

Inclusief denken

Ik spreek nog wel eens mensen uit zowel de wereld van het varend erfgoed als van de chartervaart. En zo kwam ik er onlangs weer een paar tegen die zich zó sterk vereenzelvigen met slechts een van die twee sectoren, dat ze de andere dan ook meteen maar helemaal niks vinden. Nu is dat geen nieuw verschijnsel. Toch heb ik me er altijd over verbaasd dat die werelden zo gescheiden zijn.

Natuurlijk, als je een mooie zalmschouw hebt of een houten kotter of een bakdekkruiser, dan vind je dat type boot vast het mooiste wat er is. Mijn eerste kennismaking met de oude schepen betrof een tjalk, gekocht door vrienden van mij, om op te wonen en – een aantal jaren later – mee te gaan charteren. Het schip was volgens de gangbare opvattingen in die tijd zo origineel als het maar kon en daar werd door mijn vrienden niks aan veranderd. De houten luikenkap bleef gewoon intact, net als het interieur van de schippersroef. Door hen werd ik een ‘tjalkenman’, die ervan droomde om ook zo’n schip te hebben. Jarenlang keek ik

den van twee kanten. Er zijn nog steeds beroepsschippers die graag laatdunkend doen over plezierschippers, alsof die geen enkel benul van navigatie en manoeuvreren zouden hebben; omgekeerd zien sommige particuliere scheepseigenaren in beroepsschippers nog altijd weinig meer dan rauwdouwende ondernemers zonder gevoel voor schoonheid of geschiedenis.

En ondanks dat er aan beide zijden schippers zullen zijn die aan zo’n stereotypering voldoen: in grote meerderheid zijn dit toch echt volstrekt achterhaalde clichés. Ik durf zelfs te beweren dat het gros van de meest genoemde verschillen helemaal niet bestaat.

Het is mij dan ook een raadsel waarom sommigen het nog steeds nuttig vinden om de werelden van chartervaart en pleziervaart strikt gescheiden te houden en niets willen weten van verbinding. Is dat angst voor dominantie of territoriumverlies? Voor opvattingen die de bijl aan de wortel van het lang gekoesterde, onwrikbare eigen gelijk leggen?

Gevaarlijk ressentiment

Dat zou begrijpelijk zijn als er zo iets als een territorium bestond, of als de promotie en presentatie van de ene wereld ten koste zou gaan van de andere. Daar heb ik echter nooit iets van gemerkt en ik daag iedereen uit om aan te tonen dat de ene wereld de denkbeelden, werkwijzen of expertise van de andere concreet in de weg zit. Natuurlijk blijven er altijd wel gelovigen die elk nieuw perspectief dat verder reikt dan de eigen horizon als gevaarlijke ketterij beschouwen, maar zo’n paar klonten in de pap hoeven de maaltijd toch niet te bederven.

Rabiate afkeer van bepaalde delen van de erfgoedvloot is niks anders dan door minderwaardigheidscomplexen geïnspireerd ressentiment. Gevaarlijk ressentiment, omdat het schisma’s in de hand werkt. De erfgoedwereld kan echter alleen maar sterker worden door verbinding.

Cultuur staat in dit land onder zware druk. En hoewel het vals-nostalgische sentiment op rechts het varend erfgoed nog waardeert, valt zeer te betwijfelen of zich dat op termijn vertaalt in een gunstig beleidsklimaat. Van scheehouten wherry tot schoener en van bakdekkruiser tot driemastbark: een sterke varend erfgoedsector kan alleen voortbestaan als ze inclusief denkt.

Dus zoek elkaar op, vorm samen een sterke organisatie die met élan en een goed geformuleerd mandaat opkomt voor het totale varend erfgoed. Focus niet op deelbelangen, maar ga na wat het varend erfgoed als geheel nodig heeft voor een duurzame toekomst, en maak je daar sterk voor. Want vechten voor allen levert echt véél meer op dan enkel vechten voor jezelf.

In elk nummer van de Spiegel laat onze columnist Pharos zijn licht schijnen op actuele en minder actuele kwesties. Tegendraads en soms ook tegen de stroom in roeiend...

Ik leerde al gauw dat de discussie over originaliteit even oeverloos als vruchteloos is

naar iedere tjalk die ik zag, leerde er alles over en vormde ik me een mening over wat ik mooi of lelijk vond.

Maar mijn droom werd ten slotte ingevuld door een klipper die ik ‘voor weinig’ van de sloop redde. Niet lang daarna was ik klipperadept. Naar tjalken keek ik niet meer om.

Allemaal erfgoed

Inmiddels ben ik heel wat nabij-ervaringen met schepen rijker, waaronder een Belgische luxe motor, een skûtsje, een galjas, een schoener en – opnieuw – een paar tjalken. Verschillende ervan in particulier eigendom, andere in de beroepsvaart, zowel binnen als op zee, maar altijd schepen met een lange eigen geschiedenis, die op allerlei manieren aan het schip viel af te lezen. En allemaal varend erfgoed dus, ook al was er aan sommige schepen veel veranderd sinds de tewaterlating.

Al die jaren was er discussie over originaliteit en ik leerde al gauw dat die even oeverloos als vruchteloos is. En dat, op misschien een paar stilliggende exemplaren in musea na, geen enkel schip meer ‘echt origineel’ is.

Dat neemt niet weg, dat veel varend erfgoedbezitters nog altijd doen alsof hun schip het meest authentieke is dat er rond vaart, en minachtend neerkijken op schepen die naar hun oordeel niet aan hun eigen criteria van schoonheid en originaliteit voldoen.

Hetzelfde geldt, *mutatis mutandis*, voor het beoordelen van gebruik en ambacht. De animositeit komt daarbij niet zel-