

Voor den dienst van de Haven-Lijn (Van Uden's Scheepvaart- en Agentuur Mij.), die van Rotterdam en Antwerpen op La Platahavens vaart, is aan de Rotterdamsche Droogdok Mij. de bouw opgedragen van een motorschip van 9000 ton. Het schip, dat, behalve voor graan, ook voor stukgoedvervoer moet dienen, moet aan het einde van het volgende jaar worden opgeleverd.

De Haven-Lijn, die vroeger een outsider was in deze vaart, is thans in de Plate-Conference opgenomen in combinatie met de Maatschappij „Vrachtvaart”, die eveneens motorschepen van 9000 ton in dezen dienst heeft varen.

Schip en Werf, december 1939.

PROEFTOCHT M.S. „MAASHAVEN”

Begunstigd door buitengewoon mooi herfstweer had Maandag 8 November jl. de officiële proeftocht plaats van het enkelschroef motorschip *Maashaven*, gebouwd door De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V., voor rekening van N.V. Gebr. van Uden's Scheepvaart en Agentuur Maatsch. te Rotterdam.

Toen 5 Augustus jl. het honderdjarig bestaan van deze firma gevierd werd, is dit schip, zoals bekend, te water gelaten. Tot de bouw ervan werd reeds in 1939 een overeenkomst met de R.D.M. gesloten, doch de oorlogsomstandigheden verhinderden de uitvoering, die eerst na de bevrijding kon worden aangevangen.

Tijdens de lunch, welke in een op sierlijke wijze tot eetzaal getransformeerd ruim werd geserveerd, heeft de heer H. M. de Boer, één der directeurs van de rederij, de ongeveer 200 gasten, onder wie talrijke buitenlanders, toegesproken. Hij herinnerde er o. a. aan hoe schepen uit vroegere eeuwen weleens voor wat verblijven van de bemanning betreft, met martelkamers werden vergeleken. Bij een wandeling over het schip heeft echter iedereen door de bezichtiging van

de accommodatie zich ervan kunnen overtuigen, dat een dergelijke benaming thans niet meer van toepassing kan zijn, zeker niet voor het motorschip *Maashaven*, bij welks inrichting alles is gedaan om voor de bemanning het gemis van een huiselijke omgeving zoveel mogelijk op te heffen. Hij was van mening dat schepen de beste producten van een land zijn en al is Nederland maar een klein land, schepen bouwen kan het; dit schip getuigt daarvan en hij roemde de werf voor haar mooi staal van Nederlandse scheepsbouwkunde.

Door kapitein Holstein werd een driewerf hoera voor de werf en voor de rederij aangeheven, waarmede door alle aanwezigen op enthousiaste wijze werd ingestemd.

Op de terugtocht had op de Nieuwe Waterweg de overdracht plaats van het schip door de werf aan de rederij; de heer Ir. K. v. d. Pols, onderdirecteur van de werf, deed zulks met een toespraak, waarbij hij als bijzonderheid vermeldde dat het schip reeds drie maanden na de tewaterlating haar proefvaart kon houden; er waren moeilijkheden geweest

met de levering van staal en lieren, doch dank zij de medewerking van allen die bij de bouw betrokken waren, w. o. de Machinefabriek & Scheepswerf van P. Smit Jr. en de firma Van Rietschoten & Houwens, was dit resultaat bereikt. Hij wenste kapitein Holstein een goede reis en behouden vaart.

De heer C. van 't Hoff, één der directeurs van de rederij, wilde na al de goed geslaagde beproevingen het schip niet accepteren zonder daarbij zijn dank uit te spreken aan de directie van de werf met al haar chefs, technici en arbeiders en waarbij hij memoreerde de prettige samenwerking welke er steeds tijdens de bouw is geweest, waardoor het mogelijk is geworden de bouw van dit mooie schip te verwezenlijken en het thans door de rederij kan worden overgenomen. Ook dankte hij de bouwer van de motor, de Machinefabriek & Scheepswerf van P. Smit Jr., die hem na de bevrijding kon mededelen dat de motor, waarvan de bouw reeds voor de oorlog was aangevangen, nog intact aanwezig was, de leveranciers van de overige verschillende onderdelen, waaronder de firma Van



Schip en Werf, 1948, blz. 471.

Rietschoten & Houwens en de Mapri, de experts van de Bureaux Veritas en Scheepvaart-Inspectie, alsmede de technici van de rederij, in het bijzonder de heer C. van der Mark. De kapitein van het schip wenste hij, nu het schip binnen enkele dagen het ruime sop zou kiezen, een goede vaart.

Hierna had de vlagwisseling plaats waarbij door Mevrouw Nienhuys Mulder-van 't Hoff, onder gejuich van al de aanwezigen, de Rederijvlag werd ge-

hesen.

De technische bijzonderheden van het schip zijn:

Lengte over alles	137,89	452'-3"
Lengte tussen loodl.	129,54	425'-0"
Breedte overbuitenkant spanten	17,98	59'-0"
Holte tot shelterdek	11,18	36'-8"
Diepgang	7,47	24'-6 $\frac{1}{4}$ "
Draagverm. daarbij	9430	tons
Bruto inhoud	5524	R.T.
Netto inhoud	3044	R.T.

Voortstuwing geschiedt door een 6 cylinder enkelwerkende 2-tact P.Smit-B. & W. Dieselmotor, met een vermogen van 2800 apk, cylinder diam. 620 mm, slag 1150 mm. Voor het snel laden en lossen van de 5 grote laadruimen is een uitgebreid laadgerei aanwezig. Ter bediening van de 22 stuks laadbomen zijn bij de 3 masten, 18 stuks elektrische lieren opgesteld. Bovendien is er aan de voormast een 40 tons en aan de achtermast een 20 tons laadboom opgesteld.

Schip en Werf, 1948, blz. 472.