

Tewaterlatingen

Donderdag 12 November werd van één der hellingen van De Rotterdamsche Droogdok-Maatschappij met goed gevolg te water gelaten het voor de Petroleum Maatschappij „La Corona” van de „Koninklijke/Shell” groep in aanbouw zijnde m.s. *Ensis*. Het schip is van de volgende afmetingen: lengte tusschen de loodlijnen 425'-0", breedte op buitenkant spanten 54'-3", holte tot opperdek 31'-0", laadvermogen 9200 ton.

De voortstuwing van het schip zal geschieden door middel van een Werkspoor 4-tact enkelwerkenden 6-cylinder supercharged Dieselmotor van 2800 pk. De afmetingen der cylindere zijn 650 mm diameter bij 1400 mm slag.

De doopceremoniën en het wegnemen van de laatste beletselen voor de tewaterlating geschieden door mevrouw T. G. de Kempenaer-van Wulfften Palthe.

Bij de plechtigheid waren o. m. tegenwoordig de heeren J. U. de Kempenaer, manager van de Bataafsche Petroleum Mij. te Rotterdam; Ir. N. Th. Koomans, directeur van het Havenbedrijf; Mr. Dr. H. J. D. van Lier, met dame; H. Lucardie, met dame; Ir. A. van Driel, scheepsbouwkundig adviseur van de scheepvaart-inspectie; Dr. A. H. Philipse en mej. A. de Kempenaer, alsmede de heeren D. C. Endert Jr. en Ir. A. Knape, directeuren van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij.

Schip en Werf, november 1936.

MOTOR-TANKSCHIP „ENSIS”

Op 4 Februari 1937 heeft met goed gevolg de proeftocht plaats gehad van het bij De Rotterdamsche Droogdok-Maatschappij voor de Koninklijke Shell Groep gebouwde enkel-schroef motortankschip *Ensis*.

Het schip is van de volgende afmetingen:

lengte over alles	446'-3½"
lengte tusschen de stevens	425'-0"
breedte op grootspant	54'-3"
holte in de zijden van bovenkant kiel tot bovenkant dekbalken	31'-0"
waterversplaatsing bij geladen schip	12950 ton

Bij deze belangrijke opdracht van de Koninklijke Shell werd de werkgelegenheid in Nederland belangrijk vermeerderd.

Het ontwerp en de inrichting van het schip zijn gebaseerd op de uitgebreide ervaring van de maatschappij en wat de lijnen van het schip betreft het resultaat van langdurige proefnemingen en onderzoeken, zoodat in de exploitatie de grootst mogelijke economie verkregen wordt wat betreft maximum vaarsnelheid bij het grootste laadgewicht voor een minimum verbruik van brandstof en machinevermogen.

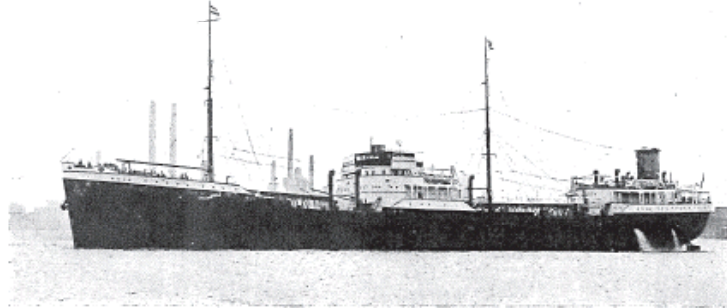
De constructie van dit schip is volgens het gecombineerde langs- en dwarsspantensysteem met twee langsschotten, terwijl dwarschotten het schip in 24 compartimenten verdeelen, waardoor het in staat is verschillende soorten lading tegelijkertijd te vervoeren. Het voorruim is speciaal ingericht voor het transport van stukgoederen en verpakte producten.

Zeer speciale zorg is gewijd aan de verblijven van den gezagvoerder, chef machinekamer, de verdere officieren en

ook voor de bemanning, zoodat het grootst mogelijke comfort verkregen wordt en in dit opzicht voldoet ook dit schip aan de allerhoogste eischen.

De voortstuwingskracht van dit 9100 ton groote schip wordt geleverd door een door Stork volgens het Werkspoor-systeem gebouwde 4-tact enkelwerkende 6-cylinder supercharged Dieselmotor van 2800 pk.

Met dit uitgekozen type van machine wordt behalve groote zuinigheid, een minimum verbruik in grammen per pk, de grootste uitrustings- en bedrijfszekerheid verkregen, hetwelk van het grootste belang is.



Het schip is gebouwd geheel volgens de ontwerpen en bestekken van de opdrachtgeefster, voldoet aan alle eischen van de Board of Trade, Nederlandsch-Indische Schepenwet en Lloyd's Register en bovendien aan de bijzondere voorschriften, van kracht in de verschillende landen alsmede Nederlandsch-Oost-Indië, waar het schip zal laden en lossen.

Schip en Werf, 19 februari 1937.