

DE KRULLENDE HAND VAN EEN VRIJE VOGEL

Dat elk handschrift specifiek is, is bekend. Dat hetzelfde geldt voor een scheepsbrandmerk, dat wist ik niet. Toch is het logisch: ook dat is handwerk. In het nautisch Nederland van vandaag zijn er drie mannen die scheepsbrandmerken aanbrengen. Allen met een eigen handschrift. Dat van de man in het noorden is klassiek. Hij houdt van krullen. Maar dan wel met een duidelijk einde.

Tekst & fotografie Corine Nijenhuis



Het is waterkoud als Dirk van der Zee zijn koffer openklapt. Op het stalen roefdek stalt hij zijn gereedschap uit. Een hamer, een beitel, een potlood en een mal met cirkels. Het zijn de attributen die hij nodig heeft voor het werk van vandaag: het brandmerken van een luxe motor die in het ijzige water van de Lemster Riem drijft.

Met de muts over de oren getrokken zakt Dirk op de knieën. Zijn potlood trekt een lijn op de roef – daaronder zal het brandmerk komen. Hij kijkt naar de scheepseigenaar die op de kade staat. Vragend. Want zonder diens goedkeuring slaat hij er geen cijfer in. Het is Dirks werkethiek: 'Je moet elk schip beschouwen alsof het van jou is. En ik zou graag willen dat het netjes gebeurt.' Dus zo gebeurt het. Met zekere hand worden letters en cijfers opgetekend. Met vaste hand de beitel op het staal geplaatst. De hamerslagen klinken ritmisch, metaal krult onder de beitel vandaan. Langzaam vormt zich het brandmerk

dat de luxe motor zijn identificatie geeft: 130BLEEUW1930. Dirk brandmerkt vaartuigen als een meestergraveur, maar zijn officiële titel luidt: inspecteur schepen. Hij is in dienst bij het kadaster. Dirk is een begeistert inspecteur. En dat is nodig, want wanneer het over scheepsregistratie gaat, haken heel wat bootbezitters af. Omdat ze de materie slecht begrijpen. Of omdat ze de noodzaak er niet van inzien. Dat die twee met elkaar samenhangen, dat is duidelijk voor Dirk. Daarom is hij de helderheid zelve wanneer hij uitlegt wat scheepsregistratie nou eigenlijk inhoudt. 'Met de registratie van een schip leg je het juridisch eigendom vast. Het uittreksel van het kadaster geldt als het enige bindende bewijs van eigendom. In tegenstelling tot de meetbrief, zoals veel booteigenaren denken. De meetbrief gaat over het schip, en het brandmerk over de eigenaar.' Beide worden in het stalen schip gebeiteld. Bij een ark staat het brandmerk op plaatjes die zowel aan binnen- als aan bui-



tenzijde van de betonnen bak worden aangebracht. Zo kan iedereen een vaartuig identificeren en natrekken, want het kadaster is openbaar.

In Nederland geldt geen verplichte inschrijving. Behalve in de beroepsvaart of wanneer je als particulier een hypotheek op je schip vestigt. Dan gaan – via de notaris – brandmerk, eigendomscertificaat én meetbrief over naar de nieuwe eigenaar. 'Wanneer dat niet gebeurt, en je een schip onderhands koopt, dan ben je vogelvrij.' Waarmee Dirk bedoelt dat je, onwetend, een schip kunt kopen van iemand die geen juridisch eigenaar is. Of waar nog een hypotheek op rust.

Dirk heeft legio voorbeelden van hoe het mis kan gaan. Zoals dat schip dat wel geregistreerd stond, maar nooit was overgeschreven op naam van de koper. Toen de voormalige eigenaar overleed, kwamen de erven het schip vorderen. Ze stonden juridisch in hun recht. Of het jacht dat voor onderhoud in een loods lag. Toen het scheepsbedrijf failliet ging, kwam de curator langs: of de eigenaar kon bewijzen dat het jacht van hem was? Een onderling opgesteld koopcontract had geen rechtsgeldigheid. Het jacht verdween in de boedel. Over de aansprakelijkheid bij een aanvaring kan Dirk kort zijn: de persoon die geregistreerd staat als eigenaar is verantwoordelijk. Ook als die het schip allang verkocht heeft.

Een ander risico geldt voor nieuwbouw. Zolang het casco niet geregistreerd is, blijft het van de scheepsbouwer. 'Het rare is dat mensen die een auto van een dealer kopen geen cent betalen voordat het op hun naam staat. Maar bij een scheepswerf of jachtbemiddelaar leggen ze rustig twee ton neer voor een boot waarvan ze niet weten of ze wel eigenaar worden.' Daarom is het zaak zo spoedig mogelijk een tijdelijk brandmerk aan te laten brengen.

Het motief om niet te laten registreren is, over het algemeen, een geldkwestie. De inschrijving kost 450 euro. 'Wat niet duur is,' zegt Dirk, 'want daarmee wordt het hele traject van registratie en archivering betaald, inclusief het brandmerken op locatie.' Als registratie verplicht zou zijn, dan kwamen Dirk en zijn twee collega's om in het werk: er drijven in Nederland inrusen zo'n 650.000 schepen. Desalniettemin lopen de aanvragen toch wel op. Nu de CVO verplicht wordt, melden zich meerdere varende woonschepen om zich te laten registreren. En te laten brandmerken.

Zoals de luxe motor in de Lemster Riem. Wanneer het brandmerk en meetbriefnummer zijn ingeslagen, beitel Dirk er een kader omheen. Het is secuur werk, misslaan is uit den boze. Dirk is er niet bang voor: 'Je moet er gevoel voor hebben. Ik kan het met de ogen dicht.' Zelf is hij autodidact, maar hij leerde zijn jongste collega het vak. Ze oefenden op rompen bij een scheepssloperij. Dirk scheidt er eer in zijn werk met aandacht te doen. Zorgvuldig tikt hij het staal tussen de cijfers schoon. Plakt tape rond het kader, zodat de zinkspray alleen het brandmerk overdekt. Na het werk spoelt hij met de puts het achterdek schoon. Het is een ere-kwestie dat alles er goed uitziet: 'Ik loop nooit zomaar weg. Nooit.'

Vergenoegd bekijkt hij het brandmerk. Sierlijke letters, passend bij een schip uit 1930. Maar wel met een duidelijk einde. Een streepje aan bovenzijde, een haakje aan het begin. Hij herkent zijn eigen brandmerken uit duizenden. Hij ziet ze door heel Nederland. Het aantal zal nog groeien, want Dirk gaat door tot zijn pensioen. 'Het is te leuk om op te houden, hè? Ik ben een vrije vogel. Ik kom overal.'