**stichting hollands glorie**

**maassluis**

**Eigenaresse van neerlands laatste zeegaande stoomsleper furie**



**beleidsplan 2013-2018**

# INHOUD

**Voorwoord**

**1. Inleiding**

* 1. **Definitie**
	2. **Doel**
	3. **Basiseisen**

**2. Geschiedenis**

**3. Beheer en behoud**

* 1. **Inleiding**
	2. **Vaartochten**
	3. **Publiek**
	4. **Restauratie en reparatie**
	5. **Lange termijn visie**

**4. Bedrijfsvoering**

* 1. **Organisatiestructuur**
	2. **Financiering**
	3. **Verzekeringen**
	4. **Veiligheid**
	5. **Onderhoud**
	6. **Opleiding**

**5. Collectie**

* 1. **Inleiding**
	2. **Collectiebeschrijving**

**6. Registratie en documentatie**

* 1. **Registratie**
	2. **Documentatie**

**7. Educatie**

**8. Public relations**

**Maassluis, november 2012**

**BELEIDSPLAN STICHTING HOLLANDS GLORIE**

**2013-2018**

**Voorwoord.**

Het beleidsplan van de Stichting Hollands Glorie beoogt een beeld te schetsen van de manier waarop een klein museum als het varende monument ss Furie zich denkt te manifesteren. De stichting waarvan alle medewerkers vrijwilliger zijn, drijft volledig op het enthousiasme van deze vrijwilligers.

Financieel is de stichting afhankelijk van opbrengsten van vaartochten, entreegelden, donaties, verkoop van certificaten van deelname en niet te vergeten bijdragen van bedrijven via kortingen, schenkingen of hulp bij reparaties.

In het beleidsplan zal getracht worden alle aspecten van het museum aan de orde te laten komen, waarbij de uitgangspunten zijn: visie op de toekomst en motivatie van de medewerkers.

**1. Inleiding**

**1.1. Definitie**

“Een museum is een permanente instelling in dienst van de gemeenschap en haar ontwikkeling, toegankelijk voor het publiek, niet gericht op het maken van winst, die de getuigenissen van de mens en zijn omgeving verwerft, registreert, documenteert en wetenschappelijk onderzoekt, behoudt en presenteert voor doeleinden van studie, educatie en genoegen.”

Dit is de Nederlandse vertaling van de ‘ÍCOM’ - definitie (International Council of Museums) die wereldwijd gebruikt wordt.

**1.2. Doel**

De Stichting Hollands Glorie heeft ten doel:

De totstandkoming en instandhouding van een varend - en werkend museum op het gebied van de stoomzeesleepvaart in de ruimste zin des woords

De Stichting tracht haar doel te verwezenlijken door:

a. het bijeenbrengen, restaureren en onderhouden van een daarvoor van belang zijnde collectie werktuigen en vaartuigen en wel in het bijzonder de stoomzeesleepboot genaamd: Furie.

 b. het doen van onderzoek en het uitgeven van publicaties op genoemd gebied

 c. het steunen van en samenwerken met instanties met overeenkomstige doelstellingen.

 d. al hetgeen in de ruimste zin daarmee verband houdt.

De Stichting levert een duidelijke bijdrage aan het behoud van industrieel erfgoed en laat via de collectie zien hoe vroeger aan boord van een uniek stuk Hollands Glorie geleefd en gewerkt werd.

**1.3. Basiseisen**

De Stichting Het Nederlands Museumregister stelt, dat wanneer een museum als zodanig erkend wil worden, er onder meer een beleidsplan vereist is.

Daarnaast is het voor vaststelling, uitvoering en toezicht op het beleid van groot belang dat zo’n plan aanwezig is.

**2. Geschiedenis**

De Furie is in 1916 gebouwd bij Scheepswerven v.h. Gebr. G & H. Bodewes in Martenshoek te Groningen. De sleper, een zogenaamde open brugsleepboot met één mast, werd op eigen risico gebouwd. Het was evenwel Eerste Wereldoorlog en dat betekende een uitvoerverbod, vandaar dat de sleper 1 jaar bij de werf voor de kant heeft gelegen als Bodewes VI. In 1918 werd ze verkocht aan de papierproducent Holmen Bruks en Fabriks AB in Norrköping Zweden. De nieuwe naam werd Holmen III.

Het uiterlijk veranderde al in 1920. Vanaf die tijd zijn er zg. walegangen, overdekte delen op het hoofddek boven het ketelruim, aangebracht. De tweede mast is er in de vijftiger jaren opgezet. De technische installaties zijn alle nog uit 1916, de enige grote verandering is in 1957 de overgang van kolen - naar oliestook geweest.

De Holmen III heeft van 1918 tot 1969 voornamelijk houtvlotten gesleept op de Oostzee. In de zestiger jaren werd echter het transport over water steeds meer verdrongen door trein en vrachtauto en was er minder emplooi voor dit soort schepen. Reden waarom de Holmen III verkocht werd aan de toenmalige kapitein, die er tot 1976 mee gevaren heeft. De naam van het schip werd Holmvik en de thuishaven Stockholm.

In 1976 wilde de AVRO het boek Hollands Glorie van Jan de Hartog gaan verfilmen en men had een stoomzeesleper nodig. In Nederland was er geen meer en via de Internationale Sleepvaart Hobbyclub kwam men in Stockholm terecht. De Holmvik werd gekocht, aangepast voor de filmopnamen en heeft eerst als Jan van Gent en later als Furie dienst gedaan. Na de opnamen werd de Furie verkocht aan de Handelsonderneming S.C. Heise in Zaandam, waar ze een jaar werkloos gelegen heeft. Eind 1977 zag reder H. de Haas de Furie op Tv en hij kwam op het idee de sleper naar Maassluis te halen, met name omdat Maassluis een lange historie op zeesleepvaartgebied heeft. De Furie bleek te koop en leek te restaureren. Toen ging het in een stroomversnelling, de Stichting Hollands Glorie werd opgericht, geld werd verkregen via de verkoop van certificaten van deelname en vrijwilligers melden zich aan. Begin 1978 werd de Furie gekocht en overgevaren naar Maassluis, waar ze haar vaste ligplaats vond langs de Stadhuiskade**.**

**3. Beheer en Behoud**

**3.1. Inleiding**

In eerste instantie is het beleid gericht geweest op de volgende doelen:

\* de sleper vaarklaar krijgen en houden

\* de Furie openstellen voor bezichtiging

\* de unieke sleepboot zoveel mogelijk terugbrengen in z’n oorspronkelijke staat

Inmiddels is de Furie vaarklaar, wordt opengesteld voor publiek en is nagenoeg teruggebracht in originele staat.

Vermeld dient te worden dat de Furie in 1989 de status van Varend Museum heeft gekregen, in 1996 het waarderingsschildje in de categorie beschermd stads - en dorpsgezicht van de Culturele Raad van Maassluis mocht ontvangen en begin 2000 is ingeschreven in het Nationaal Register Varende Monumenten als Varend Monument A2**.**

**3.2. Vaartochten**

Nadat de ketel werd goedgekeurd door het Stoomwezen, is de Furie in 1980 weer officieel in gebruik genomen. Vanaf die tijd is er veel gevaren, 247 keer tot aan eind 2012 waarvan 25 zeereizen en 7 sleepreizen. Naast bezoeken aan grote landelijke evenementen zoals: Sail Amsterdam, Wereldhavendagen Rotterdam, Sail Den Helder, Havendagen Terneuzen en Dordt in Stoom en plaatselijke evenementen zoals: Zeesleepboothavendag, Furieade en Sinterklaas intocht worden er veel rondvaarten (maximaal 40 personen) voor bedrijven uitgevoerd. Echter er kan alleen gevaren worden als de onkosten worden vergoed, in geld of in brandstof. De vergoeding voor het varen bestaat voor het grootste deel uit stookkosten (gasolie, cilinderolie, water e.d.), daarnaast wordt er ook een bijdrage voor onderhoud in rekening gebracht.

Aangezien vaartochten één van de belangrijkste bronnen van inkomsten is, is het beleid erop gericht jaarlijks minimaal zevenmaal uit te varen.

**3.3. Publiek**

Er zijn twee doelgroepen:

varend: gasten van bedrijven, studenten scheepsbouw en dagjesmensen

stilliggend: stoom - en sleepvaartlovers, leerlingen van basisscholen en toeristen via o.a. de plaatselijke VVV.

Jaarlijks bezoeken rond de 1300 betalende bezoekers de Furie en zien vele tienduizenden personen de sleper, varend of langs de kant liggend, tijdens eerdergenoemde (3.2.) evenementen.

De sleper is geopend voor bezichtiging op woensdagmiddag van 14.00 - 17.00 uur en op zaterdag van 10.00 -17.00 uur. Na afspraak kunnen groepen ook op andere tijden het schip bezoeken. Rondleidingen worden gegeven door vrijwilligers die met veel kennis van zaken uit kunnen leggen hoe stoomtechniek in elkaar zit.

Er is een goede loopplank aanwezig, maar voor mindervaliden is de Furie moeilijk toegankelijk.

Informatie is openbaar, er zijn geen verblijven die niet toegankelijk zijn voor het publiek (in sommige situaties echter alleen onder toezicht) en er is een toilet voorhanden.

De entreeprijs bedraagt € 2. - per persoon, voor groepsbezoek met rondleiding zijn er speciale tarieven.

Actieve promotie van de Furie als museumschip moet niet alleen de naambekendheid vergroten maar ook leiden tot meer betalende bezoekers. De te volgen routes zijn:

\* het op gezette tijden zoeken van de publiciteit via artikelen of interviews

\* het actief bijhouden van de nieuwspagina op de website; [www.furie.nl](http://www.furie.nl)

\* een nauwe samenwerking met het Nationaal Sleepvaartmuseum (NSM) hetgeen betekent een goede combinatie van theorie (het Sleepvaartmuseum) en praktijk. (de Furie)

\* via de Stichting Zeesleepboothaven Maassluis zich presenteren op internet, op informatiezuilen, in publicaties en op maritieme beurzen zoals: Europort Maritime.

\* deelname aan het gemeentelijk culturele educatieprogramma voor basisscholen, Cultuurmenu..

\* samenwerken met de VVV, de Stichting Promotie Maassluis en de Stichting Maassluis Maritiem.

**3.4. Restauratie** **en reparatie**

Er is gekozen voor een varend museum waarin getoond wordt hoe vroeger op een sleper geleefd en gewerkt werd. Volledig terugbrengen in de oorspronkelijke staat is om financiële - en technische redenen niet haalbaar. Het ombouwen van sleepboot met walegangen (aangebracht in 1920) tot open brugsleepboot, het ombouwen van een oliegestookte ketel (in 1957) naar een kolengestookte en het verwijderen van de achtermast (1958) zal om eerdergenoemde redenen niet plaatsvinden. Tevens dient vermeld te worden dat reparaties bij een varend museum meestal niet reversibel zijn, aanpassingen zijn niet te vermijden. Aangezien de sleper ook dient te varen, moet er voldaan worden aan wettelijke voorschriften betreffende vaargedrag en veiligheid, zo zijn er o.a. brandmelders, brandblussers en ook marifoon, GPS en A.I.S aan boord. Hetgeen betekent dat de Furie, niet volledig, maar wel bijna teruggebracht is in originele staat.

Om dat voor elkaar te krijgen is er in 1989 gestart met een ambitieus restauratieplan. Er zijn een flink aantal grote karweien uitgevoerd zoals: de vervanging van het houten brugdek, diverse huidreparaties, het opknappen van de machinekamer, het verstevigen van de schoorsteen, het overhalen van de stoomstuurmachine, het schoonmaken en repareren van de bunkers, het vervangen van de pijpen en de voorste pijpenplaat van de ketel, het volledig overhalen van de Triple Expansiemachine, het verwijderen van asbest, het vervangen van het berghout, het opknappen van sleeplier en ankerwinch en het opnieuw betimmeren van achteronder en de kapiteinshut Totale kosten rond de € 520.000, -. Kosten die betaald konden worden dankzij éénmalige subsidies van vele instanties: Rijk, Provincie, Gemeente, Fondsen, Stichtingen, bedrijfsleven en particulieren. Bij enkele karweien werden ook de eigen reserves aangesproken.

Om het schip in goede conditie te houden dienen er ook in de toekomst nog de nodige grote restauraties te worden uitgevoerd.

planning voor 2013 is:

* vervangen ketelbemetseling
* in oorspronkelijke staat terugbrengen van SB - en BB vooronderhutten
* het maken van een plan van aanpak hoe te handelen indien in de nabije / verre toekomst de ketel wordt afgekeurd

lange termijn planning in volgorde van prioriteit:

* vervanging houten brugdek
* vervanging rookkast
* opknappen of vervangen van de houten sloep
* het opknappen van de drie hutten op het hoofddek

Het beleid betreffende restauraties is erop gericht dat wanneer er mogelijkheden zijn om originele onderdelen te gebruiken, deze ook dienen te worden aangeschaft. Bovendien zullen reparaties zoveel mogelijk uitgevoerd worden aan de hand van oude tekeningen en met materialen zoals ook vroeger toegepast.

**3.5 Lange termijn visie**

Het beleid voor de komende jaren is gericht op de volgende doelen:

* het in goede conditie houden van de Furie
* het, via kennisoverdracht, zorgen dat specifieke stoomkennis behouden blijft
* het verder uitbouwen van de museale functies; collectie en presentatie.
* het zorgen voor een enthousiaste groep vrijwilligers

**4. Bedrijfsvoering**

**4.1. Organisatiestructuur**

De Stichting heeft een bestuur bestaande uit zes leden. Het bestuur kiest uit zijn midden een voorzitter, een secretaris en een penningmeester. Het lidmaatschap van het bestuur eindigt door opzegging, door overlijden of door zaken gerelateerd aan het opheffen van de Stichting.

De Raad van Advies bestaat uit vijf leden. De leden worden benoemd en ontslagen door het bestuur in nauw overleg met de Raad. De leden van de Raad van Advies kiezen uit hun midden een voorzitter.

In totaal zijn er een zes en twintigtal vrijwilligers actief voor de stichting, waarvan er zeven ervaring hebben op de kleine - of grote vaart. De beide kapiteins zijn in het bezit van de benodigde papieren. Twee medewerkers hebben de cursus registratie en documentatie van de Federatie van Musea in Zuid-Holland gevolgd.

Het bestuur voert, naar de medewerkers, een open en duidelijk op inspraak gericht beleid. Zoveel mogelijk wordt een ieder bij het reilen en zeilen aan boord betrokken en gebruik wordt gemaakt van ieders specifieke kennis.

**4.2. Financiering**

De lopende kosten van de stichting zoals: verzekeringen, lidmaatschappen, kosten voor keuringen, aanschaf van onderdelen, gereedschappen en verf voor periodiek onderhoud worden betaald van de jaarlijkse inkomsten. Inkomsten zoals: opbrengsten van vaartochten, entreegelden, donaties, verkoop van certificaten van deelname en bijdragen van bedrijven via kortingen, schenkingen of hulp bij reparaties. Een niet te onderschatten factor in deze is de inbreng van de vrijwilligers, die belangeloos de Stichting runnen en veel vrije tijd stoppen in het onderhoud van de Furie. Vrij haven - en bruggeld is de enige vaste subsidie***.***

De grote reparaties dienen zo goed mogelijk, en rekening houdend met de doelstellingen, te worden uitgevoerd. Daar het meestal gaat om veel geld, kan de stichting dit niet betalen uit eigen

middelen en zal het via subsidiëring of sponsoring moeten worden bekostigd. Een juiste planning is dan ook geheel afhankelijk van de financiering.

De te volgen procedure is: kostenschatting door experts, fondsenwerving, planning van de reparatie (meestal in het winterseizoen) en uitvoering. Wat betreft de kosten heeft de ervaring geleerd dat er bij zo’n oud schip 20-30% meerkosten zijn door extra werkzaamheden.

De jaarrekening wordt opgesteld door een accountantsbureau.

**4.3. Verzekeringen**

De Stichting heeft de volgende verzekeringen afgesloten:

een aansprakelijkheidsverzekering Binnenvaart, een ongevallenverzekering voor de bemanning, een casco verzekering, een bestuursaansprakelijkheidverzekering, een Protection en Indemnity verzekering, een opstalverzekering en een inboedelverzekering. De twee laatste verzekeringen zijn voor het pakhuis.

**4.4. Veiligheid**

Voor een werkend museum gelden andere veiligheidsnormen dan voor een museum met een vaste collectie. In het specifieke geval van een stoomzeesleepboot gaat het om:

\* de tweejaarlijkse keuring door het Stoomwezen van ketel en toebehoren. Tevens worden alle reparaties aan de ketel in nauw overleg met het Stoomwezen uitgevoerd.

\* keuringen door Scheepvaart Inspectie. De Stichting heeft tot 2013 een certificaat van onderzoek voor het varen met 40 passagiers op de binnenwateren. Een certificaat dat tot stand gekomen is na langdurige onderhandelingen met Scheepvaart Inspectie en geleid heeft tot een goede balans tussen veiligheid en authenticiteit.

***\**** het besteden van aandacht aan, en indien nodig verbeteren van, de arbeids -omstandigheden volgens de normen van de ARBO wet. Daarvoor zijn een “plan van aanpak” en een “Risico – inventarisatie en Evaluatierapport” geschreven. Jaarlijks wordt een vergadering met alle medewerkers belegd om over veiligheidszaken te praten.

**4.5. Onderhoud**

Om het schip in goede staat te houden worden de volgende zorgtaken uitgevoerd:

\* het normale en jaarlijkse onderhoud, uit te voeren door de vrijwilligers en onder rechtstreekse verantwoordelijkheid van respectievelijk het bestuurslid technische zaken en het bestuurslid dekdienst zaken.

***\**** de conservering door het gebruik van een oliegestookte cv - installatie die dienst doet als verwarmingsbron voor het hele schip.

**4.6. Opleiding**

Daar er specifieke kennis vereist is om het schip varende te houden, kennis die nauwelijks meer voorhanden is, is het beleid erop gericht jongeren geïnteresseerd te krijgen om als vrijwilliger activiteiten aan boord te komen verrichten. Via een gerichte opleiding aan boord is er dan de garantie dat er ook voor de toekomst voldoende specifieke stoomkennis in huis is om de Furie te kunnen laten varen. Het resultaat van deze inspanningen is dat we momenteel twee volwaardige machinisten en twee gediplomeerde kapiteins hebben.

**5. Collectie**

**5.1. Inleiding**

De Furie is uniek, het is de enige nog varende stoomzeesleepboot die Nederland rijk is. Daarom heeft ze ook een duidelijk cultuurhistorische waarde, want ze is de laatste vertegenwoordigster van een roemrucht tijdperk, zoals beschreven in het boek Hollands Glorie van Jan de Hartog.

Het doel van de stichting is de sleper toegankelijk te maken voor het publiek op een zodanige wijze dat niet alleen de originele onderdelen bekeken kunnen worden maar ook hoe er vroeger aan boord geleefd en gewerkt werd.

**5.2. Collectiebeschrijving**

De collectie bestaat uit:

* het schip met diverse ruimten waarin getoond wordt hoe er vroeger aan boord geleefd en gewerkt werd. Voorbeelden zijn: de stuurhut, de machinekamer, het ketelruim, de messroom, de kapiteinshut en bemanningsverblijven. In een aantal hutten hangen foto’s van de sleper vanaf de beginperiode tot heden.
* het schip met zijn nog werkende originele onderdelen, zoals: stoomstuurmachine, stuurketting met kwadrant, helmstok, telegraaf, standaardkompas, ankerlier, sleeplier, sleephaak, tweevuurs Schotse ketel, Triple Expansie Machine, condensor en stoomturbine.
* oude gereedschappen en onderdelen.

Daar het gaat om een varend museum waarbij de ruimte functioneel is ingedeeld, kunnen er geen tentoonstellingen aan boord gehouden worden.

**6. Registratie en documentatie**

**6.1. Registratie**

Een registratiesysteem is opgezet met als doel alle originele onderdelen en apparatuur aan boord volgens de officiële richtlijnen te registreren. Op de registratiekaarten staan, naast de basisgegevens, een korte beschrijving en een foto van het apparaat of het onderdeel. In de toekomst zullen ook losse onderdelen en oude gereedschappen worden geregistreerd. Daar het gaat om een werkend museum zullen er geen inventarisnummers op de apparatuur aangebracht worden.

**6.2. Documentatie**

Nadat alle brieven en officiële documenten uit de Zweedse periode vertaald en gecatalogiseerd waren is het archief vanaf 1915 tot aan augustus 2012 bijgewerkt. Veel videomateriaal is inmiddels omgezet op DVD. Daar het waardevolle informatie is zal nagegaan worden in hoeverre een deel van de geschiedenis in boekvorm kan worden uitgegeven.

**7. Educatie**

Om dieper in te kunnen gaan op de geschiedenis van de stoomzeesleper en hoe het leven vroeger aan boord was, is het de bedoeling om in deze beleidsperiode de volgende activiteiten verder uit te bouwen:

\* het maken van educatieve programma’s voor het basis onderwijs, in samenwerking met het Erfgoedhuis Zuid – Holland en de werkgroep Kunstzinnige Vorming Schooljeugd van de Gemeente Maassluis.

\* het houden van lezingen.

**8. Public relations**

\* het uitgeven van een promotiefolder en een wervingsfolder

\* het zich presenteren via de Nederlands - en Engelstalige website: [www.furie.nl](http://www.furie.nl)

\* het regelmatig laten verschijnen van artikelen in kranten en tijdschriften

\* promotieactiviteiten via de Stichting Sleepboothaven Maassluis.