

Tewaterlatingen

Zaterdag, 13 November 1948 's middags om 2.30 uur is onder grote belangstelling met goed gevolg het enkelschroef motorschip *Tero*, in bouw voor de N.V. „Maatschappij Vrachtvaart” van één der hellingen van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, te water gelaten.

De hierbij gebruikelijke doopplechtigheid en het wegnemen der laatste beletselen werden verricht door Mevr. J. W. van Beuningen-Velders.

In de grote kantooral werd het woord gevoerd door Ir. A. Knape, directeur van de R.D.M., die de geschiedenis van de opdracht en de bouw memoreerde.

Reeds in 1939 werd de opdracht tot de bouw van dit schip gegeven, doch door de toen reeds buiten ons land bestaande oorlogstoestand kon het materiaal voor de bouw eerst geruime tijd na de bevrijding geleverd worden.

Dit schip is nagenoeg een zusterschip van het reeds in de vaart zijnde, door de N.V. Machinefabriek en Scheepswerf van P. Smit Jr. gebouwde motorschip *Tamo*. Door laatst-

genoemde firma werden ook de beide voor de m.s. *Tamo* en *Tero* bestemde 4000 apk, 8-cylindervormige Dieselmotoren vervaardigd. De schepen zijn bestemd voor de vaart op Zuid-Amerika en daartoe speciaal ingericht.

Hoofdafmetingen en enkele technische gegevens zijn als volgt:

| | | |
|-------------------------|-----------|------------------------|
| Lengte over alles . . . | 137,77 m | 452'-4 $\frac{1}{4}$ " |
| Lengte tussen loodl. | 129,54 m | 425'-0" |
| Breedte buitenk. sp. | 17,98 m | 59'-0" |
| Holte tot shelterdek | 10,82 m | 35'-6" |
| Diepgang ca. | 7,42 m | 24'-4" |
| Draagvermogen ca. | 8875 tons | |
| Bruto inhoud ca. . . . | 5500 R.T. | |

Het schip wordt onder toezicht van Lloyds Register en Scheepvaart Inspectie gebouwd.

Tot het laden en lossen van de 5 grote laadruimen is het van zeer uitgebreid laaden en losgerei voorzien. Bij de drie masten, waaraan in totaal 22 laadbomen worden getuigd, zijn daartoe 20 elektrische lieren opgesteld; bovendien zal aan elk van de twee voorste masten nog een zware laadboom met een hefvermogen van 40 ton opgesteld worden. Ook de wijze, waarop de bemanning van 50 koppen alsmede de 12 passagiers zullen worden ondergebracht, is zeer ruim opgevat: elk lid van de bemanning, inclusief de jongste matroos of bediende zal over een eigen hut beschikken. Voor de passagiers worden 4 ruime twee- en 4 éénpersoonshutten — elke hut voorzien van een toilet/badkamer — op moderne wijze ingericht. De passagiers zullen bovendien over een fraai betimmerde en gestoffeerde eetsalon en een rooksalon beschikken. Verder komt er een ruime eetzaal voor de officieren, één voor de matrozen, één voor de olielieden en één voor de bedienden.

Ook de nautische inrichting van het schip zal geheel „up to date” zijn en zal, boven de gebruikelijke middelen, bestaan uit een radio-richtingzoeker, echoloodinstallatie, gyrocompasinstallatie met automatische stuurinrichting en een radarinstallatie.

Verwacht wordt dat het schip in Januari 1949 in dienst gesteld zal worden.

De redevoering werd beantwoord door de heer H. G. van Beuningen Jr., die het schip ten volle tevreden overnam.

Schip en Werf, 1948, blz. 474.

PROEFTOCHT MOTORSCHIP „TERO”

Nadat gedurende 1 en 2 Febr. j.l. de technische proeftocht alleszins met goed gevolg was gehouden, voer op 5 dezer dit motorschip om 10 uur v.m. van de Parkkade voor het houden van de officiële proeftocht op de Noordzee.

Ca. 85 genodigden, waaronder vertegenwoordigers van Scheepvaart-Inspectie, Lloyd's Register, Reders en vele andere autoriteiten namen hieraan deel.

Na een eenvoudige lunch werd op de terugtocht het schip door de scheepspouwers, de Rotterdamsche Droogdok Mij., bij monde van haar directeur, ir. A. van der Pols, aan de Reders, de N.V. Maatschappij Vrachtvaart, alhier, overgedragen.

Om dit feit kenbaar te maken werd de blauw-wit-blauwe vlag van de bouwsters gestreken en vervangen door de vlag van de Rederij.

Begin 1940 werd door de Mij. Vrachtvaart opdracht voor de bouw van dit schip gegeven, doch de kort daarop volgende oorlogstoestand en de na de bevrijding ontstane vertragingen in de materiaallevering waren oorzaak dat dit schip eerst nu werd afgeleverd, nadat het op 13 November 1948 te water was gelaten.

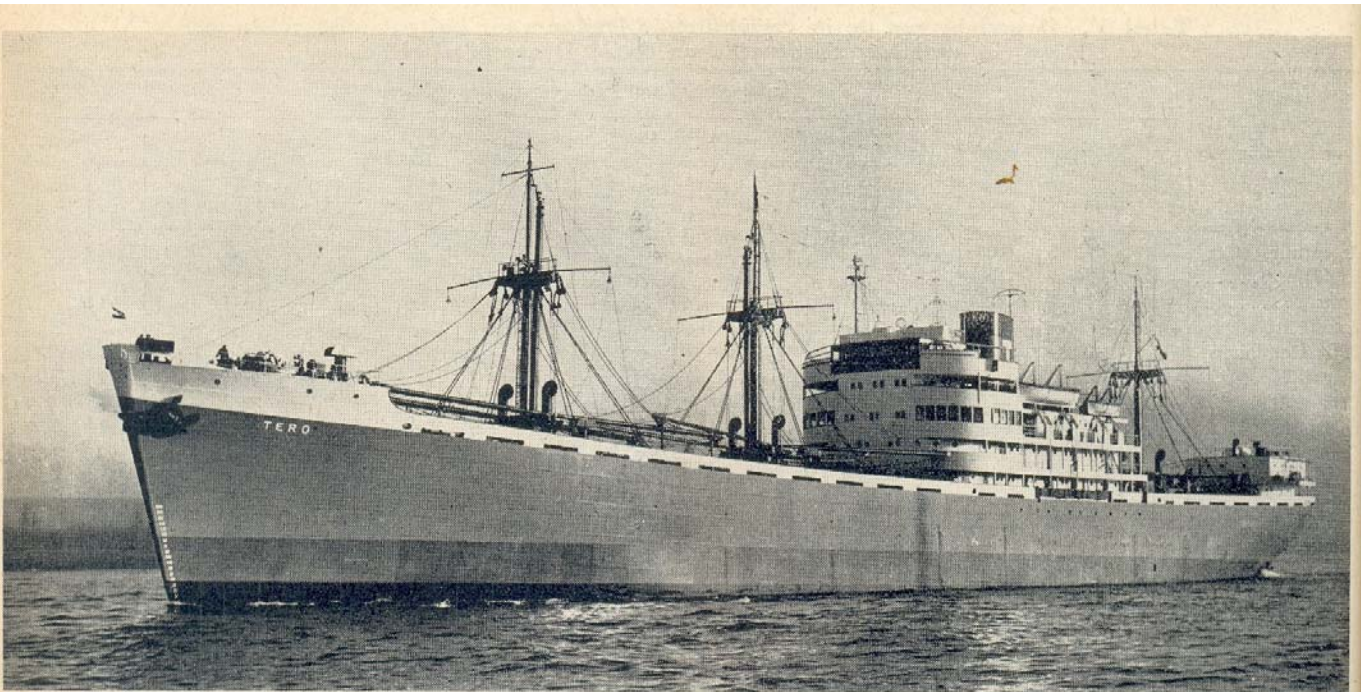
Hoofdafmetingen en enkele technische gegevens zijn als volgt:

| | | |
|---------------------------------|-----------|-----------------------|
| Lengte over alles | 137,77 m | 452'4 $\frac{1}{4}$ " |
| „ tussen de loodlijnen | 129,54 m | 425'0" |
| Breedte over de buitenk.spanten | 17,98 m | 59'0" |
| Holte tot aan shelterdek | 10,82 m | 35'6" |
| Diepgang | 7,45 m | 24'5 $\frac{7}{16}$ " |
| Draagverm. daarbij | 8763 tons | |
| Bruto inhoud | 5609 R.T. | |

Het schip werd onder toezicht van Lloyd's Register en Scheepvaart-Inspectie gebouwd.

Tot het laden en lossen van de 5 grote laadruimen is het van zeer uitgebreid laad- en losgerei voorzien. Bij de drie masten, waaraan in totaal 22 laadbomen zijn getuigd, zijn daartoe 20 elektrische lieren opgesteld; bovendien is aan elk van de twee voorste masten nog een zware laadboom met een hefvermogen van 40 ton opgesteld. Ook de wijze, waarop de bemanning van 50 koppen alsmede de 12 passagiers zijn ondergebracht, is zeer ruim opgevat: elk lid van de bemanning, inclusief de jongste matroos of bediende beschikt over een eigen hut. Voor de passagiers zijn 4 ruime twee- en 4 éénpersoonshutten — elke hut voorzien van een toilet/bad-

Schip en Werf, 1949, blz. 79.



kamer — op moderne wijze ingericht. De passagiers beschikken bovendien over een fraai betimmerde en gestoffeerde eetsalon en een rooksalon. Verder is er een ruime eetzaal voor de officieren, één voor de matrozen, één voor de olielieden en één voor de bedienden.

Ook de nautische inrichting van het schip is geheel „up to date” en bestaat, boven de gebruikelijke middelen, uit een radio-richtingzoeker, echoloodinstallatie, gyrocompasinstallatie met automatische stuurinrichting en een radarinstallatie.

De voortstuwingsmachine, vervaar-

digd en geleverd door de fa. P. Smit Jr., alhier, bestaat uit een 8 cylinder enkelwerkende twee takt Dieselmotor van het type „Burmeister & Wain”. De afmetingen ervan zijn: Diam. cylinders 620 mm, slag 1150 mm. Het vermogen bedraagt ca. 4000 apk.

Schip en Werf, 1949, blz. 80.