

Een merkwaardige tewaterlating

Reeds in het jaar 1941 vatten de bezetters het plan op om bij de de N.V. Rotterdamsche Droogdok Maatschappij een kabellegger te doen bouwen.

Gedurende de bezettingsjaren vorderde de bouw van dit vaartuig, dank zij de voortreffelijke „medewerking” van de R.D.M. slechts in zeer traag tempo, waarbij de werf steeds het oogmerk had dit schip eens een andere bestemming te geven dan oorspronkelijk door de opdrachtgevers was bedoeld.

Na de bevrijding werd het casco, na circa een jaar lange onderhandelingen met de betrokken Ministeries, toegewezen aan de Firma P. A. van Es & Co. te Rotterdam.

Inmiddels waren echter door de R.D.M. dusdanige overeenkomsten aangegaan met andere rederijen, dat het haar onmogelijk werd het schip binnen redelijke tijd voor deze rederij af te bouwen. Overeengekomen werd, dat het casco op de helling waterdicht afgewerkt



zou worden en daarna aan zijn element toevertrouwd. Deze eenigszins merkwaardige tewaterlating heeft met goed gevolg plaats gevonden op de eerste Mei, in tegenwoordigheid van de betrokken autoriteiten en belanghebbenden, waarbij de doopplechtigheid werd verricht door de echtgenote van de oudste firmant der rederij mev. E. van Hoey Smith-Boellaard.

Het schip was slechts zover geklonken als noodzakelijk was voor de waterdichtheid, terwijl het gehele bovengedeelte was vastgezet op bouten; voorts ontbraken de voor- en achtersteven, de bak en een gedeelte van de kampanje.

Terstond na de gebeurtenis werden aanstalten gemaakt het casco te verslepen naar de N.V. Scheepsbouwwerf v/h De Groot & Van Vliet te Slikkerveer, waar het zal worden afgebouwd en voltooid volgens het ontwerp en de tekeningen van het Bureau voor Scheepsbouw J. H. Groenendijk & M. C. J. Soetermeer te Rotterdam.

Het machinegedeelte zal worden verzorgd door het Scheepsinstallatiebedrijf „Nederland”.

De hoofdafmetingen van het schip zijn $60 \times 9,25 \times 4,70$ m.

Het draagvermogen zal ongeveer 1000 ton bedragen.

Het schip zal worden uitgerust met een 650 apk enkelwerkende viertact motor van de Machinefabriek Gebr. Stork & Co. N.V. te Hengelo, met welke motor een dienstsnelheid van circa 10,25 knoop bereikt zal worden.

In de motorkamer zullen voorts worden opgesteld een Diesel-aggregaat van 60 apk met 40 kW 110 V gelijkstroom dynamo, en een havenaggregaat van 12 apk met een 8 kW dynamo.

Aan dek zullen een elektrische ankerlier van het fabrikaat Stothert & Pitt en drie elektrische laadlieren van C. van der Giessen's Werktuigenfabriek N.V. worden opgesteld.

HET MOTORSCHIP „BERNISSE”

De 4e Maart heeft op de Nieuwe Waterweg in tegenwoordigheid van de betrokken autoriteiten en genodigden de proeftocht plaats gevonden van het motorschip *Bernisse* van de Firma P. A. van Es & Co. te Rotterdam.

In het nummer van 30 Mei van het jaar 1947 van ons blad werd de tewaterlating bij de Scheepsbouw Maatschappij De Nieuwe Waterweg van dit vaartuig (oorspronkelijk bestemd tot kabelleger) medegedeeld.

Wat betreft de eerste periode van de bouw van dit schip verwijzen wij naar dit artikel.

Bij de N.V. Scheepsbouwwerf v/h De Groot en Van Vliet te Slikkerveer, werd dit schip geheel voltooid en afgewerkt.

Gedurende deze voltooiing waren er vele problemen op te lossen, waarbij de constructieve mogelijkheden van dit casco ten volle zijn benut door de ontwerpers.

De voornaamste bijzonderheden van het schip volgen hieronder:

Lengte tussen de loodl.	60	m
Breedte op buitenkant spanten	9,25	„
Holten in de zijde	4,70	„
Hoogte kampanje	2,20	„
Diepgang op zomerm.	4,364	„
Draagvermogen op zomerm.	1152	tons
Ruiminhoud (graan)	58576	cub. ft.
Bruto inhoud	756	reg.-t.
Netto inhoud	384,19	„

Het schip werd gebouwd onder speciaal toezicht van de British Corporation Register of Shipping and Aircraft en de Scheepvaart Inspectie, onder hoogste klasse (Atlantische vaart) en de Inspectie van de Havenarbeid.

Een gelukkige omstandigheid kan het worden genoemd, dat de waterdichte

schotten van het bestaande casco konden worden benut met uitzondering van het motorkamerschot en het achterpiekschot.

De in het motorschip ontworpen ballasttank achter de voorpiek kon worden benut als ballasttank-reservebunker, waardoor de totale bunkercapaciteit van het schip kon worden opgevoerd tot 99,7 ton. In normale omstandigheden worden echter alleen de achterste twee tanks in de dubbele bodem met een totale inhoud van 60 ton als bunkers benut.

Op het dek van deze tank werd een klein laadruim van 50 m³ gebouwd waarop een laadschacht door de bak.

In verband met de veel voorkomende kleine partijen speciale lading bij de rederij was dit ruim van zeer veel belang.

De twee laadhoofden voor en achter de voormast waren reeds op het schip

Schip en Werf, 1948, blz. 152.

aangebouwd en konden met enige kleine wijzigingen geheel worden benut.

Ter voorkoming van koplasticiteit van het schip werd de reeds gedeeltelijk aanwezige kampanje verlengd en de aldus gevormde ruimte als opbouwdek voorzien van een laadhoofd.

Voor de ophanging van de luikeindbalken in het onderruim konden de, op de juiste plaats aanwezige, raamspanten van het oorspronkelijk ontworpen ketelruim worden benut.

De aanwezige opgebouwde olie-bunkers moesten geheel uit het casco worden verwijderd, echter kon de dubbele bodem geheel intact worden gelaten en de los in het ruim liggende gussetplates worden aangebracht.

De meer naar achter gelegen fundaties voor de twee oorspronkelijke stoommachines konden met enige wijzigingen en het dichtlassen van mangaten worden getransformeerd tot twee drinkwatertanks van ieder 7 ton inhoud.

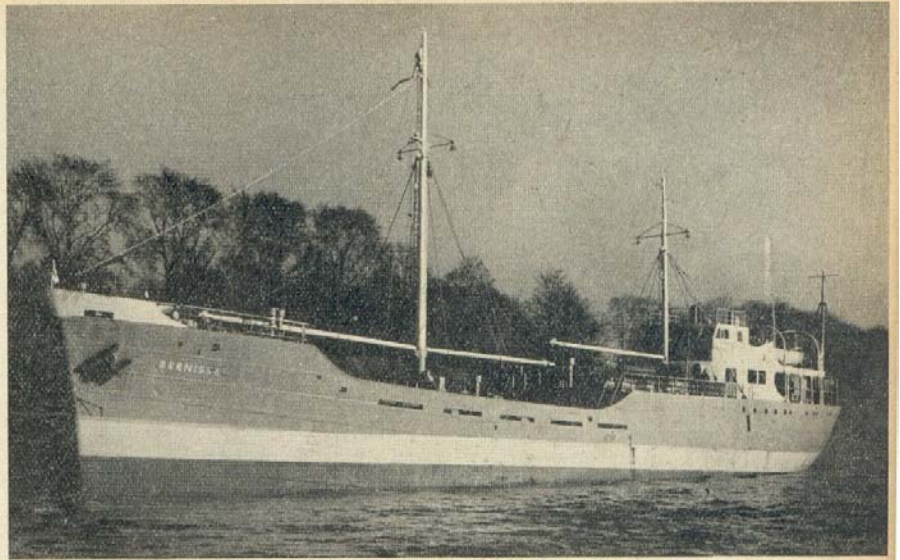
De gehele opbouw achter met sloependek, machineschacht, alsmede de gehele inrichting en het houtwerk, het voor- en achterschip werden geheel nieuw aangebouwd.

De voormast werd uitgerust met een 3 tons en een 5 tons laadboom, de achtermast met een 3 tons boom.

Met de voorste boom kan het specieruim worden bediend.

De elektrische 3 tons laadlieren alsmede de patent handstuurmachine werden geleverd door de N.V. C. van der Giessen's Werktuigenfabriek te Krimpen aan de IJssel, de elektrische ankerlier door de Firma Stothert & Pitt te Bath England.

Na het opnemen der diepgangen bij de proeftocht bleek dat het schip bij een volle homogene lading met lege bunkers en drinkwatertanks juist gelijklastig zal liggen.



M.S. „BERNISSE“

De hellingproef gaf als resultaat bij volle homogene lading met ledige bunkers en drinkwatertanks een metacenter hoogte van $25\frac{1}{2}$ cm en met gevulde bunkers en drinkwatertanks 44 cm. De snelheid van het schip in beladen toestand bedraagt $10\frac{1}{2}$ mijl.

De motorinstallatie

De motorinstallatie werd verzorgd en ingebouwd door het Scheepsinstallatiebedrijf „Nederland“ te Rotterdam.

De hoofdmotor is van het fabriekaat Stork; 6 cilindrs, enkelwerkend viertacttype met chroomgeharde cilindervoeringen.

Normaal vermogen 650 apk bij 300 omwentelingen per minuut.

In de motorkamer werd tevens opgesteld een enkelwerkende viertactmotor

van het type Stork-Ganz, met een normaal vermogen van 60 apk bij 750 omwentelingen per minuut; deze motor werd direct gekoppeld met een dynamo van 40 kW bij 110 Volt spanning voor de aandrijving der elektrisch gedreven pompen en lieren.

Een 12 apk Bronsmotor ter aandrijving van de havengeneratie van 8 kW en een 6 kW asgedreven dynamo completerden het geheel.

Na de geslaagde proeftocht werd het schip door de rederij overgenomen en is kort daarop vertrokken naar Antwerpen.

De plannen en tekeningen van het schip werden vervaardigd door het bureau van de heren Groenendijk & Soetermeer te Rotterdam, terwijl de gehele bouw in het schip tevens onder leiding van dit bureau geschiedde.

Schip en Werf, 1948, blz. 153.