

Aanleiding

De aanleiding van dit rapport is een verzoek van de Stichting tot behoud van de *Hugo Grotius*, naar aanleiding van een subsidieverzoek aan de provincie Gelderland ten behoeve van de restauratie van dit schip. Het doel van de restauratie is het zoveel mogelijk in de originele staat terugbrengen van het schip, en wel op zo'n manier dat het kan worden ingezet voor vaartochten en culturele activiteiten aan boord.

Bepalend voor de historische en technische kwaliteit van de restauratie van varend en ander mobiel erfgoed is de uitvoerder. De stichting heeft als referenties de restauraties van een aantal andere zeldzame Nederlandse historische schepen die op het hoogste niveau zijn uitgevoerd, zoals de hasselteraak *Annigje*¹ en de stevenaak *Helena*². Grondig historisch onderzoek ging aan deze restauraties vooraf. De uitvoerder, Bart Vermeer, is ook voor de restauratie van de *Hugo Grotius* de beoogde uitvoerder.

Behalve de *Hugo Grotius* is er niet één andere stevenklipper bewaard gebleven waarvan het casco nog voldoende authentiek is om te kunnen worden gerestaureerd. De *Hugo Grotius* is dus letterlijk een *uniek* schip dat als varend erfgoed een belangrijke historische ontwikkeling vertegenwoordigt.

Deze beknopte culturele waardering is uitgevoerd door drs. Henk Dessens, oud-directeur collecties van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam, en tevens oud-conservator van het Maritiem Museum Rotterdam.

Voor de indeling van dit document is de door het Ministerie van OCW en de Rijksdienst Cultureel Erfgoed erkende 'waarderingmethode voor mobiel erfgoed' gebruikt, zoals gepubliceerd in het boek *Erfgoed dat beweegt. Handboek culturele waardering Mobiel Erfgoed* uit 2015

¹ Scheepsrestauratie. Met alle restauratietekeningen van de Hasselteraak "*Annigje*". De Boer Maritiem. 1988.

² Een sprookje uit oude tijden.... Stevenaak "*Helena*". Mr. P. Blussé van Oud-Alblas. Juni 2011.

Reikwijdte van de waardering

Deze waardering betreft vooral het schip zelf, maar van belang is om dit in samenhang te doen met de originele bouwtekening en met het scheepsmodel gebouwd door Jelle Hazenberg, een oud-schipper afkomstig uit de zeilende binnenvaart die na WO II in dienst werd genomen door het Maritiem Museum Rotterdam voor het vastleggen van de laatste zeilende binnenschepen in de vorm van scheepsmodellen.

Referentiekader

Het referentiekader voor de waardering van dit schip als historisch vervoermiddel wordt vooral bepaald door zijn grote betekenis in de geschiedenis van de Rijnvaart, die altijd een aparte rol heeft gespeeld in de Nederlandse binnenvaart. Vooral vanwege de schaalgrootte, van schepen maar ook de bedrijfsvoering, zijn technische voorsprong en zijn internationale karakter, zoals bijvoorbeeld bij de reglementering van de scheepvaart door de Internationale Commissie voor de Rijnvaart.

Belanghebbenden

De direct belanghebbenden zijn in eerste instantie de Stichting en de hierbij betrokkenen, maar ook de inwoners van Arnhem en uit de regio die kennis kunnen nemen van dit belangrijke schip en de geschiedenis van hun omgeving, met name van de rivier waaraan Arnhem gelegen is, de Rijn.

Daarnaast telt de voorbeeldfunctie voor een andere groep van belanghebbenden. Nederland heeft de grootste vloot varend erfgoed ter wereld. Particuliere eigenaren, verenigd in 13 behoudsorganisaties spelen de hoofdrol bij het behoud hiervan. Er is bij de ongeveer 1.500 eigenaren van historische vrachtschepen in Nederland een grote behoefte aan goed gedocumenteerde restauratieprojecten met een voorbeeldfunctie. De hierboven al vermelde restauratie van de *Annijje* uit 1908, door Bart Vermeer en anderen uitgevoerd in de jaren 1980 in opdracht van het Maritiem Museum Rotterdam en gepubliceerd in een boek, heeft een belangrijke ommekeer teweeg gebracht in de wereld van de *particuliere eigenaren van zeilende vrachtschepen*. Onderzoek en documentatie kregen door dit project een belangrijke 'boost', eigenaren gingen meer historisch onderzoek doen alvorens een restauratie aan te vragen of te laten uitvoeren. Jonge restauratoren gingen zich weer oude technieken eigen maken, zoals het met klinknagels 'klinken' van stalen (onderdelen van) schepen. Ik verwacht dat ook de restauratie van de *Hugo Grotius* en daarna het deelnemen van dit schip aan maritieme evenementen, tot discussies en kennisvermeerdering bij eigenaren van varend erfgoed zal leiden.

Criteria voor de waardering

Het schip *Hugo Grotius* ontleent zijn cultuurhistorische betekenis aan twee belangrijke ontwikkelingen. De eerste is een historische ontwikkeling. Door de economische en politieke ontwikkeling van Duitsland na 1871 en de groei van de Rotterdamse haven groeit en moderniseert de scheepvaart op de Rijn in een tot dan toe ongekennd tempo. De industrialisatie van het Roergebied roept de vraag in het leven naar veel grotere schepen, die geschikt zijn voor het vervoer van

massagoed als kolen, ertsen, staal en graan. De tweede ontwikkeling is van scheepsbouwkundige aard. Houten schepen, die te kwetsbaar zijn voor deze 'ruwe' ladingsoorten en moeilijk in veel grotere afmetingen gebouwd kunnen worden, worden vervangen door stalen schepen en scheepsbouwers langs de Rijn ontwikkelen hiervoor nieuwe scheepstypen. Eén daarvan is de stevenklipper, het grootste Nederlandse zeilende binnenschip dat ooit is gebouwd.

De belangrijkste criteria die in dit rapport worden gehanteerd voor de culturele waardering zijn het historisch criterium, in het bijzonder de geschiedenis van de Rijnvaart, en het scheepsbouwkundig criterium, in het bijzonder het feit dat het schip een stevenklipper is, een typisch scheepstype voor de Rijnvaart uit de tweede helft van de 19^{de} eeuw.

De culturele waardering

De *culturele biografie*, oftewel de geschiedenis van de *Hugo Grotius*, is voldoende en ook voldoende gedocumenteerd om betekenisvol te zijn voor de geschiedenis van het mobiel en varend erfgoed van Nederland. Het casco van het schip is vrijwel intact gebleven, het schip is in Nederland ontworpen, gebouwd en een eeuw lang gebruikt en daardoor *representatief* voor belangrijke ontwikkelingen in de Nederlandse scheepvaart en scheepsbouw, alsook de internationale Rijnvaart. De *zeldzaamheid* van het schip is hierboven al eerder genoemd. Na restauratie zal de *Hugo Grotius* de enige zeilende stevenklipper zijn die Nederland nog heeft. Er is een gering aantal andere schepen uit deze periode bewaard gebleven waarmee de *Hugo Grotius* als het ware een *ensemble* vormt. Bijvoorbeeld de stevenaak *Helena*, het sleepschip *Geertruida* in de collectie van het Maritiem Museum Rotterdam, en een klein aantal andere sleepschepen uit de 19^{de} eeuwse en vroeg 20^{ste} eeuwse Rijnvaart die in particuliere handen zijn. De *contextwaarde* voor Arnhem is ook duidelijk, vanwege de ligging van deze stad aan de Rijn. De *toestand en authenticiteit* vormen een voldoende basis voor een verantwoorde restauratie. De *informatiewaarde* is hoog, door het vooronderzoek zullen informatiebronnen worden verzameld die in combinatie met elkaar, onmisbaar zullen zijn voor een verantwoorde restauratie. Hierbij kan men denken aan historische foto's, bouwtekeningen, bestekken van historische Rijnschepen en interviews met betrokkenen uit de Rijnvaart.

Samenvatting

De betekenis van het schip voor de cultuurgeschiedenis van Nederland is groot. Om die culturele waarde effectief en duurzaam zichtbaar te maken voor een groot publiek is restauratie noodzakelijk. Restauratie is ook noodzakelijk om het schip weer een eigentijdse functie te geven, wat op zijn beurt weer essentieel is om het schip te kunnen behouden. Voor al het varend erfgoed geldt immers: geen behoud zonder gebruik. Het schip is letterlijk uniek, er is geen tweede Rijnklipper bewaard gebleven die nog geschikt is om te worden gerestaureerd tot zeilschip voor de Rijn- en binnenvaart. Uit de investeringsbegroting blijkt dat de restauratie van het schip die de originele staat dicht benadert, financieel haalbaar is. Het benodigd bedrag loopt in de pas met dat van de restauraties van andere soortgelijke, eerder uitgevoerde restauraties.

Conclusie

- Zonder restauratie zal het schip niet voldoende functioneel te maken zijn om op enige prioriteit voor behoud en de daarvoor benodigde kosten te kunnen rekenen.
- Voor de Rijn- en binnenvaart is het schip te klein, en ook is destijds door de Minister bedongen dat het schip nooit meer in de commerciële vrachtvaart kan worden ingezet.
- Bij een gebruik als woonboot zullen de unieke kenmerken die bij dit scheepstype van de Rijn horen (zoals de houten roef in de midscheeps en een tweemasttuigage) niet worden aangebracht en zal de cultuurhistorische betekenis van het schip onzichtbaar zijn.
- Restauratie van een schip van deze omvang, maar ook de instandhouding daarna, is voor een particulier financieel onhaalbaar.
- Het is sowieso twijfelachtig of investering en gebruik als commercieel zeilend charterschip financieel haalbaar zouden zijn, maar ingebruikname als charterschip maakt ook de restauratie en het behoud in vrijwel originele staat onwaarschijnlijk. Ik verwijs naar de over het algemeen geringe historische kwaliteit van de z.g. 'bruine vloot' in Nederland, door talloze aanpassingen aan modern gebruik en comfort.
- Restauratie van de stevenklipper *Hugo Grotius* is absoluut noodzakelijk om een uniek, betekenisvol Nederlands schip en scheepstype te behouden en te gebruiken. Het gepresenteerde projectplan van de Stichting tot behoud van de *Hugo Grotius* is een goed onderbouwde kans om dit schip voor de generaties van nu en later te behouden.

Henk Dessens, 20 januari 2018.