

# Zeesleper Elbe

*In dit nummer o.a. :*

- ~ Sjik meubilair
- ~ Ankerlier overhaald
- ~ Leerlingen aan boord
- ~ Stuurmachine gereed
- ~ Radiostation





# 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](http://www.sleepboothaven.nl)





## Meer doen met minder geld...

De wens om met de Elbe te gaan varen is in het voorbije jaar nog veel vuriger geworden, maar tot onze spijt nog niet bewaarheid. Met ons allen hebben we heel hard gewerkt om de Elbe klaar te maken voor de eerste proefvaart. Maar de werkzaamheden aan het lens/ballast systeem, in de kettingbak en aan het ankerspil zijn toch nog niet zo ver dat we er een klap op kunnen geven.

Dat stemt ons toch niet heel somber, want we hebben met elkaar ontzettend veel bereikt. De tegenvallers die we moesten noteren - afgekeurde ankerkettingen, slechte kettingbak, leidingwerk - hebben we kunnen opvangen met zelfwerkzaamheid (dit jaar weer 12.723 uur) en fantastische hulp van onze sponsors. "Het heeft ons niet zoveel gekost hoor," vertelde een van hen. Maar het betekent wel dat wij het restauratiegeld heel verantwoord hebben kunnen besteden. Ondanks het meerwerk hebben we toch minder uitgegeven dan begroot. Een enorme prestatie van alle betrokkenen, zeker in deze moeilijke tijden. Het kan ook niet lang meer duren voordat de machinekamer weer het aloude gebrom van de hoofdmotoren klinkt.

We zullen u daarvoor tijdig uitnodigen. Met veel enthousiasme én vertrouwen gaan we het nieuwe jaar in, een gezond en voorspoedig 2011 gewenst.

*Hans Hoffmann, voorzitter*

In dit nummer:

**Sjiek 4**

EHBO en AED 5

**Stage 10**

Stuurmachine 14

**Ankerlier 15**

Meester en gezel 11

**Radiostation 16**

Donatie van chauffeurs 18

Op de voorpagina: *De Elbe in een winterse haven van Maassluis, december 2010.*

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 t.h.v.  
49 (buitenhaven) in Maassluis.  
Havennummer 850.

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



# Sjiek meubilair voor de nieuwe salon

Brachten wij u in de vorige uitgave nog op de hoogte van de plannen voor de nieuwe passagierssalon op het hoofddek, amper twee dagen daarna diende zich een buitenkansje aan om de salon in te richten.

Van het inmiddels in gebruik genomen s.s. 'Rotterdam' (1959), jaargenoot van onze Elbe, was nog altijd een gedeelte van de inventaris opgeslagen in een loods op Katendrecht. In een poging van je-weet-maar-nooit namen we een kijkje bij de laatste restanten die door liefhebbers mochten worden meegenomen.



Onze stille hoop werd werkelijkheid toen bleek dat er nog een aanzienlijke hoeveelheid van het originele meubilair voor het grijpen stond. Opknapspul moeten we er gelijk bij zeggen, maar wel prachtig authentiek designwerk uit de vijftiger jaren.

Het gaf meteen een knots van een uitdaging, want het bestuur stond op het punt een vergadering in te gaan en dertig stoelen in de kofferbak van een Citroën laden was geen optie.

Wie het eerst komt, het eerst maalt was de spelregel en dus moesten we snel handelen. Wasserij Smelee en Auto Noorddijk uit Maassluis waren na een telefoontje bereid om een joekel van een verhuishwagen beschikbaar te stellen.

Een paar extra vrijwilligers waren bereid om de meubels binnen een uur op te halen en zo konden we toch nog zaken doen, met een gesloten beurs nog wel. Voor onze antiekrestaurateur een mooie klus om de winter mee door te komen, voor ons schip een prachtige aanvulling op het sfeervolle interieur.



*Een klein deel van het meubilair.*

Wie een stoel wil adopteren met een donatie kan een bericht sturen naar [rk@smcr.nl](mailto:rk@smcr.nl) of bellen met Roger van der Kraan op 06-51562210







## EHBO cursus

De gemeente Maassluis zorgt goed voor haar vrijwilligers. Regelmatig worden workshops aangeboden om het werk in vereniging of stichting te ondersteunen.

Toen zich de mogelijkheid aandiende een EHBO cursus te volgen deden we daar ook graag aan mee.

Vrijwilligers Arthur ten Katen, Joop Terpstra en Anja Verboom volgden de cursus in drie dagdelen

met talloze theoretische en praktische aanwijzingen. Vooral het praktijkgedeelte bracht diverse situaties aan het licht waar alleen een ervaren EHBO'er goed mee uit de voeten kan.



In alle jaren dat we aan de Elbe werken, waarbij genoeg situaties met de nodige gevaarstelling aan de orde waren, hebben zich gelukkig nooit noemenswaardige ongelukken voorgedaan.

Voorkomen is immers nog altijd beter dan genezen.



## Medizon schenkt AED

In vervolg op de EHBO cursus ging sponsorwerter Günther Spruit op zoek naar een Automatische Externe Defibrillator, inmiddels beter bekend als AED. Overall in het land zijn inmiddels plaatsen waar AED's beschikbaar zijn. In de omgeving van de Elbe was dat nog niet het geval.

Omdat we over niet al te lange tijd ook met passagiers gaan varen kan de aanwezigheid van een AED aan boord van levensbelang zijn. Medizon, vooraanstaand leverancier van AED-apparatuur, was spontaan bereid ons een apparaat te schenken. Een fantastisch gebaar, niet in de laatste plaats omdat ook onder onze vrijwilligers mensen die bekend zijn met cardiorisico's. Fabrikant Defibtech is een van de voorlopers in de ontwikkeling van defibrillatoren voor algemeen gebruik. De AED van Defib-

tech voldoet aan de hoogste eisen van professionele hulpverleners, maar is zo eenvoudig te bedienen dat ook mensen zonder medische achtergrond er levens mee kunnen redden.

De AED krijgt een plek in het hospitaal aan boord. Van den Berg Kunststoffen maakte er geheel kosteloos een mooie opbergkast voor.



*Günther Spruit (rechts) overhandigt de van Medizon ontvangen AED aan voorzitter Hans Hoffmann.*

# Onder water, boven water



**Een gaatje in een bolder en een daar onder gelegen zoetwater-tank gaven dit najaar een paar aardige dagen werk.** Inmiddels is het klusje weer geklaard, al ging er voordat het zover was behoorlijk wat water in de Maas. *In* de Maas, want de watertank moest leeg.

Het achterdek begint al flink op te schieten. Verschansing hersteld, gebikt en geveerd, sleepbogen terug. Maar een belangrijk karwei moest nog komen. Daar hadden we in oktober eindelijk tijd voor. De bolders op het achterdek kenden na tientallen jaren intensief gebruik en door de invloed van zeewater zoveel slijtage dat gedeeltelijke vervanging nodig was. Zoals een boom met stevige wortels waren ook deze bolders dieper geplaast dan op het eerste oog te zien was. Een stuk pijp van, zoals gebruikelijk, een incurante maat werd gevonden en de bolders kregen hun oorspronkelijke lengte terug.

Bij eerdere reparaties waren de bolders namelijk al eens ingekort. Tank 35 werd leeg gemaakt en het laswerk werd tevens aan de binnenzijde gecontroleerd. En ook de tank zelf kreeg meteen een inspectie en werd waar nodig 'bijgeplekt'. Nadat de bolder was hersteld en de tank was gesopt kon deze weer worden gevuld met zoet water. Poppetje gezien, kastje dicht!





## Navigatie met ALPHATRON

Van onder (speedlog en dieptelog) tot boven (SSAS-antenne in de voormast) in het schip is Alphatron Marine aanwezig. De Elbe krijgt de meest moderne navigatie- en communicatieapparatuur voor een veilige vaart.

Zo is het Ship Security Alert System (SSAS) een eis van de International Maritime Organisation (IMO) die stelt dat een schip moet voorzien zijn van een alarmeringssysteem in geval van piraterij of terrorisme. Hoe klein de kans ook lijkt dat we het ooit zullen nodig hebben, de Elbe voldoet straks aan alle gestelde eisen en bijbehorende certificaten. Niet de simpelste maar wel de mooiste oplossing telt want de Elbe is een museaal schip.



LED-verlichting en LCD-schermen willen we zoveel mogelijk uit het prachtige interieur weglaten. En dus kwamen de specialisten van Alphatron voor deze uitdagende klus een dag langs. De bekabeling is keurig weggewerkt in de kaartenkamer en transformatoren in kastjes en banken ingebouwd.



## Een beetje speling is noodzakelijk

De mededeling dat onze motoren bijna klaar zijn om te gaan draaien is geen valse belofte. Een paar jaar geleden stonden we nog verf te schrappen en met ontvetter het vuil uit de motoren te kwasten. Begin november zijn met een voelmaatje in de hand de kleppen gesteld en speling gecontroleerd. Speling van tienden en honderdsten.



De manoeuvreerinrichtingen zijn afgemonteerd en nagesteld. De Elbe heeft geen brugbediening van de motoren zoals wel eens wordt gedacht. Hoewel het schip modern was voor zijn tijd, is de werking van de telegraaf nog echt ouderwets. Als de kapitein op de brug 'volle kracht vooruit' geeft, gaat dat pas echt gebeuren als beneden ook aan het wiel is gedraaid. En dat is weer een onderdeel dat naadloos moet aansluiten...











## Dahlman en Seafix maken CO2 installatie mogelijk

Voor het slagen van sommige projecten is niet alleen een sponsorbijdrage zelf belangrijk, maar vooral het ook het moment waarop. Al is het puur toevallig. De hulp van Dahlman is daar een goed voorbeeld van.

Directeur productie Gerard Beukema van Dahlman BV zag wel iets in een bijdrage aan de restauratie van de Elbe, maar hij zocht vooral een project dat aan meerdere partijen voordelen kon bieden. Dat werd gevonden in de stage van Mink van der Sar.

Dahlman is een bedrijf dat investeert in mensen. Mink, derdejaars student jachtbouw aan het Scheepvaart- en Transportcollege, kreeg een stageplaats bij het bedrijf maar vond het vooral jammer dat het Dahlman niets met schepen deed. En namens de Elbe hadden wij nét de vraag neergelegd of Dahlman een bijdrage zou kunnen leveren in de productie van de CO2 installatie.

“Als het voor jullie een dankbaar product oplevert, de betrokkenen tevreden zijn en het vooral zo is dat

Mink er iets van heeft geleerd, dan doen we allemaal ons voordeel met dit project,” zo was de motivatie van Gerard Beukema.

De afspraak was vervolgens snel gemaakt, waarbij projectleider Kees Pleijsier de begeleiding namens de Elbe doet, vrijwilliger Sjaak Sonneveld aanspreekpunt aan boord is en niet onbelangrijk, Seafix Fire Fighting Systems BV het materiaal sponsort om de brandblusinstallatie in de machinekamer gestalte te geven. Een geweldige combinatie, garant voor resultaat.

Mink van der Sar is na een gedegen voorbereiding begonnen, eerst achter het bureau met werkvoorbereiding en daarna met de aanleg van de CO2 installatie, inderdaad tot tevredenheid van alle partijen. Het leidingstelsel is inmiddels al ver gevorderd. ☒ Geschikt!





# Meester & Gezel in de machinekamer



Onze machinekamer is sinds kort twee enthousiaste vrijwilligers rijker. Bas Saenen, in het dagelijks leven actief als hoofdmachinist bij Boskalis en zijn zoon Niels, stapten begin oktober aan boord om zonder aarzelen een begin te maken met het losmaken van de olieleidingen die nog een keer extra moesten worden nagezien. Zwart als mijnwerkers verlieten ze op hun eerste werkdag de Elbe, toch smaakte dat naar meer.



Vader Saenen moest al snel weer voor een aantal weken naar zee, maar dat was voor Niels geen reden om te blijven wachten op zijn pa. Ook machinist Jan Dekker leert de nieuwe leerling graag de kneepjes van het vak, dat hier begint met het snijden van nieuwe pakkingen voor de flenzen van het leidingsysteem. Meten, knippen, meten, gaatie ponzen, meten, snijden, meten enzovoorts. Jong geleerd, oud gedaan.

---

## De jachten van Smit...

Dat de schoonheid van de Elbe en haar zusterschip Clyde niet exclusief bestaat in de gekleurde mening van sleepvaartliefhebbers was ons al langer bekend. De in 1957 gebouwde Clyde vaart al vele jaren rond als superjacht Seawolf. Dit najaar werden we bovendien bezocht door een designer die een studie maakt van de

ritmische lijnen in het ontwerp van de Elbe, dat als basis dient voor een nog te ontwerpen schip. Het lijnwerk is iets in het model dat we onbewust als mooi ervaren. Het ritme in de lijnen hadden wij zelf nog niet ontdekt, de schoonheid natuurlijk wel. Men sprak vroeger toch terecht al over de 'jachten' van Smit?



*Seawolf*



*Elbe*



# Vecom lost de problemen op

**Hoofdpijn zou je er van krijgen.** Zijn alle olieleidingen naar de tandwielkast en koppelingen gevuld, blijkt er toch nog vuil in de leidingen te zitten. Een restauratieproject bestaat niet zo gauw uit meevallers, maar nu zat het wel flink tegen voor onze machinisten. Voor elk probleem is uiteindelijk toch een oplossing.

Net toen hwtk Leen Kerkhof had besloten om dan toch het verlies maar te nemen en het leidingwerk weer los te halen stapten de nieuwe machinist Bas Saenen en leerling Saenen junior aan boord. De heren gaven hun visitekaartje af door in een zaterdag meteen tien meter leiding aan dek te leggen. De echte probleem'oplosser' was Vecom Marine, dat ons graag wilde helpen met het kosteloos zuren en opnieuw coaten van het leidingwerk. Toch een meevaller dus. Bovendien kreeg het resterende deel van de leidingen een camera-inspectie. Amper vier weken later zat alles weer op zijn plaats.



*Het leidingwerk weer terug in de machinekamer.*

## 3e Cat ingepakt

De inpakkunstenaar Christo is er niets bij, grappen we toen we de monteurs van Merwede Isolatie aan het werk zagen bij de uitlaatleidingen van de 3e Caterpillar hulpgenerator. Een kern van waarheid zit er wel in, want de wijze waarop de rookgasleidingen worden geïsoleerd ziet er ook uit als een kunstwerk.

Steenwol en blik op de starre gedeelten en dekens op de flexibele plaatsen, precies zoals de machinekamer oorspronkelijk was uitgevoerd. De isolatie is bedoeld om de temperatuur in de machinekamer onder controle te houden.

Merwede Isolatie, bedankt!





## Uit het jaar... jaren zestig



Een prachtige oude plaat van de Maassluise haven ergens in de jaren zestig. De complete bergingsvloot van W.A. van der Tak ligt aan de Govert van Wijnkade

te wachten op een volgend karwei. Meer naar buiten toe ligt een aantal zeeslepers van L. Smit & Co., net terug van zee of weer klaar voor de volgende reis.

De haven van Maassluis is decennia lang het toneel geweest van slepers en bergers. De pakhuizen aan de kade vormden de coulissen met ontelbare rekwisieten. Zodra de regie een nieuwe voorstelling aankondigde werden slangen, pompen, trossen, sluitingen en

niet te vergeten bemanningen aangerukt om de hogeschool van de sleep- en bergingskunst te vertonen.



**zaterdag**  
**28 mei 2011**



**Dag van de Zeesleepvaart**

[www.sleepboothaven.nl](http://www.sleepboothaven.nl)



## Als een goed geoliede machine

**De belangstellenden die aan boord komen werpen in de machinekamer meestal een hoopvolle blik op de hoofdmotoren.** Als de motoren eenmaal draaien is de stap naar een technische proefvaart namelijk een logische volgende. Maar de aandacht van onze werktuigkundigen is breder verdeeld. We hebben immers ook

nog een stuurmachine-installatie die er voor zorgt dat het schip de juiste koers kan aannemen.

De hydrauliek naar de stuurmachine loopt van het kompasdek boven bij de voormast tot de stuurmachineruimte achter de machinekamer. Een omvangrijk geheel dus. Vrijwilliger Aad Ouwendijk is de juiste man met geduld en kennis van zaken om het hydraulisch systeem na te zien en te herstellen waar dat nodig is.

Een van de uitdagingen is het plaatsen van de stuurstand bij de achtermast. In nauwe samenwerking met de zaterdagploeg, die een dek lager de inrichting van de noodgeneratorruimte voor zijn rekening nam, werden hydrauliekleidingen en bypasses geplaatst. Morssinkhof Hydraulics sponsorde onze waslijst aan onderdelen die daarbij nodig waren.

Daarna kon de stuurstand op zijn plaats worden gezet

en met hydrauliekolie worden gevuld. De leidingen door het schip heen waren eerder al gespoeld. In de stuurmachineruimte werden vervolgens de pompen en de stuurmachine zelf nog aangesloten.

De stuurmachineruimte werd daarna ook aangepakt. Bladderende verflagen verdwenen onder de bikhamers

en schuurschijven lieten de laatste restjes verdwijnen. Piet Zonne ging daarna geduldig met kwast en roller aan de slag om alles weer netjes in de verf te zetten. In deze ruimte staat ook de draaibank en is de gebruiksvorraad bouten en moeren opgeslagen. Op verzoek van de werktuigkundigen maakten de timmerlieden een nieuw rek voor de ijzerwaren. Bovendien heeft Arie Poot het door ons aangekochte oude stuurwiel van de enkele jaren geleden vergane 'Noordzee' opnieuw in de lijnolie gezet, zodat we weer over een in alle opzichten prachtig stuurwerk beschikken. De verschillende disciplines aan boord werken daarbij

goed samen zodat het geheel binnenkort technisch en cosmetisch weer in optimale staat verkeert. Niet dat veel mensen daar straks iets van merken, een schip stuurt immers vanzelf als je aan het wiel draait toch?



*Aad Ouwendijk sluit de pompen aan.*



*Schilderwerk door Piet Zonne.*



# Ankerlier heel wat schakeltjes verder

De beste resultaten in de restauratie van de Elbe komen tot stand in een goede samenwerking tussen sponsors en vrijwilligers. De combinatie van zelfwerkzaamheid en kosteloze hulp zorgt er voor dat de kosten van het totale project te overzien zijn. Het overhalen van het ankerspil is daar een mooi voorbeeld van. In de vorige nieuwsbrief lieten we u al zien hoe de experts van sponsor Motormaas zich bogen over de ruim 6 ton zware ankerlier, die door onze vrijwilligers met hulp van een kraan Boekestijn van boord was gehaald. Bij Motormaas in Ridderkerk werd de lier compleet uit



*Passend maken van de constructie.*

Daarna ging de ankerlier op transport naar IHC, waar de fundatie passend werd gemaakt. Deze nieuwe fundatie, die de oude vergane dekconstructie vervangt, is geheel op maat gemaakt. Met name de ronding in het dek is bepalend voor de definitieve passing.

Weer terug op de kade in Maassluis wordt de laatste fase door onze vrijwilligers aangepakt. Met de kraan van Boekestijn is de combinatie van ankerlier en fundatie op het dek gepast, waarna de laatste speling kon worden bepaald en de fundatie vast gelast. Als ook de hoogte van de kluisbaarden (opening naar de kettingbak) is aangepast kan de lier aan dek en de electromotor weer worden aangesloten. Ook het verfwerk wordt dan afgemaakt voor een glimmend resultaat.



*De ankerlier wordt weer op de kade gezet, overhaald en voorzien van een nieuwe fundatie.*

elkaar gehaald en nagezien. Wormwiel, rembanden, assen, rollen en boutgaten van de fundatie zijn hersteld. Ook een breuk in de grondplaat werd hersteld.



*De fundatie aan dek gelast.*



# Radiostation callsign PDWN

De Achtergrond

Het radiostation is zo goed als helemaal ingericht. De enthousiaste radiotechnici onder leiding van Huib Barendrecht en Dick Kraayveld leggen tijdens open dagen verbindingen met alle plaatsen in de wereld. Kinderen leren hun naam schrijven in morsecode en nemen zo kennis over het leven van een radiotelegrafist.

Drie antennes voor ontvangst zijn de "oren" van het radiostation. Twee antennes kunnen worden gebruikt voor de hoofd- of noodontvanger. Deze antennes zijn optimaal voor ontvangst van radiosignalen uit alle richtingen zowel dichtbij als veraf. Een derde antenne is voor het amusementsradiosysteem (AM) aan boord

De twee zendantennes kunnen zowel apart of samen aan de hoofd- en de reserve-noodzender worden aangesloten. Deze antennes stralen radiosignalen ook onder een kleine hoek af, waardoor het radiostation ook over grote afstanden en in alle richtingen te horen is. Beide antennes bezitten een breekbeveiliging die deze beschermen als er teveel kracht op komt bijvoorbeeld als bij zware storm de masten teveel bewegen.

De antennes voor de radiatorichtingzoeker bestaan uit twee haaks op elkaar staande raamantennes (Bellini-Tossi antenne) en een sense-antenne (draadantenne) In een tijd dat er nog geen satellietnavigatie bestond kon door de radiobakens te peilen de eigen scheepspositie worden bepaald. Ook kun je een schip, dat zijn positie niet weet, vragen lange strepen te

seinen. Door recht vooruit te peilen kun je het schip vinden (homen). Dit is dus voor een zeesleper onderweg naar een schip in nood een belangrijk instrument.

In de radiohut rechts de hoofdzender voor schip-walverkeer fab. SRA MT600 met daarin een 400 Watt zender voor telegrafie in de MF -band (400–530 kHz), een 600 Watt zender voor telegrafie en telefonie in de MF- en HF-band (1,6-22,4 MHz), een meterpaneel, anten-netuner en de voedingen. Geheel links op de foto de oorspronkelijke, door Radio Holland ontworpen en gebouwde reserve-noodzender Renovas.

De koperleidingen tegen het onderdeks zijn de verbindingen met de zendantennes. Deze komen naast de hoofdzender uit op een geïsoleerd 6-punts antenne-omschakelpaneel. Hiermee worden de reserve-nood- of hoofdzender door middel van stekers verbonden met de (zend)antennes.

Uit een radiopeiling van de richtingzoeker met alleen de raamantenne volgen twee richtingen. Eén is de richting van het signaal, de andere 180 graden er tegenover. Door signaalmeting met de sense-antenne kan worden bepaald welke richting de juiste is.

*Het opnieuw ingerichte radiostation, bijna weer helemaal compleet en operationeel tijdens open dagen.*





Op de radioklok zijn radiostilte-perioden in rood (500 kHz) en blauw (2182 kHz) aangegeven. Deze radiostilte-perioden waren voor het uitluisteren naar zwakke noodsignalen die anders door het drukke radio-verkeer niet gehoord zouden worden. Dit is één van de maatregelen die genomen zijn na de ramp met de Titanic in 1912. Aan de buitenrand zit een rode tijdsmarkering die gebruikt wordt voor het met de hand seinen van een automatisch alarmsein. De tijdsaanwijzing van de stationsklok is in Greenwich Mean Time (GMT).

In de radiohut (niet zichtbaar) is nog een Automatisch Alarm Toestel (AAT) aanwezig. Als de marconist geen wacht had reageerde dit toestel op een automatisch alarmsignaal op 500 kHz. Er klonk dan een belsignaal in de slaaphut van de marconist, in het radiostation en op de brug. De noodoproep werd dan in de radiohut door de marconist uitgeluisterd.

De Stichting Historisch Materiaal Radio Holland heeft de radio-apparatuur gereviseerd, aangepast en geïnstalleerd in de radiohut van de Elbe en in bruikleen gegeven aan de Stichting Maritieme Collectie Rijnmond (SMCR) welke de Elbe in eigendom heeft

In de periode 1959 tot 1976 zijn 35 marconisten werkzaam geweest op de Elbe (callsign PDWN). Na opleiding traden ze in dienst bij Radio Holland. RH installeerde radioapparatuur op schepen en zorgde voor de bezetting van marconisten aan boord.

De belangrijkste taak van de “sparks” was de veiligheid op zee. Zijn werk bestond onder meer uit:

- uitluisteren naar noodoproepen op 500 en 2182 kHz.
- opnemen nood-,spoed- en veiligheidsberichten.
- opnemen verkeerslijsten persberichten van PCH (Scheveningen Radio)
- positie van het schip doorgeven aan PCH.
- opnemen weerberichten van kuststations
- radiopeiling nemen voor positiebepaling schip
- verzenden en opnemen telegrammen en telefoonge-



*De Radiorichtingzoeker op het dak van de stuurhut.*

sprekken van en naar de rederij en ook het thuisfront van de bemanning.

- onderhoud van de accu's en radioapparatuur.

Waar telefonie door ruis en slechte radiocondities niet meer bruikbaar is zijn berichten in morsecode (telegrafie) nog wel op te nemen. Door de voortschrijdende techniek is het nu mogelijk om spraak via de satelliet over grote afstanden over te brengen waardoor de telegrafie heden ten dage niet meer wordt gebruikt in de maritieme communicatie.

Rond 1998 kwam, door nieuwe radiotechniek, een einde aan het werk van de marconisten en werden vanaf dat moment de stuurlieden aan boord opgeleid om de maritieme communicatie te verzorgen. Overal ter wereld werden bekende kuststations waaronder Scheveningen Radio (PCH) gesloten en werd het noodverkeer overgenomen door de Kustwacht.

Radioamateurs met een licentie maken nu vanuit de radiohut van de Elbe op open zondagen en evenementen onder de callsign PAØ8DWN (afgeleid van het callsign PDWN) wereldwijd radioverbindingen in morse. Ze gebruiken hun eigen radioapparatuur (met eigen frequenties) en de originele scheepsantennes van de Elbe.

Meer over het radiostation op [www.zeesleperelbe.nl](http://www.zeesleperelbe.nl)





## ***Donatie chauffeursvereniging Maassluis***

De Chauffeurs Vereniging Maassluis, C.V.M. heeft dit jaar de restauratie van de Elbe uitgekozen voor haar jaarlijkse donatie. De cheque van €1.500,- werd tijdens de Furieade overhandigd aan voorzitter Hans Hoffmann. We zijn uiteraard ontzettend blij met dit prachtige spontane gebaar. Het geld zal worden aangewend voor de inrichting van de kombuis.

## ***VMBO leerlingen onder de indruk***



“Groot, eng” maar ook “wel erg cool” waren de reacties van de VMBO-leerlingen die begin oktober een bezoek brachten aan de Elbe. Het door Larissa, Mounir en Tanisha zelf georganiseerde klassenuitje werd een indrukwekkend bezoek aan een wel heel groot schip. ‘Meester’ Tom Jonckheer zorgde er op zijn eigen wijze voor dat de leerlingen in de machinekamer bij de les bleven en in de radiohut was het Dick Kraayveld die de techniek van het ‘Twitteren anno 1959’ uit de doeken deed. Voor zowel leerlingen als bemanning een leerzame ontmoeting die zeker voor herhaling vatbaar is.

## **Agenda**

**27 / 28 / 29 december 2010**  
Oliebollendagen op de Elbe

**Februari - maart 2011**  
Opstarten hoofdmotoren

**19 maart 2011**  
NL DOET - vrijwilligersdag

**28 mei 2011**  
Dag van de Zeesleepvaart

**2-4 september 2011**  
Wereldhavendagen

**8-11 november 2011**  
Europort Maritime



Volg de Elbe op  
[twitter.com/elbe1959](https://twitter.com/elbe1959)

### **In de volgende nieuwsbrief:**

- \* Gasoliebunkers aan boord
- \* Brugtelegrafen
- \* Noodlenspomp overhaald
- \* Officierenmessroom
- \* Ankers en kettingen
- \* Toen en nu, 10 jaar restauratie
- \* Raad van Toezicht
- \* Stichting Sleepboothaven Maassluis
- \* Laatste nieuws



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  
TOEGEHORENDE | ROESTVRIJES OF ROL | PORTUGAAL | NORMANDIE



**Kraanverhuur D. Boekestijn**



Tel. 010 - 59 16744




**Power  
Systems**



**18 & 19 maart 2011**

Draagt u een steentje bij aan NL Doet, de grootste vrijwilligersactie van Nederland? [www.nldoet.nl](http://www.nldoet.nl)



# 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

