Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter



Beste lezers en lezeressen,

Mijn goede voornemen was om in deze eerste Nieuwsbrief van het jaar 2021 te proberen niet over het Coronavirus te schrijven. Maar je kunt er bijna niet omheen, ook gezien de situatie bij ons museum.

Toen op 14 december 2020 bekend gemaakt werd dat, naast alle andere maatregelen, ook de musea weer hun deuren voor bezoekers moesten sluiten, gingen we, zoals langzamerhand vertrouwd, weer over in de Lockdown modus. Dat hield ook in dat er maximaal twee vrijwilligers tegelijkertijd in het museum werkzaamheden mochten verrichten. Gezien het enthousiasme van onze vrijwilligers om hun gebruikelijke werkzaamheden te willen voortzetten, was dat geen eenvoudige maatregel om consequent te handhaven. Toen we echter ook nog met een besmetting te maken kregen, moest deze maatregel verder aangescherpt worden. Vanaf de tweede week van januari zijn we helemaal gesloten. Jammer voor de saamhorigheid, maar bijna alle vrijwilligers vallen in de risicogroep en de veiligheid van de mens gaat altijd vóór. Tevens hebben wij ook een voorbeeldfunctie!

Het was enigszins te verwachten, maar ook het enthousiasme om bijdragen te leveren voor onze kwartaalnieuwsbrief viel nogal tegen. Er gebeurt natuurlijk ook weinig wanneer je gesloten bent! Na een kleine aansporing zijn er toch een aantal mensen weer in de pen geklommen en hebben ervoor gezorgd, dat we weer een goed gevulde Nieuwsbrief kunnen publiceren. De Nieuwsbrief is toch de levenslijn, die wij hebben met onze donateurs, sponsoren, leden van de Raad van Toezicht en Advies en natuurlijk met al onze vrijwilligers.

De schoorsteen moet wel blijven roken en zonder alle financiële en fysieke ondersteuning wordt dat lastig, zeker zoals nu zonder de inkomsten van onze bezoekers.

Over schoorstenen gesproken, het onderhoud aan de buitenkant van het museum gaat door en Wim de Snaijer verhaalt over het onderhoud van de twee kenmerkende schoorstenen van het gebouw. Gelukkig dat de Gemeente Maassluis telkens weer oog heeft om het gebouw aan de buitenzijde in goede conditie te houden.

Het BIS systeem (Bezoekers Informatie Systeem) heeft ook zijn onderhoud en aanvullingen nodig. De beheerder van het systeem, Leo Kischemöller, brengt u op de hoogte van zijn werkzaamheden. Het museum is niet alleen een verzameling van realia, maar ook een enorme databank, die via het BIS veel aanvullende informatie verstrekt aan bezoekers en belangstellenden.

Door de opruimwoede van mensen, die nu de tijd hebben om de zolder en boekenkast op te ruimen, hebben we steeds meer aanbod van kleine realia, boeken en jaargangen van maritieme tijdschriften. Wat we al bezitten kan weer verkocht worden. Niet alleen de verkooppunten, zoals onze balie, maar ook de Vaardagen, Furieade en de Wereldhavendagen in Rotterdam werden allemaal afgelast. Dus een grote beperking van afzet en een financiële tegenvaller.

Gelukkig hebben we af en toe nog wel de gelegenheid en de financiële armslag om mooie aanvullingen voor de permanente expositie aan te kopen. Hans de Klerk heeft daar de juiste neus en zijn netwerk voor. Hij verhaalt over de recente aankopen van het schilderij van de sleepboot “Zierikzee” en het nieuwe model van de sleepboot “Noord-Holland”.
Ook de vernieuwde Rijn- en binnenvaartzaal komt aan bod. >>>>

>>>>>
De wisseltentoonstelling “Sleepboten in oorlogstijd 2” is, wanneer we weer mogen openen, voorlopig nog een tijd te bezichtigen. Dit jaar dan in het kader van 76 jaar bevrijding.
Over hoe de zeemansgezinnen in hun onderhoud konden voorzien tijdens de oorlog met een vader op zee en geen inkomsten, maakt Hans van der Ster u een stuk wijzer door over het bestaan van de “Zeemanspot”, het steunfonds voor zeemansgezinnen, te schrijven.

Kees Noevers is, buiten zijn werkzaamheden in het automatiseringsteam ook de drijvende kracht achter de “Kappie” strips op onze website en facebookpagina. Hij heeft nu ook afspraken kunnen maken over de publicatie van de verhalen van ”Kapitein Rob”, welke ook op onze facebookpagina mogen verschijnen.

Natuurlijk kunnen we niet zonder een bijdrage van onze vrijwilliger, boekenschrijver, publicist, tentoonstellingsbouwer, fotograaf en secretaris van de Raad van Toezicht en Advies, Nico Ouwehand. Op basis van een lezing, die hij zou houden, maar die telkens weer uitgesteld moest worden, schrijft hij over de Rotterdamse Stadssleepdiensten.

Ik heb in het afgelopen jaar, in het voorwoord van de Nieuwsbrief in algemene zin, wel eens geschreven over de voortgang van de audit door de Museumvereniging. Nu een wat uitgebreider verhaal over ons eigen PLA-project (Project Lange Adem).

In onze volgende Nieuwsbrief hoop ik te kunnen melden dat ons museum weer opengesteld is voor het publiek en dat onze vrijwilligers zonder beperkingen hun werkzaamheden kunnen voortzetten.

Dank aan alle vrijwilligers, donateurs, sponsoren en medestanders van ons museum voor uw doorlopende steun en belangstelling.

Kees van Essen, voorzitter

Update Bezoekers Informatie Systeem (BIS)

Op 31 december 2020 bevatte het Bezoekers Informatie Systeem (BIS) van het Nationaal Sleepvaart Museum de gegevens en foto’s van 1.300 schepen en 2.950 scheepsnamen.
In 2020 is van alle schepen waar het museum een model van bezit, een beschrijving in BIS ingevoerd.
Deze informatie kan in het museum worden gedownload en bekeken door het inlezen van de betreffende QR-codes via Wifi op de smartphone van de bezoeker, een project uitgevoerd door Kees Koree, Laurens Blom en Wim Post.

Voor het komende jaar staan op het programma de invoer en beschrijving van alle Nederlandse sleepboten:
- gebouwd vanaf 2000 tot heden (grotendeels gereed);
- van rederijen actief in vroegere overzeese gebiedsdelen (deels gereed);
- van het vroegere Smit Internationale inclusief dochterondernemingen (deels gereed);
- van het vroegere Bureau Wijsmuller (deels gereed).

Voorts wordt in 2021, in samenwerking met Natanja Rorije van Dubbelklik, een aanpassing in het programma aangebracht, die het mogelijk maakt een boot rechtstreeks op iedere naam die het heeft gehad in BIS op te zoeken en te vinden.

Dankzij de inspanningen van onze medewerker Gerard Fransen, hebben wij in het afgelopen jaar toegang gekregen tot de bestanden van de Scheepsmetingsdienst (binnenvaartschepen gebouwd in de periode 1898 - 1989). Dit is een belangrijke aanvullende informatiebron voor BIS gebleken.

Daarnaast kunnen wij bij het beschrijven van boten in BIS, dankzij de toestemming van de heer Wim van Yperen (website De Kiekjesdief) te Scheveningen, gebruik maken van diens uitgebreide gegevens van bijna 300 hedendaagse sleepboten.

Tenslotte mag niet onvermeld blijven, dat onze medewerker Reinier van de Wetering veel tijd heeft besteed (en hopelijk nog zal besteden) aan het, ten behoeve van BIS, verbeteren van een groot aantal oude en kwalitatief arme foto’s.

Leo Kischemöller

Aanpassing van de Rijn- en binnenvaartzaal

Na de verbouwing van de Rijn- en binnenvaartzaal was er tijdelijk geen plaats meer voor de grote rijen met de schoorstenen van de diverse Rijnvaartrederijen. Inmiddels hebben we een groot deel van deze schoorstenen weer in beeld kunnen brengen. We hebben in ieder geval de Nederlandse rederijen een plaats kunnen geven. Helaas hebben we niet de schoorstenen van de Duitse, Zwitserse en Franse rederijen meer kunnen plaatsen door ruimtegebrek.



Geachte vrijwilligers en andere belangstellenden,

Dit jaar is ook voor mij een bijzonder jaar. Vanuit de Museumvereniging en de Culturele Raad Maassluis horen we dramatische verhalen in de culturele sector. Veel organisaties dreigen ten onder te gaan en moeten gered worden. Bij schepen komt er dan een sleep- en reddingsactie op gang. Het Sleepvaartmuseum heeft net als de schepen, die dan opgeroepen worden gelukkig een stabiele financiële basis. Het jaar 2020 sluiten we af met een positief resultaat.
Het aantal bezoekers is net geen 1.000 en dat is minder dan 25% van een normaal jaar. Door extra bijdragen van de museum-jaarkaart is de opbrengst entreegelden met € 3.000 toch nog bijna de helft van vorig jaar.

De omzet van de shop en verkoop van tekeningen bedroeg in 2020 € 3.000. Dit is ongeveer een derde van vorig jaar. Daarbij moet wel aangetekend worden dat het boek Sleepvaart in Stroomversnelling in 2019 de omzet flink verhoogd heeft. Bijzonder dit jaar is dat van de omzet ruim een derde rechtstreeks ging via verzoeken per mail en/of telefonisch. Verzoeken voor tekeningen kwamen uit de hele wereld. De verste uithoek was Nieuw-Zeeland.

Rest mij nog iedereen te bedanken, die het afgelopen jaar heeft geholpen de uitgaven te beperken door zelf onderhoud te verrichten en/of door acties om de kosten voor gas en elektra te verminderen, omdat het museum wegens Lockdown gesloten was.

Met vriendelijke groet,

Martin Boekestijn., Penningmeester



Lopende de tentoonstelling “Sleepboten in oorlogstijd 2” kan men zich afvragen: “Hoe ging het met de gezinnen thuis”. Hoe konden ze aan financiële middelen komen, nu de bezetter de rederijen aan banden had gelegd en er bijna geen inkomens voor de gezinnen bleken te zijn. Dit is een vaak onderbelicht thema, maar wel zeer belangrijk voor de mannen, die in deze periode geen of weinig contact met het thuisfront hadden en ook geen weet hadden van de situatie van hun gezin.
In december 1940 richtte de gewezen marineman Iman Jacob van den Bosch in Eindhoven de verzetsgroep Tromp op met het bijbehorende Trompfonds. Hij werkte toen als directeur bij de dienst buitenlandse expeditie van Philips. Het doel van de groep was het financieel steunen van de gezinnen van Nederlandse zeevarenden, die na het begin van de oorlog in dienst van de geallieerden waren gekomen. Dat waren er zo’n 18.000. Op last van de Duitse bezetter werd in april 1941 aangekondigd, dat het betalen van gelden aan gezinnen van zeevarenden in dienst van de geallieerden zou worden stopgezet. Door kapitein Abraham Filippo, gezagvoerder bij de Holland-Amerika Lijn, werd daarna een steunfonds opgericht, waaruit uitkeringen aan de betrokken gezinnen gedaan konden worden. Deze organisatie kreeg de naam de Zeemanspot mee. Bij de oprichting van plaatselijke hulpcomités vond hij een enthousiaste medewerker in de bankier en oud koopvaardijofficier Walraven van Hall, kortweg Wally. In oktober 1941 werd het Duitse besluit geëffectueerd. De achtergebleven gezinnen konden vanaf dan alleen nog aanspraak maken op een minimale steun volgens de normen van Maatschappelijk Hulpbetoon.
In Nederland ontstonden in de eerste jaren van de oorlog vele van dit soort verzetsgroepen. Zij zamelden contant geld in en verdeelden dat later onder de zeemansgezinnen. Omdat er ook behoefte was aan materiële ondersteuning hebben Jan Verschure uit Hilversum en Jan Bottema het Natura Apparaat in het leven geroepen. Zij waren beiden inspecteurs van de Rijksverkeersinspectie en konden dus over een auto beschikken. Begin 1942 kwam er een contact tussen deze verschillende groepen tot stand. Van den Bosch en Van Hall wisten deze groepen samen te voegen onder de mantel van het Nationale Steun Fonds.

Fondsenwerving.

In eerste instantie waren de giften van Nederlanders de belangrijkste bron van inkomsten.
Minister Steenberghe stelde op 17 april 1941 via Radio Oranje, dat de Nederlandse regering garant zou staan voor financiële steun aan de families van zeevarenden.
De door het NSF gegenereerde gelden werden in principe onder drie groepen steunbehoeftigen verdeeld. Dat waren de vrouwen en gezinnen van de zeevarenden, oud-militairen en onderduikers, die steun ontvingen. De Zeemanspot ontving van het NSF daarvoor een bedrag van *ƒ* 5.204.740.
Over het verzetsverleden van Walraven van Hall en zijn broer Gijs van Hall is een gedramatiseerde bioscoopfilm gemaakt onder de titel “Bankier van het verzet”. Wat gebeurde er na de oorlog met de vrouwen die hun man nooit meer huiswaarts zagen keren. Zij werden de zogenaamde “Margrietvrouwen” en kregen een uitkering uit het Margrietfonds. Hertrouwen was voor deze vrouwen niet mogelijk. Hun echtgenoot werd als vermist opgegeven en er bestond dus een mogelijkheid dat zij alsnog werden gevonden of terugkeerden. Voor een periode van 20 jaar werd hen de mogelijkheid van hertrouwen dan ook ontzegd.



Een ieder, die de herinnering aan het leed van de bemanningsleden van de schepen, die tijdens de oorlog voeren, levend wil houden, kan dit op eenvoudige wijze doen door een Margrietspeldje te dragen. Op deze manier worden ook hun familieleden niet vergeten.
De speldjes waren aanvankelijk ontworpen voor vrouwen, die hun varende partner jarenlang of zelfs voor altijd moe(s)ten missen. Zij worden “Margrieten” genoemd. Dit heeft te maken met H.K.H. prinses Margriet. Zij is decennia lang de beschermvrouw van de koopvaardij geweest. Tegenwoordig wordt het speldje gedragen door mannen en vrouwen, die willen stilstaan bij het enorme offer, dat door de koopvaardij is gebracht voor de bevrijding van Nederland.
Het Margrietspeldje is ook te zien in het Nationaal Sleepvaart Museum.

Hans van der Ster

De Noord Holland

In het afgelopen jaar is het Museum weer een fraai model rijker geworden. Het is de **Noord Holland** van Bureau Wijsmuller. Het is een zgn. ATA-sleper, een van de serie-sleepboten, die in de oorlog voor de geallieerden zijn gebouwd.
Deze **Noord Holland** was gebouwd als ATA 238 in Port Arthur-Texas, maar omdat inmiddels de oorlog was afgelopen, werd zij niet geheel afgebouwd. Pas in 1946 werd ze verder afgebouwd omdat Wijsmuller haar overnam van de Amerikaanse Marine. In juli 1947 vertrok ze naar Nederland.





*De **Noord Holland** voor verbouwing en na de verbouwing van de brug.*

De **Noord Holland** is tijdens haar dienst voor Wijsmuller enige keren aangepast, waarbij de verbouwing van de brug het uiterlijk aanzienlijk wijzigde. De sleepboot voldeed zo goed dat Wijsmuller besloot van dit type nog 2 sleepboten te kopen, die de namen **Utrecht** en **Zeeland** kregen. Op 31 augustus 1961 werd de **Noord Holland** bij een poging het Griekse vrachtschip Georgios Tsavliris (1935-5.629 brt), dat nabij Pulau Nipas in Indonesië aan de grond was gelopen, vlot te trekken, door de Indonesische autoriteiten in beslag genomen. Op 16 oktober 1961 werd de **Noord Holland** verbeurd verklaard en kwam, onder de naam **Selat Berhala**, in de vaart bij de Indonesische Marine. Uiteindelijk werd de **Noord Holland** als **Selat Berhala** in Singapore gesloopt.



De Rotterdamse stadssleepdiensten



Haven van Maassluis tussen 1901 en 1912 met ISM slepers.

door Nico J. Ouwehand

Een poosje geleden werd ik uitgenodigd om een lezing te houden over de stadssleepdiensten van Rotterdam. Die lezing ging door Corona niet door en is inmiddels een keer of vijf uitgesteld. Bij de voorbereidingen voor de lezing stuitte ik op een aantal voor mij nieuwe wetenswaardigheden, die tot dan toe in stoffige archieven hadden gelegen. Even een opfrisser van het geheugen: James Watt was de eerste die met een stoommachine op de markt kwam. Dat was in 1769. In 1782 paste hij die uitvinding toe in een schip en in 1802 ging de *Charlotte Dundas* varen, aangedreven door een stoommachine. Pas in 1816 kwam het eerste zeegaande stoomschip van de helling, de *Defiance*. Kortom: de ontwikkelingen gingen toen nog in een slakkengang.

Koning Willem I stimuleerde de scheepvaart naar Rotterdam door het Voornsche Kanaal te laten graven. Dat was in 1829. Het betekende de eerste stap om van Rotterdam een wereldhaven te maken die de stad nu is. Tot dan toe deden de schepen er soms dagen over om van zee naar Rotterdam te varen. Dat traject van en naar zee moest korter kunnen. Fop Smit (geboren in 1777!) had daar ook zo zijn ideeën over en hij liet op zijn werf in 1842 de eerste radersleepboot *Kinderdijk* bouwen, die diensten aanbood om schepen sneller naar zee of vandaar naar Hellevoetsluis te laten varen. Fop was wel zo verstandig het risico van de exploitatie zo gering mogelijk te maken door een bijdrage te vragen van het rijk en de provincie. De opbrengsten van de dienst waren echter dermate plezierig, dat in 1865 de bijdragen werden gereduceerd tot f. 10.000,- per jaar. Op den duur waren die bijdragen resp. garanties helemaal niet meer nodig. Dat maakte Fop Smit niet meer mee, want hij overleed in 1866. Nog in hetzelfde jaar konden de eerste stoomslepertjes met een schroef worden afgeleverd. De zonen van Fop hadden het bedrijf overgenomen. De *Hit*, de *Bij* en de *Bagatel* voorzagen in een behoefte. Dat werd versterkt toen in 1872 de Nieuwe Waterweg werd geopend. Vissersschepen lieten hun vaartuigen door slepers van en naar zee brengen. Dat scheelde werkelijk enorm veel tijd.

In de periode 1871 tot 1915 werden in het Rotterdamse heel veel nieuwe havens gegraven. Denk in dat verband maar eens aan de Koningshaven, de Schiehaven, de St. Jobshaven en de Keilehaven. De ontwikkeling van Rotterdam als haven raakte in een stroomversnelling, hetgeen het beste geïllustreerd kan worden aan de hand van de registratie van de binnenkomende zeeschepen. Dat waren er in 1870: 2973, in 1880: 3456, in 1900: 7364 en in 1912: 10477. Geen wonder dat ook de inmiddels opgerichte diverse sleepdiensten daar wel bij voeren. Wie waren dat dan wel? Natuurlijk L. Smit & Co., de Slikkerveersche Sleepdienst (in 1894 omgezet in Piet Smit), de Internationale Sleepdienst, opgericht door de heren Vuyk en Horstman, de sleepdienst De Volharding (opgericht door 6 particulieren in 1906), de Stoomsleepdienst Maas, de Rotterdamsche Sleepdienst en de Sleepdienst Gebr. De Ruiter. Zo rond 1912/1914 was er dus al sprake van een indrukwekkend aantal sleepboten in het Rotterdamse. L. Smit & Co had 20 slepers voor de rivierdienst, waaronder de *Charlois*, de *Staalduin* en de *Postduif*. Piet Smit had 4 boten voor grote zeeschepen, 30 stuks voor middelgrote zee- en rivierschepen, 14 slepers voor klein werk en 6 sleepboten gestationeerd in Dordrecht. >>>>

>>>>> De sleepdienst De Volharding beschikte over een vloot van 27 slepers. Dan waren er nog de 17 slepers van de stoomsleepdienst Maas en de Rotterdamsche Sleepdienst met 15 van dit soort vaartuigen. Een ramp voor de duizenden jonge mensen die in België en Frankrijk omkwamen als gevolg van de Eerste Wereldoorlog, gooide roet in het eten en dat niet alleen voor de sleepdiensten. Van de ruim 10.000 schepen die Rotterdam aandeden voor de oorlog waren er in 1915 nog 3760 over en in 1918 nog maar 1341. Dat had natuurlijk verregaande gevolgen voor de sleepdiensten. Sommigen gingen zich bezig houden met de visserij, andere slepers werden opgelegd met alle negatieve gevolgen voor de bemanningen. Na het sluiten van de vrede in 1918 duurde het nog tot 1924 voor het scheepvaartverkeer weer op het vooroorlogse niveau was.



Sleepboot Goeree van Piet Smit als vissersvaartuig tussen 1916 en 1918.

Nieuwe sleepdiensten deden hun intrede. O.a. de sleepdienst H. Kooren, na 1932 voortgezet door A. Kooren Hzn. De sleepdienst Adriaan Kooren, de Gebr. Eerland, de Mabi, de 's Gravenhaagsche Sleepdienst en de Onafhankelijke sleepdienst. Ze hielden zich niet uitsluitend bezig met de assistentie aan zeeschepen, maar veelal met het verslepen van lichters naar het binnenland. Kortom: er was sprake van een enorme concurrentie. Dat had zeker invloed op de prijzen. L. Smit trachtte in 1933 met een reductie van 50% op de tarieven de Onafhankelijke uit de markt te prijzen. Die poging mislukte en had tot gevolg dat de V.O.S., de Verenigde Onafhankelijke Sleepdienst werd opgericht. De heer A. Hoogslag Sr., aanvankelijk van de Onafhankelijke, speelde bij die ontwikkelingen een belangrijke rol.

Een min of meer geheime ontmoeting van hem met de heer D.G. van Beuningen had een vorm van samenwerking tot gevolg. Tot aan 1940, het begin van de Tweede Wereldoorlog, verschenen er zelfs nog nieuwe spelers op de sleepvaartmarkt, zoals Hudig en Veder, Van Ommeren en de sleepdienst Mars. De coördinatie was inmiddels in handen van de in 1931 opgerichte Sleepvaartcentrale. De Tweede Wereldoorlog was voor de sleepdiensten zo mogelijk nog ingrijpender dan de Eerste Wereldbrand. In een volgende nieuwsbrief kom ik graag terug op de ontwikkelingen sinds 1940.

De Hector, gebouwd in 1884, werd in 1902 door de ISM aangekocht.



Onderhoud Museumpand

In 2020 zijn er diverse onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd aan het pand waarin ons museum is gevestigd.
De tand des tijds had er aan geknaagd. In opdracht van de Gemeente Maassluis zijn onder andere de voegen vervangen en zijn de schoorstenen gerenoveerd. Van de laatste klus zijn een paar fraaie opnames gemaakt, die wij u niet willen onthouden. De fotograaf is Kees Koree. Het pand kan er weer jaren tegen!







Project Lange Adem

In de periode eind zeventiger en begin tachtiger jaren van de vorige eeuw werd er bij de Rederij Shell Tankers B.V. een project opgestart, dat vanaf de aanvang het PLA project werd genoemd. Bij voorbaat was dus al goed ingeschat, dat men niet over één nacht ijs wilde gaan, maar gedoseerd een aantal, toch wel rigoureuze, veranderingen bij de vloot wilde invoeren.
Voor dit project werden een aantal producttankers van de F-klasse (32.000 dwt) geselecteerd. Dit waren nieuwe schepen met een onbemande machinekamer (UMS gecertificeerd) en een gecombineerde controlekamer zowel voor machinekamer als de ladingbehandeling. Stuurman en machinist liepen tijdens de laad-en losoperaties de wacht in dezelfde ruimte.
Deze nieuwe opzet bood ook de mogelijkheid om stuurlieden en machinisten een extra nautische of scheepswerktuigkundige opleiding te geven. Het zogenaamde plus diploma. Ook kon men nu aan de Hogere Zeevaartschool een gecombineerde nautische en technische opleiding gaan volgen voor Maritiem Officier.
Tevens moest er gevaren worden met een geïntegreerde Hollandse scheepsgezellen werkploeg. De messroom van de bemanning ging dicht en officieren en gezellen aten gezamenlijk in de officiersmess.

De algehele doelstellingen waren: kostenbesparing door bemanningsreductie, efficiënte inzet van alle opvarenden en tenslotte het meer aantrekkelijk maken van het beroep van zeevarende. Een Maritiem Officier kon zowel de eindrang van Kapitein als Hoofdwerktuigkundige bereiken.
Dit systeem werd toegepast bij zowel Shell Tankers als bij Nedlloyd. Andere rederijen in Nederland hadden geen interesse voor deze geïntegreerde processen. Ook buitenlandse rederijen hebben deze integratie van nautisch en technisch nooit ingevoerd.

Ook al had het project een lange adem, het is nooit het succes geworden waar men op had gehoopt. De F-klasse tankers gingen uit het oogpunt van kostenbesparing op orders van de charteraar met Indonesische junior officieren en een Indonesische bemanning varen.
Weg project! Tenslotte moest Shell Tankers B.V. in 1996 de deuren sluiten en wat nog restte van de tankervloot werd geïntegreerd in de Internationale Shell Statsco vlootoperaties.
Door de overname van de P&O Nedlloyd rederij door Maersk en de daaropvolgende integratie van de vloten is het systeem van geïntegreerd varen een natuurlijke dood gestorven.

Wat heeft dit verhaal met ons museum te maken?
Ons museum heeft door verschillende omstandigheden en oorzaken ook te maken met een Project Lange Adem en wel de her-certificering van onze erkenning als “Geregistreerd Museum”. Ben je als museum geregistreerd door de Museum Vereniging dan mogen onze bezoekers gebruik maken van de Museumkaart. Een grotere aantrekkingskracht voor elk museum.

Ieder jaar kiest de Museum Vereniging ongeveer twintig geregistreerde musea uit voor een externe audit. Een door de Museum Vereniging aangewezen auditor trekt dan een dag uit om in grote lijnen te zien hoe wij als bestuur en andere vrijwilligers werken en taken vervullen. Verder moet er een groot aantal documenten overlegd worden met daarin de beschrijving van de te volgen procedures.
De audit vond plaats in september 2019 en in december 2019 ontvingen wij het audit rapport met daarin de diverse beoordelingen van werkwijze en documentatie.

In het algemeen was het een positieve beoordeling maar er moesten nog wel een aantal interne documenten aangepast worden en ook nieuwe documenten worden geschreven. Aanvankelijk hadden wij de gelegenheid om tot 6 mei 2020 de aanpassingen te maken en opnieuw te laten beoordelen.

Door de gedwongen sluiting van het museum door de Corona maatregelen medio maart kwam het team dat aan de aanpassingen en aanvullingen werkte met zijn voorbereidingen bijna tot stilstand. Na de heropening van het museum op 25 juli 2020 werden door het Audit-team de werkzaamheden ook weer opgepakt. Gelukkig hadden wij van de Museumvereniging uitstel van inleveringsdatum gekregen en wel tot oktober. Wij kwamen nu ook in de jojo terecht van openen en sluiten van het museum. >>>>>



>>>>> Op 13 oktober 2020 werden de Corona maatregelen weer aangescherpt wat het vergaderen van het team belemmerde. Op 2 november moesten wij het museum alweer sluiten voor een periode van twee weken. Gelukkig mochten wij op 21 november weer open. Deze openingsperiode was ook van korte duur want op 14 december ging alles weer op slot en dat is tot op heden het geval.
Gelukkig hebben wij op tijd alle benodigde documentatie in oktober aan kunnen leveren.

Een externe audit is goed. Het houdt je scherp in je eigen organisatie. Zo hebben wij een geheel nieuw **Veiligheidsplan** gemaakt en het **Beleidsplan** voor de periode 2020-2025 werd geheel aangepast aan de eisen zoals gesteld in de **Governance Code Cultuur**. Omdat wij als museum niet beschikten over een **Collectieplan**, moest dat ook geheel nieuw worden geschreven. Vervolgens hebben wij nog nieuwe edities gemaakt van de **Handleiding Museum**, het **Ontruimingsplan** en de **Calamiteitenwijzer** van ons museum.
Jammer was echter, dat wij op een aantal documenten, zoals het Beleidsplan en het Rooster van aftreden, toch nog weer aanpassingen moesten maken.

Door de periodes van uitstel en de gedwongen sluiting zijn er vele maanden gepasseerd. Toen wij de audit in september 2019 voorbereidden, was dit op basis van de richtlijnen volgens Governance Code Cultuur 2018. Inmiddels zijn de eisen, door de intussen van toepassing zijnde Governance Code Cultuur 2019 nogal veranderd. Er wordt van ons museum nogal wat verwacht.

Heikele punten zijn de eisen die gesteld worden aan de Raad van Toezicht en Advies en het Rooster van aftreden voor zowel bestuursleden als de leden van de Raad van Bestuur. Het bestuur zal dat in goed overleg met de Museum Vereniging moeten oplossen.

Jammer dat de Lockdown periode weer wordt verlengd. Dit zal zeker tot gevolg hebben dat ook de afwerking van de audit en de her-certificering een PLA project (Project Lange Adem) wordt en voorlopig nog even zal blijven.
We hopen op een uiteindelijke goede afloop en dat wij een geregistreerd museum mogen blijven. Dus niet een PLA afloop zoals bij Shell en Nedlloyd.

Schilderij Zierikzee van Ary de Groot

Eind vorig jaar kregen we in het Museum een telefoontje met de vraag of we geïnteresseerd waren in een schilderij van de sleepboot **Zierikzee** met een vissersschip uit Maassluis, gemaakt door de heer Ary de Groot.
Zeker omdat we weinig afbeeldingen hebben van de **Zierikzee** waren we zeer geïnteresseerd. Het is een fraaie afbeelding van een woeste zee met beide schepen. Na een afspraak gemaakt te hebben zijn we het schilderij gaan ophalen bij de familie Kroon, wiens grootvader bij L. Smit Havendienst had gevaren.
Helaas was kapitein M. Kroon bij het ongeluk met de Hector in 1926 omgekomen. Teruggekeerd in Maassluis bleek de schilder Ary de Groot een bekende plaatselijke schilder te zijn.
Nu wil het toeval dat Museum Maassluis net dit jaar een tentoonstelling van deze schilder wilde organiseren en zij benaderden ons of wij schilderijen van hem in onze collectie hadden. Nu hebben we een schilderij van hem in bruikleen van Historisch Museum Den Briel. Zodoende waren wij in staat niet alleen dit schilderij, maar ook het nieuwe schilderij voor de (nieuwe) tentoonstelling in Museum Maassluis ter beschikking te stellen.
Voorlopig kunt u onze aanwinst dus in het Museum Maassluis zien. In de zomer komt het terug in ons Museum en is het in onze Burgemeesterskamer te bewonderen.



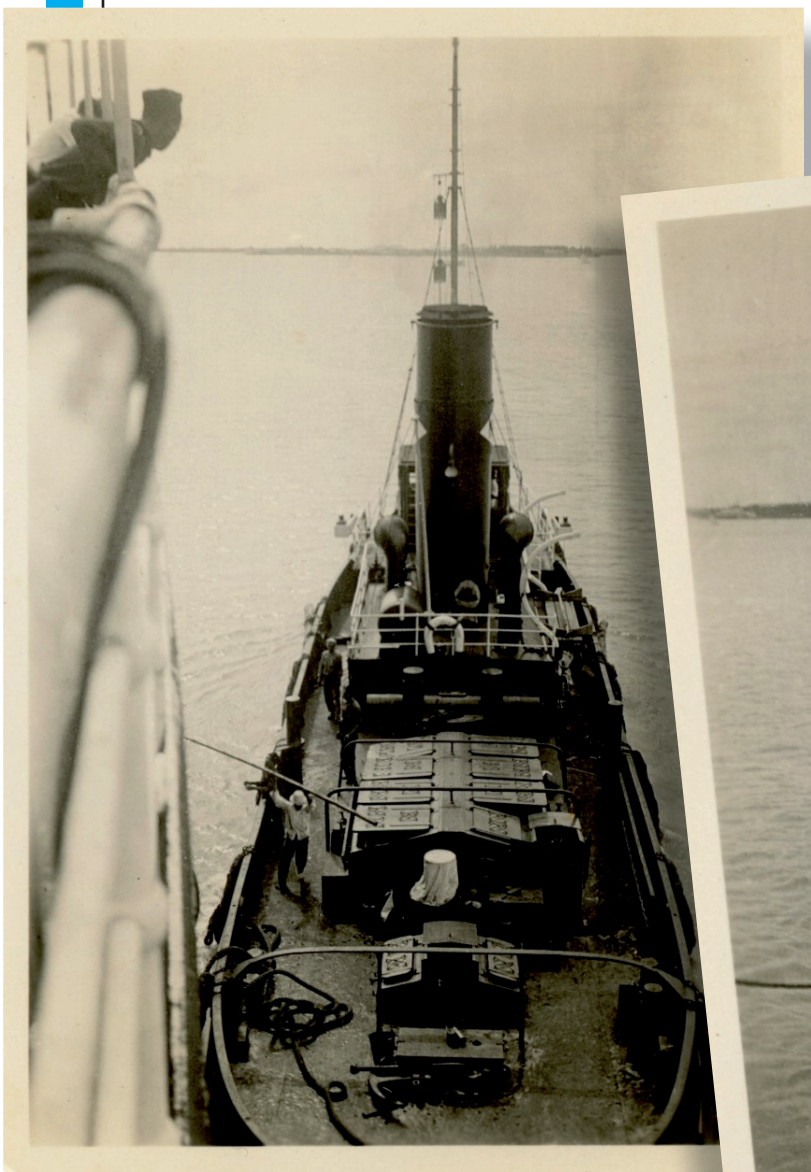
De Ciska

Het museum ontving onlangs een e-mail van de heer Ernst Bergmans met daarbij 2 oude foto's van de sleepboot **CISKA** van de N.V. Nederlandsch-Indische Steenkolen Handel Maatschappij te Amsterdam / Batavia, welke door zijn vader Willem Hendrik Bergmans (1912 - 1996) op 18 februari 1934 bij aankomst te Soerabaja gemaakt waren vanaf het passagiersschip JOHAN DE WITT van de N.V. Stoomvaart Maatschappij "Nederland" , waarop zijn vader destijds werkzaam was. De oude foto's kwamen uit een fotoalbum van zijn vader en de heer Ernst Bergmans was zo attent om deze foto's aan het museum te schenken.

Originele foto's gefotoshopt en een facelift gegeven. Genoemde foto's zijn inmiddels toegevoegd aan de foto's van de **CISKA** in ons Bezoekers Informatie Systeem (B.I.S.) en zijn een welkome aanvulling voor het museum.

Ik vind het een leuk onderwerp voor de nieuwsbrief omdat we graag zulke e-mails van lezers zouden willen blijven ontvangen.

Reinier van de Wetering







In 2020 vierden we (voor zover dat nog mogelijk was) 75 jaar bevrijding.
Dat jaar was het ook 75 jaar geleden, dat de verhalen van Kapitein Rob voor het eerst gepubliceerd werden.
Dankzij de 'Erven Kuhn' (waarvoor natuurlijk onze dank) zijn wij als museum in de gelegenheid gesteld om dat eerste verhaal te publiceren via onze Facebook-pagina.
Helaas is dit verhaal al weer afgelopen, maar van de 'Erven Kuhn' hebben we inmiddels toestemming gekregen om een tweede verhaal te gaan plaatsen!
Hiermee willen de Erven laten blijken dat zij tevreden zijn met de werkwijze die door ons gevolgd is om de nodige aandacht aan Kapitein Rob te besteden, maar ook dat zij ons museum zelf zeer kunnen waarderen.
Dat volgende verhaal gaat dus voorbereid worden en zal met de eerstvolgende wisseltentoonstelling gaan mee lopen.

Helaas weten we nog niet wanneer dat zal zijn, maar u wordt natuurlijk op de hoogte gehouden.
Naast de toestemming hebben we ook een fraaie foto mogen ontvangen, waarop een aquarel, die Pieter Kuhn ooit maakte, van een mooie sleepactie met de sleepboot "*President Roosevelt*" van Rederij Goedkoop.
Deze foto zal binnenkort in ons museum te bewonderen zijn, maar bij deze alvast een voorproefje in onze nieuwsbrief.



Nationaal Sleepvaart Museum

Hoogstraat 1 - 3, 3142 EA Maassluis
tel.: (010) 5912474

info@nationaalsleepvaartmuseum.nl
www.nationaalsleepvaartmuseum.nl
F: NationaalSleepvaartMuseum
t: @Sleepvaartmuseu
IBAN: NL22 INGB 0004 1617 00

Openingstijden:
zie onze website.

Gesloten:
maandag, Oude- en Nieuwjaarsdag, 1e Paasdag, 1e Pinksterdag, 1e Kerstdag en tijdens het wisselen van tentoonstellingen (zie info website).