

Het blijft een groot plezier om in een veranderende wereld de tijd van toen weer tevoorschijn te toveren. Naarmate de restauratie vordert, groeit ook het respect van alle belangstellenden, die soms de werkzaamheden op de voet volgen, maar soms ook gewoon te voet bij het schip aanbelanden en zich terecht verbazen over wat hier aan boord gebeurt. De hectiek maakt dat we er zelf ook niet altijd bijilstaan. Er wordt op dit moment gewerkt aan reparatie van de brugramen, loodgieterswerk in de kapiteinshut, laswerk in de noodgeneratortruimte, opbouw van de hoofdmotoren, maar ook aan een schilderbeurt van de stuurmachinekamer en het sloependek. En dan te bedenken dat sommigen van onze vrijwilligers het werk op de Elbe zien als een moment van ontsnappen aan de zorgen van alledag. Voor anderen zijn er weer zorgen genoeg, maar met alle plezier!

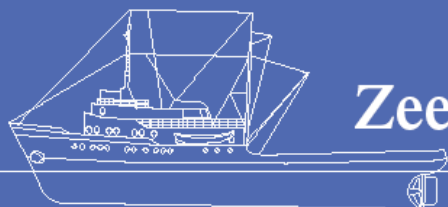
Hans Hoffmann, voorzitter

De Elbe lag er enkele maanden bij als een tamme roofvogel die met een kap om zijn kop moet blijven zitten tot hij van zijn baas mag vliegen. De werkelijkheid komt aardig overeen. Onder de kap, waarmee de brug volledig was ingepakt, is hard gewerkt om de Elbe voor te bereiden op het moment waarop zij weer kan gaan varen. Het staalwerk bij vier van de twaalf brugramen moest - zoals we op deze plaatst al eerder meldden - worden vervangen en dat is nu gebeurd.

De voorbereidingen waren minstens zo tijdrovend als het feitelijke werk. Omdat met de werkzaamheden in februari al

werd begonnen, is besloten een zeildoek aan te brengen. Een wijs besluit. De talrijke buien hebben ons niets gedaan en na een lange droge periode konden we ook in de laatste fase in de buien doorwerken. Met de antiekrestaurateur zijn afspraken gemaakt om het grondhout - het houten raamwerk dat de verbinding vormt tussen het stalen casco en het interieur - zo goed mogelijk in takt te houden. Hoe beter de basis behouden blijft, des te minder werk vergt het om in een volgend stadium de interieurbeplating weer aan te brengen. Toch moesten er vele tientallen schroeven worden losgedraaid, waarvan de meesten al een halve eeuw vast zaten.





Ook de sponningen van de brugramen zelf zaten zeer gedegen op hun plek. Het demonteren werd daarom een ogenschijnlijk traag vorderende klus. Maar na dit lastige werk ging

het vervangen van de staalplaten relatief snel. De rechte beplating aan stuurboord en bakboord was al gauw vervangen en afgelast. De frontplaten zijn eerst nauwkeurig op maat gesneden, gewalst en daarna vastgehecht.



Een bijzonder element bij dit herstelwerk is de koppeling tussen staal aluminium. Om het magnetisch kompas op de brug haar werk te laten doen is al bij de bouw in 1958 een

gedeelte van de brugconstructie in aluminium uitgevoerd. De koppeling met het staal bestaat onder andere uit meer dan vijftig nagels die eerst moesten worden wegge-

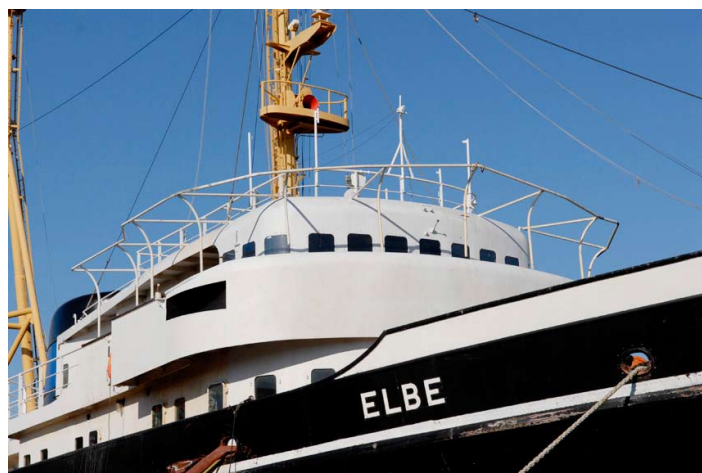


slepen en waarvoor in het nieuwe staal opnieuw meer dan

vijftig gaten geboord moeten worden. Onze ijzerploeg heeft er de handen meer dan vol aan. De gewalste platen zijn zorgvuldig aangebracht en afgelast. De volgende uitdaging is het aanbrengen van aluminium klinknagels. Maar het resultaat



kan de spanningen tijdens de bouw in 1958 op de werf in Kinderdijk nu al evenaren. Wat rest is het weer aanbrengen van de raamsponningen, voorzien van een nieuwe conserveringslaag en degelijke afdichtingsrubbers. De werkzaamheden in de afgelopen zes maanden kwamen immers voort uit jarenlange lekkage van de ramen. In afwachting van die voltooiing is een tijdelijke voorziening aangebracht, die niet minder waterdicht is. Met het aanbrengen



van diverse lagen primer is tevens een goede basis gelegd voor een nieuwe conserveringslaag. Later dit jaar hopen wij het definitieve resultaat te kunnen laten zien.

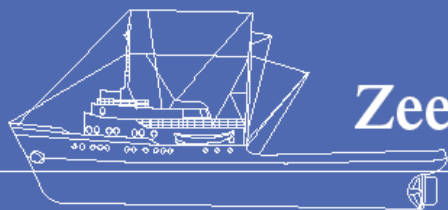
Tegelijk met het werk aan de brugbeplating is ook de leuning aan de brugverschansing vervangen. De fraaie gebogen lijnen in het scheepsontwerp maakten dat we niet het tempo konden hanteren dat op de hedendaagse werven wordt gemaakt. Het deert ons niet, want de Elbe stamt uit een periode waarin zeeslepers als jachten gebouwd werden. Onze mensen hebben dan ook hier vakwerk afgeleverd, dat de tand des tijds weer voor een enorme periode kan weerstaan. En met het opbouwen groeit ook het plezier in het werk. Nu is een volkomen schone brug opgeleverd, met helder uitzicht.



Een van onze vrijwilligers heeft zich daarnaast op de douche- en toiletruimte gestort. De reparatie aan de vloer van deze douche- en toiletruimte plus het vervangen van de nodige waterafvoeren zorgt er voor dat het bovenste dek een bijenkorf is waar in en uit gelopen wordt. Ook voor al deze werkzaamheden zijn uitstekende sponsors gevonden. Rubalas leverde ons kosteloos de op maat gesneden staalplaten. De firma Interlas leverde ons voor het laswerk meer dan voldoende elektroden. Een prachtig gebaar.







Aan de andere zijde van de schoorsteen is een oude verbinding hersteld. Vorig jaar meldden we al dat de trap van het sleepdek naar het sloependek is vernieuwd. Nu het werk aan de nieuw in te richten noodgeneratorkamer vordert, kwam ook de trap van het brugdek naar het sloependek in beeld.



Wie hier een blik aan werpt, begrijpt dat hier op een klein aantal vierkante

meters een groot aantal zaken wordt aangepakt. Voor al deze zaken geldt dat de uitvoering door vrijwilligers gebeurt, maar het resultaat is uiterst professioneel. Een luchtrooster voor de nieuwe noodgenerator, de uitlaat van de generator die de schoorsteen in gaat, een nieuwe trapleuning, afwateringschotten, stuk voor stuk werkzaamheden die soms tot op de millimeter uitgevoerd moeten worden. Het werk in de noodgeneratorkamer komt voort uit moderne regelgeving, die vereist dat buiten de machinekamer noodstroom geleverd kan worden. Een hele uitdaging, want schepen worden in de regel economisch gebouwd waardoor beschikbare ruimte schaars is en dat geldt zelfs op een groot schip als de Elbe.

In de verblijven op het sloependek zijn de plaatsen voor het meubilair opnieuw afgetekend. De antiekrestaurateur van Atelier De Kro is druk met het leggen van de basis voor het opnieuw inbouwen van banken, kooien tafels wanden en deuren. Eerst wordt in de salon voor de officieren de vloer voorbereid op een nog aan te brengen conserveringslaag, evenals in de marconistenhut en de radiokamer, zodat de afwerking straks met een gerust hart kan plaatsvinden. Zo staat het interieur van de stuurhut al compleet opgeknapt in de opslag.



Om de hutten volkomen schoon op te leveren schonk TRIOS Luchttechniek ons een industriële stofzuiger. Met dit prachtige apparaat lukt het ons om echt schoon schip te maken, want bij alle werkzaamheden ontstaat het nodige stof en vuil, dat gedege-  
gen verwijderd kan worden.

Naast alle activiteiten aan de staalconstructie begeven ook de elektriciens zich inmiddels op de bovenste dekken. De koppeling tussen brug en machinekamer gaat zich nu ook in het elektrisch bedrijf aftekenen. In de voormalige lierkamer is hard gewerkt aan doorvoeren van bekabeling. Daarbij moet rekening worden gehouden met nieuw aan te leggen leidingen in verband met veiligheidsalarmeringen, die door moderne wetgeving vereist zijn. Alles is zorgvuldig in kaart gebracht en besproken in de technische werkgroep. Een zesenvijftig pagina's tellend restauratierapport dient hierbij als onderlegger.

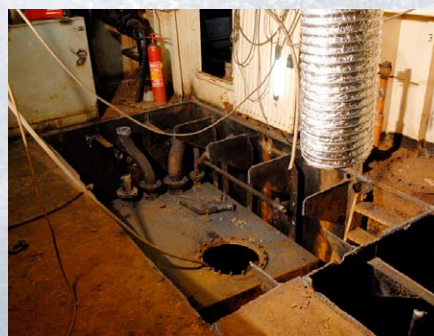


Het aanleggen van de technische installaties voor het interieur wordt nu serieus. In de sewageruimte wordt daarom een nieuwe vloer gelegd als basis voor een nieuw te plaatsen afvalwaterinstallatie en buffertank. AVR was ons uiterst behulpzaam bij het reinigen van de tanks in het middenschip, die voor aanvang van de werkzaamheden een gasvrij verklaring nodig hadden. Vorig jaar meldden wij in deze nieuwsbrief dat we een gebruikte sewageinstallatie hadden gekregen die aan de eisen voldeed om dienst te doen op de

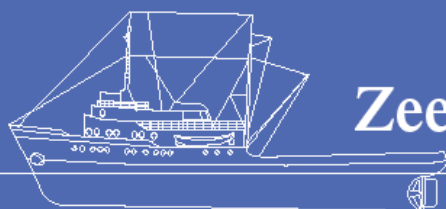


Elbe. Omdat voor intensief onderhoud aan deze sewageplant werd gevreesd, zijn alternatieven bekeken. Het aanbod van het Maassluisse MTS Europroducts, leverancier van alle mogelijke toiletproducten, gaf daarbij de doorslag. MTS deed ons fantastische de toezegging om de kosten voor een compleet nieuwe sewage-installatie voor haar rekening te nemen. De afvalwaterinstallatie, die voldoende capaciteit heeft om met 80 passagiers te kunnen varen, zorgt er mede voor dat de Elbe aan alle milieu-eisen kan voldoen. Technisch Bureau Uitenbogaart levert de

installatie tegen een sterk gereduceerde prijs. Deze week is al begonnen met het vervangen van de vloer en zijn de mogelijkheden voor een te plaatsen opvangtank bekeken.







## Machinekamer

Wat drie jaar geleden na de aanvaring en zinking wanhoop van alle technici werd, is inmiddels de trots van het schip. De machinekamer is nu het levendig bewijs van de onvermoeibare zelfwerkzaamheid van onze vrijwillige machinisten. De nieuwe machinekamerkap op het achterdek is ook aan de binnenzijde een afgerond geheel. De aangebrachte verlichting is in bedrijf en de gemonteerde loopcats worden druk gebruikt bij takelwerk voor de motoren. Leidingen zijn aangebracht en een smeeroliedagtank is inclusief peilglazen gemonteerd. Hier lopen de zaken dus gesmeerd.



tot op de tiende millimeter. Hier en daar moest een lagerschaal worden pasgeschrapt. Een speciale techniek, die in de moderne dieselmotoren niet meer hoeft te worden toegepast. Machinist Jan Dekker was blij die kennis nog in huis te hebben en ze toe te kunnen passen bij het stellen van de lagers.

Er wordt zelfs al voorzichtig gesproken over het moment van proefdraaien van de machines. De twaalf cilinderkoppen zijn geplaatst, een stevige klus omdat de stukken elk afzonderlijk bijna een halve ton wegen! Maar dankzij grondige voorbereidingen kon ook hier probleemloos worden opgebouwd met een dankbaar resultaat. Daar bleef het echter niet bij. Ook de luchttoevoer- en uitlaatgasleidingen van beide motoren zijn al gemonteerd. Van de firma Abresch uit Oude Tonge ontvingen we nieuwe assen voor de brandstofregel-



beweging en de brandstofpompen zijn geplaatst.

In de loods aan de wal zijn de tuimeelaars geschrapt en in de verf gezet. Hoewel er in drie jaar tijd al ontzettend veel energie

in de machinekamer is gestoken, beginnen de systemen nu ook steeds completer te ogen. Talloze uren van voorbereiden, schoonpoetsen, schrappen, verven, passen en meten beginnen zich nu uit te betalen in een juweel van een machinekamer. Met de aangebrachte en opnieuw in de verf gezette bordessen is het mogelijk rond de motoren te lopen en de details van dichtbij te bekijken. En er is nu ook veel te zien.

De manoeuvreerstand, waarmee de hoofdmotoren bediend worden, is ook al drie jaar niet meer gebruikt. Net als bij alle andere bewegende delen zijn ook hier weer tandwielen gereinigd en mechanieken gangbaar gemaakt. De bedieningshendels van koppelingen kunnen weer heen en weer en de behuizing is geschrapt en geveerd. Het is een hele uitdaging om alles op zijn plaats te krijgen, maar dat wat nu gemonteerd



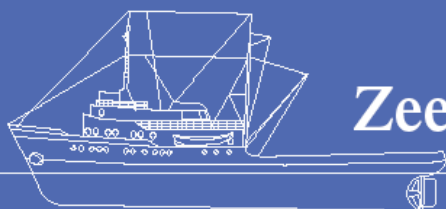
is, werkt weer als vanouds.

Naast het mechanisch onderhoud is ook weer heel veel schrap- en verfwerk gedaan. De schroefas-tunnel, in de vorige nieuwsbrief al omschreven als 'het atelier' is van alle oude verf ontdaan, evenals de 24 carterdeksels. En zelfs in de stuurmachinekamer, waar alle hoekjes en gaatjes in de menie zijn gezet, krijgt het schip weer een nieuwbouwstatus.









## Scheepsmodellen

Op de pagina hiervoor en hieronder ziet u het resultaat van de inspanningen van fotograaf Ad Grootel en de enthousiaste modellen Suzanne en Kirby. Het artistieke trio bracht een bezoek aan de Elbe en leefde zich een dag lang uit aan boord. Schip en modellen waren zichtbaar in hun element. Eerder al deed een bruidspaar een fotosessie aan boord en waren onze eigen bemanningsleden 'de klos' in verband met publiciteit voor een eerder subsidieproject. De modellen Suzan en Kirby maakten echter verreweg de meeste indruk. Met de opgedane ervaring kunnen zowel schip als modellen prima voor de dag komen!



## Vrijwillig en veilig

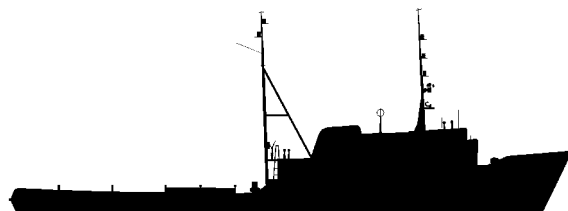
Hoewel iedereen aan boord vrijwilligerswerk doet, worden ook onze mensen geacht zich aan veiligheidsregels te houden. Hoe leuk het werk vaak ook is, helemaal zonder risico's is het niet. Vrijwilligerscoördinator Tom Jonckheer kwam er tijdens een inventarisatie achter dat de medicijnkast onvoldoende op peil was. Onze eigen 'huis'arts

dokter van Loon van huisartsen-centrum 'het Anker' bracht ons spontaan een tweetal complete EHBO-koffers om in voorkomende gevallen eerste hulp te kunnen bieden. Gelukkig is er afgezien van een losse pleister nog geen aanspraak op de inhoud gemaakt. Leuk is het nog om op te merken dat tegen ieders verwachting in de dokter niet alleen over medische kennis beschikt maar dat hij ook de complete geschiedenis van de Smit-vloot uit zijn hoofd kent. Scheepstypen, namen, pk's: Wie het niet meer weet, moet op spreekuur bij de dokter!



## Waar zijn ze?

In de Sleptros, het personeelsorgaan van Smit, was jarenlang de rubriek 'Waar zijn ze' te lezen. Daarin werd beschreven wat de zeeslepers op dat moment deden.



Februari '70

ELBE

Vertrok met een sleep van Dakar richting Kaapstad.

Via Harrie Kroeze van IHC Kinderdijk kregen wij eerder dit voorjaar een bijzonder kado. Een replica van de originele werfplaat kon worden bijgemaakt voor de Elbe. Het relikwie werd aangeboden aan voorzitter Hans Hoffmann. De pla-



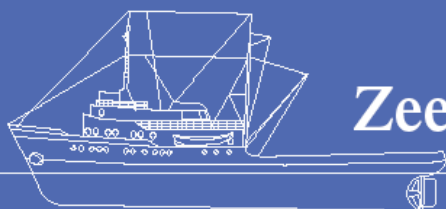
quette met bouwnummer 867 zal over enige tijd weer aan boord te vinden zijn, IHC Spare Parts maakt zijn naam waar!



De trouwe sponsors zijn van onschatbare waarde voor de voortgang van het project. Zonder belangeloze bijdragen van deze betrokken bedrijven is het ondoenlijk om van de Elbe weer een varend schip te maken. Air Products is een zeer welkome sponsor geworden van gas en zuurstof voor las- en brandwerkzaamheden aan boord. Air Products leverancier Vis Waddingvee zorgt voor de reduceerventielen en de transportkosten. Dilago Hijs en Heftechniek heeft kosteloos de keuring van stroppen en takels verzorgd waardoor we gewaarborgd zijn van veilig hijsmateriaal, waarvoor onze dank!







## Feestelijkheden

Ondanks dat de Elbe de Maassluise haven nog niet kan verlaten, waren we betrokken bij een tweetal feestelijke gebeurtenissen. Op een zonovergoten 28e april werd op passende wijze de Maassluise Sleepboothaven

geopend door gedeputeerde Martin Huls van de Provincie Zuid-Holland. De Elbe neemt met de Hudson, stoomsleper Furie, bergingsvaartuig Bruinvisch, havenslepers Krimpen en Adriaan en het Nationaal Sleepvaartmuseum deel in de Stichting Sleepboothaven Maassluis om gezamenlijk promotie te maken voor deze unieke sleepbootstad aan de Waterweg.

Een donatie van het Fonds Schiedam Vlaardingen e.o. vormt daarvoor de basis. De vrijwilligers kregen een gezamenlijke maaltijd aangeboden en schepen en museum hielden op Koninginnedag open huis met rondvaarten en rondleidingen.



De doop van de Smit Elbe, de nieuwste havensleepboot van SMIT, was het tweede evenement dat rond de Elbe werd georganiseerd. Ook hier werden alle vrijwilligers getrakteerd op een hapje en een drankje voor hun gewaardeerde inspanningen, maar de organiserende bedrijven hadden nog meer verrassingen. Voor de Elbe was daar een cheque van SMIT, die de doopvrouw, echtgenote van burgemeester Karssen van Maassluis, aanbood aan de Elbe bemanning. Damen Shipyards deed daarnaast de unieke toezegging voor een gratis dokbeurt voor de Elbe. Onder luid applaus werden de kado's in ontvangst genomen.

Wie in de komende periode het schip wil bezoeken is daarvoor speciaal welkom op zondagmiddag 5 augustus en 2 september (13.00-17.00), zaterdag 8 september (monumentendag) en tijdens het Furieadeweekend op 6+7 oktober 2007.

Voor vragen over het project Elbe kunt u contact opnemen met voorzitter Hans Hoffmann, telefoon: 06 - 41 64 38 18, [info@smcr.nl](mailto:info@smcr.nl) / [www.zeesleperelbe.nl](http://www.zeesleperelbe.nl)

