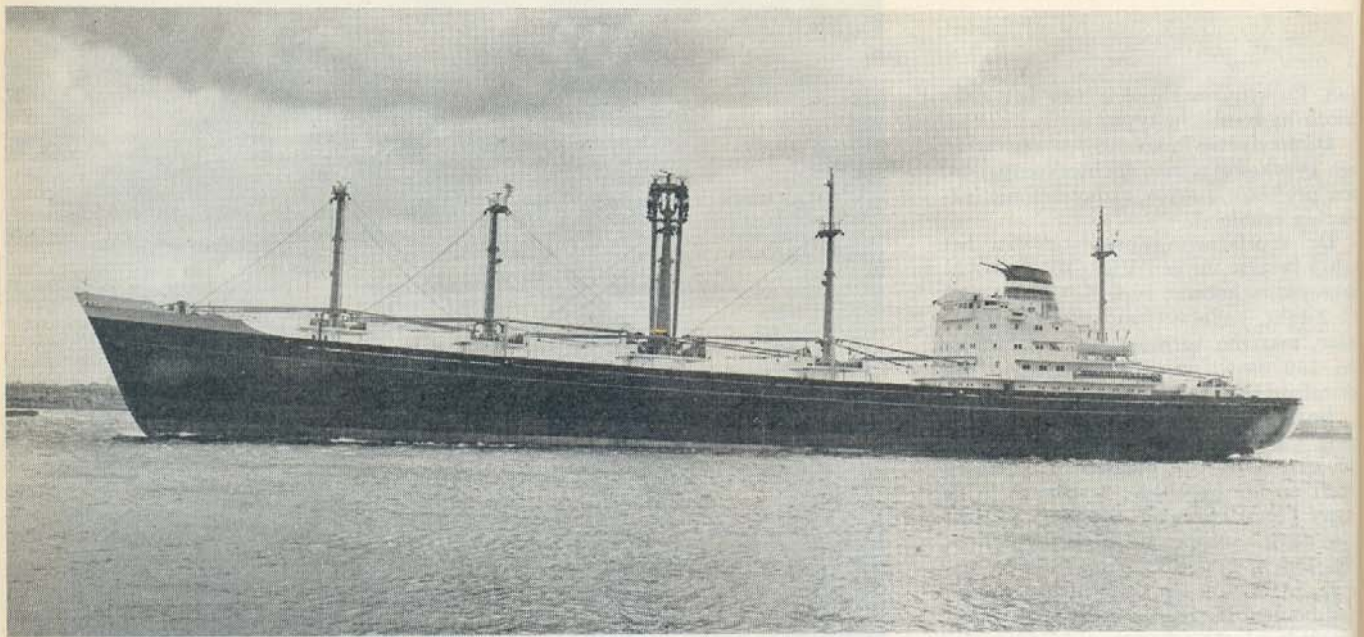


OVERDRACHT M.S. „GROTEDYK”

gebouwd door de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V., bestemd voor de Holland-Amerika Lijn te Rotterdam



Het m.s. *Grotedyk* is op 23 augustus 1962 door de directie van de Holland-Amerika Lijn overgenomen van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij N.V. te Rotterdam. De maiden-trip werd vastgesteld op 25 augustus van Bremen, via Hamburg, Rotterdam en Antwerpen, naar Houston, Corpus Christi, Brownsville, Beaumont en Galveston. Na de *Gaasterdyk* die in oktober 1960 en de *Grebbedyk* die in juli van dit jaar in de vaart kwamen, is dit het derde schip van de zg. „G”-klasse dat afgeleverd wordt voor de dienst op de U.S. Gulfhavens.

Gezagvoerder op de *Grotedyk* is Kapitein A. H. Lagaay, die tot nu toe het commando voerde op het m.s. *Soestdyk*.

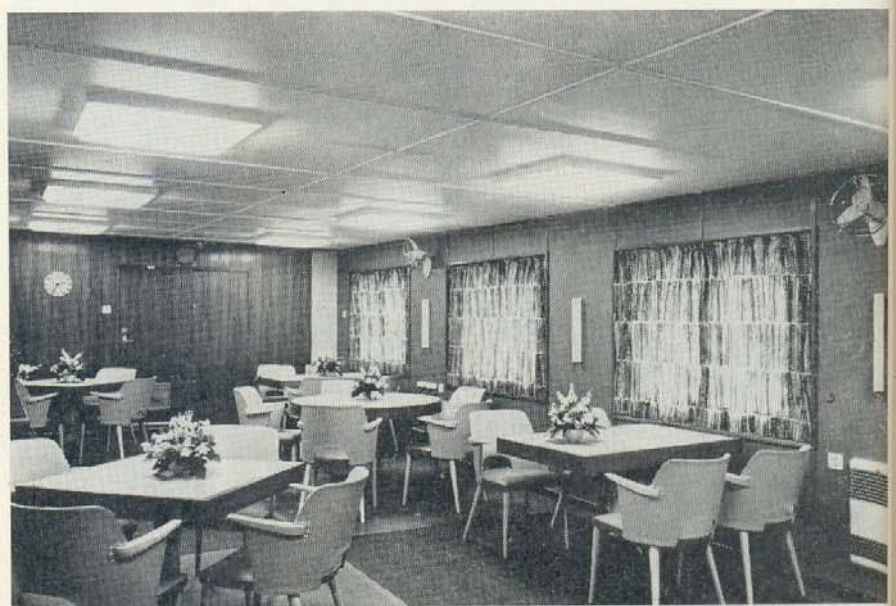
De kiel van de *Grotedyk* werd gelegd op 27 februari 1961; de tewaterlating vond plaats op 3 mei 1962.

De voornaamste bijzonderheden zijn: Lengte over alles 162,88 m, lengte tussen de loodlijnen 148,60 m, breedte op buitenkant spanten 20,55 m, holte tot bovendek, in de zijde 12,35 m, holte tot hoofddek, in de zijde 9,45 m, gemiddelde diepgang op zomermerk 8,194 m, draagvermogen bij deze diepgang ca. 10.200 ton à 1016 kg, laadruiminhoud stukgoed 635.739 cft. (incl. koelruimen, speciale lading en dieptanks, inhoud koelruimen 37.210 cft., inhoud ruimten voor speciale lading 11.862 cft., inhoud dieptanks 686 m³, bruto inhoud 7251 reg. tons., dienstnelheid 17 knopen en aantal opvarenden maximum 57.

Het m.s. *Grotedyk* is gebouwd volgens de voorschriften en onder toezicht van Lloyd's Register of Shipping, Scheepvaartinspectie, Stoomwezen en Inspectie van de Havenarbeid en voldoet eveneens aan de voorschriften van het National Cargo Bureau Inc.

Het schip is van het „open shelter-deck” type en heeft 6 laadruimen,

waarvan 5 vóór de machinekamer en 1 erachter. De laadruimen vóór de machinekamer hebben 2 tussendecken, terwijl het achter de machinekamer gelegen ruim één tussendek heeft. Voor het vervoer van eetbare olie en vloeibare lading zijn in ruim II 4 dieptanks (inhoud 686 m³) ingericht. Deze tanks



Rook-etsalon officieren

zijn gladwandig en inwendig bekleed met roestvrij staal, zg. cladsteel, en zij zijn aan de buitenzijde voorzien van verwarmingsspiralen. Op het hoofddek zijn 3 ruimten ingericht voor het vervoer van speciale lading. In ruim V zijn de ruimten in de tussendecken aan beide zijden van de luikhoofden ingericht voor het vervoer van koel en vrieslading (minimum temperatuur -5°F). Deze ruimten, waarvan de wanden en de plafonds met aluminium bekleed zijn, worden door middel van luchtkoelers op de gewenste temperatuur gebracht en kunnen ieder afzonderlijk op verschillende temperaturen gehouden worden. De deuren van de vriesruimen zijn voorzien van speciale drempels om het inrijden met vorktrucks mogelijk te maken. De luikhoofden op het bovendek zijn voorzien van stalen patentluiken van het zg. „Single Pull”-type. De luikhoofden op de tussendecken zijn voorzien van stalen patentluiken, die hydraulisch geopend kunnen worden. De bediening geschiedt vanaf de lierendekhuizen. Deze luiken zijn eveneens in verband met het gebruik van vorktrucks in de ruimten en de tussendecken glad met het dek (flush) uitgevoerd. De laadruimen worden mechanisch geventileerd en zijn aangesloten op een luchtdrooginstallatie. Voor controle van de vochtigheid in de laadruimen is in de kaartenkamer een zelfregistrerende dauwpuntmeetinstallatie aangebracht. De laadruimen, de magazijnen en de werkplaatsen zijn aangesloten op een CO_2 rookmeld- en brandblusinstallatie.

Het laadgerei omvat 5 ongestaagde masten, waaraan 18 stuks 5-tons laadbomen opgesteld zijn. Bovendien is bij ruim III en ruim IV een speciale 5-tons kraanlaadboom opgesteld (zgn. „mo-slewing gear”). Alle laadbomen zijn voorzien van elektrische hangerlieren. Aan de mast tussen ruim III en IV zijn twee zware laadbomen aangebracht, die elk een capaciteit van 75 ton hebben en die zodanig kunnen worden opgesteld dat zij tezamen een last van 120 ton aan en van boord kunnen zetten. De laadbomen worden bediend door 24 elektrische lieren.

Een motorreddingboot en een reddingboot met hand-mechanische voortstuwing, elk voor 60 personen zijn respectievelijk aan bakboord- en aan stuurboordzijde op het sloependeck opgesteld. Deze boten zijn vervaardigd in sandwichconstructie uit met glasvezel versterkte polyester.

De elektrisch-hydraulische stuurmachine wordt van de brug af bediend door middel van een Sperry hoofd/automatische- en hulpbesturing. Het handsturen geschiedt uitsluitend door middel van een zg. „tiller pilot”.



Stuurhuis

Behalve met de gebruikelijke nautische instrumenten is het schip uitgerust met een Raytheon radar installatie met extra „true motion Kelvin-Hughes indicator”, een echolood-, een log- en een richtingzoekerinstallatie, aansluiting voor een Decca navigator, Loran-installatie en een 28-kanaals Philips V.H.F. telefonie-installatie.

Het radiostation beschikt, behalve over de wettelijk voorgeschreven telegrafie-installatie, bovendien nog over een 250 watt midden- en hoogfrequente telefoniezender Svenska, benevens nood-reserve-ontvanger van Radio-Holland.

Voor het radiografisch ontvangen van weerkaarten en golfhoogtekaarten is een speciale Westrex-installatie aan boord, waardoor het mogelijk is praktisch op elk uur van de dag „up to date” weerkaarten en golfhoogtekaarten te ontvangen.

Verder behoren tot de navigatie-uitrusting: automatisch alarm toestel Redifon; reddingbootzend/ontvanger van Radio-Holland; scheepsmobilifoon Philips.

De verblijven voor officieren en bemanning, welke in het tussenruim V en VI opgebouwde dekhuis zijn gelegen, zijn volgens moderne opvattingen ingericht.

Praktisch alle officieren en de onderofficieren beschikken over een éenpersoonshut, de overige bemanningsleden zijn in twee-persoonshutten ondergebracht. In alle hutten is het mogelijk een radiotoestel aan te sluiten op het centraal radio-antenne-systeem.

Zowel de hutten als de eetzaalen, kaartenkamer, radiostation en de kantoren zijn „air-conditioned”. In de eetzaal voor de officieren is een televisie-moedertoestel en in de eetzaal voor de overige bemanning een monitor met afzonderlijke luidsprekers geplaatst. In deze ruimten zijn ook speciale radio-ontvangers opgesteld voor ontspanning op zee.

De voortstuwing van de *Grotedyk* geschiedt door een 8-cilinder opgeladen, enkelwerkende, tweetakt Storkdieselmotor, type H.O.T.L.O. $8 \times 75/160$ met een vermogen van 10.400 apk bij 115 omwentelingen per minuut. Deze motor is geschikt voor zware olie. Drie dieselgedreven gelijkstroomdynamo's, elk met een capaciteit van 230 kW en 220 volt, zorgen voor verlichting en stroom voor het aandrijven van dek- en machinekamerwerktuigen.

Een freon-vriesinstallatie dient voor het koelen van lading en proviand. In de nooddynamokamer is een 4-takt dieselmotor met een 15 kW - 220 volt gelijkstroomdynamo opgesteld.

In de machinekamer bevinden zich voor verwarmingsdoeleinden een met olie te stoken stoomketel, benevens een door de uitlaatgassen van de hoofdmotor te verwarmen stoomketel.

Eén zusterschip van de *Grotedyk* is nog in aanbouw nl. de *Gorredyk* bij Wilton Fijenoord. De oplevering van dit schip wordt in december van dit jaar verwacht. De *Grotedyk* is geadopteerd door de School met den Bijbel en de O.L. Koningin Juliana-school te Heerjansdam.