

Tewaterlatingen

Van een der hellingen van De Rotterdamse Droogdok Mij. N.V. liep Zaterdag 29 Mei 1954, om ca. 14 uur, met gevolg te water het enkelschroef stoomturbinetankschip *Westertoren*, bestemd van de N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Mij. te Amsterdam.

De bij deze gebeurtenis gebruikelijke ceremonie werd, in aanwezigheid van een groot aantal genodigden en belangstellenden verricht door mevrouw H. M. van der Made-van Bosse.

Dit tankschip is geheel gelijk aan de van de Koninklijke/Shell groep in aanbouw zijnde rij „general purpose tankers”, waarvan de bouw geschiedt onder toezicht van de Technische dienst van de N.V. Petroleum Mij. „La Corona”.

De korte beschrijving van het schip is als volgt:

De hoofdafmetingen zijn: lengte overal 169,38 m, lengte tussen loodlijnen 161,54 m, breedte 21,11 m, holte tot bovendek 11,88 m, gemiddelde diepgang op het Zomermerk 9,02 m, draagvermogen bij deze diepgang ca. 18.000 ton à 1016 kg, brutoinhoud ca. 12.200 reg. ton à 2,83 m³, aanzienlijk opvarenden 55. Klasse: Lloyd's Register 11 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 cm² en een temperatuur van 425° C. leveren voor de hoofdturbines, hulpwerktuigen, enz.

Het hoofdturbine-aggregaat, voor dit schip 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 7500 As pk 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.

Schip en Werf, 1954, blz. 366.

De hulpwerktuigen zullen gedeeltelijk op stoom en gedeeltelijk elektrisch gedreven worden. Voor de levering van de nodige elektrische energie zullen twee door stoomturbines gedreven 550 kw generatoren de hoofdstroom van 60 perioden ontwikkelen op 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 diesel-motor, 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 aansluitende, hoofdpompkamer zullen worden opgesteld. De stoomturbines, die deze pompen drijven, zullen met tandwieloverbrengingen in de machinekamerruimte geplaatst worden. Twee verticale stoom-duplex-naafpompen zullen eveneens in de hoofdpompkamer opgesteld worden.

Het systeem van het ladingleidingsnet is volgens het patent van de Koninklijke/Shell Maatschappij, waardoor verschillende soorten vloeistoffen tegelijkertijd in- of uitgepompt kunnen worden.

De indeling en inrichting van het schip is als volgt. Door twee langs- en twaalf dwarschotten is het voor de lading bestemde gedeelte verdeeld in 33 tanks, gelegen tussen twee kofferdammen. De vóór-kofferdam scheidt de lading van de vóór-dieptank en het daarboven gelegen laadruim voor de vóór-lading, de achter-kofferdam, waarin hierboven genoemde ladingpompen zullen worden opgesteld, scheidt de lading van de achter-lading op het achterschip gelegen machinekamer. De ruimte onder de bak wordt ingericht als bergplaats. De opbouw midscheeps, waarin het onderste gedeelte als bergruimte zal dienen, wordt ingericht als verblijf voor de bemanning met de navigatie en de civiele dienst bezette bemanning. De opbouw achteruit wordt ingericht tot verblijf van werktuigkundigen, artsen, muzikanten, olielieden, enz.

Ten gerieve van het verkeer naar bak, is een loopbrug 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 leidingen zijn twee laadpalen opgesteld, die voorzien van een één- en een vijf-tons hijsboom voor het ophangen van de ladingen. Ter bediening van de laadbomen zijn twee stoomlieren op het hoofddek gemonteerd. Op het achterschip zullen twee laadpalen worden geplaatst, elk met een één-tons hijsboom voor transport van proviand en scheepsmansgoed.

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

De stuurmachine is van het elektrisch-hydraulische type met vier rammen en twee afhankelijk van elkaar werkende elektrisch gedreven pompstellen, die door middel van een telemotor van de commandobrug af bediend 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 zenden- en ontvang-installatie, ook voor telefonie.

Alle leden van de bemanning zullen de beschikking krijgen over een ruime geriefelijk ingerichte éénpersoons 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 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 achtersloependeck zullen de officieren de beschikking krijgen over een fraai betimmerde rooksalon.

à 2,83 m³, aantal opvarenden 55, klasse Lloyd's Register 100 A I „Carrying Petroleum in Bulk”.

Tot de voortstuwings-inrichting behoren twee Foster-Wheeler type waterpijpketels door de R.D.M. vervaardigd, die stoom onder een druk van 35 kg/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 & 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 apk wordt door middel van een dubbele tandwiel-overbrenging op de schroef overgebracht, die daardoor 100 omwentelingen per minuut maakt en aan het schip een snelheid geeft van ruim 14,5 Engelse zeemijlen of ca. 27 km per uur.

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 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 geschiedt door verticale centrifugaalpomp, 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 stoom-duplex-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, gelegen tussen 2 kofferdammen. De vóorkofferdam scheidt de lading van de vóór-dieptank 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 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 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 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 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 elektrisch-hydraulische type met 4 rammen en 2 onafhankelijk van elkaar werkende elektrisch gedreven pompstellen, die door middel van een telemotor van de commandobrug af bediend worden.

De nautische dienst aan boord beschikt over: een gyrokompas-installatie, die ingericht is voor het automatisch sturen; een radar-installatie; een echo-lood en een moderne radiozend- en ontvanginstallatie, ook voor telefonie.

Alle leden van de bemanning hebben de beschikking over een ruime, geriefelijk ingerichte éénpersoonshut; de gezagvoerder, chef-werktuigkundige, 1e officier en 2e hoofdwerktuigkundige 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 recreatieruimte ingericht. Achter de machinekamer bevinden zich een grote koel- en een vrieskamer voor het bewaren van proviand. Op het achterschip zijn 4 eetzalen, waarvan die voor de officieren met 25 zitplaatsen de grootste is. Op het achtersloepende hebben de laatste ook de beschikking over een fraai betimmerde rooksalon.

Ten dienste van de gehele bemanning is er gelegenheid tot zwemmen in een in het koelkastdek, achter de schoorsteen, ingelaten betegeld zwembad.

Overdrachten

Na een van 26 tot 27 October 1954 gehouden geslaagde technische proeftocht vond op Donderdag 28 October 1954 de officiële overdracht plaats van het enkel-schroef stoomturbinetankschip *Westertoren*, gebouwd door de Rotterdamsche Droogdok Mij. N.V. en bestemd voor de N.V. Nederlandse Tank- en Paketvaart Mij. te Amsterdam.

Dit tankschip is geheel gelijk aan de voor de Koninklijke Shell Groep in aanbouw zijnde rij „general purpose tankers” waarvan de bouw geschiedt onder toezicht van de Technische Dienst van de N.V. Petroleum Maatschappij „La Corona”.

De korte beschrijving van het schip is als volgt:

De hoofdafmetingen ervan zijn:
Lengte over alles 169,38 m 555'-9",
Lengte tussen de loodlijnen 161,54 m 530'-0",
Breedte 21,11 m 69'-3",
holte tot wendek 11,88 m 39'-0",
gemiddelde diepgang op het zomermerk 9,10 m 29'-10 1/4",
dragvermogen bij deze diepgang 18.158 ton
1016 kg, bruto inhoud 12.117 reg. ton