245

YOYOK

VI:571

VI:-571

QP CARD 101 V3

Kon. Ba...
VI
571

...EPVAART-MUSEA EN ROTTERDAMSCHE TOESTANDEN

DOOR

JOH. F. SNELLEMAN
DIRECTEUR VAN HET ETHNOLOGISCH EN MARITIEM MUSEUM TE ROTTERDAM VAN 1901 TOT 1915

TE ROTTERDAM IN 1916 UITGEGEVEN BIJ
W.L. & J. BRUSSE'S UITGEVERSMAATSCHAPPIJ

SCHEEPVAART-MUSEA EN
ROTTERDAMSCHE TOESTANDEN

PERPUSTAKAAN NASIONAL R.I.
Tanggal : 2-7-2010
Nomor Induk : 1689/PN/MUSEUM/2010
SIB - ID : 0010-32165360
ITEM - ID : 0209078207
Asal : Museum Pusat

VI 871

SCHEEPVAART-MUSEA EN ROTTERDAMSCHE TOESTANDEN

DOOR

JOH. F. SNELLEMAN

DIRECTEUR VAN HET ETHNOLOGISCH EN MARITIEM MUSEUM TE ROTTERDAM VAN 1901 TOT 1915

TE ROTTERDAM IN 1916 UITGEGEVEN BIJ
W.L. & J. BRUSSE'S UITGEVERSMAATSCHAPPIJ

KON. BAT. GENOOTSCHAP VAN K. en W.

HET VOLGENDE IS ONTLEEND AAN EEN MEDEDEELING, DIE ONDER DEN TITEL „NEderlandsch Historisch Scheepvaartkundig Museum" in de dagbladen van 13 Mei 1916 of daaromtrent verscheen.

„Woensdag 10 dezer is ten kantore van de Nederl. „Handelmaatschappij alhier (Amsterdam) onder voorzit„terschap van den heer C. J. K. van Aalst, president der „Nederl. Handelmaatschappij, een vergadering gehouden „van het Uitvoerend Comité tot stichting van een Neder„landsch Historisch Scheepvaartkundig Museum te Am„sterdam."

En verder: „Terwijl de voorbereiding voor de stich„ting van bedoeld Museum te Amsterdam reeds zoover „gevorderd was, hadden inmiddels te Rotterdam enkele „vooraanstaande mannen uit scheepvaart- en handels„kringen het denkbeeld geopperd te Rotterdam een Na„tionaal Technisch Scheepvaartkundig Museum op te „richten, waartoe reeds de grondslag aanwezig was in „het aldaar bestaande scheepvaartkundig Museum Prins „Hendrik. Tot dat doel had zich te Rotterdam eveneens „een voorloopig comité gevormd. Hoewel het streven „van dit comité, dat de oprichting van een Technisch „Museum beoogde, zich in andere richting bewoog dan „dat van het Amsterdamsche comité, hetwelk zich de „stichting van een Historisch Museum ten doel stelde, „werd het samengaan van beide comité's zeer wensche„lijk geacht."

Aan een ander bericht, dat onder het hoofd „Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum" in de dagbladen van 30 Mei of daaromtrent te lezen was, is het volgende ontleend:

„Heden is alhier (Rotterdam) de Vereeniging Nationaal „Technisch Scheepvaartkundig Museum opgericht . . . „Het te dezer stede reeds jaren bestaande Nautisch Mu„seum Prins Hendrik was de eerste aanleiding tot die „plannen. Dat Museum bevat, gelijk bekend is, vele mooie „modellen en andere merkwaardigheden op scheepvaart„kundig en aanverwant gebied. Het mist echter actuali-

„teit. Dat gemis werd ernstig gevoeld en zoo werd de „wensch geboren, naast en in aansluiting aan dat Museum „een nieuw Museum in het leven te roepen, waarin al wat „actueel is in de techniek der scheepvaart — en dat zoo „ruim mogelijk opgevat — zou kunnen worden tentoon„gesteld."

En verder: „Het is reeds bekend geworden, dat de „plannen voor het te Rotterdam te stichten Museum de „reeds sinds eenige jaren te Amsterdam bestaande plan„nen van verwanten aard uit hun tijdelijken sluimer tot „een nieuw leven hebben geroepen."

Zooals men ziet spreken beide berichten elkander tegen. Daarenboven zijn beide onjuist. Wat er eigenlijk gebeurd is kan met weinige woorden verteld worden. Het Amsterdamsche plan, gedurende de Entos ontstaan, is niet tot ontwikkeling gekomen en het sluimerde nog gerust, toen te Rotterdam, in het voorjaar van dit jaar, pogingen gedaan werden, *niet* om een technisch museum op te richten, maar om een aanzienlijk fonds bijeen te brengen, ten einde de historische, tot in onzen tijd reikende verzameling scheepsmodellen in het Maritiem Museum aan de Willemskade uit te breiden. Aanleiding tot deze poging was 1e. de overweging dat de gelden voor uitbreiding der verzamelingen uit hoofde van de tijdsomstandigheden zoo goed als geheel van de Museum-begrooting afgenomen werden; 2e. het feit dat er in dezen tijd door sommigen nogal veel geld verdiend wordt. In kleinen kring werd het plan besproken; tot een grooten is het nooit genaderd; want... na eenig overleg bleek al spoedig, dat de burgemeester er niet voor was.

Daarna, d. w. z. nadat iets uitgelekt was van het plan tot het bijeenbrengen van een fonds tot uitbreiding van de merkwaardige schepen-verzameling in het Rotterdamsche Maritiem Museum, is Amsterdam wakker geworden, en heeft zich herinnerd, dat er jaren geleden al eens gesproken is over de stichting van een museum van scheepsmodellen. In plaats dat Rotterdam zich toen krachtig geweerd heeft en door dat verweer de baas gebleven is,

aangetoond heeft zijn oudere rechten, met wat ziel gevochten heeft voor zijn rijk bezit, het historische monument, waarvan de oorsprong te zoeken is in de modelkamer van de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub — in stede van, ten behoeve van een werkelijk goede zaak, flink op te treden, is Rotterdam overstag gegaan, heeft het zijn aanspraken laten varen en men is er gaan praten over iets anders, over een technisch museum „naast en in aansluiting" aan het bestaande museum. Waarom? Men heeft het kunnen lezen: het Maritiem Museum mist actualiteit en dit gemis werd ernstig gevoeld. Pour le besoin de la cause heeft men dit fraais verzonnen. Opmerkelijk toch is het, dat in de 15 jaar, die ik het voorrecht had het Maritiem Museum te beheeren, geen van de honderden bezoekers uit alle kringen die ik er rondleidde, ooit over actualiteit, over gemis aan actualiteit, of een ernstig gevoeld gemis aan actualiteit heeft gesproken; en dat er in al die jaren nooit een enkel woord over geschreven is.

De geschiedenis van het Museum is, in 't kort, deze: In het jaar 1873 werd te Rotterdam opgericht het Maritiem museum van de Kon. Nederl. Yachtclub. Acht jaar later, in 1881, ging het gebouw van de Yachtclub in eigendom over aan de gemeente Rotterdam. In 1883 bleek, dat het dagelijksch bestuur der Gemeente het denkbeeld overwoog om in dat Yachtclubgebouw een ethnologisch museum te vestigen en nog datzelfde jaar werd dit denkbeeld verwezenlijkt. In 1885 kwam een fusie van de beide in hetzelfde gebouw gevestigde musea tot stand, en in dat jaar der vereeniging kwam de dubbele naam in gebruik: Museum voor land- en volkenkunde en Maritiem museum Prins Hendrik.

Toen ik in 1901 het beheer over de musea aanvaardde vond ik daar o. a. een reserve-kamer met ontredderde scheepsmodellen. Geen wonder dat mijn voorganger een kamer vol schepen met averij had achtergelaten. Van 1884 tot 1892 is voorzitter geweest van de Commissie van toezicht de heer Hugo Molenaar en tot den directeur

QP CARD 101 V3

placht deze te zeggen: „Waarde heer, u moogt het mu„seum zoo mooi maken als u wilt, maar het mag geen geld „kosten." En deze traditie is gehandhaafd nog langen tijd daarna. Zelfs de politie heeft zich er mede bemoeid: ten stadhuize ligt een brief van een hoofd-commissaris waarin deze zich beklaagt, dat Weruméus Buning nooit een cent kon loskrijgen en dat het beter ware de scheepsmodellen maar te verdeelen over publieke gebouwen en kerken en ze daar aan de zoldering op te hangen, zooals eertijds gewoonte was. Zoover is het echter nooit gekomen.

Een bekwaam scheepmaker is dadelijk begonnen de beschadigde modellen te herstellen en het jaarverslag van 1902 meldt, dat deze herstelling afgeloopen was en *f* 150 gekost had. In dien tijd was dit een heel bedrag; want in 1901 was voor onderhoud aan al de verzamelingen, dus ook van die in het ethnologisch museum, op de begrooting uitgetrokken *twee honderd vijftig gulden*.

Al dadelijk na mijn benoeming nam de heer G. v. d. Pot zijn ontslag als lid der Commissie van toezicht en ontnam haar zoodoende zijn nautische kennis. Hij had gewild, dat de Raad een zeeman als directeur had benoemd, wat moeilijk kon omdat op de aanbeveling geen zeeman vóórkwam. Daarenboven ontnam hij aan het Museum een scheepsmodel dat als bruikleen zich in de verzameling bevond. Hetzelfde deden in 1901 en 1902 de heeren A. P. van Stolk en Geb. van Stolk, met samen drie modellen. Aldus begonnen Rotterdammers aan het Museum meer glorie te geven. Gelukkig zijn nadien betere tijden gekomen. In het jaarverslag van 1914 heb ik een overzicht gegeven van het voornaamste dat er in het Maritiem museum te zien is. Deze bladzijden doe ik hier afdrukken.

Allereerst is sprake van vier modellen door den heer J. Verheul Dzn. in bruikleen gegeven. Het oudste is de *Vriendschap,* een buitengewoon interessante Overijselsche pot uit het jaar 1734, met spriettuig en afkomstig uit Zwartsluis. De potten en pujen, behoorende tot het oudste type van Overijselsche tjalken, worden zeldzaam en de exemplaren die men nog aantreft, hebben reeds een meer

of min gewijzigden vorm. Het tweede schip is de *Johannes Cornelis,* een bezaanschuit van het jaar 1804, afkomstig uit Pernis. Het is een prachtig visschersvaartuig, kort en breed gebouwd, met zware inhouten; in vorm komt het overeen met de scholschuit en Zwartewaalschen gaffelaar. De bezaanschuit diende voor de platvischvangst op de Noordzee, behoorde thuis te Pernis, Zwartewaal en Middelharnis en werd later vervangen door de sloep. Het derde model, van 1830, is een Zuiderzee-schokker, een visschersvaartuig uit Vollenhoven afkomstig; het is nog geheel gelijk aan de hedendaagsche schokkers die de Zuiderzee bevaren. Het heeft een bun en een voorplecht, waaronder het logies ligt; in het midden is de schuit open en achterop is een dekje, dat kootje genoemd wordt. Het vierde model is een statietjalk van 1871, genaamd *de vrouw Marijanne,* vermoedelijk afkomstig uit de omstreken van Geertruidenberg.

Het viertal fraaie modellen, elk in zijn soort een lust voor de oogen van hen, die nog iets voor onzen goeden houten scheepsbouw gevoelen, vullen doelmatig aan de in het Museum aanwezige verzameling, waarvan de waarde bij de nieuwe rangschikking ter dege aan den dag komt; hoewel nog enkele typen ontbreken, is zoowel de groote vaart als de binnenvaart goed vertegenwoordigd.

Het oudste model in de Museum-verzameling is de *Zeelandia* [1]) van 1662, en mede kan nog wel uit de 17de eeuw zijn het groote pas herstelde model van een kruisbark; dan volgen, uit de 18de eeuw, een Hollandsch en een Britsch oorlogsfregat; de *Padmos,* in 1772 te Rotterdam gebouwd, een Compagnie-schip, evenals de *Jonkvrouw Catharina Cornelia,* een eveneens pas hersteld model, en de *Olivier van Noort,* mede een Rotterdamsch schip; een Zeeuwsch jacht is er uit het eind van de 18de eeuw, evenals het Fransche oorlogsschip *Surveillance* en

1) Zie over dit model 28ste jaarverslag, 1911, bl. 38 en afb. Volgens F. E. baron Mulert [Encycl. van Ned. West-Indië, i. v. Krijnssen (Abraham), bl. 434] is dit 't model van de Zeelandia waarmede, eind Januari 1668, de Staten van Zeeland Krijnssen naar Suriname zonden met de opdracht het gouverneurschap tijdelijk te aanvaarden.

het oorlogsfregat *Holland*; een Zeeuwsch zesriems pleizierjacht draagt het jaartal 1767 en een Hollandsch speeljacht (trekschuit) moet uit het laatst van de 18de eeuw zijn; uit deze periode stammen ook de poon *Sophia Johanna* en meer modellen, zonder geboorte-akte, van zeeschepen en van vaartuigen uit de binnenvaart. Uit de eerste helft van de 19de eeuw dateeren vele modellen: de gewapende poon *Peter Geerts*, van 1808; het koopvaardij-fregat *Herman*, van 1830; een paviljoenpoon van 1820; het bij de liefhebbers welbekende poonschip *De jonge Hubertus*, van 1829, waarvan een copie zich bevindt in het Rijn-museum te Coblenz; verscheidene boeiers, en wel open boeiers van omstreeks 1830, een Noord-Hollandsche boeier uit hetzelfde jaar en het Hollandsch boeierjacht *Margaretha*. Eveneens uit de eerste helft der vorige eeuw zijn twee kanonneerbooten en een kuilkorvet, de schoenerbrik *Dolfijn* en het fregat *Johanna Cornelia*, een der nieuwe aanwinsten; voorts het linieschip, type *Soestdijk* en *Zeeuw*, van 1840, waarvan alleen voor- en achterschip aanwezig zijn, zoomede het model van een loodsrinkelaar. Van 1850 is het oorlogsfregat *President Prins Hendrik*, en uit dienzelfden tijd en een paar tientallen jaren later zijn de schoenerbrik *Pio nono*, de koopvaardij-fregatten *Nijverheid* en *India*, een oorlogsbrik, de gewapende schoener *Valparaiso* en de gewapende brikken *Onderzoeker* en *Vooruit*. Merkwaardig ook is uit dit tijdperk het model van een kof; van de Scheveningsche bom zijn een groot en een klein model aanwezig; en eveneens goede modellen van een tjotter, een schokker en een turf-eiker, het laatste overnaads gebouwd of gepotdekseld.

De heer G. C. E. Crone, te Amsterdam, gaf in bruikleen elf zijner modellen van schepen, grootendeels uit de binnenvaart, meerendeels verdwenen typen. Het oudste model is van een praam, met het jaartal 1722, overnaads gebouwd en platbodemd, zeer smal in verhouding tot de lengte, met smalle zwaarden. Het is een open scheepje, dat waarschijnlijk diende tot lastvervoer in smalle wate-

ren. Kenmerkend voor den tijd zijn de menschenhoofden als versiering tegen den steven.

Mede uit de eerste helft der 18de eeuw is een Zaanlandsche vrachtboeier, genaamd *De Jonge Wessel*, een vaartuig met weinig diepgang, van den bouw als een boeier, met laadruim en roef. Uit het midden van die eeuw is een Zeeuwsche boeier. Een galjoot is van het jaartal 1770 voorzien en heet *Zeemeeuw;* het is een houthaler, zooals blijkt uit de vierkante met een luik afgesloten houtpoort aan bakboord van den achtersteven, voor het in- en uitbrengen van de houtlading.

Een admiraliteits-jacht draagt het jaartal 1781 en is uit Harlingen afkomstig; een zeewaardig vaartuig, waarschijnlijk gediend hebbende om de vloot van ammunitie en proviand te voorzien. Onder de versierde kajuit loopt de roerpen en deze komt aan dek uit. Het model is belangrijk daar het een afwijkend type van schepen vertegenwoordigt: het heeft geen zwaarden, grooteren diepgang en een eigenaardig verloop van den achtersteven.

Van 1800 zijn een paviljoenspoon van Zeeland, genaamd *De Jonge Lodewijk*, en een Noord-Hollandsche boeier *De Twee Gebroeders*. Een vaartuig afkomstig uit Ameland, is uit de eerste helft der 18de eeuw; het dient voor de visscherij, en is daartoe voerzien van een bun, maar ook als veerschip en tonnenboeier. Een Groninger kof, zoogenaamde schoenerkof, is uit het midden der 19de eeuw; zij heet *Hinderika Geziena;* bij de schoenerkoffen hebben beide masten zalingen met doorschietende stengen en de bezaansmast is de langste; aan dit model vindt men een loopenden boegspriet. De koffen bevoeren de wadden en behoorden dus tot de wadvaart: zij waren de koopvaarders van het midden der 19de eeuw en bevoeren de kusten van Europa van de Oostzee tot de Middellandsche Zee. Ook stak een enkele wel den Atlantischen Oceaan over. Zij traden in de plaats van fluitschepen en moesten op hunne beurt allengs wijken voor de scherpe zeilschepen en de stoomvaart. Door hun ronden vorm boden zij groote laadruimte en door het eenvoudig tuig waren zij gemak-

OPCARD 101 V3

kelijk in de behandeling. Buitendien goede en betrouwbare zeilers. Hunne grootte was uiteenloopend tusschen de 100 en 300 tonnen en naar gelang daarvan was het getal van de bemanning van 5—12. Oude koffen van het zuivere type zijn niet meer in de vaart. In Amsterdam doen nog twee van het kleinere soort dienst als ligschepen, n.l. in den Zwanenburgwal bij de St. Anthoniesluis en in de Brouwersgracht bij de Prinsengracht. De koffen, die thans nog in Groningen varen en gebouwd worden, zijn wijzigingen van het oorspronkelijke model en hebben alle zwaarden.

Een inspectie-boeier, de *Bertha*, een vaartuig zooals de Waterstaat gebruikte, is uit de tweede helft van de 19de eeuw. En mede uit dien tijd is de Hoogeveensche praam, een soort vaartuigen, die thuis hoort in Drente en Overijsel; kenmerkend zijn de scherp toeloopende steven, het lage berghout en de platte bodem. Deze schepen varen nog, en in grooten getale; historische waarde heeft dit model geenszins, maar men vergete niet, dat goede modellen van hedendaagsche schepen ook zeldzaam zijn en dat het aanbeveling verdient, om, nu het aantal houten schepen allengs vermindert en de origineele oud-Hollandsche scheepsvormen gaandeweg verdwijnen, ook modellen van lateren tijd voor de toekomst te bewaren.

Door dit Amsterdamsche elftal is het Maritiem museum wel vooraan gekomen. Naast de kostelijke verzameling zeeschepen, van de 17de eeuw af tot op onzen tijd, vaartuigen uit de handels- en oorlogsvloot, staat de precieuse reeks modellen van binnenvaart-schepen uit ouden en nieuweren tijd. Van historische waarde zijn de modellen uit de eerste periode van de stoomvaart, en ook de modellen uit lateren tijd, toen nog niet de internationale typen van thans in de vaart waren.

Er blijft nog te vermelden, dat de uiterst belangrijke verzameling van den heer Crone nog een aantal stukken bevat, die bezienswaardig zijn: vele roerkoppen, waarbij een zeer groote uit de 18de eeuw, afkomstig van een galjoot of een hoeker; hekkeborden met stadswapens; een

mastbord van 1758, voorstellende de gerechtigheid: een zeer oude koperen scheepslantaarn, die in de groote mars geheschen werd; een zoogenaamde wortel of vergulde versiering van den masttop; en eenige fraai gesneden, uit de 18de eeuw afkomstige belegstukken, voorstellende dolfijnen en slangen, bestemd voor de versiering aan stuur- en bakboord op het paviljoen van een jacht.

Eenige bladzijden verder in hetzelfde jaarverslag (1914) staat vermeld, dat aangekocht werden het model van de *Olivier van Noort*, koopvaardij-fregat, gebouwd op de marine-werf te Rotterdam voor de O.-I. Compagnie; het model van de *Rust en Werk*, koopvaardij-fregat uit het jaar 1780; het model van een Hollandsche roeiboot; het model van den Vlaardingschen vischlogger *Twee gebroeders;* en het model van een middenzwaard-jacht.

Het jaar 1914 was dus wel een jaar van groote winste. Zooals regel was, heb ik aan de Commissie van Toezicht medegedeeld welk een schat de heer Crone in bruikleen aanbood. De voorzitter der Commissie, de wethouder Stulemeijer uitte zijn dankbaarheid voor zulk een schitterend aanbod in deze woorden: „Indien het in bruikleen „aanvaarden geen uitgaven tengevolge heeft, ben ik er „vóór, anders er *tegen*." Zoo oordeelt de voorzitter eener museum-commissie, wethouder, lid van het dagelijksch bestuur van Rotterdam. Mij ontlokte het antwoord deze verzuchting: we krijgen hem nooit groot.[1])

Natuurlijk kwamen er kosten op; maar gesteund door een paar Commissie-leden die het geval wel wat heel gek vonden, heb ik de vrijheid genomen mij aan het onderschrift niet te storen: de verzameling werd aanvaard.

Men zal zich over zulk een benepenheid verbazen; maar is de zaak eigenlijk niet heel gewoon? Hoe kan van een om andere redenen uit een stembus gekomen man gevergd worden, dat hij eenig besef heeft van een museum?

1) Een tegenhanger. Juist een dezer dagen (November) bleek mij, dat dr. Spiess, directeur van het Rijn-museum te Coblenz, moeite deed om ten behoeve van zijn museum nogmaals een copie te laten bouwen van een der in het Rotterdamsche Maritiem museum aanwezige modellen, ditmaal van een oorlogsschip. Mij werd gevraagd, een daartoe geschikt model aan te wijzen.

Dat zou toch heel toevallig zijn. Toen ik 1 Juli 1910 in het Raadhuis voorgesteld werd aan Mr. A. de Jong, wethouder, die voorzitter van de Commissie van toezicht geworden was, vroeg ik hem of hij het Museum wel eens gezien had. Neen, dit Museum had hij nog nooit gezien!

Aan de *Rust en Werk*, het prachtige model dat thans in eigendom behoort aan de Gemeente, is een geschiedenis verbonden waarvan ik alleen het slot zal vertellen. Om dit model machtig te worden, heb ik, hoewel geen zeeman zijnde, een van de weinige pandbrieven van *f* 1000 Rotterdamsche Hypotheekbank, die ik bezit, beleend bij de Wissel- en Effectenbank. La note gaie ontbrak ook hier niet.

Indien het Maritiem museum in de periode die er ligt tusschen zijne oprichting door de Kon. Nederl. Yachtclub en dezen tijd geworden is een zeer belangrijke, waardevolle verzameling van groote instructieve kracht, dan is dit niet te danken aan het dagelijksch bestuur der Gemeente.

Wat de burgerij betreft — herhaaldelijk vielen er in de jaarverslagen geschenken te vermelden, vaker nog in bruikleen gegeven modellen. Maar wat Dr. E. van Rijckevorsel gedaan heeft voor het Ethnologisch museum, dat heeft nooit een Rotterdammer gedaan voor het Maritiem museum. En toen dividend-cijfers het goede denkbeeld hadden doen geboren worden, dat nu misschien het juiste oogenblik zou gekomen zijn voor de vorming van een stevig fonds, dat het Museum onafhankelijk zou maken van de scheeve opvattingen van onbevoegden, toen lag al heel gauw het plan in duigen. De burgemeester was er niet voor. Er zal een tijd komen, dat men over deze dingen de handen zal ineenslaan van verbazing.

Al jaren lang wist ik, dat er van dien kant geen medewerking te wachten viel. De enkele keeren dat de burgemeester met mij door het gebouw wandelde, heb ik niets anders gehoord dan opmerkingen van een onmiskenbare oppervlakkigheid. Wat meer bepaaldelijk de maritieme afdeeling aangaat — het was op 2 Febr. 1911 dat hij kwam om eenige modellen te zien. O.a. was ten geschenke ont-

vangen van Wm. H. Müller & Co. de *Grängesberg;* in bruikleen van F. A. Smulders een sleepbootzuiger met perspomp en een baggermolen; en van het Dept. van Marine een torpedo-boot. Voor den baggermolen staande, sprak de burgemeester deze woorden: „dit is nu wel het belang„rijkste model van het geheele museum; al dat andere, al „die oude modellen, het is allemaal dood, maar dit leeft." Van dien oogenblik af heb ik geweten, dat de Gemeente haar Maritiem museum nooit tot grooteren bloei zou brengen, tenzij men den remmenden invloed des burgemeesters wist uit te schakelen. Deze baggermolen van drie meter lengte 't beste van het museum . . . ! Wel, een baggermolen is een nuttig ding, evenals een gotenschepper een nuttig mensch en een pijpen-baleintje een nuttig voorwerp is. In een Maritiem museum duldt men zoo iets indien er plaats is; anders ter nauwernood.

Er is met den inhoud van het Maritiem museum veel gebeurd. Zooals velen weten werd in 1908 het gebouw met een verdieping verhoogd, en de bovenzaal die, ten gevolge dezer verbouwing, tijdelijk onder den blooten hemel zou komen te liggen, is ontruimd. Al de scheepsmodellen zijn naar beneden gebracht en na afloop der verbouwing is het geheele Maritiem museum naar de nieuwe, derde verdieping verhuisd. Een kort overzicht van de geschiedenis der verbouwing staat te lezen in Eigen Haard van 26 Maart 1910; maar de lijdensgeschiedenis zal men er niet vinden.

Het oorspronkelijk plan was goed; er zou komen een steenen midden-trap en er was gerekend op centrale verwarming. De steenen trap is, pecunia causa, van hout geworden. Dit is niet het ergste. De centrale verwarming is vervallen; en dit is een kostbare fout geweest. De burgemeester was er niet voor. Beter: fel er tegen. „Indien," zeide hij ongeveer, kort vóór de behandeling in den gemeenteraad, „zij die centrale verwarming in het gebouw „wenschen, daarop blijven aandringen, dan laat ik het „heele plan der verbouwing vallen." Ik ben niet genoeg

QP CARD 101 V3

thuis in gemeente-zaken, noch in stadhuis-gewoonten, om te weten of het gebruikelijk is op déze manier voor te bereiden wat ter behandeling in den gemeenteraad komt. Het schijnt mij, dat men hier zou kunnen spreken van een niet strafbaar maar wel laakbaar in den hoek dringen. Gij zwijgt, of ik laat vallen. Men zweeg; slechts één lid waagde zijn hoofd door aan te dringen op centrale verwarming; de centrale verwarming kwam niet; er kwamen negen kolenkachels die het Museum Boijmans afgeschaft had toen daar centrale verwarming werd aangebracht; en daarenboven kwamen er op de derde verdieping de gaskachels die de directeur van het telefoon-bedrijf niet langer kon gebruiken. Ongerekend de vele andere voor een museum voelbare bezwaren, bleek de verwarming onvoldoende. Hoe de toestand was zegt de volgende voor het jaarverslag van 1911 bestemde, maar niet daarin opgenomen beschrijving:

In het jaarverslag over 1910 leest men (bldz. 3): „Beter „ware het wellicht geweest wanneer deze verdieping (nl. „de derde) nog ongebruikt was gebleven tot zij droger „zou geworden zijn. De vraag is hoe lang zij dan nog wel „ongebruikt ware gebleven. Want het euvel is ook na „den drogen zomer van 1911 niet verdwenen; de hoop „dat de bovenste verdieping van het gebouw toen voor „goed droog geworden zou zijn, wat voor een bewaar-„plaats van scheepsmodellen zeker een vereischte mag „heeten, bleek ijdel geweest te zijn. In den aanvang van „1911, 26 Januari, werd begonnen met het naar beneden „brengen van eenige der meest bedreigde modellen; toen „de warmte kwam zijn zij naar hunne plaats terug ge-„bracht en daar gebleven; want den geheelen zomer van „1911 is het Maritiem museum droog gebleven; zoodra „echter de temperatuur buiten ging dalen nam binnen de „vochtigheid toe. De kwaal is zoowel in- als uitwendig. „Vooreerst hebben de zalen en portalen van de derde „verdieping last van het inwendige vocht, nl. van den „waterdamp die in de door een plat dak gedekte en dus „des winters sterk afgekoelde ruimte zich condenseert,

„het meest tegen de koude muren en plafonds, vanwaar „het water afdruipt en afdruppelt; maar ook tegen de „kasten en de voorwerpen. Zoo werd het telkens noodig „scheepsmodellen te doen verhuizen naar de tweede of „naar de eerste verdieping.

„Goede scheepsmodellen worden met den dag kost-„baarder; dat men voor een deugdelijk model van een „18de eeuws schip — indien er al eens aan de markt „komt — duizend gulden en meer moet betalen, is mis-„schien niet algemeen genoeg bekend. Personen die ver-„stand hebben van schip en tuig uit den tijd toen „de „doorluchtigste zee-helden en kloeckmoedige bezeylders „en ontdeckers van onbekende landen" hunne glorieuze „reizen maken zijn al zeldzaam; maar nog zeldzamer is het „wanneer men iemand vindt die naast deze kennis de be-„kwaamheid bezit een model te bouwen zooals 't behoort, „het op te tuigen naar den eisch. Wie dit alles weet, zal „zich niet verwonderen, dat de beheerder van een mari-„tiem museum zijn modellen uit een ongeschikt verblijf „naar een veilige plaats brengt met dezelfde zorg waar-„mede een poes hare jongen uit de drukte naar een rustig „hoekje draagt.

„Maar ook van den buitenkant komt de vochtigheid; de „op het zuidwesten gelegen ronde hoek van het gebouw „is niet zoo zorgvuldig waterdicht gemaakt als de ver-„zamelingen des Museums eischen, zoodat met wind en „regen uit die windstreek het water door de naden sijpelt „en op den vloer blijft staan. In de tweede helft van No-„vember 1911 was de toestand zóó erg, dat het water „onder het vloerzeil stond tot zes meters uit den gevel; „dit gedeelte is toen ontruimd, het zeil opgerold, de vloer „droog gemaakt. Dat de zaal niet droger wordt door dit „inwateren behoeft nauwelijks gezegd te worden. In Fe-„bruari 1912 is deze verhuizing moeten herhaald worden; „toen zijn ook de schilderijen die het Museum Boijmans „in bruikleen gaf uit het portaal verwijderd en opgebor-„gen op een drogere plaats."

De Commissie van toezicht vond heelemaal niet goed

deze uitvoerige uiteenzetting waarin zoo parmantig aanmerking gemaakt werd op de nieuwe boven-verdieping. En zelfs toen ik voorgesteld had poes en haar kroost te verwijderen kon het stuk nog niet door den beugel. In de plaats van de geheele uiteenzetting kwam toen deze anderhalve regel: „De zalen op de derde verdieping waren nog „niet voldoende droog." Inderdaad nog niet voldoende. Het regende er.

In het verslag van 1912 leest men alweder: „De zalen op de derde verdieping waren nog niet voldoende droog." Ik had inmiddels geleerd de waarheid niet en toch geen onwaarheid te zeggen. „Ja, zeide mij de heer H. A. van IJsselsteyn, die dit plan der verbouwing maakte, dat komt ervan indien men uit een ontwerp, dat als geheel goed is, een stuk wegneemt en zich voorstelt dat de rest dan nòg wel goed zal zijn." Met het maken van de derde verdieping in dézen vorm, d. w. z. met een plafond dat tegelijk het platte dak was, hield verband de aanleg eener centrale verwarming. Men moet zeldzaam onervaren zijn op bouwkundig gebied om niet te begrijpen, dat de onderdeelen van zulk een plan onscheidbaar zijn. Een volslagen leek op artistiek en bouwkundig gebied noemde Loebèr in zijn Gids-artikel over „Een stadhuisbouw in 1913" den burgemeester. Ik heb het meermalen ondervonden, en de ervaring opgedaan, hoe bedenkelijk het is, wanneer een ondeskundige zich met museum-zaken bemoeit. Het loont de moeite om nu nog eens over te lezen wat in de raadszitting van 14 Mei 1908 over een museum en over het Museum gezegd is.

In het Museum-verslag over het jaar 1913 kan men lezen, dat in de drie zalen van de derde verdieping een tweede plafond gelegd is en dat dubbele ramen aangebracht zijn op den zuidwestelijken hoek aan de tweede en derde verdieping. Met een weinigje nadenken kan men zich voorstellen, hoe zulke nakomertjes den geregelden gang van zaken belemmeren, welk een moeite, zorg en ergernis zulk werk geeft aan een museum-beheer. Gezwegen van de kosten. De naweeën van een onoordeelkundig

ingrijpen zouden nog erger worden. In hetzelfde verslag vindt men opgeteekend, dat de gemeenteraad in Augustus (1913) het voorstel van het college aannam om in het Museum centrale verwarming en electrische verlichting te doen aanbrengen, op welke verbeteringen de Commissie van toezicht had aangedrongen! Après ça tirez l'échelle. In de Hollandsche vertaling komt iets voor van een klomp. Vier jaar nadat de verbouwing afgeloopen was, ging men in het gebouw centrale verwarming aanbrengen en electrisch licht aanleggen, een ketelhuis inrichten, gaten hakken in al de muren, van steen en van beton, de radiatoren en de kilometers pijpen naar binnen sjouwen en koppelen. Of het uitstellen van deze verbeteringen een gevolg was van den finantiëelen toestand der Gemeente? Geenszins. Ziehier wat de wethouder voor de finantiën mededeelde in de raads-zitting van 14 Jan. 1915: „Leverde het jaar „1904 aan batig saldo der gewone ontvangsten en uitga„ven in ronde cijfers niet meer dan *f* 94.000, zoo was dit „over 1905 reeds *f* 126.000, over 1906 al *f* 393.000, over „1907 *f* 336.000, over 1908 *f* 199.000, over 1909 weer „*f* 407.000, over 1910 zelfs *f* 816.000 en over 1911 meer „dan een millioen, evenzoo over 1912, terwijl het over „1913 iets terugliep: tot *f* 899.000."

Gedurende al deze strubbelingen heb ik van het Museum-personeel veel moeten vergen; er is zeer hard gewerkt, met toenemende volharding naar gelang het eind naderbij kwam; en ik waardeer in hooge mate, dat mij ongezocht de gelegenheid gegeven wordt openlijk te zeggen, dat het mij onmogelijk geweest zou zijn, tot stand te brengen wat er tot stand gebracht is, zonder de onbaatzuchtige toewijding van mijn oudere en jongere helpers. Een nare bijzonderheid — niet bijzonder eigenlijk — is, dat ik vruchteloos getracht heb, een der beambten, die vooral zich verdienstelijk gemaakt heeft ten opzichte van het Maritiem museum, gedurende het eindeloos gesjouw met de kostbare scheepsmodellen, één gulden meer loon te verzekeren, waardoor zijn weekloon tot tien guldens

QPCARD 101 V3

zou gestegen zijn. Men vindt — maar vermoedelijk zal niemand er naar zoeken — deze onverkwikkelijke geschiedenis beschreven in Het Volksweekblad van 23 October 1915. Het lust mij niet verder erover uit te weiden.

Museum-arbeid zal slecht betaald blijven zoolang de regeling van jaarwedden en weekloonen overgelaten blijft aan personen die tegen zulk werk bot staan te kijken, en, zelf goed verzorgd, het niet de moeite waard vinden, zich te doen inlichten door deskundigen. Toen ik in 1901 het beheer over de musea aanvaardde, begon ik met een jaarwedde van *f* 1500, dat is precies *f* 1000 minder dan ik als redacteur aan De Nieuwe Courant verdiende. Duizend gulden liefde voor het ambt. In 1904 steeg de jaarwedde tot *f* 1750 m. a. w. ik kreeg ruim 69 centen per dag meer. In 1907 klom ik tot *f* 2000, in 1910, na tien jaren arbeid, tot *f* 2500, maar toen was dan ook het toppunt bereikt. Hooger komt een museum-directeur niet in het groote Rotterdam, een der belangrijkste havens van Europa, de stad die, onder het energiek beheer, enz. Hij, nl. zulk een directeur, heeft het dan eindelijk gebracht tot de jaarwedde van een waschbaas in het gemeente-ziekenhuis (zie advertentie Nieuwe Rotterdamsche Courant van 21 October 1908).

Gelukkig kwam er éénige verbetering. Mijn opvolger had niet den Calvarieberg te beklimmen met *f* 1500 als eerste statie: hij *begon* met het maximum van *f* 2500.

O, hij weet beter dan iemand dat ik hem deze gunst niet misgun. Maar mijzelf acht ik tekort gedaan, en wel tot een bedrag van driemaal *f* 1000, driemaal *f* 750 en driemaal *f* 500, dat is bijeen *f* 6750.

Toen het bekend werd dat ik zou heengaan heb ik uit het binnen- en buitenland vele brieven gekregen, die ik zuinig bewaar en die ik niet zal openbaar maken; zij vergoeden mij veel. Alleen dit, uit een dezer brieven: „ . . . maar dat er ook nog andere redenen zijn, die u tot „uw besluit hebben gebracht. Rotterdam heeft in de laat„ste jaren vele van zijn beste hoofd-ambtenaren zien heen„gaan en daaronder zijn er enkele die ik heel goed ken.

„U zal mijn bedoeling begrijpen, ook zonder nadere toe„lichting." De bedoeling was heel duidelijk, was te vragen of ook ik eruit gesard was. Neen, dat is niet het geval geweest. De schrijver zinspeelt op den slechten naam die Rotterdam tegenwoordig buitenaf heeft ten opzichte van de verhouding van de hoofd-ambtenaren en het dagelijksch bestuur en zijn leden. Hij kent de hondsche manier waarop hoofdambtenaren van dien kant bejegend zijn, kent de lange lijst van hen die om die reden zijn heengegaan. Ik behoor niet op die lijst; ik ben gebleven juist zoo lang als ik mij had voorgenomen te blijven, en ik ben heengegaan „juist gereed gekomen met de inrichting van „de laatste voor het publiek te openen zaal" zooals het verslag van 1915 zegt.

Nu moet er komen een Nederlandsch Technisch Scheepvaartkundig Museum. Hoewel de burgemeester in deze heele zaak niet genoemd is, kan men er zeker van zijn, dat hij haar voorbereid en aan het rollen gebracht heeft.

„Vooreerst zullen modellen van het nieuwste op het „gebied van schepen en scheepsmachinerieën worden „tentoongesteld. Rotterdam met zijn groote scheepvaart„werven en machinefabrieken is zeker wel bij uitstek aan„gewezen om die te vertoonen, maar ook al wat verder „met scheepvaart verband houdt, zooals haven-inrichting, „outillage voor laden en lossen en wat niet al, zal in zijn „werking ter bezichtiging zijn."

Vermoedelijk zal dus de haven-maquette uit het Museum aan de Willemskade verdwijnen. Gelukkig; zij had er nooit moeten komen. Geraadpleegd is noch de Commissie van toezicht, noch de directeur; B. en W. hebben beschikt dat de maquette, 4 bij 9 meter groot in het Museum zou komen, en op zekeren dag kon men in de courant lezen, dat deze toestel, die (jammer genoeg!) nog juist vóór het bombardement van Antwerpen ons land had kunnen bereiken, en nu niet naar Londen ging, een plaats kreeg in het Maritiem museum, waar hij „een aantrekkelijk sieraad" zou zijn. In een vergadering der Commissie

van toezicht zijn over deze hoogst onbeleefde manier van doen harde woorden gevallen, die de voorzitter-wethouder wel niet aan het college zal overgebracht hebben. Het wanstaltige ding, dat de inrichting van de juist gereed gekomen zaal aan de Veerkade der derde verdieping bedorven heeft, zal nu het Technisch museum opsieren. Een voldoening was het mij, dat een der leden van de Commissie van toezicht, de eerste die naar boven klom om de maquette te gaan zien, terug komend mij zeide: „u hebt gelijk gehad, het had er nooit moeten komen." Telkens heb ik mij verbaasd hoe dit speelgoed, Meyer & Blessing tout pur, volwassen en overigens normale menschen heeft kunnen in verrukking brengen. Voor een deel zal de *f* 35.000 die het speelgoed kost daarvan de oorzaak zijn. Of het waar is wat een deskundige mij vertelde, dat rivier en havens ten behoeve van de reclame zóó vol schepen liggen als nog nooit gebeurd is, kan ik niet beoordeelen. Indien ten behoeve van de reclame deze vervalsching inderdaad heeft plaats gehad, dan mist de maquette evenzeer actualiteit als het Maritiem museum heet te doen.

Voorts zal het nieuwe museum te zien geven modellen van drijvende kranen en van kranen die niet drijven, van bokken te water en te land, van elevators en excavateurs, en hoe verder de monsters heeten die de rivier ontsieren en het verblijf aan hare oevers tot een martelling maken; modellen van stoomponten en andere sierlijke vaartuigen, gebouwd om in „de eischen van het verkeer" te voorzien; van baggermolens — a governo! veel baggermolens — en van modderzuigers die de slappe specie van den rivierbodem slobberen en uitspuwen over weiland en bouwland. Aan den wand de teekeningen van Nijland.

„Alles wat op technisch scheepvaartkundig en aan-
„grenzend gebied bestaat en ontstaat, moet daar voor de
„bezoekers duidelijk ja tastbaar worden voorgesteld. Het
„te stichten Museum zal de plaats worden voor ieder die
„behoefte gevoelt door eigen aanschouwing op de hoogte
„te komen van de tegenwoordige scheepvaart-techniek.
„Vooral de jonge mannen, afkomstig van welke onder-

„wijs-inrichting ook, zullen daar vervulling vinden voor
„hun behoefte aan verder aanschouwelijk onderwijs en,
„naar mag verwacht worden, zal bij hen de belangstelling
„voor de techniek worden opgewekt of versterkt."

Na een jaar, misschien vroeger al, zullen al deze modellen verouderd zijn en dus actualiteit missen. Met den dag komen er veranderingen en verbeteringen; het is niet bij te houden. Zal men die in het openbaar tentoonstellen? Zal een machine-fabriek haar nieuwste vindingen, de détails waarop het aankomt, in een museum opstellen ten aanschouwe van iedereen? Pas si bête. Daar zijn de handelsmusea; men spiegele zich eraan. Zal een handelsmuseum op de hoogte zijn, dan is 't niet voldoende dat men er de laatste consulaire verslagen aantreft, men moet er stalen vinden van de waren die op dezen oogenblik gewild zijn in zeker land; mèt de manier van verpakking; maar dat zijn des koopmans geheimen, die hij niet in een glazen kast te kijk legt. Het is van geen nut deze dingen met omhaal van woorden anders voor te stellen dan zij zijn. Of beter nog, het is in hooge mate schadelijk.

In het Technisch museum zal alles bewegen, draaien, rollen, ratelen, rammelen, zwaaien en er zal gedrang zijn van bezoekers, niet alleen van jonge mannen die vervulling zoeken voor hun behoefte aan aanschouwelijk onderwijs. Tientallen van jaren geleden heb ik in Londen een museum gezien waar ook veel kon draaien; penny in the slot, ten behoeve van een zeemanshuis; dan wentelden al de wieltjes dat het een lust was. Maar het nut? Nuttig zou 't zijn indien men de ontwikkeling der techniek kon bijhouden; instructief indien mondelinge toelichting te hulp kwam. Maar geen museum houdt de techniek bij. Actueel zal het nooit zijn.

Par un malheureux hasard
Nous arrivons toujours trop tard

zou men, ter verontschuldiging, boven de ingangsdeur kunnen schrijven.

Wat er nu te doen valt? Het Nationaal Technisch Scheepvaartkundig Museum late men betuilen.

Voor de vorming van een fonds tot uitbreiding der verzameling scheepsmodellen in het Rotterdamsche Maritiem museum, het eenige van dien aard in ons land, het Museum dat actualiteit mist, vooral volgens hen die er nooit geweest zijn, voor de vorming van dat fonds bestaat alleszins reden, ook na het ontwaken van Amsterdam uit zijn sluimer, ook indien nogmaals een burgemeester er niet voor mocht zijn.[1])

Voor Rotterdam is het te hopen, dat er in voldoend aantal vrienden van deze unieke verzameling wonen die trotsch zijn op dit bezit en die tot hare uitbreiding een kapitaal kunnen bijeenbrengen, waarvan jaarlijks van vier- tot vijfduizend gulden rente te kweeken is.

De zaak, met ernst aangevat, *moet* gelukken.

Baarn, herfst 1916.

---

1) Zie hier een schenking die wel op het juiste oogenblik kwam, om moed te geven voor de toekomst. Men vindt het bericht in de N. R. Ct. van 30 November.

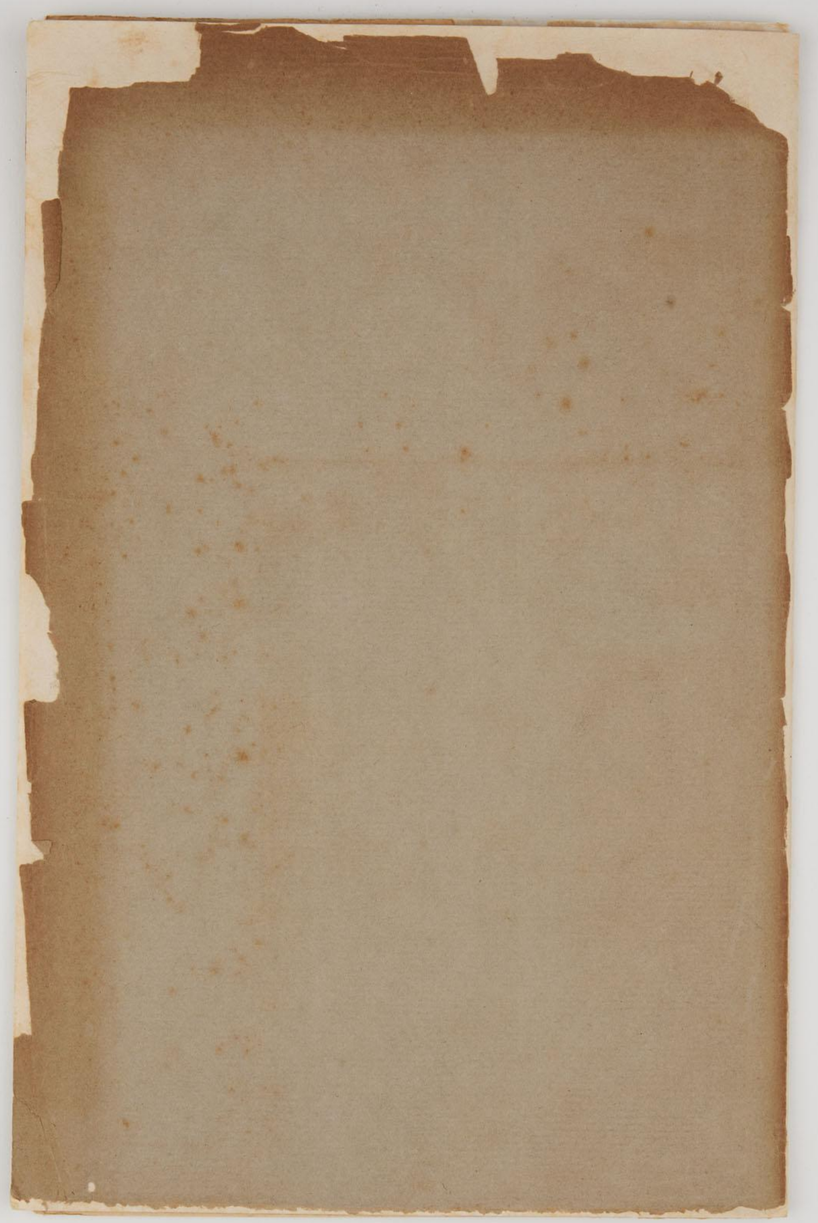
„Het Maritiem museum Prins Hendrik aan de Willemskade alhier is weder met een belangrijke aanwinst verrijkt. Eenige belangstellende stadgenooten, die onbekend wenschen te blijven, hebben n.l. uit de in Amerikaansche handen overgegane nalatenschap van den zeeschilder Mesdag voor dit museum aangekocht vijf scheepsmodellen.

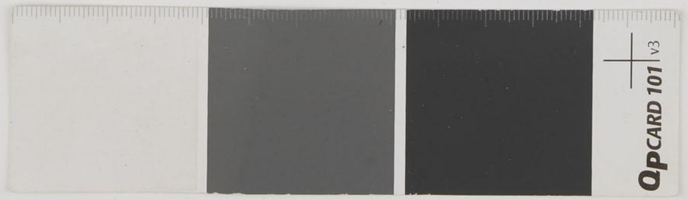
Daar is ten eerste een zeer oud groot model van een bom, ongetwijfeld van vóór 1800, terwijl dit zelfde verdwijnend type nog is vertegenwoordigd door een klein zeer fraai gebouwd en getuigd model.

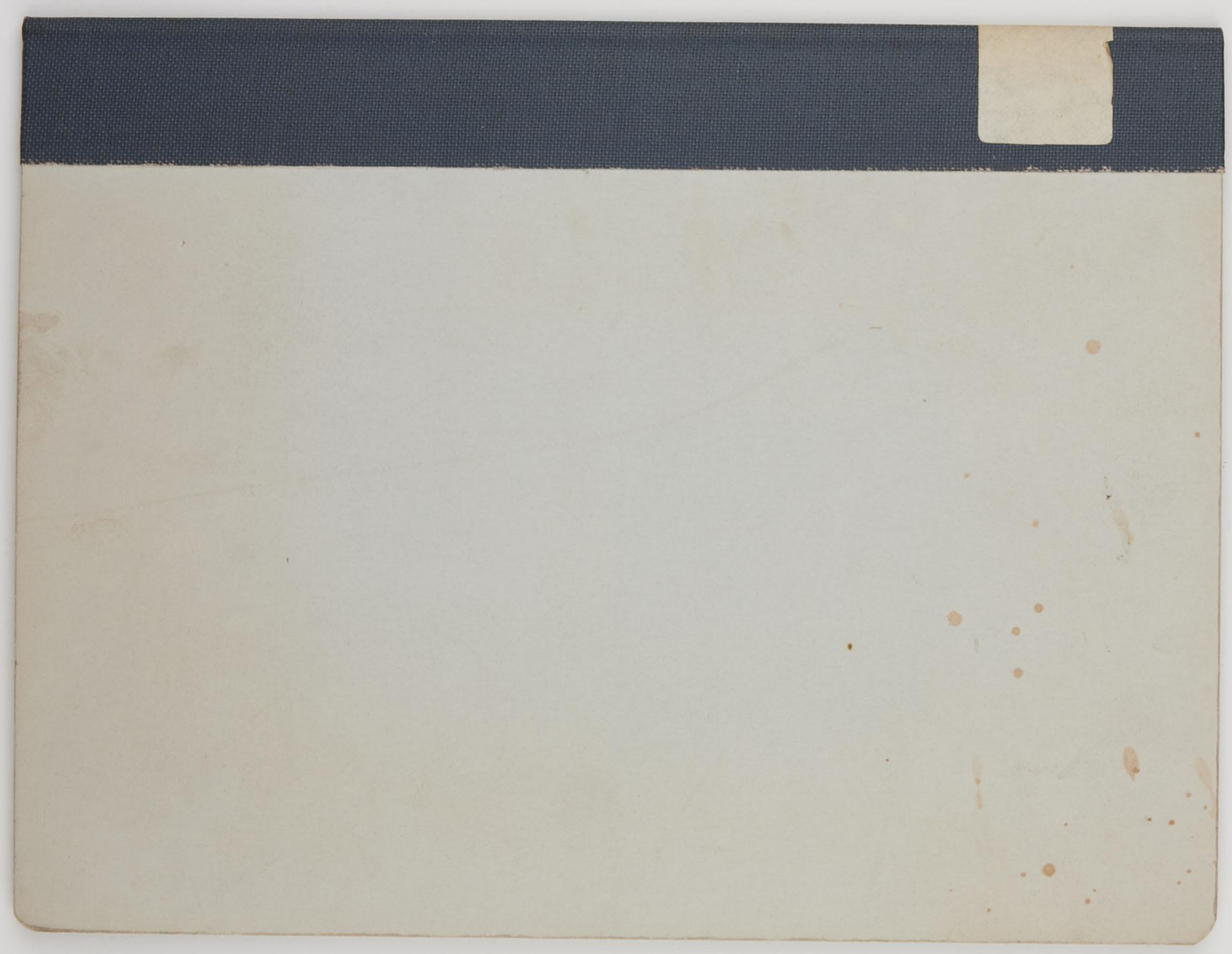
Uit de eerste helft van de 18de eeuw dateert het model van een Zeeuwsch beurtschip met het origineele spriettuig. Het zoo goed als verdwenen scheepstype der koffen is door een klein maar zeer fraai model vertegenwoordigd. Het is de in 1872 te Sappemeer van stapel geloopen kof Stad Groningen. Het schip werd acht jaar later uit de registers afgevoerd als vermist op reis van Trelleborg naar Londen.

Het vijfde voorwerp van deze aanwinst is het model van de in 1840 gebouwde eerst als fregat en later als bark getuigde Oostinjevaarder Admiraal Heemskerk, toen varende voor de reederij W. P. Blussé van Oud-Alblas te Dordrecht.

Drie der modellen zijn reeds in de verzameling opgenomen, terwijl de groote bom en de Oostinjevaarder eerst belangrijke voorzieningen aan het tuig behoeven, waartoe het noodige mede door de schenkers beschikbaar werd gesteld."




QPCARD 101 V3


OPCARD 101 V3