

### Proeftochten

Na een van 16 tot 18 Februari 1955 gehouden geslaagde technische proeftocht vond op Vrijdag 25 Februari 1955 de officiële overdracht plaats van het enkelschroef stoomturbinetankschip *Kalydon*, gebouwd door De Rotterdamsche Droogdok Mij N.V. en bestemd voor de N.V. Petroleum Mij „La Corona” te 's-Gravenhage.

Dit tankschip is het tweede van de 4 door de Koninklijke Shell Groep aan de R.D.M. bestelde serie „general purpose tankers” waarvan de bouw geschiedt onder toezicht van Shell Tankers N.V., Afd. Technische Dienst te Rotterdam.

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 161,54 m 530'-0"; breedte 21,11 m 69'-3"; holte tot bovendek 11,88 m 39'-0"; gemiddelde diepgang op het zomermerk 9,10 m 29'-10¼"; draagvermogen bij deze diepgang 18.224 ton à 1016 kg; bruto-inhoud 12.107 reg. ton à 2,83 m³; aantal opvarenden 55; klasse: Lloyd's Register 100 A I „Carrying Petroleum in Bulk”.

Tot de voortstuwingsinrichting 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 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 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 14,5 Eng. zee-mijlen 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 centrifugaal pompen, 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 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 droge lading; de achter-kofferdam waarin de hierboven genoemde leidingpompen zijn 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 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 scheepsleidingen op de walleidingen, zijn twee laadpalen opgesteld, elk voorzien van een 1- en een 5-tons laadboom voor het ophangen van de lading-slangen. 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 vier rammen en twee onafhankelijk van elkaar werkende elektrisch gedreven pompstellen, die door middel van een telemotor van de commandobrug af worden bediend.

De nautische dienst aan boord beschikt over: een gyrokompas-installatie, 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 hebben de beschikking over een ruime gerieflijk ingerichte éénpersoonshut; de gezagvoerder, chef-werktuigkundige, 1e officier en 2e hoofd-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 recreatieruimte ingericht. Achter de machinekamer bevinden zich een grote koelen en een vrieskamer voor het bewaren van proviand. Op het achterschip zijn 4 eetzaal, waarvan die voor de officieren met 25 zitplaatsen de grootste is. Op het achterslopendek hebben de laatsten 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 zwembad.