

De hoofdafmetingen er van zijn: Lengte over alles 169,38 m (555'-9"), lengte tussen loodlijnen 161,54 m (530'-0"), breedte 21,11 m (69'-3"), holte tot bovendek 11,88 m (39'-0"), gemiddelde diepgang op het zomermerk 9,02 m (29'-7"), draagvermogen bij deze diepgang ca. 18.000 ton à 1016 kg, bruto inhoud ca. 12.200 Reg. ton à 2,83 m<sup>3</sup>, aantal opvarenden 55, klasse: Lloyd's Register  $\text{✠}$  100 A I „Carrying Petroleum in Bulk“.

Voor de machine-installatie zullen twee Foster-Wheeler type waterpijpketels, die door de R.D.M. vervaardigd worden, stoom onder een druk van 35 kg per cm<sup>2</sup> en een temperatuur van 425° C. leveren voor de hoofdturbines, hulpwerktuigen, enz.

Het hoofdturbine-aggregaat, voor dit schip vervaardigd door Werkspoor, 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 7500 aspk zal door middel van een dubbele tandwiel-overbrenging op de schroef overgebracht worden, die daardoor 100 omwentelingen per minuut zal maken, en aan het schip een snelheid zal geven van 14,5 Eng. zeemijlen of 27 km per uur.

De hulpwerktuigen zullen gedeeltelijk door stoom en gedeeltelijk electrisch gedreven worden. Voor de levering van de nodige electrische 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 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 zal geschieden door verticale centrifugaal pompen, elk met een capaciteit van 400 ton per uur, die in een afzonderlijke, aan de machinekamer grenzende hoofdpompkamer zullen worden opgesteld. De stoomturbines die deze pompen drijven, zullen met de tandwieloverbrengingen in de machinekamer-ruimte geplaatst worden. Twee verticale stoom-duplex-naauwzuigpompen zullen eveneens in de hoofdpompkamer opgesteld worden.

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 12 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 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 civiele dienst belaste

### Tewaterlatingen

Van één der hellingen van De Rotterdamse Droogdok Mij N.V. liep Donderdag 8 October 1953 om 16 uur 35, met goed gevolg te water het enkelschroef stoom turbinetank-schip *Katylisia*, in aanbouw voor de Koninklijke/Shell Groep.

De bij deze gebeurtenis gebruikelijke ceremonie werd, in aanwezigheid van een groot aantal genodigden en belangstellenden, verricht door mevrouw R. Bloemgarten-Elias, echtgenote van de Directeur van de N.V. De Bataafsche Petroleum Maatschappij.

Van de 48 door de R.D.M. tot dusverre gebouwde tankschepen is dit schip het 26ste door haar voor de Koninklijke/Shell Groep gebouwde tankschip, waarvan het eerste reeds in 1908 opgeleverd werd.

De *Katylisia* is het eerste te water gelaten schip van een groot aantal hier te lande voor de Koninklijke/Shell Groep in aanbouw of in bestelling zijnde 18.000 tons tankschepen, waarvan er vier door de R.D.M. worden gebouwd. Het ligt in de bedoeling het laatste schip van deze vier in 1956 af te leveren.

Zoals gebruikelijk bij de Koninklijke/Shell Groep heeft het schip de naam van een schelp gekregen.

De korte beschrijving van het schip is als volgt:

**Schip en Werf, 1952, blz. 523.**

bemanning. De opbouw achteruit wordt 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 elektrische leidingen en verschillende pijpleidingen.

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

Op de bak is het stoomankerspil opgesteld. Op het achterschip bevinden zich twee stoomspillen voor het verhalen.

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

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 ontvang-installatie, ook voor telefonie.

Alle leden van de bemanning zullen de beschikking krijgen over een ruime geriefelijk ingerichte éénpersoonshut, de gezagvoerder, chef-werktuigkundige, 1e officier en 2e werktuigkundige 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 wordt 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 is ruimte voor 4 eetzaal, waarvan die voor de officieren de grootste is met 25 zitplaatsen. Op het achterslopendek zullen de officieren de beschikking krijgen over een fraai betimmerde rooksalon.

Dat het allernieuwste bij de bouw van dit schip toepassing vindt, bewijst het aanbrengen van een buitenboordslift midscheeps, voor het aan boord brengen van bemanning of bezoekers.

**Schip en Werf, 1953, blz. 524.**

**Proeftochten**

Na een van 27 tot 30 April 1954 gehouden geslaagde technische proeftocht vond op Vrijdag 7 Mei 1954 de officiële proeftocht plaats van het enkelschroef stoomturbinetankschip *Katylisia*, gebouwd door de Rotterdamsche Droogdok Mij N.V. voor de Koninklijke/Shell Groep.

In aanwezigheid van een groot aantal genodigden werd 's middags de R.D.M.-vlag gestreken en ging de vlag van de rederij, de N.V. Petroleum Mij „La Corona” in top, ten bewijze dat het schip door de reders was overgenomen.


Van de 48 door de R.D.M. tot dusverre gebouwde tankschepen is dit schip het 26ste door haar voor de Koninklijke/Shell Groep gebouwde tankschip, waarvan het eerste reeds in 1908 opgeleverd werd.

De *Katylisia* is het eerste afgeleverde schip van een groot aantal hier te lande voor de Koninklijke/Shell Groep in aanbouw of in bestelling zijnde 18.000 tons tankschepen, waarvan er vier door de R.D.M. worden gebouwd. Het ligt in de bedoeling het laatste schip van deze vier in 1956 af te leveren.

Zoals gebruikelijk bij de Koninklijke/Shell Groep heeft het schip de naam van een schelp gekregen.

De korte beschrijving van het schip is als volgt:

De hoofdafmetingen er van zijn: Lengte over alles 169,38 m 555'-9"; lengte tussen loodlijnen 161,547 m 530'-0"; breedte 21,106 m 69'-3"; holte tot bovendek 11,887 m 39'-0"; gemiddelde diepgang op het zomermerk 9,068 m; 29'-9"; draagvermogen bij deze diepgang 18.170 tons à 1016 kg; bruto inhoud 12.143 reg. ton à 2,83 m<sup>3</sup>; aantal opvarenden 55.

Klasse: Lloyd's Register  100 A I „Carrying Petroleum in Bulk”.

Voor de machine-installatie leveren twee Foster-Wheeler type waterpijketels, die door de R.D.M. vervaardigd zijn, stoom onder een druk van 35 kg per cm<sup>2</sup> en een temperatuur van 425° C. voor de hoofdturbines, hulpwerktuigen, enz.

Het hoofdturbine-aggregaat, voor dit schip vervaardigd door Werkspoor, 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 7500 as pk wordt door middel van een dubbele tandwiel-overbrenging op de schroef overgebracht, die daardoor 100

**Schip en Werf, 1954, blz. 367.**

omwentelingen per minuut maakt, en aan het schip een snelheid van 14,5 Eng. zeemijlen of 27 km per uur zal geven. Gedurende de technische proeftocht werd deze snelheid ruim overschreden.

De hulpwerktuigen worden gedeeltelijk door stoom en gedeeltelijk electrisch gedreven. Voor de levering van de nodige electrische energie ontwikkelen twee door stoomturbines gedreven 550 kW generatoren de draaistroom van 60 perioden, 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, zorgt voor een beperkte levering van stroom, in gevallen dat geen stoom beschikbaar is.

Het verwerken van de lading zal geschieden door vier verticale centrifugaalpompen, 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 stoomduplex-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 12 dwarsschotten is het voor de lading bestemde gedeelte verdeeld in 33 tanks, gelegens tussen 2 kofferdammen. De voorkofferdam scheidt de lading van de vordieptank 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 romp, die nagenoeg geheel electrisch gelast is, werd uit in de lashed vervaardigde secties op de helling opgebouwd volgens het z.g. „prefabricated” systeem.

De ruimte onder de bak wordt 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 leidingen en verschillende pijpleidingen.

Achter de brug, ter plaatse van de aansluitingen der scheepsladingleidingen op de walleidingen, zijn twee laadpalen opgesteld, elk voorzien van een 1- en een 5-tons laadboom voor het ophangen van de ladingslangen. 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 opgesteld. Op het achterschip bevinden zich twee stoomspillen voor het verhalen.

De stuurmachine is van het electrisch-

hydraulische type met vier rammen en twee onafhankelijk van elkaar werkende electrisch gedreven pompstellen, die door middel van een telemotor van de commandobrug af bediend worden.

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

Alle leden van de bemanning hebben de beschikking over een ruime gerieflijk-ingerichte één-persoons hut, de gezagvoerder, chef-werktuigkundige, 1e officier en 2e werktuigkundige 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 recreatieluimte ingericht. Achter de machinekamer bevinden zich een grote koel- en een vrieskamer voor het bewaren van proviand. Op het achterschip bevinden zich vier eetzaal, waarvan die voor de officieren de grootste is met 25 zitplaatsen. Op het achterslopendek hebben de officieren de beschikking over een fraai betimmerde rooksalon.