„Het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum gaat verhuizen! De „voorlopige behuizing" aan de Cornelis Schuytstraat te Amsterdam was allang veel te klein om al de bezittingen van de „Vereeniging Nederlandsch Historische Scheepvaart Museum", opgericht in 1922, te bergen. Het museum heeft nu dan eindelijk een goed onderkomen gevonden in 's Lands Zeemagazijn, dat in 1655 op het pas aangeplempte eiland Kattenburg verrees", zo vertelde ons de heer H. Hazelhoff Roelfzema, sinds vijf jaren directeur van het Scheepvaart Museum.

Over de totstandkoming van de Vereniging en het Museum lezen we in: „Scheepvaart Museum naar 's Lands Zeemagazijn," een uitgave van de „Vereeniging Nederlands Historisch Scheepvaart Museum" in haar vijftigste jaar van haar vaste expositie 1972:

2

Entos

Uit de jaren rond de eeuwwisseling stammen de eerste pogingen om te komen tot een nationaal scheepvaartmuseum van formaat, een instelling die door een doortastend aankoopbeleid een representatieve collectie m.b.t. de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis zou kunnen opbouwen. De bestaande overheidsmusea beschikten niet over de ruimte, de kennis of het budget om dit onderwerp de aandacht te geven die het volgens velen toekwam. Voortdurend ging juist in deze periode interessant materiaal voor ons land verloren door verkoop naar den vreemde en zelfs door verkommering binnen eigen grenzen. Wat zich nog in familiebezit bevond en vooral ook wat door enkele particuliere collectioneurs recentelijk was vergaard, kwam nu en dan voor het voetlicht tijdens exposities; b.v. in 1900 de Geschiedkundige Tentoonstelling van het Nederlandsche Zeewezen in Den Haag en in 1913 de Eerste Nederlandsche Tentoonstelling Op Scheepvaartgebied (Entos), te Amsterdam. Beide evenementen gaven aanleiding tot pogingen het tijdelijk bijeengebrachte voorgoed bijeen te houden. De initiatiefnemers konden voor een dergelijk project bij de overheid echter geen belangstelling wekken. In 1916 volgde de oprichting van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, die verschillende rederijen en werven wist te bewegen tot een forse eenmalige bijdrage om het museum van de grond te krijgen. In korte tijd was ruim een miljoen gulden bijeen gebracht, waarmee drie bekende particuliere verzamelingen, resp. de zeevaart, de binnenvaart en de kartografie betreffende, konden worden overgenomen. Deze onderdelen weerspiegelden reeds de brede opzet die de Vereeniging voor ogen stond. Niet alleen de geschiedenis van de Staat, de oorlogen en de zeeslagen dienden de aandacht te krijgen, doch het hele gebied van onze vroegere maritieme nijverheid en cultuur. Van de kustvisserij tot de overzeese handel, en van de scheepsbouw tot de stuurmanskunst."

1

3

Geen ruimte

„Ja, die „voorlopige behuizing" aan de Cornelis Schuytstraat", ging de heer Hazelhoff Roelfzema verder: Het gebouw was ontworpen om te worden getransformeerd tot drie woonhuizen zodra de verzameling zou zijn overgebracht naar het definitieve museum. De grootse plannen van de Vereeniging zijn echter achterhaald door de economische recessie van de late jaren twintig. De basis-collectie is in de Cornelis Schuytstraat blijven steken. Voor zover nieuwe aanwinsten daar geen plaats konden vinden, moesten deze elders worden ondergebracht. In de loop der jaren zijn hiertoe kamers en kelders gehuurd. Deze gang van zaken deed de verzameling geen goed. Een deel werd vrijwel ontoegankelijk en kreeg onvoldoende zorg en aandacht. Enkele belangrijke stukken werden door bruikleengevers teruggeëist en verschillende daarvan zijn alsnog naar het buitenland verkocht. In de dertiger jaren konden nog enkele tentoonstellingen worden gehouden, doch de daartoe benodigde manoeuvreerruimte is sindsdien geheel vol geraakt en de permanente opstelling reeds lang verstard.

Naar Kattenburg

In 1968 werd definitief besloten om dit scheepvaartmuseum op den duur te vestigen in 's Lands Zeemagazijn.
„Dat 's Lands Zeemagazijn, een schepping van de toentertijd stadsarchitect Daniël Stalpaert, is een stoer gebouw, a.h.w. een burcht, die zo uit het water omhoog rijst. Liefst 1800 palen dragen dit gebouw, dat volgens een inscriptie van een ingemetselde steen „In negen maanden tot gebruyck gebragt" werd. Voor ons een ideale ruimte. De grote verzameling van ons museum is daar aan de Cornelis Schuytstraat nooit tot haar recht gekomen. Zo'n verzameling behoort daar eigenlijk ook niet, die hoort daar, waar de meeste stukken uit de verzameling zijn ont-

staan. De Cornelis Schuytstraat is op 8 januari gesloten. Op 1 april, dat is beslist geen aprilgrap, openen we het museum weer, hier in 's Lands Zeemagazijn op Kattenburg."
„Ons doel is de stichting van een groot nationaal museum, dat het maritieme deel van onze historie bevat. Gebleken is echter, dat we met „een nieuw soort" publiek hebben te maken. Het is niet voldoende het publiek te laten kijken naar foto's en modellen, ook al zijn die foto's nog zo mooi en al zijn die modellen gemaakt door vaklui, vaak scheepsbouwers zelf, uit de tijd, waarin hun model echt ook als groot schip op de zeeën rondzwierf. Het plan is nu een scheepvaartmuseum in te richten, dat niet alleen echt historisch is, maar bovendien alle aspecten van de scheepvaart toelicht. Onze vereniging wil vele nevenactiviteiten ontwikkelen, ook culturele. Een van die nevenactiviteiten zal zijn het varen zelf. Voorts het restaureren van oude schepen en het bouwen van schepen volgens de oude methode te doen herleven. We willen daarbij ook de omgeving van het museum betrekken. Het IJ, de Nieuwe Vaart, waar vroeger — en ook nu nog wel — zoveel scheepswerven waren, zullen ook nauw bij ons werk worden betrokken. We willen er hier een scheepvaarthistorische omgeving van maken.
Het is toch eigenlijk te gek, dat een stad als Amsterdam, voor een belangrijk deel groot geworden door de scheepvaart, de belangstelling, althans bij een groot deel van de bevolking, voor die scheepvaart zo kwijnend is."

Amsterdam en de scheepvaart

„Welk een rol heeft de scheepvaart niet gespeeld. Welk een invloed heeft die niet gehad op de economische en culturele ontwikkeling van ons land, van de Zeven Provinciën. De Republiek vroeger een van de allerbelangrijkste zeevarende landen ter wereld. En nóg mag Nederland er zijn, nóg telt Amsterdam een woordje mee, al heeft Rotterdam haar dan reeds lange tijd overvleugeld. Wat zou Nederland, buiten haar industrie,

De architectuur is in sterke mate op het water gericht met de hoofdpoort naar het water gekeerd. Diametraal daar tegenover, aan de zuidzijde, geven een andere poort en een brug toegang tot het Kattenburgerplein. Beide poorten zijn gevat in een risaliet. Dit waren aanvankelijk de enige uitbouwen. In de 18de eeuw bleek het noodzakelijk tegen de voet van de oost- en west- muren, steunberen te metselen. Daar dit langzijkomende vaartuigen belette onder de hijsbalken te komen, voorzag men deze oorspronkelijk rechte gevels eveneens van een middenrisaliet. Van buiten schijnen zij de symmetrie te dienen, doch vanaf de binnenplaats gerekend, zijn zij excentrisch. De oorzaak ligt in Stalpaerts grondplan volgens hetwelk de drie vleugels aan het water dubbel zijn, doch de voor opslag minder belangrijke zuidbeuk, enkel is gehouden. Boven de dubbele beuken is ook een dubbel zadeldak. De daartussen gelegen zakgoot was met lood bekleed en diende tot verzamelplaats van hemelwater, dat druk gaf op de in het gebouw gelegde brandblusleiding. Dit systeem heeft niet kunnen voorkomen dat het gebouw in 1791 geheel uitgebrand, waarna de balkenlagen moesten worden vernieuwd. Deze brand verbleek het noodzakelijk tegen de beroemde afscheidswoorden van De Ruyter er zijn de marine verlaten.

Op 1 november 1922 werd het museum geopend. De openingsplechtigheid vond plaats in het nabij gelegen Concertgebouw. Daar overhandigde de jongejuffrouw Georginia Vattier Kraane aan de door Prins Hendrik vergezelde Koningin een bloemenhulde. Na de plechtigheden begaf een deel van het gezelschap zich naar het museumgebouw. „Voor den ingang van het museum vormden de leerlingen van de Kweekschool voor de Zeevaart, in twee rijen opgesteld, een eerewacht". Het jaarverslag van 1922 vertelt nog meer. „Het geheele bezoek heeft ongeveer een uur geduurd. Bij het afscheid nemen, behaagde het Hare Majesteit de verzekering te geven, dat Zij met groote belangstelling alles had bezichtigd. Het had Haar verheugd, dat zoo talrijke kostbare en zeldzame zaken waren bijeengebracht en het was Haar aangenaam nu zelve te hebben gezien, welk een belangrijke verzameling aldus tot stand was gekomen."

EL SCHEEPVAARTMUSEUM NAAR SCHEEPVAARTZ

De handschriftkaarten waarop hier de met V.O.C. gemerkte voorwerpen zijn geplaatst, behoren tot een serie afkomstig van deze maatschappij of uit haar schepen, die de factorijen aan de kusten van Coromandel en Malabar bewaard zijn gebleven. Het op toont. Dergelijke bladen zijn de afbeelding getoonde bord, uiterst zeldzaam omdat de de 'houwer', de octant en het Compagnie haar topografische gegevens zoveel mogelijk geheim hield en daarom komt uit het wrak van de bij voorkeur niet deed verkende monogram. De fles wijn menigvuldigen. Gedurende dam'. De stuwagevoorschrifbijna twee eeuwen was zij ten, rekening en ladinglijst echter het grootste Nederspreken voor zichzelf. Merklandse handelslichaam en waardig is de daarop gelegde scheepvaartbedrijf, zodat er credietbrief, gedrukt in 3 wel veel andere voorwerpen talen.

„Op een avond in de maand juli van het jaar 1791 ging de hele zaak in vlammen op. Van de inhoud kon niets anders worden gered dan „eene taamelijk menigte kopen in bladen en een enkel vat met spijkers". Het gebouw werd meteen herbouwd en deed tot 1795, toen de admiraliteiten werden opgeheven, dienst als Zeemagazijn; daarna kwam het in gebruik als Magazijn der Marine". Men moet niet gering denken over de inrichting van dit gebouw vóór de brand. De kamer waar de „Raaden ter Admiraliteit" vergaderden was statig en zeer fraai ingericht. Men mag aannemen dat niet alleen De Ruyter, maar ook andere grote figuren uit onze zee-

geschiedenis, zoals Tromp of Van Kinsbergen, in deze zaal werd geschiedd. Het was vlag op één enkel schip te immers de werk- en vergaderkamer voor Hunne Edel Mogenden als zij hun besognes hadden. Er zijn zelfs geleerde schrijvers, die menen dat De Ruyter beroemde afscheidsheeft gesproken, huis terug.

zoeken, maar te gebieden en al werd my bevolen 's lands voeren, ik zou daarmeê in zee gaan, en daar de heeren Staten hun vlag betrouwen, zal ik myn leven wagen."

Het gevolg van dit verhaal is bekend, de roemruchte admiraal keerde niet levend naar

zonder scheepvaart zijn? Het is nodig, hard nodig, dat de belangstelling voor die scheepvaart groter wordt, weer herleeft."

„Bij de uitgave van het boekje „Shell Journaal van Nederlands Scheepvaart" zei oudpremier, de heer P. J. S. de Jong hier in dit gebouw, 's Lands Zeemagazijn, mede ter gelegenheid van „50 jaar Scheepvaart Museum", „Wanneer ik in dit deel van Amsterdam kom, bekruipt mij een gevoel van verbazing, gemengd met een lichte ergernis en het gevoel van vreugde, gemengd van hoop.

Verbazing met ergernis over het feit, dat de vroede vaderen van Amsterdam destijds hebben toegelaten, dat het uitzicht op het IJ vanuit het centrum van de stad werd weggenomen door het Centraal Station. Hierdoor werd een belangrijk deel van de activiteit als haven als het ware verborgen. Wanneer een dergelijke activiteit niet in het dagelijks leven is geïntegreerd, verdwijnt de belangstelling van de burgers en dreigt het gevaar, dat deze tak van het stadsleven gaat kwijnen of noodlijdend wordt.

Zonder twijfel hebben de spoorwegen veel bijgedragen tot de bloei van de stad, maar het moet destijds toch mogelijk zijn geweest een goede plaats te vinden zonder het IJ af te schermen.

Stel u eens voor hoeveel fraaier dit deel van Amsterdam zou zijn geweest, als men een onbelemmerd zicht op het IJ en de schepen zou hebben behouden. De stad zou duidelijker herkenbaar zijn als voorname haven.

Het gevoel van vreugde en hoop wordt veroorzaakt door het zicht op 's Lands Zeemagazijnen. Zal dan eindelijk de hoop van zovelen in vervulling gaan? Kan men eindelijk het gebrekkige onderkomen, omgeven door asfalt, verwisselen voor een passend gebouw, omspoeld door water? Zij het laatste dan nog ietwat vervuild.

Het geestesoog ziet aan de fraaie steiger voor de hoofdingang een voortdurende stroom van rondvaartboten en watertaxi's de bezoekers van het museum afzetten, ter-

wijl een achteringang aan dezulken, die, om welke reden ook, transport over land prefereren, toch een bezoek mogelijk maken.
Vreugde om dit beeld, hoop dat de huidige bestuurderen van Amsterdam de kans aan zullen grijpen het maritieme deel van hun stadsleven meer reliëf te geven door een royale gastheer te zijn voor het Nationale Maritieme Museum."

Volwaardig museum

„De fout indertijd begaan, door het bouwen van het Centraal Station, daar waar het nu staat, is niet meer te herstellen" verzuchtte de directeur van het museum, „maar we zullen met volle kracht werken om onze doelstellingen te bereiken en daarmee de belangstelling een flinke impuls te geven. Ik sluit mij graag aan bij de woorden, die oud-premier De Jong aan het eind van zijn toespraak zei: „Wanneer wij nu de toekomst van dit museum bezien, dan kunnen wij slechts hopen, dat hier niet weer alle kansen worden gemist door een te kleine opzet. Dat het Rijks Maritiem Museum zich niet bij voorbaat beperkt tot de positie van maritiem oudheidkamer, maar de kans krijgt om uit te groeien tot een levend instituut. De mogelijkheden tot een volwaardig museum liggen hier. Moge de betrokkenen de kans krijgen deze te benutten, opdat ons land een maritiem museum krijgt en niet alleen slechts een maritiem-historische verzameling."

„De bezoekers kunnen er van verzekerd zijn, dat zij op hun wenken zullen worden bediend. De rondleidingen zijn in handen van deskundigen. Al hun vragen — ook later de eventuele schriftelijke — zullen worden beantwoord. Voorts zullen heel veel voor- en inlichting op historisch gebied worden gegeven. Alle tentoongestelde machines hier zijn draaibaar gemaakt, d.w.z. men zal ze „in bedrijf" kunnen zien. Ook zullen mettertijd oude schepen zo zijn gerestaureerd, dat zij weer kunnen varen. Kortom, we hopen te komen tot een museum, dat werkelijk leeft."

Geld, tijd en volharding

„We hopen ook, dat het Ministerie C.R.M. in dit alles een reden zal vinden enige subsidie beschikbaar te stellen. Het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum is nog steeds een particuliere instelling, dat echter best enige steun van buiten af kan gebruiken. We tellen op het ogenblik ca. 1300 leden. Dit aantal mag best nog wat groter worden. De contributie bedraagt *f* 30,— per jaar. Daarvoor heeft men dan vrij entree tot het museum en ontvangt men jaarlijks een fraai geïllustreerd jaarverslag. Zij, die het doel van de vereniging willen helpen bereiken, weten nu, hoe zij dat kunnen doen."
Na afloop van ons gesprek, waarvoor de heer Hazelhoff Roelfzema heel veel tijd had uitgetrokken, maakten wij onder zijn leiding nog een rondgang door de zalen van het nieuwe museum, die reeds zijn ingericht. Een rondgang, die ons heel wat interessants deed zien en tijdens welke wij ook heel wat interessants hoorden. Bij het afscheid wensten wij de directeur heel veel succes en vooral veel moed bij het werk, dat hem en zijn staf nog wacht, bij het inrichten van de vele zalen in 's Lands Zeemagazijn, die nu nog leeg staan.

De verhuizing van de Cornelis Schuytstraat naar Kattenburg zal nog heel wat tijd en volharding van al de betrokkenen vergen.

G. van Parreren

4

5

1.
's Lands Zeemagazijn, een stoer gebouw te midden van het water, biedt Het Nederlandsche Scheepvaart Museum een mooie ruimte, al zijn bezittingen overzichtelijk op te stellen.
2.
De heer H. Hazelhoff Roelfzema, directeur van het „Scheepvaart Museum", boordevol met plannen „zijn" museum optima forma in te richten. Met groot enthousiasme is hij daarmee bezig.
3.
Modellen van de koopvaardij zeilschepen uit de 19de eeuw.
4.
Een instructie-tuigmodel (1865), zoals dat werd gebruikt bij de opleiding van de adelborsten te Den Helder.
5.
Model type „Koning der Nederlanden" ± 1870 in de „stoomvaart-zaal".