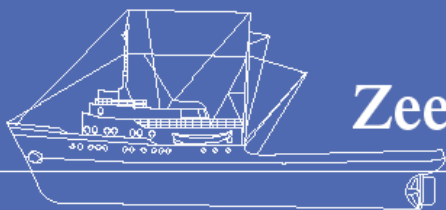


Er zit volop beweging in ons project. Begin september zijn we vertrokken naar de werf van Van Brink Rotterdam. In Pernis wacht een uitgebreide dokbeurt voor onze oude dame. De verschansing is dicht, de machinekamer is geïsoleerd en de noodgenerator is op een gespreid bed beland. Onze eigen gereedschappen maken nu tijdelijk plaats voor dokplannen, tekeningen, werkplanningen, klinknagels en werk op de werf. Alles staat in het teken van deze enorme operatie. De schroefas wordt getrokken, het onderwaterschip krijgt een nieuw verfpakket en we gaan een boegschroef inbouwen. Alle hens aan dek dus. Binnenkort zullen we weer blinkend in Maassluis liggen. Tot die tijd handen uit de mouwen!

Hans Hoffmann, voorzitter

Damen Shipyards zegde ons twee jaar geleden toe een dokbeurt te sponsoren. Hoewel we daar het liefst zo snel mogelijk gebruik van wilden maken, was er nog flink wat te doen. Een dokking vergt een enorme voorbereiding. Bovendien wilden we alle mogelijke werkzaamheden kunnen bundelen in de dokperiode: Het plaatsen van een nieuw echolood, gesponsord door Alpatron, het reinigen en conserveren van ballasttanks, het plaatsen van leidingwerk, een aanzuigleiding voor de sprinklertank, het overhalen van afsluiters. Allemaal werk waarbij het schip droog moet staan. Maar een dokperiode moet zo kort mogelijk duren, want tijd is (sponsor)geld!

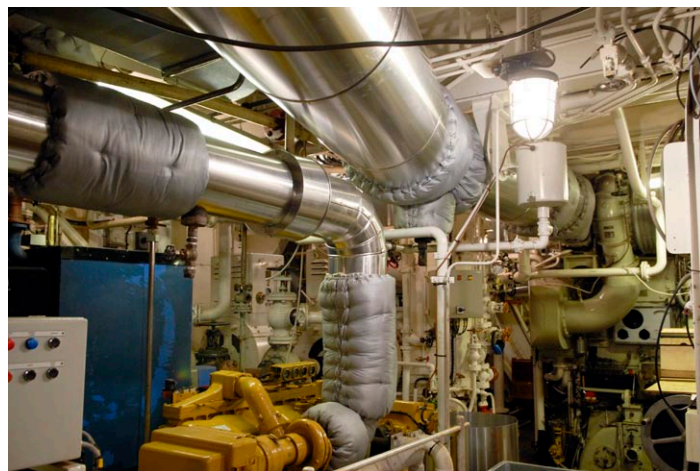
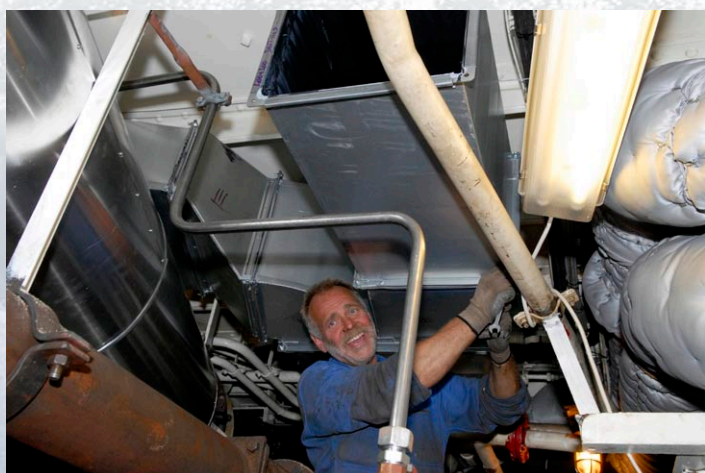




Machinekamer

De uitlaatgassenleidingen in de machinekamer wachtten nog op de finishing touch; het isoleren van de uitlaten. Het Rabobank Coöperatiefonds deed ons daarvoor een geweldige donatie. Isolatiebedrijf Merwede sponsorde bovendien een fors deel van de werkzaamheden. Hiermee konden de hete leidingen van de hoofdmotoren, hulpmotoren en havengenerator konden worden ingepakt. Een vak apart, zo is gebleken. De specialisten van Merwede kwamen na uitgebreide werkopname terug met een maatpak voor onze motoren. Stukje voor stukje werden uitlaten, flenzen en aanzetstukken voorzien van isolatiemateriaal. Het geheel werd afgewerkt met een hecht draad die de vergelijking met plastische chirurgie kan weerstaan. Bovendien kregen de uitlaten van de hoofdmotoren een manteling van plaatwerk. Het was even wennen na vijf jaar tegen de ruwe uitlaatpijpen te hebben aangekeken, maar het resultaat is verbluffend mooi!

Een tweede kunststukje werd geleverd door de mannen van ACE Airconditioning Engineering. Kees Schotel en Huib Klinge zijn al vanaf de start van de restauratie vrijwilliger en sponsor. Wie het resultaat van hun werk ziet, begrijpt dat het aanleggen van een luchtbehandelingsinstallatie om vak-



manschap vraagt. De luchttoevoeren voor de hoofdmotoren schuiven door de bovenzijde van de machinekamer naar achteren. Een complex geheel, dat niettemin naadloos op elkaar aansluit. De toevoer en afvoer van luchtstromen zijn daarmee gewaarborgd.

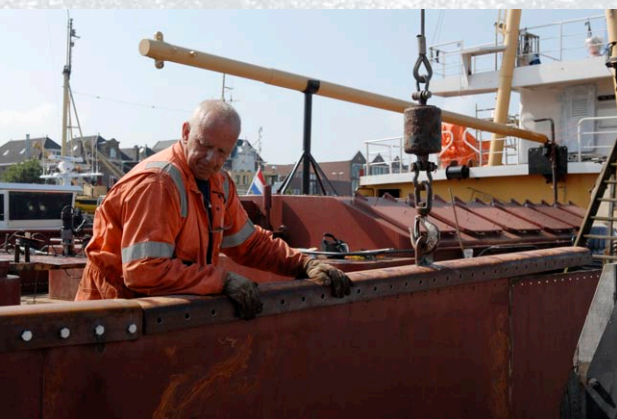
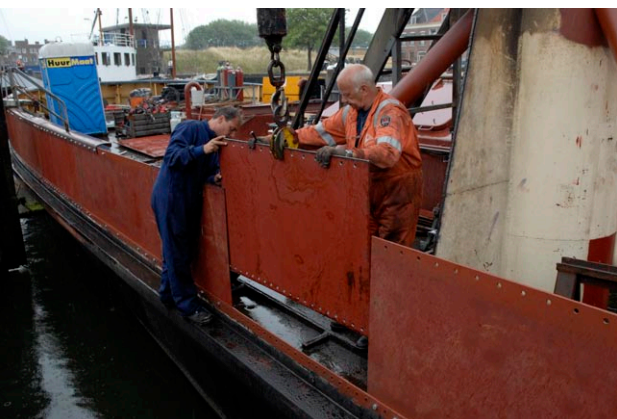
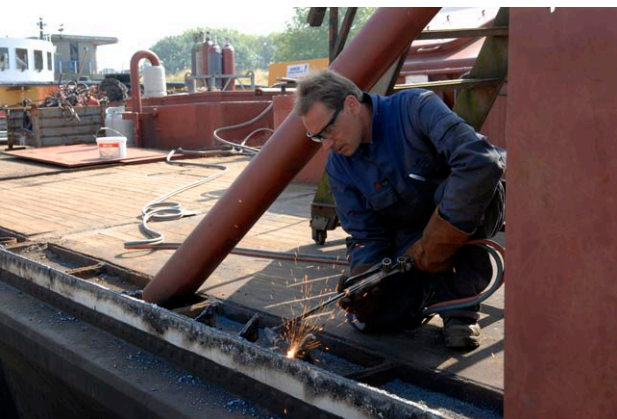
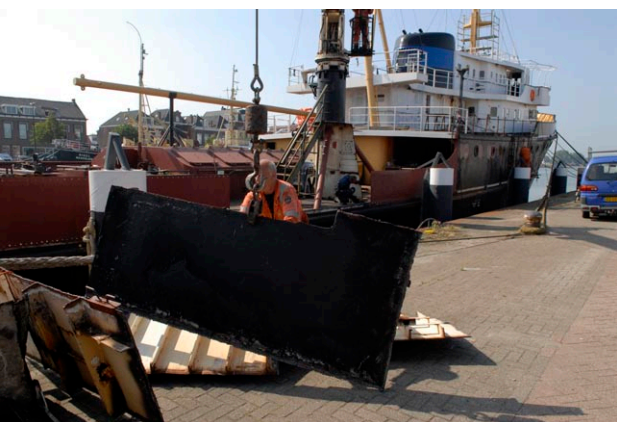
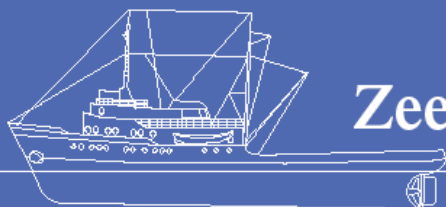
Dat alle werkzaamheden tot een goed resultaat leiden, moge duidelijk zijn. Onze MTU havengenerator is in de laatste week van augustus met succes opgestart. De generator leverde na een poosje warmdraaien ook daadwerkelijk de eerste stroom op het hoofdschakelbord. Een mijlpaal in de restauratie! Om bij de havenoperaties rond de dokbeurt en het weer afmeeren in de haven van Maassluis de juiste krachtverdeling te kunnen toepassen zijn ook de kaapstander op het achterdek en de ankerlier in bedrijf gesteld. Ondertussen is in de machinekamer hard gewerkt aan het herstellen en verfraaien van de inwendig al aangepakte smeeroletanks. Peilglazen, afsluiters en tanks zijn geborsteld en gelakt. De witte



lak in combinatie met ge-poetst koper zorgt niet alleen voor een rustige uitstraling, bezoekers worden letterlijk stil bij de aanblik van het geheel.

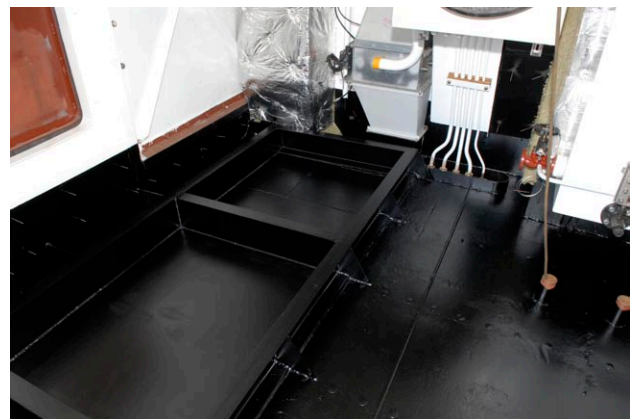


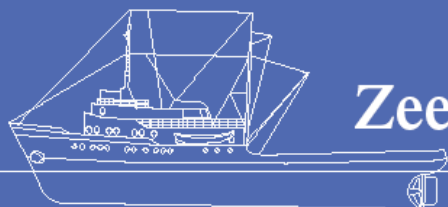
Kraanverhuur Boekestijn is een trouwe sponsor van de Elbe. Met grote regelmaat staat een mobiele kraan voor ons klaar.



Onder alle denkbare weersomstandigheden is er de afgelopen maanden gewerkt aan het voltooien van de verschansing. Omdat de Elbe op de werf aan de buitenzijde geheel opnieuw in de verf wordt gezet, moet de constructie gereed zijn op het moment van verven. Op 30 juni ging het laatste oude deel van de verschansing van boord, vier maanden na aanvang van de restauratie. Inmiddels is de verschansing dicht, zijn potdeksels geplaatst en is het laswerk gereed. Wat rest zijn de verschan-singsteunen en het klinkwerk.

Op het sloependek is de noodgenera-torkamer in gereed-heid gebracht voor het plaatsen van de Cummins genera-torset. De diversiteit van het werk komt in de beelden goed tot uiting. Brandstoftank, fundatie, isolatie met A60 brandvertragende vloer en tenslotte het inhijzen van de gene-rator met behulp van de kraan van de firma Boekestijn. Onze vrij-willigers bouwen met gebruik van elkaars kennis een compleet schip. Intensieve dagen waarbij ieder moe, maar heel vol-daan van boord stapt.





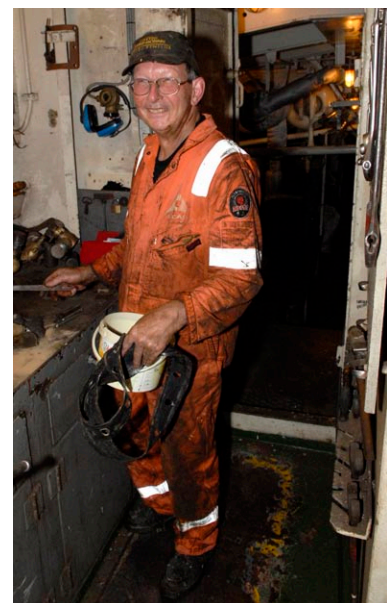
Lieten we u in de vorige nieuwsbrief al een klein voorproefje zien van de gerestaureerde brugramen, inmiddels zijn de eerste ramen geplaatst. Het monteren van de raamspooningen is nog geen sinicure. Ook hier is een projectteam aan de slag om met elkaar een optimaal resultaat te bewerkstelligen. Wie vandaag de dag scheepsramen plaatst, hanteert een op maat gemaakt geheel dat naadloos sluit op de nieuw geconstrueerde brugwanden. Hier hebben we te maken met plaatwerk dat de tand des tijds heeft doorstaan, voorzien van een constructie die in 1958 tot ongekende luxe werd gerekend. Maar een halve eeuw gebruik laat zo zijn sporen na. Ons plezier blijft natuurlijk om juist die constructie weer terug te brengen en het vakwerk van destijds in ere te herstellen.

In de stuurhut en op het hoofddek vordert de intimmering van het interieur alweer gestaag. Diverse hutten zijn voorzien van isolatie en houtwerk is geschuurd en weer gelakt.

Dat het werk aan boord van de Elbe van tijd tot tijd ook gewoon smerig en vervelend kan zijn, komt in deze nieuwsbrieven amper tot uitdrukking. In de categorie 'verborgen leed' hadden

we nog een klusje in een van de onderste ruimtes van de machinekamer. Alleen kenners weten daar het bestaan van. Machinist Leen Kerkhof kreeg het al benauwd bij de gedachte aan het karwei. Het was dan ook een tank 'voor een klein mannetje'. Vrijwilliger Sjaak Zonne was de aangewezen man om deze smeerput in te gaan. Onder de beplating van de machinekamer, tussen de leidingen gewrongen en dan een mangat in kruipen dat gegarandeerd de meest smerige ruimte van het schip oplevert, dat vereist heldenmoed. Humor is in dat geval het oplosmiddel voor de ellende. Na veel gezwoeg kwam Sjaak weer lachend tevoorschijn. Of zijn vrouw al net zo blij met hem was blijft nog even de vraag. Zeker is dat een enkele wasbeurt nog niet het begin was van een schoon einde.

Hatenboer Water leverde ons een hydrofoortank met een flinke korting op de aanschafprijs. Binnenkort kunnen we daarom een begin maken met de toevoer van was- en drinkwater in de verblijven. De bijdragen van onze sponsors maakten het onze vrijwilligers bovendien opnieuw mogelijk om veilig en comfortabel te blijven werken. Zo leverde Black & Decker een nieuwe verfbrander en schonk AVR maar liefst 500 stofkapjes, gezien de vele werkzaamheden geen overbodige luxe. Air Products hield de voorraad gas en zuurstof voldoende op peil. Zolang de toiletten aan boord nog niet in bedrijf zijn, kunnen onze mensen gebruik maken van een toilet aan dek van Barthen/Huurmaat. En opnieuw vulde Hoenderdaal vulde de voorraad houtschroeven nog een keer aan.



Metabo deed daarnaast twee haakse slijptollen kado, een zeer welkome geste. North by Honeywell zorgde voor halfgelaatmaskers om veilig te kunnen schilderen, Storm Industriediensten schonk het afgelopen half jaar weer koffie, vakkundig gezet door Cor Witvliet, die elke morgen om zeven uur al klaar staat in de keet.