



Fuel Cell Boat stappen verder

Op Scheepswerf Bodewes in Hasselt (Ov) wordt gestaag verder gewerkt aan onze waterstofboot. In het vorige nummer van de Fuel Cell Boat NewsFlash was het voor vrijwel alle lezers de eerste kennismaking met het ruwe uiterlijk. De romp heeft inmiddels al veel meer dan zijn definitieve vorm. Minder direct zichtbaar wordt nu gewerkt aan de behuizing voor de grote componenten.

De 'gasflessen', die samen de waterstoftank vormen, zijn op proef geplaatst.



Proefopstelling van de gastank

De brandstofcel van NedStack gaat verder ingemeten worden; een houten dummy geeft de mensen op de werf houvast voor het verdere 'ijzerwerk'. Net zo wordt tegelijkertijd gewerkt aan de voorzijde, aan het frame voor de besturingsconsole, waar Alewijnse druk mee bezig is.

Door Marine Service Noord wordt rond allerlei aspecten gaande de bouw nog wat aan 'engineering' gedaan. Minder gebruikelijk bij seriematige scheepsbouw, maar volstrekt onvermijdelijk in 'maatwerk' als dit. Nog niet eerder werd in een (door Gaastmeer Yacht Design) nieuw ontworpen scheepsmodel, zo'n reeks innovatieve componenten bijeen gebracht.

Vorige week is bijvoorbeeld nader aandacht besteed aan de automatische brandblusinstallatie. Standaardoplossingen zijn op dit schip niet goed bruikbaar; nu wordt blus-technologie uit de ruimtevaart toegepast.

In de ruwbouw van de romp is ook het montuur aangebracht voor de asloze elektrische schroef met zijn draaibare behuizing.



De bus waarin binnenkort de 'thruster' wordt gemonteerd

Inmiddels is ook de boegschroef-installatie op de werf gearriveerd.

Het gaat hierbij niet om boegschroef die in een buis van bak- naar stuurboord loopt. De Fuel Cell Boat krijgt voorin een door Kalkman bv in Krimpen aan de IJssel gemaakte waterstraal aandrijving. De wateruitlaatpoort is ook 360° draaibaar.

Doordat onze brandstofcelboot zowel voor als achter beschikt over een 360° draaibare aandrijving, zal de wendbaarheid in de Amsterdamse grachten ongekend hoog zijn.





Met klassiek vakmanschap wordt nu ook gewerkt aan de opbouw. De profielen waar later de ruiten in worden geplaatst, worden zorgvuldig langs een model gebogen



Stuk voor stuk worden de spanten op maat gebogen

De ruiten (van gelaagd glas) worden op maat gegoten en binnenkort heel exact gebogen om precies in de spanten van de opbouw te passen. Dat specialistische werk heeft een lange levertijd.

Niet alleen aan de opbouw, maar ook aan de onderzijde wordt gewerkt. Recent waren Duitse specialisten bezig om de uitwendige elementen van de koeling, die onder de waterlijn worden geplaatst, aan te brengen.



Uitwending deel van de koeling

Steiger 14



Hier, aan 'Steiger 14' komt de ligplaats voor de Fuel Cell Boat aan het Amsterdamse IJ. Deze plaats is door het Gemeentelijk Havenbedrijf aangewezen.

Aan de IJ-zijde van deze steiger is men in Amsterdam gewend aan bijzonder vervoer: daar legt de Connexion-draagvleugelboot aan. Die scheert met 65 km/u over het Noordzeekanaal en is een half uur in Velsen. Aan de stadszijde van de steiger, in de rustige kom, komt een ponton met in- en uitstapvoorzieningen voor passagiers van het personeelsvervoer over het IJ met de Fuel Cell Boat.

Het gebied is nu nog in ontwikkeling. Rechts op de foto is nog net de overkapping van het Amsterdamse Centraal Station te zien. Tussen het IJ en het Centraal Station loopt de al met 40 m verbreedde De Ruyterkade. Op de eerste verdieping is nu een busstation in aanbouw. Nog dit kalenderjaar wordt daar nog gestart met de bouw van een transparante overkapping. Ondertussen wordt gewerkt aan een 'kiss- & ride-strip' voor halers en brengers van treinpassagiers. Naast de steiger liggen twee enorme fietsenstallingen.

Kortom: onze Fuel Cell Boat krijgt aan de IJ-zijde de aansluiting op een geweldige plek, bijna in het hart van het dan geheel vernieuwde knooppunt van alle soorten openbaar en particulier vervoer.

De Fuel Cell Boat NewsFlash 2008-3 verschijnt naar verwachting eind november 2008