

ERFGOED OP HET WATER



“Erfgoed op het Water” is een uitgave van de Landelijke Woonboten Organisatie. Op de inhoud rusten auteursrechten. Delen uit dit boek mogen worden overgenomen mits met bronvermelding en na schriftelijke toestemming van de auteurs.

“Erfgoed op het Water” werd mogelijk gemaakt door de medewerking van velen. In dit verband willen de samenstellers de volgende mensen speciaal bedanken voor hun inzet: Håkon Akkerman, Miriam Bakker, Martin Wijbenga, Stedelijk Bureau te Amstelveen.

Inhoud

INHOUD

Inhoud.....	blz 1
Inleiding.....	blz 3
Oudste woonschepen van Nederland	blz 9
Monumentenbeleid en woonschepen	blz 15
Cultuurhistorische waardebevestigingen van de schepen	
• De Dogger uit ± 1865.....	blz 19
• Broedertrouw uit ± 1888.....	blz 25
• De Zwerver uit 1900.....	blz 31
• Ora et Labora uit 1903.....	blz 37
• Jan van Arkel uit ± 1904.....	blz 43
• Den Alexander uit 1922.....	blz 49
• De Wiekslag uit 1924-1925.....	blz 57
• De Mississippi uit ± 1930.....	blz 65
Bijlagen.....	blz 73
1 - Een Waardestellend Kader voor Mobiel Erfgoed (beschikbaar gesteld door de Staatsecretaris van Cultuur dd 30-6-2005)	
2 - Handleiding: criteria voor de selectie van historische schepen voor stadsdeel Centrum, opgesteld door de Ad Hoc Commissie Historische Schepen (ASH) te Amsterdam	

Inleiding

Inleiding

“Erfgoed op het Water” is geschreven om de discussie te beïnvloeden. Drijvend erfgoed valt tot nu toe buiten de Monumentenwet. De Landelijke Woonboten Organisatie (LWO) pleit er voor om een aantal bijzondere woonschepen tot drijvend monument te verklaren. Dat kan binnen de systematiek van denken over waardevol erfgoed, inclusief bouwhistorisch onderzoek, zoals voor de wal is ontwikkeld. U vindt acht woonschepen beschreven die daarvoor in aanmerking komen.

Onze selectie

Er bestaat geen overzicht van woonschepen en hun mogelijke erfgoedwaarde in Nederland. Deze selectie is tot stand gekomen omdat de auteurs ze kennen. Helemaal willekeurig is dat niet. We zijn allen al decennia actief in de woonboterij. We onderzoeken, publiceren en zijn betrokken bij behoudsacties en restauraties van erfgoed op het water.

Er is één belangrijke beperking. We hebben geen “jonge monumenten” beschreven. Niet omdat die ontbreken, maar vooral omdat de wel beschreven schepen al zo oud zijn. Ze kunnen elk moment verdwijnen. Er is geen enkele bescherming en nauwelijks steun vanuit de gemeenschap/overheid om dat drijvend erfgoed te behouden.

Roerende monumenten

Woonschepen zijn volgens de Huisvestingswet ligplaatsen en die dienen tegenwoordig opgenomen te worden in bestemmingsplannen. Daarmee zijn ze aan een plek gebonden. Woonschepen zijn vrijwel altijd in het Schepenregister van het Kadaster ingeschreven. Ze zijn daarmee registergoederen die op een vaste plek liggen. Uiteraard wordt er wel eens gevaren, bijvoorbeeld naar de werf of op een vakantiereis. Toch liggen woonschepen vooral op hun in het bestemmingsplan ingetekende ligplaats. Dat heeft het voordeel dat een als monument aangewezen woonboot onderdeel uitmaakt van het stadsbeeld. Dat sluit aan bij het denken over monumentenzorg op de wal: niet alleen objectgericht maar ook omgevingsgericht denken.

Beschermde Stadsgezichten

Drijvend erfgoed speelt volgens de LWO een waardevolle rol in Beschermde Stadsgezichten. Een rol die nog nauwelijks onderkend wordt. Met de nieuwe bestemmingsplansystematiek is een Cultuurhistorische paragraaf verplicht. In nieuwe bestemmingsplannen kunnen drijvende monumenten een expliciete rol krijgen. Een goed voorbeeld is de “Dogger”, een oude verschwaterhaalter die als woonschip sinds 1888 aan het Amstelveld in Amsterdam ligt. Vanaf de “Dogger” werden brandstoffen verkocht op een plek die sinds honderden jaren daarvoor aangewezen was. Door de komst van het aardgas is dat tijdperk afgesloten. De “Dogger” is het enige cultuurhistorische object die daar nog aan herinnert. Een dergelijk schip hoort in de Cultuurhistorische paragraaf van een bestemmingsplan een aparte plek te krijgen.

Meer voorbeelden van mogelijkheden staan in vier artikelen over Beschermde Stadsgezichten in Amsterdam die op de website van de LWO staan: www.lwoorg.nl. Ze gaan over het Singel, het Oosterdok, de Binnen-Amstel en over het ruim 150 jarig gebruik van beton voor schepen.

Inleiding



Een woonboot uit 1650, getekend door Reinier Nooms

Water bewonen: Cultureel erfgoed

In Nederland gaat de geschreven woonbotengeschiedenis terug tot rond 1600. Vanaf die tijd wordt er zeker permanent gewoond op schepen. Het lijkt vooral te gaan om voor bewoning omgebouwde vrachtschepen. Deze ruim 400 jaar bestaande traditie duurt tot op de dag van vandaag voort. Dit soort verbouwingen behoren bij de woonbootcultuurhistorie, bij ons cultureel erfgoed.

Over het aantal woonschipbewoners in de afgelopen eeuwen is weinig bekend. Maar alleen al in Friesland ging het rond 1850 om duizenden schepen. Uiteraard waren het veel

veldarbeiders en handelaren maar rond 1900 wordt het waterwonen ook door kunstenaars ontdekt. Uit de beschreven woonschepenvoorbeelden blijkt de diversiteit van bewoning ook. Van kolenhandelaar tot fabrieksdirecteur van Vredesteinbanden.

Door het bewonen worden bijzondere vrachtschepen behouden, zoals de door ons beschreven Verschwaterhaalder “*Dogger*”, of het prototype van de moderne waterwoning, “*Den Alexander*”, of een in een bepaalde architectuurstijl gebouwde woonark, zoals “*De Wiekslag*” en “*De Mississippi*”. Deze schepen behoren bij ons cultureel erfgoed en verdienen als object erkenning en bescherming.



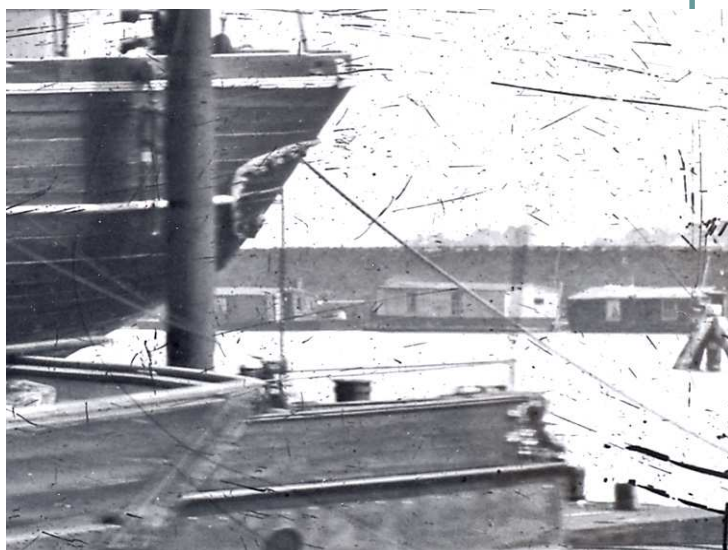
Op dit schilderij van B. Van Straaten uit 1830 zien we voor de stad Utrecht een vlotwoning

Inleiding

Grote verscheidenheid woonschepen

Volgens het Burgerlijk Wetboek *“wordt onder schepen verstaan alle zaken, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven, en drijven of gedreven hebben.”*

Op vrijwel alles wat drijft werd ooit ook wel gewoond. Dat varieert van houtvloten, via arken, jachten en oude binnenvaartschepen tot zeeschepen. Cultuurhistorie beschrijft onder andere de invloed die de mens heeft op zijn omgeving. De invloed van de mens op het bouwen en bewonen van schepen is zeer divers. Soms blijven de schepen vrijwel volledig in hun oorspronkelijke staat, zoals *“De Mississippi”* en *“De Wiekslag”*, soms worden ze ingrijpend verbouwd, zoals *“De Zwerver”* en de *“Dogger”*, en soms verschijnt er een heel nieuwe bovenbouw, zoals de ex-koren-lichter *“Broedertrouw”*. Zonder deze ingrijpende verbouwing was deze korenlichter allang weer omgesmolten in de hoogovens. Met de nieuwe woonfunctie wordt een zeer oude romp bewaard. Wetenschappelijk en cultuurhistorisch van grote waarde.



Detail van een foto van Jacob Olie uit de periode rond 1860. Op de achtergrond liggen drijvende onderkomens.

Knelpunt FONV

Ruim 15 jaar gijzelt de particuliere lobbygroep Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) inmiddels de discussie over monumenten op het water. De FONV sluit de hier beschreven woonboten uit van opname in hun Nationaal Register Varende Monumenten. Een inhoudelijke discussie met de FONV blijkt tot op de dag van vandaag (januari 2009) onmogelijk. De FONV heeft al jaren geen tijd om daarover met de LWO te praten. De argumenten die gebruikt worden in de spaarzaam ontvangen brieven om woonschepen te weren overtuigen niet. Voor de FONV is het al dan niet daadwerkelijk varen een doorslaggevend criterium. Omdat de *“Jan van Arkel”* vanaf 1904 een station en woning van een al lang bestaande beurtvaartverbinding van Leiden met Amsterdam was, lag hij uiteraard steeds op dezelfde plek. Omdat hij dus niet *“vaart”* kan het geen *“varend monument”* zijn. Sommigen binnen de FONV gaan daarbij zover, dat schepen in havens bij musea ook geen drijvend erfgoed zijn, omdat die ook niet meer varen. Denk bijvoorbeeld aan het permanent afgemeerde, voor miljoenen gerestaureerde, voormalige ramtorenschip *“De Buffel”* in Rotterdam.

Zelfs als deze redenering wordt gevolgd, is het inconsequent van de FONV om schepen als *“De Zwerver”*, *“De Wiekslag”* en *“Den Alexander”* te weren. Deze woonschepen zijn allemaal ontworpen en gebruikt als varende woonschepen.

Ook levert het al dan niet daadwerkelijk varen een onoverkoombaar beheerprobleem. Want na hoeveel tijd niet varen verliest een varend monument zijn status? Na een week, een maand, een jaar of tien? En hoe ver moet er gevaren worden voordat het telt: één meter, honderd of minstens van Amsterdam naar Groningen, en weer terug? Wiens probleem wordt daarmee nu opgelost?

Het is op de wal heel gangbaar dat een functiewissel bijdraagt tot behoud. Het is ook een belangrijk uitgangspunt bij de notitie: *‘Een lust, geen last. Visie op de modernisering van de monumentenzorg’*.

Het FONV-gedachtegoed is bij de monumentenpraktijk op de wal ondenkbaar. Het staat ook

Inleiding

haaks op de ideeën van het *Waardstellend Kader Mobiel Erfgoed*. Daar worden vijf vormen van authenticiteit onderscheiden. (Zie bijlage 1) Het FONV-denken is vergelijkbaar met een cirkelredenering: Dit monumentale paleis is geen paleis, want er woont geen koning meer in, dus kan het nooit een paleis zijn geweest en zeker geen monumentaal paleis. De FONV is helaas een deel van het probleem in plaats van een deel van de oplossing voor drijvend erfgoed. Meer daarover leest u in het hoofdstuk Monumentenbeleid en Woonboten.

MoMo

In het traject om te komen tot Modernisering van de Monumentenzorg (MoMo) is het *Eindrapport van de Werkgroep Kwaliteitszorg* verschenen. De werkgroep betwijfelt of het mogelijk is voor het mobiele erfgoed binnen MoMo een regeling te treffen. Mobiel erfgoed is hier te begrijpen als objecten die de lucht, de rail, de weg en het water gebruiken. Brommers, auto's, vliegtuigen en treinen zijn in grote aantallen gebouwd. Wie zich realiseert dat er op de wal ongeveer 61.000 rijksmonumenten zijn, zal begrijpen dat de Mobiele Collectie bij erkenning in één keer het monumentenbezit verdubbelt.

Het gaat bij een monumentenbeleid om selectie en nog eens selectie. Slechts een enkel gebouw haalt de erkenning. En zijn plek op de lijst staat permanent ter discussie. Onderzoek naar het vergemakkelijken van de mogelijkheden om rijksmonumenten van de lijst af te halen zijn onderdeel van het MoMo-traject.

MoMo schippersromantiek

De Werkgroep Kwaliteitszorg schrijft: *“Vanuit het oogpunt van de huidige monumentenzorg betreed je met de bescherming van mobiel erfgoed een heel ander beroepsveld en een andere wereld met heel andere uitgangspunten, andere problemen en andere vragen. Zo is reconstructie in de categorie mobiel erfgoed heel gewoon terwijl dat in de gebouwde monumentenzorg meestal ‘not done’ is. Mobiel erfgoed heeft uit de aard der zaak geen relatie met het kadaster en zwerft bovendien over de hele wereld.”*

Deze romantische kijk gaat niet op voor woonschepen. Menig woonbootbewoner zwerft in gedachte over de wereld. In de praktijk is zijn woonschip ingeschreven in het Kadaster en is hij ingetekend in het bestemmingsplan. Die paar woonschepbewoners die met hun schip niet ingetekend zijn in een bestemmingplan en geen ligplaatsvergunning hebben, leiden een nachtmerrieachtig bestaan. Ze worden door de lokale overheden steeds aangeschreven te verdwijnen. Er zijn er maar weinig die tegen deze ‘vrijheid’ bestand zijn.

Ligplaatsengebrek

Met de “ontdekking van het water” door projectontwikkelaars staat menig ligplaats voor woonschepen onder druk. Daarnaast zijn er veel ruimteclaims voor woningen aan de waterkant die grote gebieden ontoegankelijk maken voor schepen. De planning van Waterwoningen-nieuw stijl sluit bestaande schepen uit. Voor historisch waardevolle casco's is een groot ligplaatsenprobleem ontstaan. De in de voorbeelden beschreven “*Den Alexander*”, het prototype van de “*Waterwoning*” uit 1922, is een goed voorbeeld van dat ligplaatsengebrek. Wel gerestaureerd maar geen ligplaatsvergunning meer en daarom kan er niet op gewoond worden. Hierdoor ligt het schip ergens achteraf te verkommeren. Met een gebiedsgewijze ontwikkeling en Cultuurhistorische paragrafen in bestemmingsplannen zou hier veel te bereiken zijn.

Historisch waardevol

Er is een verschil tussen een historisch waardevol, een beeldbepalend schip en een drijvend monument. Net zo min als de bebouwing op de wal is elk woonschip een monument of historisch waardevol. Er zijn honderden tjalken gebouwd. Het behoud van dergelijke schepen is interessant, ze worden al bijna honderd jaar niet meer gebouwd. Ze hebben een onschatbare

Inleiding

bijdrage geleverd aan de welvaart van Nederland en waren beeldbepalend in het landschap. Inplannen van ligplaatsen in bestemmingsplannen draagt bij tot behoud. Daarmee zijn nog niet alle tjalken monumentwaardig. Van het scheepstype korenlichter, zoals de door ons beschreven *“Broedertrouw”*, zijn er maar weinig gebouwd in ijzer. Zo'n enkeling komt veel eerder in aanmerking om aangewezen te worden tot beschermd drijvend monument op het water.

Oplossing

Er zijn deskundigen in Nederland die een selectie voor drijvende monumenten kunnen maken en er zijn instrumenten ontwikkeld. In 2005 publiceerde het Ministerie het *Waardestellend Kader Mobiel Erfgoed*. In Amsterdam heeft een Ad Hoc Commissie Historische Schepen in 2008 het Waardestellend Kader verder uitgewerkt voor woonschepen. Daarbij is een vragenlijst zoals die gebruikt wordt bij de afdeling Monumentenzorg van de gemeente Amsterdam om monumenten op de wal te selecteren geïntegreerd. Beide stukken gaan in bijlage mee. We hebben drie van onze voorbeelden beschreven naar de Amsterdamse systematiek en vijf naar de inzichten van het Waardestellend kader.

De selectie van mobiel erfgoed voor woonboten sluit daarmee goed aan bij wat op de wal gangbaar is in de monumentenzorg. Woonschepen zijn registergoederen en zijn (of worden) opgenomen in bestemmingsplannen.

Net als op de wal heeft de gemeenschap een beschermende verantwoordelijkheid bij het drijvend erfgoed. Net als op de wal kan dat niet alleen de verantwoordelijkheid zijn van een toevallige bezitter. Net als op de wal kun je eindeloos inventariseren. En net als op de wal helpt aanpakken het beste. De Landelijke Woonboten Organisatie stelt een pilot voor om de hier beschreven schepen te voorzien van een overheidsstempel: drijvend monument, met al zijn consequenties voor overheid en bezitter. ■



“De Mississippi”: niet varend wel drijvend. Opgebouwd onder architectuur in een stijl die lang geleden modern was: Erfgoed op het Water.

Oudste woonschepen in Nederland

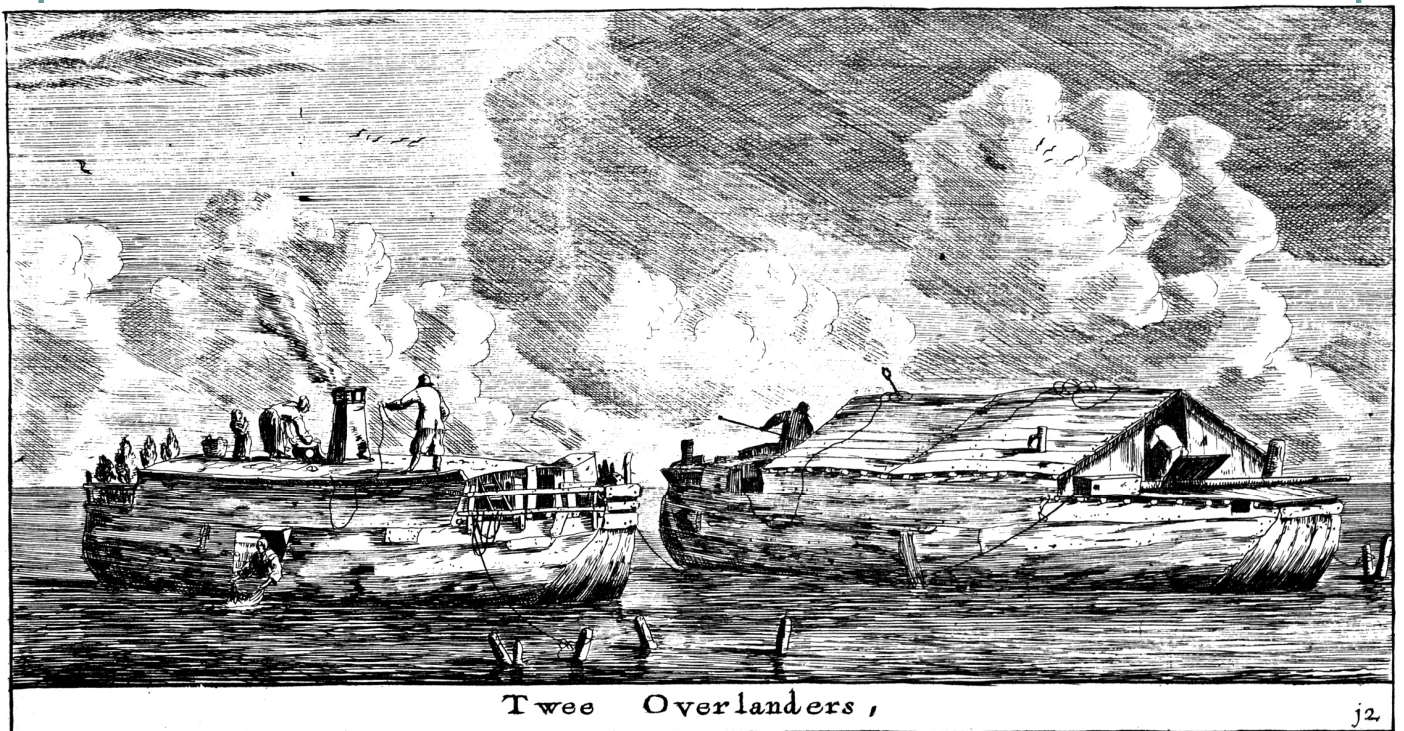
OUDSTE WOONSCHEPEN IN NEDERLAND

Een reis door archieven

Op de oudst bekende afbeelding van een woonschip in Nederland staan er meteen twee. Ze zijn getekend rond 1650 in Amsterdam. Er is weinig over die eerste bewoners bekend. Ze lijken te wonen op omgebouwde vrachtschepen.

door Frank Bos

De geschiedenis van wonen op het water gaat ver terug. Her en der vind je in oude teksten aanwijzingen dat er indertijd permanent op schepen gewoond werd. Bij de Chinezen gaat dat achthonderd jaar verder terug dan in onze buurt. Rond 1650 zijn er hier voor het eerst meerdere schriftelijke bronnen en één afbeelding die woonschepen duidelijk op de kaart zetten. Het



Tekening van Reinier Nooms (de Zeeman) met daarop de oudste afbeelding in Nederland van woonschepen. Op het linker schip spoelt een vrouw de was in het buitenwater. De hoge romp is daarvoor aangepast met een grote opening en een deur met een overstekend luifel-tje. Boven het luifel-tje is de romp opgehoogd en een opbouw aangebracht. Op het dak wordt de was uitgelegd door een vrouw met een kind. Op het achter- en voordek zijn relingen gemaakt. Er staan potten met planten op het achterdek. Het rechter schip is groter maar van hetzelfde aaktype. Onder het schuine dak en het voordek zijn ronde stammetjes te zien. Vermoedelijk zijn dat de spanten van het dak en het dek die later zijn aangebracht op een oudere scheepsromp. Mannen lopen met een stok en een tros te werken. Beide schepen hebben een hoge romp voor hun lengte en lijken al langer in gebruik.

Oudste woonschepen in Nederland



Voorbeelden van gresaardewerk dat zo gewild was in Amsterdam

gaat om handelaren in potten en glas uit de buurt van Keulen die zich met vrouw en kinderen permanent op hun schepen vestigden in Amsterdam.

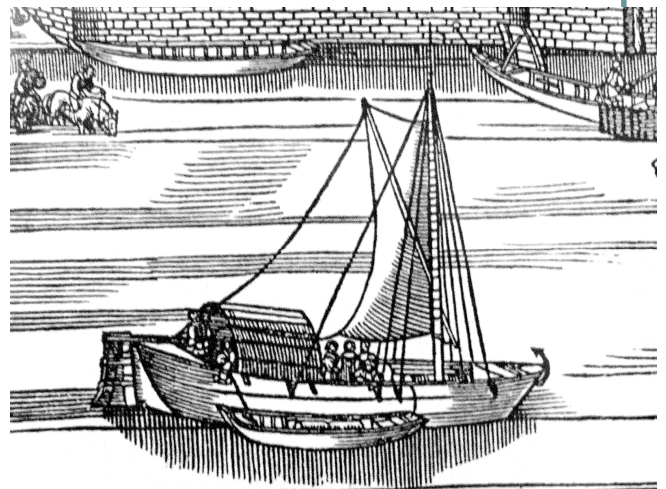
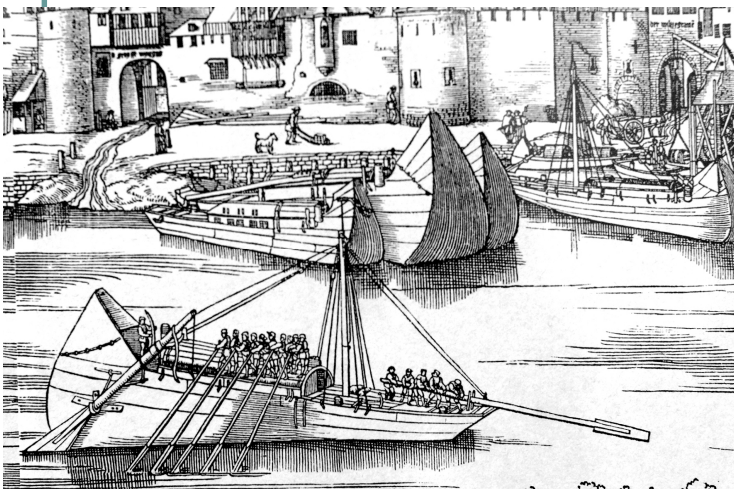
Gres

Het middeleeuwse Amsterdam had enkele pottenbakkerijen. Daar werden bekers, potten en pannen van aardewerk gebakken voor lokaal gebruik. Die pottenbakkerijen lagen wegens brandgevaar buiten de stadswal. Het aardewerk was van matige kwaliteit en niet goed waterdicht. Dat lag aan de klei, de baktechnieken en het glazuur. Die kwalen golden voor vrijwel alle Nederlands aardewerk. In de streek rond Aken, Keulen en Siegburg maakten ze rond 1450 beter aardewerk dat minder kwetsbaar en wel waterdicht was. Dat lag aan een andere soort klei en ovens die heter stookten. Er ontstond een uitgebreide aardewerkindustrie gericht op de export. Het was luxer afgewerkt en stond ook wel bekend onder de naam gresaarde-

werk. Amsterdam werd een belangrijke afnemer van dit luxere aardewerk. Het gresaardewerk werd uiteindelijk verkocht vanaf woonschepen.

Vluchtelingen

Nederland vocht van 1568 tot 1648 voor zijn onafhankelijkheid. Rond die tijd werd er ook zwaar geknokt bij onze oosterburen. Niet alleen tegen dezelfde Spaanse vijand maar ook om godsdienstvrijheid. Rond 1600 zijn er veel vluchtelingen uit de buurt van Keulen in Amsterdam. Die vluchtelingen merken dat: *“met den handel in Sigburgse kannen en Heylbronse glasen, door desen Oorlog t' eenemaal vervallen, wel wat weder te doen zoude vallen”*. Ze gingen in een wat rustiger fase van de oorlog terug en haalden schepen vol met handel. Vanaf 1610 begint de overheid beperkende maatregelen te nemen tegen deze import en het permanent blijven liggen, inrichten voor en bewonen van deze buitenlandse schepen. De verkoop wordt beperkt tot de markt bij de Sint Antonispoort buiten de stadsmuren. Dat is op de huidige Nieuw-



Vier tekeningen afkomstig van Anton van Woensum, 1531. Links: Een Keulse Bovenlander, zoals ze nog rond 1600 voorkwamen. Rechts: Een casco dat erg lijkt op de romp van de twee Amsterdamse woonschepen. De hogere ronde opbouw lijkt voor en achter open.

Oudste woonschepen in Nederland

markt bij de Waag. De schepen moeten buiten de marktdagen op andere plekken gaan liggen.

Immigranten

De verkoop van glazen en kannen en het bewonen van schepen blijft de aandacht van het stadsbestuur houden. Ook in 1649, 1652, 1673 en 1682 wordt er getracht met besluiten te sturen. Maar de stad heeft belangrijkere problemen. Tussen 1600 en 1680 groeit het inwonertal van 50.000 tot 200.000 mensen. In diezelfde tijd blijkt 20% van de Amsterdamse trouwlustigen uit Duitsland te komen. In Keulen wordt rond 1648 ook over woonschepen geschreven. In 1671 schrijft de Amsterdamse burgemeester Witsen over: *“maeckzels, die van de Rijn komen, hoog, grof en onbelompen werk. Hier wonen geheele huisgezinnen.”* Hij noemt ze *Overlanders*. Zeeman heeft ze getekend.

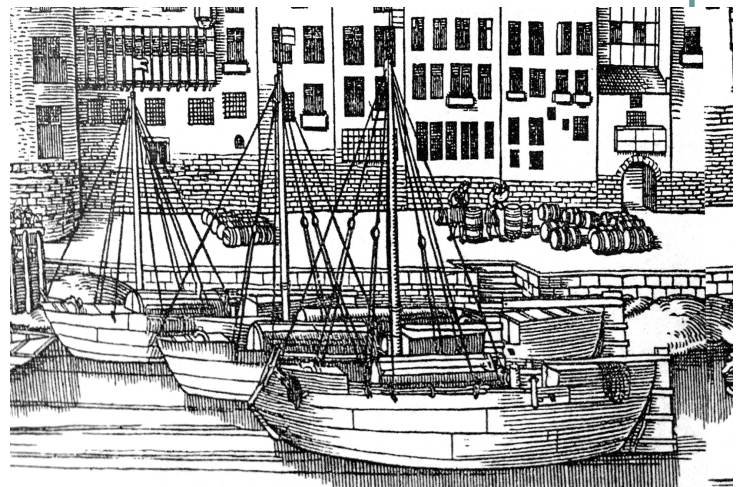
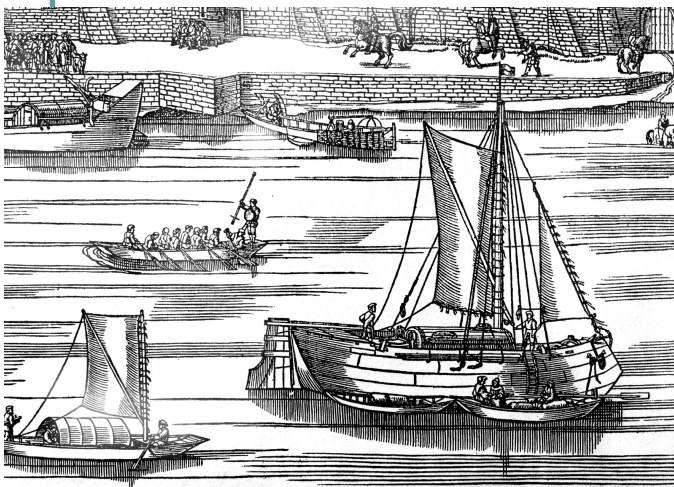
Zeeman

Reinier Nooms, ook wel de Zeeman genoemd, reisde veel en verdiende de kost onder andere door te etsen en schilderen. Een deel van zijn etsen verscheen gebundeld in de serie: *‘Verscheijde Schepen en Gesichten van Amsterdam’*. Wanneer de afbeeldingen gemaakt zijn is niet duidelijk. Nooms werd geboren in 1623 en stierf ergens tussen 1662 en 1668. Over zijn leven is heel weinig bekend.

Reinier tekende schepen met verstand van zaken. Zo is één van de afbeeldingen een *Water-Schuýt*. Dergelijke schepen werden nog gebruikt in de tijd dat de fotografie ontstond. De etsen van Reinier kloppen tot in detail met de foto's van 230 jaar later. Het is dus zeer aannemelijk dat de twee woonschepen die Reinier tekende er echt zo uitzagen.

Keulse aak?

De literatuur geeft over de scheepstypen op de Rijn van rond 1600 tot 1650 erg tegenstrijdige informatie. Ook de Duitse scheepvaartmusea hebben daarover heel verschillende ideeën. Van Keulen zijn veel stadsgezichten bewaard gebleven waarbij de haven uitgebreid is weergegeven. De twee in Amsterdam getekende woonschepen komen er zo niet op voor. Van de vele verschillende afgebeelde scheepsrompen passen er wel enkele. Maar de dekindeling en opbouw verschillen. Wel zijn er schepen te zien met half gebogen en puntige dakvormen. De Amsterdamse woonschepen zijn een eigen creatie van verbouwde vrachtschepen. De rompvormen lijken het meest op één van de vele variaties Keulse aken.



Links: Een Keulse aak, zoals hij er volgens velen hoort uit te zien. Rechts drie schepen op een rij. Vooraan een aakvariant met een knik in de kop en daarachter twee casco's met rompvormen zoals bij de twee in Amsterdam. Dezelfde modellen hebben verschillende lengtes.

Oudste woonschepen in Nederland

Scheepstype Overlanders

Overlanders stonden ook bekend als *Bovenlanders*: van boven komende, dat wil zeggen van de Rijn stroomopwaarts. En daar ontstaat een taalkundig probleem. Vanuit Amsterdam geredeneerd komt alles dat de Rijn afkomt 'van boven'. Vanuit Keulen gekeken komt alles stroomopwaarts van de Rijn 'van boven' en heet 'Oberländer' (Bovenlander) en alles wat stroomafwaarts vaart, heet 'Niederländer' (Nederlander). Keulen koppelt dat eeuwenlang zelfs aan welomschreven scheepstypes en twee aparte schippersgildes.

De stad heeft een stapeldwang die bepaalt dat alle goederen op de Rijn in Keulen moeten worden uitgeladen en drie dagen aan de burgers van de stad moeten worden aangeboden. Alle Siegburgse aardewerk met bestemming Amsterdam heeft dus eerst te koop gelegen in Keulen. Pas nadat aan die verplichting was voldaan, kon de handel weer worden ingeladen en doorgevoerd. Die stapeldwang was ook gekoppeld aan scheepstypes. Omdat toch alles moest worden overgeladen had je een onderscheid tussen schepen. Schepen die stroomopwaarts van Keulen de Rijn bevoeren hadden een aangepast ander model dan schepen, die geschikt waren voor stroomafwaarts. Een Bovenlander werd niet geacht door te varen naar Amsterdam. Wat in Keulen een Bovenlander heette, lijkt ook volstrekt niet op de tekening van Zeeman, die blijkbaar de Amsterdamse indeling aanhoudt.

Op de website www.lwoorg.nl staan de bronnen vermeld. ■



350 jaar later worden oude vrachtschepen nog steeds op dezelfde manier aangepast als woonschip: openingen in de zijkanten, relingen en bloemetjes op dak.

Bronnen

- Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremenhaven, Museum der Deutschen Binnenschiffahrt Duisburg-Ruhrort, Rhein-Museum Koblenz e.V., Schiffahrtsmuseum Spitz a.d Donau, Schiffahrts- und Schiffbaumuseum Wörth am Main, Kölnisches Stadtmuseum, Historisches museum Bamberg, Keramikmusea Frechen en Töpfermuseum Raeren.
- Ets Gezicht op Keulen, Anton van Woensum 1531
- Böcking, W, Die Geschichte der Rheinschiffahrt, 1980
- Böcking, W, Von Köln zum Meer, Schiffahrt auf den Niederrhein, 2003
- Daalder, R, red. Schepen van de Gouden Eeuw, 2005

Oudste woonschepen in Nederland

- Gebauer, J, e.a., Marine encyclopedie, 2003
- Greup, G, De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis, 1952
- Haalmeijer, H, e.a., Aken, Tjalken en Kraken, 2006
- Kistenmaker, e.a. Amsterdam marktstad, 1984
- Kleyn, J, de, Volksaardewerk in Nederland, 1986
- Ley, A, Museum der Deutschen Binnenschiffahrt Duisburg-Ruhrort, Führer durch die Ausstellung, 2000
- Mariners' Museum, World's Watercraft, from aak to zumbra, 2000
- Mennicken, R, Materialien zur Raerener Töpferei, 2002
- Mosler, B, Köln von seiner schönsten Seite, deel 2, 2005
- Nooms, R, Verscheÿde Schepen en Gesichten van Amsterdam, 1970
- Noordkerk, Handvesten, enz. van Amsterdam, deel 1 tot 5, 1748/1755/1778
- Nusteling, H, Welvaart en werkgelegenheid in Amsterdam 1540 – 1860, 1985
- Reinhardt, L, Das Mainufer am Fahrtror 1757, 2002
- Schäfke, W, Wenzel Hollar – Die Kölner Jahre, 1632 - 1636
- Sievers, A, Köln von seiner schönsten Seite, deel 1, 1997
- Sopers, P, Schepen die verdwijnen, 1974
- Van Yk, De Nederlandsche Scheeps- Bouw - Konst open gestelt, 1697
- Witsen, N. Architectura navalis et regimen nauticum

Monumentenbeleid en woonboten

Monumentenbeleid en woonboten

De Monumentenwet geldt niet voor schepen op het water. In plaats daarvan heeft de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) een systeem ontwikkeld dat in denken over historisch erfgoed nogal afwijkt met wat op de wal gangbaar is. Dat is onnodig beperkend en gaat ten koste van het scheepsbehoud. Een pleidooi voor een betere benadering van ons drijvend erfgoed.

“Monumenten garanderen ons het voortleven van de oude tijd in de tegenwoordige op een andere wijze dan in archieven of musea. Zij hebben bijna de affectieve waarde van een oud sieraad dat wij dragen. Zij zijn iets moois, maar toch ook in het dagelijks gebruik opgenomen. Dankzij een monument kan de eenheid en de samenhang van onze beschaving met die uit vroegere perioden worden beleefd.”¹

Monumentenwet

In de landelijk geldende Monumentenwet uit 1988 is geregeld hoe het Rijk tot het oordeel komt of iets een monument is. Het moet gaan over zaken die van algemeen belang zijn wegens hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde. Daarbij geldt wel dat de objecten 50 jaar of ouder dienen te zijn. De Monumentenwet is alleen van toepassing op onroerende goederen. Treinen, vliegtuigen, auto's en schepen vallen er buiten.

Gemeenten kennen een eigen Monumentenverordening met iets andere regels. Uitgangspunt blijft de schoonheid, de betekenis voor de wetenschap of de cultuurhistorische waarde. Maar het criterium van 50 jaar hoeft bijvoorbeeld niet te gelden. Veel belangrijker is de mogelijkheid dat een gemeente kan bepalen dat een gemeentelijk monument roerend kan zijn. Met andere woorden: de rijksmonumentenregeling sluit woonboten per definitie uit, maar een gemeente kan onze schepen wel tot monument verklaren.

Nationaal Register

Sinds 1994 kennen we een particulier Nationaal Register Varende Monumenten. De dreigende invoering van een vaarbelasting leidde tot de geboorte van dit register.

“Ik was met enkele bestuursleden van de Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen (FONV) op het Ministerie van Financiën om de ambtenaren ervan te overtuigen dat hun plannen voor een Vaarbelasting zeer onrechtvaardig waren voor onze historische schepen. Wij betoogden vol vuur over de schat aan oude schepen die Nederland nog rijk was, en dat een belasting naar



De Graansilo in Amsterdam, een Rijksmonument met talloze nieuw aangebrachte ramen om te kunnen wonen

Monumentenbeleid en woonboten

scheepslengte heel ongunstig voor de oude vrachtschepen uitviel. De belasting steeg ook naar ratio van het motorvermogen. Hier zouden ook sleepboten de dupe van worden. Wij voerden ook nog aan dat vaarbelasting als effect zou hebben dat verwaarloosde casco's snel opgeruimd zouden worden. Het veelgehoorde gezegde 'het vreet geen brood' zou dan niet meer opgaan."

De ambtenaar luisterde geduldig. "Hoe kan ik eigenlijk zien wat een historisch waardevol schip is?" vroeg hij. "Wij stortten al onze kennis over oude constructiewijzen, klinkverbindingen en lange ruitplaat over hem uit." Hij schudde zijn hoofd. "Ik kan mijn mensen hier niet mee op pad sturen, heren. Ik heb een briefje nodig. Een briefje is het enige waar een controlerend ambtenaar mee uit de voeten kan." Toen we buiten stonden keken we elkaar aan en zeiden: "Wij moeten de partij zijn die dat soort briefjes maakt, want als het aan de overheid overlaten, gaat het nooit goed." Zo is het idee ontstaan over een register waar alle scheepstypen in opgenomen konden worden."²

Gekaapte taal

De mensen van het Nationaal Register Varende Monumenten gingen voortvarend te werk. Ze lieten het begrip 'Varend monument' bij het Benelux Merkenbureau registreren. Daarmee is de Nederlandse taal gekaapt. Alleen schepen die in het register staan mogen zich varend monument noemen. Inschrijven in het register kan alleen via de FONV. En alleen de mensen van het register bepalen of je in het register kan worden opgenomen. Dat is een monopolypositie van een particuliere organisatie, die in het monumentenbeleid op de wal ondenkbaar is.

Gekaapt denken

Het gevolg van de gekaapte taal is een gijzeling van het begrip monument op het water. De FONV gebruikt een heel andere denkwijze dan gangbaar is bij het behoud van erfgoederen. Artikel 2 van de Monumentenwet bepaalt dat bij de toepassing van de wet rekening wordt gehouden met het gebruik van het monument. Zo zijn bijvoorbeeld in een voormalige graansilo, een Rijksmonument in Amsterdam, ramen aangebracht. Zo'n vijftig procent van de gevel veranderde van baksteen in glas. Daarmee kreeg de silo een nieuwe -woon- bestemming en bleef het gebouw behouden. Bij de FONV is het hebben van een patrijspoot in de romp, die er oorspronkelijk niet was, of niet minstens vijftig jaar geleden is aangebracht, een doodzonde. Een dergelijk schip kan geen monumentale status bereiken.

A-historisch denken

Het gedachtegoed van de FONV is ook in strijd met het Waardstellend kader voor het Mobiele Erfgoed.³ Deze notitie kwam in 2005 van het ministerie van Cultuur om een eventueel rijksbeleid in de toekomst te kunnen ondersteunen. Met een vergelijkbare denkwijze als op de wal, wordt er veel reëler naar het drijvende erfgoed gekeken. Zo zijn er vijf vormen van authenticiteit die voor de waardering van een schip kunnen gelden. De



De "Broedertrouw", een graanlichter uit ± 1880, werkloos geworden rond 1900 door invoering van het systeem van graansilo's. Deze enige 'Koorlichter' die nog over is, kan volgens de systematiek van de FONV geen monument zijn.

Monumentenbeleid en woonboten

FONV beperkt zich maar tot één vorm: de a-historische. Er wordt dan één moment in de geschiedenis gekozen, bijvoorbeeld de oorspronkelijke staat of jaar X. Een historische benadering gaat er vanuit dat de geschiedenis van een schip zo compleet mogelijk wordt geconserveerd. Dus inclusief later aangebrachte wijzigingen. Waarom de FONV zich beperkt tot de a-historische benadering is onbekend.

LWO en FONV

In het verleden, o.a. rond 2003, heeft de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO) aangedrongen op overleg en het opnemen van woonschepen in het register. Dat is om twee redenen afgewezen. Ten eerste vindt men bij het register dat stilliggende woonschepen geen vaartuigen of schepen zijn.

En ten tweede heeft men geen verstand van woonschepen. Ze kunnen ze daarom niet beoordelen.

Volgens allerlei wetten, waaronder het Burgerlijk Wetboek en de Schepenwet zijn woonschepen schepen of vaartuigen, dus die bewering van de FONV klopt niet. En dat ze geen verstand van woonschepen hebben valt op te lossen door de deskundigheid van het LWO te benutten. Volgens de gepubliceerde regels van de FONV is er formeel geen enkele belemmering. In de toelatingscriteria van het register staat: 1) een schip is ouder dan 50 jaar, 2) het schip ligt in Nederland, 3) het scheepstype was meer dan vijftig jaar terug beeldbepalend op de Nederlandse wateren. Bij de classificatie van verschillende scheepstypen staan ook woonschepen gemeld.⁴

Tot nu toe houdt de FONV, de belangenbehartiger van het register, gesprekken met de LWO af. Blijkbaar bepaalt een particuliere groep, de FONV, of er wel of geen monumentale woonboten bestaan. En blijkbaar heeft men zoveel weerzin tegen de gedachte dat een woonboot een monument kan zijn, dat men zich niet aan de eigen regels wil houden.

Minister Plasterk

Al rond 1990 waren er initiatieven om vaar-, voer- en vliegtuigen on-



De "Coffeeshop T-Boat" is een van de vroegste voorbeelden van een Luxe Motor. Tegelijk geeft deze als 'hasjboot' in gebruik zijnd opgebouwd schip een prachtig tijdsbeeld van een voorbije periode. Boten als de "Mickey Grass", "De Lowlands Weed Compagnie" en dit schip kunnen vallen onder de noemer cultureel erfgoed.



Machineschip van de schipbrug van Vianen – Vreeswijk, gebouwd in 1897. De schipbrug werd opgebroken in 1936. Het schip overleeft als woonschip en heeft wetenschappelijke en cultuurhistorische waarde.

Monumentenbeleid en woonboten



“Den Alexander” uit 1922, hier op de foto nog niet gerestaureerd, is het oudst bekende prototype van een varende woonship, gebouwd in beton. Een bijzonder schip dat het behouden meer dan waard is.

Het is minister Plasterk ook opgevallen dat de FONV geen woonschepen registreert. Hij raadt in een brief van 30 november 2007 aan om daarover toch maar weer eens contact op te nemen met de FONV.

Dat advies heeft de LWO opgevolgd, maar tot nu toe levert dat nog geen reactie op van de FONV.

Dankzij een monument kan de eenheid en de samenhang van onze beschaving met die uit vroegere perioden worden beleefd. Ruim vierhonderd jaar woonbotengeschiedenis en de huidige woonbotenvloot verdienen aandacht. ■

Binnen de LWO is er allang aandacht voor het bijzondere, het historische waardevolle van sommige woonschepen. Zo kregen nieuwe leden in het verre verleden het boekje *‘Fluiten geeft veel wind, over zeilende broodvaarders’* van Gep Frederiks als welkomstgeschenk. In de verenigingsstatuten staat onder artikel 2, doel:

“d. het bevorderen van het behoud van historische vaartuigen, alsmede aanmeervoorzieningen, kunstwerken, werven en gebouwen die een relatie hebben met het gebruik, onderhoud van en het wonen op het water.”

Voorbeelden van monumentwaardige woonschepen zoals *“De Dogger”*, *“Den Alexander”*, de *“Jan van Arkel”* en *“De Wiekslag”* staan in dit boek beschreven en op de website van de LWO: www.lwoorg.nl, bij het onderwerp Cultureel Erfgoed.

Noten

1. C.A. van Swichem, *Afbraak of restauratie. Monumentenzorg in Nederland*, Bussum 1966. Frans Grijzenhout, *Erfgoed, De geschiedenis van een begrip*, Amsterdam 2007, ISBN 978 90 5356 912 2.
2. Citaat uit: *Schouwen en beoordelen*. Namens de werkgroep Beoordeling: Arianne Pen, Henk van Haar en Jan Lock. Pieter Jansen medeoprichter en tien jaar voorzitter van het Nationaal Register Varende Monumenten (NVRM) wordt geciteerd. Uit de *Bokkepoot* nummer 178, maart 2008, blz. 38 en 39.
3. *Waardestellend kader voor het Mobiele Erfgoed*. 30 juni 2005 van het ministerie van Cultuur. Zie ook, *Erfgoed dat beweegt! Waardering van de Mobile Collectie Nederland*, 2006, ISBN 90 76092 427.
4. FONV sectie varende monumenten, criteria voor opnamen, versie 08-04-2004.

Dogger

CULTUURHISTORISCHE WAARDEBEPALING WOONSHIP “DOGGER”: De criteria van de Ad Hoc Commissie Historische Schepen in de Praktijk

door Frank Bos

1) Globale gegevens

Categorie	: Woonschip
Scheepstype	: Verschwaterhaalder
L x Br x H	: Nog niet bepaald
Bouwjaar	: Casco onbekend; opbouw in 1888
Herkomst & Functie:	Oorspronkelijk gebruikt voor vervoer van water voor de Amstelbrouwerij. Vervolgens opgebouwd als brandstoffenhandelverkoopschip annex woning te Amsterdam, later op dezelfde plek voor particuliere bewoning
Vorm	: In ijzer gebouwde verschwaterhaalder die later voorzien is van een opbouw
Techniek	: Sleepschip
Ligplaats	: Amstelveld te Amsterdam

2) Betekenis

Algemeen

De “Dogger” is een voormalige *Verschwaterhaalder*, tankschepen die Amsterdam vanaf 1470 van drinkwater voorzagen. Dat wil zeggen slootwater vanaf minder vervuilde plekken haalden. Die functie vervulde de “Dogger” tot rond 1888. In ieder geval in de laatste fase van haar Verschwaterhaalders functie bij de Amstelbrouwerij. In 1888 is het schip verbouwd als brandstoffenhandelverkoopschip en woning voor de familie Dogger. Die beëindigden hun handel na het grootschalig beschikbaar komen van het aardgas rond 1968. Ze verkochten het schip dat daarna als woonschip in gebruik bleef.

3) De criteria van de Ad Hoc Commissie Historische Schepen in de Praktijk

1. Bouwkundige waarde

- 1. het schip is een goed voorbeeld van een bepaalde stijl/type:**
Verschwaterhaalder. Later als brandstoffenhandelschip op een permanente plek met permanente bewoning
- 2. het schip is een goed voorbeeld van een functionele en/of typologische ontwik-**

Dogger



*Foto boven: Woonschip de "Dogger" aan het Amstelveld in Amsterdam. Zij ligt daar sinds 1888. Veel is er niet veranderd. Haar karakteristieke opbouw heeft zij grotendeels behouden waardoor de "Dogger" nog steeds sprekend lijkt op het brandstoffenhandelschip dat zij ooit was.
Foto's beneden: links als woonschip, rechts als handelschip*



Dogger

keling: Zie 1.1

3. het schip bezit bijzondere esthetische kwaliteiten (ruimtelijke indeling, verhoudingen van romp en opbouw of zeldzame detaillering, materiaal- en kleurgebruik):

Het schip is gebouwd van thermisch verzinkte ijzeren platen

4. het schip heeft een bijzonder of zeldzaam interieur/exterieur of bevat bijzondere en zeldzame onderdelen in het interieur dan wel exterieur:

- Opbouwen zijn typerend voor schepen die brandstoffen verkochten vanuit een vaste ligplaats.

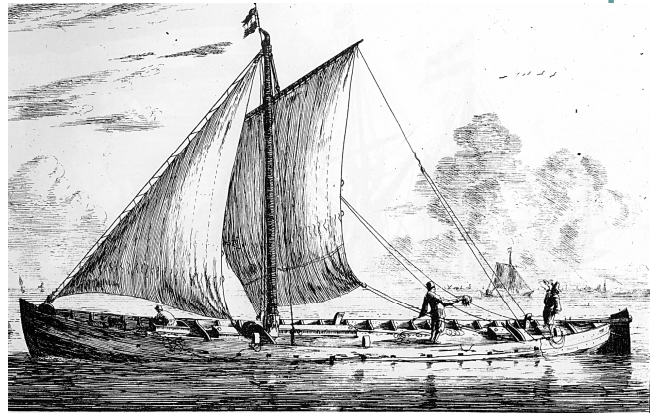
- Er zijn prachtige gietijzeren bolders.

5. het schip is een goed voorbeeld van het werk van een scheepsbouwer of architect en neemt een belangrijke plaats in de plaatselijke, regionale en landelijke scheepsbouwgeschiedenis:

Van de Verschwaterhaalder en de latere verbouwing tot brandstoffenhandelaar is geen scheepsbouwer of architect bekend

6. het schip is van belang vanwege een constructiewijze die of overgeleverd of vernieuwend is:

Thermisch verzinkte ijzeren romp. In latere fase het gebruik van stampbeton als romp binnen de romp.



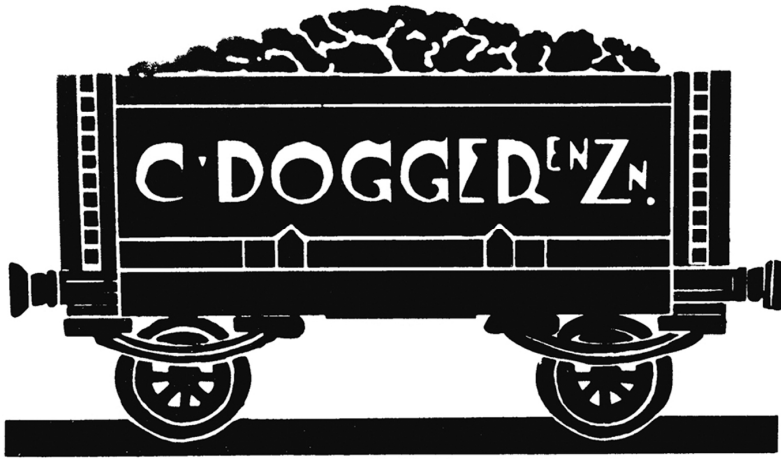
Een Brouwers Water-Schuyt, 1660

Nooms tekende in 1650 een houten voorganger van Verschwaterhaalder de "Dogger"



De dubbele rij dekschuiten domineerden jarenlang het beeld op de gracht aan het Amstelveld. Een collega-handelaar ligt met zijn schip in het midden. Dat schip heeft een vergelijkbare opbouw. De "Dogger" ligt rechts achteraan.

Dogger



Het logo van brandstoffenhandelaar C. Dogger en zn.

een vorm van tussenhandel bedrijven. Het fors teruglopen van het gebruik van turf en het toenemende gebruik van kolen in huishoudens maakte de overgang makkelijker. In Amsterdam was een grote aanvoer van kolen door zeeschepen. De kolen werden opgehaald op dekschuiten. De firma Dogger had er voor dat doel 13.

- Thermisch verzinkte ijzeren romp

- In latere fase het gebruik van stampbeton als romp binnen de romp

2. het schip is van belang vanwege een plaatselijk, regionaal of landelijk historisch gegeven (feiten, gebeurtenissen, bewoners, beroepen enz). Bij zowel punt 1 als punt 2 kan de geschiedenis van de woonfunctie van het schip worden betrokken.

- Zie boven voor bewoners en beroepen

- In 1972 speelde het schip een rol in de acties tegen het saneringsbeleid van woonschepen. De burgemeester overlegde op het schip met actievoerders. Maarten Fidel-dij Dop, een belangrijke, beeldbepalende vertegenwoor-diger van het Amsterdams Boten Comité, bezat het schip indertijd.

3. Gaafheid/herkenbaarheid

1. het schip is van belang vanwege de gaafheid van het exterieur en/of interieur; de mate van gaafheid be-paalt de ijkwaarde:

Onbekend, er zijn geen gegevens beschikbaar over -IJzeren verschwaterhaalders van dit model. De bouw-datum van de "Dogger" is onbekend. Er zijn aanwijn-zingen voor ijzeren tankschepen rond 1855 maar er zijn geen tekeningen of afbeeldingen bekend.

-De brandstoffenhandelaren op schepen. Er zijn wel di-verse foto's van rond 1900 die vergelijkbare dekindelin-gen en opbouwen laten zien.

2. het schip is van belang als onderdeel van een sa-menstellend geheel, waarvan de samenstellende de-len een gaaf en herkenbaar visueel karakter hebben (ensemblewaarde):

2. Cultuurhistorische waarde

1. het schip is van belang als bijzondere uitdrukking van een culturele, sociaaleconomische, technische of economische ont-wikkeling (hiermee wordt ook be-doeld de sleutelpositie die een schip kan hebben):

- Eeuwenlang is het Amstelveld ge-bruikt als brandstoffenmarkt. Aanvan-kelijk door schippers die tijdelijk aan-meerden en hun turf en brandhout-handel zelf aanvoerden. Rond 1880 verschijnen er brandstoffenhandela-ren die permanent blijven liggen en



Originele gietijzeren bolder

Dogger

Het schip ligt vanaf 1888 op de voormalige brandstoffenmarkt.

De bijbehorende dekschuiten ontbreken.

3. **het schip is van belang als onderdeel van een stedelijke omgeving met een gave structuur en een herkenbaar visueel karakter.**

Zie 3.2

4. Zeldzaamheid/representativiteit

1. **Het schip is van belang vanwege zijn zeldzaamheid in scheepsbouw historisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht en/of zijn bijzondere ouderdom:**

- *De enige overgebleven verschwaterhaalter*
- *Het oudst bekende thermisch verzinkte ijzeren schip*
- *Het oudst bekende schip dat drijft op stampbeton*
- *Het oudst bekende en enige overgebleven schip als brandstoffenhandel die permanent op de plek bleven*
- *Het oudste permanent bewoonde schip van Amsterdam (vermoedelijk ter wereld)*

2. **het schip is van uitzonderlijk belang vanwege een of meer van de onder 1 tot en met 5 vermelde kwaliteiten:**

Zie 4.1

5. Stedenbouwkundige waarde

1. **het schip is een essentieel onderdeel van een in cultuurhistorisch opzicht belangrijk stedenbouwkundig of landschappelijk concept:**

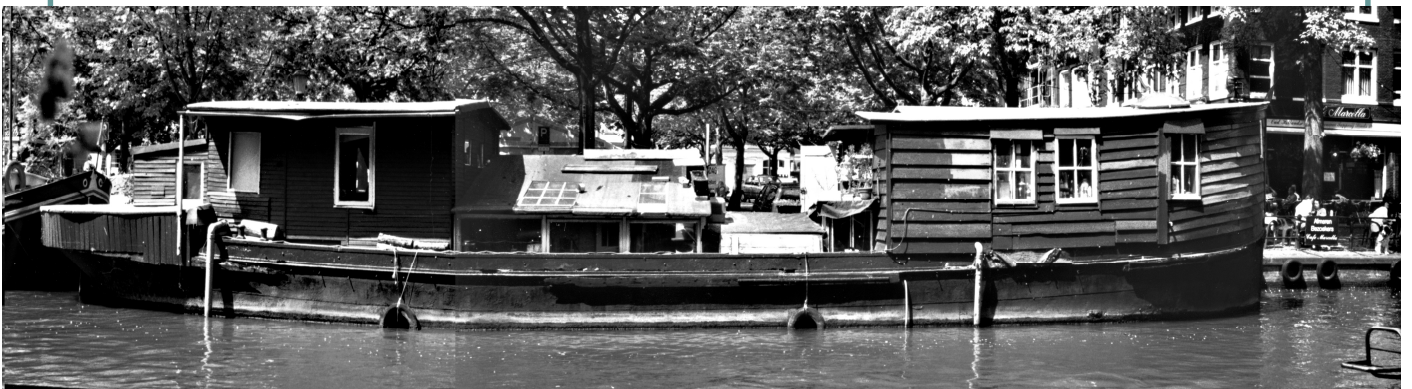
Amstelveld ontworpen als markt met aanvoer over water

2. **het schip is onderdeel van een historisch vergroeid stedelijk of landschappelijk gebied en speelt daarin een beeldbepalende rol:**

Zie 1 en vanaf 1888 ligt het schip daar permanent. De familie Dogger was al jaren daarvoor actief op die plek.

3. **het schip is van belang vanwege de bijzondere kwaliteit van de bebouwing en de (historisch) ruimtelijke relatie met groenvoorzieningen, wegen en wateren.**

Zie 5.1 en 5.2 ■



De "Dogger", ruim 120 jaar beeldbepalend

Broedertrouw

CULTUURHISTORISCHE WAARDEBEPALING WOONSHIP “BROEDERTROUW”: *De criteria van de Ad Hoc Commissie Historische Schepen in de Praktijk*

door Frank Bos

1) Globale gegevens

Categorie	: Woonschip
Scheepstype	: Korenlichter
L x Br x H	: niet nader bepaald
Bouwjaar	: onbekend
Herkomst & Functie:	Oorspronkelijk gebruikt voor vervoer en opslag van graan in Amsterdam, later als woonschip eveneens gebruikt in Amsterdam voor particuliere bewoning
Vorm	: in ijzer gebouwde korenlichter die later is voorzien van een opbouw
Techniek	: sleepschip
Ligplaats	: Achtergracht te Amsterdam

2) Betekenis

Algemeen

De “Broedertrouw” is een voormalige korenlichter. Amsterdam heeft eeuwenlang een belangrijke rol vervuld in de internationale graanhandel. De zeeschepen werden gelost in het Y, de lading granen vervoerd naar pakhuizen in het huidige stadsdeel Centrum. Voor dat vervoer en soms voor de opslag werden schepen gebruikt die aangeduid werden als korenlichter. Schaalvergroting en het Silosysteem verdrongen de korenlichters.

3) De criteria van de Ad Hoc Commissie Historische Schepen in de Praktijk

1. Bouwkundige waarde

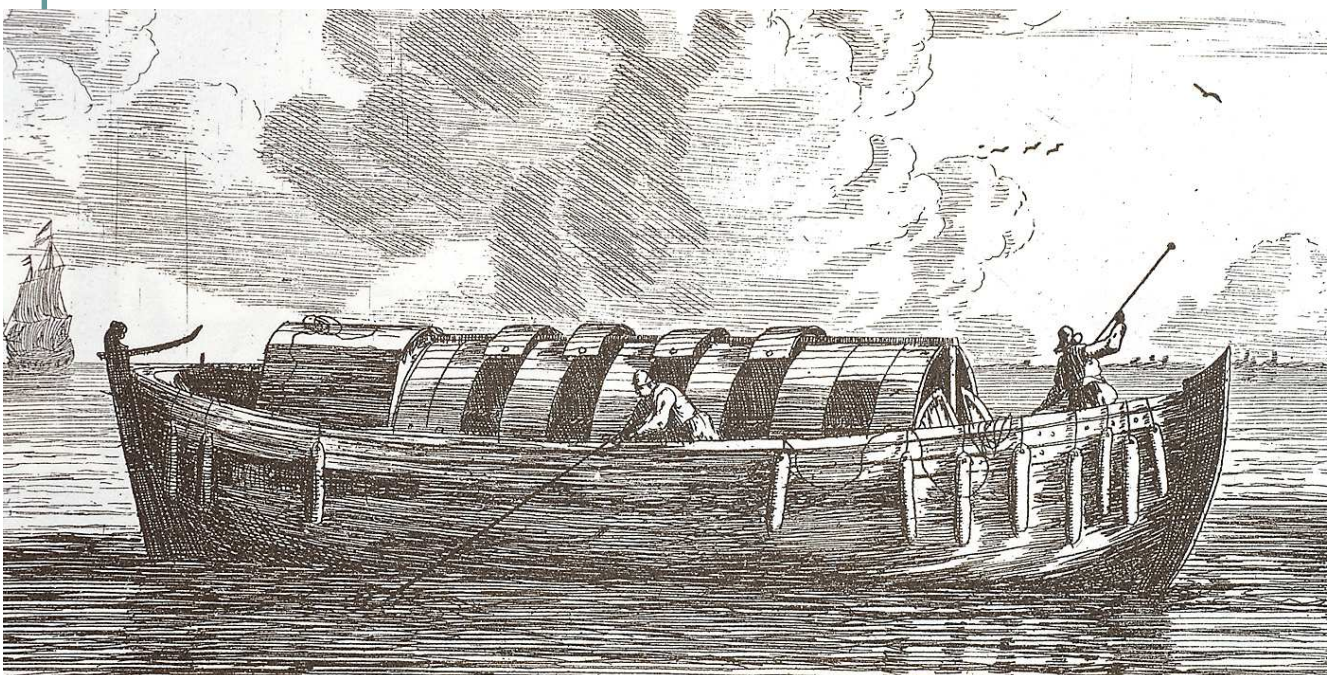
- het schip is een goed voorbeeld van een bepaalde stijl/type:**
Ijzeren korenlichter
- het schip is een goed voorbeeld van een functionele en/of typologische ontwikkeling:**
Overgang hout naar ijzerbouw rond 1880
- het schip bezit bijzondere esthetische kwaliteiten (ruimtelijke indeling, verhoudingen van romp en opbouw of zeldzame detaillering, materiaal- en kleurge-**

Broedertrouw



Foto boven: Woonschip "Broedertrouw" aan de Achtergracht in Amsterdam. De lijnen van haar bijzondere romp zijn goed zichtbaar, evenals de gave originele bolders.

Op onderstaande ets van Nooms uit ± 1650, staat een houten korenlichter met roef en ronde luikenkap afgebeeld. Het is een houten voorganger van de "Broedertrouw". Deze houten korenlichters hebben de maat van de bruggen in de Singel-, Heren-, Keizers- en Prinsengracht bepaald.



Broedertrouw

bruik);

Romp wel, oorspronkelijke bolders waarschijnlijk nog aanwezig.

4. **het schip heeft een bijzonder of zeldzaam interieur/exterieur of bevat bijzondere en zeldzame onderdelen in het interieur dan wel exterieur:**

Onbekend

5. **het schip is een goed voorbeeld van het werk van een scheepsbouwer of architect en neemt een belangrijke plaats in de plaatselijke, regionale en landelijke scheepsbouwgeschiedenis:**

bouwjaar, architect en bouwplaats onbekend

6. **het schip is van belang vanwege een constructiewijze die of overgeleverd of vernieuwend is:**

Overgang van houten naar ijzeren korenlichters

2. Cultuurhistorische waarde

1. **het schip is van belang als bijzondere uitdrukking van een culturele, sociaaleconomische, technische of economische ontwikkeling (hiermee wordt ook bedoeld de sleutelpositie die een schip kan hebben):**

Overgang hout naar ijzerbouw. Opslagfunctie is overgenomen door Silobouw rond 1895. Vervoersfunctie is van dergelijke schepen bekend tot rond 1960. Zie ook hieronder.

2. **het schip is van belang vanwege een plaatselijk, regionaal of landelijk historisch gegeven (feiten, gebeurtenissen, bewoners, beroepen enz).**

Bij zowel punt 1 als punt 2 kan de geschiedenis van de woonfunctie van het schip worden betrokken:

Volgens één bron waren er in de Middeleeuwen in Amsterdam rond de 1500 korenlichters. In 1641 wordt het aantal korenlichters op 250 vastgelegd. Nooms heeft een ets uit rond 1650 van een houten korenlichter met een roef en ronde luikenkap. Deze schepen hebben de maat van de brughoogte in de Singel-, Heren-, Keizers- en Prinsengracht bepaald. (Zie de oorspronkelijke bruggen bij de Amstel.)

In 1869 bepaalde de gemeente dat lege 'Koorlichters' en 'Koornders' in het Damrak, de Heren- en Keizersgracht bij de Brouwersgracht en in het Westerdok dienen te liggen. O.a. Jacob Olie heeft ze daar rond 1863 gefotografeerd.

Uit de gegevens van Staat van de Vaartuigen, bijlagen gemeentebled Amsterdam, bekend tussen 1865 en 1884, blijkt een verschil te bestaan tussen 'Koornders', 'Koornders' en 'Molenshuizen'. Het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam (NSA) heeft vier bouwtekeningen van ijzeren Koor- of graanlichters rond 1880. (Onderzoek 1997). De Broedertrouw is een dergelijk lichter.

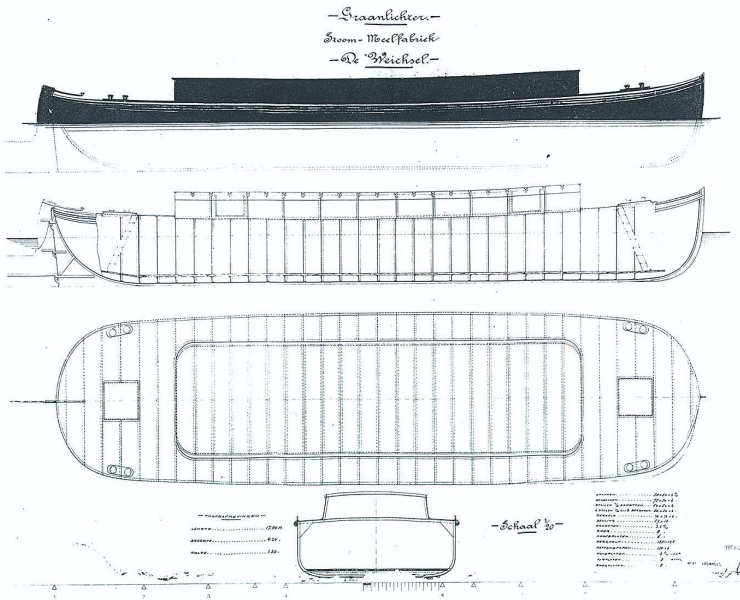
Vergeleken met het bekende model uit 1650 zijn de roeven verdwenen en de hoge ronde luikenkappen zijn vlakker of van het Friese model.

Het vak van Korenweggers/meters en Korendragers is eeuwenlang gereguleerd door de gemeente. Pas in 1890 werd die bemoeienis verminderd tot alleen het vaststellen van het Korendragersloon. (1889, gembld 3, volgnr. 73) Nieuwe economische verhoudingen en de komst van Graansilo's aan de zeehavens met stoomelevatoren maakten de korenlichter vrijwel overbodig.

Vermoedelijk zijn er in totaal tien Koornders in ijzer gebouwd tussen 1880 – 1895 in minstens twee modellen.

In 1954 heeft de Broedertrouw een Amsterdamse meetbrief als sleepschip type lichter-schip. Over de bewonersgeschiedenis is vrijwel niets bekend. In 1996 is een deuk uit de kop van het schip gehaald en de bestaande opbouw achter gelijk getrokken met de

Broedertrouw



Bovenstaande bouwtekening is een van de vier die het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam heeft van ijzeren Koorn- of graanlichters rond 1880. De "Broedertrouw" is zo'n lichter.

huizen. Als de relatie met de meelfabriek De Weichsel wordt aangetoond meer waarde aan de Lijnbaansgracht.

3. het schip is van belang als onderdeel van een stedelijke omgeving met een gave structuur en een herkenbaar visueel karakter:
Zie 3.2.

4. Zeldzaamheid/Representativiteit



De geklonken binnenzijde van kop van de "Broedertrouw".

hoogte van het middendeel. Het schip is toen ook van binnen helemaal gestript.

3. Gaafheid/herkenbaarheid

1. het schip is van belang vanwege de gaafheid van het exterieur en/of interieur; de mate van gaafheid bepaalt de ijkwaarde:

Romp is gebouwd naar tekeningen van de oudst bekende ijzeren korenlichters. De scheepsvorm en bolders lijken op de tekening van de graanlichter van de stoom meelfabriek De Weichsel (in 2004 op de monumentenlijst geplaatst).

2. het schip is van belang als onderdeel van een samenstellend geheel, waarvan de samenstellende delen een gaaf en herkenbaar visueel karakter hebben (ensemblewaarde):

Van toepassing op de huidige ligplaats aan de Achtergracht met veel oude pak-

huizen.

1. Het schip is van belang vanwege zijn zeldzaamheid in scheepsbouw historisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht en/of zijn bijzondere ouderdom:

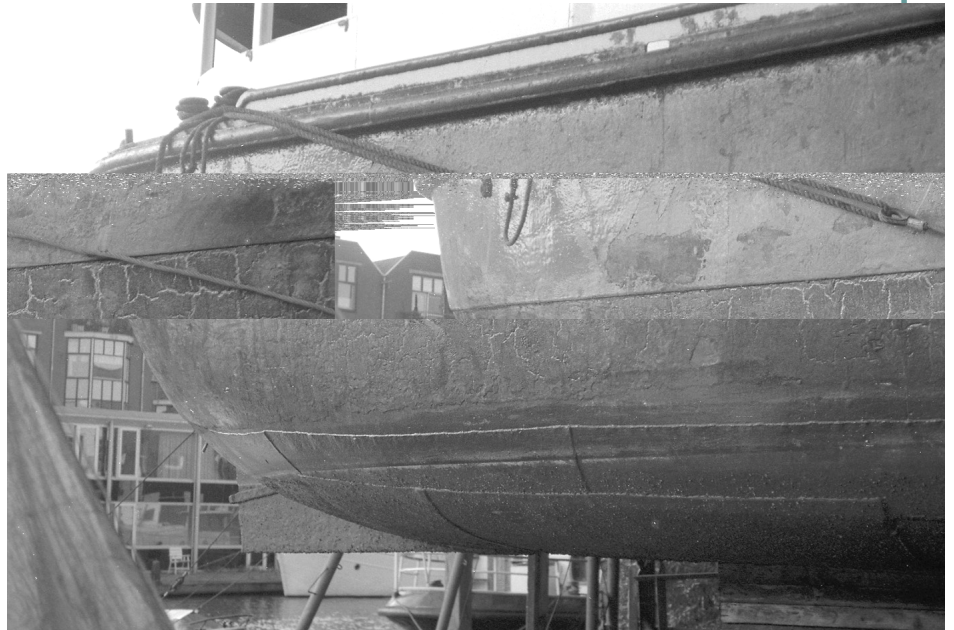
Het schip is de enige overgebleven bekende korenlichter. Het schip heeft in Amsterdam gevaren.

2. het schip is van uitzonderlijk belang vanwege een of meer van de onder 1 tot en met 5 vermelde kwaliteiten:
Ja, zie boven

Broedertrouw

5. Stedenbouwkundige waarde

1. **het schip is een essentieel onderdeel van een in cultuurhistorisch opzicht belangrijk stedenbouwkundig of landschappelijk concept:**
Onderdeel van functionerende haven, zie eventuele relatie met Weichsel
2. **het schip is onderdeel van een historisch vergroeid stedelijk of landschappelijk gebied en speelt daarin een beeldbepalende rol:**
Zie 5.1
3. **het schip is van belang vanwege de bijzondere kwaliteit van de bebouwing en de (historisch) ruimtelijke relatie met groenvoorzieningen, wegen en wateren:**
Zie 5.1. en 3.2 ■



De oude kont van de "Broedertrouw". Zichtbaar is de mooie ronding en bijna zichtbaar de originele bolders.

De Zwerver

CULTUURHISTORISCHE WAARDEBEPALING WOONSHIP “DE ZWERVER”: De criteria van de Ad Hoc Commissie Historische Schepen in de Praktijk

door Frank Bos

1) Globale gegevens

Categorie	: Woonschip
Scheepstype	: IJzeren Overijsselse praam
L x Br x H	: 27,45 x 4,75 x 4mtr.
Bouwjaar	: Hoofdcompartiment in 1900, kop en kont in 1902
Herkomst	: scheepswerf “De Vlijt” te Oude Wetering
Functie	: In eerste instantie reizend woon-, atelier- en tentoonstellingschip, later woonschip
Vorm	: Opgebouwde ijzeren rechthoekige bak, voorzien van een scheepskop en -kont. Woning en interieur zijn ontworpen door W.O.J. Nieuwenkamp: kunstenaar, architect, restaurateur en inkoper van Indonesische kunstvoorwerpen. Hij heeft het schip voorzien van snijwerk van eigen hand en onderdelen van elders.
Techniek	: Sleepschip
Ligplaats	: Op de Vecht te Loenen

2) Betekenis

“De Zwerver” is in 1900 ontworpen door Wijnand O. J. Nieuwenkamp als nieuw woon/werkschip. De romp die daarvoor gebouwd werd was aanvankelijk een langwerpige ijzeren bak van 20 m lang, 4,5 m breed met een holte van 1,5 meter, zonder roer gemeten. De houten opbouw stak ruim vier meter boven het waterniveau.

Een belangrijk deel van de boot bestond uit atelierruimte. Het interieur was eveneens naar het ontwerp van Nieuwenkamp. Een groot deel van het interieur is nog intact. Ook twee antieke kasten waaromheen het schip in 1900 gebouwd is, zijn er nog.

Er werd intensief gevaren met behulp van sleepboten en trekpaarden. Het enorme roer werd vanaf het dak bediend.

Begin 1902 is het schip voorzien van een ijzeren kop en kont. Die waren exact nagebouwd naar opmeting van een houten Overijsselse praam. Zonder roer is het schip volgens een Belgische meetbrief uit 1912: 27,45 meter lang en 4,75 m breed. Na deze verbouwing werd er vanaf het dek gestuurd.

“De Zwerver” werd al snel verder aanpast tot tentoonstelling-, woon- en werkschip. Het gezin Nieuwenkamp trok met kinderen, bedienden en een schipper door Nederland. Later voer het schip ook naar België en diverse malen naar Duitsland, zowel over de Rijn als over het wad. Vanaf 1905 wordt “De Zwerver” ook regelmatig verhuurd. In 1913 is het schip als redactieon-

De Zwerver



Woonschip "De Zwerver": kop en kont naar het model van een houten Overijsselse praam. Deze oudste als woonschip ontworpen boot heeft flink gezworven maar zwerft nu al ruim 70 jaar niet meer. Sinds ±1935 ligt het voormalige kunstenaarschip beeldbepalend op haar plek bij Loenen aan de Vecht .

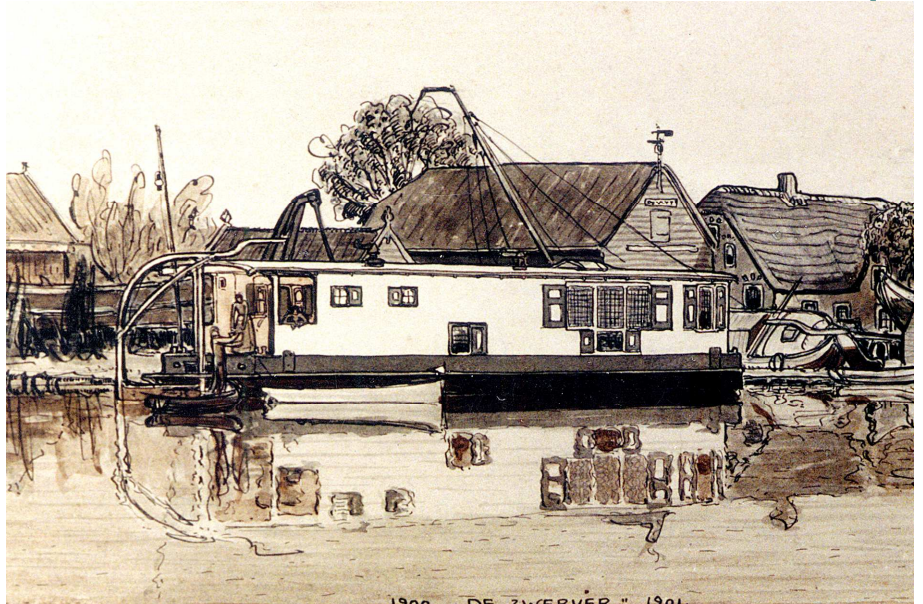


De Zwerver

derkomen bij de ENTOS (Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied) gebruikt. Vanaf 1932 is het schip voornamelijk afgemeerd in de Vecht en als woonschip verhuurd aan menig kunstenaar. Nieuwenkamp heeft het schip in 1949 te koop aangeboden. Een latere bezitter heeft in een kettingbeding eisen vastgelegd over het behoud van de inrichting.

Bijzonder is de enorme documentatie over het schip en zijn reizen. Wijnand hield uitgebreide dagboeken bij en publiceerde in twee boeken over "De Zwerver". Van vrijwel alle reizen zijn aantekeningen over

kosten, naam van de sleepboot, reisduur, weersgesteldheid, e.d. Hij maakte veel afbeeldingen van zijn schip, zowel van het interieur en als het exterieur. Minutieus werden verbouwing getekend en veranderingen aan het schip vastgelegd. Ook liet hij zijn schip diverse malen van binnen en van buiten fotograferen. Ook alle huurders en hun (wan)betalingen staan genoteerd. Het schip is in particuliere handen en is met ligplaats te koop (situatie januari 2009). Voor de Stichting Museum Nieuwenkamp is de prijs onoverkomelijk.



Een tekening van Nieuwenkamp van "De Zwerver" in eerste gedaante bij scheepswerf "De Vlijt" in 1900

3) De criteria van de Ad Hoc Commissie Historische Schepen in de Praktijk

1. Bouwkundige waarde

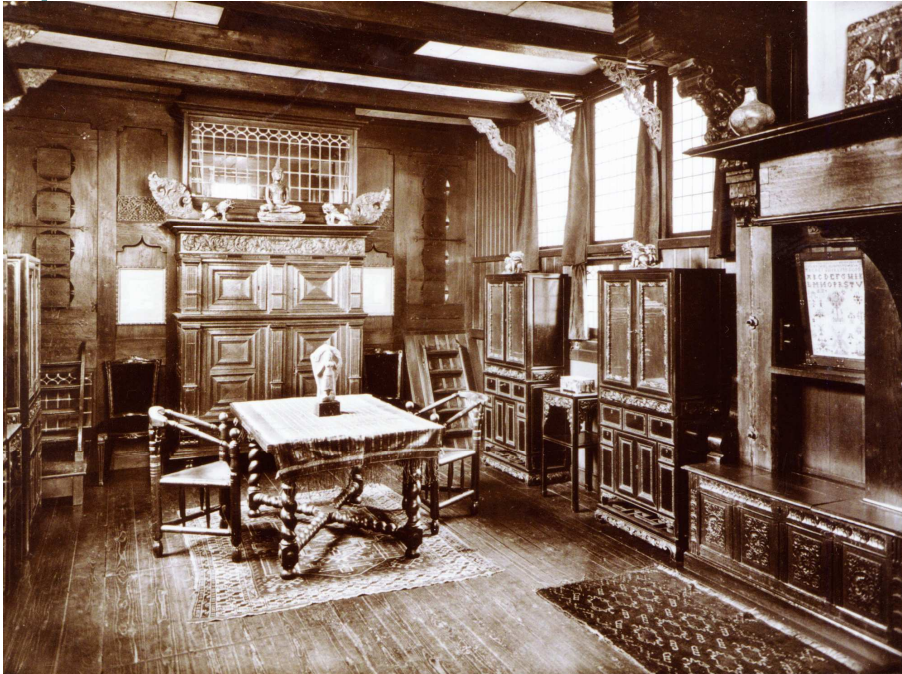
1. **het schip is een goed voorbeeld van een bepaalde stijl/type:**

De enige in ijzer gebouwde Overijsselse praam. (Informatie Petrejus, conservator Maritiem Museum Prins Hendrik).



Kop en kont naar model van een zorgvuldig opgemeten houten Overijsselse praam

De Zwerver



Met een dergelijk interieur denk je niet gauw aan een woonboot. Bij het plafond zijn de Balinese korbelen te zien. Deze ruimte was als atelier in gebruik. Een foto uit 1928.

2. het schip is een goed voorbeeld van een functionele en/of typologische ontwikkeling:

De combinatie van een atelier, tentoonstelling- en woon-schip rond 1900.

3. het schip bezit bijzondere esthetische kwaliteiten (ruimtelijke indeling, verhoudingen van romp en opbouw of zeldzame detaillering, materiaal- en kleur-gebruik):

- Aan het ontwerp van de opbouw is veel zorg besteed.

- De romp is in 1902 aangepast naar het model van een zorgvuldig opgemeten Overijsselse praam

- De ruimtelijke indeling met atelier en woonruimte is nagenoeg intact

4. Het schip heeft een bijzonder of zeldzaam interieur/exterieur of bevat bijzondere en zeldzame onderdelen in het interieur dan wel exterieur:

Nieuwenkamp was onder andere, kunstenaar, architect, restaurateur en inkoper van Indonesische kunstvoorwerpen. Hij heeft het schip voorzien van snijwerk van eigen hand en onderdelen van elders; variërend van korbelen van 17^{de} eeuwse pakhuizen tot delen van Balinese tempels.

5. het schip is een goed voorbeeld van het werk van een scheepsbouwer of architect en neemt een belangrijke plaats in de plaatselijke, regionale en landelijke scheepsbouwgeschiedenis:

Nieuwenkamp was ook architect en zijn werkwijze en opvattingen worden vormgegeven in "De Zwerver". Zijn opvattingen over restauratie en behoud van historisch waardevolle onderdelen weerspiegelen zijn tijd. Hij kocht en verhandelde op dezelfde wijze voor musea. Vrijwel alle belangrijke Indonesische collecties in musea zijn rond 1900 door hem aangeleverd. Een deel van zijn aanwinsten werd in het interieur verwerkt.

6. het schip is van belang vanwege een constructiewijze die of overgeleverd of vernieuwend is:

Het naar gelang het gebruik en de financiële situatie aanpassen van een woonschipbak naar een schip, in dit geval van het Overijsselse praammodel, was indertijd vernieuwend.

2. Cultuurhistorische waarde

1. het schip is van belang als bijzondere uitdrukking van een culturele, sociaaleconomische, technische of economische ontwikkeling (hiermee wordt ook bedoeld de sleutelpositie die een schip kan hebben):

- Het gebruik van een woonschip om er als kunstenaar ook op te werken en tentoon te stellen was vernieuwend en heeft navolging gekregen.

De Zwerver

- Door de verhuur aan personen uit de hogere kringen, industriëlen, graven, baronnen en kunstenaars en de vele publiciteit heeft "De Zwerver" een positieve bijdrage geleverd aan het beeld van woonschipbewoners. Menig huurder betrok na enige tijd een eigen woonschip.

2. het schip is van belang vanwege een plaatselijk, regionaal of landelijk historisch gegeven (feiten, gebeurtenissen, bewoners, beroepen enz):
Bij zowel punt 1 als punt 2 kan de geschiedenis van de woonfunctie van het schip worden betrokken.

- "De Zwerver" is, voor zo ver bekend, het oudste als woonschip gebouwde schip van Nederland. Het is uitzonderlijk dat vrijwel alle feiten over de bouw, het gebruik en het onderhoud gedocumenteerd en bewaard zijn gebleven.

- Nieuwenkamp was indertijd o.a. een zeer succesvol kunstenaar. Hij heeft een eigen museum gehad van 1947 tot 1975. Er is een Stichting Museum Nieuwenkamp actief die o.a. een deel van zijn enorme archief beheert en inzichtelijk maakt.

- De "slag aan de Omval", waarbij "De Zwerver" inzet was, markeert het Amsterdamse woonschepenbeleid. In zijn boeken beschrijft Nieuwenkamp zijn ervaringen met het woonschepenbeleid van 1900 tot 1935 van onze hoofdstad.

- Het woonschip zelf is in 1929 en 1930 als bezienswaardigheid geëxploiteerd in Duitsland.

- Op delen van het interieur en de inrichting rust een kettingbeding. (Waarvan het toezicht op de handhaving niet waterdicht geregeld lijkt.)

3. Gaafheid/herkenbaarheid

1. het schip is van belang vanwege de gaafheid van het exterieur en/of interieur; de mate van gaafheid bepaalt de ijkwaarde:
Zowel het exterieur als grote delen van het interieur zijn uniek. Een aantal panden in Edam zijn door Nieuwenkamp met dezelfde filosofie gebouwd, ingericht of gerestaureerd. Deze 'romantische restauraties' zijn indertijd breed nagevolgd.
2. het schip is van belang als onderdeel van een samenstellend geheel, waarvan de samenstellende delen een gaaf en herkenbaar visueel karakter hebben (ensemblewaarde):



De keuken in de periode 1902-1905. Door de deur is de wand te zien die atelier en woonkamer scheidt. Bij een beetje zeegang moest het vaatwerk op de grond worden gezet.

De Zwerver

Het schip geeft de ontwerpopvattingen van de ontwerper vrijwel intact weer. Dat geldt voor het ex- en het interieur. Daarnaast wordt de ensemblewaarde vergroot door de enorme hoeveelheid documentatie en het bestaan van de Stichting Museum Nieuwenkamp.

3. Het schip is van belang als onderdeel van een stedelijke omgeving met een gave structuur en een herkenbaar visueel karakter.

Het schip ligt al van voor de Tweede Wereldoorlog op deze plek, behoudens omzwervingen na de inbeslagname door de Duitsers. Het schip ligt in een landelijke omgeving bij Loenen aan de Vecht omringd door woonschepen.

4. Zeldzaamheid/representativiteit

1. Het schip is van belang vanwege zijn zeldzaamheid in scheepsbouw historisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht en/of zijn bijzondere ouderdom:

- *De Zwerver is zeldzaam omdat het de enige bestaande Overijsselse praam is. (een sloopstypen dat eeuwenlang een belangrijke rol heeft vervuld in vooral de turfvaart, onder andere naar Amsterdam.)*
- *het oudst bekende schip dat speciaal als woonschip gebouwd is in Nederland.*
- *het oudst bekende schip van een reizend tentoonstellende kunstenaar in Nederland.*
- *de uitgebreid gedocumenteerde geschiedenis van een woonschip vanaf 1900 tot nu. Schip en documentatie vormen een waardevol ensemble.*

2. het schip is van uitzonderlijk belang vanwege een of meer van de onder 1 tot en met 5 vermelde kwaliteiten:

Ja, vooral bij de punten 1, 2, 3 en 4.

5. Stedenbouwkundige waarde

1. het schip is een essentieel onderdeel van een in cultuurhistorisch opzicht belangrijk stedenbouwkundig of landschappelijk concept:

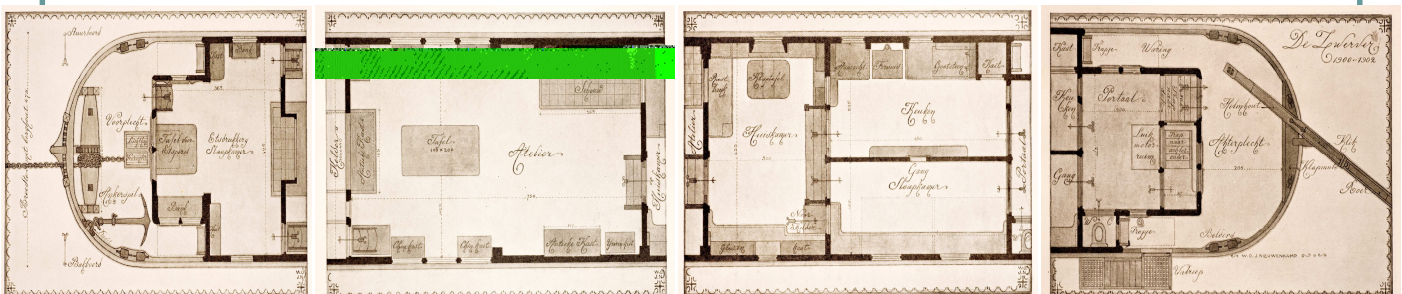
N.v.t.

2. het schip is onderdeel van een historisch vergroeid stedelijk of landschappelijk gebied en speelt daarin een beeldbepalende rol:

- *“De Zwerver” is beeldbepalend in het landschappelijke gebied*
- *“De Zwerver” is beeldbepalend binnen de groep woonschepen van Loenen aan de Vecht*

3. het schip is van belang vanwege de bijzondere kwaliteit van de bebouwing en de (historisch) ruimtelijke relatie met groenvoorzieningen, wegen en wateren:

N.v.t. ■



Plattegrond van de situatie in 1929 getekend door Nieuwenkamp. Uiterst links: Voorschip met drukkerij; links: atelier; rechts: huis-, keuken en slaapkamer; uiterste rechts: achterschip

Ora et Labora

CULTUURHISTORISCHE WAARDEBEPALING WOONSHIP “ORA ET LABORA”, volgens de criteria van het Waardestellend Kader voor Mobiel Erfgoed

door Cisca de Ruiter

1) Globale gegevens

Categorie	: Woonschip
Scheepstype	: Goederenschroefboot / stoomschip
L x Br	: 24,28 x 4,18 mtr.
Bouwjaar	: 1903
Herkomst	: Nederland: gebouwd te Vierverlaten (Groningen), varend gebruikt in regio Zwolle en als woonschip in de stad Utrecht.
Functie	: Drieledig: Voorheen: 1) vervoer van goederen rond Zwolle 2) vervoer van passagiers rond Zwolle In beide gevallen in dienst van eigenaar J. Heukels & Zonen te Zwolle Huidige functie: particuliere bewoning in Utrecht
Vorm	: Gebouwd als pakketboot waarmee in het algemeen van ± 1850 tot ± 1940 regionale beurtdiensten werden gevaren. De romp is smal en relatief lang, de steven scherp en de kont geveegd. Het schip dat in eerste instantie een groot plat dek had werd later periodiek voorzien van een demontabele opbouw van houten panelen en een metalen framework met tentdoek, dat in een nog later stadium is omgezet in een permanente opbouw.
Techniek	: Oorspronkelijk was het schip voorzien van een Kromhout stoommachine met een eenvuurmonds ketel en van een scheepsschroef. De voortstuwing wordt nu verzorgd door een dieselmotor.
Ligplaats	: Parkhaven te Utrecht

2) Betekenis

Context

De “Ora et Labora” is sinds 76 jaar een markant en beeldbepalend woonschip in Utrecht. In haar bestaan zijn drie verschillende perioden te onderscheiden, elk met een eigen cultuurhistorische waarde.

1) Eerste periode als stoomschip – goederenschroefboot

Gebouwd als *goederenschroefboot* is de “Ora et Labora” een representante van de beurtvaart onder stoom. Zij voer onder de naam: “Ora et Labora I”, voor de Firma J(oh). Heukels & Zonen met als thuishaven de Thorbeckegracht in Zwolle.

Vervoer over water was tot halverwege de 20^e eeuw de belangrijkste transportmogelijkheid

Ora et Labora



*De “Ora et Labora” op haar voormalige ligplaats aan de Leidsekade, zoals veel Utrechters haar kennen. In het woonschip zijn duidelijk de pakket- en de salonboot, die de “Ora et Labora” eens was, te herkennen.
Foto's: Maarten van de Krol, 2008*



Ora et Labora

waardoor in die tijd schepen in allerlei soorten en maten beeldbepalend waren voor Nederland. Toepassing van stoomkracht in de scheepvaart bracht grote veranderingen teweeg. Stoomschepen werden in de binnenvaart naast de sleepvaart vooral ingezet bij beurt- of bodediensten op het water. Aangedreven door stoomkracht konden schepen op vaste tijden en met hogere snelheden varen. Deze verbeterde beurtdiensten brachten een extra economische impuls.

Door toepassing van stoomkracht ontstond ook een nieuw scheepstype: het stoomschip zoals de "Ora et Labora": in verhouding lang en smal, met een scherpe boeg en steile steven en een *geveegde*, schuin uit het water oplopende kont. Het zijn kenmerken voor een snellere vaart.

Waren stoomschepen in eerste instantie uitgerust met schepraderen, de *scheepsschroef* geplaatst in het achterschip, was een modernisering ervan.

De "Ora et Labora" werd gebouwd in 1903, in de bloeitijd van het stoomtijdperk. Voorzien van deze nieuwe vinding, de *scheepsschroef*, werd zij aangeduid als *goederenschroefboot*. Precies passend in de Beukersluis en de Oude Sluis in Zwartsluis, nu Arembergersluis geheten, was zij toegerust voor de vaart in dit Overijsselse gebied.

In de "Ora et Labora" van nu is de oude pakketboot te herkennen aan de lijnen van het goed zichtbare onderschip, het vlakke lege achterdek en aan de stoompijp met overblijfsel van de fluit, die uit het dak van de opbouw steekt.

Het cultuurhistorische belang zit 'm onder andere in de feiten dat de "Ora et Labora" een representante is van de beurtvaart onder stoom en als *goederenschroefboot* een belangrijke technische ontwikkeling in de scheepvaart markeert. Als woonschip in de stad brengt zij de herinnering aan deze vaart dicht bij de mens.

2) Tweede periode als salon-schroefstoomboot

Vermoedelijk rond de jaren 1920 maar mogelijk ook eerder, werd de "Ora et Labora I" in de zomermaanden ingericht als salonboot ten behoeve van plezierreisjes naar Giethoorn en rond Zwolle. Het schip kreeg een demontabele opbouw die bestond uit houten panelen met boogramen -kenmerkend voor een salonboot in die tijd- en een



Pakketboot "Ora et Labora I" aan de Thorbeckegracht te Zwolle.
Foto: collectie E. Heukels



Giethoorn. Hotel Prinsen. Afvaart van de Zwolsche boot „Ora et Labora.

Salonboot "Ora et Labora I" met passagiers naar Giethoorn
Foto: collectie E. Heukels, jaren 1920

Ora et Labora

metalen framework met tentdoek. Het voordeel hiervan was dat het schip in korte tijd weer geschikt kon worden gemaakt voor het goederenvervoer.

In de volksmond heette het schip "De Zwolsche Boot". Oude Ansichtkaarten en onder andere een uitgebreide reisbrochure, getiteld: "*Giethoorn en de tocht er heen van uit Zwolle met de salon-schroefstoomboot Ora et Labora I*", getuigen hiervan.

Van cultuurhistorische waarde is het feit dat de "*Ora et Labora*" in deze hoedanigheid grote bekendheid genoot en wat uiterlijk betreft representatief voor salonboten was. Ook de vondst van de demontabele opbouw is bewonderenswaardig.

In de hedendaagse "*Ora et Labora*" is de salonboot eveneens goed herkenbaar. De houten panelen met de glazen boogramen maken op opvallende wijze deel uit van de opbouw. Daarnaast zijn de buitenmuren met de patrijspoortachtige ramen qua ontwerp gebaseerd op de oude wanden van zeildoek. Na de restauratie in 2009 zijn stuurinrichting en bovendek, waar passagiers eveneens konden plaatsnemen, op het schip teruggekeerd. Ook in dit geval houdt zij als woonschip in de stad de herinnering aan deze passagiersvaart levendig.



De "*Ora et Labora*" als woonschip aan de Leidsekade in de periode 1933-1950. De schermen van tentdoek zijn neergelaten. Voorheen beschermde dit doek de passagiers tegen wind en regen.

3) Derde periode als woonschip

De fase als woonschip is eveneens en wellicht op meer prominente wijze van belang. In twee opzichten heeft deze fase historische betekenis:

A) als element uit een belangrijke fase in de algemene geschiedenis van het wonen op het water;

B) als markant woonschip met een opmerkelijke opbouw en een eigen, hiervoor geschetste geschiedenis.

A) Na 1933 is de "*Ora et Labora*" geleidelijk veranderd in een woonschip. De crisisjaren markeren een belangrijke periode in de geschiedenis van het wonen op het water. In die tijd hielden veel schippers het voor gezien zodat relatief veel schepen van goede kwaliteit vrijkwamen. Een aanzienlijk deel hiervan, waaronder de "*Ora et Labora*", werd gebruikt voor bewoning. Het overgrote deel van de woonschepen uit die periode is nu echter verdwenen. Woonschip "*Ora et Labora*" is een van de weinige woonboten die nog herinneren aan die fase.

B) Sinds 1933 ligt de "*Ora et Labora*" in de stad Utrecht, tot 2009 aan de Leidsekade in de gekanaliseerde Leidse Rijn. Zij is een beeldbepalende, aansprekende en intrigerende oude woonboot waardoor zij ook in **esthetisch** opzicht waardevol is. Vergeleken met de andere woonboten in deze stad bezit zij niet het oudste casco maar is zij wel de oudste en langst aanwezige woonboot van Utrecht.

Zij heeft ook een **sociale of actuele betekenis**. Utrechters in de buurt van haar oude plek zijn opgegroeid met haar aanwezigheid en speelde in menig kinderfantasie een belangrijke rol. Voor de stad Utrecht en waarschijnlijk ook daarbuiten, is de aanwezigheid van het woonschip van belang, getuige de positieve aandacht die zij heeft gekregen van de buurt en de politiek. Haar definitieve vertrek van haar oude ligplaats aan de Leidsekade, waarop zij 76 jaar lang mocht liggen, heeft voor beroering gezorgd.

Ora et Labora

De waarde van woonschip “*Ora et Labora*” is het grootst in combinatie met deze bekende Utrechtse ligplaats, naast een oude geklonken klapbrug. Langs de Leidsekade en de er tegenover liggende Leidseweg staan statige, stijlvolle huizen die, evenals het woonschip voor een groot deel zijn gebouwd rond 1900. Deze woningen stammen uit een tijd dat zij gewoon waren uit te kijken op schepen als de “*Ora et Labora*”, in al haar levensfasen. Door gebrek aan gemeentelijk beleid inzake historische of monumentale woonboten was het mogelijk dat zij van haar prominente plek werd gehaald. Liggend op haar nieuwe plek in de Utrechtse Parkhaven, dat is ingericht voor historische schepen, is zij gelukkig opnieuw een markante en goed zichtbare verschijning in deze nieuw opgezette stadswijk.

3) *Vergelijkende criteria*

Woonschip “*Ora et Labora*” heeft zowel **ijk- als schakelwaarde**:

- 1) als goederenschroefboot als representante van de beurtvaart onder stoom, die een periode van vernieuwing in de stoomvaart markeert;
- 2) als herkenbaar voorbeeld van de passagiersvaart uit de eerste helft van de twintigste eeuw;
- 3) als een van de weinige, overgebleven woonboten uit een specifieke periode uit de geschiedenis van het wonen op het water.

Culturele biografie

De “*Ora et Labora*” is in alle fasen van haar leven in Nederland gebleven.

Zeldzaamheid

Van de ooit zo talrijke stoomschepen zijn maar weinig casco's bewaard gebleven. Het relatief lange, smalle casco is als basis voor een woning niet meer populair. Met het onderschip van een stoomboot is de “*Ora et Labora*” als woonschip daarom redelijk zeldzaam. Met een opbouw dat voor een belangrijk deel gebaseerd is op het oude voorkomen als salonboot en dat bovendien originele elementen bevat, is woonschip “*Ora et Labora*” uniek.

Dat de verschillende levensfasen zo duidelijk aan het woonschip vallen af te lezen, alsmede haar hoge leeftijd als woonboot en het feit dat veel van haar geschiedenis in woord en beeld bewaard is gebleven, maken haar zeer speciaal.

Staat van het object

De “*Ora et Labora*” verkeert na een grondige restauratie in 2009 in een uitstekende staat. Bij deze restauratie is uitgegaan van haar hoedanigheid als woonschip in de jaren 1950 waarbij



Woonschip “Ora et Labora” in de jaren 1950-1960. De stuurinrichting bevindt zich nog duidelijk op het dak, voor de stoompijp. De wanden van tentdoek hebben plaatsgemaakt voor wit plaatwerk.

Ora et Labora

tevens de fase als salonboot is benadrukt. De **historische authenticiteit** is daardoor aanzienlijk. Mede daarin zit ook haar **presentatie potentieel** naast de feiten dat veel historisch beeldmateriaal bewaard is gebleven en de “*Ora et Labora*” een prettig ogende woonboot is.

Documentatie en ensemble

Veel informatie over het schip is naar boven gehaald en vastgelegd door het *Project Stalen Woonschepen Utrecht*. Delen uit de geschiedenis van het schip zijn opgetekend uit overlevende en uiteen behoorlijk aantal oude foto's, ansichtkaarten, nostalgische prentenboeken, een folder en een reisbrochure uit de jaren twintig leveren veel historisch beeldmateriaal. De aanwezigheid hiervan zorgt voor een belangrijk gehalte aan ensemblewaarde.

Over het woonschip “*Ora et Labora*” zijn daarnaast diverse recentere artikelen verschenen in plaatselijke (dag)bladen, woonbootperiodieken en andere publicaties.

Kennis: onderhoud en behoud

Voor het materiële behoud van dit varende woonschip is functiebehoud, rekenschap van de geschiedenis en kennis van het voortstuwingssysteem nodig. Daarnaast is kennis vereist die nodig is voor het onderhoud van oude woonschepen in het algemeen: conservering en/of vervanging van bekende materialen als ijzer/staal, hout, glas en bitumen. ■



Na restauratie in 2009 is het recentelijk aangebrachte stuurhutachtige bouwsel op het achterschip verdwenen en reikt de opbouw, gezien vanaf het voorschip, weer tot aan de oude stoompijp.
Foto: Maarten van de Krol, 2008

Jan van Arkel

CULTUURHISTORISCHE WAARDEBEPALING WOONSHIP “JAN VAN ARKEL”, volgens de criteria van het Waardestel- lend Kader voor Mobiel Erfgoed

door Piet Dekker

1) Globale gegevens

Categorie	: Woonschip
L x Br x H	: 20,15 x 5,20 x 4,50mtr. (dakhoogte: 3,40mtr; hoogte incl. nepgevel: 3,90mtr; hoogte incl. gevelornament: 4,50mtr.)
Bouwjaar	: ijzeren casco is onbekend; opbouw voor of in 1904
Herkomst	: casco onbekend; opbouw geplaatst in opdracht van de Leidse Stoombootmaatschappij De Volharding
Functie	: drieledig: eerst als werkponon, vervolgens als opstapstation annex bedrijfsruimte en kantoor, en ten slotte als woning
Vorm & Techniek	: Woning in een oude bedrijfsruimte op een voormalig werkponon. De woning is opgetrokken in de Chaletstijl.
Ligplaats	: Oosterdok, Pier 1 te Amsterdam

2) Betekenis

Algemeen

Deze waardebeoordeling betreft de “Jan van Arkel”, een drijvend object met een bijzonder levensverhaal.

Over de allereerste functie van het onderschip, een langwerpige ponton, bestaat nog onduidelijkheid. Het bevat het originele, zeer dikke gebreeuwde houten dek dat onder de woning bewaard is gebleven. Opmerkelijk is dat dit dek iets rondloopt en, waarschijnlijk ten behoeve van de opbouw, is afgevlakt met vloeibare *spaanplaatspecie*.

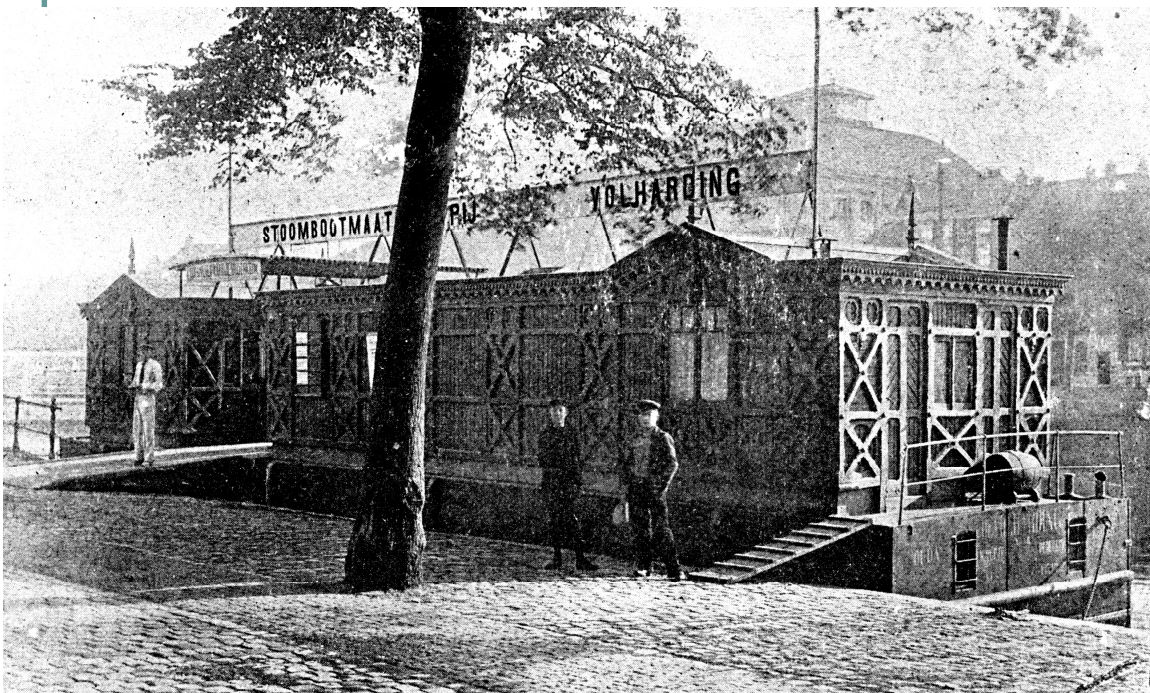
De opbouw is geplaatst in opdracht van de Leidse Stoombootmaatschappij De Volharding, waarna het geheel fungeert als vertrek- en opstapstation in Amsterdam voor passagiers, goederen en vee, en tevens als woning voor een beheerder. De oudste gegevens dateren van 1904, zodat we ervan uit kunnen gaan dat deze opbouw voor of in dat jaar is geplaatst. Het opstapstation bestond uit een groter en een kleiner gedeelte met een overkapping over het gangpad dat zich tussen beide vrijstaande gebouwtjes bevond. De opbouw was opgetrokken in de Chaletstijl, een bouwstijl die eind negentiende en begin twintigste eeuw onder andere veel werd gebruikt bij brugwachtershuisjes.

De “Jan van Arkel” ligt nu meer dan een halve eeuw aan de pier in het Amsterdamse Oosterdok waar het begin jaren 1950 dienstdeed als dependance van het kantoor van transportmaatschappij Van Swieten.

Jan van Arkel



De “Jan van Arkel”, opgebouwd in de chaletstijl. Het woonschip ligt alweer enige decennia aan Pier 1 aan de Prins Hendrikkade in Amsterdam waar ooit een grootschalig distributiecentrum was gevestigd. Op de foto beneden, uit 1904, is zij in functie als opstapstation in Amsterdam voor de Leidse Stoombootmaatschappij De Volharding.



Jan van Arkel

3) Vergelijkende criteria

Herkomst

Het is op dit moment niet duidelijk waar en door wie de "Jan van Arkel" is opgebouwd. In het begin van de vorige eeuw werden dergelijke opdrachten vaak uitgegeven aan ervaren timmerlieden met een eenvoudige opdracht. En hoewel het niet uitgesloten is dat een architect zich met het ontwerp bemoeid heeft, ligt het meer voor de hand dat de opdracht aan een timmerbedrijf is gegund. Ook de herkomst van het ponton is niet zeker, terwijl er over de eerdere functies van het ponton ook geen duidelijkheid bestaat.

Het ponton heeft een holte¹ van ongeveer 1.70 mtr. Het dek kent een ijzeren gangboord en een houten vloer. Dit houten dek loopt iets rond, is gemaakt van 5 cm dikke grenen delen, en door de ouderwetse techniek van breuwen waterdicht gemaakt. Het vermoeden bestaat daarom dat het in eerste instantie een werkponton of een kraanponton is geweest.

De opdracht tot het verbouwen van dit ponton tot opstapstation kwam van rederij De Volharding van welke bekend is dat zij in ieder geval tot en met het schip "Volharding 17" een regelmatige beurtdienst onderhield tussen Leiden en Amsterdam.

Representatiewaarde

De representatiewaarde van de "Jan van Arkel" wordt gevonden in de geschiedenis van de beurtvaart zoals die honderden jaren lang het transport over water verzorgde. De beurtvaartrederij is van zeer groot belang geweest voor de ontwikkeling van ons land.

Vóórdat het vervoer over land door trein en auto de overhand kreeg vonden nagenoeg alle langere reizen over water plaats. Meer dan 100 jaar geleden kende ons land een door de overheid zeer sterk gecontroleerd systeem van allerlei vaarverbindingen tussen dorpen en steden.

De Volharding voer destijds meerdere keren per dag van Leiden naar de Amsterdamse Amstel. 's Winters slechts een maal per dag. Het opstapstation in Amsterdam lag net buiten de sluisen zodat het beurtschip nooit hoefde te wachten tot de sluisen zouden draaien. De Volharding was voor haar tijd een modern bedrijf. In Amsterdam kende het bedrijf maar liefst drie punten voor de afgifte van goederen, waaronder de "Jan van Arkel". Deze punten waren voor 1905 al telefonisch met elkaar verbonden.²

De "Jan van Arkel" is gezien zijn opbouw een typisch product van de zogenaamde *Chaletstijl* zoals die tussen 1890 en 1920 veel gebruikt werd. De **schakelwaarde** wordt vooral bepaald door een drietal momenten in haar geschiedenis die representatief zijn voor een zekere economische en culturele ontwikkeling. De eerste periode, waarin het transport in ons land vooral over water plaatsvond, was het een opstapstation voor de beurtvaart. In de tweede periode, waarin het vervoer over land en over water eerst gecombineerd werd en in latere instantie, toen de 'over-land-variant' de 'over-water-variant' verdrong, werd het een kantoorschip voor

Stoombootdienst Volharding.



WINTERDIENST.

Aanvang nemende Maandag 6 November 1871.

LEIDEN—GOUDA.

Van LEIDEN voorm. 6 uur, 10¹/₂ uur en nam. 2 uur.
Vrijdag en Zaterdag in plaats van 10¹/₂ om 12 uur.
Van GOUDA voorm. 6¹/₂ uur, 10.20 en nam. 2¹/₂ uur.
Vrijdag 's morg. om 5 uur en Zaterdag 's morg. om 5¹/₂,
in plaats van 6¹/₂ en Zaterdag nam. ten 4 uur.
Zondag geen dienst.

LEIDEN—AMSTERDAM.

Van LEIDEN.	Van AMSTERDAM.
Maandag 's morgens 4 uur.	Maandag nam. 1 uur.
Overige dagen ten 5 uur.	Overige dagen nam. 2 uur.
Zondag geen dienst.	

VROUWENAKKER—AMSTERDAM.

Van VROUWENAKKER.	Van AMSTERDAM.
Zondag voorm. 8 uur.	Zondag en Maandag nam.
Maandag voorm. 6 ¹ / ₂ uur.	8 ¹ / ₂ uur.
Overige dagen voorm. 7 en nam. 12 ¹ / ₂ uur.	Overige dagen voorm. 9.45 en nam. 8 ¹ / ₂ uur.
Zaterdag geen dienst.	

De Directie.

J. N. GEIJER, LEIDEN.

Ijk-, schakel-, en symboolwaarde

De "Jan van Arkel" is gezien zijn opbouw een typisch product van de zogenaamde *Chaletstijl* zoals die tussen 1890 en 1920 veel gebruikt werd. De **schakelwaarde** wordt vooral bepaald door een drietal momenten in haar geschiedenis die representatief zijn voor een zekere economische en culturele ontwikkeling. De eerste periode, waarin het transport in ons land vooral over water plaatsvond, was het een opstapstation voor de beurtvaart. In de tweede periode, waarin het vervoer over land en over water eerst gecombineerd werd en in latere instantie, toen de 'over-land-variant' de 'over-water-variant' verdrong, werd het een kantoorschip voor

Jan van Arkel



Een winters tafereel op de Amsterdamse Amstel, uit het begin van de vorige eeuw. Links op de achtergrond op deze foto, ligt de “Jan van Arkel” in haar oude functie van opstapstation.

een transportonderneming die zowel over land als over water transporteerde. Nog weer later, toen veel werkeloze beurtschepen een tweede leven kregen als woonschip, ging ook deze ontwikkeling niet aan de “Jan van Arkel” voorbij.

De **symboolwaarde** is een kleine maar bijzondere: In het boek ‘*Den Uitvreter*’, geschreven door Nescio en uitgegeven in 1908, wordt De Volharding expliciet genoemd als het schip van de gelijknamige rederij waardoor Japi en zijn vrienden bij een nachtelijk roeitocht op de Amstel bijna worden overvaren. We weten nu naar welke thuishaven dat schip destijds onderweg was.

Culturele Biografie

De “Jan van Arkel” was niet het eerste opstapstation op die locatie. Er zijn foto’s bekend van voor 1904 waar wel op een mededelingenbord de vertrektijden van de Volharding staan maar waar een ander vertrekstation zichtbaar is. Dit eerdere station had echter wel dezelfde tweedeling in de opbouw.

Het beginstation van Stoombootmaatschappij De Volharing, een stenen gebouw in de haven van Leiden, kent de status van rijksmonument. De “Jan van Arkel” in Amsterdam was het eindstation.

In de dertiger jaren werd rederij De Volharding overgenomen door beurtvaartrederij Jan Van Arkel die een dienst onderhield vanaf Utrecht naar Amsterdam en naar Den Bosch. Van de aanlegplaats in Utrecht bestaan foto’s evenals een Amsterdamse foto met vermelding van de naam “Jan van Arkel”. De naam “Jan van Arkel” komt ook terug in de scheepsregistratie van het kadaster, ingeschreven in 1935.

Op last van de Duitse bezetters werden de beurtvaartactiviteiten in Amsterdam verplaatst naar het Oosterdok. In de jaren 1950 werd dit transport- en distributiecentrum met ondersteuning van de Marshallhulp verder uitgebouwd.

De firma Van Swieten, die zowel met schepen als met vrachtwagens transporten verzorgde,

Jan van Arkel

had de rederij inmiddels overgenomen en versleepte de “*Jan van Arkel*” naar die locatie.

In vermoedelijk 1955 werd het pad tussen stuur- en bakboord bij de beide opbouwjes getrokken en ontstond een groot kantoorship. Nadat transportmaatschappij Van Swieten werd overgenomen door de Hollandsche Lloyd werd het betreffende kantoorship in de jaren 1970 als woonark verkocht.

De bewoner heeft het schip echter jarenlang verwaarloosd. Daarna kwam het door een executoriale verkoop in opdracht van de belastingdienst in handen van een nieuwe eigenaar die het schip volledig heeft gerestaureerd en aan de moderne woonwensen heeft aangepast. Het schip is onlangs³ verkocht.

Staat van het object

Na een professionele restauratie in 1996 verkeert het object weer in een goede staat van onderhoud. Tijdens die restauratie bleek dat de kleur van de opbouw, die geveerd was in de kleuren bruin en wit, met gele accenten, later was aangebracht maar dat het object van origine in de olie gestaan had. Dat houtkleurige beeld is weer teruggebracht. Het looppad tussen beide opbouwjes is echter niet teruggebracht zodat er sprake is van zowel een historische als een A-historische benadering.

Zeldzaamheid

De opbouw van de “*Jan van Arkel*” is weliswaar zeldzaam te noemen, maar niet geheel uniek. Er zijn in Amsterdam en wellicht ook elders in het land voorbeelden bekend van de zogenaamde Chaletstijl waarin de boot is opgetrokken. In dit verband dient erop te worden gewezen dat de gebouwen aan de achterzijde van Artis⁴, alsook het voormalige politiepостje op de Nieuwezijds Voorburgwal⁵ de status van rijksmonument genieten.

Het feit dat het hier een drijvende opbouw betreft is wel uniek te noemen. Er is korte tijd sprake van geweest dat er een zusterschip van de “*Jan van Arkel*” zou bestaan. Deze zou ergens in de Vecht liggen. Naspelingen, alsook een oproep in het landelijke blad Woonbootmagazine hebben echter niks opgeleverd, zodat er vooralsnog vanuit kan worden gegaan dat het object in zijn drijvende vorm uniek is.

Daarnaast is (nog) geen ander voorbeeld aangetroffen van een oud en voormalig drijvend station van een beurtvaartbedrijf zodat de “*Jan van Arkel*” ook in dit opzicht een zeldzaamheid is.

Ensemblewaarde

De “*Jan van Arkel*” kent enkele ensemblewaarden. Zo ligt in de Amsterdamse Lijnbaansgracht een voormalig beurtscheepje (thans woonschip) dat eveneens de naam *Jan Van Arkel* draagt. Onderzoek kan uitwijzen of dit een van de schepen was waarmee de rederij haar diensten onderhield.

Daarnaast is de “*Jan van Arkel*” onderdeel van een **infrastructureel** en **historisch ensemble** en vertegenwoordigt zij een belangrijk stedenbouwkundige en maritieme ontwikkeling uit het verleden. Zij ligt immers nog steeds in een voormalig havengebied waar ze in de jaren 50 van de vorige eeuw naartoe is verplaatst omdat op die plek een logistiek centrum ontstond voor zowel het vervoer over water als het vervoer over de weg. Tezamen met de vele andere voormalige vrachtschepen die momenteel als woonschip nog in het Oosterdok liggen, is de “*Jan van Arkel*” daarin een bijzondere exponent.

Documentatie en kennis

Hoewel lang niet alles, is er betrekkelijk veel bekend over de “*Jan van Arkel*”. Oude kadastergegevens van zowel het object als van de Amsteloevers destijds hebben een redelijk gevuld archief opgeleverd met kennis over dit object. In het archief van de gemeente Leiden is veel bekend over rondvaartrederij de Volharding. Het stadsarchief van Amsterdam heeft een origi-

Jan van Arkel

nele foto uit 1904, gedrukt op de dienstregeling uit die tijd. Ook heeft zij enkele originele toegangskaartjes voor het beurtschip in haar bezit.

Presentatiepotentieel

De “Jan van Arkel” wordt expliciet genoemd in een boek over bijzondere architectuur aan de Zuidelijke IJ-oever, geschreven door Sabine Lebesque en uitgegeven door het ontwikkelingsbedrijf van Amsterdam. Het object neemt een duidelijke plaats in, gezien vanaf de overkant van het Oosterdok (het Oosterdokseiland) waar de nieuwe Amsterdamse bibliotheek dagelijks 3000 bezoekers trekt. Ook ligt zij op de route van de meeste rondvaartboten en wordt zij expliciet genoemd in de route van rederij Lovers langs de bijzondere woonboten van Amsterdam.

4) Behoud van de cultuurhistorische waarde

Over het behoud van de “Jan van Arkel” is ten tijde van het schrijven van deze waardebepaling niets met duidelijkheid te zeggen. De ark is namelijk onlangs verkocht en het is niet bekend of de nieuwe eigenaar zich van de culturele en historische betekenis van zijn woonschip voldoende bewust is. Door zijn drukke houtstructuur verlangt de opbouw een zeer scherp oog voor onderhoud. Het afsluiten van een abonnement, door de nieuwe eigenaar, bij een behoudsorganisatie als de Provinciale Monumentenwacht is daarom van harte aan te bevelen. ■

Noten

1. hoogte van de bodem van het schip tot gangboord of, in dit geval, het dek
2. Amsterdam begon ongeveer 10 jaar eerder met slechts 60 telefoonverbindingen
3. juni 2008
4. Mauritskade
5. Momenteel een horecagelegenheid



Rijkversierde zijgevel van de “Jan van Arkel”

Den Alexander

CULTUURHISTORISCHE WAARDEBEPALING WOONSHIP “DEN ALEXANDER”, volgens de criteria van het Waardestellend Kader voor Mobiel Erfgoed

door Piet Dekker

1) Globale gegevens

Categorie	: Woonark
L x Br x H	: 13,50 x 5,30 x 5,00mtr.
Bouwjaar	: 1922
Herkomst	: Ontworpen door architect Cornelis van den Hoogenband, mogelijk gebouwd in Warmond en bewoond in Nederland waarvan gedurende 81 jaar te Amsterdam
Functie	: Mobiele woning
Vorm & Techniek	: Woning op een casco van gewapend beton, dat tegelijk fungeert als botenhuis
Ligplaats	: Geen

2) Betekenis

Algemeen

Deze waardebepaling betreft “Den Alexander”, een in 1922 vervaardigde woonark die om meerdere redenen bijzonder is.

Wonen op water wordt al eeuwen gedaan. Dit gebeurde tot het begin van de vorige eeuw veelal op omgebouwde schepen. “Den Alexander” is echter een drijvend object, een ark, ontworpen om te wonen én te varen. Bijzonder voor die tijd is dat het onderschip gemaakt is van gewapend beton. Zij is, voor zover nu is na te gaan, het eerste object uit de Nederlandse geschiedenis die als woonboot met een betonnen casco is ontworpen.

Een andere bijzonderheid is dat dit casco een U-vorm heeft, waardoor het mogelijk is om er de sleep- of duwboot in te varen. Op deze wijze konden de bewoners dat bootje waarmee zij hun drijvende woning verplaatsten, veilig onderbrengen in het botenhuis dat zich onder de eigenlijke woning bevond.

De architectuur van de opbouw lijkt een mix van de stijl die Rietveld hanteerde en van de stroming De Stijl met invloeden van de schilder Mondriaan.

De architect die “Den Alexander” ontwierp was Cornelis van den Hoogenband en had omstreeks de voorlaatste eeuwwisseling een zekere carrière in en om Den Haag. Bij het onderzoek dat gedaan is naar die carrière bleek dat deze architect zeer snel allerlei kunstzinnige stromingen in zijn werk wist te integreren. Woonark “Den Alexander” is daar een sprekend voorbeeld van.

Den Alexander



De gerestaureerde "Den Alexander" prominent tentoongesteld op de expositie "Ligplaats Amsterdam", georganiseerd door het Architectuurinstituut Amsterdam



Den Alexander

Historische betekenis

“Den Alexander” representeert op verschillende wijzen een belangrijk moment in de Nederlandse geschiedenis. Cultureel gezien neemt zij op maar liefst drie verschillende manieren een bijzondere plaats in.

Ten eerste is zij het eerste drijvende object met een betonnen casco dat ontworpen is om ter bewoning te dienen (**ijkwaarde!**) en daarom van wezenlijk belang voor de ontwikkeling van de woonbootgeschiedenis. Ten tweede is het de eerste betonnen woonark die door een architect is ontworpen. En ten derde roept het ontwerp heel sterk de tijd van De Stijl in herinnering en doet denken aan ontwerpen van Rietveld en schilderijen van Mondriaan. Daarbij beantwoordt hij aan het adagium van Berlage die stelde dat een bouwwerk uitsluitend door “*zijn vorm, kleur en vlakverdeling haar schoonheid diende te verwerven*”. In **esthetisch** opzicht is woonark “Den Alexander” dan ook van een behoorlijke betekenis.

Wetenschappelijke of vaktechnische betekenis

Bouwtechnisch gezien is hij echter ook bijzonder te noemen. Omdat hij is gebouwd op de oudst bekende bak van gewapend beton¹, neemt “Den Alexander” voor wat betreft de **schaakelwaarde** een zeer belangrijke plaats in. Immers: vele duizenden arken zijn er inmiddels van gewapend beton vervaardigd. Opvallend is dat het beton slechts 9 centimeter dik is. Wel is het casco van “Den Alexander” dubbel bewapend, wat wellicht gebeurd is omdat men het zekere voor het onzekere wilde nemen. Volgens deskundigen ontstaat door deze dubbele wapening een zeer sterke constructie. Pas een jaar nadat “Den Alexander” te water werd gelaten werd het werken in gewapend beton aan wettelijke maatstaven gekoppeld. Daarbij heeft de bak de vorm van een U zodat er met een ander bootje in gevaren kan worden. Een dergelijk model is niet vaker gesignaleerd.

Een ander, misschien minder opvallend maar niet minder belangrijk gegeven is dat er bij het ontwerp reeds rekening werd gehouden met begrippen als ventilatie en isolatie. In het dakoverstek bevinden zich opzettelijk geconstrueerde vierkante gaten. Deze staan in verbinding met schuifluikjes die zich in het plafond van het botenhuis c.q. vloer van de woning bevinden. Waren deze schuifluikjes gesloten dan zorgde de stilstaande lucht voor een natuurlijke isolatie in de winter. In geopende stand ontstond een luchtstroom in de spouw die zorgde voor ventilatie.

Als laatste aspect moet het houten rolluik worden genoemd waarmee het botenhuis kan worden afgesloten. Tijdens de restauratie van 2007 werd eerst na heel lang zoeken en verschillende oproepen op radio en TV, een klein bedrijfje onder Den Bosch gevonden dat nog de expertise in huis had om een dergelijk rolluik van hout(!) te vervaardigen. Rolluiken worden immers al 30 jaar uitsluitend van kunststof of aluminium gemaakt. Een dergelijk rolluik van hout maken is een zeer arbeidsintensief handmatig proces waardoor het door de meerkosten en gebrek aan kennis zeker niet ondenkbaar dat dit het laatste houten rolluik is dat ooit in Nederland is gemaakt.

3) Vergelijkende criteria

Herkomst

“Den Alexander” is in Nederland ontworpen, waarschijnlijk gebouwd in Warmond. Op dit moment is (nog) niet bekend waar de betonnen bak vervaardigd is. Werken in gewapend beton was in 1922 echter nog zo uniek dat het niet ondenkbaar is dat de fabriek waar hij geconstrueerd is, nog eens bekend wordt.

Den Alexander



Bij het ontwerp was ook het interieur betrokken. Op de foto een kijkje in de lege huiskamer waarbij de restauratie bijna is voltooid. Foto: Judith Hesp

botenhuys onder de ark, waarin een sleepbootje kon worden gestald die de ark naar zijn volgende plaats van bestemming kon transporteren.

In het najaar 1922 maakt het schip een varende promotietoer door Nederland omdat de ontwerper het object in serie wilde vervaardigen. Waarom deze serieproductie er niet van gekomen is, is niet bekend. In 1923 wordt het object onder registratie 's *Gravenhage 180* opgenomen in de provincie Zuid-Holland met de architect en zijn gezin als bewoners. In september 1923 wordt echter de oudst bekende Amsterdamse ligplaatsvergunning op "*Den Alexander*"



Onder de hoge opbouw is een ruimte waarin je zowel in het botenhuis kunt kijken, via de doorkijk in het midden, als in de huiskamer via het luik rechtsboven. Daar is nog net de schouw zichtbaar. Foto: Judith Hesp

Culturele biografie

Het object

"*Den Alexander*" werd ontworpen in een tijd dat het wonen op het water nog veelal voorbehouden was aan mensen die het schip op een of andere manier nodig hadden voor hun levensonderhoud. Varende marskramers, scharensleep en andere handwerkslieden alsook veel seizoensarbeiders en kunstenaars voeren met hun schip daar waar zij het geld voor vrouw en kinderen konden verdienen. "*Den Alexander*" neemt een bijzondere plaats in omdat het wonen meer aandacht in het ontwerp kreeg, maar de verplaatsbaarheid niet uit het oog verloren werd, getuige het

botenhuys onder de ark, waarin een sleepbootje kon worden gestald die de ark naar zijn volgende plaats van bestemming kon transporteren.

uitgeschreven met de familie Bergsma als bewoners. Vanaf dat moment is bekend wie de verschillende eigenaars/ bewoners waren en waar het schip precies heeft gelegen, omdat de ligplaatsvergunning elke drie jaar diende te worden verlengd.

Omdat al vrij snel na de promotietoer duidelijk werd dat de transportmogelijkheid slechts mondjesmaat gebruikt zou worden en de woonfunctie een nog groter belang kreeg, is er tweemaal aan verbouwd in de jaren 30² van de vorige eeuw. Het botenhuis werd verkleind omdat men de keuken wilde vergroten, en er werd een soort serre aangebouwd. Eerst in een puntvorm, maar al snel werden de

Den Alexander

diagonale lijnen weer vervangen door rechte. Deze verbouwingen komen het sterkst tot uiting in de glas-in-lood ramen die alle bewaard zijn gebleven. In het originele ontwerp heeft dat glas-in-lood nog duidelijk Jugendstilkenmerken (1922). Het glas-in-lood dat na de verbouwing in de dertiger jaren is geplaatst heeft duidelijk wat modernistische kenmerken, hoewel de kleuren identiek zijn gebleven.

In 1953³ is een slaapkamer boven de keuken geplaatst. Opvallend is dat de verbouwingen hebben plaatsgevonden met veel respect voor het originele ontwerp, waardoor het totale object zijn architectonische schoonheid heeft behouden.

Ten aanzien van de culturele biografie geldt nog dat er maar heel weinig woonboten uit die tijd bekend zijn die door een architect zijn ontworpen. Alleen *“De Wiekslag”* uit 1924-1925 (ontworpen door A.P. Smits), *“De Zwerfer”* uit 1900 (ontworpen door W.O.J. Nieuwenkamp) en *“De Mississippi”* uit eind jaren 1920 (van een nog onbekende ontwerper) kunnen worden genoemd. Pas sinds het einde van de vorige eeuw en het begin van de huidige mag het waterwonen zich in een hernieuwde belangstelling verheugen van projectontwikkelaars en overheid waardoor er meer waardering komt voor het architectonisch ontwerp van woonarken⁴.

De architect

Het levensverhaal van de architect is in zekere mate mede van belang voor de culturele biografie van *“Den Alexander”*. De architect, Cornelis van den Hoogenband, geboren in 1873 te Den Haag, werd reeds op 3-jarige leeftijd opgenomen in het Burgerweeshuis aldaar als *‘bursaal van Renswoude’*⁵. Hij bouwde vooral in Den Haag en Dordrecht en ging tijdens de crisis van 1929 failliet waardoor hij aan de bedelstaf geraakte. Dat het opvoedingsideaal in het burgerweeshuis vooral bestond uit het leren gebruiken van je talenten en dat Cornelis die gedachte tot ver in de toekomst heeft doorgegeven blijkt uit de carrières van de opeenvolgende eerstgeborenen. Cornelis' oudste zoon (Cees) verrichtte heldendaden bij de slag om de Javazee, diens oudste zoon (Koos) werd na de oorlog directeur van Philips, diens oudste zoon (Kees Rein) clubarts van PSV. En diens oudste zoon (Pieter) werd meervoudig olympisch kampioen hardzwemmen tijdens verschillende olympische spelen.

Zeldzaamheid

“Den Alexander” geldt als zeer zeldzaam, wellicht zelfs als uniek. Voor zover bekend is dit de enige oude woonark met een botenhuis in het ponton. Ook is het de oudst bekende woonark, met een casco van gewapend beton, die is vormgegeven door een architect.

In de Nederlandse woonbootpopulatie met haar 9000 schepen en in de woonbootgeschiedenis neemt *“Den Alexander”* een prominente plaats in. Ook mondiaal gezien is zij een interessant object.⁶



“Den Alexander” bevat verrassende details zoals deze prachtige uitvoering van de spanjolet.

Den Alexander

Ensemblewaarde

Gezien de flamboyante buitenkant en de fraaie binnenkant met veel authentieke details zoals het vele glas-in-lood, de originele lambrisering, het gelaagde plafond, de originele houten schoorsteenmantel en het rijkelijk bewerkte hang- en sluitwerk is er sprake van een hoge mate aan **intrinsieke ensemblewaarde**. Helaas is de originele sleep- of duwboot die ooit bij de ark heeft gehoord niet meer te traceren.

Wel neemt het object een zeer bijzondere plaats in tussen het overig bekende werk van de architect die veel gebouwd heeft in o.a. Den Haag en Dordrecht.⁷

Documentatie en kennis

Over "Den Alexander" is veel bekend. Zo heeft het historisch archief van Amsterdam nog een exemplaar van tijdschrift 'Het Leven' van 9 oktober 1922 waarin de ark beschreven wordt alsmede een tiental foto's van het exterieur. Het stadsdeel Oost-Watergraafsmeer te Amsterdam heeft van 1923 tot ver in de jaren '60 de driejaarlijks verleende vergunningen in haar archief met daarin opgenomen de maten van de verschillende kamers en de wisselingen van de eigenaren/bewoners. Ook is er contact met nazaten van de eerste bewoners, die wellicht nog foto's van het originele interieur in hun bezit hebben. Ook nazaten van de architect hebben veel bijgedragen aan de kennis van hun overgrootvader.

Presentatiepotentieel

"Den Alexander" nam in 2007 een prominente plaats in op de expositie "Ligplaats Amsterdam" zoals die door het Architectuurinstituut Amsterdam (ARCAM) in de zomer van 2007 georganiseerd werd. Omdat de ontwikkelingen van het waterwonen een grote vlucht zullen nemen is het ARCAM voornemens een dergelijke expositie elke 5 jaar te organiseren. Daarin zal "Den Alexander" een prominente plaats innemen als oudste betonnen woonark.

Afhankelijk van de ligplaats die het object hopelijk zal krijgen⁸ zal het als een interessante landmark kunnen functioneren, zoals hij voor veel inwoners van Amsterdam jarenlang heeft



Op de verwaarloosde "Den Alexander" werd het restant aangetroffen van het ingebeitelde registratienummer. Het vormde een aanknopingspunt voor de zoektocht naar het verleden van het woonschip.

Den Alexander

gedaan toen hij nog op de Omval lag. Bij de entree kan een informatiebord geplaatst worden met een beschrijving van de monumentaliteit van het object, zoals bijvoorbeeld in de Amsterdamse museumhaven gebeurt. Ook het boekwerkje dat de eigenaar in eigen beheer heeft uitgegeven draagt bij aan het presentatiepotentieel. Vanzelfsprekend dient “Den Alexander” tijdens de landelijke jaarlijkse Open Monumentendag haar deuren open te stellen voor het publiek vanwege het originele interieur en de speciale sfeer die ontstaat door de ‘view’ van 180°.

Staat van het object

Woonark “Den Alexander” is op het nippertje gered van de sloop. De huidige eigenaar heeft het woonschip voor eigen kosten gerestaureerd. “Den Alexander” bevindt zich nu, na deze grondige restauratie in 2007, in een prima conditie. De buitenwanden zijn vernieuwd waarbij om veiligheidsredenen asbest is verwijderd en vervangen door volkernplaten⁹ met inachtneming van de wijze van bevestigen. De markante geel-witte markiezen hangen weer boven de ramen. Isolatie is aangebracht, het dak vernieuwd, de elektrische installatie is, waar nodig, vervangen en uitgebreid en aan de eisen der tijd aangepast. Het houten rolluik dat in de jaren ‘70 was verdwenen is opnieuw vervaardigd en teruggeplaatst. Ook is er weer berghout rondom het casco geplaatst. Het beschadigde glas-in-lood is gerepareerd en ook de regenpijpen functioneren weer. Aan het exterieur was sedert 1953 niets gewijzigd waardoor de restauratie van 2007 in zekere zin **A-historisch** genoemd mag worden.¹⁰ De wijzigingen zoals die tussen 1922 en 1953 zijn aangebracht zijn echter gebleven, waardoor er ook gesproken kan worden



Na en voor de restauratie (foto links: Judith Hesp, 2007)

van een historische benadering.

Bij het plaatsen van de slaapkamer in 1953 heeft men de schoonwatertank, die gevuld werd met regenwater, moeten verwijderen. Behalve een foto van de oude loden leiding zijn er van die tank geen uiterlijke kenmerken bewaard gebleven.¹¹ Ten aanzien van het interieur zij opgemerkt dat er in de jaren ‘70 een aantal binnenwanden is verwijderd. Die zijn bij de restauratie van 2007 niet teruggeplaatst.

4) Behoud van de cultuurhistorische waarde

Cynisch genoeg is het behoud van deze fraaie, bijzondere woonark absoluut niet zeker. Getroffen door haar intrinsieke schoonheid én deplorabele staat heeft de huidige eigenaar het object in 2004 van een projectontwikkelaar overgenomen die voornemens was het schip te

Den Alexander

slopen. Hij heeft het voor eigen kosten gerestaureerd, er op vertrouwend dat de overheid het belang van een dergelijk waardevol, historisch, monumentaal object zou gaan inzien. De overheidsinstanties die iets zouden kunnen betekenen voor dit unieke object, geven echter elke keer nul op het rekest en laten het behoud van dit monumentale object volledig over aan de krachten van de vrije markt en het particulier initiatief.

Erkenning van mobiel erfgoed begint in Nederland voorzichtig vorm te krijgen. Vreemd genoeg zijn woonarken tot op heden uitgesloten geweest van die ontwikkeling.

Ligplaatsen voor woonschepen zijn schaars in Nederland en het ziet er niet naar uit dat daar binnenkort verandering in komt. In de markt van vraag en aanbod vertegenwoordigt een ligplaats een geldelijke waarde waardoor de overheid niet bereid is beleid te maken voor objecten als *“Den Alexander”*. Bang als zij is dat de eigenaar/bewoner de waarde van de ligplaats te gelde zou maken. Helaas weigert de overheid mee te denken over het creëren van alternatieve oplossingen.

Door haar model valt *“Den Alexander”* buiten de gangbare maten zoals die thans in bestemmingsplannen en welstandsnota's gehanteerd worden. Zij ligt daarom thans wederom weg te kwijnen, ergens aan de achterkant van een metaalverwerkingsbedrijf op een Zaans industrieterrein. ■

Noten

1. “Veel mensen vragen aan mij hoe lang zo'n betonnen bak nou eigenlijk meegaat. Het antwoord kan worden afgeleid uit de volgende uitspraak: “Ik heb ze gezien van 85 jaar oud die nog in nagenoeg perfecte staat zijn” aldus een medewerker van het Onderwater-constructie-bedrijf Duc Diving, na grondige inspectie van de bak van *“Den Alexander”*.
2. gezien de oude kranten die op sommige plekken achter het jute behang gevonden werden tijdens de restauratie van 2007
3. idem
4. bijv. de drijfwoning van Herzberger
5. In Den Haag is het fonds van de ‘Vrijvrouwe van Renswoude’ een bekend begrip onder allerlei soorten kunstenaars, die als wees opgroeiden
6. Gezien de andere grote woonbootpopulaties en hun historie
7. Men leze: “Over de zoekgeraakte architect Cornelis van den Hoogenband en zijn bijzondere woonark/botenhuis” door Piet Dekker in eigen beheer uitgegeven, mei 2004
8. *“Den Alexander”* heeft momenteel geen officiële en vaste ligplaats
9. Ki-kern
10. Gerestaureerd naar het beeld van meer dan 50 jaar geleden
11. Voor een uitgebreide beschrijving van *“Den Alexander”* leze men het verhaal van Marijke Beek, architectuurhistorica te Amsterdam

De Wiekslag

CULTUURHISTORISCHE WAARDEBEPALING WOONSHIP “DE WIEKSLAG”, volgens de criteria van het Waardestellend Kader voor Mobiel Erfgoed

door Cisca de Ruiter

1) Globale gegevens

Categorie	: Woonschip
L x Br x H	: 23,15 x 5,40 x 3,50mtr.
Bouwjaar	: 1924-1925
Herkomst	: Casco en deel van de constructie van de opbouw gebouwd door de Haarlemsche Scheepsbouwmaatschappij Gebruikt als woonschip in westen en midden van Nederland
Functie	: Mobiele woning
Vorm	: Stalen casco met een houten opbouw ontworpen door architect A.P. Smits in de bouwstijl van de Amsterdamse School
Techniek	: Sleepschip met stuurinrichting
Ligplaats	: Zwanenburgwal te Amsterdam

2) Betekenis

Algemeen

“De Wiekslag” is een fraai uitzijende, unieke woonboot die in 1924-1925 is gebouwd. Zij ligt aan de Zwanenburgwal in Amsterdam.

Het object is oorspronkelijk bedoeld als verplaatsbare woning. Voor haar mobiliteit was zij onder meer voorzien van een stuurhut op het dak, van waaruit men via een ingenieus besturingsysteem het roer kon bedienen.

Het woonschip is ontworpen door architect A.P. Smits in de stijl van de Amsterdamse School, een stroming in de architectuur uit de periode ±1910-1940. In de opbouw zijn tevens vleugels te herkennen waarnaar de naam “De Wiekslag” verwijst. Voor de beide masten waarmee het woonschip was getooid, heeft Smits zich wellicht laten inspireren door de Engelse *college barges*.

Voormalige eigenaar, de kunstenaar/publicist Otto van Tussenbroek heeft samen met zijn vrouw Johanna Jacoba Hulst “De Wiekslag” van 1925 tot 1957 in hun bezit gehad en met een aantal tussenposen bewoond. Zij hielden van verandering van woonomgeving. Zomers lag het woonschip afgemeerd in landelijke omgeving zoals de Kagerplassen, om ’s winters in meer stedelijk gebied te liggen. In eerste instantie lag het woonschip ’s winters in Haarlem, later werd dat Utrecht. Op de ligplaats zelf kon men kiezen aan welke zijde het schip aan de kant werd gelegd omdat “De Wiekslag” zowel aan bakboord als aan stuurboord een voordeur bezit. Van Tussenbroek hield aan boord geregeld exposities van eigen werk en andere kunstenaars. “De Wiekslag” heeft daarnaast huisvesting geboden aan een aantal

De Wiekslag



“De Wiekslag” op haar ligplaats aan de Zwanenburgwal in Amsterdam; goed zichtbaar vanaf wal, brug en water. De restauratie van de Amsterdamse Schoolark is bijna voltooid. In het voorjaar van 2009 zal het woonschip, net als vroeger, weer zijn voorzien van een stuurhut bovenop het dak.



De Wiekslag

gerenommeerde kunstenaars.

Na de Tweede Wereldoorlog werd geen gebruik meer gemaakt van haar mobiele karakter en verbleef "De Wiekslag" vervolgens permanent in Utrecht, aan het Park Oog In Al. In 2000 kwam zij in Amsterdam terecht.

Historische betekenis

Woonschip "De Wiekslag" is van historische waarde om uiteenlopende redenen:

- Zij is speciaal ontworpen als woonschip in een tijd dat woonboten nog veelal bestonden uit oude omgebouwde bedrijfsvaartuigen. Daarnaast waren woonschipbewoners personen die overwegend volgens traditie, uit nood of praktische overwegingen een boot bewoonden. In het begin van de twintigste eeuw kwamen daar steeds meer mensen bij die uit liefde voor de natuur of uit avontuurlijk oogpunt voor een woonboot kozen. Welgestelden onder hen lieten fraaie, comfortabele woonboten ontwerpen. Woonschip "De Wiekslag" is daar een prachtig voorbeeld van en



"De Wiekslag" in 1942 op haar Utrechtse ligplaats aan het Park Oog In Al, compleet met stuurhut op het dak. Goed zichtbaar is ook dat de zware dakrand is vormge-

- heeft daarmee belangrijke **ijkwaarde**. Weinig van dergelijke woonboten zijn echter bewaard gebleven.
- Voor zover bekend is "De Wiekslag" de enige exponent op het water van de bouwstijl van de Amsterdamse School. Samen met het feit dat de originele bouwtekeningen bewaard zijn gebleven alsmede een aantal foto's die tijdens de bouw zijn genomen, geeft dit het woonschip ook een **wetenschappelijke of vaktechnische betekenis**.
- **Wetenschappelijke of vaktechnische betekenis** heeft "De Wiekslag" ook vanwege het feit dat ze een mobiel karakter had en de techniek had die dat mogelijk maakte. Als het schip door een sleepboot werd voortgetrokken kon de bewoner op het dak meesturen. Daar stond een stuurwiel dat met het roer, beneden in het achterschip, was verbonden via een ingenieus systeem van kabels die door de wanden van de opbouw liepen. Om het stuurwiel was een stuurhut opgetrokken met een glazen voorwand en een houten opstand waarop een framework was aangebracht waarover tentdoek kon worden gespannen. Dit bood de bestuurder de nodige bescherming wat in die tijd een enorme luxe was omdat zelfs beroepsschippers vaak nog in de open lucht aan roer of stuurwiel stonden.

Bij de opbouw en het onderschip is eveneens rekening gehouden met de nodige vaareigenschappen. Het huis heeft aan de voorzijde een soort aërodynamische punt. Het onderschip heeft een scherpe steven en een iets geveegde kont waardoor het schip gemakkelijk door het water glijdt. Het woonschip bezat een forse eikenhouten stootrand.

Overigens zijn er weinig van dergelijke casco's gevonden. Over een ander, vergelijkbaar woonschepencasco, dat eveneens afkomstig is van de Haarlemsche Scheepsbouwmaatschappij, is bekend dat het een leerproject betrof uit de jaren 1940.

De Wiekslag

- **Wetenschappelijke of vaktechnische betekenis** heeft het woonschip ook met betrekking tot de constructie van de opbouw. De Haarlemsche Scheepsbouwmaatschappij heeft een aantal spanten van het casco doorgetrokken naar boven zodat daaraan de opbouw kon worden bevestigd. Daardoor heeft het huis een stevige verankering met het onderschip wat vooral nodig was bij de veelvuldige transporten waarbij spanningen in het casco voldoende in het huis konden worden opgevangen. Deze constructie werd vaker toegepast in dergelijke woonboten maar voorbeelden daarvan zijn nauwelijks meer te vinden.
Geconstateerd is verder dat de rabatdelen van de buitenbekleding in oorsprong kierend zijn opgehangen. De kieren zijn afgedekt met gespijkerde zinkstrippen. De ware toedracht tot de forse tussenruimtes is nog niet gevonden en zal verder onderzocht moeten worden. De uitkomst zou in vaktechnisch opzicht interessant kunnen zijn.
- “De Wiekslag” was haar tijd wat wooncomfort betreft ver vooruit. De wanden en het dak waren voorzien van warmte-isolatie met zeegras en het schip bezat een cv-installatie die zowel op olie als op hout kon worden gestookt. In drinkwater kon op drie manieren worden voorzien: regenwater via een tank in het plafond, een reservoir onder de vloer dat gevuld kon worden en via een directe aansluiting op het drinkwaternet. Bovenvermelde geeft het object eveneens de nodige **ijk-** en **schakelwaarde**.



Een deel van de gelaagde gevelbekleding van “De Wiekslag”. De raampartijen met sierranden en het driehoekige raam onder andere zijn duidelijke kenmerken van de Amsterdamse Schoolstijl.

Esthetische betekenis

Het esthetische aspect speelt bij dit object een belangrijke rol. Het uiterlijk van “De Wiekslag” is sierlijk, stijlvol en erg speciaal. De kenmerken van de Amsterdamse School zijn duidelijk waarneembaar door onder andere de fraaie, gelaagde gevelbekleding, de raampartijen met sierranden, enkele driehoekige ramen en tal van andere sierlijke elementen die door bepaalde rangschikking en muurverdelingen eenvoudig via de houten bekleding zijn aangebracht of toegevoegd, vergelijkbaar met de bakstenen versierselen bij huizen in die stijl op de wal. Door het gebruik van een donkergroene kleur voor de buitenmuren en een witte tot crème tint voor de zware daklijst, wordt het accent, geheel in stijl, op die lijst gelegd.

Dankzij een grondige en verantwoorde restauratie in 2007-2008 verkeert zij in goede, verzorgde staat.

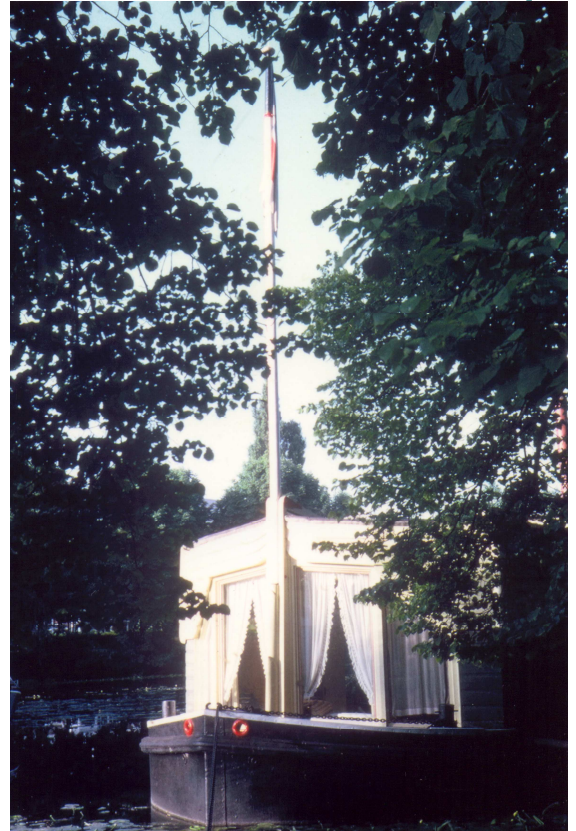
De Wiekslag

3) *Vergelijkende criteria*

Representatiewaarde

De **ijk-** en **schakelwaarde** van object “*De Wiekslag*” zijn al benoemd onder *Historische Betekenis*. Wat de **symboolwaarde** betreft, “*De Wiekslag*” heeft op verschillende wijze een rol gespeeld in het leven van een aantal gerenommeerde kunstenaars.

- “*De Wiekslag*” is een van de werken van architect Anthonie Pieter Smits (*Haarlem 28-1-1881, †Aerdenhout 27-02-1957), die een omvangrijk en indrukwekkend oeuvre heeft nagelaten. Hij was de opvolger van de destijds vermaarde architect, K.P.C. de Bazel. “*De Wiekslag*” is het enige woonschip dat Smits heeft ontworpen.
- Opdrachtgever van de bouw van deze woonboot was eigenaar Otto van Tussenbroek (*Leiden 5-2-1882, †Blaricum 6-4-1957). Van Tussenbroek was een veelzijdig artiest. Hij was beeldend kunstenaar, letterkundige, publicist en o.a. actief op het gebied van de toegepaste kunst. Van Tussenbroek heeft een flink aantal werken op zijn naam, waaronder het exterieur van Nederlands eerste wisselstroom radio-ontvanger met ingebouwde luidspreker, de Erres KY107 W uit 1930. Zijn broer was overigens de destijds bekende poppenmaker Harry van Tussenbroek.
- Tijdelijk bewoner was de befaamde glaskunstenaar, Andries Dirk Copier met zijn echtgenote Theodora Catharina Mathijssen. Copier (*Leerdam 11-1-1901, †Wassenaar 19-12-1991) verwierf internationale bekendheid o.a. als vormgever bij de Leerdamse Glasfabriek. Hij was er een aanzienlijk aantal jaren betrokken als artistiek directeur en heeft veel glaswerk en glas-in-lood ramen ontworpen. Copier en zijn vrouw hebben van mei tot oktober 1928 te Leerdam aan boord van “*De Wiekslag*” gewoond, waar hun oudste zoon Balder werd geboren.
- Kunstschilder Bart Peizel zou eveneens enige tijd aan boord hebben gewoond, evenals H.I. Copijn, technisch mededirecteur van genoemde glasfabriek en familie van een bekende landschapsarchitect uit de negentiende eeuw.



De neus van “*De Wiekslag*”, getooid met vlaggenmast.
Foto: collectie Bert Breedveld, ± jaren 1960

Herkomst

Het onderschip van “*De Wiekslag*” werd gebouwd bij de Haarlemsche Scheepsbouw Maatschappij en is eveneens in Haarlem voorzien van de opbouw. Het woonschip werd gebruikt als mobiele woning in, voor zover bekend, het westen en midden van Nederland.

Zeldzaamheid

Object “*De Wiekslag*” is zeldzaam in verschillende opzichten. Als representante van de bouwstijl Amsterdamse School is zij uniek op het water in Nederland

De Wiekslag

en waarschijnlijk ook in de rest van de wereld.

Zij is een van de weinig overgebleven woonboten uit de eerste helft van de 20^e eeuw, die speciaal als woonschip werden ontworpen voor een relatief nieuwe categorie waterbewoner. Bijzonderheden daarbij zijn haar mobiele karaktereigenschappen en de bewaardgebleven originele bouwtekeningen en -foto's.

Haar onderschip is eveneens weinig voorkomend. Tot nu toe zijn slechts twee vergelijkbare casco's ontdekt.

Staat van het object

"De Wiekslag" verkeert in goede staat en oogt origineel.

In de loop der jaren was door slijtage, verwaarlozing en ondeskundigheid haar interieur verloren gegaan. Het exterieur was eveneens aangetast en in verval geraakt. Nadat zij was gezon-

ken tijdens een werftocht in 2005, dreigde het woonschip verloren te gaan.

Dat het schip toch werd gered was te danken aan een aantal factoren. Zo was de geschiedenis van het woonschip bekend omdat daar eerder al historisch onderzoek naar was gedaan. Daarnaast waren er personen die zich haar lot aantrokken en zich voor haar inspanden. Aan de dreigende teloorgang werd vervolgens ruchtbaarheid gegeven. Dit heeft ertoe geleid dat "De Wiekslag" uiteindelijk in handen kwam van een eigenaar die doordrongen is van haar waarde in cultuurhistorisch opzicht. Hij beschikt over een legale ligplaats en heeft een grondige (optische) restauratie mogelijk gemaakt.



Woonschip "De Wiekslag" wordt grondig onderhanden genomen. Ramen, gevelbekleding en sierelementen worden zorgvuldig hersteld.

De restauratie vond plaats in 2007-2008 en werd onder deskundige leiding uitgevoerd. Uitgangspunt was de oorspronkelijke staat uit 1925. De originele blauwdrukken en enkele oude (bouw)foto's dienden als leidraad. Rekeninghoudend met diverse omstandigheden moesten concessies worden gedaan. Van de restauratie, de concessies en de verantwoording daarvan is in woord en beeld verslaggedaan.

In optische zin bevat het woonschip een hoog gehalte aan **conceptuele** en **a-historische authenticiteit**. Met betrekking tot de **materiële authenticiteit** scoort het woonschip iets minder hoog omdat de originele bouwmaterialen en coatings niet of niet meer in dezelfde kwaliteit voorhanden waren.

Wat de **contextuele of functionele authenticiteit** alsmede het **ensemble** betreft, die krijgen op een sprekende manier vorm omdat "De Wiekslag", als exponent van de bouwstijl Amsterdamse School in Amsterdam ligt, de stad waar deze architectonische bouwstroming is ontstaan en waarvan op de wal talrijke voorbeelden aanwezig zijn. In Amsterdam is ook het

De Wiekslag

museum *Het Schip* gevestigd, dat zich speciaal richt op deze bouwstijl. De aanwezigheid van originele bouwtekeningen en oude (bouw)foto's dragen eveneens bij aan het **intrinsieke ensemble**.

In een ander opzicht ontwikkelt zich eveneens een ensemble. De eigenaar bezit een aantal werken van Otto van Tussenbroek en zal deze verzameling, waar mogelijk, uitbreiden.

Het **presentatiepotentieel** van het object "*De Wiekslag*" is hoog. Het concept van het woonschip spreekt tot de verbeelding en veel van haar historie is bewaard gebleven. Er is een aantal publicaties aan haar gewijd in media op woonbotengebied. Niet onbelangrijk is het feit van haar prominente deelname aan "*Expositie Ligplaats Amsterdam*" die door het Architectuurinstituut Amsterdam (ARCAM) in het kader van architectuur op het water, in de zomer van 2007 werd georganiseerd. Op haar vaste ligplaats aan de Zwanenburgwal in Amsterdam is zij in volle glorie te aanschouwen, zowel vanaf de wal, de ernaast gelegen brug als het water met de vele rondvaartboten.

Documentatie

Bijzonder zijn de feiten van de aanwezigheid van de oude blauwdrukken, die door A.P. Smits zijn gemaakt en van een aantal oude (bouw)foto's. Verder zijn periodes uit de geschiedenis van het woonschip opgetekend uit overlevering en vastgelegd door het *Project Stalen Woonschepen Utrecht* en verschenen in diverse woonbotenbladen artikelen over haar. Daarnaast is van de restauratie in woord en beeld verslag gedaan en verschijnt op termijn een website over het woonschip.

Kennis

Voor het behoud van woonschip "*De Wiekslag*" is naast functiebehoud kennis nodig van de bouwstijl en van haar geschiedenis. Voor het onderhoud is kennis nodig van bekende materialen als staal, hout, glas en bitumen. ■



Een medewerkster van ARCAM geeft tijdens de rondleiding uitleg over de Amsterdamse Schoolark.



"De Wiekslag" te Leerdam, waar ze tijdelijk huisvesting bood aan Copier en zijn jonge gezin. Voor het raam in het midden zit mevrouw Copier met in haar armen hun pasgeboren zoon Balder.

De Mississippi

CULTUURHISTORISCHE WAARDEBEPALING WOONSHIP “DE MISSISSIPPI”, volgens de criteria van het Waardestel- lend Kader voor Mobiel Erfgoed

door Cisca de Ruiter, in samenwerking met Miriam Bakker

1) Globale gegevens

Categorie	: Woonschip
Scheepstype	: werkponton
L x Br x H	: nog niet bepaald
Bouwjaar	: casco en opbouw: onbekend
Herkomst & Functie	: Waarschijnlijk geheel Nederlands en drieledig: 1) onderschip gebruikt als werkponton 2) als mobiel buitenverblijf in Friesland, na te zijn opgebouwd in de periode 1920-1930 3) voor particuliere bewoning na begin jaren 1950, in Laag Keppel en Nieuwegein
Vorm & Techniek	: Gebouwd als werkponton dat later onder architectuur is opgebouwd. De bouwstijl kan betiteld worden als functionalistisch, een stroming in de architectuur uit de periode eind jaren 1920. Naast een prachtig ontworpen exterieur bevat het woonschip ook een indrukwekkend interieur waarbij gebruik werd gemaakt van decoratievere stijlen.
Ligplaats	: Utrechtsestraatweg te Nieuwegein

2) Betekenis

Beschrijving van “De Mississippi”

Exterieur

“De Mississippi” is een bijzonder woonschip. Haar drijvende fundament bestaat uit een werkponton. De aandacht bij dit object gaat uit naar de twee lagen tellende opbouw. We zien een rechthoekige opbouw, met afgeronde kanten. De opbouw is centraal geplaatst op het onderschip, met behoud van een groot terrasoppervlak, en is geheel wit gepleisterd. Rondom zijn veel raampartijen. Met name op de kop zien we grote vensters in stalen kozijnen en verticale stijlen. Het middengedeelte bevat meer patrijspootachtige ramen. De houten toegangsdeur zit op 1/3 van de muur aan stuurboordkant en heeft een charmante raampartij. Een kleinere bovenverdieping is in het midden, in lengterichting op de opbouw geplaatst. Ook deze is wit gepleisterd en heeft aan beide kopse kanten een glazen overkoepeling. Het exterieur kan typisch functionalistisch worden genoemd. Volgens overlevering zou deze opbouw door de Rotterdamse architect D. Dürrer zijn ontworpen. Het woonschip lijkt te zijn opgebouwd in de traditie van Van Ravenstein, Dudok en Jan Wils. Elementen uit Bauhaus, Amsterdamse en Haagse School en Art Deco zijn overal terug te vinden. Deze mix geeft een periode aan waarin het schip zou zijn opgebouwd: eind 1920-'30

De Mississippi



“De Mississippi” op haar Nieuwegeinse ligplaats. Stijlkenmerken zijn duidelijk waarneembaar in onder andere, de strakke witgestuukte stenen buitenmuren, de afgeronde hoeken, de raampartijen en de heldere basiskleur van de balustrades.



De Mississippi

Interieur

Minstens zo interessant is het interieur, dat origineel en verrassend compleet is. Het interieur bevat elementen uit de decoratievere stijlen. Het onderzoek naar het interieur is nog gaande. De volgende weergave is een eerste verkenning.

Via een achter de toegangsdeur gelegen voorportaal, waar meteen een prachtig glas-in-loodraam opvalt, en de originele Art Deco chromen kapstok, kom je in de gang. Deze ligt parallel aan de lengte van het schip en is centraal gelegen. Zij verleent toegang tot alle vertrekken. Opvallend is dat zowel plafond als wanden voorzien zijn van mahoniehouten betimmering. Alle aangrenzende vertrekken zijn toegankelijk via schuifpanelen of houten deuren. Alle deuren en panelen zijn voorzien van glas-in-lood.

Slaapvertrek

Het slaapvertrek is een vierkante ruimte, gelegen in een van de kopse einden. Ook dit vertrek is mahonie bekleed. Bijzonder is het bedmeubel. Deze is integraal onderdeel van de bekleding. In plaats van te spreken over een slaapmeubel, kan deze ruimte opgevat worden als een "slaapvertrekmeubel". Daarin is ook de dubbele wastafel opgenomen en bevat een natuurstenen omlijsting en dubbele kranen. Bakelieten lichtknoppen en deurbeslag zijn ook nog aanwezig.

Boven bed en wasmeubel zijn patrijspoorten die, indien gewenst, verborgen kunnen worden achter schuifpanelen, ook weer onderdeel van de betimmering.

De grote vensters aan de kopse kant kunnen worden verduisterd met metalen rolluiken, die zijn weggewerkt in strakke zuilen aan weerszijden van het glas. Deze zuilen zijn eveneens geïntegreerd in de betimmering. Een dubbele glazen deur geeft toegang tot het terras buiten. Boven deze deuren is het rolluik weggewerkt in het plafond.

Keuken en woonkamer

De originele keuken is uit de woonboot gehaald. In plaats daarvan heeft de huidige eigenaar een imitatie jaren '30-bruynzeel-keuken geplaatst (ontwerp Piet Zwart) (overigens bevat de hier niet verder beschreven bijkeuken nog restanten van de originele Bruynzeel-keuken).

De open keuken geeft direct toegang tot de woonkamer. Mogelijk waren beide ruimtes aanvankelijk gescheiden door een muur. Het gegeven dat zowel keuken als woonkamer elk een eigen deur hebben is hier een indicatie van. In beide vertrekken ligt de originele parketvloer, gelegd in visgraatmotief. De vloer loopt ononderbroken door en is in



Hoek van het 'slaapvertrekmeubel'. Ook is hierin het metalen rolluik, naast het raam, weggewerkt.



Deel van het stijlvolle interieur van de woonkamer

De Mississippi

uitstekende staat. In de woonkamer valt meteen de open haard op in de hoek, met verrassend vormgegeven marmeren (wit en groen) schouw. Boven de schouw is een schildering aangebracht van een zeemeermin of waternimf (olieverf op hout).

De ruimte is rondom voorzien van grote vensters. Deze kunnen eveneens worden verduisterd met metalen rolluiken, welke ook hier weer zijn weggewerkt in decoratieve zuilen aan weerszijden van de vensters.

Ook deze ruimte is geheel voorzien van een mahoniehouten betimmering. In deze decoratieve afwerking zijn diverse boekenkasten met schuifpanelen en de radiatorombouwen opgenomen. Het originele (chromen) deurbeslag en diverse bakelieten stopcontacten zijn hier nog te zien. Een glazen deur in de woonkamer geeft toegang tot het terras op het andere kopse eind.

Bovenverdieping

Via een houten trap op het terras komen we op de bovenverdieping. Het dak waarop deze is geplaatst fungeert als brede omloop en terras.

De bovenverdieping is een stuk kleiner dan de benedenverdieping (ongeveer 1/4 ervan) en ligt voor het grootste deel boven het woonkamergedeelte. Het is eveneens in stijl opgetrokken en kent twee van elkaar afgescheiden delen: een open deel en een afgesloten vertrek.

In het open gedeelte van de bovenverdieping kan men beschut staan of zitten onder een afdak, waarbij men daarnaast aan drie kanten is afgeschut. Zicht over het water is er door de grote raampartijen aan weerszijden en door het open deel.

De gesloten ruimte heeft waarschijnlijk dienstgedaan als een soort loungevertrek. Ook hier zien we weer de parketvloer in goede staat, de rechthoekige vensters en (ovale) patrijspoorten met glas-in-lood en origineel deurbeslag. De wanden zijn wit gepleisterd. In plaats van de betimmering zoals beneden, is hier een aantal meubels ingebouwd. Links en rechts van de ingang, in de lengte richting van het woonschip, stonden twee vaste sofa's, met gobelinstof overtrokken. Het exemplaar aan de linkerkant is nog aanwezig. Het andere staat in het scheepsrui opgeslagen. Aan de achterwand is centraal een soort mini-bar: een houten constructie waarin glaswerk en drank efficiënt opgeslagen kunnen worden. De bar loopt door in

een rond plafondelement. De ovaalvormige ramen zijn voorzien van kleurrijk glas-in-lood. Deze ramen kunnen verduisterd worden met losse ovale kartonnen panelen, die beschilderd zijn met een feestelijk motief in oranje en zilver. Aan weerszijden van de bar zijn twee vaste kasten aanwezig; in de ene bevinden zich legplanken, in de andere een tapkraantje.

Het gehele schip is symmetrisch ingedeeld, met veel gevoel voor stijl en woongenot ontworpen. Bij binnenkomst vallen de luxe afwerking en de kwaliteit van de gebruikte materialen en ontwerp meteen op. Ondanks het beperkte oppervlak doet het geheel licht en prettig aan. Al het glas binnen en de patrijspoorten boven, zijn voorzien van een hoge kwaliteit glas-in-lood, en laten kleurrijke voorstellingen van pelikanen, zeemeerminnen, an-



De gesloten bovenruimte in gebruik als werkkamer. Zichtbaar is de halfronde 'mini-bar' die doorloopt in een rond plafondelement. Let ook op het glas-in-lood motief en de kartonnen blindering.

De Mississippi

kers en dergelijke scheepsgerelateerde voorstellingen zien. Overleveringen van onder andere een van de nazaten van dhr. J. Oorlog (eerste bewoner, uit de jaren 1950) melden dat “De Mississippi” is gebouwd als buitenverblijf in opdracht van een adellijke familie. Het schip zou zijn gebruikt als theehuis op de Friese meren. Ook zou ze hebben gefungeerd als startschip bij zeilwedstrijden. De vele nautische voorstellingen in de glas-in-lood-ramen lijken een band met de scheepvaart te bevestigen.

Begin jaren 1950 is het schip, op dat moment “Astrid” geheten, naar Laag Keppel gehaald waar ze dienst ging doen als woonschip voor dhr. J. Oorlog, toenmalig directeur van Vredestein Bandenfabriek. Sinds 2003 ligt het woonschip in

Nieuwegein waar ze eveneens wordt gebruikt voor particuliere bewoning.



In het open deel van de bovenverdieping kan men beschut tegen regen en wind, genieten van de omgeving.

Historische betekenis

Woonschip “De Mississippi” is op verschillende wijzen van historische waarde:

- Zij is speciaal ontworpen als gerieflijk buitenverblijf en kan gezien worden als een voorloper van de *vakantiearken* wat haar **ijkwaarde** verschaft.
- Opdrachtgevers waren rijke, adellijke mensen die uit liefde voor de natuur of uit avontuurlijk oogpunt voor een dergelijke drijvende inrichting kozen. Zij behoorden tot een nieuwe categorie bootbezitters, die, anders dan gebruikelijk tot in het begin van de twintigste eeuw, niet volgens traditie, uit nood of praktische overwegingen naar het water trok. Ook op dit punt bezit “De Mississippi” **ijk- en schakelwaarde**, evenals de beide andere schaarse voorbeelden van fraai ontworpen, comfortabele woonboten: “De Wiekslag” en “Den Alexander”, elk op een eigen manier.
- Historische betekenis heeft het schip ook omdat zij de enige exponent op het water is tot nu toe van bouwstijlen als Dudok en aanverwant, die in de jaren 1920-'30 werden toegepast.
- Van historische betekenis is eveneens het mogelijke feit dat het schip is gebruikt als startschip bij zeilwedstrijden. Dergelijke exemplaren zijn verder niet aangetroffen of bewaard gebleven.

Esthetische betekenis

Het esthetische aspect speelt bij dit object duidelijk een belangrijke rol. Het uiterlijk van “De Mississippi” is fraai en stijlvol, en zal door haar ontwerper zeker zo zijn bedoeld. Stijlkenmerken zijn goed waarneembaar.

De Mississippi

Sociale of actuele betekenis

In verschillende opzichten bezit “De Mississippi” sociale betekenis:

- oorspronkelijk als buitenverblijf waarin ook gasten werden ontvangen
- waarschijnlijk als bijzonder onderdeel van de entourage rond zeilwedstrijden
- als gewaardeerd woonschip. Het vertrek van “De Mississippi” werd betreurd door leden van de historische kring van Laag Keppel en omstreken. Ook is haar aanwezigheid in Nieuwegein niet onopgemerkt gebleven.

3) Vergelijkende criteria

De **ijk- en schakelwaarde** staan vermeld onder **historische betekenis**.

Culturele biografie

Het is aannemelijk dat het casco in Nederland is gebouwd en als werkponon is gebruikt. Ook is het aannemelijk dat het schip in ons land is opgebouwd. Als buitenverblijf/theehuis verbleef zij op de Friese meren, ook als startschip. Als woonschip lag zij ruim vijftig jaar in Laag Keppel en sinds een paar jaar in Nieuwegein.

Zeldzaamheid

De zeldzaamheid van “De Mississippi” is groot. Voor zover bekend is zij de enige exponent op het water van de richting van hiervoor genoemde bouwstijlen, die in de jaren 1920-'30 werden toegepast.

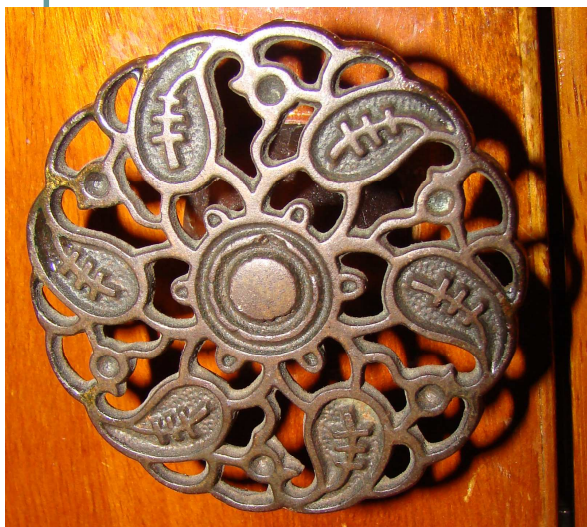
Wat haar eveneens uniek maakt is haar bijzondere en vrij gave interieur in vergelijkbare stijl. Ook als bijzonder startschip uit de jaren 1920-1950 is zij mogelijk zeer zeldzaam, alsmede het feit dat zij een van de weinige overgebleven voorbeelden is van comfortabele woonschepen die welgestelden in die tijd voor zichzelf lieten ontwerpen.

Symboolwaarde

De symboolwaarde zit 'm vooral in het feit dat hoogwaardigheidsbekleders vanaf dit schip mogelijk het startschot afvuurden. Wellicht was dit de Commissaris van de Koningin maar mogelijk ook leden van het koninklijk huis. Dat de eerste echte bewoner van “De Mississippi”, dhr. J. Oorlog, directeur was van de bekende Vredestein Bandenfabriek, speelt in dit opzicht natuurlijk ook een rol.

Staat van het object

De huidige eigenaar/bewoner van “De Mississippi” is zich bewust van de historische waarde van zijn schip en behandelt haar met zorg. Het woonschip verkeert in goede staat. Exterieur en interieur zijn **a-historische** en bezitten een zeer hoog gehalte aan **conceptuele en materiele authenticiteit**. Hierin zit ook haar **presentatiewaarde**.



Close-up van een kastdeurknop

De Mississippi

Ensemble

De ensemblewaarde zit 'm vooral in de combinatie exterieur-interieur. Beide aspecten zijn verrassend compleet en in goede staat. Daarnaast staat binnen een straal van een kilometer van "De Mississippi", eveneens aan de Utrechtsestraatweg, een bescheiden landhuis in soortgelijke bouwstijl.

Kennis: onderhoud en behoud

Naast rekenschap van de bouwstijl en functiebehoud is kennis nodig van het onderhoud van de gebruikelijke bouwmaterialen. Als bijzonderheid is daarnaast kennis nodig van de werking van spanningen tussen het ijzeren of stalen onderschip en de stenen opbouw in geval van periodiek onderhoud op een scheepswerf.

Opmerking

Ons onderzoek naar historie van "De Mississippi" is recentelijk gestart. We spreken de verwachting uit op termijn op meer informatie en historisch beeldmateriaal te zullen stuiten. ■



Strakke lijnen, ronde hoeken: heldere vormgeving

Een waardestellend kader voor het mobiel erfgoed

Projectdocument waardestellend kader en 'etalage'

Een project van
ICN
RDMZ
CIME

30-6-2005

Inleiding

Deze versie van het waardestellend kader voor het mobiel erfgoed is op 30 juni 2005 door de Staatssecretaris van Cultuur, Medy van der Laan, in het bestuurlijk overleg met de provincies en gemeenten beschikbaar gesteld voor algemeen gebruik. Zij heeft opdracht gegeven om het waardestellend kader te ontwikkelen om eventueel rijksbeleid te kunnen ondersteunen. Bij rijkssubsidies voor mobiel erfgoed zal het waardestellend kader worden gehanteerd. Om de samenhang en onderlinge afstemming van overheidsbeleid te versterken zijn de provinciale en gemeentelijke overheden uitgenodigd ook het waardestellend kader voor het mobiel erfgoed te gebruiken.

totstandkoming

Het waardestellend kader is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met deskundigen uit de verschillende deelsectoren van het mobiel erfgoed en met het bestuur van de stichting MCN (Mobiële Collectie Nederland). In acht expertmeetings is het waardestellend kader in drie opeenvolgende versies besproken. Naast algemene erfgoedsspecialisten is uit elke deelsector – weg, water, rail en lucht – een tiental deskundigen gevraagd om het waardestellend kader te beoordelen.

Voor wie is het waardestellend kader bedoeld?

Het waardestellend kader is ontwikkeld om eigenaren en beheerders van mobiel erfgoed een handvat te bieden bij het beschrijven van de culturele waarde van hun object(en). Met name wanneer zij anderen inzicht willen geven in de culturele waarde van hun object is het waardestellend kader een geschikt hulpmiddel.

De noodzaak om anderen inzicht te geven in de culturele waarde van een object ontstaat bijvoorbeeld wanneer een subsidie wordt aangevraagd. De instantie die de subsidieaanvraag beoordeelt zal eigen deskundigen vragen om beschrijving van de culturele waarde van het betreffende object te toetsen. Daarbij is een waardestellend kader een heldere richtlijn. De eigenaar weet op welke criteria de culturele waarde van het object beoordeeld zal worden en kan zo een gerichte beschrijving geven. Omgekeerd weet de subsidieverschaffer waarop de culturele waarde beoordeeld moet worden en kan er van uit gaan dat de aanvrager de relevante informatie hierover geeft.

publieksversie

Omstreeks 1 november verschijnt een publieksversie die ook in gedrukte vorm zal worden uitgegeven. De publieksversie bevat een uitgebreide handleiding voor de toepassing van het waardestellend kader en een aantal voorbeelden van waardestellingen van objecten uit de verschillende deelsectoren.

vragen

Voor vragen over de toepassing van het waardestellend kader kunt u contact opnemen met het Instituut Collectie Nederland (Arjen Kok 020 305 4673 of arjen.kok@icn.nl) of het Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed (Max Popma 0320 292 315 of popma@cime.nl)

De culturele of cultuurhistorische waardebepaling

Waardestellend kader voor het mobiel erfgoed

Wanneer getoetst en gewaardeerd gaat worden, is het van belang om van te voren af te spreken op welke aspecten een (af)weging wordt gemaakt. Alle partijen die bij het proces betrokken zijn weten dan waar ze aan toe zijn. Dit waardestellend kader voor het mobiel erfgoed beschrijft de aspecten waarvan een groot aantal deskundigen heeft vastgesteld dat ze de waarden vertegenwoordigen die behouden en beschermd moeten worden met een eventueel beleid op het gebied van mobiel erfgoed.

De cultuurhistorische waardebepaling volgens dit waardestellend kader bestaat uit drie delen. In de eerste deel wordt de betekenis van het object omschreven. Dit is een algemene omschrijving waarin meer of minder uitgebreid en gedifferentieerd de betekenissen van het object worden beschreven en vastgelegd.

Om vervolgens een weging van de cultuurhistorische waarde van het object mogelijk te maken wordt een aantal specifieke criteria beschreven. Uit de toetsing op deze criteria kan worden opgemaakt welke waarde het object op deze aspecten heeft. In deze beide delen gaat het vanzelfsprekend om hetzelfde verhaal. Het verschil is dat in het tweede deel uit de rijke betekenis van het object een specifiek aantal aspecten wordt geselecteerd waarop de waarde van het object als mobiel erfgoed wordt vastgesteld.

Het derde deel bestaat uit een restauratie- en beheersplan. Hierin staat omschreven welke waarde behouden moeten worden en welke gevolgen dit heeft voor een eventuele restauratie en het beheer van het object.

Een groot deel van het mobiel erfgoed is in bedrijf, zoals ook de meeste monumenten, in sommige gevallen zelfs om door middel van de exploitatie in de kosten van het onderhoud te kunnen voorzien. Impliciet wordt de beslissing of het object statisch of in bedrijf behouden wordt meegewogen bij de beoordeling van de authenticiteit. Meer expliciet komt het aan de orde bij de beoordeling van het restauratie- en beheersplan.

Weging

In dit waardestellend kader worden de waarden niet uitgedrukt in cijfers of categorieën en er wordt geen formule aangereikt waarin de weging van de verschillende aspecten in een kwantificeerbaar verband kan worden gebracht. In de afweging zal de onderlinge samenhang van de verschillende aspecten van de waardering van het object een belangrijke rol spelen in een uiteindelijk oordeel.

Wanneer de afweging van de culturele waarde van een object aan de hand van dit waardestellend kader door een of meer deskundigen gemaakt wordt, kan een zorgvuldig en beargumenteerd advies gegeven worden zonder daar een cijfer of categorisering aan te verbinden.

Dit waardestellend kader is niet bedoeld om een categorisering of rangschikking van objecten uit te voeren, maar om een zorgvuldige weging van de cultuurhistorische waarde van een object door deskundigen mogelijk te maken.

Niet alle criteria hoeven van toepassing te zijn op een object. In enkele gevallen is een keuze mogelijk, bijvoorbeeld wanneer de vorm van authenticiteit wordt vastgesteld. Het waardestellend kader is eerder een checklist dan dat het als keurslijf dwingend voorschrijft waar een object aan dient te voldoen.

Eerste deel – beschrijving van de betekenis

In de betekenis van het object zit – zo zou je kunnen stellen – de culturele waarde besloten. Daarom is het zinvol om eerst een algemene beschrijving van de betekenis van het object te geven.

Een object kan een zeer rijk geschakeerde betekenis hebben. Het gaat niet alleen om wat het ‘ding’ feitelijk was of is, een fiets of een vliegtuig bijvoorbeeld, maar ook om de gebruiksgeschiedenis. Vaak is een object verbonden aan de geschiedenis van een persoon of familie, soms zelfs meerdere na elkaar. Mobiel erfgoed heeft altijd een functie gehad en die functie is weer gerelateerd aan maatschappelijke ontwikkelingen. En het object heeft altijd een betekenis voor de huidige eigenaar of beheerder, vrijwel altijd is het z'n lust en z'n leven en soms een zorg zij het een dierbare. Niet alleen voor de eigenaar, maar ook voor het publiek heeft mobiel erfgoed een zintuiglijke betekenis. De objecten zijn mooi, brengen soms een imposant geluid voort, kunnen naar diesel of kolen ruiken en je kunt ze voelen als je er mee vliegt, rijdt of vaart. En zo zijn er nog vele andere facetten die deel uitmaken van de betekenis van een object.

Er zijn verschillende invalshoeken die gebruikt kunnen worden om de betekenis van een object te beschrijven. Enkele invalshoeken die relevant zijn voor mobiel erfgoed zijn

- Historische betekenis in al haar vormen zoals onder meer
 - wetenschappelijke of (vak)technische betekenis
 - sociaal-economische betekenis
- Esthetische betekenis (zintuiglijke aspecten)
- Sociale of actuele betekenis

De historische betekenis kan in bredere, algemenere zin geïnterpreteerd worden, bijvoorbeeld de vrachtafvaart op de grote rivieren in de negentiende eeuw, maar daarnaast ook op kleinere, gedetailleerdere schaal uitgewerkt worden, bijvoorbeeld het verhaal van die ene familie die jarenlang op dat specifieke schip leefde en werkte. Behalve een meer neutrale vaststelling van wat het object ooit geweest is en welke betekenissen het in de loop van de tijd heeft gehad, komt hier ook naar voren welke plaats een object inneemt in een meer algemeen gedragen beeld van de (gemeenschappelijke) geschiedenis.

Wetenschappelijke of (vak)technische betekenis betreft de waarde en betekenis die het object heeft als bron van informatie, als ‘archiefstuk’. Het betreft meer de geschiedenis van het soort object, bijvoorbeeld de ontwikkeling van de verbrandingsmotor of de stadstram.

De esthetische betekenis is een uitdrukking van de waardering die er is voor de visuele kwaliteiten van een object. Bij het cultureel erfgoed speelt de visuele kwaliteit vaak een belangrijke rol. Het object wordt gewaardeerd omdat het mooi gevonden wordt. Bij mobiel erfgoed beperkt het zich niet tot het visuele, mobiel erfgoed spreekt bijna alle zintuigen aan.

De sociale of actuele betekenis van een object betreft de betekenis die een object nu heeft. Dat kan variëren van de inzet en tijdsbesteding van een grote groep vrijwilligers tot de identiteit van een gemeenschap die met het object verbonden is, bijvoorbeeld het skutsjesilen voor Friesland. Er kan ook gedacht worden aan de economische betekenis van het object.

Tweede deel – vergelijkende criteria

De mate van betekenis of waarde kan worden vastgesteld met ‘comparatieve’ (vergelijkende) criteria. Met deze criteria wordt vastgesteld waarin het object zich onderscheidt van andere, min of meer vergelijkbare objecten:

- representativiteit of representatiewaarde
- herkomst
- zeldzaamheid
- staat van het object, compleetheid, authenticiteit, de materiele integriteit
- presentatiepotentieel (de mogelijkheden die het object biedt om een verhaal te vertellen en over te brengen)
- ensemble
- documentatie
- kennis

Een object hoeft niet op alle waarden te ‘scoren’ om waardevol te zijn. In de meeste gevallen zal er wel een criterium zijn waaraan het object niet beantwoordt. Dat hoeft geen enkel bezwaar te zijn. Een object kan van uitzonderlijk grote waarde zijn maar toch aan bepaalde criteria niet kunnen voldoen. Een voorbeeld is de DC-2 in de collectie van het Aviodrome. Dit vliegtuigtype is van grote betekenis voor de geschiedenis van de Nederlandse luchtvaart en luchtvaartindustrie. Het object heeft daarom een grote schakelwaarde. Bovendien heeft het object een grote materiele authenticiteit en heeft het een hoge presentatiewaarde. Over de geschiedenis van dit specifieke toestel is echter niet zoveel bekend. Met andere woorden, de waarde van de culturele biografie van het object is gering. En als er al meer over bekend zou zijn zou het vooral een verhaal van een Amerikaans vliegtuig zijn, want daar heeft het steeds gevlogen tot het in 1999 naar Nederland is gehaald.

Tegelijkertijd illustreert deze DC-2 hoe complex de waardering van een object kan zijn. Bij de presentatie van het object wordt wel degelijk een culturele biografie gebruikt, namelijk die van het legendarische KLM toestel de Uiver, dat in 1934 een uitzonderlijke prestatie leverde in de Melbourne-race. De oorspronkelijke Uiver verongelukte binnen een jaar na de race. De Uiver heeft echter een enorme symboolwaarde voor Nederland, juist ook voor het grote publiek. Dergelijke iconen vormen de hoekstenen van het historisch besef en de cultuurhistorische waardering. Het is van belang dat die symboolwaarde zo goed mogelijk behouden blijft. Daarom is het van belang dat de DC-2 gepresenteerd wordt als de Uiver. Het behoud van de onder meer de materiele authenticiteit van het object wordt aanzienlijk versterkt door de symboolwaarde die de oorspronkelijke Uiver vertegenwoordigt.

Waar het om gaat bij dit waardestellend kader is dat zo goed mogelijk de waarden benoemd worden die het object werkelijk bezit. Die vormen de reden voor het behoud van het object. Dat kan soms heel beperkt zijn. Van een anoniem negentiende eeuws scheepje kan nauwelijks iets bekend zijn, maar als het het enige exemplaar is dat nog over is van een scheepstype dat ooit veel voorkwam, dan kan alleen al de zeldzaamheid voldoende zijn om alles te doen om het object te behouden.

Representativiteit of representatiewaarde

De betekenis van een voorwerp is het grootst of belangrijkste wanneer het een sleutelpositie inneemt in onze cultuur.

Voor de Wet Behoud Cultuurbezit en later het Deltaplan voor Cultuurbehoud zijn drie criteria benoemd waarmee kan worden vastgesteld of het om het sleutelpositie gaat, namelijk:

- Ijkwaarde
- Symboolwaarde
- Schakelwaarde

Binnen het mobiel erfgoed worden deze criteria veelal impliciet toegepast wanneer de representatiewaarde wordt aangegeven.

Een object heeft ijkwaarde of, anders gezegd, is een ijkpunt wanneer de waardering en betekenis van een (groot) aantal andere objecten er aan kan worden gerelateerd en vastgesteld.

Een object heeft schakelwaarde wanneer het een belangrijk moment in een bepaalde ontwikkeling markeert of vertegenwoordigt.

Een object heeft symboolwaarde wanneer het een duidelijke relatie heeft met een belangrijke historische gebeurtenis of persoon.

Herkomst (culturele biografie)

De herkomst van het object is van belang omdat het de geschiedenis van het object betreft. Waar is het gemaakt, waar is het gebruikt, wie waren de eigenaren en hoe hebben die het object gebruikt. De relatie van het object met Nederland speelt in dit verband een belangrijke rol.

Je zou het ook de culturele biografie van het object kunnen noemen. Dit begrip is ontwikkeld door cultureel antropologen om de veelheid aan betekenissen en betekenislagen van een object in z'n maatschappelijke context te kunnen beschrijven.

Zeldzaamheid

In het mobiel erfgoed zijn veel objecten in grotere aantallen geproduceerd of zijn onderling vergelijkbaar. Van sommige soorten objecten zijn nog redelijk grote aantallen overgebleven. Maar veel objecten zijn gebruikt en daarom in de regel voor een belangrijk deel versleten aan het eind van hun 'werkzame leven'. Daarnaast zijn er objecten die zeldzaam zijn omdat er maar weinig of zelfs maar een exemplaar van is gemaakt.

De waarde van een object is over het algemeen groter naarmate het zeldzamer is. Daarbij spelen het niveau waarop en het kader waarbinnen dit beoordeeld wordt een rol: Europa, Nederland, regionaal of lokaal.

Staat van het object

De mate waarin het object nog in originele staat is bepaalt mede de cultuurhistorische waarde. Tot de originele staat kunnen ook de aanpassingen gerekend worden die het object in de loop van de geschiedenis heeft ondergaan.

In het geval het object in werkende staat wordt gebracht (operationeel behoud) is een keuze voor de te behouden waarden van groot belang.

Er kunnen vijf vormen van authenticiteit worden onderscheiden die bepalend zijn voor de restauratie en conservering en die ieder een andere waarde van het object betreffen.

- conceptuele authenticiteit – het concept, het idee van de maker, is bepalend voor de restauratie
- materiele authenticiteit – de integriteit van het materiaal is bepalend voor de restauratie
- a-historische authenticiteit – een moment in de geschiedenis van het object wordt gekozen als richtlijn voor de restauratie (bijvoorbeeld ‘de oorspronkelijke staat’)
- historische authenticiteit – de geschiedenis van het object wordt zo compleet mogelijk geconserveerd
- contextuele of functionele authenticiteit – de oorspronkelijke omgeving en functie van het object zijn relevant en bepalend voor de restauratie.

Een goede documentatie van de restauratie en onderhoudsgeschiedenis van het object voegt een belangrijke waarde aan het object toe omdat daarmee de integriteit van het object kan worden vastgesteld. (zie hieronder de tussenkop restauratie- en beheerplan.

Presentatiepotentieel

De waarde van een object kan mede schuilen in de mogelijkheden die het biedt om de betekenis over te brengen of om het verhaal te vertellen. In de Deltaplancriteria is dat aangeduid met presentatiewaarde of attractiewaarde. Een conserverings- of restauratieplan kan zich richten op juist de mogelijkheden die het object biedt om de presentatie (de ‘presence’) te versterken.

Ensemble

Een object kan (meer)waarde ontleen aan het feit dat het een ensemble is, bijvoorbeeld een vaartuig met originele roef en interieur of een trein met alles erop en eraan.

Het is ook mogelijk dat het object zelf deel uit maakt van een ensemble. Bijvoorbeeld een wagon die met locomotief en andere wagons een gehele trein vormt of een auto in een garage met inventaris uit dezelfde periode.

Tenslotte kan er sprake zijn van een infrastructureel ensemble waarbij een relatie is tussen het object en de omgeving, bijvoorbeeld een historische haven.

Documentatie

De documentatie van een object vormt een belangrijke waarde van het object. Bijvoorbeeld het logboek van een vaartuig of de bouwtekeningen van een vliegtuig, maar ook het fotoalbum van de familie die op het vrachtschip heeft geleefd.

De mate waarin dergelijke documenten aanwezig zijn bepaalt veel van de specifieke, individuele cultuurhistorische waarde van het object.

Kennis

Het onderhoud en het behoudswerk van mobiel erfgoed vergt veel specialistische kennis en vaardigheden, evenzo de bediening van objecten die in operationele staat worden beheerd. Wanneer aan een bepaald object dergelijke kennis is verbonden kan dat als waarde worden meegewogen in de beoordeling.

Derde deel – het behoud van de culturele waarde

Restauratie- en beheerplan

Het behoud van een object uit het mobiele erfgoed vereist een goed plan voor het beheer van het object. Dat geldt evenzeer voor een restauratie, die onderdeel van het behoud kan zijn.

In het tweede deel zijn de waarden benoemt die het object heeft. De restauratie en het beheer van het object dienen er op gericht te zijn zoveel mogelijk van die waarden veilig te stellen en te beschermen en het verlies van de waarden tot een minimum te beperken. Wanneer – bijvoorbeeld - het object vanwege z'n materiële authenticiteit gewaardeerd wordt, zal bij de restauratie dat aspect als uitgangspunt moeten dienen.

Het beheer en de restauratie van mobiel erfgoed object is een complexe aangelegenheid. Het is om meerdere redenen raadzaam de belangrijkste beslissingen zo duidelijk mogelijk vast te leggen.

- Ondersteunende instanties inzicht verschaffen.

In de gevallen dat de hulp van anderen ingeroepen moet worden om het behoud van het object mogelijk te maken, bijvoorbeeld als er een kostbare restauratie noodzakelijk is, dan is het wenselijk dat de eigenaar of beheerder van het object duidelijk maakt welke keuzes gemaakt worden, welke stappen ondernomen worden, welke handelingen zullen worden uitgevoerd en zo voorts.

- Meerdere mensen zijn betrokken

Wanneer het een groot object betreft – en dat is het vaak in de sectoren lucht, water en rail, maar ook in de sector weg – dan zijn er vaak meerdere mensen bij betrokken. In zo'n geval is het van belang dat de belangrijkste besluiten over de restauratie of het beheer vastliggen en men inzicht krijgt in de argumentatie die daar aan te grondslag ligt.

- Project loopt langere tijd

Wanneer een restauratie- of conserveringsproject langere tijd duurt wordt het belangrijker om vast te leggen welke beslissingen zijn genomen en waarom. Niet alleen is het nuttig om na verloop van tijd de uitgangspunten er nog eens op na te kunnen slaan als weer een volgende fase in de restauratie is aangebroken, het is ook van belang wanneer verantwoordelijkheden overgedragen worden.

Voor het maritieme en rail erfgoed bestaan inmiddels charters waarin de grondslagen van het behoud en beheer voor de sector zijn vastgelegd. In aansluiting daarop zouden formats ontwikkeld kunnen worden voor restauratie- en beheersplannen die voor verschillende soorten objecten gehanteerd kunnen worden. Standaardisering bevordert het begrip en de kwaliteit van het gebruik.

Handleiding: criteria voor de selectie van historische schepen voor stadsdeel Centrum, opgesteld door de Ad Hoc Commissie Historische Schepen (ASH) te Amsterdam

Inleiding:

Onder historische schepen wordt verstaan: schepen die van algemeen belang zijn wegens schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde. Om op grond van deze zeer algemeen geformuleerde kwalificatie historische schepen te kunnen aanwijzen is een nadere verfijning noodzakelijk.

Onder schepen verstaat de AHS alle zaken, geen luchtvaartuig zijnde, die blijkens hun constructie bestemd zijn om te drijven en drijven of hebben gedreven. Dit is dezelfde omschrijving van schepen zoals wordt gebruikt in het Burgerlijk Wetboek.

Afhankelijk van het scheepstype worden schepen, rompen, opbouwen en ensembles onderscheiden. Schepen hebben een casco/romp en een boven- of opbouw. Voor de beoordeling is het raadzaam deze twee "onderdelen" apart te beoordelen. Hierbij moet de romp vooral op de bouwkundige geschiedenis worden beoordeeld en moet bij de opbouw meer de woongeschiedenis worden betrokken.

Gelet op de eeuwenoude (Amsterdamse) woonbotencultuur en het bewonen van vrachtschepen in de meest uiteenlopende vormen is dit aspect in de criteria meegenomen. Het gaat hierbij zowel om schepen die aanvankelijk geen woonbestemming hadden als om speciaal voor bewoning gebouwde schepen.

Voor de AHS betekent dit dat er geen onderscheid wordt gemaakt tussen schepen en overige boten in de beoordeling of het een historisch schip is.

Een belangrijk aandachtspunt is op welke op dit moment in het stadsdeel aanwezige schepen de criteria van toepassing zouden moeten worden verklaard. De AHS adviseert zolang er én geen historisch schepenbeleid én geen inventarisatie is bij iedere verbouwing en vervanging de criteria te betrekken. De AHS adviseert hiervoor een commissie van deskundigen in te stellen die zich hier over buigt.

Deze handleiding kan toegepast worden op elk denkbaar drijvend object of ensemble.

Toelichting op de geformuleerde criteria:

Bouwkundige waarde:

Behalve een meer neutrale vaststelling met welk doel en waar het schip ooit gebouwd is, is van belang welke functies het schip in de loop van de tijd heeft gehad.

Wetenschappelijke of (vak)technische betekenis betreft de waarde en betekenis die het schip heeft als bron van informatie, als 'archiefstuk'. Het betreft meer de geschiedenis van het soort schip, en ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van het elektrisch lassen of toepassingen van wapening in beton.

Cultuurhistorische waarde:

In de betekenis van het schip zit de cultuurhistorische waarde besloten. Vaak is een schip verbonden aan de geschiedenis van een persoon of familie, soms zelfs meerdere na elkaar. Mobiel erfgoed heeft altijd een functie gehad en die functie is weer gerelateerd aan maatschappelijke ontwikkelingen. De historische betekenis kan daarnaast in bredere, algemenere zin geïnterpreteerd worden, zoals bijvoorbeeld de vrachtvaart op de grote rivieren in de negentiende eeuw.

De betekenis van een schip is het grootst of belangrijkste wanneer het een sleutelpositie inneemt in onze maatschappelijke en cultuurhistorische ontwikkeling.

Voor de Wet Behoud Cultuurbezit en later het Deltaplan voor Cultuurbehoud zijn drie criteria benoemd waarmee kan worden vastgesteld of het om een sleutelpositie gaat, namelijk:

- IJkwaarde

- Symboolwaarde
- Schakelwaarde

Een schip heeft ijkwaarde of, anders gezegd, is een ijkpunt wanneer de waardering en betekenis van een (groot) aantal andere schepen er aan kan worden gerelateerd of mee kan worden vastgesteld.

Een schip heeft symboolwaarde wanneer het een duidelijke relatie heeft met een belangrijke historische gebeurtenis of persoon.

Een schip heeft schakelwaarde wanneer het een belangrijk moment in een bepaalde ontwikkeling markeert of vertegenwoordigt.

Gaafheid/herkenbaarheid:

De mate waarin het schip nog in originele staat is bepaalt mede de historische waarde. Tot de originele staat kunnen ook de aanpassingen gerekend worden die het schip in de loop van zijn geschiedenis heeft ondergaan. In het geval het schip in 'werkende' staat blijft (operationeel behoud) is een keuze voor de te behouden waarden van groot belang. Vijf vormen van authenticiteit worden onderscheiden die bepalend zijn voor de restauratie en conservering, die ieder een andere waarde van het schip betreffen:

1. conceptuele authenticiteit – het concept, het idee van de maker, is bepalend;
2. materiële authenticiteit – de integriteit van het materiaal is bepalend;
3. a-historische authenticiteit – een moment in de geschiedenis van het schip wordt gekozen als richtlijn (bijvoorbeeld 'de oorspronkelijke staat');
4. historische authenticiteit – de geschiedenis van het schip wordt zo compleet mogelijk geconserveerd;
5. contextuele of functionele authenticiteit – de oorspronkelijke omgeving en functie van het schip zijn relevant en bepalend voor de restauratie en conservering.

Ensemble: een schip kan (meer)waarde ontlenen aan het feit dat het een ensemble is, bijvoorbeeld een vaartuig met origineel interieur, of een dekmotor met "lamme arm".

Het is ook mogelijk dat het schip zelf deel uit maakt van een ensemble. Bijvoorbeeld een kolenverkoop-woonwerkschip omringt door kolenlichters.

Zeldzaamheid/representativiteit:

Een schip kan van uitzonderlijk grote waarde zijn maar toch aan bepaalde criteria niet kunnen voldoen. Van een anoniem negentiende-eeuws scheepje kan nauwelijks iets bekend zijn, maar als het het enige exemplaar is dat nog over is van een scheepstype dat ooit veel voorkwam, dan kan dat allemaal voldoende zijn om alles in het werk te stellen om het schip te behouden. Dat kan in bepaalde gevallen ook een replica zijn.

Sommige scheepstypen zijn in grotere aantallen gebouwd of zijn onderling vergelijkbaar.

Van enkele soorten schepen zijn nog redelijk grote aantallen overgebleven. Maar veel schepen zijn gebruikt en daarom in de regel voor een belangrijk deel versleten aan het eind van hun 'werkzame leven'. Ook kunnen scheepstypen zeldzaam zijn omdat er maar weinig of zelfs maar een enkel exemplaar van is gebouwd.

De waarde van een schip is over het algemeen groter naarmate het zeldzamer is. Daarbij spelen het niveau waarop en het kader waarbinnen dit beoordeeld wordt een rol: Europa, Nederland, regionaal of lokaal.

Stedenbouwkundige waarde:

Tenslotte kan er sprake zijn van een infrastructureel ensemble waarbij een relatie bestaat tussen het schip en de omgeving, bijvoorbeeld een historische haven.

DE CRITERIA

1. Bouwkundige waarde

1. het schip is een goed voorbeeld van een bepaalde stijl/type;
2. het schip is een goed voorbeeld van een functionele en/of typologische ontwikkeling;
3. het schip bezit bijzondere esthetische kwaliteiten (ruimtelijke indeling, verhoudingen van romp en opbouw of zeldzame detaillering, materiaal- en kleurgebruik);
4. het schip heeft een bijzonder of zeldzaam interieur/exterieur of bevat bijzondere en zeldzame onderdelen in het interieur dan wel exterieur;
5. het schip is een goed voorbeeld van het werk van een scheepsbouwer of architect en heeft een belangrijke plaats in de plaatselijke, regionale en landelijke scheepsbouwgeschiedenis;
6. het schip is van belang vanwege een constructiewijze die of overgeleverd of vernieuwend is.

2. Cultuurhistorische waarde

1. het schip is van belang als bijzondere uitdrukking van een culturele, sociaaleconomische, technische of economische ontwikkeling (hiermee wordt ook bedoeld de sleutelpositie die een schip kan hebben);
2. het schip is van belang vanwege een plaatselijk, regionaal of landelijk historisch gegeven (feiten, gebeurtenissen, bewoners, beroepen enz.). Bij zowel punt 1 als punt 2 kan de geschiedenis van de woonfunctie van het schip worden betrokken.

3. Gaafheid/herkenbaarheid

1. het schip is van belang vanwege de gaafheid van het exterieur en/of interieur; de mate van gaafheid bepaalt de ijkwaarde;
2. het schip is van belang als onderdeel van een samenstellend geheel, waarvan de samenstellende delen een gaaf en herkenbaar visueel karakter hebben (ensemblewaarde);
3. het schip is van belang als onderdeel van een stedelijke omgeving met een gave structuur en een herkenbaar visueel karakter.

4. Zeldzaamheid/representativiteit

1. Het schip is van belang vanwege zijn zeldzaamheid in scheepsbouw- historisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht en/of zijn bijzondere ouderdom;
2. het schip is van uitzonderlijk belang vanwege een of meer van de onder 1 tot en met 5 vermelde kwaliteiten.

5. Stedenbouwkundige waarde

1. het schip is een essentieel onderdeel van een in cultuurhistorisch opzicht belangrijk stedenbouwkundig of landschappelijk concept;
2. het schip is onderdeel van een historisch vergroeid stedelijk of landschappelijk gebied en speelt daarin een beeldbepalende rol;
3. het schip is van belang vanwege de bijzondere kwaliteit van de bebouwing en de (historisch) ruimtelijke relatie met groenvoorzieningen, wegen en wateren.

Het gebruik van de selectiecriteria

Bovenstaande selectiecriteria vormen een hulpmiddel bij de afweging een schip al dan niet aan te wijzen als historisch schip. In de regel zullen daarbij verschillende criteria tegelijkertijd van toepassing zijn. Alle criteria zijn daarbij gelijk van waarde en kunnen in combinatie met andere criteria een aanvullende of compenserende rol vervullen. Zo kunnen bijvoorbeeld minpunten inzake gaafheid gecompenseerd worden door een grote mate van zeldzaamheid. En andersom wordt meer waarde gehecht aan gaafheid als het schip minder hoog scoort ten aanzien van zeldzaamheid. Het is niet zo dat alle criteria gelijktijdig van toepassing moeten zijn om een schip aan te wijzen als historisch schip. In uitzonderlijke gevallen kunnen schepen zelfs op basis van één criterium aangewezen worden als historisch schip.

“Erfgoed op het Water” geeft een oplossing voor het vraagstuk van het onderbrengen van woonschepen in de monumentensystematiek. Het is een bijdrage in de discussie over de nota *“Een lust, geen last – Visie Modernisering van de Monumentenzorg”* van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap van november 2008.

De auteurs Frank Bos, Piet Dekker en Cisca de Ruiten zijn lid van de Commissie Monumentale Woonboten van de Landelijke Woonboten Organisatie (LWO).

De LWO heeft onder ander als statutair doel:

“het bevorderen van het behoud van historische vaartuigen, alsmede, aanmeervoorzieningen, kunstwerken, werven en gebouwen die een relatie hebben met het gebruik, onderhoud van en het wonen op het water.”

“Erfgoed op het Water” staat op de LWO-website als pdf, zie: www.lwoorg.nl

Het is gedrukt te bestellen bij het secretariaat:

Postbus 8192, 3503 RD Utrecht of via de mail: lwo@lwoorg.nl