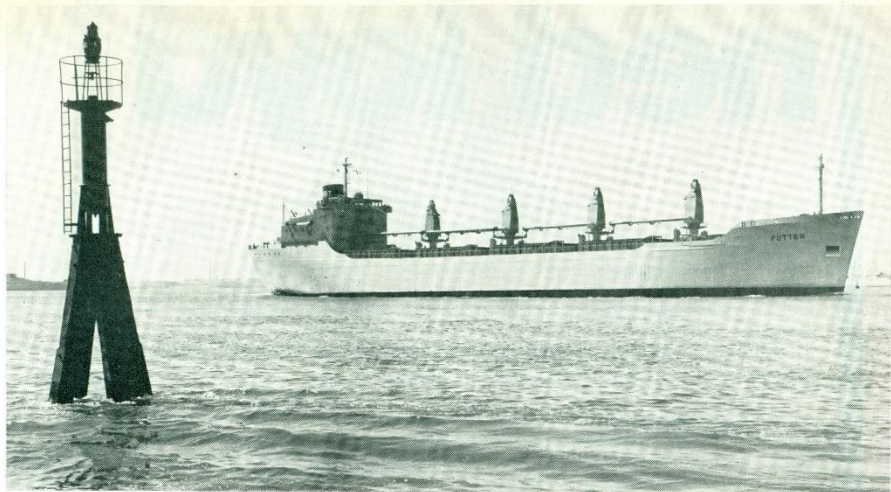


Bulkcarrier Putten na geslaagde proefvaart overgenomen

Door prachtig weer begunstigd, vertrok het ms Putten op 18 juni van de Rotterdamse Parkkade naar zee voor het houden van een proeftocht.

Het schip, dat op 23 maart 1970 werd gedoopt en te water gelaten door mevrouw A. H. L. Klaasesz-de Bruijne, echtgenote van Mr. J. Klaasesz, commissaris van de Koningin in de provincie Zuid Holland, is nu geheel afgebouwd en uitgerust volgens de bepalingen, welke in het bestek zijn vastgelegd. Waarom dan nog een proeftocht? Niet, dat er enige twijfel bestond over hetgeen de technici en medewerkers van de werf, Van der Giessen-de Noord, te Krimpen a/d IJssel, in nauwe samenwerking met de technici van de rederij tot stand hadden gebracht, maar een proefvaart is noodzakelijk opdat de rederij, de Scheepvaartinspectie, het Classificatiebureau, het Stoomwezen en de Havenarbeidsinspectie zich door eigen waarneming kunnen overtuigen, dat alles in orde is. Bovendien moeten instrumenten en regelapparatuur worden afgesteld op de normale bedrijfsomstandigheden, wat vanzelfsprekend alleen gedaan kan worden als het gehele schip in bedrijf is.

Het programma van deze beproevingen varieert van schip tot schip, afhankelijk van uitrusting en voortstuwinginstallatie. De proeven welke gedurende de eerste reis van het ms Putten werden gedaan omvatten: controle op de werking van het kompas en de richtingzoeker, het vaststellen van een foutenkromme aan beide instrumenten en beproeving van het ankerspil, waarbij, na het vallen van de ankers, beide tegelijk werden ingehieuid. Tevens werden de omwentelingen van de electromotoren gecontroleerd, het ampèreverbruik en de snelheid van inhieuen. De omwentelingen van de hoofdmotor werden gedurende een half uur opgevoerd, waarna men stopte voor lagercontrole. Na opvoering tot volle kracht werd de regelapparatuur ingesteld, de alarmering beproefd, het automatisch overnemen van standby-pompen nagegaan en de afvoergassenketel alsmede de verdampers in bedrijf gesteld waarbij de motor steeds op dieselolie draaide. Met tussenpozen werden metingen aan de motor verricht, men noteerde druk-



Toen deze beproevingen achter de rug waren stelde men de motor in op volle kracht en daarna moest deze ongeveer twaalf uur op volle kracht blijven draaien, waarvan de laatste acht uur met geheel onbemande machinekamer. Afgesteld werden de veiligheidskleppen van de afvoergassenketel, de brandalarmering in de machinekamer en de alarmering van de olie mist detector.

Alle beproevingen verliepen zonder enige moeilijkheid en toen het schip op 20 juni weer terug was en afmeerde aan de Lloydkade om op 25 juni officieel door de HBT te worden overgenomen, was het zeer plezierig om te constateren dat rederij en autoriteiten er inderdaad van overtuigd waren dat de werf een goed, modern en degelijk schip had gebouwd, dat zeer zeker de verwachte prestaties zal waarmaken in de algemene vrachtafvoer onder beheer van Holland Bulk Transport. Dat de wens van de doopster: 'Putten wij wensen u een behouden vaart' realiteit zal worden was toen geen punt van discussie.

J. J. Verbaan

Enige gegevens van het schip

Type: bulkcarrier, geschikt voor het vervoer van o.a.: graan, hout, papierrollen, erts en ijzer over alle wereldzeeën inclusief de Grote Meren.

Het schip heeft één enkele en vier dubbele ruimen, die afgesloten kunnen worden met mechanisch bediende ASCA-luiken, alsmede 5 kranen van het type Van der Giessen-Figee met een capaciteit van 8 ton, spreid 18 meter.

Hoofdmotor: Sulzer, type 6 RD76, 7500 apk; lengte o.a.: 160,91 m; lengte tussen l.l.: 151,118 m; breedte: 21,76 m; holte tot bovendek: 13,30 m; diepgang: 9,925 m; draagvermogen zomer: 19.700 ton; brt: 12.592; laadruimte graan: 961.960 kubieke voeten.

maatschappij sinds 1 juli onder de gezamenlijke bedrijfsvoering van Holland Bulk Transport is gekomen. Daarom bij de overname de letters HBT reeds op de zwarte schoorsteen en bij de vlagwisseling de HBT-vlag omhoog.

Alle vijf

Klokslag 11 uur heette de heer J. U. Smit, lid van de directie van de bouwwerf Van der Giessen-de Noord, op het commandobrugdek de aanwezigen, onder wie een aantal leerlingen van hogere zeevaartscholen en hogere scholen voor scheepswerktuigkundigen, welkom. Dat de doopster van het schip, mevrouw A. H. L. Klaasesz-de Bruijne, verhuurd was, vervulde hem met spijt.

De heer Smit bracht onder de aandacht, dat zijn werf het schip 'nog net in Triton-tijd' kon overdragen. We hebben de rederij geheel meegemaakt, zei hij, en alle vijf schepen — 114.117 dwt totaal — voor haar gebouwd.

Voorts toonde spreker zich zeer verheugd, dat de proeftochten zo goed waren verlopen en dat de Putten, evenals de Voorne, vóór de contractdatum

Overdracht

De overdracht van het ms Putten heeft op donderdag 25 juni aan de Lloydkade plaats gevonden. Deze gebeurtenis heeft de Triton slechts korte vreugde kunnen geven — zes dagen —, omdat deze

ken en temperaturen en na ongeveer zes uren draaien voedde men de motor met zware olie. Hierna werden weer, met tussenpozen, metingen verricht. Gedurende deze proefnemingen werd op de klassieke wijze met de telegraaf gemanoeuvreed.

Vervolgens kwam het beproeven van de stuurmachine bij volle kracht varend schip: roer aan boord van stuurboord naar bakboord en omgekeerd waarbij men controleerde of de stuurmachine sterk genoeg was om het roer van boord tot boord te draaien binnen de door Bureau Veritas vastgestelde tijd; deze handeling werd ongeveer tien keer uitgevoerd. Vervolgens schakelde men een hulpmotor uit en het schip werd toen nog door één dynamo gevoed. Daarna onderwierp men de brugbediening van de hoofdmotor aan alle mogelijke beproevingen o.a. met een en twee aanzetluchtventielen in bedrijf. De stuurlieden werden geïnstrueerd en vertrouwd gemaakt met de bedieningsapparatuur, stopproeven werden genomen en draaicirkels naar stuurboord en bakboord gemaakt en de diameter van deze cirkels bepaald.

Ondertussen gingen de metingen in de machinekamer door met o.a. trillings- en torsiemetingen van de hoofdmotor, waarbij deze telkens met vijf omwentelingen per minuut van minimum naar maximum werd opgevoerd en omgekeerd.



hij blij, dat dit schip een extra laag verf had gekregen, waardoor het er aantrekkelijker uitziet dan haar voorganger. Na allen te hebben bedankt, die aan de bouw hadden meegewerkt, droeg de heer Smit het schip over aan de heer B. B. G. Lagers, president-directeur van Holland Bulk Transport, en wenste hem, evenals de é-tat-major, een goede vaart en goede verdiensten met het schip toe.

Na op zijn beurt de aanwezigen te hebben verwelkomd, richtte de heer Lagers zich in het bijzonder tot de uitgenodigde a.s. stuurlieden en scheepswerktuigkundigen en zei te hopen, dat de aanblik van het nieuwe schip hun enthousiasme voor hun toekomstige beroep zou aanvakeren. Verder vestigde hij er de aandacht op, dat de Putten de vierde bulkcarrier is, die door de NSU werd overgenomen. Hij noemde het een grote prestatie, dat ook dit schip eerder kon worden opgeleverd en dankte op zijn beurt allen, die bij de bouw betrokken waren geweest.

Na het schip te hebben overgenomen, verzocht de heer Lagers aan kapitein P. Bos de nieuwe rederijvlag te laten hijsen en wenste hij hem en hoofdwerktuigkundige P. M. de Waal veel geluk met het nieuwe schip.

Met een koud buffet werd deze rustige, doch gezellige overname besloten.