

April 2023

Idee voor een nieuwsbrief van de FVEN

“...wie zijn die mensen van de commissie duurzaam varend erfgoed..... en wat drijft ze?”

Tweede van een reeks Interviews door Hetty Dokter (secretaris commissie DVE).

Martin Mol, lid commissie DVE;

1

Ha Martin, jij vaart voor je beroep toch? Op zo'n mooie gele havendienstboot in het Amsterdamse Havengebied? Vertel eens: hoezo ben je daar terecht gekomen? En wat vind je leuk aan je werk en wat minder leuk?

Eerst werkte ik als bouwkundige voor een groot bouwbedrijf in de buitendienst. De vader van mijn kameraad had een scheepsreparatiewerf in Zaandam, Wed.K Brouwer en daar lag mijn hart. Ik ben er gaan werken, heb er diverse vaar-documenten behaald en ik kwam er in aanraking met stoomvaart. Toen kwam ik terecht in de tankvaart en daarna bij Haven Amsterdam. Daar werk ik nog steeds als 'Inspecteur Binnenvaart'. Het leuke is dat ik nog steeds in de havens vaar waar ik nu al meer dan 40 jaar kom. Het minder leuke is het aanspreken van schippers op hun gedrag en overtredingen. Al moet je dat "minder leuke" wel relatief zien. Het is ons werk en dat is heel leuk, alleen sommige schippers ervaren dat weleens anders.

2

Je hebt een pontje dat nu in Gouda vaart, je hebt eens laten uitrekenen wat het zou kosten om dit pontje elektrisch te maken. Kun je daar iets over vertellen? Ben je met dit pontje lid van de behoudsorganisatie BASM? Of heeft dat te maken met je andere passie: de stoomvaart?

Het klopt dat mijn pontje Korne (zie foto) nu in Gouda vaart, samen met het zusterschip Gein. Het is een voormalig voetveer van Rijkswaterstaat uit 1936 en een Varend Monument. Er zit een Kromhout LSK 20 PK motor in. Daarnaast heb ik ook een sleepboot, de Albert (zie foto), hiermee ben ik lid bij de BASM en de Korne is als voormalig Rijkswaterstaatvaartuig ook ingeschreven bij de BASM.

De Gemeente Amsterdam wilde een "eerlijke offerte" zien van de ombouw van een diesel aangedreven VM®-schip naar een elektrisch/hybride aangedreven schip. Daarvoor heb ik mijn pontje Korne opgegeven, nooit echter met het idee dit ook echt te gaan doen. En in dat idee ben ik door de gemaakte offerte geheel bevestigd: het zou tweemaal de verzekerde waarde van het pontje gaan kosten en dan zou ik nog zelf de werf moeten betalen en er zelf minstens 80 uur werk in moeten steken... En dat is nog niet alles want met het accupakket dat ik kon plaatsen, zou ik al 80% van de capaciteit kwijt zijn als ik alleen vanaf mijn ligplaats in Zaandam naar Amsterdam CS zou varen. Dus resumé: ondoenlijk én onbetaalbaar.

3

Je vaart ook op de Christiaan Brunings: een prachtig stoomschip, eigendom van het Amsterdamse Scheepvaartmuseum. Hoe zie je de toekomst van dit stoomschip? Wat zijn kansen, wat bedreigingen? Gaat je kleinzoon/kleindochter je straks opvolgen als kapitein op deze stomer?

Of mijn kleinzoon me gaat opvolgen, ja dat is nog de vraag. Hij wil wel heel graag hetzelfde doen als zijn opa zegt hij altijd: varen, draaien, frezen, lassen; maar of hij een technische vervolgopleiding gaat kiezen, dat zullen we zien. De Christiaan Brunings zal altijd blijven bestaan. Het is wel net als met alles wat ouder wordt: use it, or lose it. Oftewel stilstand is achteruitgang. Meerdere tochtjes per jaar zijn nodig om vrijwilligers te behouden en door elektrisch voorverwarmen zorgen we nu al voor minder stank- en rookoverlast. Wat de grootste bedreiging is voor het van wal steken van stoomschepen momenteel is de gestegen prijs van steenkool. Als we niet meer worden uitgenodigd voor evenementen, bedreigt dat het voortbestaan van het schip, want de kennis en kunde om met een stoomschip te varen en het onder stoom te houden, zou dan ook in de vergetelheid raken.

4

Je bent vanaf het begin lid van de commissie Duurzaam Varend Erfgoed (DVE) van de FVEN. Wat vind je goed van deze commissie en wat zou beter kunnen?

Het goede van de commissie vind ik de kennis en vaardigheden van al de commissieleden. Iedereen van ons heeft zijn speciale kennis over bepaalde onderwerpen en samen vormen we een team. De totale inzet van eenieder is hoog. Misschien is het een clichéantwoord, maar het is eerlijk: ik zou niet weten wat wij anders of beter zouden kunnen doen.

5

De BASM ken je goed, het is een actieve behoudsorganisatie met een mooi blad en veel trouwe leden. Er zijn leden die vooral op diesel varen en ook leden die kolen stoken. Hoe belangrijk is het onderwerp duurzaamheid voor jullie? Leeft het bij iedereen? Zijn er verschillende opvattingen over bij de leden en zo ja, hoe gaan jullie daarmee om?

Globaal is het totaal van stoom-varend Nederland en stoom aangedreven werktuigen te verdelen in: 15 maal opgestookt met steenkool en 15 maal met gasolie (of een verwant product). Alle vrijwilligers, dus ook de eigenaren, zijn zich zeer bewust van het onderwerp duurzaamheid om in de toekomst nog te kunnen varen, dan wel operationeel te zijn met baggeren, zuigen, heien en hijsen.

Als er aan boord mogelijkheden zijn om met een ander/beter product op te stoken en/of te varen dan zal dat zeker overwogen worden. Waar wij echter ook mee te maken hebben is het behoud van de kennis en kunde, die nodig zijn om de stoomketels veilig onder druk te houden en om met deze vaartuigen te varen. Als wij in Nederland aan onze kinderen en kleinkinderen willen laten zien, waar de mechanische revolutie begon, dan moeten wij de stoommachines in ere houden mét de handarbeid die erbij hoort. Een steenkool-schip ombouwen naar een gasoliebrander met HVO100 is altijd mogelijk, maar als dat de historische uitstraling en authenticiteit aantast zijn wij de geschiedenis aan het uitgummen en we weten: wat je uitgumt ben je kwijt.

Wat de enquête van de commissie DVE heeft laten zien is dat de totale uitstoot van stoomschepen verwaarloosbaar is, ze varen immers maar een paar keer per jaar geringe afstanden om bij een evenement te komen. Stoomschepen worden door het publiek wel steeds vaker gezien als vervuilers. Maar zeg nou zelf als ik een oude autoband met een rasp ga vermalen en dat ergens uitstrooi dan vindt iedereen dit verwerpelijk. En tegelijkertijd realiseren we ons niet dat wij met z'n allen per jaar tienduizenden autobanden tot de ijzerlaag verslijten op de autosnelwegen. Kolenstook is zichtbaar en je ruikt het, maar stoomschepen zijn eigenlijk de meest duurzame schepen in Nederland: er zit niets in of aan wat niet te recyclen is en ze varen al meer dan honderd jaar. Dat is wel anders met een elektrisch varend schip dat vol zit met kunststof en accupakketten die over 12 jaar aan het einde van hun leven zijn.

6

Wat merk je van de FVEN, de koepel van de behoudsorganisaties? Vind je de FVEN voldoende zichtbaar? Heb je tips voor de FVEN?

Ik ben weinig bezig met de FVEN, het Bestuur ervan en de organisatie op zich. Dit komt, omdat ik op een ander speelveld bezig ben. Ik ben dagelijks op het water, voor mijn werk of privé. Dan hebben mijn bezigheden vaak te maken met Varend Erfgoed, dus de schepen zelf, beroepsmatig en stoomvaart, en ook sleep- duwboten. Mijn contacten naar de FVEN lopen bijna altijd via de BASM. Je zou mij dus als "buitenstaander" kunnen betitelen en dan valt het mij op dat de FVEN niet zichtbaar is. Dat merk ik niet alleen, maar als ik wat aanklaagt bij iemand en ik begin over de "FVEN" word ik vaak vragend aangekeken. Of ik tips heb voor de FVEN? Eigenlijk niet. Begin maart zijn de behoudsorganisaties (waarom was niet elke behoudsorganisatie vertegenwoordigd, jammer, ook niet handig) en het Bestuur FVEN samengekomen in Vreeswijk en ik denk dat we na een ietwat sombere periode weer de goede kant op gaan.

7

Wil je nog iets anders kwijt?

Nee. Bedankt voor uw tijd en hoop tot ziens aan boord, welk schip maakt niet uit.



Voetveer Korne en mslb Albert