

maar in het Instituut voor Scheepvaart en Luchtvaart.

Een nieuwe tijd

Anderhalf jaar na het overlijden van Engelbrecht in januari 1965, verwerft het museum zijn immense verzameling oude boeken, atlassen, losse kaarten en scheepsmodellen door aankoop van de erven. Het museum weet de gemeente Rotterdam te overtuigen van de waarde van de collectie voor de stad en er komt een financiering met een afbetalingsregeling.³⁴ Met de verwerving van de gehele collectie Engelbrecht is het Maritiem Museum wat het eigen bezit betreft definitief een museum van internationale statuus geworden. Het bezoekerscijfer schommelt in die jaren rond de 25.000. Mevrouw Van Overeem, zichzelf in de jaarverslagen in de geest van die tijd en in overeenstemming met haar burgerlijke staat consequent 'meijuffrouw' noemend, zet in grote lijnen het op inhoud gerichte beleid voort wanneer zij in 1960 Nooteboom opvolgt. Wat betreft de behuizing van het museum –en dit geldt trouwens ook voor het Instituut– wordt vanaf het midden van de jaren vijftig alweer geklaagd over ruimtegebrek. Het gaat dan vooral om de depotaccommodatie, maar later speelt het ruimtegebrek ook bij andere museumfuncties.

De jaren zestig gelden algemeen als het decennium van verandering. Daar is in de ontwikkeling van het Maritiem Museum aanvankelijk nog niets van te merken. Het type tentoonstellingen, het aantal bezoekers, de publiciteit rond het museum, de toon van de jaarverslagen en de wijze van besturen blij-

ven onveranderd. Meer in detail kijkend en vooral met de kennis van nu is echter een aantal veranderingen te herkennen die, zonder dat er sprake is van een ander beleid, wel degelijk een nieuwe tijd inluiden. De meest opvallende is, in 1967, de 'aankoop' voor één gulden van de laatste kolengestookte stoomsleepboot van de Rotterdamse haven, *Volharding I* van de Vereenigde Onafhankelijke Sleepdienst N.V. Van Overeem schrijft in het jaarverslag: 'Voorlopig heeft het Havenbedrijf der Gemeente het onderhoud van het schip op zich genomen.... Nader zal worden bekeken op welke wijze het schip voor het publiek zal worden tentoongesteld.' Het lijkt onlogisch dat het Museum, dat zich anders dan zijn inwonende buur, het Instituut, niet met maritieme techniek bemoeit, een schenking accepteert waarvoor het niet geëquipeerd is.³⁵ Men zal zich, net als andere musea en particulieren in die tijd, niet gerealiseerd hebben wat het bezit van een varend museaal schip met zich meebrengt. Maar het besef dat met het verdwijnen van de laatste beroepszeil- en stoomschepen op onze binnenwateren een tijdperk definitief voorbij is en dat de herinnering daaraan levend gehouden moet worden, groeit in binnen- en buitenland. Het is niet toevallig dat in deze jaren particulieren beginnen met het redden van de laatste Zuiderzeebotters, Zeeuwse hoogaarzen, tjalken en klippers. Zo verwerft ook het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam in diezelfde tijd (1968) de reddingboot *Insulinde* en de stoomijsbreker *Christiaan Brunings*. In de Verenigde Staten groeit *Mystic Seaport* uit tot een voorbeeld van een maritiem museum met, naast con-