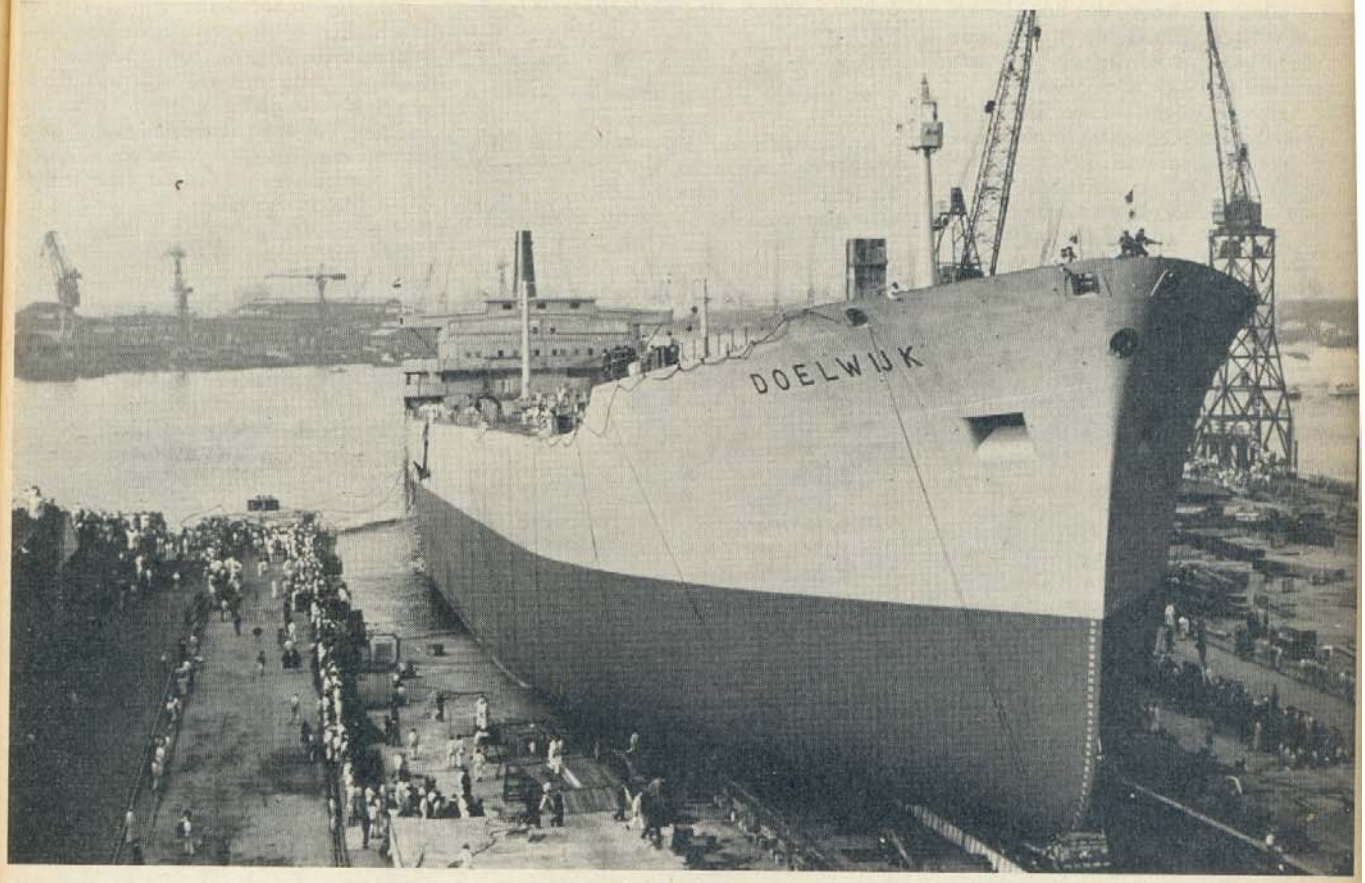
(RDM-collectie Johan Journée)

TEWATERLATING TURBINETANKSCHIP „DOELWIJK"

Gebouwd door De Rotterdamsche Droogdok Mij. N.V., bestemd voor de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd N.V.



De Doelwijk *glijdt te water*

Van één der hellingen van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. liep vrijdag, 12 oktober 1962, met goed gevolg en onder grote belangstelling te water het enkelschroef stoomturbine-tankschap *Doelwijk*, in aanbouw voor de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd.

De laatste beletselen voor deze tewaterlating werden weggenomen door mevrouw C. T. M. Steenberghe- Ausems, echtgenote van de heer mr. M. P. L. Steenberghe, één van de commissarissen van de K.R.L.

Na de tewaterlating werd het woord gevoerd door ir. K. van der Pols, een der directeuren van de R.D.M. en de heer B. E. Ruys, een der directeuren van de K.R.L.

De heer Van der Pols bood de naamgeefster als herinnering een geschenk aan, dat mevrouw Steenberghe-Ausems met enkele woorden van dank aanvaardde.

De naam *Doelwijk* is ontleend aan het in Nieuw Beijerland gelegen buiten „Doelwijk", indertijd het huis van notaris Los, de schoonvader van „de eerste" Willem Ruys, de grondlegger van de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, die ruim 120 jaar geleden begon met „het reden van schepen".

Reeds eerder hebben twee schepen van de rederij deze naam gedragen, nl. van 1850 tot 1854 een barkschip van 383 last en van 1856 tot 1871 een fregat van 450 last.

Tot gezagvoerder van de *Doelwijk* werd intussen benoemd kapitein I. J. L. Risseeuw te Den Haag, tevoren gezagvoerder op de *Waterman*.

Op de *Doelwijk* zullen alle opvarenden in een dekhuis op het achterschip ondergebracht worden. Hierdoor komt zowel het middendekhuis als de loopbrug geheel te vervallen.

Ook bij de bouw van dit nieuwe tankschip is de moderne methode om het scheepsstaal tegen roest te beschermen toegepast. Deze bestaat hierin dat men het staal na het gritstralen behandelt met een zinkrijke grondverf op basis van Epikote hars. De permanente ballasttanks, de ladingtanks en de tankhoofden inwendig zijn bovendien nog afgeschilderd met een gepigmenteerde oplosmiddelvrije verf, eveneens op basis van de reeds eerder genoemde Epikote hars. Deze verf werd onder hoge druk op de betrokken oppervlakken gespoten en wel tot een laagdikte van 0,23 millimeter.

De hoofdafmetingen zijn: lengte over alles 231,48 m, lengte tussen de loodlijnen 221,89 m, breedte 31,24 m, holte tot bovendek 15,70 m, gemiddelde diepgang op het zomermerk 11,58 m, draagvermogen bij deze diepgang ca. 49.000 ton à 1016 kg, bruto inhoud ca. 31.000 reg. ton à 2,83m^3, dienstsnelheid 16 Eng. zeemijlen per uur en klasse Lloyd's Register 100 A I „Carrying Petroleum in Bulk".

De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een H.D.- en L.D.-stoomturbine, die door middel van een tandwielkast met dubbele overbrenging de schroefas aandrijven met 106 omwentelingen per minuut. Deze turbines, waarvan het vermogen 16.000 apk (maximaal 17.500 apk) bedraagt, zijn vervaardigd door de R.D.M. volgens ontwerp van Pametrada. Voor achteruitvaart is een aparte H.D.- en L.D.-turbine inge-

Schip en Werf, 1962, blz. 723.

bouwd met een totaal vermogen van maximaal 10.400 apk.

Twee Foster-Wheeler waterpijpketels, eveneens door de R.D.M. vervaardigd, zullen de voor de hoofd- en hulpwerktuigen benodigde stoom onder een druk van 45 kg/cm^2 en een temperatuur van 485 °C leveren.

De hulpwerktuigen zullen gedeeltelijk door stoom en gedeeltelijk elektrisch worden gedreven. Voor de levering van de nodige elektrische energie zijn twee door stoomturbines gedreven 600 kW generatoren opgesteld, die draaistroom van 60 perioden ontwikkelen met een spanning van 440 volt. Voor de verlichting van het schip zal een spanning van 115 volt beschikbaar zijn.

Een 250 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 zal geschieden door verticale centrifugaalpompen, elk met een capaciteit van 1600 ton (water) 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 machinekamerruimte geplaatst.

Twee verticale stoom-duplex-nazuigpompen zijn eveneens in de hoofdpompkamer opgesteld.

Het *ladingleidingsysteem* is zodanig ontworpen dat verschillende soorten vloeibare lading tegelijkertijd in- en uitgepompt kunnen worden.

Het schip is als volgt ingedeeld en ingericht:

Door 2 langs- en 13 dwarsschotten is het voor de lading bestemde gedeelte verdeeld in 36 tanks, gelegen tussen 2 kofferdammen. De voor-kofferdam scheidt de lading van de voor-dieptank; de achter-kofferdam, waarin de hiervoor genoemde ladingpompen zijn opgesteld, scheidt de lading van de in het achterschip gelegen machinekamer.

De ruimte onder de bak is bestemd voor bergplaats. De opbouw op het achterschip wordt ingericht als verblijf voor de gehele bemanning.

Ongeveer midscheeps, ter plaatse van de aansluitingen der scheepsladingleidingen op de walleidingen, zijn twee laadpalen opgesteld, elk voorzien van een 5-tons laadboom voor het ophangen van de ladingslangen. Ter bediening van deze laadbomen is een stoomlier op het hoofddek geplaatst.

Op de bak bevindt zich het stoomankerspil, terwijl voor het verhalen 6 automatische stoommeerlieren op het schip geplaatst zijn, t.w. 2 op de bak, 2 op het kampanjedek en 2 resp. voor en achter op het hoofddek.

De elektrisch-hydraulische stuurmachine is voorzien van 4 rammen en twee onafhankelijk van elkaar werkende elektrisch gedreven pompstellen, die behalve door middel van een telemotor ook automatisch-elektrisch en/of handelektrisch van de commandobrug af bediend worden.

De nautische dienst aan boord zal beschikken over een gyro-kompasinstallatie, die ingericht is voor het automatisch sturen, twee radarinstallaties, een echolood, een log, een Decca navigator en een moderne radio zend- en ontvanginstallatie, ook voor telefonie, alsmede een installatie voor het aflezen van de diepgang.

Met uitzondering van enige jongeren zullen alle leden der bemanning de beschikking hebben over een ruime geriefelijk ingerichte één-persoonshut; de hoofdofficieren bovendien over een afzonderlijke slaapkamer en toiletruimte.

In het achterdekhuis vindt men op het hoofddek een ruime hut die ingericht wordt als kantoor; dit vertrek kan bovendien als studieruimte voor de stuurmansleerlingen gebruikt worden. Tevens bevindt zich achter de machinekamer een grote koel- en vrieskamer voor het bewaren van proviand.

Op het kampanjedek, waar ook de grote keuken is, worden 2 ruime eetzalen, een rooksalon voor de officieren en één voor de onderofficieren, alsmede een smaakvolle recreatieruimte voor de scheepsgezellen ingericht.

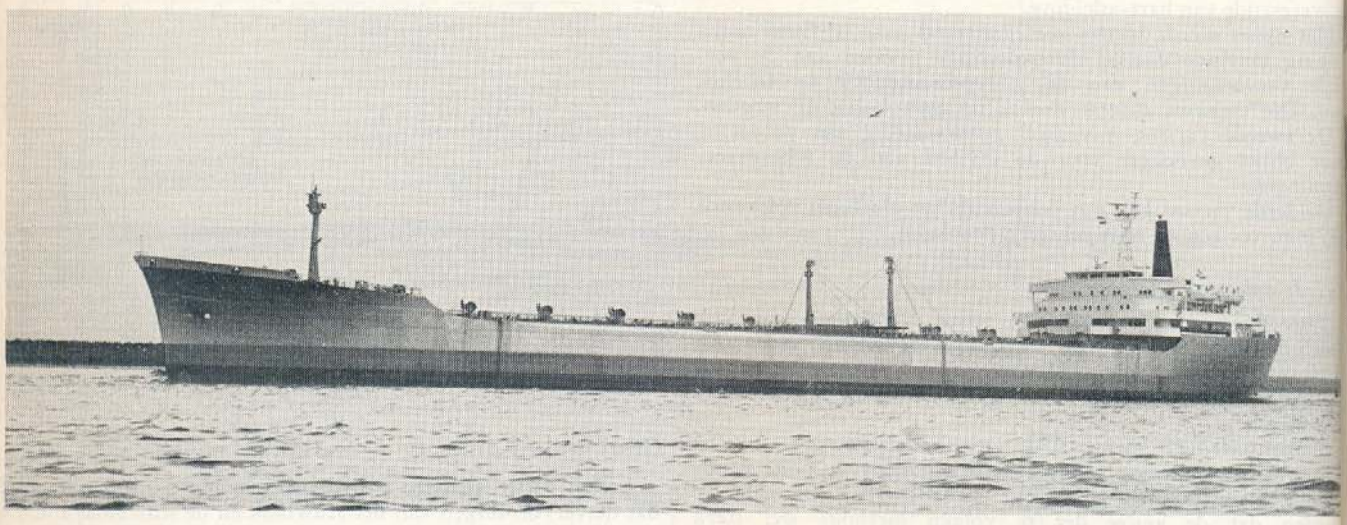
Tenslotte dient nog vermeld te worden, dat men ook op de *Doelwijk* de beschikking krijgt over een zwembad, dat achter op het brugdek is ingebouwd.

Schip en Werf, 1962, blz. 724.

(RDM-collectie Johan Journée)

OVERDRACHT S.S. „DOELWIJK"

gebouwd door De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V., bestemd voor de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd N.V.



s.s. Doelwijk

Vrijdag 4 januari 1963 heeft ir. K. van der Pols namens de directie van De Rotterdamsche Droogdok Mij. N.V. het enkelschroef stoomturbine-tankschip *Doelwijk* overgedragen aan de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd, voor wie het door de heer B. E. Ruys werd aanvaard. De heer Van der Pols releveerde met spijt, dat dit voorlopig het laatste koopvaardijschip is dat de RDM heeft gebouwd; gelukkig heeft de werf nog geruime tijd werk voor de Koninklijke Marine. Hij herinnerde er echter ook aan, dat de opdracht voor de *Doelwijk* nog werd gegeven in een tijd toen de werven nog een redelijke prijs konden bedingen en de rederijen nog redelijke charters konden afsluiten. Voorts sprak hij over de prettige samenwerking met de afdeling scheepsbouw van Shell Tankers, die bij de bouw heeft geadviseerd — het schip gaat in charter voor Shell Tankers varen — en met wijlen ir. P. van Overbeek van de Lloyd, die een aantal nieuwe ideeën in dit schip heeft gerealiseerd.

Eerste tankschip voor Koninklijke Rotterdamsche Lloyd

De heer B. E. Ruys zei dat het schip — het eerste tankschip in de vloot — een grote rol zal gaan spelen in de exploitatie van de rederij. Hij betreurt het dat de tijden er nog niet naar zijn om nieuwe opdrachten te plaatsen, hoewel de modernisering van de vloot de voortdurende aandacht van de directie heeft. Ook hij herinnerde aan het belangrijke werk van ir. Van Overbeek, die o.a. een nieuw achterschip en een nieuw roer heeft ontworpen voor de *Doelwijk*.

Onder de talrijke genodigden bevond zich ook de naamgeefster van het schip, mevrouw C. T. M. Steenberghe-Ausems, echtgenote van de heer mr. M. P. L. Steenberghe, één van de commissarissen van de K.R.L. Reeds bij de tewaterlating heeft mevrouw Steenberghe twee geschenken voor het schip aangeboden, t.w. een fraai tegeltableau van Henk Poters uit Goirle en een door de naamgeefster zelf vervaardigd wandkleed. Beide voorstellingen hebben het fregat *Doelwijk* (1856-1871) tot onderwerp.

De *Doelwijk* werd in Nevas-verband geadopteerd door de leerlingen van de Christelijke Juliana School voor lager onderwijs te Zwijndrecht.

Tot gezagvoerder van de *Doelwijk* werd benoemd kapitein I. J. L. Risseeuw uit Den Haag, tevoren gezagvoerder op de *Waterman*, en tot hoofdwerktuigkundige de heer P. Moens uit Oost en West Souburg.

De *Doelwijk* heeft een draagvermogen van 49.000 dwt.

Voortstuwing

De voortstuwingsinstallatie bestaat uit een H.D.- en L.D.-stoomturbine, die door middel van een tandwielkast met dubbele overbrenging de schroefas aandrijven met 106 omwentelingen per minuut. Deze turbines, waarvan het vermogen 16.000 apk (maximaal 17.500 apk) bedraagt, zijn vervaardigd door de R.D.M. volgens ontwerp van Pametrada. Voor achteruitvaart is een aparte H.D.- en L.D.-turbine ingebouwd met een totaal vermogen van maximaal 10.400 apk.

Twee Foster-Wheeler waterpijkketels, eveneens door de R.D.M. vervaardigd, leveren voor de hoofd- en hulpwerktuigen benodigde stoom onder een druk van 45 kg/cm² en een temperatuur van 485 C.

De hulpwerktuigen worden gedeeltelijk door stoom en gedeeltelijk elektrisch gedreven. Voor de levering van de nodige elektrische energie zijn twee door stoomturbines gedreven 600kW generatoren opgesteld, die draaistroom van 60 perioden ontwikkelen met een spanning van 440 V. Voor de verlichting van het schip is een spanning van 115 V. beschikbaar. Een 250 kW generator, gedreven door een dieselmotor, zorgt voor een beperkte levering van stroom in gevallen dat geen stoom beschikbaar is.

Lading

Het verwerken van de lading geschiedt door verticale centrifugaalpompen, elk met een capaciteit van 1600 ton (water) per uur, die in een afzonderlijke, aan de machinekamer grenzende hoofdpompkamer zijn opgesteld. De stoomturbines, die deze pompen drijven, zijn met de tandwieloverbrenging in de machinekamerruimte geplaatst. Twee verticale stoom-duplex-zuigpompen zijn eveneens in de hoofdpompkamer opgesteld.

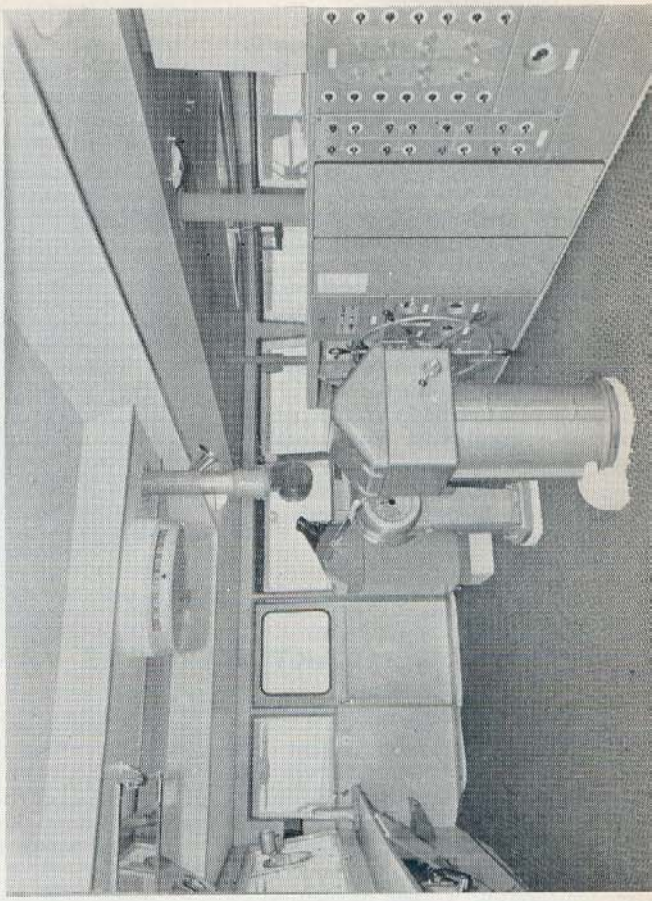
Het ladingleidingsysteem is zodanig ontworpen dat verschillende soorten vloeibare lading tegelijkertijd in- en uitgepompt kunnen worden.

Door 2 langs- en 13 dwarsschotten is het voor de lading bestemde gedeelte verdeeld in 36 tanks, gelegen tussen 2 kofferdammen. De voorkofferdam scheidt de lading van de voor-dieptank;

Schip en Werf, 1963, blz. 114.

S.S. „DOELWIJK"

Zitkamer hoofdwerktuigkundige



Zitkamer kapitein

Schip en Werf, 1963, blz. 115.

de achterkofferdam, waarin de hiervoor genoemde ladingpompen zijn opgesteld, scheidt de lading van de in het achterschip gelegen machinekamer.

De ruimte onder de bak is bestemd voor bergplaats. De opbouw op het achterschip is ingericht als verblijf voor de gehele bemanning.

Ongeveer midscheeps, ter plaatse van de aansluitingen der scheepsladingleidingen op de walleidingen, zijn twee laadpalen opgesteld, elk voorzien van een 5-tons laadboom voor het ophangen van de ladingslangen. Ter bediening van deze laadbomen is een stoomlier op het hoofddek geplaatst.

Op de bak bevindt zich het stoomankerspil, terwijl voor het verhalen 6 automatische stoommeerlieren op het schip geplaatst zijn, t.w. 2 op de bak, 2 op het kampanjedek en 2 resp. voor en achter op het hoofddek.

Navigatie

De elektrisch-hydraulische stuurmachine is voorzien van 4 rammen en twee onafhankelijk van elkaar werkende elektrisch gedreven pompstellen, die behalve door middel van een telemotor ook automatisch-elektrisch en/of hand-elektrisch van de commandobrug af bediend worden.

De nautische dienst aan boord beschikt over een gyro-kompasinstallatie, die ingericht is voor het automatisch sturen, twee radarinstallaties, een echolood, een log, een Decca navigator en een moderne radio zend- en ontvanginstallatie, ook voor telefonie, alsmede een installatie voor het aflezen van de diepgang.

Accommodatie

Met uitzondering van enige jongeren beschikken alle leden der bemanning over een ruime geriefelijk ingericht éénpersoonshut; de hoofdofficieren bovendien over een afzonderlijke slaapkamer en toiletruimte.

In het achterdekhuis vindt men op het hoofddek een ruime hut die ingericht is als kantoor; dit vertrek kan bovendien als studieruimte voor de stuurmansleerlingen gebruikt worden. Tevens bevindt zich achter de machinekamer een grote koel- en vrieskamer voor het bewaren van proviand.

Op het kampanjedek, waar ook de grote keuken is, zijn 2 ruime eetzalen, een rooksalon voor de officieren en één voor de onderofficieren, alsmede een smaakvolle recreatieruimte voor de scheepsgezellen ingericht.

Tenslotte dient nog vermeld te worden, dat men ook op de *Doelwijk* de beschikking heeft over een zwembad dat achter op het brugdek is ingebouwd

Schip en Werf, 1963, blz. 116.