

Vaart!

MARITIEM
MUSEUM

MUSEUM MAGAZINE
EDITIE 35 ~ 2026



ALTIJD IN BEWEGING

**MARITIEME
VROUWEN**

Drie vrouwen van nu. P8

86 JAAR NA DE BOMMEN

Het bombardement nader bekeken. P10

HAVENVISIE 2050

Transitie van alle tijden. P14



RENOVATIE WATERWINKEL

'De Waterwinkel', ook wel een **parlevinker**. Ooit waren deze drijvende kruidenierswinkels onmisbaar voor schippers. Het Maritiem Museum Rotterdam werkt nu aan een grootscheepse renovatie van dit drijvende, culturele erfgoed. Onze vrijwilligers zijn de 'drijvende krachten' achter het onderhouden van de historische vloot. In de volgende Vaart! laten we de resultaten zien. In deze editie meer over andere, baanbrekende restauraties.



WERELD IN BEWEGING

De wereld is continu in beweging. De ene ontwikkeling volgt snel op de andere. Gelukkig leven wij in een havenstad waar de ontwikkelingen ons verder brengen. Vaak realiseer je je dat pas als je terugkijkt. En dat is wat we in het Maritiem Museum Rotterdam dagelijks doen. Terugkijken op het verleden, daarvan leren en vooruitkijken.

Dit jaar is het 86 jaar geleden dat de bommen op onze stad vielen. Ook op de Leuvehaven, waar ik nu uit het raam kijk naar onze schitterende, historische vloot. In deze editie van 'Vaart!' lees je een bespiegeling op dat bombardement, die ook een enorme invloed had op de haven.

Deze tijden vragen ook om flexibiliteit en omdenken. Dat merk ik dagelijks in mijn werk. Ook voor musea is het snel schakelen. Oplopende kosten en teruglopende subsidies maken het werk lastiger. Maar ook dat is van alle tijden, dat omdenken.

Ik bezocht pas de presentatie van 'de Havenvisie 2050' van het Havenbedrijf. Het is mooi om te zien dat ook daar 'omgedacht' wordt en meebewogen wordt met de uitdagingen van deze en komende tijd. De komst van zaagmolens die vliegenvlug planken maakten voor de scheepsbouw, de Graanelevatoren die de zakkendragers vervingen, de containerrevolutie die de wereld van het stukgoed op zijn kop zette... het is van alle tijden. Gebeurtenissen van nu en in de toekomst kun je duiden op basis van kennis uit het verleden. Wij leggen alles vast in onze collectie en bewaren en vertellen die verhalen. Want alleen zo kun je het heden duiden en de toekomst met vertrouwen tegemoet treden. In

deze 'Vaart!' lees je meer over hoe die Havenvisie nu al doorwerkt in ons museum.

We leggen vast, we bewaren, we vertellen en we leren.

Roland Pechtold
Algemeen directeur



OP DE OMSLAG

“Een rok had ik al wel bij mijn uniform. Alleen was dat niet van een snit en een materiaal dat voor een vrouw is gemaakt, maar een afgeleide vorm van een mannenpak.” Dat zegt Miranda Sagel, plaatsvervangend havenmeester.

“Het idee voor de jurk kwam eigenlijk door een vraag van mijn man. Die las een artikel in de krant over Elanor Boekholt-O'Sullivan. Nu is zij Minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke

Ordering, toen werkte ze voor Defensie. Zij had een kogelvrij vest voor dames en een uniform met een jurk en stond daarmee in het AD. Mijn man vroeg: 'Waarom heb jij dat eigenlijk niet?' Goede vraag, dacht ik. Zo'n vest heb ik gelukkig niet nodig, maar een uniform draag ik wat vaker. Soms heb je inspiratie nodig (en een oplettende partner). De rest is geschiedenis!”

Lees meer over Miranda's verhaal op pagina 8.

MARITIEME VROUWEN

Drie inspirerende maritieme vrouwen in de spotlight



Vrouwen zijn geen unicum in de maritieme geschiedenis.

Alleen: ze zijn moeilijk te vinden, want er is nauwelijks over ze geschreven. Ze kregen weinig erkenning en werden vaak niet gezien. Verrassend genoeg verandert dat maar langzaam, hoewel het aantal vrouwen in de sector toeneemt. Hoe kijken ze daar zelf tegenaan? Voelen ze zich een rolmodel? En wat moet er gebeuren in de toekomst? Drie inspirerende vrouwen in leidinggevende posities vertellen over hun ervaringen.

De tentoonstelling 'Maritieme Vrouwen' verrast bijna elke bezoeker: waren er echt zoveel vrouwen die de zee op gingen? Eigenaar waren van een rederij of meevochten bij een zeeslag? Die waren er, en ze zaten op hun posities omdat ze er geschikt voor waren. Onbekend, want onbeschreven.

Het feit dat ze als vrouw meedraiden in een door mannen gedomineerde wereld lijkt bijzonder, maar hun kennis en ervaring maakte dat niet meer dan logisch. Soms moesten ze hun plek bevechten, soms hielp het lot een handje.

Eeuwen later zijn vrouwen uiteraard nog even bekwaam als mannen. Hun aandeel in de maritieme wereld stijgt, en op alle posities vind je ook vrouwen. Slechts hun (on)zichtbaarheid maakt ze nog altijd bijzonder. Het Maritiem Museum draagt eraan bij die cirkel te doorbreken door verhalen van hedendaagse Maritieme Vrouwen, zoals die in dit artikel, te verzamelen. Voor de website Maritiemvrouwen.nl, voor de tentoonstelling 'Maritieme Vrouwen' en vooral: voor de toekomstige generatie.



Hanna Stelzel

directeur Containers bij het Havenbedrijf Rotterdam

“Ik heb deze carrière bewust gekozen. Tot tien jaar geleden werkte ik in de automotive industrie. Toen ik voor de liefde naar Rotterdam verhuisde, voelde het voor mij logisch om de stap naar het maritieme te maken. Hier, in Rotterdam, komt dat allemaal samen op een manier die energie geeft. De dynamiek, de internationale context en de complexiteit spreken me enorm aan. Mijn kennis, ervaring en nieuwsgierigheid hebben me geholpen de stap te kunnen maken.

“Het gaat me goed af om me in een mannelijke omgeving te bewegen. Ik ben het gewend vanuit mijn achtergrond en geloof dat als je samenwerkt op een professionele, inhoudelijke en fatsoenlijke manier, je de discussie ‘man of vrouw’ niet nodig hebt. Ik heb meer vrouwen dan mannen in mijn team en vindt steeds vaker vrouwen tegenover me – al zijn we vaak nog in de minderheid.

“In eerdere technische functies voelde ik soms dat ik mijn vrouw-zijn moest rechtvaardigen. Dat wilde ik niet. Ik koos bewust voor een omgeving waarin inhoud belangrijker is dan vooroordelen. Toch merkte ik in deze functie dat we in 2026 nog steeds niet klaar zijn met dat gesprek. Toen mijn benoeming op sociale media kwam, kreeg ik boze reacties van mannen. Over ‘zaadcontainers’, of dat ik de baan alleen zou hebben omdat ik een vrouw ben. Dat kwam hard binnen. Het was een wake-up call om dit hardop te benoemen, zodat anderen dat ook durven.

“Als je je vanuit een leidinggevende functie uitspreekt over de uitdagingen in een mannenwereld of bijvoorbeeld over hormonen, dan maakt dat het voor anderen ook makkelijker. Er zijn dagen in mijn cyclus waarop ik geen belangrijke beslissingen wil nemen, en daarin wil ik graag een rolmodel zijn.

“De maritieme wereld zou meer openheid en respect moeten hebben voor iedereen die een bijdrage wil leveren, los van gender, paspoort of leeftijd. We verbinden de wereld fysiek – dat mag in ons gedrag ook wel terugkomen!

“Als je samenwerkt op een professionele, inhoudelijke en fatsoenlijke manier, heb je de discussie ‘man of vrouw’ niet nodig”



Ageeth van Rees

divisiemanager Propellershaft Installations
Super Yachts bij Rubber Design

“Het nautische heb ik van huis uit meegekregen. Voor mij was dat dus een logische richting om in verder te gaan. Waarom zou het voor mij anders zijn dan voor mijn vader of ooms? Wat me stoort is dat vrouwen soms vanuit een slachtofferrol hun aandacht opeisen: ‘Wij zijn achtergesteld!’ Dat zijn we niet. We doen gewoon werk dat ook veel mannen doen, en dat kunnen wij heel goed.

“Als divisiemanager geef ik leiding aan vierendertig mensen, van wie dertig man. Mijn vrouw-zijn is geen issue, hoewel ik me er bij het tekenen van grote contracten weleens bewust van wordt. Dan worden de vragen gesteld aan de technische accountmanager, bij de afhandeling van een contract. Als ik dan aan het eind van het gesprek de order vraag en de tekenbevoegde blijkt, zie je de gezichten wel even vertrekken. Ik zeg er eerlijk bij dat ik soms even wacht voor het effect.

“Ik geniet ervan om mijn plek te hebben in een mannenwereld. Als het nodig is verover ik die plek – altijd met respect. Als ik in overall kom meekijken in de machinekamer, onder de machines kruip en ook technische details ken, zijn de monteurs van de buitendienst wel verrast. Maar misschien is dat toch het meest omdat ik directielid ben en ze dit niet eerder meegemaakt hebben.

“Anders dan veel mannen die ik tegenkom, durf ik te twijfelen en bijvoorbeeld een coach in te huren om het allerbeste uit mijn team te kunnen halen. Ik ben helemaal niet bang om daardoor niet meer serieus genomen te worden. Ik weet inmiddels wat ik kan. Ik ben hier door hard werken gekomen, heb kennis en ervaring en ik weet waarover ik praat.

“Ondanks dat ik het vrouw-zijn in de maritieme wereld logisch vind, was ik verrast door de vrouwen in de tentoonstelling ‘Maritieme Vrouwen’. Dat geeft aan dat het geen luxe is om daar aandacht aan te besteden. Als ik iets ten goede kon veranderen, zou ik de meiden op scholen deze kant op praten. Dat bewust worden van deze sector moet daar al beginnen. In die zin voel ik me inmiddels wel een rolmodel. Onder meer voor een van mijn dochters, die ook in de maritieme wereld werkt.”

*“We doen gewoon
werk dat ook veel
mannen doen, en dat
kunnen wij heel goed”*



*“Door de tentoonstelling
‘Maritieme Vrouwen’
komt er meer bewustzijn
over vooroordelen”*

Miranda Sagel

plaatsvervangend havenmeester van de
Rotterdamse haven en manager van het
Haven Coördinatiecentrum

“Ik ben het maritieme vak eigenlijk ingeroofd, maar het past me. Ik krijg er energie van. Ik ervaar nog altijd dat vrouwen niet erg zichtbaar zijn. Ik heb vaker dan eens meegemaakt dat ik ergens binnenkwam en voor de secretaresse werd aangezien. Dat levert dan grote schaamte op, maar vooroordelen bestaan nu eenmaal – ook bij mij. We doen dat met z’n allen. Door de tentoonstelling ‘Maritieme Vrouwen’ komt daar meer bewustzijn over. Ik ontdekte daar zelf bijvoorbeeld ook pas dat zoveel vrouwen vroeger eigenaar waren van een rederij en die draaiende hielden.

“Aandacht voor vrouwen in het maritieme – en voor diversiteit – is nog steeds hard nodig. Verschillende perspectieven en ervaringen komen de kwaliteit van de besluitvorming ten goede. Met het gevaar te generaliseren denk ik dat vrouwen meer naar de relatie en verbinding kijken. Misschien ook door de eigen ervaring van het combineren van werk en privé.

“Ik heb ervaren dat je in een mannenwereld duidelijker moet zijn. Een mooi voorbeeld is dat ik tijdens een vergadering ooit zei ‘nou, ik denk niet dat we dat gaan doen’. De mannen vroegen later: en, heb je erover nagedacht? Vrouwen snaptten meteen dat we dat niet gingen doen. Ik trek ook weleens mijn uniform aan als ik denk: ik moet goed laten zien wie ik ben. Even letterlijk mijn strepen aan.

“Vroeger dacht ik altijd: nou nou, zo belangrijk is het niet dat ik een vrouw ben. Maar ik merk dat het wél belangrijk is als vrouw zichtbaar te zijn op deze functie. Zo ziet de generatie na mij dat leiderschap er anders uit kan zien. Het is niet altijd de beste timmerman die de baas moet worden van de timmermannen.

“Ik wil laten zien dat je als vrouw niet de excuus-truus hoeft te zijn, maar op je kwaliteiten beoordeeld kunt worden. Dat betekent dat je de dingen op je eigen manier moet doen, ook al zit je in een bepaalde cultuur. In het begin voelde het ongemakkelijk een rolmodel te zijn, maar inmiddels vind ik het hartstikke mooi als ik een jongere generatie dingen mee kan geven.”

Rotterdam, 86 jaar na de bommen

HET HART GEBROKEN; DE RUG GERECHT

Het Witte Huis, de eerste 'wolkenkrabber van Europa', blijft op 14 mei op wonderbaarlijke wijze als door een wonder gespaard.

Foto: collectie Maritiem Museum Rotterdam, objectnummer FS8428_020. Fotograaf onbekend.

Het is 14 mei 1940, een aangename zonnige lentedag. In de ochtend stijgen ongeveer negentig Heinkels 111 op van drie Duitse vliegvelden. Heinkels 111 'P' om precies te zijn: de variant met de gestroomlijnde glazen neus die de bemanning beter zicht geeft op de doelen op de grond... De bestemming: Rotterdam. Het plan: de stad dwingen tot overgave.

Nederland, en niet in de laatste plaats Rotterdam, blijkt in de meidagen van 1940 een onverwacht lastige hindernis voor Nazi-Duitsland. Dat is tot dan toe uitgegaan van een snelle Nederlandse overgave waarna het vizier op België en Frankrijk kan worden gericht. Maar

de Maasstad geeft zich niet zo gemakkelijk gewonnen. Vooral de Maasbruggen – in feite de toegang tot het 'hart van Nederland' met de residentie Den Haag – worden fel verdedigd. Niemand vermoedt op dat moment wat de stad – letterlijk – boven het hoofd hangt, als de

kudde werkpaarden van de Luftwaffe opstijgt met als doel Rotterdam. Want werkpaarden zijn het, de toestellen van het Kampfgeschwader 54. Dat hebben de Heinkels 111 in nog geen decennium voorafgaand aan het bombardement op Rotterdam wel bewezen.

DE RUGGENGRAAT VAN DE LUFTWAFPE

De Heinkel 111 wordt in 1934 ontworpen door de tweelingbroers Siegfried en Walter Günther. Zogenaamd als passagiersvliegtuig. Het Verdrag van Versailles, waarin de voorwaarden van de Duitse overgave na de Eerste Wereldoorlog staan opgetekend, verbiedt de Duitsers namelijk een vloot oorlogsvliegtuigen te bouwen. Maar waar een wil is, is een weg.

De Heinkel 111 is ruim 16 meter lang en heeft een spanwijdte van dik 22 meter. Onder de beide vleugels hangt een twaalfcilinder 1.350 pk sterke Junkers motor waarmee het vliegtuig een kruissnelheid haalt van 400 kilometer per uur. Met 2.500 kilo bommen aan boord heeft het een bereik van bijna 3.000 kilometer. De 111 wordt uiteindelijk gebouwd in tien verschillende varianten. Het type groeit uit tot de ruggengraat van de Duitse Luftwaffe vóór en tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Zijn eerste testcase krijgt de Heinkel 111 in de Spaanse burgeroorlog. Nazi-Duitsland steunt de Spaanse dictator Franco met de inzet van het 'Legion Condor' – wat ruim 135 vliegtuigen telt – in diens 'strijd tegen het bolsjewisme'. Tenminste: zo wordt het aan de buitenwereld verkocht. De meest 'memorable' actie van de 111 is het bombardement op de Baskische stad Guernica op 26 april 1937. Schilder Pablo Picasso legt verwoesting, dood en verderf vast in het gelijknamige werk. Hij schildert het reusachtige

doek – het meet bijna 3,5 bij 8 meter – in nog geen anderhalve maand tijd na het bombardement en het wordt nóg een maand later al tentoongesteld in Parijs.

In september 1939 is de Heinkel 111 één van de belangrijkste hoofdrolspelers tijdens de bombardementen op de Poolse stad Warschau. Op 25 september van dat jaar regent het

er in tien uur tijd bijna 650 ton aan bommen. Er vallen tienduizenden doden. Drie dagen later geeft Warschau zich over. Nog een week later capituleert heel Polen.

EEN ULTIMATUM

Het is een bijna misplaatste woordspeling, maar het bombardement op Rotterdam komt niet helemaal uit de lucht vallen. Wanneer de stad een taai tegenstander blijkt, stelt de Duitse legerleiding een ultimatum: als Rotterdam zich niet overgeeft, wacht de stad eenzelfde lot als Warschau het jaar daarvoor. Maar slechtesamenwerking – en wellicht ongeloof van Nederlandse zijde? – leiden tot het onvermijdelijke.

Als de eskaders Heinkels Rotterdam naderen, verschijnen boven het Noordereiland rode vuurpijlen. Voor de Duitse piloten het teken dat dát deel van de stad in Duitse handen is. Een deel van de vliegtuigen buigt daarom af en dropt zijn bommen boven de Hoekse Waard. Maar boven het centrum van de stad verschijnt niets. Ruim vijftig Heinkels vervolgen daarom hun koers. Rond half twee in de middag worden in minder dan een kwartier zes eeuwen tastbare Rotterdamse historie grotendeels weggevaagd. In dertien minuten valt 97.000 kilo brisantbommen op een gebied van ruim 250 hectare. Naar schatting 24.000 woningen worden verwoest, net als 32 kerken en twee synagogen. Ongeveer 80.000 Rotterdammers worden dakloos, zo'n duizend mensen komen om het leven.

Het bombardement op Rotterdam heeft het door het Duitse leger beoogde resultaat: de stad geeft zich

nog diezelfde dag over. Als de nazi's aangeven dat Utrecht de twijfelachtige eer heeft de volgende op de lijst te zijn, capituleert Nederland de dag erop.

EEN GRIJS GEBIED

In het licht van de huidige tijd rijst natuurlijk de vraag: mócht dat nou

allemaal zo maar? Mág je als oorlogvoerend land een stad met onschuldige burgers platgooien? Anders dan tegenwoordig ('nee'), geeft het in die tijd geldende oorlogsrecht daarop geen eenduidig antwoord. Rotterdam is in de begindagen van mei 1940 een stad 'onder militaire verdediging' en mag als zodanig door de lucht worden aangevallen. Daar staat tegenover dat 'zonder duidelijke waarschuwing vooraf, door het gebruik van buitenproportioneel geweld tegen burgerdoelen capitulatie wordt afgedwongen'. En dat mag binnen de destijds geldende regels dan weer niét. Daarmee bevindt het bombardement op Rotterdam zich in een oorlogsrechtelijk 'grijs gebied'. Datzelfde geldt overigens ook voor de geallieerde bombardementen op Duitse steden, zoals bijvoorbeeld Hamburg en Dresden. De laatste stad wordt op 13 en 14 februari 1945, met het einde van de Tweede Wereldoorlog in zicht, bestookt door naar schatting tweeduizend bommenwerpers. De Amerikanen sturen hun Boeings B-17 Flying Fortress naar het zuidoosten van Duitsland. Een toestel dat ruim 3.600 kilo aan bommen kan vervoeren. De belangrijkste Britse bommenwerper, de Avro Lancaster, doet daar nog een flinke schep bovenop: dit vliegtuig kan maar liefst 10.000 kilo bommen per keer meenemen. In de vuurstorm als gevolg van de bombardementen wordt de historische binnenstad van Dresden in twee dagen zo goed als verwoest, naar schatting 25.000 mensen komen om het leven.

PUIN ALS BASIS

In Rotterdam wordt de infrastructuur van de op dat moment nog relatief nieuwe Rotterdamse havens door de

Duitse Luftwaffe gespaard. De stad is immers al meer dan een halve eeuw de belangrijkste haven van Duitsland. Dat klinkt misschien een beetje gek, maar de hoeveelheid goederen en grondstoffen die via Rotterdam Duitsland in- en uitgaan is zeer

aanzienlijk en voor Duitsland van levensbelang. Bovendien kan de haven een belangrijke rol vervullen bij de later geplande aanval op het door Nazi-Duitsland zo gehate Engeland – ook wel bekend als 'operatie Seelöwe'. Een bewijs daarvan is te vinden in de fotocollectie van het Maritiem Museum: binnenvaartschepen voorzien van vliegtuigmotoren waarmee Duitse grondtroepen naar Engeland kunnen worden getransporteerd. Wie een beetje kijkt heeft op de vaareigenschappen van een binnenvaartschip in relatie tot de omstandigheden op de Noordzee komt al gauw tot de slotsom: een slecht plan. Het is dan ook nooit uitgevoerd.

De moderne haven mag dan zo goed als ongeschonden uit de strijd komen, de oude havens van Rotterdam komen dat allerminst. Gelegen in het centrum worden ze, net als de bebouwing eromheen, zwaar getroffen. Maar het hart mag dan gebroken zijn, de Rotterdamse rug wordt gerecht. Want de verwoesting van het oude stadshart betekent óók een grote stap naar het Rotterdam van de toekomst. Enorme hoeveelheden puin worden gebruikt om oude vaarwegen in het centrum van de stad te dempen waarmee een begin wordt gemaakt met het moderne Rotterdam zoals we dat nog altijd kennen. Plannen die overigens al voor de Tweede Wereldoorlog op de gemeentelijke tekenafel liggen. Daarmee vormt de oude stad dankzij de verwoesting van het bombardement letterlijk de basis voor het naoorlogse, moderne Rotterdam.

Jan Briek



In 2024 kwam de Graanelevator weer in actie. Vrijwilligers speelden de opstanden van de zakkendragers na. Levende geschiedenis, zoals we dagelijks in onze museumhaven laten zien door onze schepen en kranen.

TRANSITIE IS DE KERN VAN DE MARITIEME GESCHIEDENIS

De wereld verandert, en de Rotterdamse haven verandert mee. Van zakkendragers naar graanelevator, en van stukgoed tot containerrevolutie: transitie is van alle tijden. In de Havenvisie 2050 beschrijft het Havenbedrijf Rotterdam de vernieuwingen en uitdagingen van deze tijd. Uiteindelijk is ook deze transitie een inspiratie voor het Maritiem Museum. “Want dat is wat we hier doen: transities in de maritieme geschiedenis duiden. We pakken onze rol als verhalenverteller.”

“Als je kijkt naar de geschiedenis van de haven, zie je verschillende grote transities”, zegt conservator en maritiem historicus Jan Briek. “Halverwege de negentiende eeuw ging de scheepvaart van voortstuwing met zeilen naar stoomaandrijving. Een gigantische omwenteling. Schepen konden veel vaker op tijd varen én de stoom kon voor andere machines gebruikt worden, zoals bij baggerwerkzaamheden. Die waren van groot belang voor de aanleg en het onderhoud van de Nieuwe Waterweg. Was die er niet gekomen, dan hadden

er geen zeeschepen in Rotterdam kunnen aanleggen, en was de haven nooit geweest wat hij nu is.”

GRAANELEVATOR

In het begin van de twintigste eeuw vond er een andere grote verandering plaats in Rotterdam. De graanoverslag ging van handwerk door zakkendragers over op mechanisatie met graanelevatoren – het Maritiem Museum heeft het laatste door stoom aangedreven exemplaar in de collectie. Er ontstond grote onrust bij de graanarbeiders, die dachten dat

ze veel minder werk zouden gaan krijgen. Briek: “De staat van beleg is zelfs uitgeroepen in Rotterdam, en er vielen doden bij de protesten. Terwijl bleek dat de mechanisering veel meer overslag mogelijk maakte, waardoor er juist méér werk kwam. Er kwam een veelvoud aan schepen en lading binnen. Uiteindelijk leidde deze ‘graanrevolutie’ tot nog een revolutie: havenarbeiders kwamen op voor hun werk, gingen zich voor het eerst verenigen in vakbonden en stelden looneisen.”

VAN STUKGOED NAAR CONTAINER

Nog een transitie van groot belang was natuurlijk de introductie van de container in de jaren vijftig. Het veranderde de handel over de hele wereld. Verplaatsing van arbeid naar lage-lonenlanden werd mogelijk doordat de transportkosten per product bijna verwaarloosbaar werden. Het leidde ertoe dat de haven explosief groeide in overslagvolume en versnelde de havenuitbreiding richting de zee: de Maasvlakte. Rotterdam werd de belangrijkste toegangspoort voor Europa.

Opnieuw staat de haven voor grote veranderingen en uitdagingen. Vernieuwingen zijn noodzakelijk, een mooie kans om de rol van de haven voor de Europese industrie opnieuw vorm te geven. De Havenvisie 2050, gepresenteerd in het Port Pavillon in januari, omschrijft hoe de haven dat wil bereiken, bijvoorbeeld door klimaatneutraal te worden. Verschillende thema's staan centraal in de Havenvisie: de logistieke functie van de haven in Europa, verduurzaming en realisatie van klimaatdoelen, de arbeidsmarkt en de weerbaarheid van Europa.

GROTERE AUTONOMIE

In 2050 moeten slimme technologieën, zoals digitale verbinding met sensoren, voor een efficiënte afhandeling van de goederenstroom in de haven zorgen. Het streven is dat Rotterdam niet alleen de Europese hub voor containervervoer is, maar ook voor duurzame energiestromen zoals biomassa en waterstofdragers. De industrie in Rotterdam kan de samenleving helpen verduurzamen. Bijvoorbeeld door lokale productie van circulaire grondstoffen, duurzame energie en strategische materialen om bijvoorbeeld batterijen van te maken. Dat maakt Europa meteen strategisch minder afhankelijk. Er komt meer aandacht voor natuur en leefomgeving – denk aan walstroom waardoor zeeschepen geen dieseldampen meer aan wal uitstoten. Dat helpt ook het negatieve imago van de haven als vervuiler te verbeteren. Voor werknemers in de haven moet werken in de havenindustrie aantrekkelijk blijven. Welzijn, loopbaanontwikkeling en sociale innovatie worden verbeterd, en diversiteit en

inclusiviteit moeten vanzelfsprekend worden. Ook komt er betere bereikbaarheid en passende huisvesting in de regio.

Verder kan de haven helpen de weerbaarheid van Europa te vergroten. De wereldwijde verbondenheid [MG1.1] [NH1.2], gespreide importstromen en lokale industrie zorgen voor een grotere autonomie. Met verdere digitalisering, samenwerking [MG2.1] [NH2.2] en een flexibele infrastructuur [MG3.1] [NH3.2] kan snel gereageerd kan worden op verstoringen en vijandige, destabiliserende acties zoals cyberaanvallen.

VERHALEN

In de Havenvisie komen verhalen over de haven, Rotterdam en Europa samen. “Die verhalen zijn het raakvlak tussen de Havenvisie en het Maritiem Museum Rotterdam”, zegt Jan Briek. “De maritieme wereld heeft een grote invloed op ons leven, maar staat nauwelijks op het netvlies van veel mensen. Het Maritiem Museum maakt die maritieme wereld begrijpelijk en inspirerend voor een breed publiek. En dat doen we met verhalen. Ondersteund door de objecten uit onze unieke maritieme collectie laten de tentoonstellingen en bijvoorbeeld ook onderwijs zien wat er in de haven en de maritieme wereld gebeurt – vroeger, vandaag en in de toekomst.” Als voorbeeld noemt Briek objecten binnen het museum die iets vertellen over de aanleg van de Nieuwe Waterweg, de aanleg van beide Maasvlaktes, de containerisatie of de ontwikkelingen binnen de scheepvaart naar hybride aandrijvingen. “Denk aan een kaart, of een model van de strekdam in de Noordzee die Caland in opdracht heeft laten maken. En een prachtig voorbeeld is natuurlijk ook onze graanelevator. Het museum laat zien dat transitie de kern is van de maritieme geschiedenis.”

MEER BEGRIP

Wie kijkt naar de omvang en snelheid van wat er gebeurt in de Rotterdamse haven anno 2026, weet misschien niet direct welke gebeurtenissen in het verleden daarop van invloed waren. Toch zijn ze van belang, om de maritieme wereld van vandaag beter te begrijpen, patronen te herkennen en betere beslissingen te kunnen nemen voor de toekomst. Ze geven

context, en brengen nuances aan in wat we over de wereld van nu weten. Door de geschiedenis te koppelen aan de veranderingen van nu, wordt de betekenis daarvan duidelijker en wordt de haven begrijpelijker voor een breed publiek. In die zin kan het Maritiem Museum meer doen dan duiden, en bijdragen aan de uitvoering van wat er in de Havenvisie staat. Briek: “Als je kijkt naar de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt kunnen we mensen aantoonbaar inspireren. Alle mensen die hier komen krijgen onherroepelijk iets mee over de maritieme wereld, en voor veel jongeren wordt hier tastbaar wat werk in de maritieme sector kan betekenen. En denk bijvoorbeeld ook aan de pitches van jonge bedrijven over alternatieve energievoorziening bij de Offshore Experience. Een plek waar nieuwe ideeën gezien kunnen worden, kunnen inspireren en wie weet ooit toegepast worden in onze eigen Rotterdamse maritieme omgeving. Maar het belangrijkste is dat de maritieme wereld zichtbaar wordt, en er meer begrip van en sympathie voor de haven ontstaat. We nodigen mensen uit om verder te kijken dan hun dagelijkse leven: naar de maritieme wereld, die dat dagelijks leven voor een groot deel mogelijk maakt.”

ELKAAR VERSTERKEN

De Havenvisie is een verhaal over de toekomst. Het museum kan dat verhaal en die toekomst duiden door vragen te stellen. Wat betekent een circulaire economie eigenlijk voor de maritieme wereld? Hoe helpt de haven ons weerbaarder te worden in een wereld die onvoorspelbaar is? Waarom is het zo uitdagend om in de haven te werken? Welke nieuwe beroepen ontstaan en hoe verandert vakmanschap? Briek: “In die zin is de Havenvisie een mooie inspiratie voor het museum. Een museum toont verschillende kanten van het verhaal. Daardoor is het een plek van reflectie en discussie. Samen met maritieme bedrijven maken we daarmee, de komende jaren, de transitie begrijpelijk voor een breed publiek. En dagen we mensen uit om erover mee te denken, om er met elkaar over van gedachten te wisselen. Zo versterken we elkaar in het vormgeven van de haven van de toekomst.”



JE LEERT HIER ZONDER DAT JE HET DOORHEBT

Steek je handen in een bak water om te zien of je zelfgemaakte bootje het doet – ben je dan aan het leren? De meeste mensen zouden zeggen van niet. Maar wat is eigenlijk het verschil met techniekonderwijs? Een pleidooi voor leren als iets wat je de hele dag door doet.

We zijn als mens nooit uitgeleerd: alleen al om staande te blijven in een veranderende wereld, leren we dagelijks allerlei dingen. Dat gaat vaak onbewust, en wat we precies leren hangt ook af van je omgeving. “En dat is precies ons uitgangspunt”, vertelt hoofd publieksprogramming Anna Tiedink. “Elke bezoeker komt anders naar buiten dan hij het museum inging, en een groot deel van die verandering kun je ‘leren’ noemen, dicht bij ‘ervaren!’”

“Als je bijvoorbeeld even in het woongedeelte of roefje van een oud schip bent geweest – zoals het museumschip ‘Geertruida’, te bezoeker in de museumhaven – en hebt gevoeld hoe krap dat is voor een gezin, kijk je wellicht anders naar een passerend binnenvaartschip. Je neemt iets mee en je past het ooit toe. Wanneer weten we niet, maar je plant een zaadje van bewustwording. Dat geldt voor alle maritieme dingen die je ziet en meemaakt in

een museum. Juist als je ergens echt bent, in een schip staat of een model bekijkt, gebeurt er wat.”

LEREN ALS RODE DRAAD

“Leren loopt door alles wat we doen”, vult haar collega Marieke van Os aan. Van Os is een van de twee educatoren van het Maritiem Museum. “Niet alleen in de lessen die we maken, maar ook bij de tekstbordjes naast objecten, of bijvoorbeeld de manier waarop je door een tentoonstelling geleid wordt. Je neemt iets mee – ik noem het graag een sleutelervaring. En leren gaat via alle zintuigen. Je kijkt, je voelt, je beleeft of probeert iets zelf te maken. We bieden daarom veel verschillende dingen aan. Want als je een theaterles over de maritieme geschiedenis krijgt, dan boor je weer een ander aspect van jezelf aan. Net zoals wanneer je een maritiem spel speelt (onderaan staat een mooie oefening, red.) of zelf iets mag bouwen.”

Van Os vertelt dat ze bij het maken van educatie altijd even haar ‘onwetende zelf’ aanzet. “Hoe zit dit? Snap ik dit?” Ik wil dat een docent of rondleider niet vertelt, maar vragen stelt. Zo ontdek je zelf dingen, en dat is anders dan een tekstbordje, uitleg van de juf of een audiotour.”

MARITIEME HAAKJES

Elk museum wil graag dat bezoekers nog eens terugkomen. Daar kan leren een rol in spelen. “We zien dat mensen terugkomen omdat er meer te leren, te spelen of te doen is”, zegt Tiedink. “Ze doen de workshop en blijven zo lang dat ze geen tijd meer voor de tentoonstelling hebben, of andersom. En komen dan terug.”

En er zijn natuurlijk altijd haakjes naar de maritieme wereld en techniek. Zoals de workshops in de afgelopen voorjaarsvakantie, waar kinderen zelf bootjes bouwden en deze testten in een waterbaan met ventilator. “O, hij

gaat om. Kunnen we er drijvertjes aan maken?’ Dan staan wij erbij om ze verder te inspireren. ‘Hoe zou hij nog harder kunnen?’ Dat raakt direct aan de maritieme industrie en het techniekonderwijs – je snapt dat een boot niet in één dag bedacht is, dat er een ontwerper over nadenkt. Misschien jij wel.”

“Ons uitgangspunt is dat niet alleen het leren zo breed mogelijk is, maar ook dat zoveel mogelijk mensen een goed bezoek hebben gehad, en terugkomen, misschien om meer te leren”, zegt Tiedink. De een ervaart en dagdroomt, de ander wil teksten lezen, de diepte in gaan of zelf iets doen. Het doel is dat er iets veranderd is, het ultieme doel misschien wel dat mensen in gesprek gaan over wat ze hebben gezien en meegeemaakt. We weten niet wat het bezoek gaat betekenen, want dat is eigenlijk niet meetbaar. Maar dat het maritiem is, dat weten we wel.”



MEER ZIEN DOE JE ZO

Een mooie oefening om mensen anders en beter te laten kijken, gaat als volgt: laat een groep bezoekers om beurten iets benoemen wat ze feitelijk zien. Dat is het startpunt om verder te praten – ‘waarom noem je die raampjes bijzonder?’ – zodat je leert goed te observeren. Naarmate het spel langer duurt, moeten mensen steeds beter kijken of meer details zoeken om nog iets nieuws te kunnen ontdekken.

Het Maritiem Museum biedt jaarlijks educatie aan zo’n 15.000 leerlingen in schoolverband, van basisonderwijs en voortgezet onderwijs tot mbo, hbo en wo. In de schoolvakanties doen kinderen mee aan workshops om zo spelenderwijs te leren.

EEN NIEUWE REDDINGSLOEP VOOR DE ZEEMEEUW

De reddingsloep van onze coaster 'Zeemeeuw' stond op instorten. Nu krijgt hij een tweede leven, gang voor gang opgebouwd zoals dat destijds ook ging. Een kijkje in onze houtwerkplaats waar twaalf medewerkers, vrijwilligers en leerlingen van het Rotterdamse Hout- & Meubileringscollege samenwerken.



VERSCHILLENDE LAGEN

Misschien herinner je hem nog: de feloranje reddingsloep van onze coaster 'Zeemeeuw' (1937). Tenminste: wat er nog van over was... Na jaren in weer en wind aan dek viel het bootje nog net niet uit elkaar, maar daarmee was alles ook wel gezegd. Maar de 'Zeemeeuw' zonder reddingsloep is natuurlijk geen gezicht. Een bijdrage van de VriendenLoterij in het kader van het 200-jarig jubileum van de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij in 2024 biedt uitkomst. Met die financiële steun wordt een plan gemaakt voor de bouw van een nieuwe sloep in onze houtwerkplaats.

ZONDER BOUWTEKENING

Een boot nabouwen doe je niet zomaar. Zeker niet, zoals bij deze sloep, zonder tekeningen. Gelukkig zat er in het oude exemplaar nog nét genoeg verband om hem te kunnen opmeten. Dat deed vrijwilliger en voormalig scheepsbouwer Hans Duijvendijk die vervolgens op de vloer in het houtpaviljoen een één op één spantenvloer heeft getekend. Dat is een één op één bouwtekening waarin alle vormen van de sloep zijn vastgelegd.

Met die bouwtekening zijn bouwmallen gemaakt die op een stalen frame op de vloer van de houtwerkplaats zijn opgesteld. Op die bouwmallen is de boot in eerste instantie 'op z'n kop' gebouwd. De kiel- en stevenbalk zijn gemaakt door dunne lagen eikenhout op elkaar te verlijmen. Daarna is er een mal van de spiegel opgesteld. De vorm van de boot wordt dan al min of meer zichtbaar. Door dunne latten van voor naar achter over de hulspant

te buigen en vast te zetten, wordt bepaald of die vorm ook echt klópt. Als dat zo is, kunnen de gangen – de planken waaruit de romp is opgebouwd – worden gemaakt.

STOMEN

Zo'n romp bouwen is gecompliceerd. Immers: zo'n scheepsromp zit vol ronde vormen. Om de gangen goed te kunnen buigen, worden ze gestoomd. De geïsoleerde stoomkist die daarvoor nodig is, is hiervoor speciaal gebouwd. Daarin wordt elke gang (bij 110 graden) flexibel gemaakt. De tijd is daarna beperkt – ongeveer een kwartier – om hem op de hulspant

De nieuwe sloep wordt, net als de oude, overnaads gebouwd: elke volgende gang overlapt een deel van de vorige. De gangen worden om en om aan weerszijden van de romp bevestigd. Doe je eerst de ene kant en daarna de andere, dan trekt de boel krom. Nadat alle gangen zijn geplaatst – de boot ligt dan nog steeds ondersteboven – zijn de eiken handgrepen aan de buitenzijde van de romp bevestigd. Deze dienen om de boot, als dat nodig is, om te kunnen draaien. Daarna is de buitenkant de eerste keer geschilderd met een 'schakelverf' (primer en aflaklaag in één) die het hout goed afsluit. Daarna volgt de aflaklaag: signaaloranje, net als het origineel.

COLLECTIE EN BOUW KOMEN SAMEN

Als de romp dicht is, gaat hij van de bouwmallen af en wordt hij omgedraaid. Om het geheel nog sterker te maken komen er 25 gestoomde eikenhouten spanten in. Op de

bodem komen blokkroosters. Twee banken ter weerszijden met daarin de drijfkasten zorgen, net als de twee roeidoften, voor extra stevigheid. Voor het gemak komt er aan de spiegel een wegneembare steun voor een buitenboordmotor. Uit de collectie technische tekeningen van het museum is een passend zeilplan opgediept zodat er in de toekomst ook met de boot gezeild kan worden. De binnenkant van de nieuwe sloep wordt wat chiquer dan het origineel. De afwerking in gebroken wit en de vloerroosters, banken, spanten en doften blank gelakt. Een leuk detail ten slotte: de hijsogen (waarmee je de boot van en aan boord kunt takelen) komen uit het oude exemplaar. De enige originele onderdelen die zijn gered.

VAKMANSCHAP

Dankzij een project als dit komt het vakmanschap van onze museummedewerkers en vrijwilligers niet alleen ten goede aan de museumcollectie. Projectleider Martin Verkade: "De kracht van het hele project zit in de samenwerking. Dit gaat om mensen die samen iets maken." Er hebben ongeveer twaalf medewerkers, vrijwilligers en leerlingen van het Rotterdamse Hout- & Meubileringscollege meegewerkt. Stageplaatsen bieden jonge timmerlieden de mogelijkheid het vak nog beter in de vingers te krijgen.

Wie in de gelegenheid is, moet zeker eens een kijkje nemen in het Maritiem Museum houtbouw paviljoen aan de Leuvehaven om daar een beeld te krijgen van het vakmanschap dat we als museum in huis hebben.

IN BEELD:

MARITIEME VROUWEN

De tentoonstelling 'Maritieme Vrouwen', die in oktober opende, is uitstekend ontvangen. Op vele plekken in de stad, in Nederland en ook ver daarbuiten. Bezoekers, journalisten, maar vooral de hoofdrolspelers, de maritieme vrouwen, herkennen de verhalen. We kijken terug op de eerste maanden en kijken vooruit naar het komende jaar.

1 | Marja Tiemens-Idzinga, ambassadeur van de tentoonstelling doneerde in de aanloop naar de expositie een deel van haar eigen verzameling aan het Maritiem Museum. Belangrijk, want op deze manier verrijken we de collectie met verhalen.

2 | De 'Toren op Zuid' liet in een prachtige animatie het venussymbool in combinatie met het anker zien. Dit symbool van de tentoonstelling sierde de oevers van de Maas in de openingsweek.

3 | De film 'Zeemansvrouwen, een soort vrijheid' van documentairemaker Helge Prinsen is onderdeel van de tentoonstelling. In de Rotterdamse bioscoop KINO was deze film vanaf de opening van de tentoonstelling ruim 3 maanden te zien.

4 | Meer dan 150 ledlampen kleurden in de openingsweken de gevel van het Maritiem Museum in rood en roze, de stereotype vrouwelijke kleur roze en rood, de kleur van de kracht en de passie.

5 | Op de openingsavond kleurden de Erasmusbrug, de museumhaven en andere plekken in de stad mee. Als hommage aan de vrouwen in de maritieme wereld van toen en nu.

6 | Burgemeester Carola Schouten opende de tentoonstelling met de vrouwen van nu die een hoofdrol spelen in het verhaal van expo. Roland Pechtold mocht gastheer zijn in zijn eerste week als Algemeen Directeur.





DE OORSPRONG VAN ROTTERDAM LIGT IN HET MARITIEM MUSEUM

Een Rotterdamser topstuk is moeilijk te vinden. De middeleeuwse punter die sinds kort in het Maritiem Museum te zien is, heeft hier een fantastische tijdelijke haven gevonden. Het scheepje staat letterlijk aan de basis van Rotterdam. En: het dateert de oorsprong van Rotterdam.

De middeleeuwen in Nederland. Het dorpje Rotta ligt in waterrijk gebied met hier en daar een terp. Akkerbouw en landbouw, de handel is nog beperkt. Houten punters waarmee personen, vee of goederen verplaatst worden, varen af en toe voorbij. Het gebied overstroomt in 1170 en er wordt besloten een dam aan te leggen. In Rotta kunnen nu grotere goederenscheepen aanleggen. De handel groeit. Rotterdam is een feit.

DAM IN DE ROTTE

In 1991 wordt precies op die plek, tijdens het graven van de Willemspoortunnel, een middeleeuwse houten punter gevonden.

“Heel bijzonder”, vertelt conservator Annette de Wit. “Niet alleen omdat hij bijna gaaf is, maar ook omdat door onderzoek van het hout bepaald kon worden wanneer de dam aangelegd is – in 1270. Om de dam te bouwen, werd namelijk niet alleen puin, maar bijvoorbeeld ook deze punter als bouw materiaal gebruikt. Het is het oudste scheepje van Rotterdam en staat dus letterlijk aan de basis van de dam in de Rotte.”

BESTEMMING HAVENSTAD

Het scheepje is een historisch topstuk voor Rotterdam. De Wit: “Het is door de archeologische dienst na opgraving geconserveerd, en door plaats-

gebrek heeft het daarna lang in een extern archeologisch depot gestaan. Pas vanaf 2020 is het tentoongesteld in Museum Rotterdam. Daarna stond het in de bibliotheek. We zijn blij dat hij nu in het Maritiem Museum te zien is op de tentoonstelling ‘Bestemming Havenstad’. Dat past in het hele verhaal over Rotterdam dat we vertellen.”

FEESTDAG

Het was een bijzondere verhuizing. De punter moest met kranen naar beneden getakeld worden in de bibliotheek om het in het Maritiem Museum weer voorzichtig omhoog te takelen. Uiteraard onder begeleiding van

verschillende archeologische specialisten en natuurlijk onze eigen restauratoren en depotbeheerder. “Het was echt een feestdag toen het scheepje aankwam”, zegt De Wit enthousiast. “Het past ook zo mooi in het ontwerp van de tentoonstelling. Er is naast de punter ook een vitrine met gebruiksvoorwerpen uit de omgeving van die tijd. Je krijgt zo een mooi compleet beeld.”

GOEDE HAVEN

Het scheepje past om meer redenen goed in het Maritiem Museum. “Het is een vroeg binnenvaartscheepstype dat onze verhalen over de Nederlandse sloop- en binnenvaart

mooi illustreert. Rotterdam was nooit Rotterdam geworden zonder verbinding met het achterland: geen schepen, geen handel.” Daarnaast is er natuurlijk de betekenis voor het vertellen van de geschiedenis van de stad en het ontstaan ervan.

En er is meer af te lezen. De naden van de punter zijn destijds waterdicht gemaakt met twee soorten mos die in de omgeving van Rotterdam voorkwamen. Omdat er geen zeilen, mast of roer te zien zijn, werd het scheepje waarschijnlijk met vaarbomen of lange stokken voortbewogen. Uit de lichte asymmetrie en het houtgebruik blijkt ook dat het niet door een profes-

sionele scheepsbouwer is gemaakt. Waarschijnlijk heeft een handige boer uit de omgeving het zelf gebouwd.

CANON ROTTERDAM

Tot 2029 is het scheepje te bezichtigen in het Maritiem Museum. Wat er daarna mee gebeurt is nog niet bepaald. “Maar als essentieel onderdeel van de geschiedenis van de stad moet het gewoon altijd ergens te zien zijn”, besluit De Wit. “Rotterdamser krijg je het niet.”



MARITIEME NALATENSCHAP VOOR DE NIEUWE GENERATIE

Van politieboot naar leer- en ontdekschip

Naast nautische instrumenten liet een verzamelaar recentelijk een schotelboot na aan het Maritiem Museum. De boot paste niet in de collectie, maar kreeg toch een prachtige bestemming: als leer- en ontdekschip van zeeverkenners.

“Eerlijk gezegd heb ik er nooit over nagedacht om een museum als erfgenaam aan te wijzen.” Dat vertelde de verzamelaar aan de notaris waar hij zijn testament opstelde, niet lang nadat hij ziek werd. De notaris had hem op het idee gebracht, geraakt door zijn voorliefde voor zijn nautische objecten. Niet alleen bezat hij een mooie verzameling azimutcircels en scheepsmodellen, maar ook een politieboot uit de jaren zestig.

Het Maritiem Museum Rotterdam is de gelukkige erfgenaam. De schenker vond het namelijk een geweldig idee, zo vertelde hij ons in 2025. “Ik kom graag in het museum. Ik hoop dat het museum mijn nalatenschap nog ergens in kan investeren en dat deze zo wordt doorgegeven aan een nieuwe generatie.”

ECHTE BOOT

Naar eigen zeggen begon het verzamelen in zijn midlifecrisis, en hij rond ging kijken naar een boot. “Scheepsmodellen zijn mooi, maar een echte boot is natuurlijk leuker!” Hij kocht uiteindelijk een voormalige politieboot – een schotelboot uit 1964. Een schotelboot is een type patrouilleboot die wordt aangedreven door een Schottel roerpropeller. Die kan 360 graden draaien op een verticale as, waardoor de boot erg wendbaar is. Handig, tijdens een patrouille. De boten worden voornamelijk gebruikt door de overheid, zoals de politie, douane en havendiensten. De eerste schotelboten werden gebouwd in 1955 bij de scheepswerf Schottel in Duitsland – vandaar de naam.

MARITIEME FAMILIE

De verzamelaar kwam uit een maritieme familie. Zelf voelde hij zich ook van jongs af aan aangetrokken tot schepen. “Vanuit Overveen, waar we woonden, ging ik met mijn ouders en broer vaak naar IJmuiden, schepen kijken. Hopen dat ze toevallig door de sluis kwamen. Als we geluk hadden, hoorde je de stoomfluit.” Hij ging niet in de maritieme sector werken, maar verzamelde wel nautische instrumenten. Dat ontstond bij toeval: toen hij eens in een boekhandel een betaalbare azimutcirkel zag liggen, werd hij nieuwsgierig en wilde hij hem gelijk hebben. Met een azimutcirkel en een kompas kunnen kruispeilingen worden genomen. Later volgden meer objecten in zijn verzameling, zoals een logklok voor op het achterschip, waarmee je snelheid kunt bepalen.

JONGEREN INSPIREREN

Anders dan de nautische instrumenten paste de schotelboot niet in de collectie van het Maritiem Museum. Maar des te beter in de doelstelling van het museum: jonge mensen inspireren tot een toekomst in de maritieme wereld. Een wens die hij ook had. Zo werd besloten de schotelboot ‘Conrad’ over te dragen aan de Scouting zeeverkenners J.C.J. van Speijk in Rotterdam. De boot kreeg afgelopen najaar een tweede leven als leer- en ontdekschip. Daarmee is op een mooie manier invulling gegeven aan zijn wens om jonge mensen te inspireren voor de maritieme wereld.

De schenker is overleden op 7 mei 2025.

BELASTINGVRIJ NALATEN

Deze schenker was niet de enige liefhebber van erfgoed die besloot een deel van zijn nalatenschap aan een museum te schenken. Het Maritiem Museum ontstond ooit door de ruimhartige schenking van prins Hendrik.

Ook nu nog bestaat onze collectie grotendeels dankzij nalatenschappen, schenkingen en financiële steun van particulieren, bedrijven en fondsen. En dat is hard nodig! Musea hebben de ANBI-status, waardoor ze als erfgenaam geen erfbelasting hoeven te betalen.

ERFGOED NADER BELICHT: STOOBOK SIMSON



Musea maken voortdurend keuzes over welke objecten en verhalen ze tonen. Die keuzes zijn niet neutraal, maar worden beïnvloed door culturele en institutionele kaders. In het Nederlandse maritieme erfgoed ligt de nadruk vaak op zeevaart en beroemde schepen, terwijl werkvaartuigen uit de maritieme industrie minder aandacht krijgen.

Dit speelt ook bij de drijvende stoobok 'Simson', die onderdeel is van het Maritiem Museum Rotterdam. Hoewel het schip een belangrijke industriële geschiedenis vertegenwoordigt, blijkt het moeilijk te behouden en te presenteren binnen bestaande museale kaders.

Een afstudeerproject vanuit de Universiteit van Utrecht onderzoekt waarom werkvaartuigen in de erfgoedsector onderbelicht zijn en hoe een museum het verhaal van de 'Simson' op een betekenisvolle manier aan het publiek kan presenteren. Het onderzoek combineert de geschiedenis van het schip met theoretische inzichten en museale voorbeelden, en resulteert in een advies voor het museum. Zo draagt het project bij aan een bredere waardering van minder zichtbaar maritiem erfgoed.

BOEK OVER MARITIEME VROUWEN



In maart 2027 verschijnt bij uitgeverij AmbolAnthos het boek 'Maritieme Vrouwen' van maritiem historicus Irene Jacobs, conservator van het Maritiem Museum en samensteller van de gelijknamige tentoonstelling. Het boek is voortgekomen uit het door het NCW gesponsorde onderzoek naar vrouwen in de collectie van het Maritiem Museum. Werk en leven van vijftien vrouwen uit de maritieme sector van de 16de eeuw staan centraal. Naar voren komt ook hoe het werk van deze vrouwen in de maatschappij van toen werd bemoeilijkt.

KADE LEUVEHAVEN OP DE SCHOP

Een langgekoesterde wens van het Maritiem Museum komt uit. De gemeente Rotterdam investeert de komende tijd in de vergroening van de Maritiem Museum-kade. In januari werd het startschot voor de renovatie gegeven in het haveninformatiecentrum 'Port Pavilion'. Aan de kade komt er in totaal 1.722 m2 groen bij, met onder andere negen nieuwe bomen. Er blijft ruimte voor twee terrassen. En de buitencollectie van het Maritiem Museum, met scheepskranen en andere maritieme werktuigen, krijgt een belangrijke plek binnen de nieuwe inrichting. De vergroening van de Leuvehaven is naar verwachting begin 2027 klaar.



TECHNASIUM PROJECT 2026: HOE ZIET ENERGIETRANSITIE OP ZEE ERUIT?

Bijna 700 leerlingen van twaalf Technasium-scholen gaan dit jaar aan de slag met échte maritieme uitdagingen tijdens het jaarlijkse Technasium Project. Aan de hand van vraagstukken, ingediend door SBM Offshore en Osbit, bedenken zij innovatieve oplossingen voor de energietransitie op zee.

Leerlingen denken na over hoe drijvende windmolens ver op zee veilig en met respect voor de natuur op hun plek blijven én hoe grote monopalen voor windparken op zee rechtop gezet kunnen worden. Hun ideeën werken ze uit tot schaalmodellen en prototypes, die worden getest in het Aquabad bij RDM Rotterdam.

In tien weken werken de havo- en vwo-leerlingen toe naar een eindresultaat, begeleid door studenten Maritieme Techniek van Studievereniging van Scheepsbouwkunde UNFC. In januari 2026 brachten alle deelnemers een bezoek aan het Maritiem Museum en later krijgt de winnende oplossing een plek in de Offshore Experience.

Zo brengen we, ook met de steun van Stichting Verolme Trust, jongeren graag in aanraking met techniek, innovatie én de toekomst van maritieme energie.

Verolme Trust

JTF Fonds voor rechtvaardige transitie
Medegefinancierd door de Europese Unie

MEER NIEUWS IN UW MAILBOX?

Twee keer per jaar presenteren wij u dit magazine, boordevol nieuws en achtergronden. Daartussen sturen we met veel plezier ons nieuws aan onze zakelijke relaties per e-mail via een nieuwsbrief. [Meer nieuws online](#) →



Building the future together

Meer lezen over onze projecten
vanoord.com

Van Oord
 Marine ingenuity

Enthousiaste partner van het Maritiem Museum en de Offshore Experience

www.huismanequipment.com

Huisman
 Equipped for impact

MSIG
 SPECIALTY MARINE

HELPING YOU NAVIGATE THE FUTURE

BELGIUM ◆ FRANCE ◆ GERMANY
 NETHERLANDS ◆ UK ◆ SPAIN ◆ SINGAPORE

◆ msigspecialtymarine.com

Ontdek Portlantis

Een uitdagend dagje uit

Scan de code en koop je kaarten via portlantis.nl

Groepsboeking? Mail dan naar reserveringen@portlantis.nl

PORTLANTIS
 Explore the port of Rotterdam

Naast dit magazine 'Vaart!' bieden wij ook online verdieping



REISVERSLAG VAN EEN ZEVENJARIGE

Egbert Borgers reisde veertien maanden over zee met zijn familie en was pas zeven jaar oud. Hij legde het leven aan boord in de 19e eeuw vast. En hij dook later op in de brieven van Vincent van Gogh.



UNIEKE HAVENFOTO'S: WINNAAR 2025 BEKEND

Al enkele jaren houdt het Maritiem Museum samen met de facebookgroep 'Havenvrienden Rotterdam' een maandelijkse fotowedstrijd. De jaarwinnaar werd laatst bekendgemaakt. Bekijk de prachtige resultaten.



MARITIEME VROUWEN SIERADEN

Een exclusief sieraad met het symbool uit onze tentoonstelling 'Maritieme Vrouwen'. Gemaakt door sieradenontwerper Charlotte Wooning en exclusief verkrijgbaar in de museumshop van het Maritiem Museum Rotterdam. Ook als geschenk.



ZES JAAR NA COVID-19: DE VERHALEN

Zes jaar geleden rond deze tijd, was de wereld in zijn greep van het coronavirus. Niet alleen het museum was dicht, ook de scheepvaart lag nagenoeg stil. Wij maakten hier een film over.



TROTS OP ONZE PARTNERS

Midden in de havenstad Rotterdam discussiëren we over maritieme onderwerpen die van invloed zijn op ons allemaal. Het Maritiem Museum vertelt verhalen uit de geschiedenis én de toekomst van de maritieme wereld. Verhalen van mensen, bedrijven en ideeën die ons leven hebben veranderd.

Maar om onze projecten te realiseren is naast tijd, kennis en mankracht ook financiële steun nodig. U kunt als particulier al meebouwen aan onze missie vanaf € 1.000 per jaar en als bedrijf vanaf € 1.500 per jaar. We verwelkomen u graag in het museum om samen te kijken waar we onze krachten kunnen bundelen!

VELEN GINGEN U AL VOOR:

ABN AMRO, Allianz, Allseas, Alphatron, Ampelmann, Anthony Veder, Atlas Copco, Axoft IT & Telecom, Barge Master, Bidfood, Bluewater Energy Services, CMA CGM (Holland), Damen, DEME, DOB-Academy, DOT, FMJ Group, Gans Cargo Operations, Grolsch Bierbrouwerij Nederland, GustoMSC, Heerema International Group Services SA, Huisman, Hutchison Ports ECT Rotterdam, Huys ten Voorn Vastgoed, InterDam, Intramar Insurances, Lokaal FNV Rotterdam, NMT-IRO, Iv-Groep, Koninklijke Doeksen, Koninklijke Vereniging Het Comité van Graanhandelaren, KRVE, MARIN, Matrans Holding, MSIG Specialty Marine, Offshore Independents, Peterson, Port of Rotterdam, Portbase, Post en Co., Primo Marine, PS Marine coatings, RED-TO-GREEN, ROG Ship Repair, Rotterdam Harbour Holding, Rotterdam Maritime Services Community, Royal IHC, Royal Roos, SBM Offshore, Seaway Heavy Lifting, Sif Group, Smallegange, Stena Line, STOER, Ten Holter Noordam Advocaten, ThyssenKrupp Veerhaven, TOS Netherlands, Universal Africa Lines, Van Aalst Group, Van Leeuwen Buizen Groep, Van Oord, Vroon Group, Waalhaven Holding en Wärtsilä Netherlands

Bent u geïnteresseerd in een partnerschap met het Maritiem Museum Rotterdam of wilt u meer informatie? Neem contact op met relatie manager Anna Moerkens - van Willigen via **010 4029 256** of relatiebeheer@maritiemmuseum.nl

SPECIALE DANK AAN

VAART! IS EEN UITGAVE VAN HET MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM

Marketing, Communicatie & Development

Postbus 988
3000 AZ Rotterdam
010 413 26 80

voorlichting@maritiemmuseum.nl
maritiemmuseum.nl

COLOFON

ISSN 1877 - 3486

Redactie Peter Jan de Werk, Jan Briek, Natalie Hansen, Mariska Graveland

Vormgeving Femmy Hoogveen

Fotografie Theo de Man, Marco de Swart, Suzan Alberts, Peet de Rouw, Martin Verkade, Peter Jan de Werk, Anoesjka Minnaard, Eileen Jaquet, @Paddy

Drukker DEX



**VRIENDEN
LOTERIJ**

elke dag plezier



VRIENDENLOTERIJ VIP-KAART
elke dag plezier

V.L. VAN DE GOEDEDOELEN
24/11/1978

KAARTNUMMER
1535 7789 5632

Vriend(inn)en van het Maritiem Museum

Aan boord, op de scheepswerf of in de piraterij: het Maritiem Museum vertelt u alles over maritieme vrouwen van vroeger en nu. Met de VIP-KAART van de VriendenLoterij stapte u er gratis naar binnen! Deelnemers hebben gratis toegang tot meer dan 180 musea, waaronder het Maritiem Museum. Ze profiteren bovendien van tot wel 50% korting op de leukste dagjes en avondjes uit én ze maken kans op geweldige prijzen tot wel € 1 MILJOEN!

Speel mee op vriendenloterij.nl en ontvang uw eigen VIP-KAART.

Een lot kost 16 euro per trekking. Er zijn 15 trekkingen per jaar en u speelt mee zolang u wilt. De Kansspelautoriteit heeft voor het organiseren van de VriendenLoterij een vergunning verleend.

18+ Speel bewust