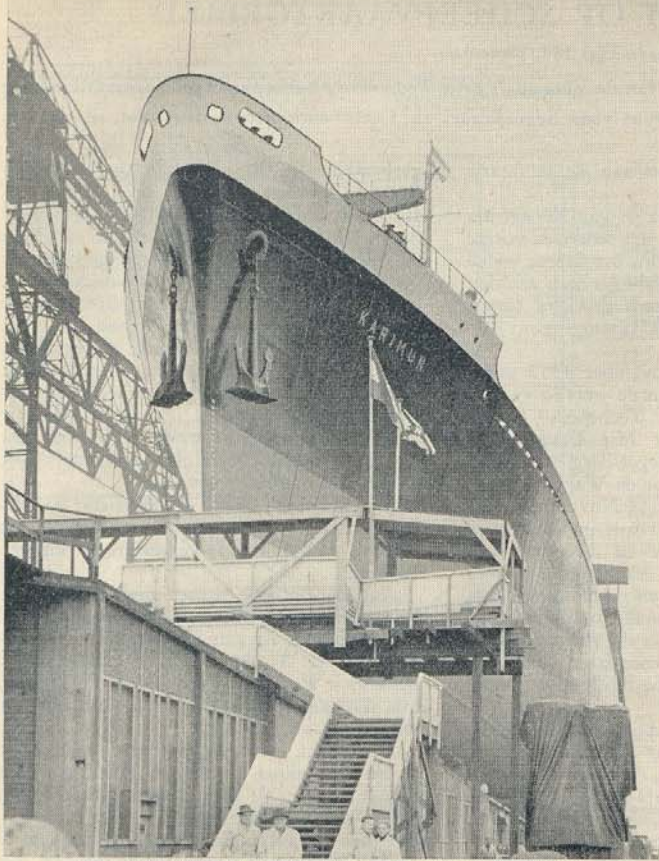


TEWATERLATING ENKELSCHROEF MOTOR-,
VRACHT- EN PASSAGIERSSCHIP „KARIMUN”

Op Zaterdag 15 November 1952 om 14.45 uur had van één der hellingen van De Rotterdamsche Droogdok Mij N.V. met goed gevolg de tewaterlating plaats van het voor rekening van de Stoomvaart Mij „Nederland” te Amsterdam in aanbouw zijnde enkelschroef motor-, vracht- en passagiersschip *Karimun*, genaamd naar een eilandje in de Straat van Malakka, ten N.O. van Singapore.

De bij deze gebeurtenis gebruikelijke ceremonie werd, in aanwezigheid van een groot aantal genodigden en belangstellenden, verricht door mevrouw G. A. Verschoor-Hovens Gréve, echtgenote van één der directeurs van de Stoomvaart Mij „Nederland”. Het m.s. *Karimun* is het zevende schip waarvoor, sinds 1910, door laatstgenoemde rederij aan de R.D.M. een bouwopdracht werd gegeven.

Schip en Werf, 1952, blz. 568.



DE „KARIMUN“ GEREED VOOR DE TEWATERLATING

Enkele afmetingen en bijzonderheden van dit schip volgen hier: Lengte over alles 161,78 m 530'-9"; lengte tussen de loodlijnen 152,40 m 500'-0"; breedte 20,42 m 67'-0"; holte tot opperdek 12,57 m 41'-3"; diepgang uit basis 9,04 m 29'-8"; draagvermogen bij deze diepgang ca 12.000 tons à 1016 kg; bruto inhoud ca 10.500 Reg. ton à 2,83 m³; aantal bemanning 68; aantal passagiers 12.

De voortstuwing zal geschieden door een 12-cylinder 2-tact enkelwerkende Werkspoor-Sulzer dieselmotor, waarvan de cylinder-diameter 760 mm en de slag 1250 mm bedraagt, die het schip bij een vermogen van ca 9500 aspaardekrachten een snelheid van ca 16 zeemijlen per uur zal geven.

De romp is geheel electrisch gelast en, uit van te voren in de werkplaatsen gereedgemaakte secties, op de helling opgebouwd.

Door zes grote luiken in het opperdek kunnen de zes laadruimen beladen worden. Onder het opperdek bevinden zich nog twee, over de gehele lengte van het schip doorlopende, tussendecken.

Onder het boventussendeck zijn de laadruimen 2 en 5 speciaal ingericht als dieptank voor het vervoer van eetbare oliën en latex. In de boventussendeckruimte bevindt zich een geïsoleerde afdeling voor het vervoer van gekoelde lading.

Voor het verwerken van de lading is het schip voorzien van 4 masten en 4 laadpalen, alle ongestaagd, waaraan 20 stalen laadbomen worden getuigd met een hefvermogen van 3 tot 5 ton, enkele er van tot 10 ton. Bovendien worden nog 3 zware bomen opgesteld, nl. 1 met 30, 1 met 50 en 1 met 65 ton hefvermogen. Al deze bomen worden bediend door 20 electrische lieren. Ankerspil, stuurmachine en kaapstanden zullen eveneens electrisch gedreven worden.

De leden van de bemanning, die bijna allen over comfortabele éénpersoonshutten zullen beschikken, worden ondergebracht in de midscheeps en in de kampanje.

De passagiers zullen beschikken over 4 één- en 4 tweeper-

soonshutten, alle voorzien van een afzonderlijke douchekamer met wastafel en W.C. Bovendien worden te hunnen gerieve een smaakvol en modern ingerichte eetzaal en een dito rooksalon ingebouwd, waarvoor het maken van een ontwerp en de uitvoering er van eveneens aan de R.D.M. zijn opgedragen.

De ventilatie- en temperatuurregeling in de verblijven voor de bemanning, zowel als in die voor de passagiers, zal geschieden door een installatie voor volledige airconditioning.

Ten behoeve van de navigatie wordt het schip voorzien van een draadloze telegrafie- en telefonie-installatie, een radiopeiltoestel, een echoloodtoestel, een gyro-compass met automatische stuurinrichting, een radarinstallatie, enz.

Een zusterschip, *Karimata* genaamd, werd op 29 November bij de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr N.V. te Rotterdam te water gelaten.

Na een geslaagde proeftocht op de Noordzee is het door de Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr te Rotterdam voor rekening van de Stoomvaart Maatschappij „Nederland” te Amsterdam gebouwde motorvrachtschip *Karimata*, 16 Juni 1953 door rederij overgenomen.

Bij de officiële overdracht werd de S.M.N.-vlag in top gehesen door de president-commissaris van de „Nederland”, de heer P. E. Tegelberg. Ir J. B. Giljam, directeur van de werf, zei in een korte toespraak, dat het voor de eerste maal was dat de vlag van P. Smit geruild werd met die van de S.M.N. Hij wenste het schip een elleszins eglukkige vaart. Jhr mr H. L. A. van Kretschmar van Veen, directeur van de „Nederland”, hoopte, dat deze plechtigheid in de toekomst nog vele malen zou kunnen worden herhaald. Tenslotte bedankte de gezagvoerder, kapitein D. Lap, voor het in hem gestelde vertrouwen.

De *Karimata*, die op 29 November ll. te water werd gelaten, is het eerste van een serie van zes, waarmede de rederij haar vloot uitbreidt. Het tweede schip, de *Karimun*, welke door de Rotterdamsche Droogdok Mij wordt gebouwd, zal binnenkort worden opgeleverd.

De *Karimata* heeft een inhoud van 10.820 ton bruto en wordt voortgestuwd door een 12-cylinder enkelwerkende 2-tact Werkspoor/Sulzer dieselmotor van 10.200 rpk bij 134 omw./min. Het heeft een lengte o.a. van 161,78 m (t. ll. 152,40 m), een breedte van 20,42 m, een holte tot opperdek van 12,57 m en een zomerdiepgang van 9,04 m. De dienstsnelheid bedraagt ca 16¼ kn.

Aan de vier masten en aan de vier laadpalen, alle ongestaagd, zijn 20 laadbomen bevestigd van 3 tot 5 ton en een paar van 10 ton. Voorts zijn er nog drie zware bomen van resp. 30, 50 en 65 ton hefvermogen.

De passagiers hebben de beschikking over 4 één- en 4 tweepersoonshutten in de midscheeps en in de kampagne en bovendien over een modern ingerichte eetzaal en een rooksalon.

Schip en Werf, 1953, blz. 382.

ENKELSCHROEF MOTOR-, VRACHT- EN PASSAGIERSSCHIP „KARIMUN”

Op Zaterdag 18 Juli 1953 droeg *De Rotterdamsche Droogdok Mij N.V.* het, voor rekening van de Stoomvaart Mij „Nederland” te Amsterdam, gebouwde enkelschroef motor-, vracht- en passagiersschip *Karimun* aan haar opdrachtgeefster over. Het schip is genoemd naar een eilandje in de Straat van Malakka, ten Z.W. van Singapore.

Het m.s. *Karimun* is het zevende schip waarvoor, sinds 1910, door laatstgenoemde rederij aan de R.D.M. een bouwopdracht werd gegeven.

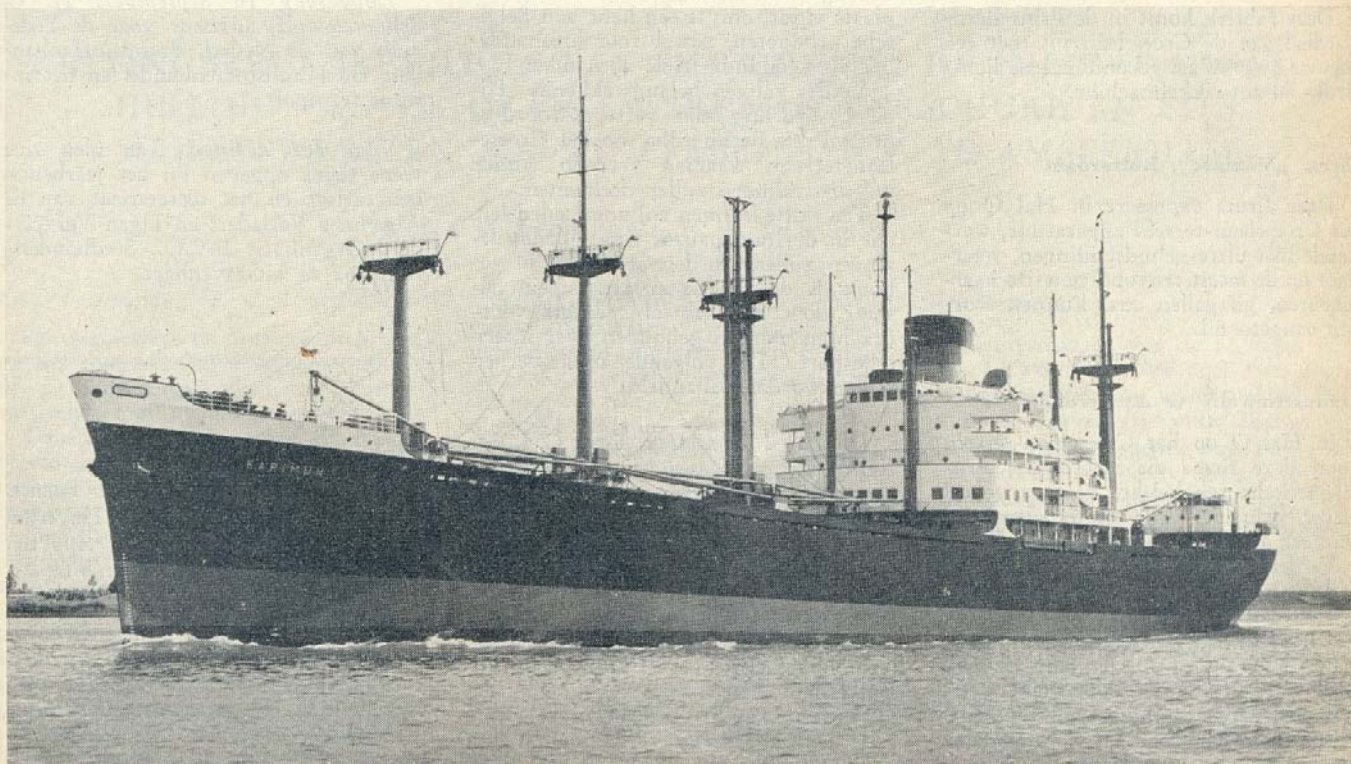
Enkele afmetingen en bijzonderheden van dit schip volgen hier: Lengte over alles 161,78 m 530'-9"; lengte tussen de loodlijnen 152,40 m 500'-0"; breedte 20,42 m 67'-0"; holte tot opperdek 12,57 m 41'-3"; diepgang uit basis 9,04 m 29'-8"; draagvermogen bij deze diepgang ca 12.800 tons à 1016 kg; bruto inhoud 10.783 reg. ton à 2,83 m³; aantal bemanning 68; aantal passagiers 12.

De voortstuwing geschiedt door een 12-cilinder 2-tact enkelwerkende Werkspoor-Sulzer dieselmotor, waarvan de

cilinder-diameter 760 mm en de slag 1250 mm bedraagt, die het schip bij een vermogen van ca 9500 aspaardekrachten een snelheid van ca 16 zeemijlen per uur geeft.

De romp is geheel electrisch gelast en uit van te voren in de werkplaatsen gereedgemaakte secties op de helling opgebouwd.

Door zes grote luiken in het opperdeck kunnen de zes laadruimen beladen



Schip en Werf, 1953, blz. 421.

worden. Onder het opperdeck bevinden zich nog twee, over de gehele lengte van het schip doorlopende, tussendecken.

Onder het boventussendeck zijn de laadruimen 2 en 5 speciaal ingericht als dieptank voor het vervoer van eetbare oliën en latex.

In de boventussendeckruimte bevindt zich een geïsoleerde afdeling voor het vervoer van gekoelde lading.

Voor het verwerken van de lading is het schip voorzien van 4 masten en 4 laadpalen, alle ongestaagd, waaraan 20 stalen laadbomen zijn getuigd met een hefvermogen van 3 tot 5 ton, enkele er van tot 10 ton. Bovendien zijn nog 3

zware bomen opgesteld, nl. één met 30, één met 50 en één met 65 ton hefvermogen. Al deze bomen worden bediend door 20 elektrische lieren. Ankerspil, stuurmachine en kaapstanden worden eveneens electrisch gedreven.

De leden van de bemanning, die bijna allen over comfortabele éénpersoonshutten beschikken, zijn ondergebracht in de midscheeps en in de kampanje.

De passagiers zullen beschikken over 4 één- en 4 tweepersoonshutten, alle voorzien van een afzonderlijke douche-kamer met wastafel en W.C. Bovendien is te hunnen gerieve een smaakvol en modern ingerichte eetzaal en een dito

rooksalon ingebouwd, waarvoor het maken van een ontwerp en de uitvoering er van eveneens aan de R.D.M. werd opgedragen.

De ventilatie- en de temperatuurregeling in de verblijven voor de bemanning, zowel als die voor de passagiers, geschiedt door een installatie voor volledige airconditioning.

Ten behoeve van de navigatie is het schip voorzien van een draadloze telegrafie- en telefonie-installatie, een radiopeiltoestel, een echoloodtoestel, een gyro-kompas met automatische stuurinrichting, een radarinstallatie, enz.

Schip en Werf, 1953, blz. 422.