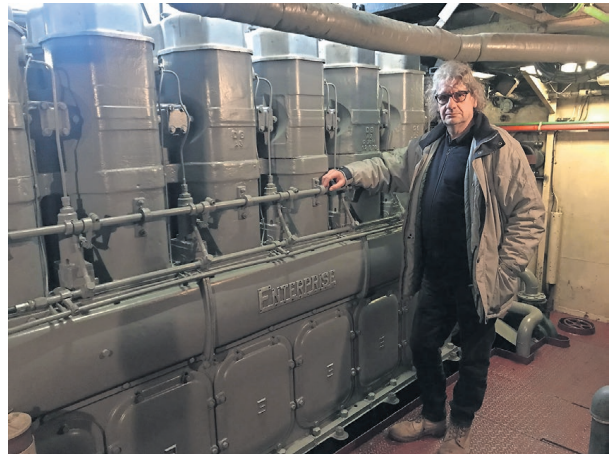




Het ruim van de Franse Motor Marot moet herkenbaar blijven en toch een comfortabele expositierimte worden.



Jos Hubens bij de originele Enterprise uit 1947 in de machinekamer van de Marot.

Vereniging De Binnenvaart en Leefwerf De Biesbosch werken samen aan monument

Binnenvaartmuseum barst uit zijn voegen

Door Corine Nijenhuis

Het terrein in Dordrecht mag er dan verweesd liggen; het begin is er. Een monument voor scheepswerf De Biesbosch die daar 20 jaar geleden ter ziele ging. Met een Franse motor aan de kade en hoop op de broodnodige extra museumruimte in de monumentale Biesboschhal.

Dit alles met het oog op de toekomst. Want die toekomst, die komt aardig dichtbij. Leefwerf De Biesbosch, het burgerinitiatief dat als doel heeft het oude hart van scheepswerf De Biesbosch weer kloppend te krijgen, is begonnen om de Zuidelijke insteekhaven geschikt te maken voor varende erfgoed. Aan boord van historische schepen die er een ligplaats krijgen, zal worden gewoond en gewerkt, terwijl in de haven ruimte blijft voor watersport en jachten.

Toen initiatiefnemer Elio Barone erover sprak met Jos Hubens (65), ambassadeur van Vereniging De Binnenvaart, was het die laatste meteen duidelijk: in de insteekhaven hoort een Franse motor. Want op scheepswerf De Biesbosch is niet alleen de duwvaart ontwikkeld, het is ook de plek waar de kleine Franse motor werd ontworpen. De grote Franse motor werd in Bazel ontworpen.

Amerikaanse helling

Na de Tweede Wereldoorlog werden 47 schepen van dit laatste type geassembleerd in Dordrecht. De onderdelen kwamen als bouwpakketten uit Canada en de Verenigde Staten. In Dordrecht werd er een speciale helling voor aangelegd, al snel de Amerikaanse helling genoemd. Behalve de geassembleerde schepen bouwde scheepswerf De Biesbosch zelf ook nog eens 13 grote Franse motors, die geheel waren geklonken. Dit in tegenstelling tot de Amerikaanse schepen, die werden gelast.

Enterprise

Maar de zoektocht van Jos Hubens naar een geschikte Franse motor was al langer aan de gang. René Siegfried, de museumduwboot van Vereniging De Binnenvaart, ligt sinds 2004 aan de kade van de voormalige werf. Daar zou de hardloper mooi naast passen. Hubens: 'Maar het kwam goed uit dat die zoektocht lang duurde, want nu passen de puzzelstukken prachtig in

elkaar. De Marot hoort in de insteekhaven.' Dat het niet direct lukte het geschikte schip te vinden, had te maken met de motor. 'Want die moest origineel zijn. Een Enterprise. Met een prachtig geluid. Daar wordt een liefhebber toch wel opgewonden van.'

De Marot, die werd gekocht werd als Jan van Voorst, heeft nog zo'n originele motor uit 1947. En ook reserveonderdelen, opgeslagen in het ruim. 'Koppen, zuigers, cilinders, brandstofpompen, van alles. De schipper was een liefhebber, hij vond de motor belangrijker dan het schip zelf.' De Marot, zoals haar oorspronkelijke naam luidt, werd op de Marine-scheepswerf in Cherbourg geassembleerd en in 1953 over zee naar de Rijn gesleept, waar ze tot 1981 onder de vlag van de Franse Staatsrederij CFNR voer. Na de koop door stichting De Binnenvaart ging de Franse motor de helling op in Zwartsluis en werd meteen CvO-gekeurd voor de Rijn, zodat het schip naar Straatsburg kan. Op de werf werden twee spudpalen in geplaatst door Leeuwestein, die de helft van de kosten sponsorde. Voor die ankerpalen is bewust gekozen: 'Omdat een ligplaats van een overheidsinstantie niet betrouwbaar is. Nu kun je altijd nog zelfstandig liggen.'

Expositie-ruim

De verbouwing van het ruim heeft plaats in Dordrecht, aan het Wantij. Het schip ligt

tijdelijk afgemeerd vóór de duwboot René Siegfried. Omdat de provincie een subsidie van 50.000 euro heeft toegekend aan Leefwerf De Biesbosch voor het toegankelijk maken van de Franse motor, konden twee ZZP'ers worden ingehuurd.

In samenwerking met vrijwilligers van Vereniging De Binnenvaart is er intussen heel wat werk verricht. Voor de stuurhut is een

'Uniek documentatiecentrum van Nederlandse binnenvaart'

tussendek van vijf meter lang geplaatst, 90 centimeter beneden de denneboom, zodat je, zittend, nog over het schip kunt kijken. In het achterschild zijn twee deuropeningen gemaakt, een 140 centimeter brede trap leidt het ruim in. Aan de kopse kant zorgen ramen voor lichtinval wanneer de luiken worden opengeschoven. Dezelfde constructie is aan de voorzijde gemaakt, al meet de lengte van het verlaagde tussendek daar 11 meter. De trap zit aan stuurboord, aan bakboord komt een toiletunit. 'Aan de buitenzijde zie je geen veranderingen aan het schip. Er komen geen dakramen in de schuifluiken. Misschien wel zonnepanelen, later.'

Geschiedenis CFNR

Het ruim moet eruit blijven zien als een scheepsruim. Het is de bedoeling dat de

bezoeker dat ook zo ervaart. Al moeten er wel de nodige aanpassingen worden gedaan om er een tentoonstellingsruimte van te maken. De wanden worden geïsoleerd, maar de spanten blijven zichtbaar. De vloer blijft staal, geschilderd of in de lijnolie, dat is nog niet besloten. De zijkanten van het ruim worden ingericht met vitrines en kasten, het middengedeelte blijft open, als een grote, openbare ruimte.

De vaste tentoonstelling zal uit twee delen bestaan. Aan de ene kant wordt de geschiedenis van scheepswerf De Biesbosch getoond en daarmee ook de geschiedenis van de Franse motor. Aan de andere zijde wordt verteld over de Franse Staatsrederij CFNR uit Straatsburg: 'Er is materiaal genoeg!' Omdat het middengedeelte leeg blijft, is het mogelijk de ruimte te verhuren voor bijeenkomsten, zoals vergaderingen, lezingen of presentaties.

Al zal een deel van de ruimte misschien toch worden gevuld. Met een enorme vitrine met daarin de maquette van scheepswerf De Biesbosch in de jaren '50-'60. De maquette, gemaakt door de befaamde scheepsmodelbouwer Harry Tullemans, beslaat zo'n 9 vierkante meter en toont schepen, gebouwen, hellingen, kranen en wat niet al, tot in details.

Biesboschhal

Toch is het de vraag of de maquette in het ruim van de Franse motor zal worden gepresenteerd. Want er is een nog betere plaats: de hal van de voormalige scheepswerf. Die is behouden gebleven, dankzij Vereniging De Binnenvaart. Door hun inzet is De Biesboschhal niet gesloopt, maar op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst. Over de bestemming is echter nog steeds geen duidelijkheid. Vandaar dat Hubens bij de gemeente heeft aangeklopt met een prachtig plan: Vereniging De Binnenvaart zou graag een deel van de hal gebruiken om zijn activiteiten uit te breiden. Want het binnenvaartmuseum in duwboot René Siegfried én Lashbak CGS 6013 barst uit zijn voegen, het heeft de ruimte nodig die de documentatieopslag nu inneemt. Als die laatste verplaatst wordt naar de hal en aangevuld met het overige documentatiemateriaal dat over diverse locaties is verdeeld, dan kan De Biesboschhal uitgroeien tot hét documentatiecentrum van de Nederlandse binnenvaart. En daarmee zou alles samenkomen: het enige binnenvaartmuseum dat Nederland rijk is, een documentatiecentrum over de binnenvaart, een bijzonder binnenvaartschip met daarin haar eigen geschiedenis én een haven vol varende erfgoed. En dat op een voormalige scheepswerf waar alles draaide om de binnenvaart. 'Dan worden we een begrip in Nederland. En weet iedereen dat je voor wat dan ook betreffende de binnenvaart in Dordrecht moet zijn. In het Binnenvaartcentrum, uniek in de wereld.'



Waar de bijzonder maquette van Scheepswerf De Biesbosch in de jaren '50-'60 een plaats moet krijgen is nog de vraag. (Foto's Corine Nijenhuis)