

Na een, ondanks stormweer, geslaagde technische proeftocht van 19 tot 21 januari 1960 op de Noordzee, werd op 8 februari 1960 het enkelschroef stoomturbine tank-schip *Chelwood Beacon*, dat op 10 oktober 1959 te water werd gelaten, aan de opdrachtgevers, The Medomsley Steam Shipping Co. Ltd. te Londen (Phs van Ommeren (London) Ltd. te Londen), overgedragen.

Dit geschiedde aan de afbouwkade van De Rotterdamse Droogdok Maatschappij N.V.

De bouw werd uitgevoerd onder toezicht van American Bureau of Shipping, Ministry of Transport, Scheepvaart-Inspectie, Stoomwezen en de technische staf van Phs van Ommeren N.V., zodat het schip zowel aan de Britse als aan de Nederlandse voorschriften voldoet.

Reeds in 1908 leverde de R.D.M. aan de firma Van Ommeren de zeetanklichters *Neerlandia* en *Frisia* en in 1912 het eerste door deze maatschappij in de vaart gebrachte stoomtankschip, *Mijdrecht* genaamd, onder bouwnummer 33.

Sindsdien werden van de in totaal 67 door de R.D.M. gebouwde tankschepen er 12 voor de firma Van Ommeren gebouwd.

De hoofdafmetingen van het schip zijn: Lengte over alles 202,69 m, lengte tussen loodlijnen 192,02 m, breedte over buitenk. spanten 27,13 m, holte tot hoofddek 13,72 m, gem. diepgang op zomermerk 10,34 m, draagvermogen bij deze diepgang ca. 32.000 ton à 1016 kg, bruto inhoud 21.288 reg. ton à 2,83 m³, dienstnelheid 16½ Eng. zeemijlen, aantal opvarenden maximaal 72 koppen.

De *voorstuwingsinstallatie* bestaat uit een H.D.- en L.D.-stoomturbine, die door middel van een tandwielkast met dubbele overbrenging de 4-bladige schroef met een diam. van 6800 mm aandrijven. Het normale vermogen van deze turbines bedraagt 14.500 pk. bij 105 omw. per minuut; zij zijn vervaardigd door de R.D.M. volgens ontwerp van Pametrada.

Voor achteruitvaart is een aparte H.D.- en L.D.-achterturbine ingebouwd met een vermogen van 10.400 pk.

Twee Foster Wheeler waterpijpketels, die eveneens door de R.D.M. vervaardigd zijn, leveren de voor de hoofd- en hulpwerktuigen benodigde stoom met een druk van 45 kg/cm² en een temperatuur van 465° C.

De aangebrachte en reserve schroef zijn door Lips vervaardigd en wegen per stuk ca. 29 ton.

De hulpwerktuigen worden gedeeltelijk door stoom en gedeeltelijk elektrisch gedreven. Voor de levering van de nodige elektrische energie zijn twee door stoomturbines gedreven 700 kW generatoren opgesteld, die draaistroom opwekken met een spanning van 440 Volt 60 perioden. Voor de ver-

lichting van het schip is een spanning van 110 Volt beschikbaar.

Een 240 kW generator, gedreven door een dieselmotor, zal voor een beperkt elektrisch vermogen zorgen indien geen stoom beschikbaar is.

De elektrische installatie werd geleverd door de firma A. de Hoop N.V., Rotterdam.

Het verwerken van de lading zal geschieden door 4 horizontale centrifugaalpomp, elk met een capaciteit van 1000 ton per uur, die in een afzonderlijke, aan de machinekamer grenzende hoofdpompkamer zijn opgesteld. De stoomturbines, die deze pompen drijven, zijn met de tandwieloverbrenging in de machinekamer ruimte geplaatst.

Twee verticale stoom-duplex-pompen en een elektrische wormpomp voor het nazuigen, zijn eveneens in de hoofdpompkamer opgesteld. Bovendien zijn nog 2 water-ejecteurs voor het nazuigen geïnstalleerd.

Het systeem van het ladingleidingnet is zodanig ontworpen, dat verschillende soorten vloeibare lading tegelijkertijd in- en uitgepompt kunnen worden.

De indeling en inrichting van het schip zijn als volgt:

Door twee langs- en elf dwarsschotten is het voor de lading bestemde gedeelte verdeeld in 3 rijen van 10 tanken, gelegen tussen 2 kofferdammen.

Alle tanken zijn inwendig op het vlak en tegen onderkant dek tegen corrosie beschermd door Epikote verf. Bovendien is in de middentanken, waarin waterballast gevaren kan worden, een kathodische bescherming aangebracht.

De vóór-kofferdam scheidt de lading van de vóordieptank en het daarboven gelegen laadruim voor droge lading; de achter-kofferdam, waarin de hierboven genoemde ladingpompen zijn opgesteld, scheidt de lading van de in het achterschip gelegen machinekamer.

De ruimten onder de bak en onder het dekhuis midscheeps doen dienst als bergplaatsen. Het dekhuis is ingericht als verblijf voor de met de navigatie belaste officieren. De kampanje achteruit is ingericht tot verblijf van werktuigkundigen, matrozen, olielieden, enz.

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

Op het voorschip, achter de bak, staan twee laadpalen, elk met een 5-tons laadboom, terwijl achter de brug, ter plaatse van de aansluitingen der scheepsladingleidingen op de walleidingen ook twee laadpalen opgesteld zijn, eveneens voorzien van twee 5-tons laadbomen voor het ophangen van de ladingslangen. Voor onderhoudsdoeleinden is aan beide zijden van de schoorsteen een 5-tons laadboom aangebracht, terwijl voor de proviandering 2 laadpalen, elk voorzien van een 1-tons laadboom, achter het kampanjehuis zijn opgesteld.

Midscheeps, bovenop het stuurhuis, is de radar- en signaalmaat geplaatst.

Op de bak bevindt zich het stoomanker-spil en op het achterschip is een stoomspil voor het verhalen geplaatst.

Zfs automatische verhaallieren zijn als volgt opgesteld: 2 op het bakdek, 1 op het hoofddek vóór, 1 op het hoofddek achter en 2 op het kampanje-dek.

Ter bediening van de ladingslangen zijn twee stoomlieren op het hoofddek bij de walaansluitingen opgesteld.

Op het achterpiekdek is de elektrisch-hydraulische stuurmachine, voorzien van 4 rammen, geplaatst, bediend door twee onafhankelijk van elkaar werkende elektrisch gedreven pompstellen, die behalve door middel van een telemotor ook automatisch elektrisch van de commandobrug en, met behulp van een controller, ook van het topdek achter bediend kunnen worden.

De Nautische Dienst aan boord beschikt o.a. over een gyrokompass-installatie, die ingericht is voor het automatisch sturen, een radar-installatie, een echolood in vóór- en achterschip, een loodmachine en een radiozend- en -ontvanginstallatie, ook voor telefonie.

Met uitzondering van enige jongeren beschikken alle leden van de bemanning over een ruime, geriefelijk ingerichte één-persoons hut.

De gezagvoerder, de hoofd- en 2e werktuigkundige, alsmede de 1e officier, beschikken bovendien over een afzonderlijke slaapkamer en toiletruimte.

Tot recreatie van de opvarenden is er een hobby-kamer, een donkere kamer en een bibliotheek op de kampanje ingericht. De bemanning beschikt ook over een zwembad, dat ingebouwd is in het achterslopendek.

Een smaakvol ingerichte ruimte op het brugdek dient als salon ter recreatie van officieren; een dergelijke ruimte bestemd voor de overige bemanning is op de kampanje ingericht.

Er zijn 5 eetzalen ingericht, nl.: één voor officieren, één voor onderofficieren, één voor de matrozen, één voor de stokers en olielieden en één voor de bedienden.

Alle ruimten voor de bemanning zijn volledig „airconditioned”. De kombuis en proviandkamers worden kunstmatig geventileerd.