

Tewaterlatingen

Van één der hellingen van De Rotterdamsche Droogdok Mij. *N.V. liep woensdag 11 januari 1956 om ca. 15 uur 45, met goed gevolg te water, het enkelschroef stoomturbinetankschip *E. J. McClanahan*, in aanbouw voor de California Transport Corporation, U.S.A.

De bij deze gebeurtenis gebruikelijke ceremonie werd, in aanwezigheid van een groot aantal genodigden en belangstellenden, verricht door mevrouw E. J. McClanahan.

De korte beschrijving van het schip is als volgt: lengte over alles 170,05 m, lengte tussen loodlijnen 161,54 m, breedte 21,34 m, holte tot bovendek 12,04 m, gemiddelde diepgang op het zomermerk ca. 9,04 m, draagvermogen bij deze diepgang ca. 18.000 ton à 1016 kg, bruto inhoud ca. 12.500 r.t. à 2,83 m³, snelheid, beladen op proeftocht 15½ Eng. zeemijlen per uur, aantal opvarenden 54, Klasse American Bureau of Shipping.

Tot de voortstuwingsinrichting behoren twee Foster-Wheeler type waterpijpketels, door de R.D.M. vervaardigd, die stoom onder een druk van 35 kg per 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 and 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 8000 as/pk zal door middel van een dubbele tandwieloverbrenging op de schroef overgebracht worden, die daardoor 100 omwentelingen per minuut zal maken, en aan het schip een snelheid zal geven van 15,5 Eng. zeemijlen of ca. 29 km per uur.

De hulpwerktuigen zullen gedeeltelijk door stoom en gedeeltelijk elektrisch gedreven worden. Voor de levering van de nodige elektrische energie zullen twee door stoomturbines gedreven 550 kW generatoren de draaistroom van 60 perioden ontwikkelen met een spanning van 450 volt. Voor de verlichting van het schip zal een spanning van 115 volt beschikbaar zijn.

Een 75 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 zal geschieden door drie verticale centrifugaal pompen, elk met een capaciteit van 600 ton per uur, die in een afzonderlijke, aan de machine-

Schip en Werf, 1956, blz. 74.

kamer grenzende hoofdpompkamer zullen worden opgesteld. De stoomturbines die deze pompen drijven, zullen met de tandwieloverbrengingen in de machinekamerruimte geplaatst worden. Drie verticale stoomduplex-nazuigpompen zullen eveneens in de hoofdpompkamer opgesteld worden.

De indeling en inrichting van het schip zijn als volgt. Door twee langs- en acht dwarschotten is het voor de lading bestemde gedeelte, gelegen tussen twee kofferdammen, verdeeld in 27 tanks. De vóór-kofferdam scheidt de lading van de vóór-dieptank en het daarboven gelegen laadruim voor droge lading; de achter-kofferdam, waarin de hierboven genoemde ladingpompen zullen worden opgesteld, scheidt de lading van de in het achterschip gelegen machinekamer.

De ruimte onder de bak wordt ingericht als bergplaats. De opbouw midscheeps, waarvan het onderste gedeelte als bergruimte zal dienen, wordt ingericht als verblijf voor de met de navigatie en de dekdienst belaste bemanning. De opbouw achteruit wordt ingericht tot verblijf van werktuigkundigen en van personeel machinekamer en civiele dienst.

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

Achter de brug, ter plaatse van de aansluitingen der scheepsleidingen op de walleidingen, zijn twee laadpalen opgesteld, elk voorzien van een 4-tons laadboom voor het ophangen van de ladingslangen. Ter bediening van deze laadbomen wordt een stoomlier op het hoofddek geplaatst. De voormast wordt voorzien van twee 5-tons laadbomen, die door een daarbij op het hoofddek geplaatste stoomlier zullen worden bediend.

Op de bak is het stoomankerspil opgesteld. Op het achterschip bevindt zich een stoomlier voor het verhalen.

De stuurmachine is van het elektrisch-hydraulische type met vier rammen en twee onafhankelijk van elkaar werkende elektrisch gedreven pompstellen, die elektrisch van de commandobrug af bestuurd zullen worden.

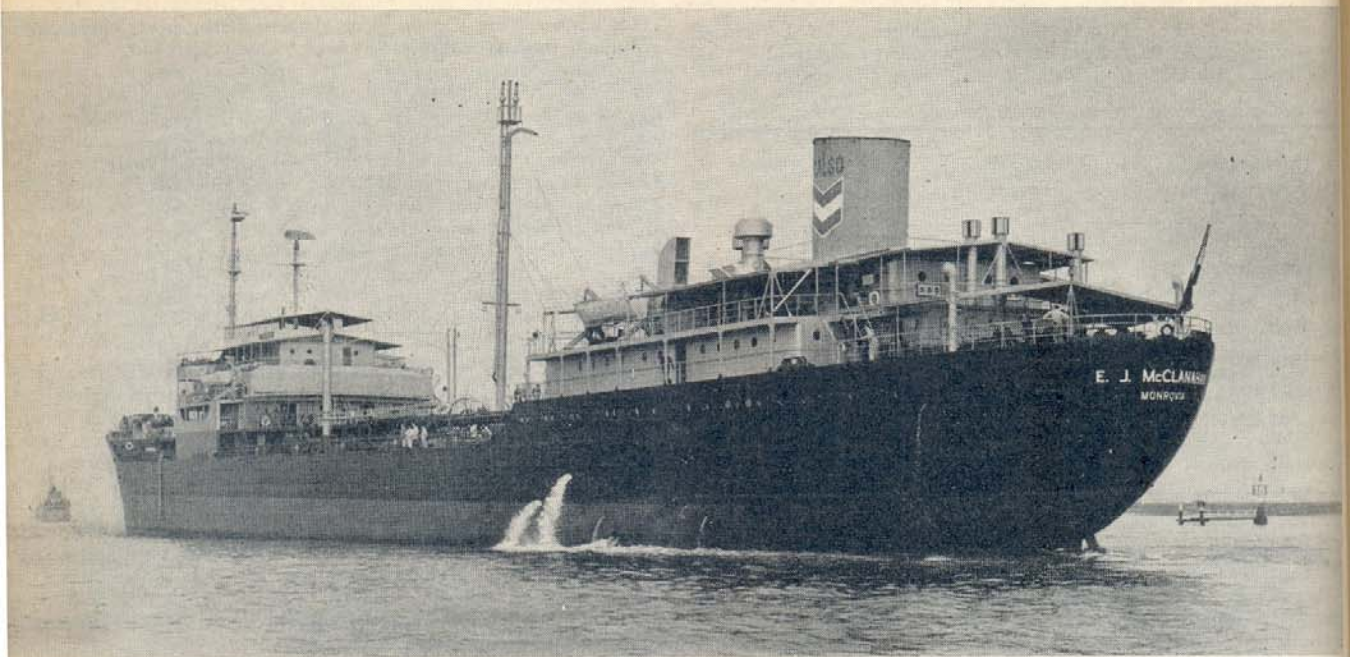
De nautische dienst aan boord zal de beschikking hebben over een gyrokompasinstallatie, die ingericht is voor het automatisch sturen, een radar-installatie, een echolood en een moderne radio zend- en ontvanginstallatie.

Alle leden van de bemanning zullen de beschikking krijgen over een ruime, gerieflijk ingerichte één- of tweepersoons hut, de gezagvoerder en de chef-werktuigkundige bovendien over een afzonderlijke slaaphut en badkamer. Alle officiershutten zullen voorzien worden van een toiletruimte met douche. In de midscheeps wordt een ruime, smaakvol in te richten salon bestemd als zitkamer voor de officieren.

Op het achtersloependeck wordt ten gerieve van de scheepsgezellen een gezellige recreatieruimte ingericht. Op het kampanjendeck is ruimte voor twee eetzalen, een voor de officieren met 14 zitplaatsen en een voor de overige bemanning met 26 zitplaatsen. Achter in de kampanje bevinden zich een grote koel- en een vrieskamer voor het bewaren van proviand.

Schip en Werf, 1956, blz. 75.

OVERDRACHT TANKSCHIP „E. J. McCLANAHAN”



Na een van 3 tot 6 juli jl. met goed gevolg gehouden proeftocht van het door De Rotterdamse Droogdok Mij. N.V. voor de California Transport Corporation, U.S.A. gebouwde enkelschroef stoomturbineschip *E. J. McClanahan*, werd dit schip op dinsdag 17 juli 1956 aan de opdrachtgevers afgeleverd.

De korte beschrijving en de hoofdmetingen van het schip zijn: Lengte over alles 170,05 m 557'-11"; lengte tussen loodlijnen 161,54 m 530'-0"; breedte 21,34 m 70'-0"; holte tot bovendek 12,04 m 39'-6"; gemiddelde liepgang op het zomermerk 9,30 m 29'-9"; draagvermogen bij deze diepgang 18.180 ton à 1016 kg; bruto inhoud ca. 12.759 reg. ton à 2,83 kub. m; snelheid, beladen op proeftocht 15½ Eng. zeemijlen per uur; aantal opvarenelen 54; klasse: American Bureau of Shipping.

De hoofdturbinegroep, vervaardigd door de R.D.M. volgens een ontwerp van Parsons & Marine Engineering and Turbine Research and Development Association, bestaat uit een hogedrukken een lagedrukturbine, elk voorzien van een afzonderlijk gedeelte voor achteruitdraaien. Het normale vermogen van 8000 as pk wordt door middel van een dubbele tandwieloverbrenging op de schroef overgebracht, die daardoor 100 omwentelingen per minuut maakt en aan het schip een snelheid geeft van 15,5 Eng. zeemijlen of ca. 29 km per uur.

Tot de voortstuwingsinrichting behoren twee Foster-Wheelertype waterpompketels, eveneens door de R.D.M. vervaardigd, die stoom onder een druk

van 35 kg per vierk. cm en een temperatuur van 425° C leveren voor de hoofdturbines, hulpwerktuigen enz.

De hulpwerktuigen worden gedeeltelijk door stoom en gedeeltelijk elektrisch gedreven. Voor de levering van de nodige elektrische 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 75 kW generator, gedreven door een dieselmotor, zorgt voor beperkte levering van stroom in gevallen dat geen stoom beschikbaar is.

Het verwerken van de lading geschiedt door drie verticale centrifugaalpompen, elk met een capaciteit van 600 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. Drie verticale stoom-duplex-nazuigpompen zijn eveneens in de hoofdpompkamer opgesteld.

De indeling en inrichting van het schip zijn als volgt. Door twee langs- en acht dwarsschotten is het voor de lading bestemde gedeelte, gelegen tussen twee kofferdammen, verdeeld in 27 tanks. De vóórkofferdam scheidt de lading van de vóórdieptank en het daarboven gelegen laadruim voor droge lading; de achterkofferdam, 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 dekdiens dienst belaste bemanning. De opbouw achteruit is ingericht tot verblijf van werktuigkundigen en van personeel machinekamer en civiele dienst.

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

Achter de brug, ter plaatse van de aansluitingen der scheepsleidingen op de walleidingen zijn twee laadpalen opgesteld, elk voorzien van een 4-tons laadboom voor het ophangen van de ladingsslangen. Ter bediening van deze laadbomen is een stoomlier op het hoofddek geplaatst. De voormast is voorzien van twee 5-tons laadbomen, die door een daarbij op het hoofddek geplaatste stoomlier worden bediend.

Op de bak is het stoomankerspil opgesteld. Op het achterschip bevindt zich een stoomlier voor het verhalen.

De stuurmachine is van het elektrisch-hydraulische type met vier rammen en twee onafhankelijk van elkaar werkende elektrisch gedreven pompstellen, die elektrisch van de commandobrug af bestuurd worden.

De nautische dienst aan boord heeft de beschikking over een gyrokompassinstallatie, die ingericht is voor het automatisch sturen, een radarinstallatie, een echolood en een moderne radiozend- en ontvanginstallatie.

De leden van de bemanning beschikken over een ruime, geriefelijk ingerichte één- of tweepersoonshut; de gezagvoerder en de chefwerktuigkundige bovendien over een afzonderlijke slaaphut en badkamer. Alle officiershutten zijn voorzien van een toiletruimte met

douche. In de midscheeps is een ruime, smaakvol ingerichte salon, bestemd als zitkamer voor de officieren.

Op het achtersloependeck is ten gunste van de matrozen en olielieden een gezellige recreatieruimte ingericht. Op het kampanjedek bevinden zich twee

eetzalen, één voor de officieren met 12 zitplaatsen en één voor de overige bemanning met 26 zitplaatsen. Achter op de kampanje bevinden zich een grote koel- en een vrieskamer voor het bewaren van proviand.

Schip en Werf, 1956, blz. 407.