

REDACTIEZEILBOOT

WATERKAMPIOEN
de Marina

FEDERATIE OUD-NEDERLANDSE VAARTUIGEN

DE MARINA ALS
VAREND MONUMENT

TEKST GIJS LONING | FOTO'S ALLART BLAAUBOER EN BERTEL KOLTHOF

Na haar grotendeels te hebben afgebroken, denken we zo langzamerhand aan de opbouw van onze Marina. En als onze Noorse Volksboot straks klaar is, willen we haar natuurlijk als Varend Monument registreren. Hoe werkt dat?

EDEREEN heeft wel eens gehoord van Rijksmonumenten, monumentenzorg, monumentenlijst. Dan denk je aan oude gebouwen. Maar: ook schepen kunnen een monument zijn. De spil in de wereld van Varende Monumenten is de Stichting Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV). Die heeft tot doel schepen die in aanmerking komen voor de titel Varend Monument te beoordelen en te registreren in het Nationaal Register Varende Monumenten. De FONV houdt kantoor in een moderne scheepsloods direct naast werfmuseum 't Kromhout in Amsterdam. De stichting draait op vrijwilligers. Een van hen is Henk Brunt, bezitter van een Varend Monument, de bakdekkruiser Jantine uit 1932. We vragen hem om uitleg over hoe we de Marina als Varend Monument geregistreerd krijgen en wat voor voordelen die status heeft.

PAPIEREN SCOUWING

Het begint volgens Henk Brunt allemaal met een aanmeldingsformulier waaruit moet blijken dat de Marina de titel Varend Monument waardig is en voldoet aan de basiseisen van de FONV. Wat zijn die eisen?

Belangrijkste voorwaarde is dat een schip ouder dan vijftig jaar moet zijn. Da's geen probleem, de Marina aanschouwde in 1946 het levenslicht. Tweede eis is dat het schip in Nederland een ligplaats moet hebben en tevens vaart onder Nederlandse vlag. Ook dit is geen probleem. De derde eis is dat 'het scheepstype meer dan vijftig jaar geleden beeldbepalend was op de Nederlandse wateren óf dat het typerend was voor de ontwikkeling binnen de Nederlandse scheepsbouw'. Opnieuw geen problemen te verwachten. Onze Scandinavische Volksboot heeft als voorbeeld gediend voor vele afgeleiden (zie Waterkampioen 17, 2002). Kat in het bakkie dus? Nee, verre van dat.

Het aanmeldingsformulier moet worden voorzien van foto's omdat de eerste beoordeling een 'papierbeoordeling' is. Brunt: 'Omdat we het met een klein clubje moeten doen, be-



Henk Brunt is een van die vrijwilligers van de FONV en zelf bezitter van een Varend Monument. Hij vertelt ons hoe de Marina ook monument wordt.

kijkt de schouwingcommissie eerst of een schip wel aan de basiseisen voldoet. Zo ja, dan krijgt de eigenaar een inventarisatieformulier toegezonden.' Iemand met een zalmschouw zal met de Vereniging tot Behoud van de Zalmschouw van doen krijgen, een eigenaar van een botter met de Vereniging Botterbehoud en wij met de Vereniging Klassieke Scherpe Jachten (VKSJ). Overigens kan de eerste aanmelding en de schouwing ook direct via deze behoudsorganisaties lopen. Om een zo compleet mogelijk beeld te geven van de Marina doen we er verstandig aan naast het inventarisatieformulier ook tekeningen, historische documenten – we hebben het geluk dat er veel historisch materiaal bewaard is gebleven – en veel foto's naar de VKSJ-schouwingcommissie te sturen. Ook deze tweede beoordeling gaat namelijk op papier. Eén probleem: de Marina is nog verre van klaar en dus kunnen we geen goed beeld van de Marina geven. Daarmee vervalt voorlopig onze kans om de titel Varend Monument te verwer-

REDACTIEZEILBOOT



Er is nog een hele weg te gaan voordat de Marina als monument kan worden aangemerkt.

ven. Wat overblijft is de titel Historisch Casco. Dan wachten we liever met de verdere aanmelding totdat de Marina helemaal klaar is.

ORIGINALITEIT

Wat nu als de Marina wél klaar was geweest of – waarschijnlijker – nog met de restauratie moest worden begonnen (zie verderop)? Vanuit de FONV wordt er een dringend beroep gedaan op de originaliteit van schepen. Brunt: ‘Het gaat erom dat we schepen in het bestand krijgen die een beeld geven van hoe het vijftig jaar geleden was.’ Toch geeft hij toe dat het soms een lastige keuze is hoever je hierin moet gaan. Als voorbeeld noemt hij klassieke stoomslepers. ‘Die waren ooit uitgerust met machines, maar doordat schepen een lange levensduur hebben, werden de stoommachines dankzij de voortschrijdende techniek vervuild voor dieselmotoren. In de exacte zin van het woord is het geen stoomsleper meer en kan hij dus

nooit een Varende Monument worden. Misschien moeten we wel anders beoordelen: is het een sleepboot met stoomaandrijving of met dieselmotor?’, aldus Brunt.

Met originaliteit in het achterhoofd deelt de FONV schepen in drie categorieën in: A, B of C. Categorie A is de groep waar iedereen in hoopt te belanden. ‘A’ geeft aan dat een schip voldoet aan alle eisen van de federatie. In het recente verleden werden schepen ook nog ingedeeld in A1, A2 en A3 om de mate van originaliteit aan te geven. A1 betekent dat het schip geheel origineel is qua oorspronkelijk gebruik, bouwwijze en uiterlijk. Brunt: ‘Deze onderverdeling hebben we laten varen omdat het geen gewogen methode was.

Zodra een schip binnen de beoordeling één keer A2 kreeg terwijl de rest als A1 werd beoordeeld, was de eindbeoordeling toch A2.’ Brunt geeft aan dat de onderverdeling alleen nog intern wordt gebruikt. Zo kan in de computer altijd gezocht worden naar een zo origineel mogelijk schip van een type of zelfs naar een zo origineel mogelijk onderdeel. Dit kan dan als referentie voor andere schepen gebruikt worden. Categorie B zijn schepen met de potentie Varende Monument te worden. De eigenaar moet een restauratieplan hebben en bezig zijn met de restauratie.

In C zitten de schepen die niet voldoen aan de criteria. Ze worden wel opgenomen in de schepenlijst, puur ter registratie. Daarnaast kun je niet weten hoe het met bepaalde typen gaat lopen. Brunt: ‘Door een verandering in het gedachtegoed kunnen bepaalde schepen over een paar jaar wel (potentieel) Varende Monumenten worden. Denk bijvoorbeeld aan de eerste polyester schepen. Nog geen vijftig jaar oud, maar ik kan

‘Binnenkort kunnen ook polyester schepen als klassiekers gelden’

me voorstellen dat ze over een tijdje toch als klassiekers gaan gelden.’

Schepen die na de tweede papieren toetsing door de schouwingcommissie in groep A of B vallen, krijgen een voorlopige registratie als Varende Monument. Hierbij hoort de zogenaamde Blauwe Pas als bewijs dat het schip een Varende Monument is. De definitieve registratie volgt nadat de schouwingcommissie van de klassenorganisatie bij het schip is langs geweest om te controleren of ze op papier de juiste gegevens hebben gekregen en deze juist hebben beoordeeld. Dit moet binnen vijf jaar gebeuren. Een lange termijn, omdat er maar weinig mensen zijn die de boot kunnen schouwen.

HOE WORDT JE BOOT VAREND MONUMENT

BLAUWE PAS

Waarom is het zinvol een schip als Varende Monument te registreren? De Blauwe Pas die je krijgt, staat ook wel bekend als 'het dieselpasje' en daarmee mag je de goedkope rode diesel tanken. Het is niet voor niets dat de FONV veel oude binnenvaartuigen die als woonschip worden gebruikt als Varende Monument geregistreerd heeft staan. Maar ook bezitters van kleine motorboten zijn hiermee geholpen. Wij met onze Marina zónder motor hebben er in die zin weinig aan. Waarom dan toch zoveel moeite doen voor iets waar je eigenlijk weinig aan hebt? In de eerste plaats om de eer. Het klinkt gewoon lekker dat 'wij' van de Waterkampioen een 'Varende Monument' hebben. In de tweede plaats mag je met een Varende Monument liggen in museumhavens én krijg je veelal korting op de havenkosten. En dan is er nog een derde reden: subsidie.

SUBSIDIE

De reden voor iemand om een gebouw tot Rijksmonument te laten verklaren, heeft veel te maken met subsidies die de overheid hiervoor verstrekt. Dit is geregeld in de Monumentenwet die helaas alleen geldt voor onroerende zaken. Schepen horen hier niet bij. Een van de gevolgen van deze summiere zorg voor Varende Monumenten is dat er niet echt iets geregeld is aangaande het subsidiëren van veelal kostbare restauratie- en reparatieprojecten om monumentale schepen in de vaart te krijgen en te houden. Toch heeft de FONV wel een restauratiefonds dat gebruik maakt van donateursgeld. Hoofddonateur en goed voor gemiddeld 40.000 euro per jaar is het Prins Bernhardfonds.

Of een schip in aanmerking komt voor een bijdrage uit het restauratiefonds beoordeelt de restauratiecommissie van de FONV. Brunt: 'Subsidies worden hoofdzakelijk verleend voor de extra kosten om het schip met oude materialen te restaure-

ren en het toepassen van oude technieken.' De laatste jaren is daar wel een lichte verandering in gekomen, omdat ook de FONV inziet dat moderne materialen voordelen kunnen hebben en soms beter zijn. 'Origineel' is dus niet altijd heilig. Wat voor materialen worden dan vergoed? Brunt geeft een paar voorbeelden. 'Als een schip bijvoorbeeld origineel met katoenen zeilen voer, terwijl tegenwoordig kunststof zeilen gangbaar



Restaureren is een kostbare zaak. Een bijdrage in de vorm van subsidie is dan ook zeer welkom.

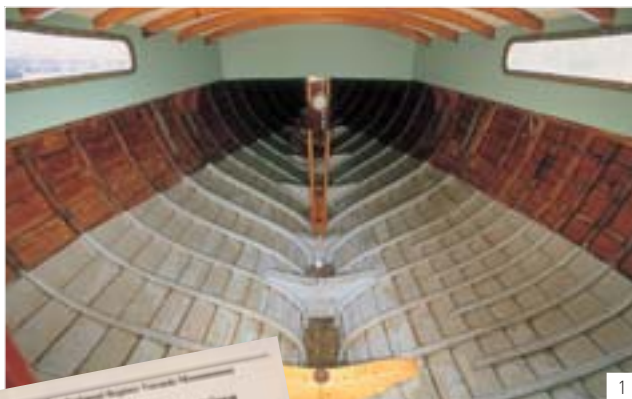
zijn, dan kan er uit het fonds geput worden om de meerkosten van katoenen zeilen te bekostigen. Het voordeel is tweeledig. Ten eerste blijven er zo originele schepen varen en ook blijft het vak van zeilmaker met originele materialen in stand. Ook heeft de FONV een grote partij originele klinknagels in depot die gratis gebruikt kunnen worden voor reparaties en restauraties, zolang er ook maar echt geklonken wordt.'

Het bedrag van 40.000 euro is natuurlijk een druppel op een gloeiende plaat en het mag duidelijk zijn dat een restauratie nooit geheel uit dit fonds bekostigd kan worden. Het maximale bedrag dat wordt uitgekeerd, bedraagt voor particulieren 20 procent van de begrote restauratiesom als het werk door een erkende werf wordt gedaan. Eigenaren die het schip zelf restaureren, maken kans op een bijdrage van maximaal 30 procent. Subsidies lager dan 500 euro worden niet in behandeling genomen en maximaal wordt een bedrag van 3.000 euro uitgekeerd. In zeer bijzondere gevallen kan de restauratiecommissie hiervan afwijken. Brunt: 'Gezien de weinige subsidie die we kunnen geven, proberen we mensen er altijd van te overtuigen iets van het geld aan te schaffen wat ze niet zo gauw uit eigen zak zouden doen. Denk aan een originele lier ter vervanging van een goed werkend, maar recent exemplaar dat aan dek staat.'

MARINA, EEN VAREND MONUMENT?

De Marina heeft alles in zich om straks door te gaan als Varende Monument, maar we zullen eerst de restauratie moeten voltooien. Om de aanmelding straks zo soepel mogelijk te laten verlopen, is het van belang dat we haar zo verantwoord mogelijk restaureren. Problemen? Ja, de afgelopen 57 jaar is er natuurlijk het een en ander verbouwd. Zo zijn de wrangen van de kajuit en de kuip verdwenen, de patrijspoorten niet rond maar rechthoekig en het dek niet meer met linnen bespannen. Hoe we dit gaan oplossen? We hebben inmiddels de schouwingcommissie van de VKSJ bij de Marina uitgenodigd. Van hen hopen we te horen hoe we haar zo origineel mogelijk, maar zonder de kosten uit het oog te verliezen, als Varende Monument kunnen laten herrijzen. ✂

Meer info: www.fonv.nl



1 De ramen van de Marina zijn rechthoekig. Oorspronkelijk heeft een Volksboot ronde ramen: een van de onderdelen die we moeten terugbrengen in originele staat.

< De eerste stap tot een Varende Monument: het aanmeldingsformulier.

