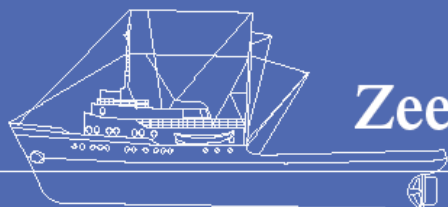


Een kijkje achter de schermen in ons schip, dat er zo alle schijn van heeft een ruimtevaartuig te worden. De onderliggende bekabeling komt aardig overeen. Maar de afwerking wint het op alle fronten. Onverstoorbaar werken vrijwilligers Joop van Wolferen en Jan Dekker aan de isolatie van de radiohut. De timmerman heeft zijn voorbereidingen aan het grondhout gedaan en de electricien heeft de bedrading aangebracht. Zodra de isolatie is afgewerkt kunnen de bureaus van het radiostation weer op hun plaats. Het werk aan die details ontvouwt de schoonheid van de Elbe, die dit jaar 50 jaar geleden op grotendeels dezelfde wijze werd gebouwd op de werf van J&K Smit te Kinderdijk.

Hans Hoffmann, voorzitter

De wandcontactdozen, de lampen die daarmee ingeschakeld worden, de meubels, maar ook de laden van de bureaus in alle houtsoorten, steeds meer van die details laten zich als een bouw pakket in elkaar steken. De draaischakelaars die het licht van de inmiddels opgeknapte douchecel van de kapiteinshut ontsteken, voeren ons direct terug naar halverwege de vorige eeuw. De restauratie van de Elbe draait niet om het gemak waarmee zaken vandaag de dag tot stand kunnen komen, maar om de techniek die in de jaren '50 en '60 beschikbaar was om het werk aan boord van een zeesleper te veraangename. Zo is het isoleren van de bemanningsverblijven geen moderne

milieumaatregel, maar onderdeel van het feit dat de Elbe als eerste zeesleper werd uitgerust met airconditioning in alle hutten. Een luxe omstandigheid. Die luxe komt ook tot uitdrukking in de gebruikte materialen en de complexiteit van de constructie. De achtkant houten tafelpoten in de hutten van de officieren zijn daar exemplarisch voor. Het is voor zowel de antiekrestaurateur als de bemanning, maar ook voor de bezoekers heel boeiend om te ontdekken dat een zeesleper niet alleen maar een stalen schip met motoren en een sleepdraad is. De Elbe en haar zusterschip Clyde waren de eerste in een serie sleepboten van Smit die als jachten werden gebouwd.



Accommodatie

Naar de kaartenkamer en de stuurhut zijn honderden meters kabel getrokken. De bekabeling baant zich enerzijds een weg vanuit het hoofdschakelbord van de machinekamer

naar de bedieningspanelen op de brug. Aan de andere zijde komen tientallen kabels uit de voormast naar beneden. Navigatieverlichting en -apparatuur worden op dit kruispunt bediend zodat we over enige tijd met het schip een veilige vaart tegemoet

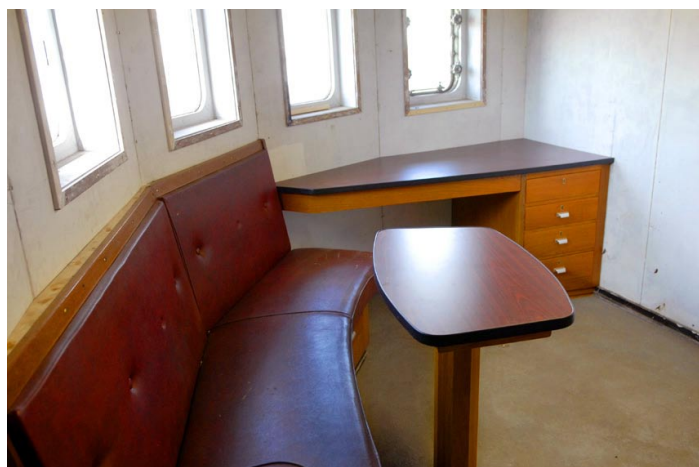
kunnen zien. Een pittige klus, want niet alleen moet de wirwar van draden op een logische wijze door het schip gevoerd worden, de individuele kabels hebben elk hun bestemming en functie, tot in het topje van de mast. De electriciens hebben er hun handen vol aan.

De details laten tegelijkertijd zien hoe complex deze fase van de opbouw is. Er worden gesprekken

gevoerd met installateurs van sprinklersystemen, er worden tekeningen gemaakt van de branddetectie-installatie, machine-alarmeringen, luchtbehandeling, en zodra mogelijk is er de afwerking met isolatie en panelen die met vele honderden koperen schroeven worden gemonteerd. Hier is scheepsbouw in optimale forma zichtbaar.

De hutten aan stuurboordzijde van het schip zijn nu allemaal gereed voor aankleding en afwerking. In de hut van de eerste stuurman, de ziekenboeg, marconistenhut en radiokamer hebben zijn de prachtige meubels, kooien en kasten weer terug gebouwd.

Tafelbladen zijn gemonteerd en ingepakt om te voorkomen dat onze schilders straks sporen achterlaten die de hernieuwde glans kunnen bedekken. Het schitterende bureau in



de hut van de eerste stuurman nodigt al uit tot het schrijven van brieven aan het thuisfront en rapportages aan de rederij. Zover is het echter nog niet. De vloerbedekking ontbreekt nog en ook niet onbelangrijk: de Elbe wacht een dokbeurt later dit jaar.

Een pagina's lange doklijst is in de maak om komend najaar goed voorbereid aan het groot onderhoud van ons onderwaterschip te kunnen werken, met controles van schroef, roeren en het inbouwen van een boegschroef. Er wordt hard aan gewerkt om het schip weer vaarklaar te maken. Hydraulische systemen en leidingen worden nagekeken en de oude Stork-Kwant telegrafen van de brug worden nagezien en waar nodig hersteld. Kwant Controls leverde ons daarvoor de originele tekeningen. Het is werk dat op alle fronten deskundigheid vereist.

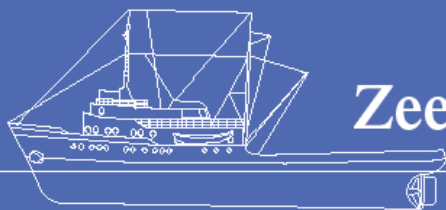


Precies op het juiste moment sloot begin dit jaar een vakkundige pijpfitter aan bij het vrijwilligerskoor. Een discipline op zich, die niet alleen om inzicht en techniek vraagt, maar ook deels op gevoel plaats vindt. Het herstel van de handreling rond de schoorsteen is daar een goed voorbeeld van. Het ge-

bogen pijpwerk loopt in curves en haakse bochten langs de trap naar beneden de walegang in. Onze bezoekers hebben weer voldoende houvast.







Technische ruimten

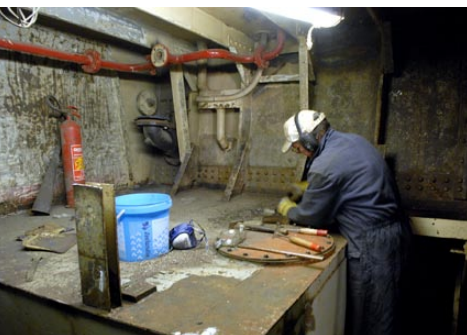
In deze fase van de restauratie is planning en overleg van groot belang. Op alle plaatsen in het schip vinden werkzaamheden plaats die gevolgen hebben voor andere systemen, naastgelegen ruimtes, zodat de volgorde en de gekozen aanpak precies aansluit op de rest van het werk.

Begin maart werd naast het reguliere technisch overleg een 'technenutenronde' gemaakt, waarin alle komende werkzaamheden werden besproken.

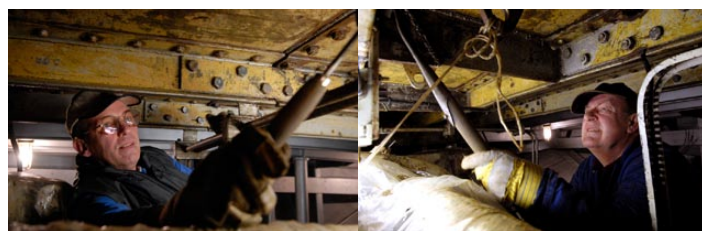


Zo werd tijdens het bestuderen van de tekeningen een inmiddels vervallen lichtkoepel ontdekt. Een aparte constructie, die verwerkt is in een van de meubels van de salon. Ook het toegangsluik tot het trossenruim dat een plekje had op het sloependek keert weer terug. Het gaat bij de restauratie om de details die het schip maken tot wat het was.

In het voormalige trossenruim zijn de voorbereidingen voor de afvalwaterinstallatie in volle gang. Oude verflagen zijn verwijderd en geschuurd. Menie en laklagen komen er voor in de plaats. Een intensieve klus, die met voldoende mankracht zorgt voor vuile overalls maar ook tevreden gezichten. Met dezelfde gedrevenheid wordt ook de schroefas-



tunnel onder handen genomen. Hier is Jan Deurloo al ruim een jaar bezig in zijn 'atelier'. Met kwasten, rollers en hulpmaterialen gesponsord door Storm Industriediensten zijn hier vele uren arbeid omgezet in een dankbaar resultaat. De volgende klus die hier wacht is het trekken van de schroefas tijdens de dokbeurt later dit jaar. Ook tussen de hoofdmotoren is de 'finishing touch' gedaan. De afsluiters, de platen, maar ook de onderliggende spanten en leidingen glimmen weer en hebben het predikaat 'klaar'!



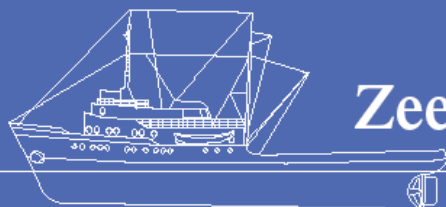
Een bijzonder item is het opknappen van de stuurmachine-ruimte. Piet Pors en Maarten Taal zijn hier al ruim een half jaar bezig met het ontvetten en silverpainten van huid en spanten. Een minitieuze karwei waarvoor de tijd genomen wordt. Het kruipwerk in de lage ruimte in het achterste deel van het schip is lastig en vermoeiend. Maar het resultaat is van dien aard dat het een eenmalige klus zal zijn. Een enorme job die door alle collega's wordt bewonderd.



De machinekamer is al gedeeltelijk in bedrijf, hoewel de systemen nog niet daadwerkelijk zijn opgestart. Toch is er al een onderhoudsschema voor de diverse hulpmotoren, compressoren, afsluiters en tal van randapparaten worden regelmatig gecontroleerd en in beweging gezet om te zorgen dat zaken in conditie en voldoende gesmeerd blijven.

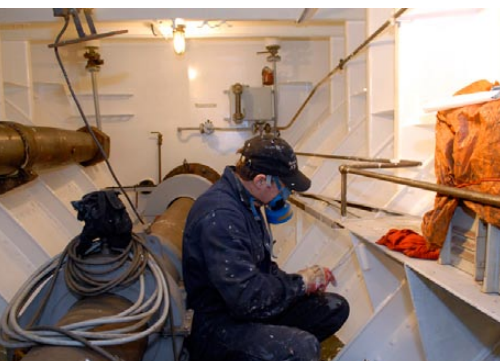


De hoofdmotoren zijn in de voorbije maanden voorzien van dubbelwandige toevoerleidingen voor brandstof - gesponsord door Donker Fuel - maar ook systemen voor koeling en afgassen. De tuimelaars, die de in- en uitlaatkleppen in beweging zetten zijn weer gemonteerd en de stoterstangen zijn gepoetst. Ook de originele 'pyrometers' zijn opgeknapt. Deze meten de uitlaatgastemperatuur zodat een juiste afstelling van het verbrandingsproces kan plaatsvinden. Aan al die onderdelen is grondig gewerkt zodat de machinekamer weer compleet toont en blinkt.



PR en Sponsoring

Onze sponsors hebben de afgelopen tijd weer fantastische bijdragen geleverd. Storm Industriediensten schonk ter ondersteuning van het vele schilderwerk kwasten en schoonmaakmiddelen. Daarnaast kregen we een hoeveelheid koffie die de bemanning lang aan het werk zal houden, of juist aan de koffietafel, maar in elk geval voldaan.



Interlas voorziet onze lassers nog steeds van de nodige elektroden, een geweldig gebaar. Daarmee wordt

noodzakelijk maar ook prachtig werk gedaan.

Om schoon heel en veilig te kunnen werken gebruiken onze mensen werkhandschoenen van Avanti, die de hele bemanning gratis heeft voorzien van bescherming van ons duurste gereedschap.

De Elbe is een van origine gedeeltelijk gelast en geklonken schip. Omdat we ook het klinkwerk in stand willen houden vonden we in de firma Vermeulen een geweldige leverancier die ons maar liefst 550 klinknagels heeft geschonken. Binnenkort zullen de eerste nagels worden toegepast.



Aan de Govert van Wijnkade, de ligplaats van de Elbe, is altijd wat te beleven. Op 19 januari vierden we de opening van de tentoonstelling 'Dit Doet Damen' in het Nationaal Sleepvaartmuseum. Damen wilde daarbij ook de vrijwilligers van de Stichting Sleepboothaven betrekken. De Smit Elbe werd afgemeerd nabij de 'oude dame', en de bezoekers werden getrakteerd op gratis patat van Bram Ladage. Ook directeur Kommer Damen bezocht de Elbe. Ondanks het winderige weer een fantastische dag!



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. Een bijzondere aflevering.



Maart 2008

ELBE

Onze enorme Elbe werd door scheepskunstenaar Dirk Brijs in een fles gestopt en met tientallen collega's uit de voormalige Smit-vloot tentoongesteld in het Douanehuisje aan het Maassluise havenhoofd.

Onze website is de afgelopen maanden bijgewerkt met alle bemanningslijsten van de afgelopen jaren. Wilt u weten wie er in april 1965 aan boord zaten en welke reis zij toen deden? Kijk op www.zeesleperelbe.nl en u weet het!

De Elbe is de komende maanden weer te bezoeken en wel op de zondagen 27 april, 25 mei, 29 juni, 27 juli en 31 augustus van 13.00 tot 17.00 uur.