

### Tewaterlatingen

Op 9 mei 1956 werd bij de N.V. De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij te Rotterdam het motorschip *Maaslloyd*, in aanbouw voor de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd N.V. te Rotterdam, onder zeer grote belangstelling met goed gevolg te water gelaten.

De dooplechtigheid werd verricht door mevr. E. E. Ruys-Stork, echtgenote van ir. L. P. Ruys, directeur van de N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd en dochter van ir. C. T. Stork, oud-directeur en thans gedelegeerd commissaris van de Kon. Machinefabriek Gebr. Stork & Co. N.V. te Hengelo. De tewaterlating vond plaats juist op de 68-ste verjaardag van ir. C. T. Stork, die daarbij ook tegenwoordig was.

Het m.s. *Maaslloyd*, waarvan de kiel werd gelegd op 1 juli 1955, is het eerste van een serie van zes schepen, die alle de naam van een rivier, met „M” beginnend, gevolgd door het woord Lloyd, zullen dragen.

Na de tewaterlating werd het woord gevoerd door ir. K. van der Pols, een der directeuren van de N.V. De Rotterdamsche Droogdok Mij en namens de Lloyd door ir. L. P. Ruys. Ook mevr. Ruys-Stork sprak enkele woorden.

De voornaamste bijzonderheden zijn: Lengte over alles 161 m, breedte op buitenkant spanten ruim 20 m, holte tot hoofdek in de zijde ruim 12 m, draagvermogen ca. 10.750 ton, bruto tonnenmaat ca. 10.000.

Gebouwd volgens de voorschriften en onder toezicht van Lloyd's Register of Shipping.

Het schip komt in grote trekken overeen met de reeds in de vaart zijnde schepen van het „WONO”-type, maar het zal iets langer zijn en 6 in plaats van 5 laadruimen hebben. Zowel wat passagiers- als bemanningsverblijven betreft, zal de *Maaslloyd* geheel air-conditioned zijn.

Van de zes laadruimen bevinden zich er 4 vóór en 2 achter de machinekamer. In ruim 4, onder het 1e tussendek, zijn 8 tanks en in ruim 5, onder het 2e tussendek, 4 tanks ingericht voor het vervoer van vloeibare lading.

In de ruimte boven het 1e tussendek, midscheeps, bevinden zich aan stuurboord ruimten voor bevroren of gekoelde lading, aan bakboord die voor gekoelde of bevroren proviand.

Het schip heeft 4 vierkante ongestaagde masten en 4 ongestaagde laadpalen. Aan deze masten en laadpalen zijn in totaal 22

**Schip en Werf, 1956, blz. 280.**

laadbomen getuigd, nl. 12 van 5 ton, 8 van 10 ton, 1 van 40 ton en 1 van 85 ton hefvermogen.

De laadbomen worden bediend door totaal 20 elektrische lieren. Op de kampanje bevinden zich nog 2 elektrische verhaallieren en op de bak het elektrische ankerspil.

De *Maasloyd* heeft drie aluminium reddingboten, elk voor 50 personen, alsmede een motor-reddingboot voor 47 personen, eveneens van aluminium. Deze vier boten kunnen door zwaartekracht-davits te water worden gelaten.

De stuurmachine is van het 4-rams elektrisch-hydraulische type en wordt van de brug af bediend door middel van een telemotor. Deze laatste kan weer worden bediend door het gyro-kompas, zodat automatisch sturen mogelijk is.

Op het promenadedek bevinden zich aan stuurboord 6 twee-persoons hutten, elk voorzien van een afzonderlijke ruimte voor toilet en douche, benevens, aan bakboord, een smaakvol betimmerde eetzaal en een rooksalon.

42 gerieflijk ingerichte hutten, het grootste deel voor 1 persoon, bevinden zich midscheeps en in de kampanje. De gezagvoerder, de eerste stuurman en de hoofd-werktuigkundige beschikken bovendien elk over een afzonderlijke slaaphut en toilet. Achter op het brugdek bevindt zich de fraai betimmerde rooksalon en op het hoofddek, midscheeps, een ruime eetzaal voor de officieren.

De overige bemanning beschikt op de kampanje over een ruime rooksalon en in de kampanje over 3 eetkamers. Ten gerieve van de koks en de bedienden zijn op het bovendek nog 2 eetkamers ingericht.

De *voortstuwingsinstallatie* zal bestaan uit een 10-cilinder enkelwerkende tweeslag dieselmotor met oplading, fabrikaat Stork, type Hotlo 10  $\times$  75/150, met een vermogen van 10.500 pk bij 115 omw/min. De motor wordt ingericht voor het gebruik van zware brandstofolie.

De *elektrische installatie* zal bestaan uit 3 dieseldynamo's, fabrikaat Werkspoor-Electro, elk met een vermogen van 250 kW, 220 Volt.

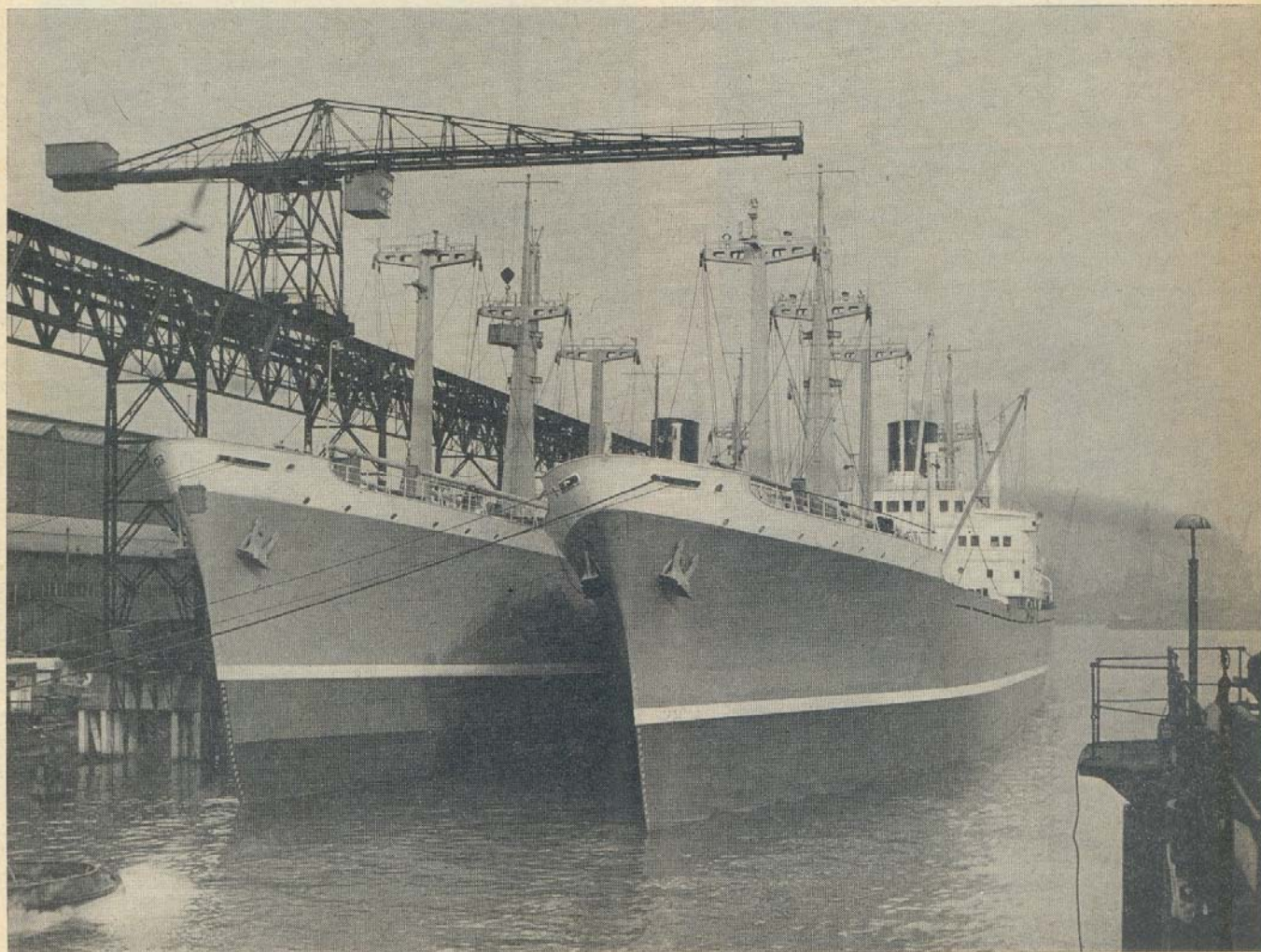
**Schip en Werf, 1956, blz. 281.**

## OVERDRACHT M.S. MERWE LLOYD

Op 16 maart 1957 werd door de Rotterdamsche Droogdok Mij. N.V. te Rotterdam het motorschip *Merwe Lloyd*

aan de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd te Rotterdam overgedragen. Het m.s. *Merwe Lloyd*, waarvan de

kiel werd gelegd op 1 maart 1956 en dat te water werd gelaten op 15 november 1956, is het tweede van een serie



*De zusterschepen „Merwe Lloyd” en „Maas Lloyd”*

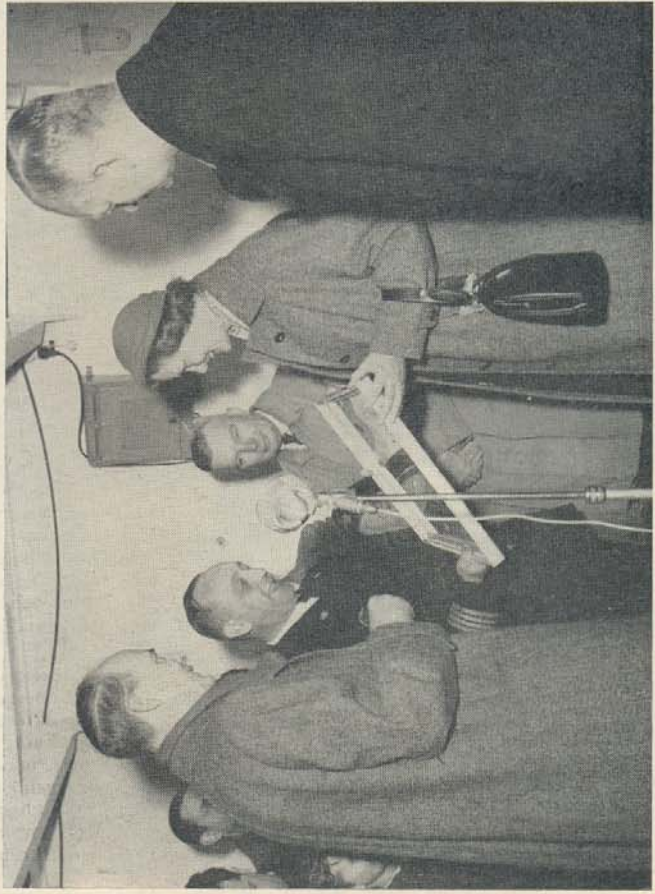
**Schip en Werf, 1957, blz. 241.**



*De heer B. E. Ruys aanvaardt de „Merue Lloyd” van*



*ir. K. van der Pols en bedankt hem voor de vroege oplevering en de fraaie afwerking*



*De doopster mevrouw D. J. van Overbeek-Hunik biedt aan de gezagvoerder kabineit H. v. d. Heuvel voor het schip een uit 1872 daterende kaart aan, voorstellende De Merue bij Dordrecht*



*De 12-jarige Dirk Zuynenburg, leerling van de openbare lagere school „Jong Pendrecht” uit Rotterdam-Zuid, wensst de gezagvoerder geluk met het nieuwe schip*

*Foto's C. Kramer*

van zes schepen, die alle de naam van een rivier met de letter „M” beginnend, gevolgd door het woord Lloyd, zullen dragen.

Tevens is dit ook het tweede Lloyd-schip uitgerust met een Stork-dieselmotor.

De *Maas Lloyd*, die op 29 september 1956 door de R.D.M. werd opgeleverd, was de eerste van deze serie schepen; de thans afgeleverde *Merwe Lloyd*, zoals reeds genoemd, de tweede. De *Marne Lloyd* is inmiddels door Van der Giessen & Zonen's Scheepswerven N.V. opgeleverd. Daarna volgen nog de *Musi Lloyd* en de *Mississippi Lloyd* van Wilton-Fijenoord, en de *Mersey Lloyd* van Van der Giessen, als laatste van deze serie.

De overdracht van dit schip geschiedde aan de Lloydkade, waarbij het woord werd gevoerd door de heren ir. K. van der Pols, voor De Rotterdamse Droogdok Maatschappij N.V., en B. E. Ruys, voor de Koninklijke Rotterdamse Lloyd n.v. Kapitein H. van den Heuvel, onder wiens gezag dit schip zal gaan varen, voegde daar enkele woorden aan toe.

Een groot aantal genodigden was hierbij aanwezig, waarvan genoemd dient te worden mevrouw D. J. van Overbeek-Hunik, echtgenote van de heer ir. P. van Overbeek, inspecteur van de Technische Dienst bij de K.R.L. Als doopster van dit schip bood zij deze nieuwe aanwinst van de K.R.L.-vloot met enige toepasselijke woorden een uit 1572 daterende gravure van de Merwe, met gezicht op de stad Dordrecht, aan. Deze bijna 400 jaar oude gravure werd eerst omstreeks het jaar 1800 ingekleurd.

Reeds tijdens de bouw werd dit schip in N.E.V.A.S.-verband geadopteerd door de leerlingen van de openbare lagere school „Jong Pendrecht” te Rot-

terdam-zuid. Een leerlingen-deputatie, o.l.v. onderwijzers der school, woonde de overdracht bij.

De voornaamste bijzonderheden zijn: lengte over alles 161,03 m; lengte tussen loodlijnen 149,00 m; breedte op buitenkant spanten 20,10 m; holte tot hoofddek in de zijde 12,10 m; draagvermogen 11.550 ton; diepgang daarbij 8,54 m; bruto tonnenmaat 9.709 r.t.

Gebouwd volgens de voorschriften en onder toezicht van Lloyd's Register of Shipping, Scheepvaart Inspectie en van de technische dienst van de K.R.L.

Het schip komt in grote trekken overeen met de reeds in de vaart zijnde schepen van het „Wono”-type, maar het is iets langer en het heeft 6 in plaats van 5 laadruimen. Zowel wat passagiers- als bemanningsverblijven betreft, is de *Merwe Lloyd* geheel airconditioned.

Van de zes laadruimen bevinden zich er 4 vóór en 2 achter de machinekamer. In ruim 4, onder het 1e tussendek, zijn 8 tanks en in ruim 5, onder het 2e tussendek, 4 tanks ingericht voor het vervoer van vloeibare lading.

In de ruimte boven het 1e tussendek, midscheeps, bevinden zich aan stuurboord ruimten voor bevroren of gekoelde lading, aan bakboord die voor gekoelde of bevroren proviand.

Het schip heeft 4 vierkante ongestaagde masten en 4 ongestaagde laadpalen. Aan deze masten en laadpalen zijn in totaal 22 laadbomen getuigd, nl. 12 van 5 ton, 8 van 10 ton, 1 van 40 ton en 1 van 85 ton hefvermogen.

De laadbomen worden bediend door totaal 20 elektrische lieren. Op de kampanje bevinden zich nog 2 elektrische verhaallieren en op de bak het elektrische ankerspil.

De *Merwe Lloyd* heeft drie aluminium reddingboten, elk voor 50 personen, alsmede een motor-reddingboot

voor 47 personen, eveneens van aluminium. Deze vier boten kunnen door zwaartekracht-davits te water worden gelaten.

De stuurmachine is van het 4-rams elektrisch-hydraulische type en wordt van de brug af bediend door middel van een telemotor. Deze laatste kan weer worden bediend door het gyro-kompas, zodat automatisch sturen mogelijk is.

Op het promenadedek bevinden zich aan stuurboord 6 twee-persoons hutten, elk voorzien van een afzonderlijke ruimte voor toilet en douche, benevens — aan bakboord — een smaakvol betimmerde eetzaal en een rooksalon.

42 geriefelijk ingerichte hutten, het grootste deel voor één persoon, bevinden zich midscheeps en in de kampanje. De gezagvoerder, de eerste stuurman en de hoofdwerktuigkundige beschikken bovendien elk over een afzonderlijke slaaphut en toilet. Achter op het brugdek bevindt zich de fraai betimmerde rooksalon en op het hoofddek, midscheeps, een ruime eetzaal voor de officieren.

De overige bemanning beschikt op de kampanje over een ruime rooksalon en in de kampanje over 3 eetkamers. Ten gerieve van de koks en de bedienden zijn op het bovendek nog 2 eetkamers ingericht.

De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een 10-cilinder enkelwerkende tweeslags dieselmotor met oplading, fabriekaats Stork, type HOTLO 10 × 75/150, met een vermogen van 10.500 pk bij 115 omw/min, waardoor een snelheid van ca. 16½ mijl kan worden bereikt.

De motor is ingericht voor het gebruik van zware brandstofolie.

De elektrische installatie bestaat uit 3 dieseldynamo's, fabriekaats Werkspoor-Electro, elk met een vermogen van 250 kW, 220 volt.

**Schip en Werf, 1957, blz. 243.**