

TEWATERLATING M.S. „MADISON LLOYD”

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



Enige ogenblikken vóór de tewaterlating

Op 6 februari 1960 werd het m.s. *Madison Lloyd*, in aanbouw bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. te Rotterdam en bestemd voor de Koninklijke Rotterdamsche Lloyd N.V., te Rotterdam, met goed gevolg te water gelaten.

Het m.s. *Madison Lloyd*, waarvan de kiel werd gelegd op 2 maart 1959, is het, althans voorlopig, laatste en tevens het zevende van een serie schepen, die alle de naam van een rivier, met M beginnend, gevolgd door het woord *Lloyd*, dragen. Zo is dit schip genoemd naar een 280 km lange zijrivier van de Missouri, de Madison river, die de herinnering aan de gelijknamige 4e president van de Verenigde Staten levendig houdt. Het eerste schip van deze serie, de *Maas Lloyd*, werd 29 september 1956 door de R.D.M. aan de K.R.L. overgedragen.

Mevrouw M. A. J. P. van Stolk-Sijthoff, woonachtig te New York, echtgenote van de heer C. van Stolk, commissaris van de K.R.L., kwam speciaal uit Amerika naar Rotterdam, om dit Nederlandse schip met zijn Amerikaanse naam te water te laten. Zij hakte met een daartoe speciaal vervaardigd bijtje de draad, waaraan de klink als laatste beletsel verbonden was, door, waarop de fles champagne brak, de inhoud ervan over de voorsteven stroomde en het schip onder gejuich van de toeschouwers te water liep.

Ook nu weer werd dit schip, zoals reeds bij nagenoeg alle schepen van de Lloyd is geschied, geadopteerd in Nevas-verband (Ned. Ver. tot Adoptie van Schepen), en wel door de

leerlingen van het Dalton-Lyceum in Voorburg. Een aantal leerlingen van deze school onder leiding van de rector en enkele leraren was er getuige van dat „hun” schip van helling 6 te water gleeed.

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

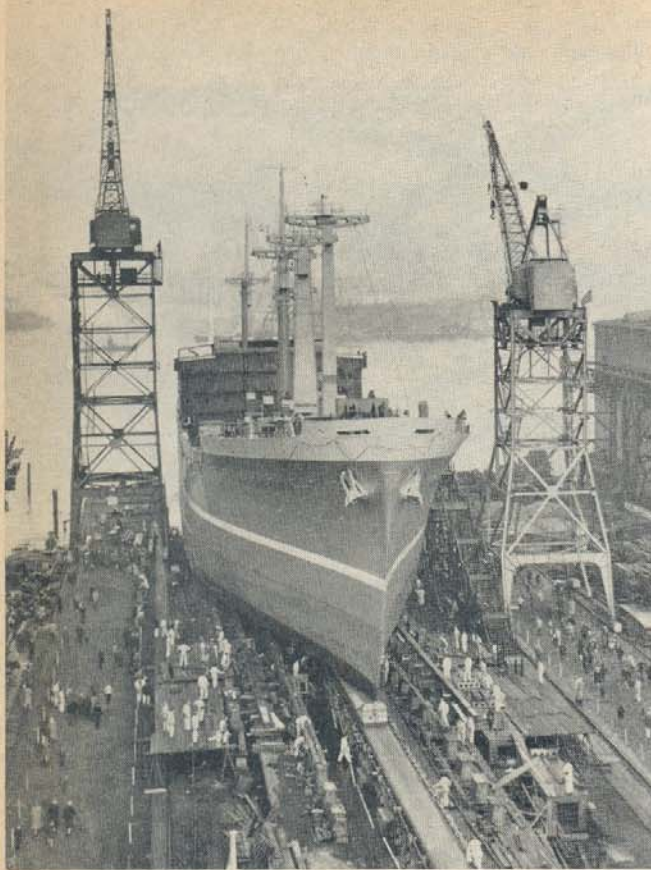
De heer Van der Pols bood de naamgeefster als herinnering een geschenk aan, hetwelk mevrouw Van Stolk met enkele woorden van dank aanvaardde.

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 12,20 m, gem. diepgang op zomermerk 8,87 m, draagvermogen bij deze diepgang ca. 11550 ton à 1016 kg, bruto inhoud ca. 9700 r.t. à 2,83 m³, dienstsnelheid ca. 18 Eng. zeemijlen per uur, aantal opvarenden maximum 82, incl. 12 passagiers.

Het schip wordt gebouwd volgens de voorschriften en onder toezicht van Lloyd's Register of Shipping en Scheepvaart Inspectie.

Inrichting

Van de zes laadruimen bevinden er zich 4 vóór en 2 achter de machinekamer. In ruim 4 zijn 8 tanken en in ruim 5 zijn 4 tanken ingericht voor het vervoer van vloeibare lading.



Het schip verlaat de helling

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.

Laadgerei

Zeer bijzondere zorg wordt besteed aan het laadgerei. Aan 3 van de 4 ongestaagde masten worden 12 laadbomen voor een last van 10 ton, aan de voorste mast 4 voor een last van 5 ton en aan de 4 laadbomen eveneens voor een last van 4 ton getuigd. Bovendien wordt aan de 2e en aan de 3e mast een zware laadboom getuigd met een hefvermogen van elk 85 ton, zodat, indien deze gekoppeld worden, een last van 170 ton aan en van boord gezet kan worden. Aan de voorkant van de achterste mast wordt ook nog een laadboom met een hefvermogen van 65 ton getuigd. Al deze laadbomen worden bediend door 20 elektrische lieren. Op de kampanje bevinden zich nog 2 elektrische verhaallieren en op de bak is het elektrische ankerspil opgesteld.

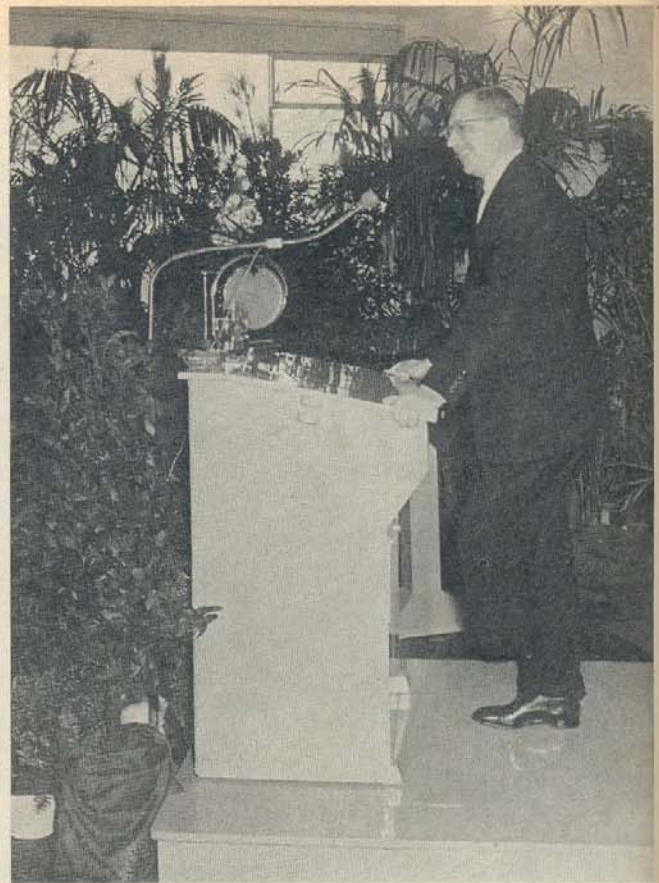
De *Madison Lloyd* heeft drie aluminium reddingboten, elk voor 50 personen, alsmede een motor-reddingboot voor 47 personen, eveneens van aluminium. Deze vier boten kunnen door zwaartekracht-davits te water worden gelaten.

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 bestuurd door het gyrokompas, zodat automatisch sturen mogelijk is.

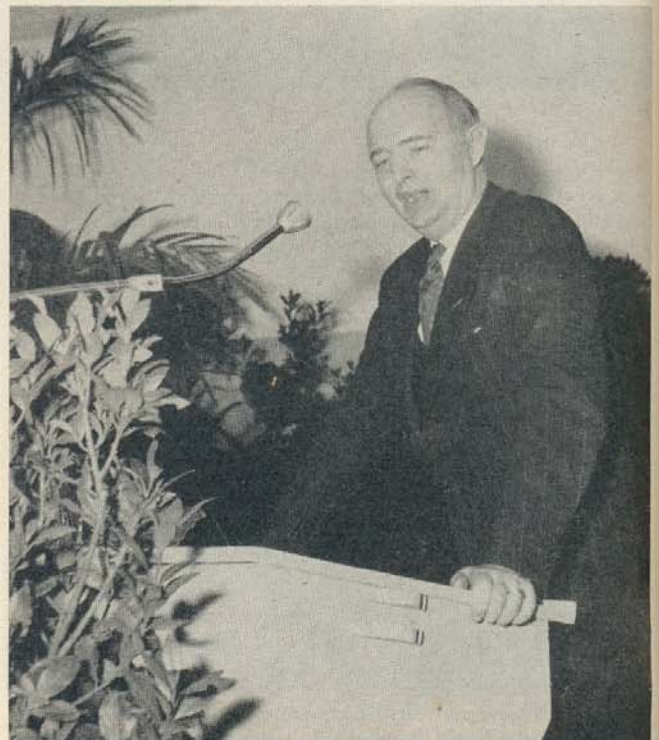
Inrichting voor de passagiers

Op het promenadedek bevinden zich aan stuurboord 6 tweepersoonshutten, elk voorzien van een toiletruimte tevens douche-cel.

Aan bakboord op dit dek wordt een smaakvol betimmerde eetzaal en een rooksalon ingericht.



Toespraak van Ir. K. van der Pols



Toespraak van de Heer B. E. Ruys

Inrichting voor de bemanning

42 geriefelijk ingerichte hutten, bijna alle voor 1 persoon, bevinden zich midscheeps en in de kampanje. Achter op het brugdek bevindt zich de fraai betimmerde rooksalon en op het hoofdek, 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. Zowel de ruimten voor de passagiers als die voor de bemanning zullen geheel airconditioned zijn.

De voortstuwingsinstallatie zal bestaan uit een 9-cilinder, enkelwerkende tweeslag dieselmotor met oplading, fabriikaat Sulzer-Winterthur 760/1550, met een vermogen van 10.500 pk bij 115 omw/min, waardoor een snelheid van ca. 18 mijl kan worden bereikt. De motor wordt ingericht voor het gebruik van zware brandstofolie.

De elektrische installatie zal bestaan uit 3 dieseldynamo's, fabriikaat Bolnes-Smit, Slikkerveer, elk met een vermogen van 250 kW, 220 volt gelijkstroom.

De elektrische installatie wordt uitgevoerd door de firma Van Rietschoten & Houwens te Rotterdam.

Schip en Werf, 1960, blz. 137.

Op 10 juni 1960 werd door de N.V. De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij te Rotterdam het motorschip *Madison Lloyd* aan de N.V. Koninklijke Rotterdamsche Lloyd te Rotterdam, overgedragen.

Het m.s. *Madison Lloyd* is in hoofdzaak gelijk aan zijn zes voorgangers: het draagvermogen is 11.550 ton en de inhoud ca. 9700 brt; van de zes laadruimen bevinden zich vier vóór en twee achter de machinekamer; in ruim IV zijn acht tanks en in ruim V zes tanks voor vloeibare lading; in de ruimte boven het eerste tussendeck midscheeps bevinden zich ruimten voor bevroren of gekoelde lading (koel- en vriesinstallatie van de Grasso's Koninklijke Machinefabrieken); het laadgerei bestaat uit 12 laadbomen voor 10 ton, vier voor 5 ton, twee voor 85 ton die gekoppeld 170 ton kunnen verwerken en één voor 65 ton, alle bediend door elektrische Van der Giessen-Smit lieren.

Voor de passagiers bevinden zich op het promenadedek zes 2-persoons hutten, een eet- en een rooksalon. De gehele accommodatie, ook die voor de bemanning, is voorzien van klimaatregeling (Bronswerk).

De hoofdmotor is een 9-cilinder, enkelwerkende 2-slags Sulzermotor met oplading, met een vermogen van 11.700 pk bij 115 omw/min voor een dienstsnelheid van 18½ mijl en ingericht voor zware olie; deze motor is van een geheel herzien en verbeterd type. Het hulpvermogen wordt geleverd door drie Bolnes-Smit dieseldynamo's van 250 kW, 220 volt gelijkstroom; de elektrische installatie is geleverd door Van Riet-schoten & Houwens, Rotterdam.

Het gehele onderwaterschip is geverfd met chloorrubberverf, waarvan wordt verwacht, dat deze de sloopshuid gladder zal houden, met als gevolg het bereiken van een hogere snelheid met minder brandstofverbruik.

Het schip werd overgedragen door ir. J. C. van Reenen, een der directeuren van de RDM, en aanvaard door de heer B. E. Ruys, die bij het bekendmaken van de opdracht voor het achtste schip van de serie nog mededeelde, dat dit schip zal worden uitgerust met een Stork-motor.

De *Madison Lloyd* is in Nevas-verband geadopteerd door het openbaar Dalton Lyceum in Voorburg, waarvan de rector, drs. H. J. Jacobs, een leraar en vier leerlingen de proeftocht hebben meegemaakt. Het schip zal op 30 juni zijn eerste reis, onder commando van kapitein M. J. Rennes, naar het Verre Oosten aanvaarden, na tevoren in Hamburg, Bremen, Antwerpen en als laatste laadhaven Rotterdam lading te hebben ingenomen.