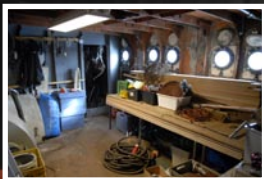


Zeesleper Elbe

In dit nummer o.a. :

- ~ Voordek opgeknapt
- ~ Ankerlier overhaald
- ~ Dag van de Zeesleepvaart
- ~ Cummins noodgenerator
- ~ 3e Caterpillar





Stichting Sleepboothaven Maassluis

Maassluis, sleepvaartstad

Maassluis heeft een lange historie als bakermat van de sleepvaart. Vanuit deze haven vertrokken de sleepboten van L. Smit & Co. voor sleepreizen over de hele wereld.

Niet alleen de sleepboten, maar ook de bemanningen hadden hun thuis in Maassluis.

In 1978 was het duidelijk dat de steeds groter wordende sleepboten Maassluis voorbij zouden gaan varen.

In dat jaar werd de basis gelegd voor het Nationaal Sleepvaart Museum, dat in 1979 haar deuren opende.

De rijke maritieme historie van de eerste stad aan de Waterweg leeft nog altijd voort in de harten van sleepvaartliefhebbers in diverse delen van de wereld. Niet in de laatste plaats zijn het ook de inwoners van Maassluis die de geschiedenis van Hollands Glorie met zich meedragen.

Wie een bezoek brengt aan Sleepboothaven Maassluis, ervaart het nog levende verleden van sleepers, bergers, hun schepen en de techniek die het mogelijk maakte om heldendaden te verrichten op de wereldzeeën. Maassluis is en blijft meeslepend.

Ervaar maritiem Maassluis.

www.sleepboothaven.nl



Kapitein alle zeilschepen

De bevoegde instantie verstrekte na mijn verzoek om mijn vaarbevoegdheid te verlengen een vaarbewijs 'kapitein alle zeilschepen'. Misschien was de behandelend ambtenaar geïnspireerd door ons vermogen ook bij flinke tegenwind voortgang te blijven boeken. Maar hoewel ik tijdens mijn dagelijks werk als registerloods alle voorkomende vaartuigen al heb beklommen, heb ik voor zeilen geen bewezen talenten.

De Elbe beschikt sinds kort over de zevende* diesel op rij en is daarmee technisch helemaal compleet. Met de zo lang gewenste derde Caterpillar generatorset kunnen we binnenkort de boegschroef in beweging brengen. De Cummins noodgenerator heeft ook al proefgedraaid.

Over enige tijd willen we een technische proefvaart maken, om daarna het cosmetische deel te kunnen afmaken. Onze schilders hebben al een voorproefje gegeven van het definitieve resultaat. Het sloependek glimt weer na een flinke rammelbeurt met de bikhamers.

Hans Hoffmann, voorzitter

* 2 Smit-M.A.N. hoofdmotoren, 3 Caterpillar generatorsets, 1 MTU havengenerator, 1 Cummins noodaggregaat

In dit nummer:

Ankerspil 4

Voordek 6

Vroeger 7

Dag van de Zeesleepvaart 10

3e Cat 12

Oude Doos 13

Cummins 14

De Achtergrond 16

Op de voorpagina: *De Elbe gepavoiseerd tijdens de Dag van de Zeesleepvaart.*

Stichting Maritieme Collectie Rijnmond
Voorzitter Hans Hoffmann

Postbus Postbus 378
3233 BT Oostvoorne
Telefoon: 06-41643818
info@smcr.nl
www.zeesleperelbe.nl
www.twitter.com/elbe1959
www.youtube.com/sleepboothaven

Ligplaats aan de Govert van Wijnkade 49
t.h.v. (buitenhaven) in Maassluis.
Havennummer 850

Bezoekers welkom za. 10.00 - 16.00 uur
en op afspraak, 06-51562210 of rk@smcr.nl

Ankerspil onder handen

Wie A zegt moet ook B zeggen. De beslissing om het ankerspil van het voordek te verwijderen is niet voor niets geweest. De fundatie van het spil was flink aangetast.

Nico Kind verzorgde het transport van de Govert van Wijnkade naar Ridderkerk. Bij Motormaas, dat gespecialiseerd is in las- en constructiewerkzaamheden en het reconditioneren van draaiende delen is de hoofdas gelicht. De lagers werden overhaald en tal van kleine reparaties zijn gedaan.

Vervolgens is het ankerspil getransporteerd naar de firma Isotech die het blanke staal weer naar boven wist te halen in de straalcabine. Daar werd tevens gezorgd voor een nieuwe primerlaag. Ondanks een halve eeuw in de zoute buitenlucht blijkt de basis van het spil nog altijd in uitstekende conditie. Het wormwiel met bronzen tandkrans bleek na een etsbad nauwelijks aangetast, een meevaller. De degelijke constructie maakt het meer dan de moeite waard om de ankerlier weer voor vele jaren klaar te maken.

IHC Merwede heeft inmiddels de zorg van het spil overgenomen en maakt een nieuwe passende fundatie. Als de laatste modificaties zijn uitgevoerd keert het ankergerie weer terug naar de Elbe.



De eerste demontageacties na aankomst.



Het assenstelsel geheel verwijderd.



Het ankerspil na stralen bij Isotech.



Wormwiel met bronzen tandkrans.

**MOTOR
MAAS**

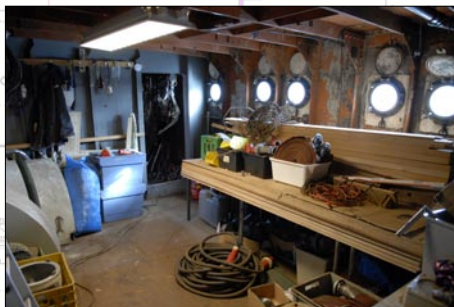
Vakwerk in eigen beheer!

T: +31 (180)48 60 60
E: verkoop@motormaas.nl

Kopje koffie in de Salon?

Wat we met de Elbe gaan doen als het schip klaar is, dat is toch wel een van de meest gestelde vragen. Eigenlijk zit het antwoord al in het doel van de restauratie. De Elbe wordt geschikt gemaakt voor het varen met passagiers.

Tachtig dagpassagiers, exclusief de bemanning van het schip, kunnen straks eindelijk genieten van een reisje door de Rotterdamse havens, een party aan boord of een productpresentatie. Een rondleiding over Nederlands laatst overgebleven zeesleper van weleer en een kopje koffie in de Salon hoort er natuurlijk ook bij.



Samen met Intervisie Projectinrichting kijken we naar de juiste inrichting van de voormalige lierenkamer en bootsmanswerkplaats als ontvangst- en verblijfsruimte. Vergaderzaal met multimedia mogelijkheden, presentatieruimte, bar, salon, dinerlocatie, de mogelijkheden zijn groot. Het vinden van de juiste sponsors en fondsen hoort bij deze voorbereidingen. Binnenkort hopen we te starten met de daadwerkelijke aanpassingen.

Inter-Visie
PROJECTEN

**Ervaar
de evenementen
van Maassluis**

Volg
ErvaarMaassluis
vanaf nu op:
twitter

www.ervaarmaassluis.nl

**ervaar
Maassluis**

Dit is pas het begin... officiële site volgt binnenkort!

Dag van de Zeesleepervaart 5.6.2010 | Jazz & Bluesfestival 12.6.2010
Midden-Deiland Dag 19.6.2010 | Boekenmarkt 26.6.2010 | Doorzomerfestival 15 tm 18.7.2010
Meerzingspektakel 'Maassluis Vol-Koren' 30.7.2010 | Varend Corso 30.7 tm 1.8.2010
Wednesdaynight Skate 18.8 - 25.8 - 1.9 - 8.9 - 15.9.2010 | Filmweekend 08.2010
Podiumfeest 3.9.2010 | Classical Night 4.9.2010 | Dag van de Cultuur 11.9.2010
Open Monumentendag 11.9.2010 | Furieade 30.9 tm 2.10.2010 | Intocht Sinterklaas 13.11.2010
Kerstmarkt 19.12.2010 | Kerstnacht zingen 24.12.2010 | Oud & Nieuw 31.12.2010
Maassluise Muziekweek 28.2 tm 4.3.2011 | Kunst en Atelierroute 2.4 tm 3.4.2011
Koninginnedag 30.4.2011

**Mailje
sturen?**



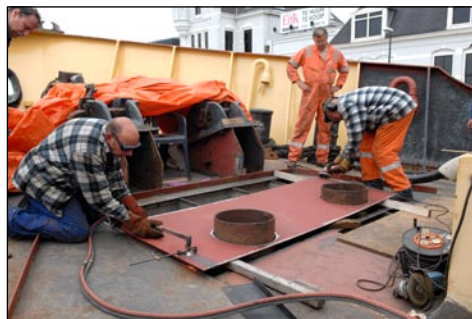
Ervaar Maassluis is een initiatief van Stichting Promotie Maassluis

Groen als gras!

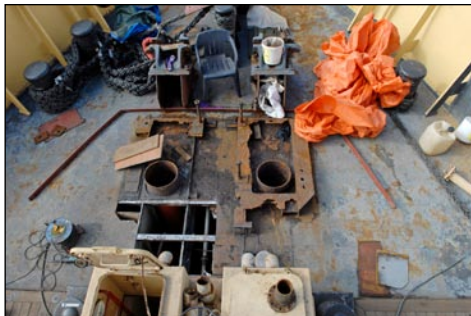


Ankerspil van boord, werk aan de winkel. Het tijdelijk verwijderen van het ankergerie is geen enkele reden om achterover te leunen en af te wachten tot de opgeknapte spullen weer terugkomen. Integendeel, de zorgvuldig verwijderde ankerlier haalde een waar roestparadijs in de fundatie tevoorschijn.

De hoeveelheid roest was spectaculair, maar dat hadden we eerlijk gezegd wel verwacht. Een halve eeuw zeewater over het 'neusje' kan niet zonder gevolgen blijven. Toch was alleen de plaats waar de fundatie het water heeft vastgehouden slecht geworden, dat viel dan



toch weer mee. Snijbrander erin en niet treuren, zitten doen we thuis wel, zo was het motto.



De staal mannen onder leiding van Stanley en de dekploeg bestaande uit Peet, Vop, Dries en Wim namen zowel het oude als het nieuwe staal onder handen. Het resultaat is een prachtig opgeknapt bakdek, dat meteen een voorbeeld is voor de rest van het schip. Zó zien we onze Elbe maar al te graag. En wie er nog aan twijfelde, het schip heeft nog alle glans in zich. Binnenkort keren hier, ankers en kettingen weer terug aan boord.

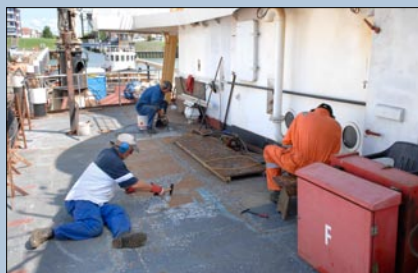


Veilig werken dankzij North Honeywell

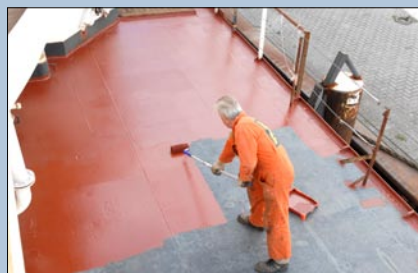


Veilig bikken op het sloependek

Gelaatsmaskers, gezichtskappen, gehoorbeschermers en werkhelmen krijgen we al enige tijd geheel belangeloos van North Honeywell. North Safety Products sponsort de Elbe-vrijwilligers met haar materialen om niet alleen het schip maar ook haar bemanning te behouden. Het bikwerk op het bakdek werkte zo aanstekelijk dat de verfploeg het hele sloependek heeft afgemaakt. Het lawaai werd keurig afgeschermd door de oorkleppen. De burens konden het gebik helaas wel horen maar het resultaat is prachtig.



Bikken, bikken, bikken, en verven.



Weet je nog toen we...

Tijdens de Dag van de Zeesleepvaart liepen ingenieur Van Ingen en J.A. Kruythof elkaar na veertig (!) jaar weer tegen het lijf.

Onder leiding van de heren Hoogenbosch en Langelaar werkten Van Ingen en Kruythof vele jaren op de tekenkamer van Smit en ook aan de ontwerpen van de Elbe.

Beiden weten zich feilloos te herinneren hoe de bouw van de Elbe in de jaren vijftig tot stand kwam. Tal van ontwerpen gingen aan de definitieve totstandkoming vooraf.



Van Ingen (l.) en Kruythof op de Elbe, 5 juni 2010

Voor Hans Hoffmann en Nico Ouwehand, die al jaren research doen naar de oorsprong van de roemruchte serie zeeslepers uit de vijftiger en zestiger jaren was met name de ontmoeting met de heer Kruythof een openbaring. De initiale J.A.K. onder de handgemaakte tekeningen keerden talloze malen terug.

Ingenieur van Ingen wist bij een eerdere ontmoeting nog smakelijk te vertellen hoe de directie van Smit zich met de dagelijkse gang van zaken op de tekenkamer bemoeide. "Dan was je iets aan het tekenen en dan stond opeens de directeur naast je. 'Hoe dik wordt dat jongeman?' en dan antwoordde je 'zes milimeter meneer'. Dan werd je meteen gecorrigeerd, exemplarisch voor de manier waarop er in die tijd werd gebouwd: "Doe dan maar acht milimeter jongeman, want te dik is nog nooit kapot gegaan..."

Dag van de Zeesleepvaart 5 juni 2010







Dag van de Zeesleepvaart

Onder een heerlijk zonnetje en een knalblauwe hemel vierde de Stichting Sleepboothaven Maassluis op zaterdag 5 juni de Dag van de Zeesleepvaart. De Elbe was een van de stralende deelnemers aan de vlootschouw, gesleept door de slepers Adriaan (1958) en Buizerd (1962).

De vlootschouw die om even na tien de Nieuwe Waterweg op trok kende een flink aantal deelnemers die een nooit eerder vertoonde formatie vormden. Het eerbetoon aan de zeesleepvaart werd vormgegeven door de zeeslepers Opal, Magnus, Boulder, Holland, Furie en natuurlijk onze Elbe.

Enkele duizenden belangstellenden, van wie een vele tientallen ingescheept op de Holland en de Furie, genoten van het schouwspel, dat mede door de tientallen meters hoog spuitende waterkanonnen tot ver in de omtrek vorm kreeg.

Sleepvaartmaatschappijen Kotug, Smit, Multa-ship en Fairplay hadden bovendien enkele van hun sterkste havenslepers voor het spektakel vrijgemaakt.

In de middaguren kregen belangstellenden volop de gelegenheid de schepen te bezoeken en te bewonderen. Een nautische markt met kramen op de kade, rondvaarten, modelschepen en muziek op de kade maakten het de bezoekers naar hun zin.





5 juni 2010

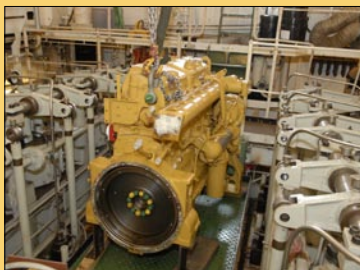
Driemaal is scheepsrecht!



Drie generatoren op rij, allen Caterpillar van het type 3406

De derde Caterpillar generatorset is een feit. Een set die er niet om liegt: 290 kiloWatt, nul draai-uren en nog belangrijker, een set die past bij de bestaande generatoren uit 1976. De nieuwe generator gaat de boegschroef aandrijven, waarmee de Elbe in één klap een stuk wendbaarder wordt. Deze aanpassing, die we al eerder genoemd hebben als noodzakelijk, is meer dan welkom. De Elbe krijgt een nieuwe functie als varend museumschip, waarbij de manoeuvre-eigenschappen belangrijker zijn dan vroeger, toen de lange reis voorop stond. Een zeesleper moest immers mijlen maken.

MTS Europroducts en De Haas Powerport tekenden voor de sponsoring van deze generator. Een combinatie van uitsluitend topmerken en topbedrijven: De Haas Powerport, MTS Europroducts, leveranciers Diesel Power Moerdijk en natuurlijk Verhaar Omega die niet alleen de boegschroefset maar ook de frequentieregelaar leverde. Tot slot was het Kraanverhuur D. Boekstijn die met alle voorzichtigheid in het voorschip de frequentieregelaar naar binnen kon hijsen en op het achterschip in het onderdelenluik van de machinekamer de gedeeltelijk gedemonteerde generatorset liet zakken.



Een verantwoorde inzet van mensen en middelen was uiteraard een van de voorwaarden om deze deal te kunnen laten slagen. Onze vrijwilligers zorgen zelf voor het installeren en aansluiten van alle (koel)systemen. Ook de bekabeling door het schip heen, met de duimdikke voedingskabels tussen generatorset en boegschroef, de benodigde kabelbanen en het plaatsen van demper en uitlaat is onderdeel van de werkzaamheden. Zonder sponsoren en vrijwilligers een onbetaalbaar project. Maar bij alle betrokkenen leeft de gedachte: We doen het voor het schip, niet voor onszelf.



10 juli 2010. Terwijl Nederland de caravan inpakt voor de zomervakantie hijsen we voorzichtig de demper voor de derde Ca-



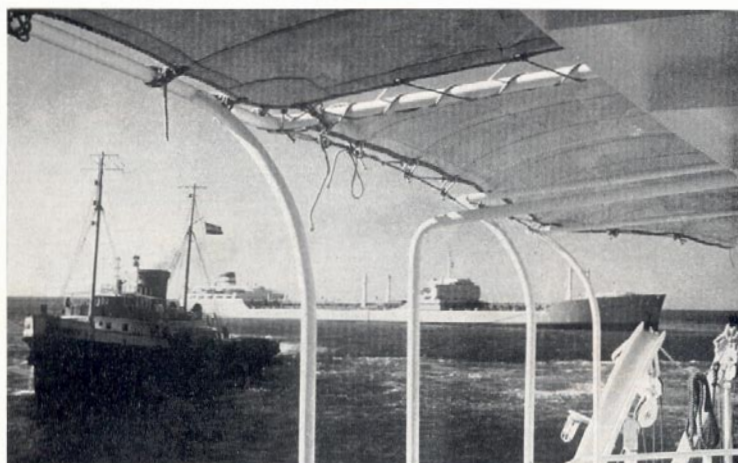
terpillar en de frequentierege-
laar voor de boegschroef aan
boord. De Caterpillar zelf volgt
even later. Weer een mijlpaal in
de restauratie van de Elbe.

Uit het jaar... 1962

Activiteiten in de Perzische Golf

Niet minder dan vier van onze bergings-sleepboten konden tijdig aanwezig zijn bij de ingang van de Khor Musa rivier in de Perzische Golf om de tanker Hoogh Galleon, geladen met 46.100 ton ruwe olie, in haar element terug te brengen. De Elbe (4000 p.k.) was al op 11 mei aanwezig. Op 13 mei kwam de Zwarte Zee III (4200 p.k.) aan en twee

dagen later waren de Oceaan (2000 p.k.) en de Schelde (2500 p.k.) ter plaatse om mee te helpen de tanker vlot te brengen. Een klein deel van de lading werd overgepompt in een andere tanker, waarna de vier sleepboten er in slaagden de Hoogh Galleon weer in zijn element te brengen en weer hun eigen weg te gaan, klaar voor alle diensten.



De Zwarte Zee III en de Elbe pogen door volle kracht te trekken, daarbij scherend van stuurhoofd naar bakboord, de Hoogh Galleon vlot te brengen. Foto: C. H. J. de Bruijner



Noodgenerator in bedrijf



Het contrast kan niet groter zijn. Terwijl ‘beneden’ in de machinekamer de gelijkstroom motoren worden klaar gemaakt voor het aandrijven van de smeeroliepompen en de luchtcompressoren klaar zijn om startlucht verzamelen voor het opstarten van de hoofdmotoren, wordt in de noodgeneratorkamer de laptop aangesloten om de Cummins generatorset in bedrijf te nemen. Een kwestie van een muisklik.

De moderne Cummins noodgenerator heeft dan ook een eigen functie aan boord van de Elbe. Volgens de eisen van de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat is een noodstroomvoorziening onderdeel van de uitrusting. Een uiterst zinvolle eis, want in geval van een calamiteit in de machinekamer moet er een backup stroomvoorziening zijn om de noodzakelijke systemen te laten draaien. Navigatie en communicatie mogen namelijk niet in gevaar komen. Om die reden moet

de noodstroom ook buiten de machinekamer geplaatst worden. In dit geval is de voormalige fankamer op het slopendek de meest geschikte plaats gebleken.

Precies een jaar geleden werd na de nodige voorbereidingen een aanvang gemaakt met het inhijzen



van de nagelnieuwe Cummins set. Na vele maanden van afbouwen, aansluiten en afmonteren kon de set worden gestart. Na het doornemen van de diverse instellingen van het meet- en regelsysteem werd de set tot ieders genoegen grommend in bedrijf genomen. Ω





SPONSOREN BEDANKT !

De jaarlijkse sponsormeting werd dit keer niet gecombineerd met de Furieade zoals in voorgaande jaren, maar ging vooraf aan de feestelijkheden van de Dag van de Zeesleepvaart. De vierde juni was meteorologisch zo mogelijk nog een mooiere dag dan de dag van de vlootshow op 5 juni.

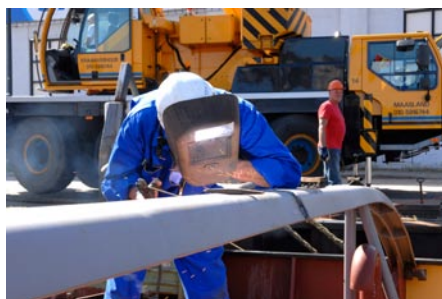
Hoogtepunt van de middag was het inhijzen van de eerste sleepboog. IHC Merwede in Kinderdijk verblijdde ons na eerdere sponsorbijdragen met een serie schitterende sleepbogen, die in samenwerking met de bedrijfsschool waren gemaakt.

De technieken om sleepbogen te vervaardigen zijn inmiddels al jaren uit de gratie, omdat moderne (ankerbehandelings)sleepboten bijna uitsluitend zonder deze traditionele appendages worden uitgevoerd. Des te meer bijzonder is het dat IHC kans zag de sleepbogen samen te stellen.

Met de mobiele kraan van Boekestijn, bestuurd door onze vaste machinist Paul, werd de eerste boog, bestaande uit twee delen aan dek gezet. De voorbereidingen, met name de aansluiting op het potdeksel op de verschansing waren nauwkeurig gedaan. Zo kon na tientallen jaren van afwezigheid weer een begin gemaakt worden van het sleepgerei op het achterdek.

De volgende sleepboog is de achterste boog, maar die kan pas gemonteerd worden als de werkzaamheden in de drinkwatertanks zijn afgerond. Tot die tijd maken we nog even gebruik van de ruimte die we achterop hebben.

Ω





Van Baarle Nassau naar Montevideo

De Achtergrond

De restauratie van de Elbe is niet zomaar een hobby van een paar enthousiastelingen en een willekeurige oude boot. Op allerlei terreinen zijn professionals bezig zich te verdiepen in de geschiedenis van het schip, de eisen die gesteld worden om weer volledig gecertificeerd te mogen varen en de toekomst veilig te stellen van een monument dat wereldwijd respect afdwingt. Toch ontbreekt de hobby niet in het verhaal; alle betrokkenen zijn actief in hun eigen tijd, op vrijwillige basis.

De machinekamer van het schip is geen punt van zorg meer. Dat wil zeggen: de werktuigkundigen van de Elbe hebben nog genoeg te sleutelen, maar ieder van hen kent zijn taak en weet wat er nog te doen staat om de motoren weer te laten draaien. Ook de activiteiten als varende en stilliggende museumschip staan op papier. Nog even en de Elbe is weer in bedrijf. Voor het zover is moet er nog wel het nodige gebeuren.

De Elbe is vooral een bijzonder schip omdat zowel de bouw en de gebruikte materialen als de avonturen van haar bemanningen uniek zijn en bovendien exemplarisch voor de na-oorlogse periode waarin de Nederlandse zeesleepvaart een vlucht nam naar ongekende omvang. Nederland telt zo'n 50.000 geregistreerde rijksmonumenten en daar is tot op heden nog geen schip onder gerekend. Onterecht, naar de mening van de kenners in de wereld van mobiel cultureel erfgoed. Het behoud van een zeesleper draagt evengoed bij aan de levende herinnering van geschiedenis van ons land. De

cultuurhistorische waarde van de Elbe is uitvoerig beschreven in een voor ons geschreven rapport.

Het restaureren bestaat voornamelijk uit het behouden van de authentieke constructies en materialen aan boord en het herstellen in materiaal en uitvoering zoals dat ook in 1958 tijdens de nieuwbouw heeft plaatsgevonden, tot in elk mogelijk detail. Dat betekent dat bijvoorbeeld de douche- en toiletruimtes voor de bemanning na 50 jaar intensief gebruik worden gedemonteerd, hersteld en weer opgebouwd van de stalen dekken tot aan verchromde doucheknoppen. Voor het herstel van de dekken is twee jaar geleden de inzet van Hongaarse stagiaires gevraagd. Vijf enthousiaste jonge technici hebben zich twee weken lang ingezet om de bodemconstructie in de wasplaatsen te repareren. Aansluitend hebben de Elbe-vrijwilligers zich bezig gehouden met het vervangen en herstellen van leidingwerk, schilderwerk en sanitair.

Karakteristiek zijn bijvoorbeeld ook de tegels op de vloeren, met een gevlamd motief, zoals in de jaren 50 tot 70 veel werd gebruikt. Het grotendeels gesneuvelde tegelwerk bleek bijna onvervangbaar omdat het zo bekende motief al tientallen jaren niet meer wordt geproduceerd en elk alternatief een concessie betekent in de

De tegels voor de wasruimtes worden aan boord getakeld, vanuit de pickup van Auto Noordijk.





uitvoering van de in 1958 gebouwde Elbe. De speld in de hooiberg werd toch gezocht en gevonden. Na een zoektocht van vele maanden, tot aan de directie van tegelfabrikant Mosa, die weliswaar welwillend maar helaas niet bij machte was om aan de vraag van de Elbe bemanning te voldoen. In het Brabantse Baarle-Nassau bleek een handelaar in antieke bouwmaterialen het onmogelijke wel waar te kunnen maken. Een partij identieke tegels lag al 30 jaar te wachten op een belangstellende koper, die na enig aarzelen vanwege het ongeloof in de Elbe bemanning werd gevonden. Vervolgens was het nog niet eenvoudig om de pallet met tegels – nog voorzien van de originele verpakking – naar Maassluis te krijgen. Autodealer Noorddijk werd echter bereid gevonden een Volkswagen pick-up beschikbaar te stellen. Een ritje naar het Brabantse land was daarna voldoende om de bouwmaterialen aan boord van de Elbe te krijgen.

Pendrecht

Op hetzelfde moment was een zoektocht gaande naar filmbeelden van de Elbe met de gebroken tanker Pendrecht, die in het voorjaar van 1965 een reis maakte van Montevideo naar Rotterdam, toch alweer 45 jaar geleden. De bekende cineast Pim Korver is net als de vrijwilligers van de Elbe benieuwd naar het eindresultaat van de gemaakte film. Korver heeft zijn materiaal destijds afgestaan aan zijn opdrachtgever, maar zover bekend zijn de gemonteerde beelden nooit ergens vertoond. Wel zijn er journaalbeelden van de slepende Elbe, geassisteerd door de sleepboot Steenbank bij het passeren van de Noorderpier bij Hoek van Holland.

Een contact bij het ministerie van Buitenlandse Zaken bracht ons bij de Nederlandse ambassade in Montevideo, Uruguay. Maar de kans dat in de Zuid-Amerikaanse havenstad een aanknopingspunt gevonden kon worden om dichterbij de gevraagde oplossing te komen was uiterst klein. Wie schetste onze verbazing toen een paar weken later een bericht uit Montevideo binnenkwam. De nu 84-jarige Ferruccio Musitelli was opgespoord aan de hand van een bericht in de archieven



Fucho Musitelli op de ambassade in Montevideo, 45 jaar na zijn ontmoeting met de Elbe.

van de ambassade. De bejaarde Uruguayaan meldde zich op verzoek bij de ambassade en kon feilloos navertellen hoe hij in 1965 betrokken was bij het maken van filmbeelden van de vertrekkende Elbe. Hij liep als jonge vader met zijn zoon over de kade in de haven van Montevideo waar hij de op vertrek liggende zeesleper zag met haar bijzondere sleep, de ‘twee gigantische helften van een gebroken tanker’. Ter plekke kwam hij in gesprek met de Nederlandse filmploeg, die bezig was met het maken van opnamen. Via een goede kennis bij de luchtmacht lukte het Musitelli om opnames te maken uit een helicopter. De niet ontwikkelde filmrollen heeft hij via de Nederlandse ambassade laten opsturen naar de filmmakers. De conclusie is dat in Uruguay in elk geval geen beelden meer zullen zijn van de sleepreis die de Elbe maakte. Maar zeker is dat het Nederlandse transport indruk heeft gemaakt op de Zuid-Amerikaanse bevolking. Immers bijna een halve eeuw later bericht de Nederlandse ambassade het enthousiaste verhaal dat een toevallige passant laat optekenen over zijn ervaring uit 1965 met de Nederlanders en de zee.

Het zijn die bijzondere ervaringen die het behoud van het cultureel erfgoed in de Maassluise Sleepboothaven zo de moeite waard maken. Nergens anders ter wereld kan men beschikken over zo’n bijzondere collectie, dat moge duidelijk zijn.



Eerste paal De Elbe in Het Balkon

Maassluis is trots op haar zeeslepers. De straten in de woonwijk Balkon zijn vernoemd naar de aanwezige schepen. Dinsdag 22 juni 2010 zijn de heiwerkzaamheden gestart van appartementencomplex De Elbe. De Elbe is de eerste van twee appartemententorens die in de nieuwe woonwijk gerealiseerd worden. Alle appartementen hebben een terras met prachtig uitzicht op de Nieuwe Waterweg. De oplevering vindt naar verwachting in de loop van 2011 plaats.

Stores aan boord, klaar voor vertrek...

Was het maar waar. In werkelijkheid zijn onze nylon rekkers van de voorpiek naar het dek verhuisd omdat er gelast en gebrand moest worden in het vooronder. Toen het bikken van het sloependek daar nog achteraan kwam verhuisde het hele spul naar de machinekamerkap. Een beetje schipperen met de ruimte is men wel gewend op een echte zeesleper, waar elke meter werd benut om zo efficiënt mogelijk de wereld over te kunnen. Bij de aanblik van die schone trossen krijg je vanzelf zin om de handen uit de mouwen te steken, toch?



Agenda

1 & 2 oktober

Furieade*

De Furieade is in 2010 alleen in de bin-nenhaven. De Elbe is die dag wel open voor publiek.

27 - 30 december 2010

Oliebollendagen a/b Elbe

28 mei 2011

Dag van de Zeesleepvaart

2-4 september 2011

Wereldhavendagen

8-11 november 2011

Europort Maritime

In de volgende nieuwsbrief:

- * Drinkwatertanks
- * Brugtelegrafen
- * Kombuisplannen
- * Officierennessroom
- * Kleppen gesteld
- * Ankerlier terug
- * Hydrauliek stuursysteem
- * Bolders vervangen
- * Donatie chauffeursvereniging



www.europroducts.nl



De Euro **RVS**
dispenserlijn
voor de
professionele
gebruiker.



- Tijdloos en functioneel design in geborsteld RVS
- Stevig en duurzaam
- Veel volume in compacte dispenser
- Handig kijkvenster voor inhoudscontrole

Euro
PRODUCTS

THE **CLEAR AND CLEAN** SOLUTION
TOEGEPASTE | TOEGEPASTE OP ROL | POSTDOOREN | HORECA

IMC

MERWEDE

Kraanverhuur D. Boekestijn



Tel. 010 - 59 16744

JV Verhaar Omega
manoeuvring equipment

PowerPort DEELGEHOREN IN CATERPILLAR MOTOREN

POWERPORT BV | PRODUCTEN | SERVICE | VACATURES

Cummins **Power Systems**



Scheepvaartbedrijf C. de Jong



Word nu donateur!

Zeesleper Elbe, boegbeeld van Hollands Glorie

Giften zijn aftrekbaar. De Belastingdienst heeft de Elbe erkend als Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI).

info@smcr.nl | Postadres: SMCR, Postbus 378, 3233 ZH OOSTVOORNE | Rabobank: 38 08 36 823

