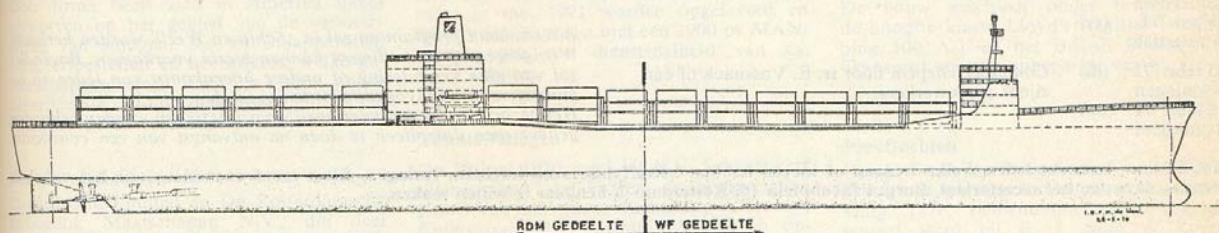


BOUW EERSTE SEA-LAND CONTAINERSHIP VAN START



Bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. en de N.V. Dok- en Werf-Maatschappij Wilton-Fijenoord werd 1 juni 1970 een daadwerkelijk begin gemaakt met de uitvoering van een omvangrijk scheepsnieuwbouwproject, dat voorziet in de bouw van drie zeer geavanceerde containerschepen voor rekening van de Amerikaanse maatschappij Sea-Land Service Inc.

Omdat de desbetreffende containerschepen in helften worden gebouwd, viel de kiellegging van het eerste schip in twee delen uiteen. Eerst wordt bij Wilton-Fijenoord op helling 6 de kiel gelegd van het voorschip en enige tijd later vindt bij de RDM op helling 8 eenzelfde handeling plaats ten behoeve van het achterschip.

Begin volgend jaar zullen de twee scheepshelften te water worden gelaten. Vervolgens vindt bij Wilton-Fijenoord in dok 8 de koppeling van het voor- en achterschip plaats, waarna het containerschip bij de RDM zal worden afgebouwd. De oplevering van het eerste schip zal voor het einde van 1971 geschieden.

Zowel voor de RDM als voor Wilton-Fijenoord, die beide deel uitmaken van de Rijn-Schelde Groep, is de hierboven genoemde bouwmethode niet nieuw. Met succes bouwden de twee genoemde werven op vrijwel gelijke wijze de *Pazargad*, 's werelds grootste opslagschip voor ruwe olie.

Bij de bouw van de drie containerschepen biedt deze methode meerdere voordelen. Op de eerste plaats krijgt de opdrachtgever het eerste schip aanzienlijk sneller opgeleverd. Ten tweede zullen de RDM en Wilton-Fijenoord elk driemaal een achterschip respectievelijk een voorschip bouwen, met alle gunstige herhalingseffecten van dien.

Dit repetiteereffect geldt in nog sterkere mate voor de N.V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde” te Vlissingen, eveneens een lid van de Rijn-Schelde Groep.

Dit bedrijf zal belangrijke onderdelen (ketels, tandwielkasten, condensors etc.) leveren voor de drie bij Rijn-Schelde bestelde schepen, alsmede voor de vijf identieke containerschepen, die Sea-Land bij twee Duitse werven in opdracht heeft gegeven.

Zowel in technisch als in scheepsbouwkundig opzicht zijn de te bouwen containerschepen revolutionair te noemen. Opvallend is de zeer hoge snelheid van 33 knopen (ruim 60 kilometer per uur) die de 287 meter lange schepen zullen gaan ontwikkelen. In elk schip wordt een vermogen geïnstalleerd van 120.000 apk, hetgeen een uniek cijfer is voor de hedendaagse vrachtaart.

De waterverplaatsing is ongeveer 42.700 long tons, terwijl de breedte over de spanten en de diepgang 31 respectievelijk 9 meter bedragen. Per afvaart neemt een schip van dit type 1086 containers mee met afmetingen van 35 en 40 voet. Met de bouw van de schepen is een bedrag van ca. 115 miljoen gulden per stuk gemoeid.

Vermeldenswaard is dat de RDM, Wilton-Fijenoord en de Duitse werven A.G. Weser en Rheinstahl Nordseewerke bij de realisering van het totale project van acht schepen zeer nauw samenwerken. Per 1 september 1969 is een speciaal bureau onder de naam Containership Construction Center opgericht, dat is ondergebracht bij de RDM te Rotterdam. Onder leiding van een functionaris van laatstgenoemd bedrijf bereiden medewerkers van de Nederlandse en Duitse werven de bouw van alle acht schepen gezamenlijk voor. Op dit bureau worden de tekeningen vervaardigd en is de inkoop van benodigde materialen ten behoeve van het totale project geconcentreerd.

Naast medewerkers van de betrokken werven zijn tevens technici van Sea-Land, alsmede vertegenwoordigers van het Amerikaanse ontwerpbureau J. J. Henry & Co en het Amerikaanse Bureau of Shipping op dit Rotterdamse bureau gestationeerd.

Schip en Werf, 1970, blz. 279.

Tewaterlating tweede voorschip voor Sea-Land containerschepen bij Wilton-Fijenoord

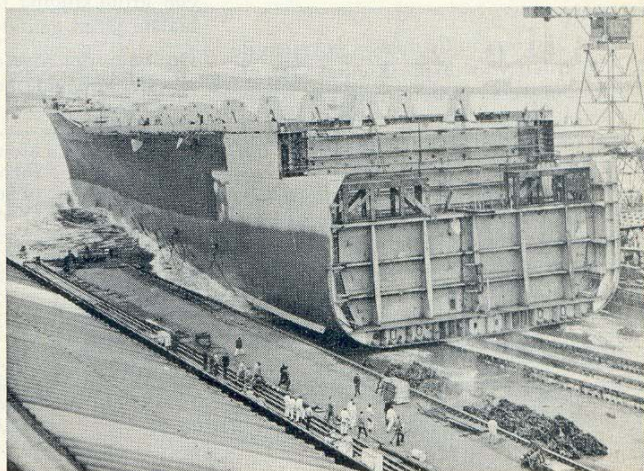
Met goed gevolg is 3 juli 1972 bij Wilton-Feijenoord in Schiedam (lid Rijn-Schelde-Verolme Groep) het tweede van de drie door genoemde werf te bouwen voorschepen voor Sea-Land Service Inc. (U.S.A.) te water gelaten.

Het betreft hier de super-snelle containerschepen, die de Schiedamse werf in samenwerking met De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. bouwt. Vervaardiging van de achterschepen vindt in Rotterdam plaats.

Over enige tijd zal — na de stapelloop van het achterschip — samenkoppeling in Rotterdam plaatshebben. Een derde partner van het RSV-concern — Kon. Maatschappij „De Schelde” uit Vlissingen — vervaardigt belangrijke onderdelen voor de voortstuwingsapparatuur.

Het eerste voorschip bevindt zich in het laatste stadium van de afbouw.

De lengte is 288,37 meter, de waterverplaatsing 42.700 longtons en het laadvermogen 1.096 containers van 35 voet en 40 voet lengte. De schepen kunnen een snelheid bereiken van 33 knoop.



Schip en Werf, 1972, blz. 357.

In maart 1973 drie nieuwe Sea-Land schepen gedoopt

De 3 nieuwste SL-7 containerschepen, in aanbouw voor Sea-Land, werden in maart 1973 gedoopt en wel de *Sea-Land Exchange*, bij De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. op 6 maart, de *Sea-Land Commerce* op 8 maart bij A.G. Weser Werft te Bremen en de *Sea-Land Trade* op 23 maart bij de Rheinstahl Nordseewerke GmbH te Emden.

De *Sea-Land Trade* en de *Sea-Land Commerce* worden ingezet op de Noord Atlantische vaart ter vervanging van de *Sea-Land McLean* en de *Sea-Land Galloway*, die de Far East route gaan bevaren.

De nieuwe schepen worden gebouwd onder de hoogste klasse van American Bureau of Shipping.

Schip en Werf, 1973, blz. 139.

Two more SL-7's launched: nearing completion for Sea-Land



Fig. 1. *Sea-Land Finance*

Two more SL-7 class containerships are undergoing final outfitting in German yards prior to entering service for Sea-Land in August and September.

The vessels, *Sea-Land Finance* and *Sea-Land Market* were recently launched at Rheinstahl Nordseewerke in Emden and A. G. Weser in Bremen respectively.

The *Sea-Land Finance* was christened by Mrs. W. B. Hamilton, Jr., wife of Sea-Land's Executive Vice President. After the traditional bottle of champagne was broken on the bow, the 946-foot vessel was launched into the Ems River in Emden.

The *Sea-Land Market* was sponsored by Mrs. C. F. Benbow, wife of the Senior Vice President of R. J. Reynolds Industries, Sea-Land's parent company. It was launched into the Weser River in Bremen.

Both of these vessels will go on sea trials this summer and enter service shortly

after. They will join the five other SL-7s currently in service in the North Atlantic and Pacific trade routes. The eighth and final SL-7 will be delivered later this year.

All of these vessels are 946 feet long with 105 foot beam. Their service speed has averaged between 30 and 33 knots. The *Sea-Land McLean* currently holds the transatlantic speed record with an average of 33.005 knots while the *Sea-Land Commerce* broke the transpacific record on her maiden voyage last month, averaging nearly 31 knots.

When all eight vessels are completed, six will sail in the Pacific while two will serve the North Atlantic. Each ship carries 1096 containers of 35 and 40 foot length.

The Atlantic service offers weekly sailing from Rotterdam and Bremerhaven and New York, while the Pacific service offers weekly service between the U.S. West Coast and Japan.



Fig. 2. *Sea-Land Market*

Schip en Werf, 1973, blz. 306.