

Het restaureren van een oude zeesleper is geen klus waar je zomaar aan begint. En ook al is er door deskundigen aan gerekend, door liefhebbers over gedroomd; Soms is het maar goed dat je helemaal niet weet waar je aan begonnen bent. Maar met de kennis en kunde die we nu hebben wordt de restauratie van de Elbe met de dag een mooier project. Of het nu de contacten zijn met collega's in de museumwereld, sponsors die zonder veel woorden hun diensten te beschikking stellen of de vrijwilligers die voor veel vrolijkheid aan boord zorgen. Wie eenmaal voet zet aan boord van de Elbe weet voor altijd de weg naar het schip te vinden.

Hans Hoffmann,
voorzitter



Goede burens

In april was het alweer twee maanden geleden dat we onze ligplaats in de haven van Maassluis innamen. Tijd dus voor de bemanning om even bij te praten. De brandweerkazerne van Maassluis bleek een uitstekende locatie. Het is niet gemakkelijk om met zo'n grote groep vrijwilligers die ook nog eens op verschillende dagen aan het schip werken het overzicht te houden. Toch worden veel zaken in een verbazingwekkend tempo tot stand gebracht en de stemming onder de bemanning is ronduit goed te noemen.

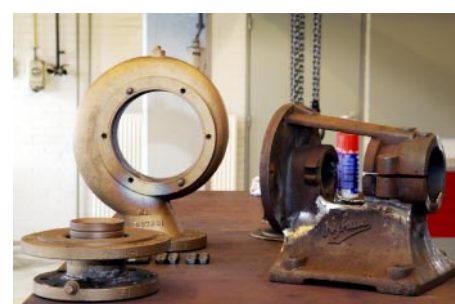
Na een vragenronde met bevredigende antwoorden werd de avond dan ook op ontspannen wijze met een hapje en een drankje voortgezet.

Het pakhuis aan de Govert van Wijnkade wordt met veel dankbaarheid bijna dagelijks gebruikt. De romneyloods staat afgeladen met de inventaris van de Elbe. Cilinderkoppen, luchtinlaten, reddingmiddelen, delen van de accommodatie; Je kunt er een compleet schip van bouwen en dat streven we dan ook met veel enthousiasme na. De meeste goederen wachten een grondige opknapbeurt, maar veel staat ook al klaar om terug in het schip geplaatst te worden.



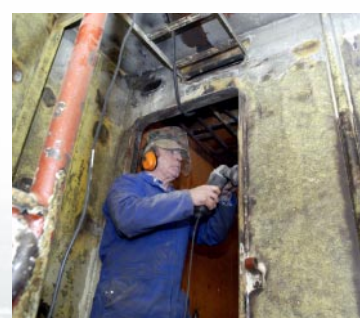
De vasthoudendheid van de vrijwilligers loont, dat is al eerder bewezen. Een van de koelwaterpompen lag na de aanvaring van vorig jaar in gruzelementen. Met pijn in het hart had het ding al een plekje gekregen bij het oud ijzer. Buurman WeldeQ aan de Govert van Wijnkade blijkt

echter een specialist op lasgebied. Soms moet je een zoektocht naar een sponsor gewoon bij je eigen deur beginnen. De gietijzeren koelwaterpomp die bij de aanvaring in de Wiltonhaven onherstelbaar beschadigd leek, is door Weldeq uiterst professioneel - en kosteloos - gerepareerd.



Mooi werk

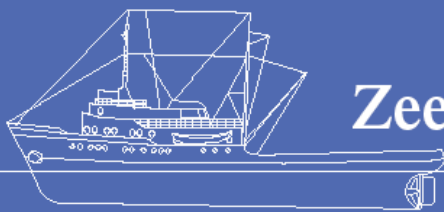
Op alle fronten krijgt de Elbe weer de uiterlijkheden terug van de trotse zeesleper die zij ooit was. International Paint



leverde twee volle pallets met verf, en Storm Industriediensten zorgde voor een grote voorraad aan gereedschappen, kwasten, schuurmiddelen en werkhandschoenen. Dergelijke tastbare zaken leveren keer op keer een vreugdevol moment op onder de vrijwilligers.

Cor Witvliet is een van die bijzondere mensen. Na zijn jarenlange ervaringen op de wereldzeeën spant hij zich nu in om de Elbe een goede oude dag te geven. 's Morgens om half acht heeft Cor al verse koffie. Een vrijwilliger waar we zuinig en trots op zijn. Net als Leen Kerkhof trouwens, die zich dag in dag inzet in de machinekamer. World Bearing Trade leverde zonder enige aarzeling voor een klein kapitaal aan kogellagers, waarmee de machinisten de volgende dag alweer aan het sleutelen konden.





Motoren

Met een knipoog wordt er tijdens de koffie regelmatig gesproken over de vorderingen in de 'vetput'. Die benaming wordt echter vooral gebruikt om het ontzag voor de machinisten te verhullen. Met geduld en precisie worden de hoofdmotoren weer bedrijfsklaar gemaakt.

De smeersystemen zijn recent weer hersteld. De koperen leidingen zijn doorgeblazen en opnieuw gemonteerd, en rubberen pakkingen vervangen. Ook zijn er voorbereidingen getroffen voor de terugkomst van de hulpmotoren. De ruimtes onder de fundaties zijn schoongemaakt en ontvet zodat de motoren een schoon nest krijgen. Pon Power heeft 25 jaar oude Caterpillars in revisie gehad. Donker Fuel heeft zich met haar leveranciers ingespannen om nieuwe dubbelwandige brandstofleidingen te sponsoren voor de hoofdmotoren en de hulpmotoren. De 'hulpkarren' hebben een grondige herstelbeurt gekregen zodat ze zeker weer 15.000 uur kunnen draaien. Verschillende vrijwilligers hebben al weemoedig geconstateerd dat ze zoveel vrije tijd niet hebben...

Koppelingen

In de vorige nieuwsbrief noemden we de koppelingen al, die beide motoren via de tandwielkast met de schroefas verbinden.

De oorspronkelijke leverancier, Flender Bruinhof Marine, was bereid ons te assisteren bij het herstel van de enorme stalen kolossen. De koppelingen blijken de tand des tijds perfect te hebben doorstaan. Reinigen en ontroesten was het voornaamste werk dat bij Flender door vier professionals werd ondersteund om de klus te klaren. Gereedschappenfabriek Madern werd bereid gevonden om twee gesneuvelde bussen te maken én in amper twee dagen te leveren. Het herstel van de koppelingen werd op die manier onbedoeld een spoedklus. Transport met zware trucks van Nico Kind, Ecoloss en Brandweer Waterweg maakte tenslotte mogelijk dat de koppelingen inmiddels al weer klaar staan in onze loods om in het



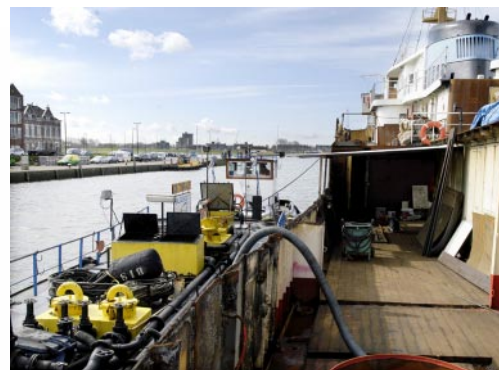
schip gehesen te worden. De Firma Boekstijn heeft al aangeboden om deze klus te klaren, en de planning is om in week 28 zover te zijn. Voor die tijd moet er echter nog het een en ander gereinigd worden.

schip gehesen te worden. De Firma Boekstijn heeft al aangeboden om deze klus te klaren, en de planning is om in week 28 zover te zijn. Voor die tijd moet er echter nog het een en ander gereinigd worden.



Slops

De volle tanks en vuile leidingen vormden al maanden een probleem waar nu eindelijk tijd voor gemaakt kon worden. AVR Maritiem deed het niet geringe aanbod om kosteloos onze slops af te voeren, waar we dan ook heel dankbaar gebruik van hebben gemaakt. Brandstof-, ballast- en olietanks konden eindelijk verlost worden van hun met water en modder vervuilde inhoud. Vervolgens konden alle leidingen gespoeld worden, en het schip opnieuw in ballast gebracht worden. Ook moesten nog diverse tanks nog gereinigd worden.



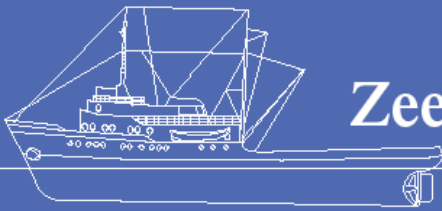
konden eindelijk verlost worden van hun met water en modder vervuilde inhoud. Vervolgens konden alle leidingen gespoeld worden, en het schip opnieuw in ballast gebracht worden. Ook moesten nog diverse tanks nog gereinigd worden.

ballast gebracht worden. Ook moesten nog diverse tanks nog gereinigd worden.

Onderdeks

Tussen alle vuile klusjes door, zijn er altijd nog vuilere klusjes. De sewage-installatie, die het afvalwater uit de bemanningsverblijven opvangt, is versleten. Scheepssloper Henk Poot heeft ons al een prima gebruikte installatie beloofd, maar eerst moet de huidige installatie verwijderd worden. Om bij de sewage-tanks te komen moest de oude luikopening naar het trossenruim weer worden opengeslepen. Vervolgens werden alle onderdelen uit het luik gehesen alsof het zware sluitingen voor de volgende sleepreis waren. Wie geen dromen heeft, heeft op de Elbe niets te zoeken...





Bovendecks

Het sleepdek begint weer langzaam sleepdek te worden. De slijptollen razen met regelmaat over het staal. Maar het is niet alles ijzer wat er blinkt. De opstapplaatsen voor de loodsen op het achterdek hebben een aantal dunne plekken met roestgaten achtergelaten. Nu deze constructiedelen verwijderd zijn is er gelegenheid om vakkun-



dige reparaties uit te voeren. Rondom is de dekbeplating weg geslepen

en nieuw staal is aangevoerd om het dek weer op de gewenste sterkte te brengen. Onder begeleiding van voormalig Lloyd's surveyor Hans ten Katen wordt het schip weer onder Lloyd's klasse gebracht. De Lloyd's Classificatie is van groot belang ten aanzien van de constructie van het schip, het technische ontwerp en daarmee het voldoen aan de kwaliteitseisen.

Om aan alle eisen ten aanzien van kwaliteit en veiligheid te voldoen is er regelmatig technisch overleg met een groot aantal specialisten. Er blijkt in de afgelopen vijftig jaar het nodige veranderd te zijn op het gebied van regelgeving. Daarbij moeten we goed in het oog houden dat de huidige eisen de oorspronkelijke constructie niet of niet teveel geweld aandoen.

Een van die zaken betreft de elektrische installatie. De voorschriften eisen tal van nieuwe alarmeringen in het schip. Daarbij wordt de oorspronkelijke installatie zo veel als mogelijk gebruikt. Het hoofdschakelbord wordt weer opnieuw ingericht met de oorspronkelijke meters. Croon Elektrotechniek heeft ons geweldig geholpen bij de reparatie en conservering van de gelijkstroom elektromotoren en starterkasten.



Na vijfendertig jaar...

Het verhaal van de Elbe en haar bemanning blijft menigeen verbazen. "Ken ik jou niet ergens van?" zei Piet Jong tegen 'nieuweling' Joop van Wolferen. De twee vrijwilligers hadden een blik van herkenning toen ze elkaar aan boord van de Elbe zagen.

"Heb jij in de jaren zestig niet op de Oceaan gezeten van Smit? Ben jij niet die gozer die mij met mijn knikkende knieën uit de mast heeft gehaald?" vroeg Jong. Van Wolferen begon te lachen "Ik heb wel eens een bang geworden matroos uit een mast gehaald ja."

"Nou, dat was ik!" schaterde Piet Jong vervolgens. De twee wisten zich weer als de dag van gisteren te herinneren hoe Piet Jong als matroos onder de gage de mast in klom om een lamp te vervangen. Eenmaal bovenin de mast stond het klamme zweet in zijn handen en werd Van Wolferen geroepen om hem uit zijn benarde positie te bevrijden. Vijfendertig jaar later komt Piet Jong zijn 'redder' weer tegen, nu in Maassluis als vrijwilliger op de Elbe...

PR / Sponsor commissie

Eindelijk is er een nieuwe website, te vinden op www.zeesleperelbe.nl. De site vertelt het verhaal van de Elbe, is voorzien van een nieuwspagina en er is iets over de toekomstplannen te lezen. Populair is vooral het filmpje dat de draaiende motoren laat zien. De site wordt ondekomen tijd nog verder aangevuld.



Het adressenbestand is compleet, het donateursbestand nog niet. Aangezien beide bestanden schade hebben opgelopen, wordt opnieuw een inventarisatie gemaakt van de belangstellenden die ons ook financieel een warm hart toedragen. Komende maand ontvangen alle belangstellenden een brief. Heeft u desondanks het idee dat uw bijdrage daarbij over het hoofd wordt gezien, laat het ons dan even weten via pr@smcr.nl.

Voor vragen over het project Elbe kunt u contact opnemen met voorzitter Hans Hoffmann, telefoon: 06 - 53 71 25 28, info@smcr.nl / www.zeesleperbootelbe.nl