

Overdrachten

Op 23 November 1955 vond, na een van 15 tot 17 November 1955 gehouden geslaagde technische proeftocht, de officiële overdracht plaats van het enkelschroef stoomturbinetankschip *Kara*, 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 laatste van de vier door de Koninklijke Shell Groep bij de R.D.M. bestelde serie „general purpose tankers”, waarvan de bouw geschiedde onder toezicht van Shell Tankers N.V., afd. Technische Dienst te Rotterdam.

Begin September van dit jaar werd door Shell Tankers N.V. weer opdracht aan de R.D.M. gegeven voor de bouw van een tweede serie tankschepen, nl. twee van 18.000 en twee van 32.000 ton draagvermogen.

De korte beschrijving van de *Kara* 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 bovendek 11,88 m 39'-0", gemiddelde diepgang op

Schip en Werf, 1955, blz. 598.

het zomermerk 9,08 m 29'-9³/₈"', draagvermogen bij deze diepgang 18.200 ton à 1017 kg, bruto inhoud 12.146 reg.ton à 2,83 m³, aantal opvarenden 55, dienstsnelheid 14¹/₂ Eng. zeemijl per uur, 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 hoofdturbinegroep, 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 achteruitdraaien. Het normale vermogen van 7500 as/pk 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 Eng. 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 V. Voor de verlichting van het schip is een spanning van 115 V 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 ladingleidingnet 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 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 met 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 twee stoomlieren op het hoofddek geplaatst. Op het achterschip zijn twee 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 beschikt over: een gyrokompasinstallatie, die ingericht is voor het automatisch sturen, een radarinstallatie, een echolood 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 vier eetzaal, 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 achter de schoorsteen in het koelkastdek ingelaten zwembad.