



Hoogaars *Alcyon II* opnieuw gedoopt

RESTAURATIE OF HERBOUW: WAT HEEFT DE VOORKEUR?

Op 16 juni werd de als jacht gebouwde hoogaars *Alcyon II*, na een ingrijpende restauratie (zie ook SdZ 2000.6) opnieuw gedoopt. Het 5,5 ton kostende project werd mogelijk gemaakt door het Euregio project Scheldemond, Maritiem (/ 440.742,) een eigen bedrage van Stichting Behoud Hoogaars (/ 40.000,-) en 4800 manuren van vrijwilligers. Onder leiding van Cees Droste en Peter Schouten is, na een jaar hard werken weer een prachtige jacht-hoogaars aan de vloot toegevoegd.

Vlak voor de doop hield Thedo Fruithof een betoog over restaureren of nieuwbouwen. We drukken zijn betoog in verkorte vorm af, zodat in bredere kring kan worden meegedacht over het restaureren of bewaren en/of reconstrueren van het varend erfgoed.

Zoals gezegd heeft de EU genereus bijgedragen aan het behoud van de *Alcyon II*. Dit hoogaarsjacht kon, dankzij het beschikbare budget, geheel worden gerestaureerd. Dat wil zeggen uitgaande van het aanwezige schip is getracht haar weer in een oorspronkelijk stadium terug te brengen.

De *Alcyon II*, gebouwd in 1925, is in wezen niet zo oud. Het is een voorbeeld van een redelijk recente ontwikkeling in de scheepsbouw. Er zijn schepen overgebleven die je kunt beschouwen als het laatste exemplaar van een hele lange evolutie en traditie in de scheepsbouw. Daar moeten we over nadenken, alvorens wordt besloten wat er mee aan te vangen. Als voorbeeld maak ik een 'uitstapje' naar Enkhuizen waar ik jaren in het Zuiderzeemuseum heb gewerkt.

INVENTARISATIE EN SCHEPENHAL

In de tweede wereldoorlog is er een inventarisatie gemaakt van de toen aanwezige schepen rond de Zuiderzee. In het begin van de jaren vijftig is deze enquête herhaald en uit deze twee gegevens is de collectie schepen voortgekomen die bezoekers aan Enkhuizen tot halverwege de jaren zestig voor de wal konden zien liggen. De schepen lagen aan de kade en het onderhoud vergde veel van het budget van het museum.

Daar werd een oplossing voor gezocht en in 1967 werd een deel van de vloot in een schepenhall geplaatst. Daar zijn ze tot de dag van vandaag te bewonderen.

Wat blijkt nu? Na ruim dertig jaar vormen de schepen steeds meer een document, ze zijn een archiefstuk geworden. Zo is het behoud van deze schepen, zoals ze er in 1967 uitzagen, bijvoorbeeld van belang geweest voor de omvangrijke studie die Peter Dorleijn heeft gemaakt over de botter. Veel is gekeken naar de details van de botter in de schepenhall. Dit exemplaar was niet gerestaureerd en kon als een archiefexemplaar worden beschouwd.

Werd in de tijd van de opzet van de hall nog gezegd: schepen moeten varen, hoe komen jullie erbij om die in een hall te bewaren. Nu na ruim dertig jaar mogen we dankbaar zijn met de toen genomen beslissing.

Soms moet je een keus maken om een schip niet te restaureren, maar het oorspronkelijke overblijfsel met haar hele geschiedenis gewoon bewaren als een artefact uit een voorbij tijd.

BLAZER

Voor de vraag restauratie of reconstructie stonden we eind jaren zeventig. Het Zuiderzeemuseum had een blazer, een groot vissersschip voor het waddengebied.

Voor dit schip is gekozen om haar geheel na te bouwen. Mede omdat het, inmiddels tot wrak geworden schip, heel erg was uitgezakt. Maar ook omdat het goedkoper leek een reconstructie te maken. Daarover is in die tijd veel te doen geweest. Er werd besloten haar zo nauwkeurig mogelijk te reconstrueren in een stadium van haar bestaan. Een stadium zoals ze ooit zou zijn geweest voordat er in de jaren twintig een motor werd ingebouwd. Voor het zover was werd het schip eerst in tekening gebracht. Dit kon, mede aan de hand van oude foto's en interviews met oud-eigenaren en scheepsbouwers. Daarna kon de bouw beginnen. De blazer werd, op de werf 't Kromhout om een stel hulpspanten gereconstrueerd (zie SdZ 1980.5 en 1983.4). En ik zeg bewust gereconstrueerd, want het maken van een replica is wat anders.



Officieel volgens Van Dale is een replica een object dat uit dezelfde mal komt, wordt gerepliceerd. Het woord reconstructie geeft mijns inziens beter aan wat je aan het doen bent.

Dankzij het feit dat het wrak naast de nieuwbouw stond, konden we details terugvinden die bij een restauratie vast niet waren opgemerkt.

Toen de belangstelling op het eiland Texel was aangewakkerd voor hun oude blazer, is het wrak vervoerd naar het Maritiem en Juttersmuseum in Oudeschild waar ze nu staat opgesteld als monument en symbool voor de vroegere visserij. Sindsdien zeilt de blazer, de reconstructie, vanuit het Zuiderzeemuseum met gasten en het wrak is bewaard gebleven.

Mijns inziens is dat een ideale situatie als het van historisch belang is om een oorspronkelijk schip te behouden. Wellicht kan een dergelijke constructie ook in Zeeland bij een volgend schip toegepast worden.

Het is heel opmerkelijk dat we schepen, die we onder water of in de drooggelegde polders vinden, willen bewaren als archeologisch object. Niemand denkt erover ze te willen restaureren zodat ze weer kunnen varen. Zodra echter een schip nog drijft dan word meestal de keuze gemaakt haar te restaureren.

Een aardig voorbeeld vond ik in Zuid Frankrijk in een museum bij Bacares, waar men 15 jaar geleden is begonnen met het collectioneren van allerhande schepen met een latijn getuigd zeil. De directeur daar kocht zo mogelijk twee schepen van hetzelfde type. Een om op de wal te bewaren en te bezichtigen en het andere werd opgeknapt om ermee te varen.

BEWAREN OF RECONSTRUEREN

Een laatste argument om te kiezen voor het bewaren van een wrak en het reconstrueren van een nieuw schip kan het volgende zijn. De vraag mag gesteld worden wat de waarde is van een gerestaureerd schip waarvan nog maar een enkel oorspronkelijk onderdeel is overgebleven.



De 'Alcyon II' wordt na de doop te water gezet. Op de achtergrond liggen hoogaarzen van de Stichting Behoud Hoogaars en haar donateurs.

Is het dan niet een valse emotie die bepaalt dat een restauratie de enige juiste keus is, terwijl ondertussen het oorspronkelijke object grotendeels verdwijnt? Dan geeft een goede reconstructie de werkelijkheid van vroeger zuiverder weer dan een gerestaureerd schip.

Kijk maar wat er gebeurt bij de plaats van de spanten. Hoe vaak 'wandelen' deze als ware in de tijd door het schip, omdat men vaak tegen oude nieuwe plaatst. Is er dan sprake van oorspronkelijkheid?

Het is geenszins mijn bedoeling te pleiten om niet meer te restaureren, maar het lijkt me verstandig om van te voren goed op een rij te zetten welke methode wordt gekozen.

Straks hebben we geen 'echte' oude schepen meer uit de 20^e eeuw, maar wel vele archeologische vondsten uit de eeuwen daarvoor. Ik maak me wel zorgen dat er geen schepen zullen overblijven zoals ze ooit waren, vooral hier in Zeeland, juist omdat er al zo weinig zijn overgebleven.

Ik schrijf dit niet om aan te geven dat de restauratie van de *Alcyon II* niet deugt. Integendeel! Het is geweldig wat hier is verricht. De kennis en enorme inzet hebben er voor gezorgd dat dit schip weer zal zeilen en velen kunnen weer ervaren wat voor mooie schepen er vroeger hebben gezeild in de Zeeuwse wateren.

Wat hier in zo korte tijd is verricht is heel bijzonder. Het is te wensen dat het hierbij niet blijft en dat er nog enkele schepen worden gerestaureerd, maar ook dat er zo mogelijk enkele worden bewaard in hun oude staat en dat er tevens nog reconstructies worden opgezet. Want zeker is dat de belangstelling voor traditionele schepen in Europa enorm toeneemt.

Ook is het van belang dat de kennis van het oude ambacht en

het gebruik van oorspronkelijke materialen wordt doorgegeven aan een nieuwe generatie. Daarvoor zijn centra nodig voor scholing en ervaring zoals elders in Europa ook zijn opgezet. Ik hoop dat de Stichting Behoud Hoogaars er in Zeeland in zal slagen ook daaraan in de toekomst te kunnen werken. Als de plannen voor de Scheepstimmerwerf bij Veere kunnen worden verwezenlijkt, zal dat een enorme stap in de goede richting zijn.

SLOOPREGELING

Ondertussen gaat het verdwijnen van oude vissers- en vrachtschepen in Europa nog gewoon door. Het is bekend dat de industriële ontwikkeling veel moois heeft voortgebracht, maar ook een bijna lege zee. De overbevissing van de laatste eeuw heeft enorme gevolgen, niet alleen voor de vis maar vooral ook, en dan kijk ik naar Europa, voor het varend erfgoed.

Wist u dat dankzij overheidsmaatregelen, in principe bedoeld om die visjes weer terug te krijgen, er sloopregelingen zijn waarbij vissers premies krijgen voor te slopen schepen?

In Scandinavië, Engeland, Frankrijk en de Zuid-Europese landen worden er dagelijks voornamelijk houten schepen gesloopt. Het is een maatregel om de overbevissing een halt toe te roepen. Op zich begrijpelijk maar is sloop dan noodzakelijk?

Waarom vloeien die schepen, waarmee niet meer gevist mag worden, niet naar liefhebbers of schippers die willen charteren? Nee, de schepen moeten worden vernietigd: ze worden gesloopt en verbrand, of een bom brengt ze op zee tot zinken.

Waarom kan men in een modern Europa deze schepen geen tweede leven geven?

Vrije tijd industrie en toerisme zijn van groot belang voor de ontwikkeling in veel landen.

Juist nu, met het éénworden van Europa, blijkt de belangstelling



De 'Alcyon II' kan weer een nieuw zeilersleven beginnen.

voor regionale geschiedenis te groeien. En wat zien we ondertussen gebeuren? Overal worden, onder andere, traditionele schepen gesloopt!

Ik begrijp ook wel het probleem voor overheden dat, zolang een schip niet is gesloopt, er nog mee kan worden gevist. Maar er kan toch wel wat op worden verzonnen om deze vaartuigen niet weer te kunnen inzetten in de visserij?

STRAND ALGARVE RAAKT LEEG

Ik wil u een voorbeeld geven van wat ik net in Portugal heb gehoord.

De schaalvergroting is daar nog niet zo doorgevoerd als hier in het Westen en er wordt bijvoorbeeld in Algarve nog gevist met scheepjes van 5 tot 8 meter vanaf het strand. Een visserij met scheepstypen die er vanaf de Romeinse tijd is ontwikkeld, scheepjes met prachtige vormen en prachtige kleuren. Deze rijke visserstraditie verdwijnt natuurlijk niet alleen vanwege de slooppremie, maar ook omdat dit kleinschalige werk niet meer lijkt te passen in onze tijd.

Of is het zo - maar dat doet denken aan een complottheorie - dat multinationals en overheden samenwerken om kleine vissers juist aan te zetten tot beëindiging van het bedrijf ten gunste van het voortbestaan van grote fabrieksschepen.

Want is het niet zo dat met het stoppen van deze artisanale of ambachtelijke visserij dat **en** een marginaal stukje overbevissing wordt tegengegaan **en** dezelfde vissers ook nog eens gedwongen worden om naar de supermarkt te gaan voor hun dagelijkse kostje vis?

Dat betekent dan dus twee maal voordeel van de sloopregeling ten gunste van de grote investeerders in de visindustrie.

Als dat zo is zou het dan niet veel beter zijn enkele fabrieksschepen op te ruimen en deze kleinschalige visserij juist te ondersteunen? Dan blijft er tenminste nog iets moois over in het van toerisme overbevolkte Algarve.

Er moet wat mij betreft creatiever worden omgegaan met het terugdringen van de overbevissing? Een interessant voorbeeld kennen we uit Zuid-Engeland. Daar hebben vissers gezamenlijk besloten, de motoren te stoppen en op de zeilen weer met de oorspronkelijke schepen oesters te korren. Motoren uit en zeilen maar.

En daar blijkt deze maatregel goed te werken. Wellicht dat beleidsmakers dat voorbeeld van biologisch vissen eens wat beter kunnen bestuderen.

Ik ben zeker benieuwd hoe andere Spiegellezers hierover denken. Indien u een bijdrage wilt leveren aan deze discussie, zend dan een brief of e-mail (wim.bruijn@wxs.nl) aan de redactie.



Opname van de eerst tocht onder zeil. Bestuur en donateurs van de Stichting Behoud Hoogaars kunnen - met recht - trots zijn op deze nieuwe aanwinst.

Tekst: Thedo Fruithof

Foto's: Wim de Bruijn