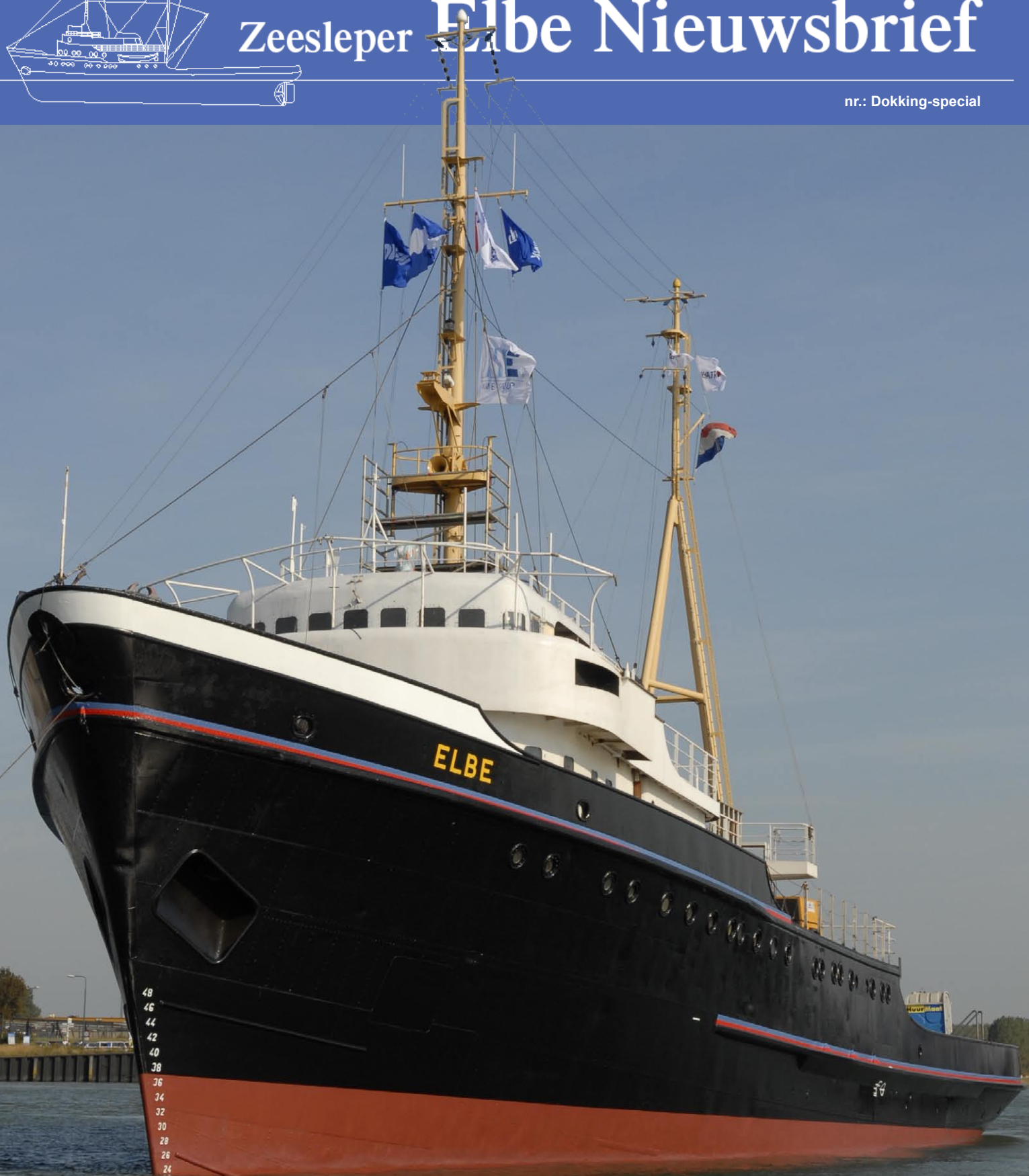
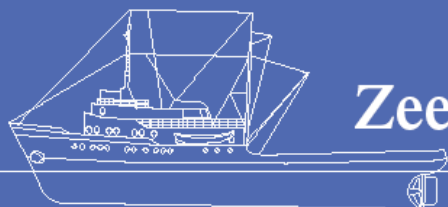


Zeesleper **Elbe** Nieuwsbrief

nr.: Dokking-special



Dokking-Special



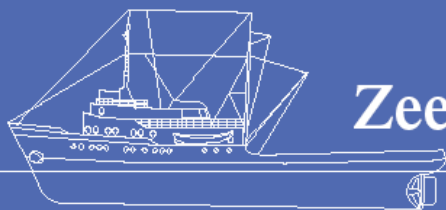
De Dokking van de Elbe in de voorbije septembermaand is een enorme opsteker voor ons hele project. Niet alleen heeft de glimmende scheepshuid van onze zeesleper een cosmetische meerwaarde, de werkzaamheden aan het onderwaterschip en de bijbehorende techniek geven ons bovendien het vertrouwen dat ons niets in de weg staat om het in bedrijf stellen van de Elbe aan te vangen. We zijn Alpatron Marine, Van Brink Rotterdam, Damen Gorinchem, Independent Risk Solutions, International Paint, Hillers Maintenance Services, Lehmann Scheepsrestauratie, MME Groep, Muehlhan, IJzerij Paulus, Kraanverhuur Bokestijn, Keppel-Verolme, Kotug, Lloyds Register, RC Staal, Reaal Verzekeringen, Sleepboot Buizerd, TBU, Tekamar, Verhaar Omega Thrusters, Vermeulen Fasteners, Bureau Vogtschmidt, en natuurlijk onze vrijwilligers uiterst dankbaar voor het behaalde resultaat. De conditie van het schip maakt eens te meer duidelijk dat het behoud van de Elbe alle inspanningen meer dan waard is. We gaan de komende periode gebruiken om de certificering verder voor te bereiden.

Hans Hoffmann, voorzitter



Het vertrek naar de werf was een moment waar lang naar uit is gekeken. We hadden het schip liefst al een jaar eerder willen droogzetten, maar het samenkomen van alle geplande werkzaamheden maakten deze periode tot een ideaal moment. Niet in de laatste plaats maakte het mooie nazomerweer de omstandigheden waaronder de dokking plaatsvond zo buitengewoon. Het indokken gebeurde onder een blauwe hemel die de opgetogen stemming onder de betrokkenen nog wat

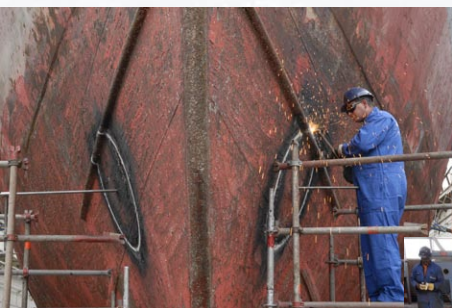
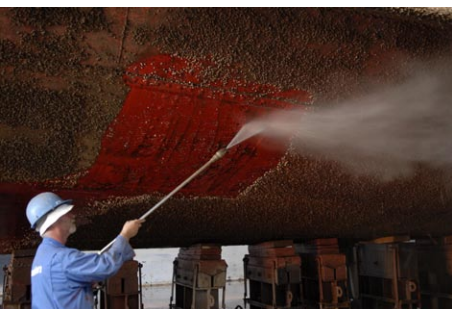
aanwakkerde. Niettemin is het dokken van een schip een uiterst serieuze aangelegenheid. Door de dokmeester van de werf was een gedegen dokplan gemaakt, waarbij men rekening moest houden met de plaatsen waar aan het schip gewerkt moest worden. Sleepbootkapiteins Kees de Jong van de Buizerd en Bas van Hoorn van de Adriaan brachten het schip 'recht voor het gat' waarna de Elbe secuur naar binnen werd getrokken met de lieren op het dok.



Zeesleper Elbe Nieuwsbrief

nr.: Dokking-special

Na een uurtje stond de Elbe op de blokken en gingen nieuwsgierige blikken naar beneden om te zien hoe schroef, roeren en kimkielen de hijsoperatie van de laatste berging waren doorgekomen. De schade aan het schip bleek minder dan minimaal, slechts een enkele deuk in een van de kimkielen kwam tevoorschijn. Ons schip had na vijf jaar stilliggen in de haven van Maassluis wel een flinke aangroei, maar die liet zich gemakkelijk verwijderen bij het 'hogedruk wassen' van het schip. Voortvarend werd de complete romp afgespoten, werd de schroef losgemaakt van de as en gingen de snijbranders in het voorschip voor het inbouwen van de boegschroef. Het plaatsen van de boegschroef is een pijnpunt in de historie van het schip, maar een must in het behoud en de



inlaat aangebracht voor de noodbrandbluspomp en sprinklerpomp. In de machinekamer werden bovendien de afsluiters van het koelwatersysteem overhaald, een karwei dat alleen in het dok kan plaatsvinden. Een intensief begin tijdens de eerste dokweek, met heel veel werk, dag en nacht door.



Een van de spannende onderdelen was het (naar binnen) trekken van de schroefas. De as is uiteraard een essentieel onderdeel van het schip en de voortstuwingsinstallatie.



Het verwijderen van de pasbouten was al voorbereid in Maassluis, zodat de schroefas



relatief vlot verwijderd kon worden. Een grote meevaller toen bleek dat schroefas en 'patenten' na overhalen door Technisch Bureau Uyttenbogaart in orde bleken. De as is aan de binnen(machinekamer)-zijde en aan de buitenzijde bij de schroef afgedicht

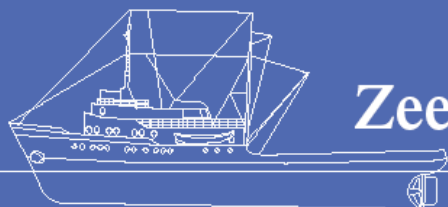
met chroomstalen bussen, een kostbaar en hoogwaardig materiaal dat bovendien met zeer kleine marges gemonteerd moet worden. Het materiaal van de schroefas is gecontroleerd door specialisten van MateriaalMetingen Groep. Onze vrijwilligers hebben vervolgens gezorgd voor het professioneel behandelen van de as en het tussenlager. Het mag duidelijk zijn dat dit werk is voorbehouden aan een klein aantal vakmensen.



Een uniek moment was ook het bezoek van onze donateurs aan het dok. Van Brink Rotterdam was bereid in het weekend van de Wereldhavendagen een extra ontvangst te organiseren onder leiding van Wouter de Deugd voor de trouwe volgers van ons project. Met de bus van JoJoTours, bestuurd door onze eigen vrijwilliger Ton Koene, bezochten veertig belangstellenden het dok. De gelegenheid ook de onderzijde van het schip te kunnen bekijken is een zeldzaamheid.







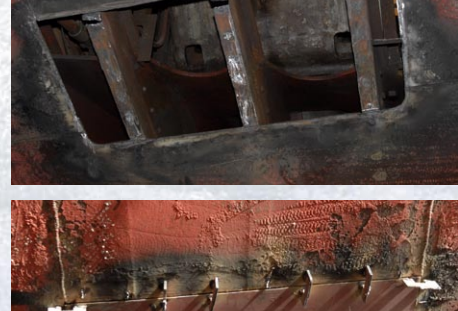
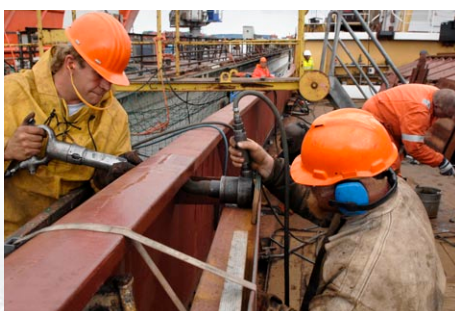
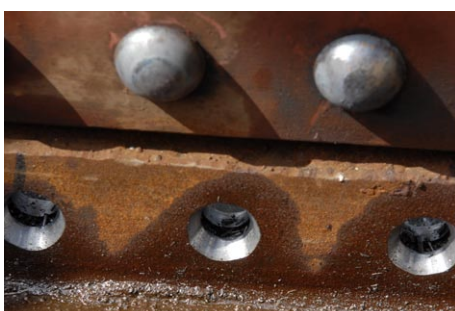
Een ander belangrijk dokitem was het klinken van de verschansing. Uitgangspunt in de restauratie van de Elbe is het gebruik van authentieke constructies en materialen. Lehmann Scheepsrestauratie en IJzerij Paulus tekenden voor deze klus die in alle opzichten bijzonder was. Op verzoek van Milieudienst DCMR werden in de omgeving geluidsmetingen van het klinkwerk verricht. Gelukkig bleek het lawaai binnen alle geldende normen te vallen. Hoewel de klinknagels ruim 50 jaar geleden door vele tientallen werfarbeiders tegelijk werden aangebracht, kon het zware werk hier met hulp van onze vrijwilligers door twee mensen worden uitgevoerd.

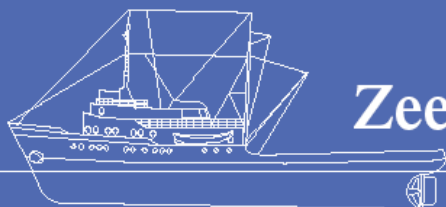
Een enorme prestatie, omdat in enkele dagen tijd zo'n 1.200 nagels zijn geslagen. Vermeulen Fasteners produceerde niet alleen de benodigde klinknagels maar was tevens bereid al het materiaal te sponsoren. Nadat de gaten in de constructie waren geruimd, konden de roodgloeiende klinknagels vervolgens op ambachtelijke wijze door de 'douwer' worden aangebracht, gefixeerd door de 'aanhouder' en daarna worden geklonken door de 'klinker'. Een meer dan boeiend karwei, dat terecht door TV Rijnmond werd vastgelegd voor het nieuws van dag.

Minder plezierig was de ontdekking van een stukje leidingwerk in de machinekamer dat vervangen moest worden. Inspectie van het koelwatersysteem leerde dat een lengte

van de koelwaterleiding in de onderste delen van het schip was doorgerot. Een teleurstelling, omdat het leidingdeel zich op een onmogelijke plaats bevond. De kosten vielen dankzij een mooie prijs van Lasbedrijf Wessels gelukkig mee, maar moeite kon niet gespaard worden. Bij de demontage van het leidingwerk kwamen onze machinisten gelukkig wel tot de ontdekking dat het slechte deel een uitzondering was in het geheel. Het rotte stuk is ooit al eens vervangen door materiaal van mindere kwaliteit. De in yorcalbro uitgevoerde leidingen zijn corrosie- en zeewaterbestendig. Dat geldt ook voor de aanwezige bronzen afsluiters, volgens monteurs van de werf 'de beste die er zijn'. Van de afsluiters bleek na demonteren en schoonmaken ook dat ze nauwelijks slijtage hadden ondervonden.

In de machinekamer waren daarnaast twee plaatsen waar in het verleden zout water had ingewerkt op de scheepshuid. Op de plaats van het vroegere hydrofoor en onder de aansluiting van de noodbrandblusinstallatie moesten reparaties worden uitgevoerd. Het laswerk, inclusief het werk aan de boegschroef werd dag en nacht voortgezet. Onze vrijwilligers, die in ploegendienst aan boord waren, zorgden daarbij voor de brandveiligheid in met name de machinekamer. Gedurende 19 dagen in dok zijn op die manier 130 diensten ingevuld, een inzet die de bijzondere samenwerking van de vrijwilligers in het project duidelijk maakt.





Zeesleper Elbe Nieuwsbrief

nr.: Dokking-special



Het werk aan de boegschroef spreekt bij velen toch het meeste tot de verbeelding. Het komt ook niet snel voor dat een gat van een meter doorsnede dwars door een schip heen gemaakt wordt. Het aanbrengen van de tunnel, met daarboven de al even grote electromotor vraagt ook om een goed doordachte

constructie met de juiste versterkingen in de bestaande voorpiek. Het oude echolood maakte een stukje verderop plaats voor een nieuw exemplaar, dat aanzienlijk kleiner is van formaat. Ook hier nauwkeurige voorbe-

reidingen van pijpfitting Sjaak Sonneveld. De doorvoer wordt tenslotte aan beide zijden van de scheepshuid afgelast. Al deze werkzaamheden moeten zoveel als mogelijk plaats vinden



voordat begonnen wordt aan de verfwerkzaamheden. De roodgloeiende laselektroden smelten de verf direct weg en dat is zeker onder de waterlijn niet de bedoeling. Aan het einde van de werkzaamheden wordt het

dok bijna geheel ontruimd om ruimte te geven aan de hoogwerkers voor het gritstralen van de romp. Het stralen van het schip is een werk dat met lede ogen wordt aangezien. De scheepshuid knapt er zichtbaar van op, maar het onder hoge

druk blazen met het straalgrit zorgt onherroepelijk voor een enorme bende aan dek. Alle mogelijke kieren en openingen in de accommodatie zijn dan ook dichtgeplakt om te voorkomen dat de rommel zich binnen voortzet. De stralers worden ook helemaal ingepakt om te voorkomen dat ze in aanraking komen met het scherpe grit. Eenmaal aan het werk begint een onvoorstelbaar lawaai, met



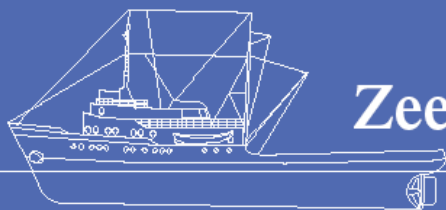
een al even verbazend resultaat. De Elbe is ontdaan van dikke verflagen die ondanks hun beschermende werking een mottig oppervlak veroorzaakten. Een

wonderlijk gave scheepshuid toonde zich daarna aan de buitenlucht. Zoals de stralers hadden aangekondigd bleek het oppervlak van het schip zeker in goede conditie. Vrijwel direct vormt zich een roestlaagje op het schip. Een goede conditie



om de nieuwe verflagen vast te houden aldus de schilders. Metingen bevestigden dat ook.





De werkzaamheden in het dok hadden niet alleen de interesse van donateurs en pers, ook het Maassluisse gemeentebestuur had speciale belangstelling. Burgemeester Karssen en de wethouders Scheerstra en Keijzer gaven blijk van hun support aan het project, vergezeld door de heer Langelaar van de Stichting Sleepboothaven Maassluis. Op de werf werden zij ontvangen

door de heren Davidse en Bartels en namens de Stichting Maritieme Collectie Rijnmond door Hans Hoffmann en Luuk Vroombout. Een hoffelijk onthaal en een imposante rondleiding

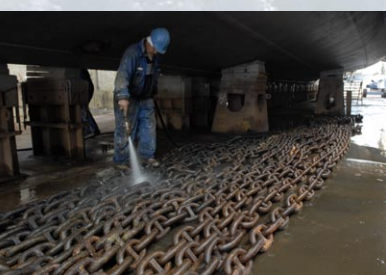


maakten het bezoek af. Namens het Fonds Schiedam Vlaardingen e.o. bracht directeur Van der Velden een bezoek. Allen toonden zich onder de indruk van het werk aan de gedokte Elbe.



Voor onze vrijwilligers ging het werk vrijwel continue door. Een niet alledaagse klus was het uitlopen van ankers en kettingen, onderdeel van de periodieke Lloyd's inspectie. Dankzij de bedrijfsklare MTU havengenerator konden we het ankerspil in werking zetten

en met beleid werden ankers en kettingen uit de kettingbak gedraaid. Het resultaat was een enorme berg ketting. Het geheel werd uitgelopen in het dok en grondig afgespoten. In de kettingbak bleken in de loop de jaren een paar gaatjes te zijn ontstaan. Ook op deze plaats zijn reparaties gedaan om zeker te zijn van een jarenlang behoud. De ankers en kettingen



zijn voor inspectie achtergebleven bij de werf en keren later terug naar het schip.



Dat we niet voor half werk naar de werf gingen kwam ook tot uitdrukking in het werk aan de diverse tanks. Kofferdam III, de lege ruimte tussen de verschillende brandstof- en ballast-tanks was een mooie locatie voor de aanzuig van brandblus- en sprinklerpomp. Hoewel we beide nooit hopen te gebruiken zijn deze instrumenten een vereiste op een goed uitgerust schip. De firma Hillers kwam met een vaartuig ter plaatse om alle vuile tanks te cleanen en een nieuwe coating aan te brengen. Een kijkje in de behandelde tanks is een ervaring op zich. Wie niet beter zou weten want de Elbe in nieuwstaat.

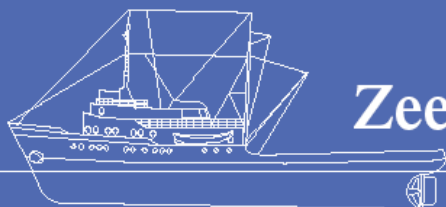


In voorbereiding op het verder conserveren van het onderwaterschip zijn ook de oude zinkanodes verwijderd. De anodes beschermen het schip tegen corrosie; omdat de anodes zich opofferen blijft het staal van schip behouden. Het 'hete' werk met snijbranders en lastangen aan de Elbe betekent telkens opnieuw een moment van oplettendheid voor de brandwachten aan boord. Een vette machinekamer en gloeiend



materiaal geeft immers risico's. De gerepareerde delen worden na het lassen ook aan machinekamerzijde goed in de verf gezet om verdere roest of intering van het materiaal tegen te gaan. Dat betekent veel gebuk en gekruip onder de vloerplaten tussen de spanten. Staalborstels, stofzuigers, verfrillers en opgeluchte gezichten als de klus geklaard is.



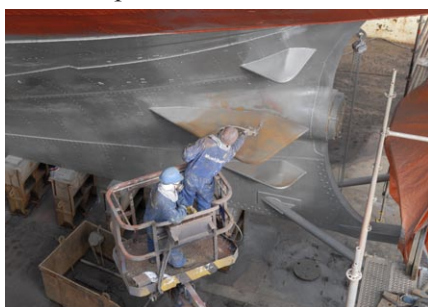


Zeesleper Elbe Nieuwsbrief

nr.: Dokking-special



De grande finale na alle voorbereidingen is het opnieuw in de verf zetten van het schip. Een onwerkelijk gezicht want de primers voor boven- en onderwater zijn oranje en zilverkleurig.



De verf vliegt er mede door het mooie weer letterlijk en figuurlijk op. In een halve dag heeft het schip een andere gedaante gekregen. Nog maar net bekomen van de eerste verflaag volgt een pakket van grijze en zwarte

verf. De Elbe lijkt gereed voor verkoop aan de Koninklijke Marine maar gelukkig volgt al snel het definitieve werk. De werf biedt ons de mogelijk-



heid om een paar dagen extra in dok te staan en zo krijgt verf ook de gelegenheid goed te drogen.



Leverancier International Paint zegde voorafgaand aan de dokbeurt een 100% sponsoring van alle benodigde verf toe. Een fantastisch gebaar dat gezien de complexe en kostbare operatie een zeer welkom geschenk is.

Het schip knapt in korte tijd helemaal op met haar nieuwe verflagen en krijgt een bijna maagdelijk uiterlijk. De details maken het geheel af. De witte band boven het berghout wordt vervangen door



het origineel uit 1959: blauw en rood van Smit Internationale. Rood van de havenslepers, blauw



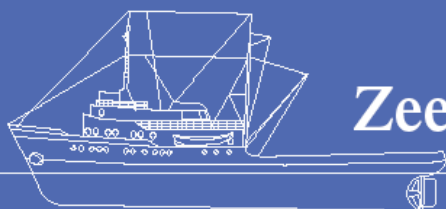
van de zeedienst. Daarboven horen diepgele letters. Een prachtig resultaat. "Afplakband op een zeeschip, nog nooit gezien!" roept onze Lloyd's surveyor verbaasd uit. Maar de Elbe is gebouwd als ware het een jacht en wordt ook zo behandeld. Een rooster als finishing touch voor de boegschroef en dan is het tijd om de schroef weer aan de as te monteren. Een klus met meer dan precisie. De



hoever de schroef nog kan opschuiven voordat hij geborgd kan worden.

meetklok geeft op de honderdste millimeter nauwkeurig aan





Zeesleper Elbe Nieuwsbrief

nr.: Dokking-special



De Elbe staat weer prachtig op de blokken. Na vijftig jaar is weer zichtbaar hoe de zeesleper er uit heeft gezien op de dag van de indienststelling. Een monsterklus voor de vrijwilligers, een bijzondere klant voor de werf, maar bovenal een project waar door alle betrokkenen met voldoening en zichtbaar plezier aan is gewerkt.

Opnieuw verschijnen de Adriaan en de Buizerd voor het



dok om de Elbe terug naar Maassluis te slepen. Onder zomerse omstandigheden en belangstelling van tugspot-

ters, vrijwilligers en geïnteresseerde Maassluiers krijgt de Elbe haar nieuwe ligplaats aan de Govert van Wijnkade, een scheepslengte meer naar voren, symbolisch een klein beetje dichterbij zee.

De dokking werd mede mogelijk gemaakt door DeltaPORT Donatiefonds, Prins Bernhard Cultuurfonds, Mondriaan Stichting, Fonds Schiedam Vlaarding en medewerking van de Gemeente Maassluis,



Voor vragen over de restauratie van de Elbe kunt u contact opnemen met voorzitter Hans Hoffmann, telefoon: 06 - 41 64 38 18, info@smcr.nl / www.zeesleperelbe.nl

