

Zeesleper Elbe

In dit nummer o.a. :

- ~ Vijf kapiteins
- ~ Ankers en kettingen
- ~ Raad van Toezicht
- ~ Motoren gestart
- ~ Boek 'Zeesleper Elbe...'



Europees jaar van het vrijwilligerswerk 2011



De Elbe zoekt START-KAPITAAL !

De restauratie begint zijn voltooiing te naderen. Technisch zijn we er klaar voor, de systemen worden getest. Deze zomer gaan we voorzichtig van wal. De technische proefvaart.

Maar het is wel de bedoeling dat u volgend jaar met ons mee vaart. Om dat te kunnen doen moeten we beschikken over veiligheidsmiddelen. We willen de stoffering compleet maken. De salon in de voormalige lierenkamer op het hoofddek inrichten. Als de kombuis compleet is zorgen wij voor de koffie.

Om dat te kunnen uitvoeren is nog een flink bedrag nodig. Geld dat in tastbare zaken wordt omgezet. Reddingsvloten, vloerbedekking, allerhande voorzieningen aan boord. Uw euro heeft bij ons dubbele waarde. De helft krijgt u terug van de belasting.

Als dat geen zinvolle investering is...

Betaalt u mee aan de rescueboot? Verlichting in een hut?

Servies in de kombuis? Het wordt zo mooi.

En uw inbreng maakt het verschil.

Mogen wij u bellen? Of belt u ons 06 - 51562210

rk@smer.nl



Vaart u met ons mee?

Elke donatie is welkom. Of dat nu 25 euro of 25.000 euro is.



Start-kapitaal...

De bekende laatste loodjes liggen aan onze voeten. In de begintijd van de restauratie deelden we grote klappen zoals het verwijderen van het helikopterdek in 2002, het plaatsen van de machinekap in 2005, de achtermast in 2006 en nog niet zo lang geleden de dokbeurt en het vernieuwen van de verschansing. Momenteel knopen we letterlijk alle eindjes aan elkaar op het gebied van electronica en dan gaan we binnenkort laten zien de restauratie daadwerkelijk leidt tot het weer varen van de Elbe. Een 'kleinigheidje' houdt je altijd, zoals de dempers van de hoofdmotoren die we bij nader inzien toch willen overhalen en opnieuw isoleren.

Om het ook binnen weer te laten glimmen en de Elbe gereed te maken voor een fraaie ontvangst aan boord is echter nog wel het een en ander nodig. Een nieuwe kombuis en een passagierssalon staan hoog op ons lijstje, maar ook originele bakelieten lichtschakelaars hebben we gevonden, tegen betaling uiteraard. U kunt ons helpen met grote bedragen, maar ook voor een paar tientjes kunt al een tastbare bijdrage aan de Elbe leveren. We hebben ook een prachtig boek, met alle belevenissen van schip en bemanning en ook een deel van de opbrengst daarvan is voor de Elbe. Met uw support en de inzet van onze vrijwilligers is het allemaal mogelijk.

Hans Hoffmann, voorzitter

In dit nummer:

Vijf kapiteins 4

Dag van de Zeesleepvaart 5

Motoren 6

Raad van Toezicht 8

Bekroning 15

Ankers en kettingen 11

Davits 12

Startkapitaal gezocht 15

Op de voorpagina: *Testen van hydraulisch handstuursysteem.*

Stichting Maritieme Collectie Rijnmond
Voorzitter Hans Hoffmann

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
of op afspraak, 06-51562210 of rk@smcr.nl

Vijf kapiteins op rij



Ruim 50 jaar Elbe-historie op een rij, van links naar rechts: Kapiteins Sas, de Jonge, Groen, Slingerland en Bruins.

De presentatie van het boek 'Zeesleper Elbe - van woeste zeeën naar rustiger vaarwater' op vrijdagmiddag 27 mei was een prachtige aanleiding om de betrokkenen uit te nodigen. Maar liefst vijf oud-kapiteins gaven acte de presence tijdens de feestelijke middag. Kapiteins Sas, de Jonge, Groen, Slingerland en Bruins poseerden voor de foto op 'hun' achterbrugvleugel op

'hun' schip. Kapitein Roon moest helaas al eerder die middag vertrekken. De heren werden met ontzag en bewondering aan boord ontvangen, niet alleen vanwege hun prestaties en avonturen met de Elbe, maar ook vanwege hun fysieke verschijning aan boord. Alleen kapitein Vel moest verstek laten gaan.

Vrijwilligster Yvonne Maij stond die middag 'verplicht' in de belangstelling. Want ondanks het feit dat ze kapitein is van 'haar' boek - in de eindredactie bijgestaan door stuurman Nico Ouwehand - ging het Yvon om de Elbe, 'haar' Elbe. Het eerste exemplaar van het boek reikte ze uit aan kapitein André Slingerland.

Het werd een middag vol weerzien van oude bekenden. Oud-opvarende Rossy de Winter, die bekende op de Elbe de man te zijn geworden die hij nu is, maar ook ex-Greenpeace bemanningslid Leo Bersee, die op de voor hem kenmerkende wijze de avonturen met de m.v. Greenpeace in dichtvorm aan het papier toevertrouwde.





Dag van de Zeesleepvaart 2011



Na de prachtige weersomstandigheden tijdens de sponsorbijeenkomst en boekpresentatie op 27 mei, was het op zaterdag 28 mei een frisse en vooral winderige dag. Helaas kon de Elbe niet uitvaren als gevolg van de lage waterstand. Niettemin was er een indrukwekkende vlootshow en waren de kades gevuld met activiteiten en enthousiaste bezoekers.





Starten maar!

Burgemeester drs. J.A. Karssen van Maassluis en directeur drs. IJ. van der Velden van het Fonds Schiedam Vlaardingen e.o. deden tijdens de feestelijke sponsorborrel op 27 mei jl. gezamenlijk de starthandeling van de hoofdmotoren in de machinekamer. Uiteraard gebeurde dat onder de deskundige leiding van hoofdmachinist Leen Kerkhof en onder het oog van de vele genodigden. Na een klap lucht en het bekende bijbehorende gesis kwamen de cilinders van de stuurboord hoofdmotor rustig stampend op gang. Een geluid dat een strelende werking voor het oor heeft, in contrast met de gezellige druktemakerij van de hulpmotoren.

Aanvankelijk was het de bedoeling dat beide motoren werden gestart, zoals in de testweken voorafgaand aan de feestelijke middag telkens ook met succes gebeurde. Een probleem in de demper van de bakboordmotor heeft het technisch team echter doen besluiten die 'kar' nog even niet in bedrijf te nemen. Dat neemt niet weg dat het complete voorstuwingsapparaat er nu klaar voor is. Motoren, koppelingen, tandwielkast en ook de schroefas zijn getest, beproefd en in orde bevonden.

Leidingen, afsluiters, smeeroliepomp, gelijkstroom electromotoren, smeerstiften, verstuivers, separatoren, filters, startlucht, lekolielidingen en wat al niet meer; De meccanodoos die machinekamer heet past weer helemaal in elkaar. Niet dat alles direct vlekkeloos werkt, maar de technici aan boord hebben overal een oplossing voor. De oude techniek doet het meestal wel, daar is eigenlijk niet zoveel drukte om.

De kunst is om alle alarmen, die vroeger met spreekbuis en fluit tussen machinekamer en stuurhut werden gecommuniceerd maar nu logischerwijs door nieuwe veiligheidsregels elektronisch worden doorgeschakeld, ook te laten werken. Daar is expertise genoeg voor, al telt de puzzel meer dan 500 stukjes. Oud en nieuw lopen naadloos in elkaar over. De koperen oliekanalen die nog altijd gebruikt worden, zijn keurig opgepoetst en ook de separatoren krijgen een laatste check. GEA Westfalia Separator Nederland is ons van harte behulpzaam geweest bij het vervangen van onderdelen die onderhoud behoeften, een sponsorrelatie die inmiddels al vele jaren gesmeerd loopt.



Het opstarten van de machinekamer is mede afhankelijk van een goed werkend lensstelsel, brandblusleidingen en snelafsluiters, allemaal middelen die in geval van calamiteiten moeten kunnen worden ingezet. De verzekering vereist dat, maar we willen natuurlijk zelf ook goed voorbereid zijn op eventuele ongemakken. Veiligheid voor alles, zoals dat heet. De grote, logge hoofdmotoren zijn in de jaren '60 voorzien van

turbo's die de Elbe extra power hebben gegeven. TurboNed heeft ons geassisteerd bij het nalopen van het systeem, waarvan het inwendige bestaat uit voer voor specialisten. Omdat de turbo's in een eerder stadium al volledig waren nagezien, ging het bij die inspectie slechts om een laatste check of alles nog steeds in orde was.



Het machinekamerbedrijf stampst en blaast inmiddels als een hengst die klaar staat om zijn stal uit te rennen.



en alles loopt gesmeerd...





‘Erfgoed als particulier initiatief is uniek’

Een onderneming als de restauratie van de Elbe is een niet-alledaagse bezigheid. Een activiteit voor liefhebbers, maar de term hobby zou de aanpak en de omvang van de restauratie zeker tekort doen. Het vraagt ook om een organisatie die staat voor het hele verhaal. En die organisatie is er.

“Het gaat om veel geld en om veel mensen die bij het project betrokken zijn. En dat betekent een stevige verantwoordelijkheid naar onze sponsors en naar de gemeenschap.” Gert Looimeijer, voorzitter van de Raad van Toezicht van de Elbe geeft desgevraagd graag uitleg over het reilen en zeilen van de organisatie. De Elbe heeft naast een daadkrachtige bemanning uiteraard ook een deskundig bestuur, pr-/sponsorcommissie en een Raad van Toezicht. De RvT blijft op afstand maar stelt van tijd tot tijd belangrijke kritische vragen aan het bestuur. In geval van calamiteiten wordt raad ook daad en kunnen de toezichthouders inspringen, zoals in 2004.

Toenmalig voorzitter Jan Dirk Smit zette samen met het bestuur een nieuwe organisatie neer. Er moesten beslissingen worden genomen over forse geldbedragen en er werden heldere afspraken gemaakt over de taken en verantwoordelijkheden.

Daarna nam de RvT haar toezichthoudende positie weer in.



Aankomst in januari 2002.

De gepaste afstand van de Raad van Toezicht maakt de

betrokkenheid van de leden niet minder. “Nergens anders in de wereld vind je particulier initiatief op zo’n grote schaal als in ons land, waar het gaat om de restauratie van varende erfgoed. En dat moeten we koesteren,” legt Gert Looimeijer uit. “De overheid zorgt voor de infrastructuur en denkt mee op het gebied van wet- en regelgeving en ook dat is uniek.”

Bezoek van de Raad van Toezicht aan boord, met uitleg van voorzitter Hans Hoffmann, in een ijzige wind aan dek.





Landelijk, maar ook lokaal (de gemeente Maassluis zorgt voor ligplaatsen en faciliteiten) is steun van groot belang. Het beschikbaar stellen van de ‘museumkade’ zoals beschreven in de gemeentelijke havennota en de deelname van de Elbe in de Stichting Sleepboothaven Maassluis vormen een cruciale basis voor de restauratie. Want de mogelijkheden om een schip te exploiteren nemen zonder goede ligplaats snel af. Het is dus belangrijk dat alles goed is geregeld.

De Stichting Maritieme Collectie Rijnmond heeft ook een verantwoording naar de gemeenschap en naar de



Samenstelling Raad van Toezicht:

- **Voorzitter** Gert Lomeijer is als interim directeur bestuurder actief in diverse sectoren. Hij was ondermeer directeur hoofdinspecteur van de scheepvaart inspectie
- **Vice-voorzitter** Jan Dirk Smit is een ervaren bestuurder in algemeen management en toezichhoudende functies.
- **Financieel deskundige** Wytse Bouma is expert in strategische en operationele vraagstukken.
- **Managing Director** Harold Linssen heeft grote nautische, technische en managementervaring.

Met de Raad van Toezicht zijn afspraken gemaakt over de financiële waarborgen in het project. Beslissingen over grote uitgaven door het bestuur vinden altijd plaats in overleg met de Raad van Toezicht.

sponsoren van de Elbe. De restauratie is al lang geen vrijblijvendheid meer. Het bestuur en de raad van toezicht zorgen samen voor een gedegen organisatie.

De weerbaarheid van de SMCR bleek in 2004 toen de Elbe nog maar kort na het begin van de restauratie (gestart in 2002) tot tweemaal toe zonk. De Raad van Toezicht kwam toen onder leiding van Jan Dirk Smit in actie om de vastberadenheid van de vrijwilligers te steunen met een nieuw bestuur en een nog sterker organisatie-model.

“Het hele project is gestoeld op de liefde voor het schip, de nostalgie en de zee. Bijna alle betrokkenen zijn mensen met kwaliteiten en interesse aan de nautische kant. Het is daarom belangrijk ook naar het project te kunnen kijken als bedrijf. Niet op commerciële basis, maar er moet straks geld verdiend worden om het onderhoud en de exploitatie van het schip te kunnen bekostigen. Daarbij zullen we ons businessplan goed tegen het licht moeten houden, want de gouden tijden zijn voorbij.”

Het vertrouwen in het project is niettemin rotsvast. “Als de Elbe straks deelneemt aan evenementen dan spreekt dat bij velen tot de verbeelding. Er gebeurt iets als het schip vaart en aan het einde van de dag weer achteruit de haven binnenkomt. Daar loopt iedereen voor uit.”



Bekroonde passie!



Onze complete vrijwilligersploeg kreeg tijdens de uitreiking van de vrijwilligersprijs in het Europese jaar van de vrijwilliger de Passie-Award uit handen van burgemeester Karssen. Vooral het feit dat ook de jeugd betrokken wordt bij het werk telde mee in de jury-beoordeling.

Goed voorbeeld daarvan is de inzet van vrijwilliger Niels Saenen, die in het zonnetje werd gezet als jongste vrijwilliger. Een nominatie in de categorie competentie ging naar zijn leermeester Jan Dekker, voor het overbrengen van zijn kennis aan een nieuwe generatie.



Het Havenbedrijf op tournee

Port of Rotterdam

Mijn plek in de haven

... op historische schepen en havens moeten we zijn. Zie ik dit nog steeds als ik hier over twintig jaar aanmeer?

— NIELS SAENEN, inwoner van Maassluis

INFORMATIEMARKT

Ook een vraag over de haven?
Voor de dag erna! Het Havenbedrijf gaat op tournee en doet daarbij ook Maassluis aan. We ontvangen u graag op 10 maart bij Multifunctioneel Centrum Koningshof.

De koffie staat klaar!
Informatiemarkt met vrije inloop van 19.30 tot 21.00 uur. Presentatie van onder meer onze ideeën over de haven in 2030.

**10 MAART
IN MAASSLUIS**

Proef mee op [#mijnhaven](#)

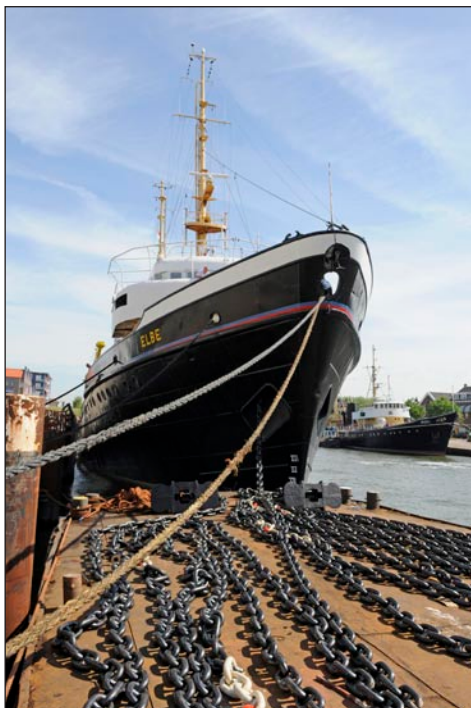
Multifunctioneel Centrum Koningshof
Uiverloot 20, 3145 XN Maassluis
www.portofrotterdam.com/optournee

Niels Saenen stond ook model voor de campagne van het Havenbedrijf, dat op tournee ging in de regio.

Ankers, kettingen en ankerspil

Bloed, zweet en tranen kwamen er aan te pas om het ankergeri weer in orde te maken. Niet omdat het allemaal zo ontzettend tegen zat, maar het ankerwerk op de Elbe is van de categorie zwaar, zwaarder, zwaarst.

Nadat bij de dokking in september 2009 ankers en kettingen waren verwijderd voor inspectie, hadden we volop de gelegenheid om de ondersteunende gedeeltes aan te pakken. Na de voorbereidingen in de winterperiode ging in maart 2010 het ankerspil van dek, waarover u in vorige nieuwsbrieven heeft kunnen lezen.



Het spil is overhaald bij een behulpzame machinefabriek, gestraald gedeeltelijk weer gemonteerd, maar ook de hoofdas was bij nader inzien aan vervanging

toe. Met de fantastische hulp van MRC Schiedam is het gelukt om een complete nieuwe as te laten fabriceren, waarmee het onmogelijke toch weer mogelijk is gebleken. Het geheel paste vloeiend in elkaar, mede dankzij de inzet van de ankerploeg, bestaande uit Vop, Peter en

Stanley en Paul die met de kraan van Boekestijn klaar stond zodra dat nodig was.

En dan waren er nog de 1.350 kilo zware ankers zelf, waarvan Damen Anker- en Kettingfabriek (AKF) zorgde dat de rolbouten werden vervangen en het geheel weer voorzien van



keur voor jarenlang gebruik gereed was.

Met de museumsleper Adriaan van Kotug, ook actief in de Stichting Sleepboothaven Maassluis, werd uiteindelijk de bak opgehaald met tweemaal vijftien lengtes nieuwe ketting. De Stichting Ondersteuningsfonds NISS ondersteunde ons bij de financiering daarvan.

Na al dit voorbereidende werk werden met het weer aangesloten ankerspil de kettingen 'binnen' gedraaid. En 'binnen' was in dit geval de volledig overhaalde, gerepareerde en opnieuw met hardhout beklede kettingbak. Een letterlijk enorm zware klus geklaard!

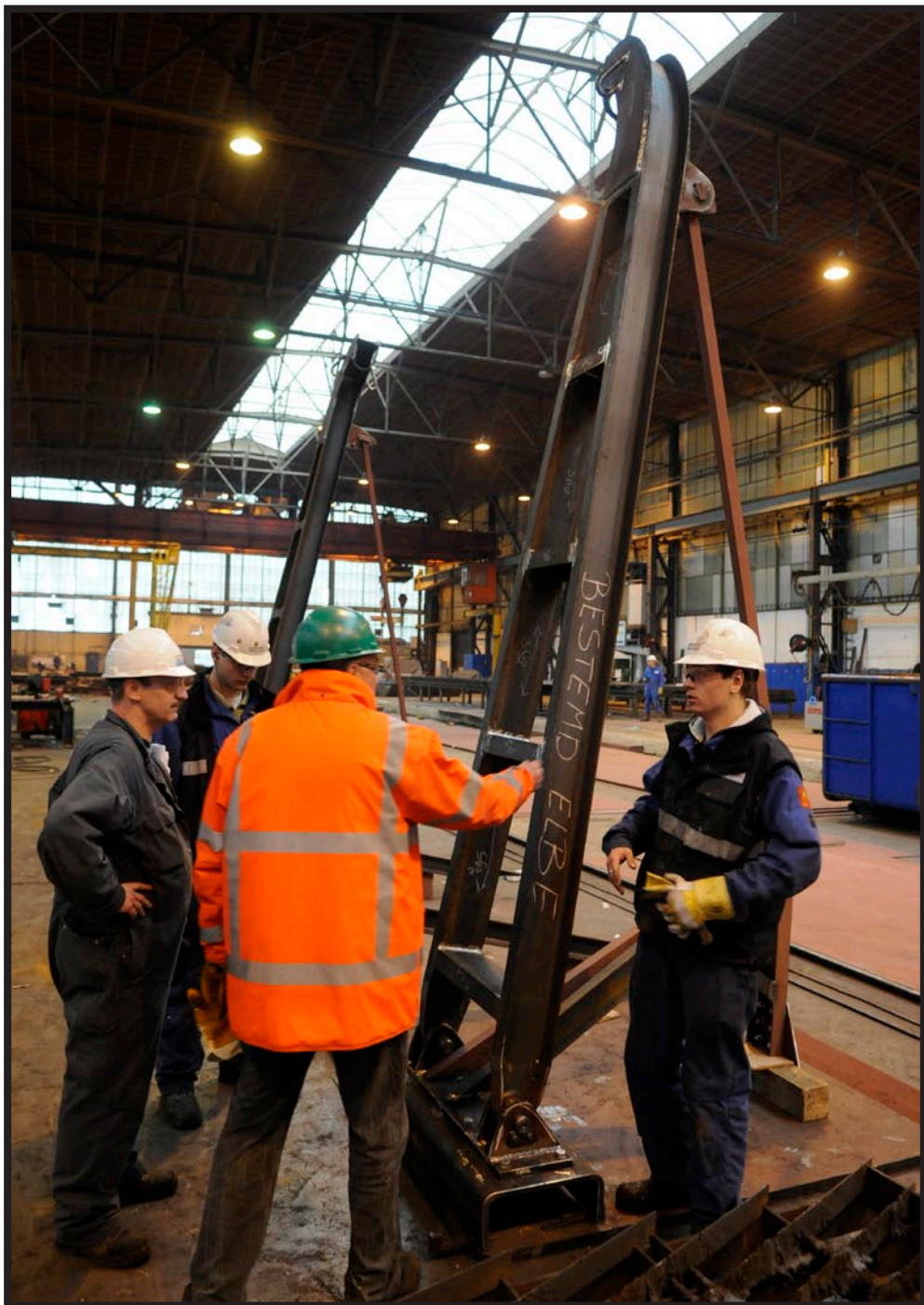
Leerschool Keppel Verolme maakt nieuwe davits



Het blijft een feest om aan de uiterlijke restauratie te werken. Dat ervaren niet alleen de vrijwilligers maar ook onze sponsors. De leerschool van Keppel Verolme heeft zich de afgelopen weken gestort op de davits. Een dankbare maar zeker geen eenvoudig puzzel om op te lossen. De tekeningen uit 1957 van de Davit Company konden we nog bemachtigen via Schat Harding, tegenwoordig leverancier van 'life-saving systems'. Maar een gekopieerde kalktekening is toch iets anders dan een geplot Auto-CAD bestand. Geen probleem voor de mannen van Keppel Verolme. "Gaan we maken." Het resultaat is een set volledig authentieke davits.

Voorman Cock Muysson heeft precies 47 jaar voor 'één en dezelfde baas' (Verolme) gewerkt. De davits van de Elbe was zijn laatste klus. Mooi dus om achter de schermen te kunnen zien hoe een echte oude rot in het vak de kneepjes wist bij te brengen aan de jonge garde van de leerschool. Keppel Verolme is bij uitstek de plaats waar zwaar materieel wordt versjouwd, maar ook de 'kleine' davits van de Elbe liegen er niet om. Een blik in de scheepsbouwloods van de werf geeft de indruk dat er met een maatje teveel wordt gemeten. De zwaar gebouwde Elbe was echter van degelijke sloepen met een bijbehorend degelijk mechaniek voorzien, dat werd al gauw duidelijk. Onder leiding van Narro de Vetten werd de klus afgerond waarna we de door MOPP geleverde davits in ontvangst mochten nemen. In het volgende magazine ziet u de plaatsing aan boord.







Uit een ander vaatje tappen...

Een mooie illustratie die laat zien hoe ver we soms gaan om de restauratie te doen slagen:

Het lukte ons maar niet om geschikte kranen te vinden voor de wastafels in de bemanningsverblijven. Kranen en leveranciers genoeg natuurlijk, maar het moet wel in het tijdsbeeld van 1959 passen. En dat leek maar niet te lukken.

De beste hit in het wereldwijde Google magazijn bracht ons bij Methven, een sanitair leverancier in... ai, Nieuw Zeeland!

Een brutaal mens gaat de hele wereld over, dus er werd een berichtje naar Methven gestuurd en wie schetste onze verbazing toen we nog geen halve dag later antwoord kregen van Ella Ryborz, de behulpzame brandmanager die meteen gecharmeerd was van ons project.

Methven stuurde een prachtige set kranen als proefpakket én deed de belofte om ons alle benodigde kranen voor ons schip te schenken. Een aanbod dat onze stoutste verwachtingen overtrof natuurlijk.

Enthousiast geworden gingen we op zoek naar de originele wastafels van Armitage Shanks, die we na lang speuren in Engeland vonden.

METHVEN
INNOVATORS IN WATER



De Royalex serie

is niet alleen een wastafel die qua vorm, maar ook in afmeting zelfs bij de beste leveranciers in de buurt niet meer leverbaar is.

Het is weer een typisch voorbeeld van een onderdeel in de restauratie dat weliswaar flink wat tijd heeft gekost, maar waarvan het resultaat de bestede moeite overtreft.

In het volgende Elbe magazine een blik op de wasplaat- en andere sanitaire voorzieningen aan boord. Als alle wastafels en kranen zijn geïnstalleerd kan het hydrofoor-systeem voor schoon drinkwater zorgen.

Geen druppel water...

Er kan ook water aan boord zijn dat je liever niet hebt. Daarvoor is dan een noodlenspomp aan boord. Dit prachtige bronzen exemplaar is afkomstig van zusterschip Clyde. Bijzonder is vooral ook de riemaandrijving op de schroefas. Het pompje is opgeknapt door vrijwilliger Jan Deurloo, een prachtig museumstuk. De nieuwe noodlenspomp is een gecertificeerd moderner model, elders aan boord.





De financiën: Zo doen we dat



Op deze plaats schreven we in de vorige nieuwsbrief al: De resultaten in de restauratie van de Elbe komen tot stand door de goede samenwerking tussen sponsors en vrijwilligers.

Maar u zult zich ongetwijfeld afvragen waar de middelen vandaan komen en waar ze terecht komen? Economisch gezien is de restauratie van de Elbe immers onbetaalbaar. Begin maar eens te bouwen aan een schip van deze omvang. Het zijn de sponsors en de vrijwilligers die de waarde inbrengen. Zo zijn al heel veel zaken aan boord tot stand gekomen:

De Stichting Maritieme Collectie Rijnmond zet elke euro om in verbeteringen aan het schip. De combinatie van zelfwerkzaamheid en veelal kosteloze hulp zorgt er voor dat de financiering van het totale project een haalbare kaart is. Fondsen hebben met substantiële bijdragen de zaken bekostigd die we niet zelf konden uitvoeren.

Maar er is nog een belangrijke sponsor, de belastingdienst. Die zorgt er voor dat uw bijdrage aftrekbaar is, want de Elbe is aangewezen als Algemeen Nut Beogende Instelling, samengevat als ANBI. 'Voordelig' schenken dus! Helpt u ons de Elbe om uit te varen met wat 'start'kapitaal? Bel ons gerust op 06-51562210



Een mooi voorbeeld: De Man-Overboard-Boot (rescueboot) is een verplicht item aan boord, als onderdeel van het veiligheidsplan voor het varen met passagiers. De benodigde kraan hebben we geschonken gekregen van Multraship BV De beoogde rescueboot kunnen we kopen met een aantrekkelijke korting, maar er blijft nog altijd een aanzienlijk bedrag over. Door de rescueboot te adopteren kunt u sponsor worden van dat specifieke onderdeel van het schip. Maar er is meer..

Onze boodschappenlijst

Per hut:

Verlichting	€ 45,-
Schakelmateriaal	€ 76,-
A60-vloer	€ 375,-
Vloerbedekking	€ 275,-
Stoffering	€ 650,-

Kaarten en boeken	€ 2.000,-
Kaapstander	€ 2.000,-
Reddingsvlot	€ 3.500,-
Rescueboot	€ 17.500,-
Diverse hutten	Bel ons!
Kapiteinshut	Bel ons!
Salon	Bel ons!
Beting	Bel ons!
Kombuis	€ 37.000 euro
Passagierssalon	€ 116.000 euro
Teakdek	€ 170.000 euro



‘Van woeste zeeën naar rustiger vaarwater’

De Achtergrond

Op 27 mei 2011 werd het boek over de geschiedenis van de ‘Elbe’, van 1959 tot heden, gepresenteerd. Sterker nog, ook het ontwerpstadium en de aanleiding tot het bouwen van de ‘Elbe’ en haar zusterschip ‘Clyde’ komt aan de orde in dit 180 pagina’s tellende boekwerk, dat u zeker niet mag missen.

Yvonne Maij interviewde tientallen betrokkenen, onder wie vele oud-bemanningsleden en vrijwilligers. Een indrukwekkend relaas over de verschillende periodes in het bestaan van ooit een van ‘s werelds sterkste zeeslepers is het resultaat. John Slagmoolen zorgde voor een overzicht van de vele tientallen grotendeels kleurrijke illustraties die het boek rijk is. Nico Ouwehand voerde samen met Yvonne Maij de eindredactie van het boek, dat door uitgeverij Lanasta wordt uitgebracht.

De presentatie van ‘Zeesleper Elbe - van woeste zeeën naar rustiger vaarwater’ vond plaats tijdens de sponsorbijeenkomst op vrijdag 27 mei.

Op zaterdag 28 mei is de verkoop van start gegaan tijdens de Dag van de Zeesleepvaart.

JA ik wil een boek reserveren:

‘Zeesleper Elbe - van woeste zeeën naar rustiger vaarwater’ kost € 34,95

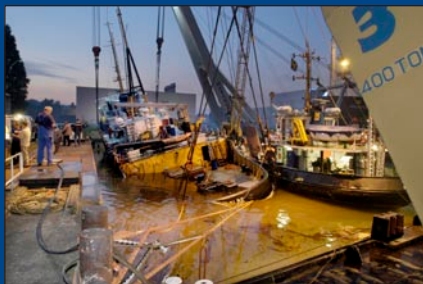
0 Stuur stuur een mail naar rk@smcr.nl

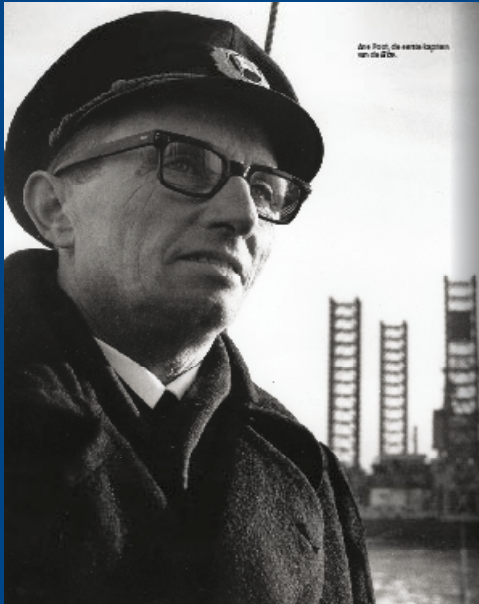
0 Bel naar 06 - 51 56 22 10

0 Schrijf naar Postbus 378, 3233ZH Oostvoorne

Pagina 17:

Een preview van een viertal pagina's uit 'Zeesleper Elbe - van woeste zeeën naar rustiger vaarwater'

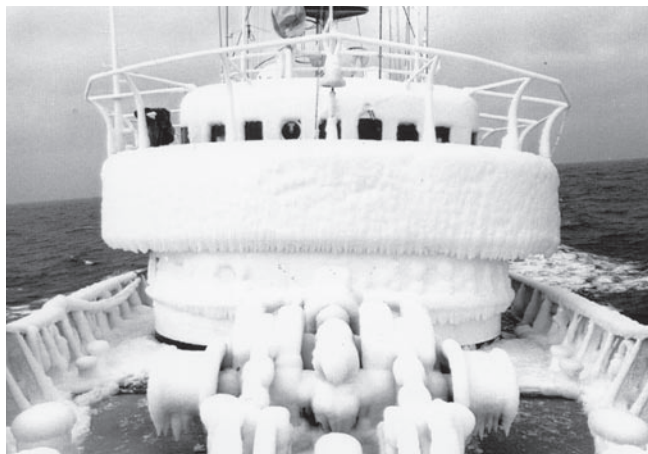




Zeesleper Elbe Magazine 1 - 2011 | 17



Uit het jaar... 1991



visvangsten in de Barentssee leverden behalve een succesvolle actie ook een schip vol ijs op. De 23 milimeter dikke ijsversterkte boeg kan de noordelijke omstandigheden wel hebben, maar de bevroren watermassa's aan dek leveren weer heel andere problemen op.

De bemanning begint na het maken van deze spectaculaire foto maar met het loshakken van de ijsklompen, een (ijs)berenzware job.

Een verkoelend winterplaatje in de zomer. De bemanning van m.v. 'Greenpeace' dacht er 20 jaar geleden ongetwijfeld anders over. De protesten tegen illegale

De Elbe heeft van 1985 tot 2002 als actieschip 'Greenpeace' de wereldzeeën bevaren voor de gelijknamige milieuorganisatie.



Veilig werken dankzij de ANWB en Storm Industriediensten. De ANWB schonk de Elbe vrijwilligers 10 nieuwe valhelmen, na een verzoek van vrijwilliger Jan Deurloo. Veilig werken aan boord is van groot belang en dus deed Jan met succes een beroep op zijn werkgever.

Ook Storm Industriediensten, al jaren ruimhartig sponsor van de Elbe, deed een mooie donatie in de vorm van twee trappen die armslag en veiligheid bieden.



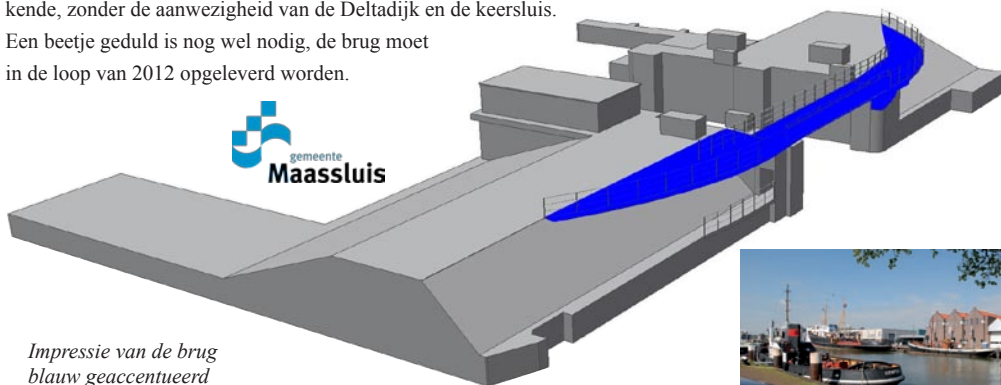


Fietsvoetbrug: Elbe nog beter bereikbaar

De aanleg van een langzaamverkeerbrug over de keersluis aan de Maassluisse buitenhaven maakt ook de Elbe over enige tijd beter bereikbaar. De brug maakt deel uit van het regionale fietspadenplan. De Stadsregio Rotterdam, Fonds Schiedam Vlaardingen e.o. en de gemeente Maassluis financieren gezamenlijk de brug.

Tot eind jaren zeventig speelde die bereikbaarheid niet, omdat de buitenhaven toen nog twee spoorwegovergangen kende, zonder de aanwezigheid van de Deltadijk en de keersluis.

Een beetje geduld is nog wel nodig, de brug moet in de loop van 2012 opgeleverd worden.



*Impressie van de brug
blauw geaccentueerd
tegen de keersluis*



In de volgende nieuwsbrief:

- * Brugtelegrafen
- * Kombuis
- * Leerlingen aan boord
- * Overhalen dempers
- * Nieuwe website
- * Toen en nu, 10 jaar restauratie
- * Laatste nieuws
- * Davits geplaatst

Agenda

31 juli 2011

Open zondag 13.00-16.30

28 augustus 2011

Open zondag 13.00-16.30

2-4 september 2011

Wereldhavendagen

10 september 2011

Open monumentendag

8-11 november 2011

Europort Maritime



Volg de Elbe op
twitter.com/elbe1959



Alle hens aan dek !

Mei 1959, de Elbe vertrekt uit haar thuishaven naar Portsmouth om een Mammoetdok op te halen. De Elbe is nog nagelnieuw. Ruim een halve eeuw later lukt het ons om het achterdek weer precies zo op te leveren, alleen het teakhouten achterdek ontbreekt.

U kunt ons helpen om de laatste eindjes aan elkaar te krijgen, dan slepen wij u straks naar zee. Graag maken wij u deelgenoot van onze motivatie!

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

ANBI
Algemeen Nut Beogende Instelling