Nieuwsbrief
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS
GEREGISTREERD MUSEUM

Van de voorzitter

Beste lezers en lezeressen,

Er gebeuren een hoop dingen in de wereld, maar in het museum is het stil. Zoals met alle musea zijn we van de ene op de andere dag gesloten voor het publiek.
Dat is jammer voor de potentiële bezoekers die nu voor een dichte deur staan, maar ook erg vervelend voor onze vrijwilligers.
Voor de meeste van onze vrijwilligers is het toch een stukje van hun leven of soms een bijna dagelijkse dagbesteding! Dat valt dan weg en je hoopt dat je de vrijwilligers niet kwijtraakt.
Helemaal stil was het zeker niet in het museum. Er was toch een kleine ploeg die voortvarend bezig is geweest met het binnen schilderwerk. Gepland om door een 'brood' schilder te worden gedaan, nu in eigen beheer uitgevoerd. Lees hierover in de bijdrage van Cees Dubbeld die verslag doet van alle uitgevoerde klussen. We staan er nu weer "strak" op bij de heropening.

Dan komen de goede berichten! Musea mogen weer open per 1 juni. Heel fijn, maar wel met de nodige beperkingen, zoals vastgelegd in de protocollen van de RIVM en de Museumvereniging.
Voor ons museum was de grote beperking de inzet van vrijwilligers met een leeftijd van 70 jaar of ouder. Daar hebben we er erg veel van net zoals vele andere musea, welke alleen op vrijwilligers draaien.
Die inzet werd "ontraden". Vanwege eventuele bestuurlijke aansprakelijkheid van musea werd in het protocol ontraden om vrijwilligers uit risicogroepen in te zetten. Niet verboden en ook niet aangemoedigd. Allemaal wel begrijpelijk, maar onwerkbaar.

Gelukkig zijn er nu per 1 juli versoepelingen aangekondigd. Niet meer reserveren en registreren van bezoekers en wanneer een vrijwilliger van boven de 70 jaar gezond en vitaal is wordt het niet meer afgeraden om aan de slag te gaan als suppoost. Dat lucht op. Kunnen de geplande openingstijden hopelijk verruimd worden.

Andere aanbevelingen hebben wij ter harte genomen en uitgevoerd (Farce Majeur "Kan ie Maatje??....Hangt!!). *Een kuchscherm bij de balie*, looproute aanduidingen met anderhalve meter afstand aanduidingen, een ingang en een uitgang zodat je elkaar niet hoeft te passeren en een extra suppoost, die erop toeziet dat onze bezoekers de onderlinge afstand respecteren.

Ja, wat schort er nog aan? Een heropening van het museum en de opening, met stille trom ditmaal, van de tentoonstelling "Sleepboten in Oorlogstijd II". Een opening is een evenement en met onze beperkte ruimte kunnen we ons geen feestelijke en drukke tentoonstellingsopening >>>>>

>>>>> permitteren zonder de anderhalve meter afstand onderling te provoceren. Die opening halen we nog wel een keer in!
De opbouw van de tentoonstelling is in volle gang en hopelijk kunnen wij deze met trots rond half juli gaan tonen. U wordt hierover natuurlijk geïnformeerd via onze website en de pers. Er was onder de beperkingen van de afgelopen maanden ook niet veel ruimte om de “Zwaar Transport II” tentoonstelling af te breken.
Om wat meer op de actualiteit in te spelen heeft Nico Ouwehand een artikel geschreven onder de kop “Nationaal Sleepvaart Museum goes International!” Dit naar aanleiding van de integratie van het erfgoed van “Lekko” in ons archief en bibliotheek.
Achteromkijken doet onze oud-penningmeester Kees Goedhart in zijn mijmeringen over de “Zwarte Zee” en het s.s. “Rotterdam”.
Hans van der Ster heeft nog een mooi verhaal over het monsterboekje en Leo Kischemöller doet uit de doeken wat de schenking van onze vrijwilliger Gerard Fransen behelst.
Hopelijk mag ik in onze volgende Nieuwsbrief terugblikken op de heropening van het Museum en de reactie op onze nieuwe tentoonstelling.
Dank aan al onze sponsors, donateurs en materiële ondersteuners (o.a. Luuk Vroombout /Alphatron voor het beschikbaar stellen van de radiocommunicatie voor de suppoosten en MTS Europroducts B.V. voor het beschikbaar stellen van hygiënische middelen), die ons museum ondanks de moeilijke tijden zijn blijven ondersteunen en natuurlijk al onze vrijwilligers, die het museum hebben onderhouden, verbeterd en aan de praat hebben gehouden gedurende de afgelopen 3 maanden.

Ik wens U veel leesplezier en tot spoedig ziens in ons museum.

Kees van Essen

Voorblad van de registratiemap die vanaf 1 juli niet meer noodzakelijk is.
(naar ontwerp van Kees Koree)

Het Monsterboekje

Iedere zeeman had een monsterboekje nodig om het zeegat uit te kunnen varen.
Het was een officieel reisdocument. Het z.g.n. zeemanspaspoort. In sommige landen werd het monsterboekje zelfs eerder gevraagd dan het paspoort. In het boekje stonden alle gegevens vermeld die belangrijk waren voor het uitvoeren van je beroep. De oren en ogen hoorden te voldoen aan de gestelde normen. Regelmatig moest je naar een aangewezen arts, om je te laten keuren of je nog wel aan al die eisen voldeed. Dat werd allemaal in het monsterboekje met papieren en stempels vermeld.

Vaccinaties die je nodig had voor verre streken kwamen daar ook in. Er werd nogal wat van je verlangd. In het monsterboekje werd natuurlijk ook opgeschreven op welk schip je gevaren had en bij welke rederij.
Als je de monsterrol tekende, leverde je het monsterboekje in en de kapitein hield dat in bewaring. Van boord aflopen had dus weinig zin. Zat je op een sleepboot die op station lag en je ging met toestemming de wal op, dan kon het gebeuren dat er ondertussen op een jop uitgevaren moest worden. Er werd niet op je gewacht, men vertrok gewoon. Meestal kwam het schip na enkele dagen weer terug op haar ankerplaats en kon je weer aan boord stappen.

Recht op 'joppengeld' had je niet, daar moest je daadwerkelijk bij aanwezig geweest zijn. Echter kwam dit zelden voor en werd er toch aan de stapper uitbetaald. Dit kwam meestal door goedkeuring van de kapitein. Als je er zo door heen bladert, kom je ook andere zaken tegen die belangrijk waren. Zo moesten ouders toestemming geven dat je een arbeidsovereenkomst mocht aangaan om op een zeegaand schip aan te monsteren. Als je nog niet de gerechtige leeftijd had bereikt om dit zonder toestemming te doen.
Het monsteren gebeurde in vele gevallen bij de waterschout, een ambtenaar, die onder het ministerie van verkeer en waterstaat viel. Voor de opvarende van de sleepboten van Smit die in Maassluis afgemeerd lagen en klaar lagen voor vertrek, werd veelal aangemonsterd op het politiebureau van Maassluis. Hier werd dan ook de monsterrol getekend en overgedragen aan de kapitein. Was de reis ten einde dan werd je afgemonsterd. De kapitein tekende in het monsterboekje de datum van afmonstering aan. Op die manier kon je dus ook vaststellen hoe lang en hoeveel dagen je aan boord had gezeten. Dit was voor de zeeman weer van belang omdat men dan een verklaring in handen had voor de inkomstenbelasting. Je kon dan in aanmerking komen voor zeedagen aftrek.

Het monsterboekje was dus een zeer belangrijk document voor de zeevarenden. In de tentoonstelling in het Nationaal Sleepvaart Museum is een monsterboekje aanwezig en kun je precies zien op welke sleepboten de bemanningen hebben gevaren.

Hans van der Ster

Mijmeringen

Mijn, door de covid-19 witgewassen, agenda noopte tot andere activiteiten.
Eén van die bezigheden was het ondersteunen van mijn gade in haar opruimaanpak.
Zo kwam door mijn handen bovenstaand schilderij.
Dit was in 2013 op mijn verzoek gemaakt door de bekende maritieme schilder Hans Breeman en
bracht mij op mooie herinneringen en ik hoop dat ik een aantal met u mag delen.
Een bijzondere situatie die nooit heeft plaatsgevonden, maar voor mij een prachtig beeld van mijn herinnering
aan het varen op beide parels van de Nederlandse scheepsbouw.

Natuurlijk ging je als HAL-varende, nimmer naar Smit en de Smit-man piekerde er niet over
om naar de kak-Holland Amerika Lijn te gaan, dus is het duidelijk dat ik als marconist op beide schepen heb gevaren.
Als employee van het uitzendbureau Radio-Holland werd je bij elke rederij ingezet en - wel uiteraard meestentijds met
instemming - zo maakte ik (als Maassluiser, lekker dichtbij om op het laatste moment
ingezet te kunnen worden) diverse invalreizen op de lijnschepen.

Opvallend was dat als ik me ging inschepen, ik aan collega's in het walpak nimmer kon ontdekken
wie nu de kapitein was. Die werd pas herkenbaar aan zijn uniform met de vier strepen, terwijl tijdens
hetzelfde gebeuren op de sleepboot, direct al duidelijk werd wie de baas was.
Op beide schepen heb ik met veel plezier gevaren, op de Rotterdam was het hoogtepunt voor mij
het 's nachts om twee uur te laten porren (om vier uur ging mijn wacht in)
om tussen half drie en half vier gebruik te maken van het buffet in de 1e klas.
Als jonge jongen had op mijn menu nog geen zalm, kaviaar en dat soort lekkernijen gestaan
en die stonden hier mij nog fluisterend toe te roepen "neem mij", waaraan ik graag gehoor gaf.
Ook de diners waren een sensatie. Wij hadden dezelfde menukaart als de 1e klas en alleen de menukaart
was al een grafisch meesterwerk wat ook voor de gerechten gold. Na zo'n reis was ik 'n afgestudeerde lucullus.

Geen groter verschil met het leven aan boord op de Zwarte Zee. Wat op het ene schip ontbrak
- de kameraadschap en samenwerking -
was op de Zwarte Zee in grote mate aanwezig.
Dit maakte het varen hierop meer waardevol en was ik altijd weer blij als ik van een HAL-schip afmonsterde.
Door mijmerend over de leuke periode aan boord met Arie Poot als baas, had ik een leuke middag.

Kees Goedhart

KLUSSEN

In het museum is er altijd wel wat te klussen. Het probleem is echter dat het museum 6 dagen per week open is voor bezoek en als je gaat klussen dan heb je dus alleen in de ochtend een paar uur de tijd om te schilderen of te timmeren, daarna moet alles weer opgeruimd zijn om het bezoek te kunnen ontvangen. Het gevolg was dat er weinig tot niet geklust werd. Door de Corona kwam hier verandering in, omdat het museum op last van de regering gesloten moest blijven.
Er werd van de nood een deugd gemaakt en een aantal vrijwilligers meldden zich na een oproep via e-mail aan om diverse klussen aan te pakken. Zo ontpopten Aart van Eijsden en Niek Mesker zich tot grootse klussers, waarvoor geen gat te groot was of het werd gedicht of weg geplamuurd en tevens geschilderd. Wim de Snaijer schilderde voortvarend de metalen trap in het trappenhuis, waar Niek een pikeur was in het schilderen van de “railing”. Nadat de houten trap door ondergetekende geschilderd was in het oude stadhuis deel, bracht Gerrit van der Oest de traptreden erop aan.
Tevens waren Kees Koree en Hans van der Pennen bezig met het vastzetten van stellingen en technische klussen.
Als “finishing touch” werd er door de firma Multi een pvc vloer aangebracht in de bibliotheek en de computerruimte. Ook dit was een flinke klus, want beide ruimtes moesten eerst leeggehaald en daarna weer ingeruimd worden toen de vloer er lag.
We hebben de klus echter met veel plezier gezamenlijk geklaard en zijn trots op het resultaat.

Cees Dubbeld

Aart van Eijsden

Cees Dubbeld

Niek Mesker

Vloer bibliotheek

Trap met nieuwe strips

NB: uiteraard onder de bezielende leiding van Cees!

Nationaal Sleepvaart Museum goes international

door Nico J. Ouwehand

Christos XXII ex-Smit Enterprise. Griekse reder, Griekse vlag.

Een dergelijke kop lijkt wellicht alarmerend, maar dat is geenszins het geval. Gedurende 40 jaar heeft het museum op allerlei manieren aandacht besteed aan de nationale sleepvaart en dat blijft zo. Echter, de wereld van de sleepvaart, de offshore sector en het zwaar transport is omstreeks de eeuwwisseling drastisch veranderd. Het is niet zo eenvoudig de activiteiten van oorspronkelijk Nederlandse rederijen in een nationaal hokje te plaatsen.

Allerlei voorschriften op fiscaal gebied, op het gebied van bemanningen, op registratie aan boord, op technisch gebied etc. maken dat het soms voordeliger is om een vaartuig niet onder Nederlandse vlag te brengen, maar onder buitenlandse vlag te laten varen. Om activiteiten in sommige buitenlanden te mogen uitvoeren is het soms vereist de betrokken schepen al dan niet tijdelijk onder de vlag van het betreffende land te brengen. Een enkele keer is het zelfs vereist, willen schepen diensten mogen uitvoeren, dat ze in het land waar het karwei wordt uitgevoerd, moeten zijn gebouwd. Dat is niet nieuw, denk bijvoorbeeld maar eens aan de destijds in Australië gebouwde Smit-Lloyd bevoorradingsschepen.
Ook komt het in deze tijd regelmatig voor dat Nederlandse rederijen buitenlandse ondernemingen aankopen. De daarbij betrokken vaartuigen blijven vaak onder de vlag van het land van de aangekochte maatschappij varen. Een voorbeeld? De Belgische Unie van Redding en Sleepdienst werd aangekocht door Smit en kwam later in het Boskalis concern terecht. Oudere eenheden en ook naderhand gekochte schepen kwamen onder Belgische vlag te varen.

Ook omgekeerd komt een vlagwisseling voor. Zo is het in oorsprong Spaanse Boluda, dat eind 2019 de vloot van Kotug-Smit aankocht, van plan de sleepboten onder Nederlandse vlag te brengen.

Kortom, de nationale grenzen zijn op zee- en sleepvaartgebied in de loop der jaren door elkaar gaan lopen. Slepers van bijvoorbeeld Svitzer, Kotug of Boskalis/Smit doen net zo makkelijk Rotterdam, Terneuzen of IJmuiden aan, terwijl ze zijn geregistreerd met een heel andere thuishaven elders op de wereld. Het Nationaal Sleepvaart Museum zal in de toekomst de schepen met een, op één of andere wijze, link met Nederland, maar varend onder buitenlandse vlag meer intensief gaan volgen. Vooral in het Midden-Oosten en Afrika zijn schepen werkzaam met aan boord Nederlandse officieren, die hun uitgebreide ervaring ter plekke dienstbaar maken op slepers, die vrijwel nooit in Nederland komen. Het vakmanschap van Nederlandse zeelieden is nu eenmaal onbetwist. Nederlandse scheepsbouwers construeren technisch geavanceerde sleepboten en offshore vaartuigen voor allerlei rederijen over de gehele wereld. Tot Damen Shipyards, waarvan het hoofdkantoor in Gorinchem staat, behoren o.a. werven in het Verre Oosten, Afrika, het Midden Oosten en ook Polen, waar naar Nederlands ontwerp sleepboten in allerlei uitvoeringen worden gebouwd.

Natuurlijk besteedt een rechtgeaard nationaal museum ook aandacht aan deze internationale activiteiten.
Lukt het wel om op zo uitgebreide schaal de collectie van het sleepvaartmuseum te vervolmaken? Dat lukt zeker, vooral omdat zich een omstandigheid heeft voorgedaan, waardoor een heel belangrijke en unieke verzameling sinds kort tot de collectie van het museum in Maassluis behoort. We doelen hier op de enorme aantallen foto's en gegevens van sleepboten van nationale en vooral internationale rederijen, die gebruikt werden door Lekko, van oorsprong de vereniging van sleepvaartliefhebbers en tevens de uitgever van het gelijknamige tijdschrift. >>>>>

Neptun 10 - Nederlandse sleepboot onder de vlag van Gibraltar.

>>>>> Na 40 jaar werd de vereniging opgeheven, waarna het blad Lekko nog enige jaren werd uitgegeven door de Stichting Lekko Foundation. Helaas zijn sinds de uitbouw van internet maritieme tijdschriften steeds minder populair geworden.

Gebrek aan menskracht was er de oorzaak van dat Lekko uiteindelijk heeft moeten besluiten om de uitgave van het blad stop te zetten. We zijn het bestuur van de vereniging resp. de stichting dankbaar dat het heeft willen besluiten de collectie aan het Nationaal Sleepvaart Museum over te dragen. Door Corona is de feitelijke overdracht enigszins vertraagd, maar dat komt binnenkort zeker goed. Ook in dat opzicht gaat het nationale museum dus meer internationaal.

VB Panther ex-Smit Panther was Maltese vlag, is bezig met vlagwisseling.

Vrijwilliger Gerard Fransen schenkt 900 boeken en geschriften aan het museum

Dit voorjaar kwam bij het museum het bericht binnen dat voor onze medewerker Gerard Fransen op korte termijn een plaats in een verzorgingshuis vrij zou komen. Voorts werd gemeld dat Gerard helaas zijn zeer uitgebreide nautische bibliotheek niet mee kon nemen, omdat er in zijn nieuwe behuizing te weinig ruimte voor is.
Hij heeft toen zijn zoon Klaas een mail naar het museum laten zenden, waarin hij mededeelde, dat hij had besloten alles aan het museum te schenken.

Omdat Gerard en ik al eerder over zijn boekenbestemming gesproken hadden en Gerard en Klaas i.v.m. corona zo min mogelijk mensen over de vloer wilden, heb ik alleen zijn boeken (en tijdschriften) in Spijkenisse opgehaald.
Dat is gebeurd in 3 ritten met een volle auto.

Thuis heb ik van alle 900 boeken en geschriften in Excel een lijst gemaakt en alles in dozen verpakt. Deze hebben Reinier van de Wetering en ik eind mei/begin juni naar Stroomopwaarts gebracht en samen met George Vermeulen in het archief opgeborgen, in afwachting van verdere behandeling.

Het is de bedoeling dat met behulp van deze boekenlijst volgens de bibliotheekprocedure wordt bepaald, welke van de ontvangen boeken in de bibliotheek zullen worden opgenomen. Om dit deel van de procedure te vergemakkelijken, is van ieder boek op de lijst het doosnummer vermeld, waarin het terug te vinden is. Tevens heb ik - voor zover ik aan de hand van de bibliotheek-catalogus kon nagaan - door vermelding van het overeenkomende volgnummer van de catalogus aangegeven, welke van deze boeken al in de museum bibliotheek aanwezig zijn.

De getekende schenkingsakte gaat, met als bijlage de boekenlijst, in de betreffende archiefmap in het museum.

Wij zijn Gerard buitengewoon erkentelijk voor zijn genereuze beslissing zijn boeken aan het museum te schenken. Wij hopen voorts dat hij nog lang en plezierig in zijn nieuwe woning zal verblijven en zijn uitgebreide kennis van de binnensleepvaart met ons zal kunnen delen.

Zo snel de (corona) omstandigheden dat toelaten, zal ik hem in zijn nieuwe woning een bezoekje brengen. Ook zou het best aardig zijn als hij van deze en gene eens een belletje krijgt.

Leo Kischemöller

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).