

Proeftochten

Na een van 24 tot 26 Mei 1955 gehouden geslaagde technische proeftocht vond op Vrijdag 3 Juni 1955 de officiële overdracht plaats van het enkelschroef stoomturbine-tankschip *Kabylia*, gebouwd door De Rotterdamsche Droogdok Mij N.V. en bestemd voor de N.V. Petroleum Mij „La Corona” te 's-Gravenhage.

Te ongeveer 12 uur droeg Ir K. van der Pols, een der directeurs van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. de *Kabylia* over aan de heer E. H. Larive, directeur van Shell Tankers N.V. te Den Haag.

De heer Van der Pols memoreerde dat de *Kabylia* het derde is van de door de Koninklijke/Shell Groep bij de R.D.M. bestelde serie van vier „general purpose tankers” en hij sprak daarbij de hoop uit, dat ook dit schip zal mogen bijdragen tot de groei en bloei van de Kon. Shell Groep en van ons vaderland, waarna de vlagverwisseling plaats vond.

De heer Larive nam daarna het schip van de R.D.M. over en complimenteerde de heer v. d. Pols met het uitstekende vakmanschap waarvan de bouw van dit schip heeft blijk gegeven, waarna hij het commando over deze nieuwe aanwinst opdroeg aan kapitein A. Penning, die juist 30 jaar geleden in dienst der Maatschappij trad.

De korte beschrijving van het schip is als volgt:

De hoofdafmetingen er van zijn:

Lengte over alles 169,38 m, 555'-9"; lengte tussen l.l. 161,54 m, 530'-0"; breedte 21,11 m, 69'-3"; holte tot bovendek 11,88 m, 39'-0"; gemiddelde diepgang op het zomermerk 9,10 m, 29'-10¼". Draagvermogen bij deze diepgang 18.160 ton à 1017 kg. Bruto inhoud 12.097 reg. ton à 2,83 m³. Aantal opvarenden 55. Dienstsnelheid 14½ Eng. zeemijl p. uur. Klasse: Lloyd's Register 100 A I „Carrying Petroleum in Bulk”.

Tot de voortstuwings-inrichting behoren twee Foster-Wheeler type waterpijpketels door de R.D.M. vervaardigd, die stoom on-

der een druk van 35 kg/cm² en een temperatuur van 425°C. leveren voor de hoofdturbines, hulpwerktuigen enz.

De hoofdturbine-groep, eveneens vervaardigd door de R.D.M., volgens een ontwerp van Parsons Marine Engineering & Turbine Research and Development Association, bestaat uit een hoge-druk en een lage-druk turbine, elk voorzien van een afzonderlijk gedeelte voor achteruit-draaien. Het normale vermogen van 7500 as pk wordt door middel van een dubbele tandwiel-overbrenging op de schroef overgebracht, die daardoor 100 omwentelingen per minuut maakt en aan het schip een snelheid geeft van ruim 14,5 Eng. zeemijlen of ca. 27 km per uur.

De hulpwerktuigen worden gedeeltelijk door stoom en gedeeltelijk electrisch gedreven. Voor de levering van de nodige electrische energie zijn twee door stoomturbines gedreven 550 kW generatoren opgesteld, die draaistroom van 60 perioden ontwikkelen met een spanning van 450 Volt. Voor de verlichting van het schip is een spanning van 115 Volt beschikbaar. Een 200 kW generator, gedreven door een dieselmotor zal voor een beperkte levering van stroom zorgen in gevallen dat geen stoom beschikbaar is.

Het verwerken van de lading geschiedt door verticale centrifugaalpomp, elk met een capaciteit van 400 ton per uur, die in een afzonderlijke, aan de machinekamer grenzende hoofdpompkamer zijn opgesteld. De stoomturbines die deze pompen drijven zijn met de tandwieloverbrengingen in de machinekamer-ruimte geplaatst. Twee verticale stoom-duplex-nazuigpompen zijn eveneens in de hoofdpompkamer opgesteld.

Het systeem van het ladingleidingsnet is volgens het patent van de Koninklijke Shell Groep, waardoor verschillende soorten vloeibare lading tegelijkertijd in- of uitgepompt kunnen worden.

De indeling en inrichting van het schip zijn als volgt: Door twee langs- en 11 dwarschotten is het voor de lading bestemde gedeelte verdeeld in 33 tanks, gelegen tussen 2 kofferdammen. De vóór-kofferdam scheidt de lading van de vóór-dieptank en het daarboven gelegen laadruim voor droog lading; de achter-kofferdam, waarin de hierboven genoemde ladingpompen zijn opgesteld, scheidt de lading van de in het achterschip gelegen machinekamer.

De ruimte onder de bak is ingericht als bergplaats. De opbouw midscheeps, waarvan het onderste gedeelte als bergruimte dient, is ingericht als verblijf voor de met de navigatie en de civiele dienst belaste bemanning. De opbouw achteruit is ingericht tot verblijf van werktuigkundigen, matrozen, olielieden enz.

Ten gerieve van het verkeer naar bak, brug en kampanje is daartussen een loopbrug aangebracht, die tevens dient tot ophanging en bescherming van electrische ladingen en verschillende pijpleidingen.

Achter de brug, ter plaatse van de aansluitingen der scheepsleidingen op de walleidingen, zijn twee laadpalen opgesteld, elk voorzien van een 1- en een 5-tons laadboom voor het ophangen van de ladingstangen. Ter bediening van de laadbomen zijn 2 stoomlieren op het hoofddek geplaatst. Op het achterschip zijn 2 laadpalen geplaatst, elk met een 1-tons laadboom voor transport van proviand en bootsmansgoed.

Op de bak is het stoomankerspil opge-

held. Op het achterschip bevinden zich twee stoomspillen voor het verhalen.

De stuurmachine is van het electrisch-hydraulische type met 4 rammen en 2 onafhankelijk van elkaar werkende electrisch aangedreven pompstellen, die door middel van een telemotor van de commandobrug af bediend worden.

De nautische dienst aan boord beschikt over: een gyrokompas-installatie, die ingericht is voor het automatisch sturen; een radar-installatie; een echo-lood en een moderne radiozend- en ontvanginstallatie, ook voor telefonie.

Alle leden van de bemanning hebben de beschikking over een ruime, geriefelijk ingerichte eenpersoonshut; de gezagvoerder, chef-werktuigkundige, 1e officier en 2e hoofdwerktuigkundige bovendien over een afzonderlijke slaaphut en badkamer. In de midscheeps is een ruime hut, bestemd als kantoor, die bovendien als studieruimte voor de stuurmansleerlingen aan boord gebruikt kan worden.

In het achterdekhuis is ten gerieve van de scheepsgezellen een smaakvolle recreatieruimte ingericht. Achter de machinekamer bevinden zich een grote koel- en een vrieskamer voor het bewaren van proviand. Op het achterschip zijn 4 eetzalen, waarvan die voor de officieren met 25 zitplaatsen de grootste is. Op het achtersloependeck hebben de laatste ook de beschikking over een fraai betimmerde rooksalon.

Ten dienste van de gehele bemanning is er gelegenheid tot zwemmen in een in het boelkastdek, achter de schoorsteen, ingelaten zwembad.

Schip en Werf, 1955, blz. 311.