



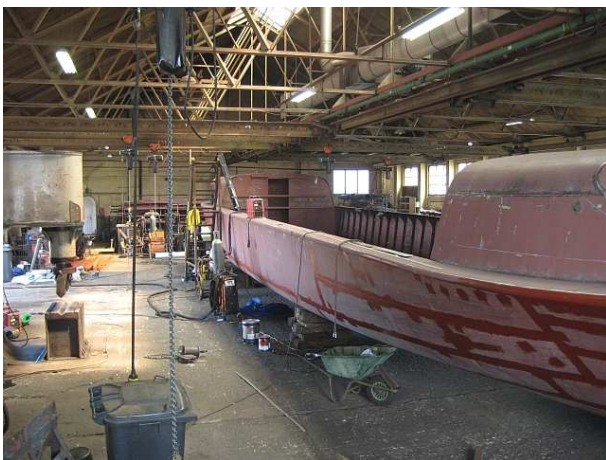
Bouw Fuel Cell Boat vordert gestaag

Op de scheepswerf van Bodewes in Hasselt (Ov) heeft de waterstofboot van Fuel Cell Boat bv al hele serieuze vormen aangenomen. Niet alleen de romp laat het er al uitzien als een echte boot, maar ook andere delen van de opbouw hebben hun plaats gekregen.



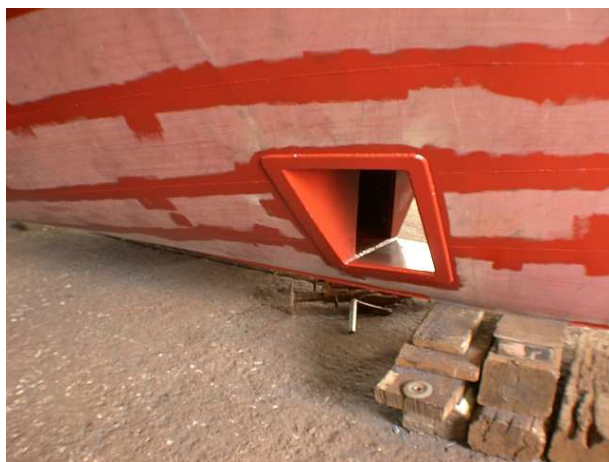
De 22 meter lange boot is voor deze werf eigenlijk 'een kleintje'. Op de helling naast de loods ligt een schip van ruim 76 meter.

De doordacht ontworpen lijn, maakte het vormen van de beplating zeker geen eenvoudige klus.



Tegelijk is, zo op het droge in de grote loods van de werf, ook al heel goed te zien waardoor deze boot zich onderscheidt van andere 'rondvaartboten'.

De boeglijn is heel sierlijk; zelfs zonder de toekomstige beschildering is al te zien dat deze boot straks scherp door het water snijdt. Nu zijn ook heel goed zichtbaar de waterinlaten voor de boegschroef. Géén gewone boegschroef, maar een 'waterjet' die via de nu zichtbare openingen water inneemt en aan de onderzijde 'wegspuit' via een spuitmond die 360° draaibaar is.



Ook de hekszijde heeft een hele kenmerkende welving. Op het achtervlak een 'platte kont', maar daaronder de welving waar in de komende maand de 'thruster' geplaatst gaat worden: de asloze schroef, die 180° draaibaar is. Als elektrische schroef kan deze direct van draairichting veranderen, en komt zo dus ook uit op 360°.





De compartimenten waaruit het schip is opgebouwd zijn van bovenaf goed zichtbaar. Ongebruikelijk voor een rondvaartboot, maar noodzakelijk om te voldoen aan de nieuwste ROSR-eisen, wil er bijvoorbeeld ook mee op het IJ gevaren mogen worden.

De grote kuip wordt nu voorbereid voor plaatsing van 55 accu's en de doorvoer van heel veel bekabeling voor de besturing van o.a. de vermogenselektronica.



Het is nog nauwelijks voorstelbaar dat hier straks ruim 80 passagiers een veilige plaats hebben met prachtig uitzicht. Het maatwerk voor de plaatsing van zes gastanks, waar de waterstof in wordt opgeslagen voor één dag varen, stelt de hoogste eisen aan de lasvaardigheid van de mannen op de werf. Deze ruimte moet, net als de ruimte waar de brandstofcel wordt ingebouwd, volstrekt gasdicht zijn.



Elders op de werf wordt gewerkt aan de frames voor de kap; de passagiers die over een klein half jaar met de waterstofboot door de Amsterdamse grachten 'zoeven', hebben maximaal vrij uitzicht. Ook bij onstuimig weer op het IJ zal geen druppel op de ramen het zicht wegnemen.

In Hasselt zal de waterstofboot nagenoeg geheel 'op het droge' worden afgebouwd.

Het eerst daarvan voor de leek zichtbare is de volgende stap in de conservering: de grondlaag van de lak. Daarmee verandert de waterstofboot ineens van een verzameling staalplaten in een sierlijk schip. De definitieve kleurstelling wordt nu door Rederij Lovers bepaald en zal op het laatste moment worden aangebracht.

Naar verwachting zal de boot in november 2008 te water worden gelaten.

Aansluitend gaat de Inspectie Verkeer & Waterstaat voor dit geheel nieuwe type schip gedurende enige tijd de meest uiteenlopende metingen uitvoeren. Dat moet 'bekroond' gaan worden met wat officieel heet het 'Certificaat van Onderzoek'.

Intussen wordt in Amsterdam hard gewerkt aan de ontwikkeling van het nieuwe waterstof-tankstation. Dat project omvat heel veel meer dan een tankstation. Er wordt een elektrolyse-unit geplaatst voor de productie van waterstof. Buffertanks bewaren de waterstof bij een lage druk. Een complex van compressoren brengt de waterstof naar de vereiste hogere druk. En een 'dispenser' maakt het mogelijk veilig te 'tanken'.

*De Fuel Cell Boat NewsFlash 2008-2
verschijnt naar verwachting
medio september 2008*