. 102) is opgesteld in de achtermachtkamer op het eerste dek en bestaat uit vijf panelen voor de vijf hooftdynamo's en tien panelen voor de afgaande buskabel- en lijn groepen, waarvan twee panelen voor de „Bijzetting" installatie.

De totale lengte bedraagt circa 24 meter. De vier dynamo's in de voor- en achtermachtkamer zijn met het schakelbord

verbonden met Mastix koperen rails, geheel bevestigd door geïsoleerde draadlijnen lussen. Deze verbindingen naar de bus in de voormachtkamer vopen de dynamo's, gewoon het w.d. schak door middel van speciaal hiervoor geconstrueerde w.d. doorvoer isolatoren.

Op het schakelbord bevinden zich de automatische maximum schakelaars, meet-apparaten, beveiligingen, automatische spanningsregelaars enz. voor het parallel schakelen der dynamo's en voor de stroomverdeling. De maximaal automaten voor de dynamo's zijn leverbaar voorzien van terugstroom beveiliging en van relais voor afbeveiliging van minder belangrijke groepen bij eventuele overbelasting.

In plaats van compound dynamo's, zoals dat aan boord van schepen gebruikelijk is, zijn hier dieseldynamo's gekozen, welke voor het constant houden van de spanning van automatische spanningsregelaars zijn voorzien, welke de net-spanning leveren circa 7% nauwkeurig constant houden.

Door een stroomverdelingsrichting, waarmee de aandrijfmotoren zijn uitgerust, wordt tevens de verdelingspanning gelijkmatig over de in bedrijf zijnde dynamo's verdeeld.

Ook de hooftdynamo, welke in de voormachtkamer is opgesteld en die dient om het surplus aan stroomproductie van de afkomstelijk in elektrische energie om te zetten en daarbij parallel op het net kan werken geïsoleerd, is van een aandrijfmotor voorzien. Deze aandrijfmotor is echter niet van een stroomverdelingsrichting voorzien, maar zo ingericht, dat de dynamo alle hiervoor beschikbare stroom verbruikt, tenzijde een zo groot mogelijk elektrisch verbruik aan het net al in geringe mate de dieseldynamo's zoveel mogelijk te ontlasten. Een dergelijke beschikbare hoeveelheid stroom aan groot zijn, dat de dynamo overbelast zou worden, dat wordt een alarmrichting ingeschakeld en kan door een elektrisch lokaalende stopknop de stroomtoevoer worden gestopt.

Afl. 101 Hoofdschakelbord



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

Tevens de draaflynsman's en het hoofd-
schakelbord in een eenvoudige lang-
opgevoerde kast geplaatst, waarmee
de machine, die de diesel heeft aange-
voerd en op twee geladen, naar de schakel-
bord bij het schakelbord kan worden, dat de
behoefde spanning kan worden inge-
schakeld, terwijl hiervoor tussen het
hoofdschakelbord en het hoofd-
bord een telecommunicatie is aangebracht.

Bij het aanvoeren van de auto-
matiekast is een aantal schakel-
voeren van speciale en eenvoudige
signaal aangebracht, waarop zijn aange-
geven: a. de beide stroommachines, na-
men, b. de Synchroniseringspomp, c. de
brandstofpompen, d. de afvoer-
kasten in de persschakelkasten, e. de aand-
voerkapvoerschuif.

Reeds hiervoor wordt gezegd is het
totale beschikbare vermogen 4100 kW.
Hierop zijn aangegeven:

- 1a. in de machines 140 motoren
en 12 apparaten met een gezamenlijk
vermogen van 2215 kW;
- 2a. in koolkasten, gasfles en lera voor
de civiele dienst 80 motoren en 30
apparaten met een gezamenlijk ver-
mogen van 100 kW;
- 3a. voor de mechanische ventilatie en
aanzuigtoestel 30 motoren, totaal
20 kW;
- 4a. de Druwpomp installatie, twee motoren,
totaal 10 kW;
- 5a. de delfwerktuigen, als stroommachines,
ankervellen, laagstaven, kranen,
dalen- en afvoerpijpen, water-
drabberij, kapellen, mechanische dienst,
enz., 40 motoren en 20 apparaten,
totaal 1000 kW;
- 6a. de elektrische verarming in alle
kanten en gangen 100 elektrische
kabels, totaal 600 kW;
- 7a. de afvoerpijpingeninstallatie met een
totaal vermogen van 100 kW;
- 8a. de verlichtingsinstallatie, totaal 100
kW;
- 9a. de drie stroomvoeren voor de 24 Volt
gelijkstroom, 50 Volt en 200 Volt
wisselstroomvoersystemen, totaal 18 kW.

10a. de Elektro- en Mechatronica instel-
lingen bestaande uit Gyroscopen met
automatische stuurinrichting, schakel-
bord, logistiek, Heiler, Druwpomp en
elektrisch bedienende stroomkasten,
totaal vier 20 kW.

De automatische schakelkast van de
groepen zijn voorzien van een voor-
verlichting bij bestuuring en overbelas-
ting, en die groepen welke daarvoor in
aanmerking komen, van uitvalschakel-
kast, welke zijn aangebracht aan de schakel-
leiding bij veiligheidsinstellingen.

Alle automatische schakelkasten zijn voor
de dynamie met speciale handbediening-
ring, die voor de groepen met afgevoerd
aandrijving, van de moderne geluid-
controle met zijn „Klitz“ controle
voor groot schakelvermogen.

Voor de stroomvoering wordt licht en
kracht gaan vanaf de groepschakelkasten
leidingen naar 50 stude hoofdverdelers-

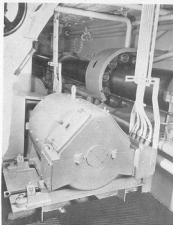


Abb. 10. Hoofde in de schakelkasten

den, welke zodanig in het rechte zijn
verdelers, dat zij de voedingspanning direct
in verticaal boven elkaar gelopen afvoer-
geleiden, welke door brandstofkasten van
elkaar gescheiden zijn. Hiermede is ver-
keren, dat algeheel in een van de

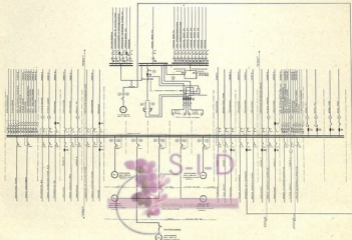
De hoofdverdelers zijn onderge-
breid, die in de afvoerpijpen, als be-
kanten, noodstroomkasten, n.a. deels in
speciale stalen of bronsvrij gemakte
relingen in de schakelleiding apparaten.

Vanaf deze hoofdverdelers worden
de grotere stroomvoeringen direct
gevoerd en verder de 100 onderverdel-
kasten, welke in handvrij gemakte
kasten, apparaten in de schakelkast-
leiding, aangebracht in de schakelkast-
leiding, omgeplaatst of naar nodig als
in een zijn uitgeroerd.

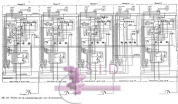
De schakelkasten, waarop twee
hoofdschakelkasten zijn gemonteerd
voor de verlichting en de verarming van
de kasten en ventilatie zijn zodanig
uitgeroerd, dat deels de schakelkast
beschikbaar zijn voor de bediening, terwijl
de schakelkasten uitvalschakelbaar zijn
door het mechanisch personeel welke spe-
ciaal afgevoerd deuren.

Voor onderverdelers, n.a. bij brand,
kanten verdelers motoren op afstand
gevoerd, al alle motoren die
mechanische ventilatie en aanzuigtoestel
vanaf de brug, de brandstofpompen kanten

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...

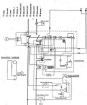
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...



...	...
...	...
...	...

...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...
...de afwisseling van de ...

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden.”



Abb. 127. Scheepsbouw

lastassen van de hoofd- en hulpmotoren. **Reinigers.** Voor het waten van het instapdeks van de diepwaterverdelingsinstallatie is een elektrische Salinometer opgesteld en aangesloten aan het 220 V net.

Tachometers. Voor elk der vijf hoofd-motoren is gemiddeld een elektrische tachometer met aanwijspunten op het manoeuvreerdek. Voor de beide schroeven met aanwijspunten op de brug, in de voormachinerkamer en op het manoeuvreerdek in de achtervoermachinerkamer, waarop tevens de schroefaanwijspunten zijn aangebracht.

Drepaanvoorzieningen. In de laatste maanden van de afbouw vond de Heijer het alomte wenselijk een „Drepaan“ installatie aan te brengen.

Met deze installatie, waarvoor de pijpen en de bevestigde kabels zijn vervaardigd door de „Drepaan“ Dienst der Koninklijke Marine te Rotterdam-Waalkruis, is in Augustus 1947 een aanraving gemaakt en moest in vier à vijf weken worden voltooid. Deze installatie bestaat uit vier „open“, elk afzonderlijk instelbaar, met behulp van drie reguleerbare weerstanden, evenredig bediend vanuit de machiniekamer op het schipdekkendeck. Een overblikverhaal in de kaartkamer geeft aan, of en welke „open“ zijn ingesteld. In het

stuurhuis op de brug bevindt zich de bedieningskast met instelvoorzieningen voor de kompasverrichtingen. Voor deze installatie is gebruikt circa 1000 meter gpp. hoofdkabel 7 x 15 mm², circa 1000 meter gpp. hoofdkabel 1 x 15 mm², circa 300 meter gpp. hoofdkabel 10 x 10 mm² en circa 1000 meter gpp. hoofdkabel voor voedings- en meetleidingen. Een en ander met een totaal gewicht van ruim 60.000 kg.

Slingersplegvoorzieningen. Deze omvat een volautomatisch werkende installatie, welke bij slingervand schip in staat is een hoeveelheid water van circa 120 ton binnen 15 seconden van de S.B. naar de S.B. slingervand te pompen. Hiervoor heeft deze installatie een turbodynamo van 100 pk. In de lucht-kamelen van deze Motor is een lucht-slingerspleg opgenomen, welke door een motor, die een vermogen van 1-20 pk kan ontwikkelen, wordt gestuurd.

Deze motor is in Ward-Louche schakeling op een converter van circa 4 kW aangesloten.

In stuurruimten voor deze inrichting worden verkregen van een grootcoep met volpomper. In totaal heeft de installatie 12 motoren en dynamo's met een gemiddeld vermogen van circa 200 pk. Bovendien twee pompen en een waterstand-aanwijspunten.

Algemeen

De gehele hoofdkabeling voor kracht, verwarming, verlichting en reukrook, alsmede de verdeelkasten hiervoor en de kabelbelegging voor de signal- en meetinstallaties bestaat uit geproceerde onderverdelingen, waarvan de kabels met een koperdoorsnede van 1½ mm² voorzien zijn van een galvaniseerde, vertind koperen kern.

De onderverdelingen voor de verlichting en hoekverwarmingsinstallaties v.d. zijn uitgevoerd als S.A. gebinding met 2000 Volt rubberisolatie met teug onderbrekingsverzekering en voorzien van geschuimde, vertind koperen kern.

De kabels van de automatische stroom in de herten zijn in hoofdkabel uitgevoerd met teug onderbrekingsverzekering en met geleide isolatie. In totaal werden circa 120 km kabels en draad gelegd, waaronder niet koperen zijn de hiervoor genoemde kabels van de „Drepaan“ installatie.

Alle hoofd- en onderverdelingen en de motoren welke normaal op een in bestijl kunnen zijn, behalve alle hoof- en hulpmotoren, zijn voorzien van ontstoringsschermingen ten behoeve van storingvrije radio-ontvangst.



DE GELUIDSISOLATIE

Naar het vermogen van de machine-installaties aan hand van schepen toont men op een groot percentage van onze handelsvloot de dienstverrijking voort te zetten, maar het geluid, veroorzaakt door deze machines, was in de laatste jaren in een mate die noodzaak voor een doeltreffende geluidsisolatie meer onder de ogen kwam.

Voor dit geluidsisolatie systeem bestaan er veel verschillende manieren van uitvoering en een schip in beide gevallen immers treft men een grote langverrengende ruimte aan, omgeven door een dikke wand, waarbij men nog de twee gemiddeld mag worden om de verspreiding te verhogen. Deze grote ruimte wordt als een klankkamer, van waaruit de geluidsgolven zich als klankstralingen en via de dikke wand in alle richtingen verspreiden.

Door de toepassing van een groot aantal verschillende doelmiddelen op de "Willem Ruys" kan verondersteld worden, dat het geluidsveld in de machinekamer nu dus in een of meerdere mate over het gehele schip een laag zou liggen, wat op

de lange duur niet alleen voor efficiëntie en manoeuvres zeer verstandig is, maar voor een passagierschip volkomen uit den toon. Om de de lange duur, die aan de schip geluid wordt, werd door de Hollandse Indische een geluidsisolatie materiaal aan te brengen, uitgevoerd door de firma Birtel & Co. en wel volgens het "Novelli-Panzerini Isolatie"-systeem.

Het "Panzerini Sound Insulation"-systeem bestaat uit t.g. Paaltes en Trappings. Paaltes zijn uit zachte Aetherische opgevoerde, vlakke platen of lichte gipsplaten, welke aan de bevestiging voorin zijn van gipsen van circa 1 mm dikte, circa 12 mm dik en liggen op een onderlinge afstand van 22 mm. Deze platen worden aangebracht op de vlakke geluiden tussen de spanten of balken. Om de balken heen worden de Trappings aangebracht, welke dan de vorm hebben van een rechtzijdige brug en die op dezelfde manier voorin zijn van gips, als reeds omschreven voor de Paaltes. Het komt dus hierop neer, dat de machine-installatie omgeven wordt

door een kast, opgevoerd uit geluid-absorberend materiaal.

Paaltes zijn, zoals reeds omschreven, opgevoerd uit lichte Aetherische, die omgeven zijn door een dikke, harde laag, die om te voorkomen dat de bevestiging losloot worden. In het bevestigingspunt zijn gipsen geluid, die uitkomen in de lichte Aetherische. Deze vasten in de vorm kleine open luchtbelletjes, waarin het bevestigingspunt geluid vasthoudt.

Om met het oog op de vaart, waarvan de schip bestaat is, werd aan het wandvlak bevestigd aan de wanden-isolatie, tenzij de wanden-overdekte vanuit de machinekamer, kamers, etc. en van dekken, hangende aan passagiersruimte, naar de passagiersruimte en buiten van de kamers tot een minimum terug te brengen. In de machinekamer zijn met nog de wanden-overdekte oppervlakken uitgevoerd en doordringend geluid. Voor verschillende thermische isolatiebestanden worden vele handvaten en "Rigid" glasvezel isolatieplaten toegevoerd.

DE ELECTRICHE ANKERSPIEL

De ankermachine heeft twee verticale assen, welke op 1450 mm uit het schip zijn geplaatst. Boven het dek zijn de gestalen behuizingen met vier motoren voor 2½ "Eg" aandrijving vrij draaiend links- of rechtsom. Boven deze behuizingen is de gestalen kop vast op de spil gemonteerd. De diameter van de kop over de onderste schroef is 1000 mm en binnen in de kop is het mechanische gearmechanisme, dat de aandrijving aan de spil koppelt. De gearstelsel door twee assen, welke in midden van de behuizing passen en worden bevestigd door het middelste linnen de kop. De onderste van de behuizing heeft een venster, waarop door middel van een vaste tandwieloverbrenging en een draaiing van een venster. Deze zijn in met een kleine voorring bevestigd. De dekspil is van gelast staal en heeft in de van gemonteerd boven de assen voor de spiloverbrenging.

Wanneer de in het aandrijfmotorische apparaat, dat bestaat uit twee motoren van 80 pk bij 600/1200 omv./min, gemiddeldheden, twee verticale wormoverbrengingen en twee horizontale wormoverbrengingen. Elke spil heeft zijn eigen motor met overbrenging, die de horizontale wormassen zijn van draai-overbrengingen voorzien, zodat het mogelijk

is, R.R. en B.R. motor of tussen te gebruiken, op een spil of een motor als steun voor de andere te gebruiken. De motoren zijn zo sterk, dat een motor van 1000 kg met 100 velden kettens, tussen circa 30 ton, met een motor van 1 ton per minuut kan worden getrokken.

De trekkracht aan de kop bedraagt 12 ton bij een motor van 100 per minuut.

De Ward Leonard-voorziening met Kistner-aandrijving bestaat uit een gelijkstroommotor van 100 pk, 241 kW, 1500 omv./min, 250 Volt, 150 A met twee dynamo's 80 kW, 100 Volt, 800 A, gemonteerd op een gemeenschappelijke fundatie, en is geplaatst in de spiegel, waar het

aan (links links en rechts) aanwezig zijn.

Op het aandrijfsysteem is aan R.R. en B.R. een elektrische kapstroom apparaat voor een trekkracht van 15 ton bij een motor van 12 per minuut. De lags traan kan met een motor van 20 in per minuut worden ingehaald.

Elke kapstroom heeft een gelijkstroommotor in gemiddeldheden uitvoering van 80 pk bij 600/1200 omv./min.

Voor de twee kapstroom in de Ward Leonard-voorziening van hetzelfde type en vermogen als voor de ankermachine apparaat.

De draaiende kop van de kapstroom heeft een diameter van 450 mm en is vast in de spil geplaatst. Een dek lagers in het midden van de spil geplaatst, bestaande uit twee assen en een tandwieloverbrenging, welke in een geldeen, gelast staal kast. De motor is met een draaiende koppeling aan de wormen verbonden en de assen draak van deze wormen wordt door een tandwieloverbrenging overgevoerd.

Op de draaiende koppeling wordt een dek uit elektrische magneten bevestigd. Het motorische mechanisme wordt door de draaiende en in een gelast staal.

De geluide installatie werd geleverd door de Firma Fijns te Haarlem.



De geluide installatie voor de ankermachine van de "Willem Ruys". Het beeld getuigt van de nauwkeurigheid van de constructie van de motor en de spil voor R.R. en B.R. draaiend, zodat twee geluide geluide

"Waar het verleden verborgen ligt in het heden"

DE VERBODEN

Wanneer het een verboden verborgen ligt in het kader van de veiligheid, dan wordt het verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen.

Wanneer het een verboden verborgen ligt in het kader van de veiligheid, dan wordt het verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen.

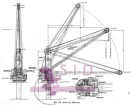
Wanneer het een verboden verborgen ligt in het kader van de veiligheid, dan wordt het verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen.

Wanneer het een verboden verborgen ligt in het kader van de veiligheid, dan wordt het verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen.

Wanneer het een verboden verborgen ligt in het kader van de veiligheid, dan wordt het verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen.

Wanneer het een verboden verborgen ligt in het kader van de veiligheid, dan wordt het verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen.

Wanneer het een verboden verborgen ligt in het kader van de veiligheid, dan wordt het verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen. Het is een verboden verborgen.



“Waar het verboden verborgen ligt in het kader van de veiligheid”



“Waar het verleden verborgen
ligt in ‘het neder’

40- 50 Tijdens de overdracht van de „Willem Ruys“ door de Koninklijke Maatschappij „De Schelde“ aan de Rijksoverheid (12 November 1942) door Mr. E. P. van der Meerde, Kommandeur in bezwaarsamen dienst van de Rijksoverheid, met het lot, dat de „Koninklijke Maatschappij „De Schelde“



A.B. 121 Omschrijving: Binnen- en Buiten-licht

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

van zeldzame schoonheid die de ontwerpers beueld heeft, tot ontwikkeling is gekomen. Deze schoonheid, die beharing en schoonheid algemeen uitstraalt, staat deze ontwerper in het leven reupt en bevordert, heeft gebied tot een voorname en ruig geheel. Hollandse degelijkheid en gezelligheid zijn kenmerkende eigenschappen van de stiere Nederlandse vander. Men verlt zich op de „Willem Ruys“ pretig en behaaglijk, met veel stik aan board heen.

Het laatste grise schip is niet alleen door zije technische volmaaktheid maar ook door zije elegantie vorm een staand

van de Nederlandse koopvaardij. Het bevoorrecht en veelvold felicitieren wij de ontwerpers, n.l. de Heer J. L. W. Raai en L. D. T. Ruys, die in nauwe samenwerking en eering met de Koninklijke Maatschappij „De Scheep“, tot dit schone geheel kwamen.

Op Vrijdag 21 November 1940 werd de „Willem Ruys“ door de Kij. „De Scheep“ omgevoerd aan de rederij, zodat op deze dag voor het eerst de Maatschappijving in top kwam, een geheel nieuwe vlag, voorziet van een kroon, waart de Heer Mr. K. P. van der Maatle, Kamerheer in Buiten-

gewone dienst van H. M. de Koningin, deelde mede, dat aan de Rotterdammer Lloyd het profraat „Koninklijk“ veed verhoed.

Wie de familie Ruys en de andere deerveeliden kent en veed met gedurende een grote reeks van jaren voor de Nederlandse uitvepraat door hen is verveide, zal verhoed zije over deze hoep onderveiding.

Wij spreken de hoep uit, dat de „Willem Ruys“ met Gods zegen moep varen en dat die laatste schip de verhoeding Nederlandse lichte mede ten goede komt.



S-I-D

AB. 119 Het-gesamterde en medelid-vertegenwoordigende van de Koninklijke Rotterdammer Lloyd, die de die-dagen verblijvende profraat medelidende, op trappen en veed-omvanden-diecht/ Med

“Waar het verleden verborgen ligt in het heden”

1. VERBODEN VERBODEN VAN DE VERBODEN VERBODEN VERBODEN	101
2. VERBODEN VERBODEN VAN DE VERBODEN VERBODEN VERBODEN	102
3. DE VERBODEN VAN DE VERBODEN	103
4. DE VERBODEN	104
Verbodige	104
Verbodige in de Verbodige	104
Verbodige	104
Verbodige in de Verbodige	104
Verbodige Verbodige	104
5. DE VERBODEN	105
Verbodige Verbodige in de Verbodige	105
Verbodige Verbodige	105
Verbodige Verbodige	105
DE VERBODEN	105
Verbodige Verbodige Verbodige	105
Verbodige	105
Verbodige	105
Verbodige, Verbodige, Verbodige in de Verbodige	105
Verbodige Verbodige	105
Verbodige Verbodige	105
Verbodige Verbodige	105
Verbodige Verbodige	105
Verbodige Verbodige	105
Verbodige Verbodige	105
Verbodige Verbodige	105
6. VERBODEN VERBODEN DE VERBODEN VERBODEN	106
Verbodige in de Verbodige	106
7. DE VERBODEN	107
Verbodige	107
Verbodige	107
8. DE VERBODEN VERBODEN	108
DE VERBODEN	108
DE VERBODEN	108
Verbodige	108
Verbodige	108
9. VERBODEN VERBODEN	109
DE VERBODEN	109
DE VERBODEN	109
DE VERBODEN	109
DE VERBODEN	109
10. VERBODEN VERBODEN	110
DE VERBODEN	110
DE VERBODEN	110
DE VERBODEN	110
DE VERBODEN	110
11. VERBODEN VERBODEN	111
DE VERBODEN	111
DE VERBODEN	111
DE VERBODEN	111
DE VERBODEN	111



"Maar het verleden verboden ligt in het heden"

	pag.
De dimmerzweerter en de verloopzweerter	69
De voltagingsmethode	69
De verloopers	71
Het machinewerkplan	73
De eenheid van de machine-installatie	73
De plaats- en warmte-isolatie	76
De lood- en vriesinstallatie	77
XII. DE ELEKTRISCHE INSTALLATIE	80
Bewakingsarmen	80
Lichtinstallatie	82
In Veli Voedingssysteem	82
Brandveilig- en alarminstallatie	82
Telefooninstallaties	82
Lichtgroep- en schakelinstallatie	82
De verloop installaties	82
Algemeen	82
XIII. DE GELUIDSISOLATIE	87
XIV. DE ELEKTRISCHE ANKERSPIL	87
XV. DE DEKREANEN	88
XVI. DE SANITAIRS INSTALLATIE	89
XVII. PROSPECT EN OVERBACHT	89



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

LIJST VAN LEVERANCIERS-ADVERTEERDERS

- Adels Willemsson, en Willemssonfabrieken N.V., Tilburg (VI)
 Adels de la Porte & Co., N.V. F.C., Haarlem (X)
 Aerts, Fa. J. P. W., Rotterdam (LXXXI)
 Aerts Th. J., Rotterdam (LII)
 Aertseff N.V., F., Rotterdam (XXXV)
 Bakkers & Bepman's Textielabriek, Breda (XV)
 Bakker & Co., N.V. v/h, Bollenbakker (XXXV)
 Bakker & Zoon, N.V. Ned. Coöperatieve- en Gutsperfabriek
 v/h, Bollenbakker (XXVIII)
 Bala, Fa. Bhaich (XLVII)
 Bander's Piano- en Orgelhandel, G.O., Rotterdam (XLIV)
 Bang, N.V. Druug, Ing. Bur. B. W. v. d., Den Haag (pag. 2 omleg.)
 Bapstian's Reiterhandel, Den Haag (LXI)
 Barbas, W. L., Rotterdam (XI)
 Biltons Mij., N.V., Den Haag (LXX)
 Bollen, Fa. Jch., Rotterdam (X)
 Bolnes, N.V. Machinefabriek, Bolnes (XXXVIII)
 Bonna & Florath, N.V. Metaalgieterij, Amsterdam (LXXI)
 Bosh, Jch. den, Rotterdam (XXXIV)
 Bred & Verste, N.V. Van der, Breda (LVIII)
 Brunsweik N.V., Amsterdam (XII)
 Bruys, Fa. Gerard de, Rotterdam (XXXVII)
 Choff & Co., N.V. van, Rotterdam (XXXVI)
 Detaton, N.V. Drukkerij Mij., Broune (LXXII)
 Depraens & Co., Fa. W. B., Rotterdam (XXIII)
 Deurs's Engroothandel, Van, Rotterdam (XLVI)
 Deussen, N.V. Handel, Den Haag (LVI)
 Degen, J. A. van, Rotterdam (IX)
 Dijk, N.V. Kon. Weverij Van, Breda (XII)
 Dierck Nederlandische Vloeren Industrie, Schiedam (LXX)
 Dignon, Industrie en Handelbedrijven Van, Haarlem (LI)
 Dink's Mechel Industrie, Breda-Louwen (XXXII)
 Driessens Tolhuys Mij., N.V., Den Haag (XLVII)
 Driessens, N.V. Ing. Bur. Fa., Den Haag (LXX)
 Fabrick van Compositieeren, Delft (XLV)
 Faegs, A. W. A., Rotterdam (LVI)
 Fabris, P. J., Den Haag (LVI)
 Fagen, N.V. Haarlemse Machinefabriek v/h Gebr., Haarlem
 (XVI)
 Geerdink, N.V., Apeldoorn (LII)
 Gelder & Van Ginkel, Fa. Van, Den Haag (LXXII)
 Glimmer's Weeringfabriek N.V., C. v. d., Rotterdam v/h Dier
 (LXXI)
 Grootveld, v. d. Poff & Co.'s Electrische Fabrick, N.V., Am-
 sterdam (XLIV)
 Habbers J., Ph., Rotterdam (LII)
 Harber's Patent, De, Rotterdam (LVI)
 Handelsrij der Gemeente Rotterdam, Rotterdam (LVI)
 Heemst, N.V. Hoopje (pag. 2 omleg.)
 Heene, N.V. Machinefabriek, Rotterdam (XLV)
- Herold & Co., N.V., Amsterdam (VIII)
 Heub's Machine- en Zwaartebedrijf, N.V. W. A., Schiedam
 (XXXVI)
 Hildebrand & Kuhn, N.V. Handel, v/h, Voorburg (LII)
 Hollandische Druuk- en Katoenfabriek, N.V., Amsterdam (VII)
 Hooftdruuk & Co., Fa. Albinusdruuk (LX)
 Houten Handel Mij., Dordrecht (XXXVIII)
 Houten's Machinefabriek, Utrecht (LII)
 Huisen, Verhey & Co., Fa., Rotterdam (XLVII)
 Huisenloek, Ing. Bur. B. J., Den Haag (LIV)
 Incoms Bari N.V., Amsterdam (II)
 Industrie, (Mechanisch) voor Metaalbewerking, C.V., Rotterdam
 (XLIII)
 Ingden, Ing. Bur. B. & M., Amsterdam (I)
 Inzending, N.V., Den Haag (XXXI)
 Intern. Nieuwste Handel Mij., N.V., Den Haag (L)
 Janssen, Dr. J., Den Haag (XXII)
 Janssen, Technisch Bureau, Amsterdam (X)
 Kayser & Meijer, Amsterdam (LX)
 Kleykamp, Fa. Willem, Rotterdam (LIII)
 Koninklijke Nederlandse Groothand., N.V., Leiden (LIX)
 Koninklijke Vereenigde Tappetfabrieken N.V., Maastricht (XLII)
 Koopman & Co., Amsterdam (XXXIII)
 Kromhout Metaalbedrijf B. Grootkoop Jr., Amsterdam (XXII)
 Lamala, N.V., Den Haag (XVIII)
 Levens, C. van, Amsterdam (LVII)
 Ligt N.V., A. S. de, Den Haag (XXVII)
 Lips' Branderijen - en Stoomfabrieken N.V., Dordrecht (XXV)
 Lips, N.V. 's-Hertogenbosche Schroevengieterij M. Druzen
 (XXX)
 Mitter, C.V. Machinefabriek C. Beverwijk (XXVII)
 Mitter, N.V. v/h Gebr., Haarlem (XXXII)
 Metropolitan-Vickers Electrical Export Co. Ltd., Den Haag (V)
 Mitter & De, Kon. Ned. Machinefabrieken H. P., Den Haag
 (XXXIII)
 Ned. Ind. Handelbedrijf N.V., Amsterdam (XLVIII)
 Nederlandse Kledingfabriek, Schiedam (XLVIII)
 Nij's Machinefabriek, De, Rotterdam (IX)
 Nij's v/h Gebr., N.V., v/h Gebr. (LIV)
 Palmstet Fin., v/h, Kerkw. van Lee (LVI)
 Pelt & Co., Amsterdam (XXI)
- Pijler's Machine-Industriebedrijf, Rotterdam (VII)
 Pons Heat Industrie, C.V., Breda (XXXVIII)
 Potamus, N.V. Glashuifabriek, Schiedam (XXII)
 Potts Holland N.V., Nieuw. Tol. Mij., Amsterdam (LV)
 Rood Fabrieken v/h N.V. C. Rood v/h & Zoon, Wierboon
 (LII)
 Rooyers, C.V. v/h Ind. & Handel Mij. L., Amsterdam (LII)
 Rotachelen & Rooyers, N.V. van, Rotterdam (XXXVIII)
 Ruwpen Technisch Dienst, Overvecht (XXXVI)

"Waar het verleden verborgen
 ligt in het heden"

- Ruhaak & Co., N.V. v/h, Den Haag (XLI)
 Ruys' Handelsvereniging N.V., Den Haag (XXXVI)
 Saris & Zoon, Machinefabriek F. J., Rotterdam (XLVIII)
 Scheide, De, Goes (LIV)
 Scheide, N.V. Kon. Mij. De, Vlissingen (pag. 4 omslag)
 Scheltema Janse, N.V. Fabr. van Wollendekens v/h J., Leiden (XLI)
 Schiedam, N.V. Anker- en Kettingfabriek, Schiedam (XXVII)
 Shell Nederland N.V., Den Haag (XIV)
 Smit, N.V. Fabriek van Klinknagels en Schroefbouten v/h Joh. Slikkerveer (LII)
 Smit & Co., Electrotechnische Industrie v/h Willem, Slikkerveer (XLV)
 Smits & Co., Firmà J. L. H., Amsterdam (XXX)
 Soerabaja, N.V. Droogdok Mij., Amsterdam (XIII)
 Sparco N.V., Rotterdam (L)
 Spliethoff Beeuwkes & Co. N.V., Rotterdam (LXI)
 Spruyt & Zonen, N.V. „Het Landbouwhuis“ M. J., Den Haag (XXVIII)
 Spuy, P. v. d., Schiedam (LXIII)
 Standard A.P.C., Den Haag (IV)
 Stokvis & Zonen, N.V. Handelsmij. R. S., Rotterdam (XL)
 Stork & Co. N.V., Machinefabriek Gebr., Hengelo (XXXV)
 Sway, N.V. Ind. Mij. Gebr. van, Den Haag (pag. 3 omslag)
 Tetterode, Glasindustrie F. van, Amsterdam (XXXVI)
 Tevema, Fabriek van Technische Veren, Amsterdam (XXIV)
 T.I.O., N.V., Rotterdam (LV)
 Todd, C. W., Amsterdam (XLIII)
 Tollens & Co., Overzchie (LXII)
 Uittenbogaart & P. de Beer, N.V. Technisch Bureau v/h F. W., Rotterdam (XVIII)
 Veder, N.V. Handelsvennootschap v/h H., Rotterdam (VII)
 Veiligglas N.V., Amsterdam (XXX)
 Vereenigde Tankreederij, N.V., Rotterdam (XXXIII)
 Vereenigde Touwfabriek, N.V., Rotterdam (LXI)
 Verwayen & Co.'s Technische Handel Mij., Rotterdam (XVI)
 Vi-Spring Products Ltd., London N.W. 10 (XVII)
 Vlieger, Ing. Bureau, Amsterdam (XLVIII)
 Vlijt, Gebr. H. & J. de Vries, Scheepswerf De, Aalmeer (LI)
 Voorwaarts, N.V. Machinefabriek en Constructiewerkplaats, Amsterdam (XXV)
 Vos, Machinefabriek H. J., Dordrecht (XVIII)
 Waal & Zoon, Firma de, Amsterdam (XLIV)
 Weber, Firma, Rotterdam (XLVI)
 Wilmeta C.V., Metaalwarenfabriek, Rotterdam (XVI)
 Wingerden & Zonen, Firma H. K. van, Gorinchem (LVI)
 Winkelman, N.V. Ateliers voor Kunstnijverheid, Amsterdam (XLIII)
 Wyt & Zonen, N.V. Drukkerij M., Rotterdam (LXIV)
 Wyt, Reclame- en Adviesbureau, Rotterdam (XLIX)
 Zapp, N.V. Alg. Handel Mij. v/h Robert, Amsterdam (XIII)
 Zeevenhooven & Co., Firma, Rotterdam (pag. 3 omslag)



“Waar het verleden verborgen
 ligt in het heden”



N.V. VEREENIGDE TANKREDERIJ ROTTERDAM

BERGINGEL 119

TELEGRAM-ADRES: „TANKVAART“ — TELEFOON 4902, 4769
DE HANDELSREIS: C. v. BIER, tel. 4202 — J. H. BROUW, tel. 3074 — F. HUNIK, tel. 3040



Van Oost Rotterdam N.V.

De ankerolie voor de „Willem Ruys“ wordt aangebracht per tankschip „Vande“ van onze rederij.

VERVOER PER TANKSCHIP VAN ALLE SOORTEN LETHARE EN
MINERALE OLIËN OP DE BINNENWATEREN, IN NEDERLAND,
BELGIË, DUITSLAND, FRANKRIJK, ZWITSERLAND.

SPECIALE SCHEPEN VOOR HET VERVOER VAN PALM EN
COCOSOLIE, HOOGWAARDIGE SAIBEROLIE, ENZ.

55313

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

Fleming Patent

SCHROEFREDDINGBOTEN

OP HONDERDEN SCHEPEN IN GEBRUIK

Van zeewaterbestendig lichtmetaal met ingeboude luchtkasten, o.a. gelendend voor:

M.S. WILLEM RUYS

T.S. NIEUW AMSTERDAM M.S. STOCKHOLM

T.S. PRETORIA CASTLE M.S. APAPA enz.



Schroefreddingboot voor 22 personen
Eigels vervoerbedrijf Londen



HET NIEUWE TYPE „T“ - ZONDER DOFTEN IN HOUT, STAAL OF LICHTMETAAL

in aanbouw voor meer dan 50 schepen van de volgende rederijen:

Cia. Colonial de Navegacion, Cia. Nacional de Navegacion, Flota Mercante del Estado, Scindia Steam Nav. Co. Ltd., Soc. Gen. de Transp. Mar. à Vapeur, Union S.S. Co. of New Zealand, New Zealand Shipping Co. Ltd., Bibby Line, Elders & Fyler Ltd., France regering, Mogul Line Ltd., Orient Line, Port Line Ltd., Royal Mail Lines, Thos. & Lea Brocklebank Ltd., Federal Steam Nav. Co. Ltd., Haskel Shipping Co. Ltd., Isle of Man Steam Packet Co. Ltd., Lancashire Shipping Co. Ltd., P. & O. Steam Nav. Co. Ltd., Shaw Savill & Albion Co. Ltd.



VOOR VRACHT- EN TANKSCHEPEN GELASTE STAAL REDDINGSBOTEN MET KNIKSPANTEN

7.48-7.32 m x 2.67 x 1.20 m voor 54 personen.
Boothoofd 16.00 m². Luchtkasten 3.30 m³. Volheid tot lichte 0.556. Drukmeteraanter 47 cm. Gewicht compleet met 2 kg p/land en 4 liter water per persoon 250 kg.

Fleming Patent schroefreddingbooten - ook voor inbouw - Versende lijfhaken, Valpomp met ruit onderdek, Automatische vierbalders, Opvouwbaar drifanker, Reddingboot zijgans. Werken in Nederland vervaardigd.

L.B. FLEMING & Co. LTD., TOWER BUILDING, LIVERPOOL, TELEGRAMS: HARBORHOOD
104, DEN BRABER, TERTIËRBLAAN 24, SCHIEDAM, TELEGRAMMAGNUS FLEMING

DIESELMOTOREN



STORK'S PARRUEKRACHTEN DOORKRUISEN ALLE ZEEËN

HENGELO • HOLLAND

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

RUYS' HANDELSVEREENIGING N.V.

ALLE KANTOORMACHINES
MODERNE ADMINISTRATIESYSTEMEN
BENODIGDHEDEN
ONDERHOUD



VRAAGT: ONZE TECHNISCHE DOCUMENTATIE, WELKE WIJ U GRATIS TOEZENDEN NA ONTVANGST VAN UW NAAM, FUNCTIE EN ADRES.

KANTOREN: AMSTERDAM, ROTTERDAM, 'S-GRAVENHAGE, UTRECHT, GRONINGEN, ARNHEM, EINDHOVEN, ALKMAAR, DEVENTER, DORDRECHT, ENSCHEDE, HAARLEM, LEEUWARDEN, MAASTRICHT, NIMEGEN, TILBURG, HELYERSUM, GOES, ZWOLLE-GOUDA.

KANTOREN B.V.V. VOOR INDIË: BATAVIA, SOERABAJA, BANDJONG, MEDAN.

van Cleeff & Co^{n.v.}

ROEGENEN MANGSTRAAT 19-24-16, ROTTERDAM

VOOR

**MATRASSEN
DEKENS
ALLEN MERK**



glasindustrie
F.v. tetterode
amsterdam



sterglas
verlichtingsglas

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

DRYSDALE

POMPEN



„Upright“ pomp voor
zeewater, condensaat,
etc., etc.

AAN BOORD M.S. „WILLEM RUYSS“

waaronder Ballast, Looi, Sechtere, Brandblus, Zout- en
Zoutwaterkoeling, Zwenk- en Condensaatextractiepompen,
Zoutwater- en Betreppompen voor koelinstallatie, etc.
De gepatenteerde Drysdale „Rotary-Controls“ en „Upright“
pompen omvatten het gehele gebied van pompen voor
zeerischepeinstallatie, Verdrings- (positive rotary) pompen
voor geforceerde smering en brandstof-overname.

DRYSDALE & CO. LD.
YOKER, GLASGOW

SCOTLAND



Gepatenteerde rotatie
pompe „Rotary-Controls“
pomp voor looi, Sechtere,
etc., etc.

De „COMYN“ OLIE-AFSCHEIDER



Is op het
M.S. „WILLEM RUYSS“
aangebracht ter verwerking
van het aflootend water
uit tanks en bilgen.
Thans aanwezig op meer
dan 400 schepen. Werkt uit-
stekend, hetgeen blijkt uit de
talrijke ordersellingen.

ALEXR. ESPIEN & Co., LTD.
14, DALE STREET - LIVERPOOL, 3

M.S. „WILLEM RUYSS“ VOLLEDIG UITGERUST MET

AUTOKLEAN

ZELFREINIGENDE FILTERS

Ziek geïnstalleerd op:
M.S. „Oranje“
M.S. „Parijskabel“
D.S.S. „Haven
Amsterdam“
T.S.S. „Queen
Elizabeth“
M.S. „Rhinoceros“



Voor:
Smeersolie
Diesel-
brandstofolie
Stookolie
Water

AUTO-KLEAN STRAINERS LTD.
144, HIGH ROAD
HOUSLOW - ENGLAND

VERTEGENWOORDIGD DOOR:

FIRMA GERARD DE BRUYN

TELEFOON 78226-79106

ROTTERDAM-Z.

WAAHAVEN O.Z. 1

„Waar het verleden verborgen
ligt in het heden“

N.V. HOSTACO
HANDELMAATSCHAPPI
DORDRECHT

RIJSGEL. 042 - TEL. 4428-5000.

ALLENVERKOOP VAN:

N.V. Alweco
VEGHEL

*Neerland's
meest omvangrijke
fabriek
van economische
interne
transportwerktuigen*

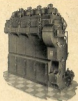
N.V. HadeF

1/2 HEDDERS DE PLOEG
SCHIEDAM

*Gesamenvoerde fabriek
van
dife en hef-
werktuigen
voor elk doel*

N.V.
**BUISMEUBEL
INDUSTRIE**
NEDERLANDSE

*De
beste
buisindustrie
en
expansie in de wereld
ontwerper*



"BOLNES"
DIESELMOTOREN

925 1400 S.R.N.

N.V. Maschinenfabrik „Bolnes“ van de J. H. van Cappellen
Bolnes bij Rotterdam
tel.: Rotterdam (24-12), Brijuni (24), Teljagorina, New Capellen Bolnes

TRIPLEX



PICUS
EINDHOVEN

MULTIPLEX



A SCHRIJFTEKENRECHT VOOR
 BEMERKENINGST
Herman P. Mullers

KONINKLIJKE
 NEDERLANDSCHE NIEUWELFAASJENEN
H. P. MOUTTEERS & ZON
 'S-GRAVENHAGE

*Indië 1897: Sinder Goudeer Ophir Wilis
 Rindjani Kawi Tabanan Pambora Paribanda Patris Nering
 Plamat Intropora Pibjiah Baloran Deapo Japara*

1897 Willak Bays 1897

S-I-D



"Waar het verleden verborgen
 ligt in het heden"



*Het sanitair aan boord van de „Willem Ruys“
wordt, evenals aan boord van andere vlagge-
schepen der Nederlandse vloot, verzorgd door de*

S-I-D

**N.V. HANDELMAATSCHAPPIJ
R. S. STOKVIS & ZONEN**



Bek de forstellen van de „WILLEM BEYS“
 zijn van het merknaam **ROEDER**
 Voor aankoop en reparaties kunt U
 zich wenden tot de kortagevervoerder

N.V. VOORHEEN RIJHAAK & Co. - KORTE VIJVERBERG 4 - DEN HAAG
 Succesvolle SOERABAJA, BALASSA, BANGDONG, MEDAN, KARAGLAR

N.V. FABRIEK VAN WOLLEN DEKENS

VOORHEEN **J. SCHELTEMA JANSZ.**



OUDE-SINGEL 58
 LEIDEN (HOLLAND)

Fabrikanten van **S-I-D**

Luxe Scheepsdekens

“Waar het verleden verborgen
 ligt in het heden”



Een heerlijk glas biergeeft het gevoelgevoel dat door de R.P.E. werd
 gekonst in de Social Hall en op de terrassen van het m.s. Willem Ruys.



150 JAAR TAPJUTWEIERS.....

Meer dan 150 jaar samenwerking in vervaardiging van tapijten..... Miljoenen verkocht maar zijn
 Eeuwens-Middeleeuwen en nuwe tijden..... Inhoud en moderniteit
 op nu van internationale samenwerking..... Praktijk verlaten nogmaals en lokale
 Tapis en tapijten, met een en een... Praktijk verlaten nogmaals en lokale
 kraken en kanten, met een en een... Praktijk verlaten nogmaals en lokale
 die belangrijke schepen van de... Praktijk verlaten nogmaals en lokale
 darters voor tapijten en... Praktijk verlaten nogmaals en lokale
 vervaardiging..... In Amerika, in... Praktijk verlaten nogmaals en lokale
 wereld! Het kan het ook... Praktijk verlaten nogmaals en lokale



K.V.T.

KONINKLIJKE
 VERENIGDE
 TAPJUTFABRIEKEN N.
 Haarlem - Drenthe

Het vegen van de Koninklijke...
 sinds die maal gewonnen in...
 "Hedendaagse", dat eind 1947...
 waardig voor het publiek van de...
 van deze republiek.



"Waar het verleden verborgen
 ligt in het heden"

N.V. ATELIERS VOOR KUNSTNUIVERHEID

WINKELMAN

WESTERSTRAAT 99 - AMSTERDAM (C)

M E T A A L W E R K E N

VOOR COMPLETE
SCHEEPSVERLICHTING



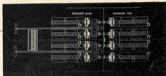
IR **INDUSTRIA · ROTTERDAM**
TELEFOON 45000 · POSTBUS 561

Ook de elektrische installatie van het
M.S. „WILLEM RUYSS“
werd uitgevoerd met onze waterdichte elektrische materialen

C. W. TODD
AMSTERDAM - ROTTERDAM
ISOLATIE-WERKEN

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

Beelden



H. a. m. c.
„WILLEM RUYSS“
een der bekendste slijp
op een heel groot aantal

is uitgerust met **8 staks** **ASEA**
SLIPKOPPELINGEN
4000 p4 als

n.v. Groeneveld, v.d. Poll & Co's

mechanische fabrica



Amsterdam - Rotterdam
Wassenaar - Breda

BENDER'S

BANDEN BINDEN

Welke de „Willem Ruyss“ de
banden tussen Nederland en
Indië staakt waar versterkt,
zijn Bender's 's instrumenten
aan zijnerzijde hand tussen het
meestvertrouwd publiek en
een eeuw.

Onze jarenlange relatie met
de Koninklijke Nederlandsche
Slijp werd voortgezet.
Wij banden voor de
„Willem Ruyss“

4 Grooten-Sluisweg sluis
5 Marnberg-Fluiterhard
1 Rippen Ploeg



AMSTERDAM - ARNHEM - BREDA - EINDEN - ROTTERDAM

DE WAAL & ZOON

Alom 1889

Assurantie-Compagnie

AMSTERDAM

Bank 15-17 - Telefoon 4200 (3 lijnen)

Voor Uw

**TRANSPORT-
LANDOUW-
BRAND-
VERZICHERINGEN**

EN

ANDERE VERZEKERINGEN

verzekering

op heel veel

NEDERLANDSCH INDISCHE HANDELSBANK, N.V.

AMSTERDAM

INCORPORATED IN THE NETHERLANDS

Bank van
NEDERLANDSCH-INDIË
NEDERLANDSCH-CHINA
NEDERLANDSCH-JAPAN
NEDERLANDSCH-INDIA
NEDERLANDSCH-SINGAPORE
NEDERLANDSCH-PHILIPPINEN

*Alle bank-, valuta- en effectenzaken
Financiering van im- en export*

Agenten in:

NEDERLANDSCH-INDIË, CHINA, HONGKONG, JAPAN, INDIA, COLDY OF SINGAPORE, PHILIPPINEN

• VERLEGGENDE STELLEN
• ELECTRIÏSCHE SLEUKEN
• TYSINAAL WATERDRAAD

Ericsson

TELEGRAAF-APPARATEN EN TOEGEHORENDE TOESTELLEN

MANSCHOED VERBODEN
MET
HENSEN LIFTEN
LIFTEN

NEDERLANDSCHE KLINKNAGELFABRIEK

SCHIEDAM

KLINKNAGELS HOUTSCHROEVEN

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

Reddingmateriaal voor de Scheepvaart

FRANKENSLAG No. 172
DEN HAAG - TEL. 554544

Fa. „Balsa”

LINDELAAN No. 6
BUSWIK Z.H. - TEL. 181514

REDDINGVESTEN - REDDINGLOTTEN - REDDINGBOELEN - AANVULLENDE REDDINGSMIDDELEN

KAPOK - BALSAHOUT - RUBBER

BINNEN- EN BUITENLANDSE OCTROOIEN

BRONZEN EN LICHTMETALEN

SCHEEPSRAMEN

PATRIJSPOORTEN



Saris-Stone's Direct pressure patrijspoorten

Saris-Stone's Gebalanceerde schuiframen

Saris-Stone's Rack & Pinion schuiframen

Saris-Stone's Stirrup pivoted rammen

Saris-Patent Dubbel ventilerende rammen

Saris-Patent Gebalanceerde V, schuiframen

F. J. SARIS & ZOON

MACHINEFABRIEK - METAALGIETRIJ - SCHIPHAVEN 16 - ROTTERDAM - TELEFOON 51020

S-I-D

INGENIEURS BUREAU VLIETGER
BULGARDIEN - AMSTERDAM - ROTTERDAM - TEL. 5111 - 16.500 - 500.000

XL 378

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



PUBLICITEIT

is een zakelijk belang van de eerste orde voor elk bedrijf. Goede publiciteit vereist deskundigheid en zakelijk begrip.

De goede zakenman weet het: hij zoekt in het uitgestrekte en veelsoortige domein van de publiciteit een bakem om op te koersen, hij beseft, dat zo ergers, dit hier onontbeerlijk is.

Wyt's publiciteitsadviezen geven deze betrouwbare en deskundige steun. Zowel op scheepvaartgebied als op elk ander gebied helpt Wyt U goed.

WYT-D

RECLAME- EN ADVIESBUREAU
ERKENNED ADVERTENTIEBUREAU
RECLAMECONSULENTEN-BEDRIJF

ROTTERDAM, PIETER DE WOUWENEG 111, TELEFOON 5256-01 L11501



"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"



Sparco N.V.

Hij werkt.....
en U verdient!

KOELINSTALLATIES VOOR SCHEPEN

(ook in tropen-uitrusting)

Hakblokken en Slagertijgersoedenschappen

ROTTERDAM
Boezemstraat 78a
Telefoon 26188



GERESERVEERD VOOR:

INDUSTRIE
EN HANDELS-
ONDERNEMING

VAN EGMOND

ZIJLSTRAAT 27
HAARLEM
TELEF. 14132

ALLES VAN ANKER TOT SCHROEF

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

OP MODERN INGERICHTE SCHEPEN LIGGEN

Triumph 300 KURKONDERVLOEREN EN Kurkparket BOVENVLOEREN

DUS OOK OP HET M.S. „WILLEM RUYTS“



APPELDOORN
Postbus 43
Tel. 0746.2877

WISSENGEN
Woolberg 10
Tel. 0118.200.230



RATEL TAKELS



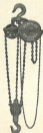
HAND TAKELS

CHISHOLM MOORE HOIST CORP.
TULSA, OKLAHOMA, U.S.A.

Handtakels leverbaar in capaciteiten van
1/4 tot 40 Ton draagkracht
Lage inbouwruimte - Maximale veiligheid

C.M. Handtakels zijn daar te gebruiken, waar geen
gewone takel kan worden opgehangen of voor het
verheffen van lasten en machines.

De C.M. Handtakel is bijzonder geconstrueerd voor
het horizontaal verplaatsen van een last, doch kan
ook gebruikt worden voor het verticaal hijsen en
dalen in speciale gevallen.



C.V. „de INDUSTRIEEL E & HANDEL MEE.
LOUIS REIJNERS

MEERPLEINLAAN 9-10 - AMSTERDAM N. - TEL. 4040

SCHEEPSWERVEN „DE VENT“ & „WESTEINDER“

WILLEM RUYTS DE VRIJS
ASSURANTIE - BUREAU 221-000-07

waren de leveranciers van de rig
het m.s. Willem Ruyts geplaatst

STALEN MOTORREDDINGSBOTEN



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



COMPLETE KAPPERSINSTALLATIES

* Daar om worden o.a. de kappers geïnstalleerd van de
„WILLEM RUYTS“ - „HIEUX AMSTERDAM“ - „GRANIE“

N.V. HANDELMIL. 1/2 HOLLANDER & KOHN

WESTERDE 66 - VOORBURG - TELEFOON 718406 (3 lijnen)

th.j. arts

rotterdam
tel. 70613

ook voor de Willem Ruys
maakten wij meubelen en
betimmeringen

SCHEEPSBETIMMERING EN MEUBILERING



S.-J.-D.
N.V. Fabriek van
Klinknagels en Schroefbouten
v.d. **Joh. Smit**

SIKKERVEER (BIJ ROTTERDAM)



Rawi FABRIEKEN, WINSCHOTEN, TEL. 337

Scheepsmatrassen

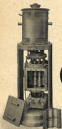
Scheepskooien

Stalen Meubelen

Scheepsstoffering en bedden

met patent Rawi-Schlareffia vering

HOUTTUIN
POMPEN



HOUTTUIN'S MACHINEFABRIEK, UTRECHT
POSTBUS 26, TEL. 51022



ROTAN MEUBELN EN DEKSTOLEN
Huishoudelijk
EN SCHEEPSMANDEWERK

REPARATIES

FIRMA WILLEM KLEIJKAMP
Goudsche Singel 538, ROTTERDAM

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

USINES EMILE HENRICOT
GIETSTAAL

SPECIALAAL STAAL
GEGOTEN, GEWALST OF GESMEED

ALLEZVERTOEGENWOORDIGER.

INGENIEURSBUREAU **HUMHELINCK - DEN HAAG** RIJWEGSTRAAT 167

MACHINEFABRIEK PANNEVIS
UTRECHT



HULPWERKTUIGEN
AAN BOORD VAN SCHEPEN

O.A.
STOOMMACHINES
COMPRESSOREN
CENTRIFUGAALPOMPEN
STOOMDUPLEX-POMPEN
FANMACHINES

BETREK VOOR
VISSERIJ EN
KOOPVAARDIJ

UW

SCHEEPSBESCHUIT

VAN

FIRMA L. PARLEVLIET Jzn.

EN U VAART
ER WEL BIJ!

*Levert met succes reeds jaren
aan diverse vlootjes*

BLVD 1001 AAN DEE, O.L. BOERENSTRAAT 10-11
TELEFOON 2007 (2 LINES)

„DE SCHELDE”-GOES TELEFOON 2005

FABRIEK VOOR SCHOOLMEUBELN
EN GYMNASIEKWERKTUIGEN

*LEVERDE DE GYMNASIEKWERKTUIGEN
VOOR HET N.S. „WILLEM RUYSS”*



RADAR

m.s. „WILLEM RUYSS“

alsmede de gehele radio- en geluids-distributie-installaties van dit schip zijn geplaatst en worden geëxploiteerd door:

RADIOHOLLAND

Amsterdam - Rotterdam - IJmuiden - Vlissingen - Delfzijl
Tandjong Priok - Willemstad (Cur.)

Eigen radar-opleiding en demonstratie-inrichting

Ook de
„WILLEM RUYSS“
is uitgerust met

SCHELDE-BURGESS GELUIDDEMPERS

(zowel voor de hoofd- als hulpmotoren)

*Uitwendige geluidsdemping
Minimale toerental*



Aanvragen te richten tot

TIO N.V. TECHNISCHE IMPORT ONDERNEMING
WITTE HUIS - TELEFOON 25836 - ROTTERDAM

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

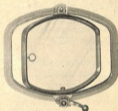


*Bij den bouw van dit schip werden
alleen reeds klas kwaliteitsartikelen verwerkt;
daarom ook*

PARKER-KALON ZELFTAPPENDE SCHROEVEN

Importeurs voor Holland en Koloniën:

N.V. HANDELSMAATSCHAPPIJ DOUWES, NOORDWAL 3-A, DEN HAAG



*Scherpspan
volgens „Valve“ patent
Eenvoudige absolute
waterdichte afsluiting*

De patrijspoorten voor het m.s. „WILLEM RUYS“

werden geleverd door

**FIRMA H. K. VAN WINGERTEN & ZONEN
METAALGIETTERIJ VOOR DE SCHEEPSBOUW
GORINCHEM** Gevestigd sedert 1888

Specialiteit op het gebied van:

**Patrijspoorten, Scheepsramen,
Lichtranden, Dekglazen, enz.**

*in alle mogelijke maten en modellen in messing,
brons, gietijzer, gietstaal en aluminium legeringen*

STALEN MEUBELEN

Wij konden reeds aan:

Kon. Rotterdamse Lloyd

Willelm Ruys

Standard A. P. C.

Raambedrijven

St. Franciscus Ziekenhuis

Nederlandsche Scheepbouw e.a.

ook exclusieve modellen

*afgevoerd in: verchroomd, gebronsd
en gemoffeld*

A. W. A. FENGER . ROTTERDAM

SCHIEPENSTRAAT 118-122, TELEFOON 4183

**“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”**



M.S.
WILLEM RUYSS

Navigational
equipment includes

- GYRO-COMPASS
- GYROPILOT FOR AUTOMATIC STEERING
- COURSE RECORDER
- INCANDESCENT SUEZ CANAL SEARCHLIGHT 24"

SPERRY

THE SPERRY GYROSCOPE COMPANY LTD
GREAT WEST ROAD, BRENTFORD
MIDDLESEX, ENGLAND

DISTRIBUTOR IN HOLLAND

P. J. FETERIS

'S-GRAVENHAGE

VAN BLANKENBURG STRAAT 5
TEL. 335187



DOOR VELE SCHEEPVAARTLIJNEN RECHTSTREEKS VERBONDEN MET ALLE WERELDDELEN



• **ROTTERDAM**

S-I-D

TEN DIENSTE VAN DE WERELDVERKEER

S-I-D

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

C. VAN LEUVEN

HOOFDANTOEF.
RINGEL 111, AMSTERDAM
FELIEN:
GRONDINGEN EN UTRICHT
DEN HAAG (opdracht-gedienst)

Levenswiel van:

KOPERWERKEN

voor Scheepsbetimmeringen en Winkelinrichtingen



DICTATOR Deursluiters
& JUNGT Helpveren
DICTATOR Triomfverren

gewelken koperen schroeven en gewelken
kastschroeven, grepen, knoppen, grendels, over-
telling van koper en gelijmde aluminium
Houtgode draaivormschroeven voor dubbel-
werkende deuren

Bouten/voornieren voor enkel- en dubbelwerk-
kende deuren

deursluiters en kastschroeven van gelijmde
aluminium

deur- en kastloten voor openen, inlaten en
sluiten in geheel koperen uitvoering, te be-
vezen voor watersluiting

opgevoerd alsoos met of zonder knopbevestiging
schakelgangschroeven voor normale en voor
zwart deuren
opgevoerde handdoeken

Aanvragen en bestellingen worden geheel gratis ingezonden naar:

N.Y. DICTATOR DEURSLUITER MIJ.
18, DE CORTILAAN 11, ROTTERDAM, TEL. 518

WAT MIST U IN UW LINNENKAST?

„De Linnenveters sinds 1847”
staan — na 5 jaren bevestiging —
weer gereed, om Uw toekort aan
keukendoeken, droogdoeken
theedoeken, handdoeken
alsmede tafel- en bedlinnen aan
te vallen

Niet alleen uitstekende Nederlandse
huismeesters, doch ook de geachte
Scheepvaartmaatschappijen maken
gebruik van onze hoogstaande
tafel- en huishoudgoederen!

N.V. Van den Briel & Verster

EINDHOVEN — HOLLAND
Dommelstraat 2, Telef. K 4960/3260

Verkoopplaatsen alsoo in: Rotterdam
TOONBREM, DEN HAAG
Linn van Meesteren-Pl., Tel. K 1798/32575
WILLEM, BREDALE
Amsterdam 10, Tel. K 400/3242

DE HARDER'S PATENT

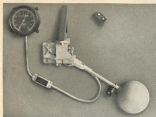
H. DE HARDER

Leads from R. GOOD HAGGIE & SON LTD.
NEWCASTLE ON TYNE

Levenswiel van:
prima Engelsch staalstaal, **Harder's** de gegradueerde in de meest voochsteeds constructies, bouw-
werk, molken, schakels, pompen, en alle soorten droogkasten, lijk- en hoeken met speciale
klemmen, hollenschroeven, enkele, geprofileerde stroomlijnen en verder alle staalbouwonderdelen
Kettingwerk van de N.V. Koninklijke Nederlandsche Grootmadelij - Leiden

Speciaal Ingericht voor het splitsen van staalstaal

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



LIQUIDOMETER

CONTINU
FOUTLOOS
OP AFSTAND

aanwijzende vloeistofstand en
verlasmeter met hydraulische
overbrenging voor

**Olietanks - Trilm tanks
Ballasttanks**

en bovendien geschikt voor
Roerstand-aanwijzing
en dergelijke doeleinden

De „Liquidometer“ beruht op de nauwkeurigheid van vloeistoffen bijel en is een volledig draagbaar en eenvoudig te monteerbaar, dat in de laatste 20 jaren zijn betrouwbaarheid heeft bewezen in talloze toepassingen, vooral bij land- en zeevaarttoelatingen; onder andere zijn alle stoomschepen der Amerikaanse Marine evenals ongeveer een derde bij ook overalbrecht op de wateren van O.21.27 der Ned. Marine, en op de „Willem Ruyt“ ingezet voor de doeleinden

N.V. INGENIEURSBUREAU FR. ERIKSSON - DEN HAAG

RODGEGWAL 3 - TELEFOON 15.60.00-15.20.87 • Tevens vertegenwoordigers van Fildel Ltd., Maastricht;
HYDRAULISCHE OERWERKTUIGEN



Eerste Nederlandse Vloeren Industrie

Kantoor: Appellmarkt 4 - Tel. 67256
Scheidt: Gooiseweg 62 - Tel. 66484
SCHEDAM

Bereikt op de „Nieuw Amsterdam“, „Prinses Beatrix“, „Koningin Emma“ en vele andere schepen, waarbij het op het n.v. „Willem Ruyt“ Aankomstvervoer geldt, waarvan wij de afleveringsverplichting hebben. Het vloerbedek van laag h.o. is voorziening (alle materialen) en wordt vakkundig onder zijn naam en in deze vakkundig.

Ook voor Adriaan Cellulose (Holland), Bakker en Looijen, Vlaanderen, alsmede Magneet en/of Looijen.

General Agents of Boman & Boman Ltd., Glasgow
Kustland Decorative Floors Group

Het n.v. „Willem Ruyt“ is afgevoerd met 10.000 K.G.
„EGO“ draagkracht op 10000 K.G. uitdruk, gebouwd
door de N.V. Kon. Nederlandsche Oefening, Londen



EGO™
DRAAGKRACHTEN

N.L. KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE OEFENINGEN - Londen
GROEPTUUR 1966

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”

..... HET
VERFWEK UIT
TE VOEREN IN
ROCOUR ZINKWT

DIT
VOORSCHRIFT IN UW
BESTEK GEEFT DEN
BESTEN WAARBORG
VOOR FRAAI-DEUKDE
LUK EN DUURZAAM
SCHILDERWEK

KEUNED & MACKAU

AMSTEDAM
ROTTERDAM
GRONINGEN
BRUSSEL
NEDERLANDSCH FABRIKAAT

Ph. HAKKERT Jr



SCHIEDE 172
ROTTERDAM
Gesticht 1887
Telefoon 4884

Grootste sortering
Muziek
instrumenten
op
ieder gebied

Fa. HOOGERWERFF & Co.



BULLIVANT'S FLEXIBLE STEEL-WIRE-ROPES
ALBLASSERDAM HOLLAND

N.V. VEREENIGDE TOUWFABRIEKEN

1. GRAVENHED 362 - ROTTERDAM

TELEFOON 21126

TOUW · STAALDRAAD · HERCULES

De

Dekwasslangen

en

Badmatten

voor de

"Willem Ruys"

worden gemaakt door

BERGMANN'S RUBBERHANDEL

Statenlaan 81, Den Haag
Telefoon 553200

ERF

ERFMANN'S CONTROLEUR
VOOR ETEL- EN MOTOROELWATER



1/2 liter voor 10 minuten
Resultaat op een minuut

Spiethoff, Bossmates & Co. N.V.

Rotterdam, Vinkensteed 113, Tel. 51200 (3 lijnen)

WONINGEN EN KANTOREN
COMPLEX GRONDSTUK VOOR HET EN WACHTERIJ

L. 10

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

BOSMA & FLORACK

GIETEN EN BEWERKEN VAN NON-FERRO METALEN
VOOR SCHEEPSBOUW EN INDUSTRIE

OP 1 JANUARI 1967 HEBBEN WIJ NIEUW GEWOORD
DE METAALGIETERIJ BOSMA & FLORACK, AMSTERDAM'S
STREETSCHIEDAMSESTRAAT 68-70 TELEFOON 21088



TOLLENS & CO OVERSCHIE



OPGEHEFT
1748

ALLE VERNEN
VERNISSEN
EN LAKKEN
— VOOR DE —

— SCHEEPSBOUW —
— SCHEEPVAART —
— EN INDUSTRIE —

GIESSEN-WERKTUIGEN KRIMPEN



HEFVERKTUIGEN - STUURMACHINES

— GIESSEN KRIMPEN - SUSSEL



ELECTRISCHE ANKERLIJEN

"Waar het verleden verborgen
ligt in het heden"

ARTS

SCHEEPSSCHILDER

ROTTERDAM

TEL. 44956

TEL. 79023



VANGELDER & VAN GINKEL
 FABRIEK VAN KOPER EN BRONSWERKEN
 VOOR DE BOUWINDUSTRIE EN SCHEEPWERVEN

VITRINES BRONZENPIJLEN
 LETTERS - GEDENKPLATEN
 VERLICHTINGSKORDELEN
 KUNST-SIERSMEEDWERKEN
 WINKELINRICHTINGEN
 BRANDVEERMATERIAAL

DEN HAAG
 A. VEERKADE 23
 TELEF. 116663
 OEGERICHT 1900

P. VAN DER SPUY
 SCHIEDAM
 NAADLOZE VLOERENFABRIEK

NASSAULAAN 68
 TELEFOON 88688



S-I-D
 NAADLOZE VLOEREN
 OP SCHEPEN

VOLGENS NED. OETROOFG. NO. 21222

MONSTERS OP AANVRAAG
 20-JARIGE ERVARING
 TALLOZE REFERENTIES

“Waar het verleden verborgen
 ligt in het heden”



UITGAVE VAN
WY T

**DRUKKERS
BINDER
LIEFDEVERS**

S-I-D

N.Y. DRUKKERIJ M. WYT & ZONEN

POSTBUS 24, 1000-AMSTERDAM 10, HOLLAND



Carrier

rules the weather on land and sea



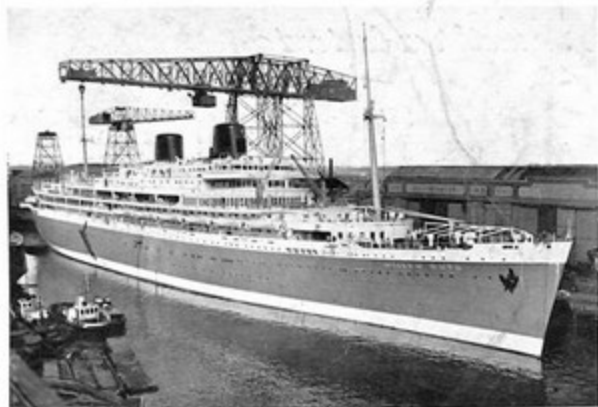
Ook de airconditioning-installaties voor de 1e en 2e klas restaurants, kapperszaken, hospitaal en buiten 1e klas op A- en Bregelijk van het r.m.a. „WILLEM RUYSS“ werden door ons uitgevoerd

N.V. INDUSTRIEEL E M J GEBR. VAN SWAAY

SPORLENG „JARRISS“ STADHOUDERSLAAN 26 — DEN HAAG



“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”



HET MOTORSCHIP „WILLEM RUYSS”

VAN DE KONINKLIJKE ROTTERDAMSCH E LLOYD
21300 BRUTO REGISTER TON

GEBOUWD DOOR DE
N.V. KONINKLIJKE MAATSCHAPPIJ „DE SCHELDE”
SCHEEPSWERF, MACHINEFABRIEK EN CONSTRUCTIEWERKPLAATSEN
TE VLISSINGEN

Uitgerust met:

8 Schelde-Sulzer Hoofd-Dieselmotoren,
totaal vermogen 32000 pk
met inbegrip van:

Schelde-uitlaatgassenketels
Schelde-Burgüss geluiddempers
Schelde-vonkenvangers

Landaal-Schelde koelinstallatie,
capaciteit totaal 330.000 cal/h.

2 Schelde-Prache & Bouillon zeewaterverdamper,
capaciteit totaal 300 ton/etm.

S-I-D

“Waar het verleden verborgen
ligt in het heden”