

European Maritime Heritage

Het Handvest van Barcelona Toelichting

Inleiding

Het is een vaststaand feit dat de meerderheid van historische gebouwen, schepen en andere objecten, die nu nog in goede staat zijn, hebben kunnen overleven omdat ze verstandig gebruikt zijn, tot zelfs in recente jaren en zelfs als het gebruik heel verschillend is van het originele gebruik. Het onontkoombare feit is dat voortgaand gebruik van deze historische schatten er voor zorgt dat de financiën en het onderhoud dat nodig is en dat zij verdienen, aanwezig zijn.

Dit werd meer dan 80 jaar geleden al onderkend door architecten ten aanzien van gebouwen. Tegelijkertijd realiseerden zij zich dat het belangrijk was dat elk nieuw gebruik van die gebouwen niet datgene zou vernietigen dat de beheerders ervan probeerden te bewaren, hetzij door misbruik of door aanpassingen.

Met dit doel stelde een internationale groep architecten en museale deskundigen een code op met de meest gangbare praktijk en publiceerde die in 1931 als het HANDVEST VAN ATHENE. Dit is vervolgens herzien en verbeterd in 1964 en werd toen heruitgegeven als het HANDVEST VAN VENETIË.

Beide Handvesten geven richtlijnen aan diegenen die belast zijn met het zo goed mogelijk zeker stellen van de toekomst van historische gebouwen. Het adopteren van deze richtlijnen heeft hen geholpen om publieke ondersteuning te krijgen, niet alleen door fondsenwerving, maar ook door belastingfaciliteiten en andere voorkeursbehandelingen.

Bovendien hebben de grondbeginselen van het Handvest invloed gehad op de meest recente Europese wetten, voor de bescherming van monumenten.

Waarom een Handvest?

Al enige tijd hebben de eigenaren van traditionele vaartuigen en historici, die in het veld van de maritieme geschiedenis werken, de publieke erkenning gezocht om duidelijk te maken, dat het gehecht zijn aan traditionele ontwerpen en gebruiken geen betrekking heeft op persoonlijke voorkeur, maar een publieke zaak is, n.l. het bewaren van de maritieme erfenis. Hopelijk zal die erkenning zichtbaar worden in de vrijstelling van draconische en overbodige veiligheidsvoorschriften en ook in publieke fondsenwerving of het verlenen van vergunningen door haven, scheepvaart en belasting autoriteiten.

Natuurlijk dienen die vergunningen alleen verstrekt te worden aan vaartuigen die een bepaald niveau van historische authenticiteit bereiken of waarbij authentieke werkwijzen van traditioneel zeemanschap, die bij de geschiedenis van het vaartuig horen, regelmatig worden gebruikt. Het HANDVEST VAN BARCELONA voorziet in een grondslag voor het veiligstellen van kwaliteit.

Dus, indien het vaartuig wordt behandeld in overeenstemming met de uitgangspunten van het Handvest en authentieke procedures van zeemanschap worden toegepast bij het gebruik van het schip, zal het dit minimum niveau van authenticiteit bereiken, dat bepaalt dat het een traditioneel vaartuig is.

Het Handvest zal bruikbare richtlijnen verstrekken aan de eigenaars van traditionele vaartuigen, zelfs als zij niet bekend zijn met de algemene uitgangspunten van het behouden van historische monumenten en objecten. Naleving ervan zal uiteindelijk de authenticiteit en daardoor de historische waarde van hun vaartuigen verhogen.

“Restauratie, onderhoud en gebruik volgens het HANDVEST VAN BARCELONA” zal duiden op kwaliteit.

Een schip dat zijn eigen onderhoudskosten kan terugverdienen zal eerder behouden blijven voor het nageslacht, dan één waar teveel beperkingen in het gebruik op rust en daardoor de financiële mogelijkheden van zijn eigenaar uitput. Om die reden is er een mate van flexibiliteit aanbevolen, die het mogelijk zal maken dat met het schip gevaren wordt zonder dat de intrinsieke waarde van het te behouden artefact vernietigd wordt.

Inderdaad wordt aangenomen dat het opvoeden van toekomstige generaties en hun interesse in maritiem erfgoed versterkt zal worden en misschien wel afhankelijk is van het varen met traditionele vaartuigen, dat, indien in overeenstemming met de regels van het Handvest, zal helpen om een algemeen begrip te creëren dat zulke vaartuigen de algemene belangstelling kunnen versterken in het bewaren van zowel artefacten als de bijbehorende vaardigheden.

European Maritime Heritage (EMH) gelooft dat een dergelijk Handvest voor het varende erfgoed al lange tijd nodig was en heeft waar nodig de voorwaarden van het HANDVEST VAN VENETIË aangepast. Er moet echter op gewezen worden, dat de voorwaarden van het HANDVEST VAN BARCELONA (zo genoemd omdat het concept van dit handvest werd besproken en vastgelegd op het EMH Congres in Barcelona in 2001) zijn uitgebreid met de traditionele vaardigheden van zeemanschap, die vele historici en beheerders als even belangrijk beschouwen als de vaartuigen zelf.

Artikelsgewijze toelichting op het HANDVEST VAN BARCELONA.

Artikel 1.

”bewijs levert van een bepaalde samenleving ofwel een specifieke ontwikkeling, of ook het traditionele varen, zeemanschap en het maritieme vakmanschap” kan een grote variëteit van specifieke historische aspecten omvatten. Bij voorbeeld kan dit zowel een specifieke technische eigenschap bevatten (motor, voortstuwing, zeilvoering, etc.), als ook betrekking hebben op deelname van het schip aan een bepaalde historische gebeurtenis.

“Traditioneel varen, zeemanschap en het maritieme vakmanschap” zijn speciaal verbonden aan die activiteiten, die niet meer deel uitmaken van reguliere maritieme activiteiten en speciale kennis vereisen, die zal worden vergeten als er geen gebruik meer van zal worden gemaakt.

(het stoken van een stoomketel met kolen, navigatie alleen op de sterren, zeilen zonder hulpmotor, etc.)

Artikel 2:

Alhoewel “behoud, de restauratie en het in gebruik hebben” hoofdzakelijk een demonstratie in de praktijk dient te zijn van historische werkwijzen, zijn moderne wetenschap, technieken en faciliteiten niet geheel uitgesloten. Onderzoekresultaten die kunnen bijdragen tot langdurig behoud, dienen toegepast te worden daar waar ze geschikt zijn.

Niettemin zal het gebruik van moderne materialen, uitsluitend om het onderhoud te vergemakkelijken, niet gerechtvaardigd zijn.

Artikel 3:

“kunstwerken” verwijst naar een breder begrip van kunst. In het bijzonder kan het ontwerp van een schip of van de technische uitrusting gezien worden als een vorm van kunst in de zin van toegepaste kunst.

Artikel 4:

-

Artikel 5:

EMH gelooft dat het ”gebruiken” van een schip niet alleen zal helpen bij het veiligstellen ervan, door het toenemen van de inkomsten dat zulk gebruik zal bewerkstelligen en rechtvaardigen, maar ook kan helpen om het aan een groter publiek te tonen.

“Sociaal nuttige doeleinden” kan een opvoedkundig element in zich hebben, maar kan ook een commerciële ontwikkeling inhouden, b.v. het inrichten van een industrieterrein of overslagplaats voor passagiersgebruik.

Met verwijzing naar “het uiterlijk”: het verbod op elke verandering op ”het uiterlijk van het schip” is bedoeld om de uiterlijke verschijningsvorm te beschermen. Het is belangrijk dat de activiteiten die worden ondernomen om het schip te laten overleven, niet datgene vernietigen dat wij juist willen bewaren.

Bovendien is het een sterk argument om te zeggen dat elke verandering aan de constructie van het vaartuig, de eigenaar de mogelijkheid geeft terug te keren naar het originele ontwerp.

Artikel 6:

Dit is een aanbeveling. Met andere woorden, het is *wenselijk* dat vaartuigen hun thuiswateren bevaren, maar het is niet *essentieel*. Tenslotte, schepen zijn gebouwd om zich te verplaatsen.

Artikel 7:

Het bestuderen van de geschiedenis van het schip is bedoeld om de achtergrond te leveren voor elke beslissing die zich kan voordoen gedurende de restauratie of het onderhoud. Het doel ervan is elke restauratie te verhinderen die op de aanname is gebaseerd dat “dit is wat het moet zijn geweest” of op puur giswerk.

Artikel 8:

De beperking van het gebruik van materialen waarvan “de doeltreffendheid door wetenschappelijke gegevens en door ervaring is aangetoond” maakt onderdeel uit van het Handvest, omdat elk ander materiaalgebruik zou leiden tot een schip als experimenteel object. Dit kan niet in overeenstemming zijn met het concept van een historisch vaartuig als een uniek artefact, omdat anders materiaal van onbewezen kwaliteit zou resulteren in aanvullende restauratie, alleen om reden van het experiment en niet met als doel het voor lange tijd in standhouden van het schip.

Artikel 9:

Schepen kunnen in de loop der jaren veranderen, hetzij door verandering van de te vervoeren vracht, hetzij door de wijze van voortstuwing, of om een andere reden, zelfs tijdens hun commerciële bestaan. Dit artikel onderschrijft restauratie voor elke willekeurige periode uit dat bestaan.

Artikel 10:

Het doel van dit artikel is te waarborgen dat moderne uitrusting niet verward zal worden met de originele of traditionele uitrusting van het vaartuig.

Artikel 11:

Het aan boord hebben van moderne veiligheidsuitrusting en navigatie instrumenten wordt beschouwd als noodzakelijk voor het veilig varen met een traditioneel vaartuig.

Niettemin dient het aanbrengen van die voorzieningen op een manier te worden gedaan die “de interessante delen van het schip, haar traditionele uitstraling en de lijn van het ontwerp” niet aantast.

Artikel 12:

Het documenteren is absoluut nodig om de langdurige instandhouding van het vaartuig als een historisch artefact zeker te stellen, omdat het anders in de toekomst onmogelijk zal zijn vast te stellen welke kenmerken nog origineel zijn en welk materiaal later is toegevoegd.

Opmerkingen door: Dr.Ingo Heidbrink (Duits Maritiem Museum)

Gebaseerd op materiaal van: David Morgan.

Aanvullende bijdragen: John Robinson.

Versie 3, 3 sept. 2003.

Vertaling: Kees Gramkow, juni 2004