

Zonder mobiliteit geen beschaving

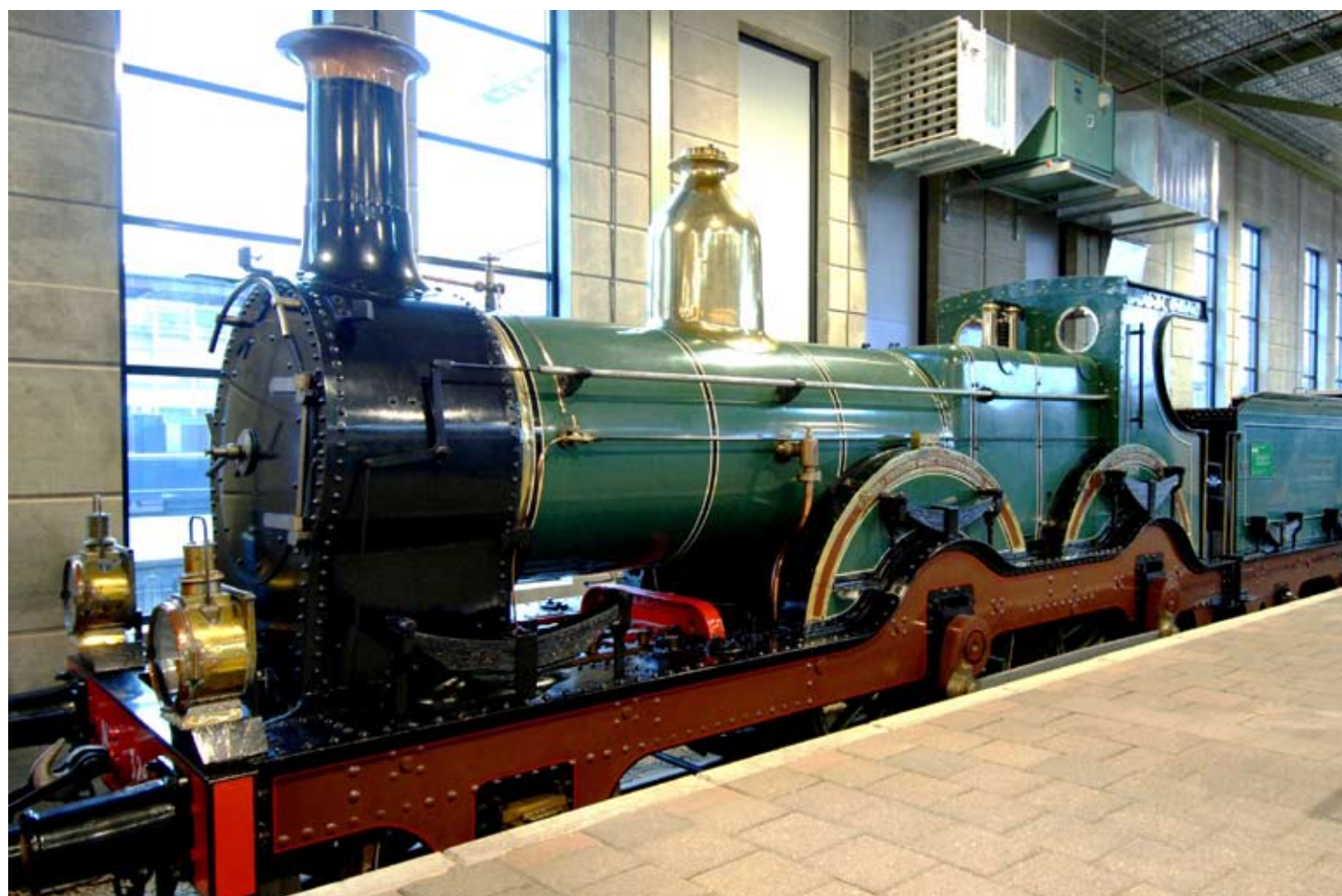
De geschiedenis van Nederland is doortrokken van mobiliteit. Het mobiel erfgoed vormt om die reden een wezenlijk onderdeel van ons nationaal cultuurbezit; behoud en presentatie van dat erfgoed moeten dan ook een essentieel onderdeel van het cultuurbeleid zijn. Communicatie over mobiel erfgoed naar een breed publiek wordt daarbij steeds belangrijker. De stichting Mobiele Collectie Nederland wil in die communicatie graag een overkoepelende, stimulerende rol spelen.

TEKST
MAX POPMA

Zonder mobiliteit geen beschaving, stelt Auke van der Woud in zijn historische bestseller Een nieuwe wereld. Voor Nederland geldt dat zeker, méér nog dan voor andere westerse landen. De gunstige ligging van ons land en de overvloed van natuurlijke waterwegen zorgen ervoor dat mobiliteit door de eeuwen heen de motor van onze maatschappelijke ontwikkeling is geworden.

In de tweede helft van de 19e eeuw zorgt tijdens de Industriële Revolutie de stoomtrein voor een aanzienlijke versnelling van de mobiliteit. In Het Spoorwegmuseum wordt een aantal herinneringen aan die tijd bewaard |

Foto: Anton van Daal Fotografie



Nederland transportland

Dat begint al in de Middeleeuwen, als Holland zich opwerkt tot transportland van Europa en in de Gouden Eeuw een wereldwijd economisch, politiek én cultureel centrum wordt. In de tweede helft van de 19e eeuw wordt mobiliteit voor ons land opnieuw van grote betekenis. Naast de eeuwenoude scheepvaart ontwikkelt zich het railverkeer, dat een aanzienlijke versnelling van de mobiliteit mogelijk maakt en hand in hand gaat met de Industriële Revolutie. In de 20e eeuw zorgen de auto en het vliegtuig opnieuw voor een ongekennde uitbreiding van de vervoersmogelijkheden.

Mobiliteitsexplosie

Na oorlog en wederopbouw dient zich de welvaartsstaat aan, met in de hoofdrol de automobiel, die voor een ware mobiliteitsexplosie zorgt. Het internationale belang van Nederland in het transport wordt geïllustreerd door de Rotterdamse haven, die in 1963 de grootste ter wereld wordt, terwijl Nederlandse wegvervoerders een groot aandeel in het vrachtvervoer opeisen. Interessant is ook de Nederlandse luchtvaart, die vanaf het ontstaan een veel grotere rol in het internationale vliegverkeer speelt, dan de omvang van ons land zou doen vermoeden. Nederland wordt 'distributieland' en 'mainport and gateway to Europe'. In het kielzog van deze geschiedenis ontwikkelt zich een belangrijke transportmiddelenindustrie.

Verdwijnen

Er wordt in de 20e eeuw niet alleen steeds méér vervoerd, maar ook anders. Oude vervoertechnieken verdwijnen om plaats te maken voor nieuwe; rond 1970 zijn stoom, wind en paardenkracht als krachtbron goeddeels vervangen door verbrandingsmotor en elektriciteit. In het grootschalige overzeese goederenvervoer blijft het schip de aangewezen modaliteit, maar de kleinschalige binnenvaart wordt verdrongen door het wegvervoer, dat ook het secundaire railvervoer de das om doet. Het passagiersvervoer op de lange afstand wordt geheel overgenomen door het vliegtuig.

Mobiel erfgoed

Het is tegen de achtergrond van de welvaartsstaat met z'n snelle veranderingen en toegenomen vrije tijd, dat vanaf de jaren 1960 de reeds langer bestaande belangstelling voor oude, verdwijnende transportmiddelen in een stroomversnelling raakt. Naast enkele al wat langer bestaande musea zijn het in de jaren 1960 vooral individuen en kleine groepjes liefhebbers, die de historische waarde van oude transportmiddelen zien en over het voetlicht proberen te brengen. Deze individuen en groepjes verenigen zich gaandeweg in behoudsorganisaties en museale instellingen en deze weer in koepelorganisaties als de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC), de Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV), Historisch Railvervoer Nederland (HRN) en de Nationale Federatie Historische Luchtvaart (NFHL).

Collectie Nederland

Hoewel de musea en particuliere eigenaren decennialang hun eigen weg volgen, zijn zij ondertussen wél bezig om samen een nationale 'collectie' historische transportmiddelen op te bouwen. Die immer groeiende collectie wordt deels statisch, maar voor het overgrote deel in varende, rijdende en vliegende staat behouden en aan het publiek gepresenteerd. Tegen het eind van de 20e eeuw wordt op deze collectie transportmid-



Het belang van Nederland als transportland wordt héél duidelijk in de Gouden Eeuw, als Holland een wereldwijd economisch, politiek en cultureel centrum wordt. De KLM heeft in haar reclame lang gebruik gemaakt van dat imago | Bron: Documentatiecentrum van het Nationaal Luchtvaart-Themapark



Na oorlog en wederopbouw dient zich de welvaartsstaat aan, met in de hoofdrol de automobiel, die voor een ware mobiliteitsexplosie zorgt. Van de meeste typen auto's uit die tijd zijn één of meer exemplaren behouden gebleven.

Bron: Archief Virtueel Mobiliteitsmuseum



Het internationale belang van Nederland in het transport wordt geïllustreerd door de Rotterdamse haven, die in 1963 de grootste ter wereld wordt. Het bewaren van grote objecten als het ms 'Gorredijk' op de foto is doorgaans onbegonnen werk. Gunstige uitzondering is het ss Rotterdam, dat wél als erfgoed is behouden | Bron: Archief Virtueel Mobiliteitsmuseum

Oude schepen, treinen, auto's en vliegtuigen hebben een hoge 'belevingswaarde', zeker als het beweegt | Foto: Max Popma

In de jaren 1950 en 1960 verdwijnen oude vervoermiddelen, zoals het zeilschip, in rap tempo uit het dagelijks leven. Individuen en kleine groepjes liefhebbers slaan in deze tijd aan het behouden en restaureren; de tjalk Bruinvisch is daarvan een mooi voorbeeld | Foto: Gert Fopma



delen voor het eerst het etiket 'mobiel erfgoed' geplakt. Dan wordt ook door een aantal musea en koepelorganisaties de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) opgericht, om met name naar de overheid de boodschap af te geven, dat historische transportmiddelen een wezenlijk onderdeel vormen van de Collectie Nederland. Als zodanig zouden behoud en presentatie van het mobiel erfgoed een essentieel onderdeel van het cultuurbeleid van de overheid moeten zijn. Zo ver is het nog niet.

Veld en publiek

Inmiddels is de collectie mobiel erfgoed uitgegroeid tot de huidige hoeveelheid van zo'n 400.000 objecten, voor het overgrote deel historische wegvoertuigen. Deze objecten zijn in bezit van een breed veld van particulieren, van beheers- en behoudsorganisaties en van musea. Ruw geschat houden ruim 80.000 mensen zich -georganiseerd- met mobiel erfgoed bezig. Daarvan worden er zo'n 400 voor hun erfgoedzorg betaald; de rest doet het vrijwillig. Belangrijke eigenschap van het mobiel-erf-

goedveld is het enorme potentieel aan liefhebberij en enthousiasme, zowel in particulier als museaal verband. Het publiek geniet ondertussen al decennialang van het gebodene en doet dat in steeds grotere getale; het aantal evenementen met en rond (werkend) mobiel erfgoed neemt elk jaar toe. Dat succes is niet zo verwonderlijk. Historisch vervoer staat dicht bij het dagelijks leven en oude schepen, treinen, auto's en vliegtuigen hebben een hoge 'belevingswaarde', zeker als het beweegt.

Cultuurhistorische waarde

Bij de Mobiele Collectie Nederland gaat het dus om grote getallen. Wat publiek betreft, wat (vrijwillige) medewerkers betreft en wat aantallen objecten betreft. Nu is kwantiteit niet altijd recht evenredig met kwaliteit en daar zijn veel eigenaren van mobiel erfgoed (particulier én museaal) zich ook wel van bewust. Cultuurhistorische waardstelling en registratie zijn middelen om naar overheden, belanghebbenden en geïnteresseerden te communiceren hoe belangrijk historische transportmiddelen voor onze geschiedenis nu eigenlijk geweest zijn én hoe belangrijk behoud en presentatie dus zijn. De stichting MCN heeft het Nationaal Register Mobiel Erfgoed opgezet om op den duur een overzicht te kunnen geven van het mobiel erfgoed in ons land en van de cultuurhistorische waarde daarvan. Dit register is nog volop in ontwikkeling.



In de communicatie over het belang van het mobiel erfgoed als onderdeel van het nationaal cultuurbezit is ook aandacht nodig voor de relatie tussen dat erfgoed en de historische infrastructuur. Zonder infrastructuur geen mobiliteitsgeschiedenis! | Foto: Max Popma

Een belangrijk stuk gereedschap om de cultuurhistorische waarde te bepalen is in 2005 toegevoegd, toen in opdracht van de toenmalige Staatssecretaris van Cultuur onder leiding van het Instituut Collectie Nederland (ICN) het 'Waardstellend kader mobiel erfgoed' is ontwikkeld. Hier komen belangrijke cultuurhistorische aspecten aan de orde als representatiewaarde, authenticiteit, ensemblewaarde en contextwaarde.

Communiceren

De presentatie van het mobiel erfgoed is doorgaans in goede handen bij de verschillende musea en (vooral in de zomermaanden) bij de particuliere eigenaren. De stichting MCN ziet voor zichzelf daarin een belangrijke rol met een overkoepelende, toegevoegde waarde en wil hierin een stimulerende rol spelen. Zo wordt een Virtueel Mobiliteitsmuseum ontwikkeld, waarin de diverse objecten in hun historische context en onderlinge relaties worden gepresenteerd. Voorlopig beslaat dit museum de periode 1950 - 1970, maar uitbreiding ligt in het verschiet.

MCN stelt zich voor, dat in de communicatie naar een breed publiek de cultuurhistorische waarde van het mobiel erfgoed helder over het voetlicht wordt gebracht. Historische transportmiddelen verdienen het méér te zijn dan een fraaie stoffering van het Nederlandse landschap of een interessant stukje 'beleving'. In die communicatie is ook aandacht nodig voor de relatie tussen mobiel erfgoed en historische infrastructuur. Zonder infrastructuur immers geen mobiliteit!

Betekenisgeving en communicatie zijn essentieel en worden steeds essentiëler. Het gaat bij het mobiel erfgoed immers over de historische ontwikkeling van één van de belangrijkste peilers onder de huidige Nederlandse samenleving. De stichting MCN wil er alles aan doen, om dát duidelijk te maken. ❖

Max Popma, ambtelijk secretaris Stichting Mobiele Collectie Nederland
Websites: Stichting MCN: www.mobiel-erfgoed.nl, Nationaal Register Mobiel Erfgoed: www.mobielecollectienederland.nl, Virtueel Mobiliteitsmuseum: www.mobiliteitsmuseum.nl



De collectie mobiel erfgoed is uitgegroeid tot de huidige hoeveelheid van zo'n 400.000 objecten, voor het overgrote deel historische wegvoertuigen. Daar zijn cultuurhistorisch zeer waardevolle exemplaren bij, zoals de DAF 2600 uit de collectie van het DAF-museum | Foto: Anton van Daal Fotografie