NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

NIEUWSBRIEF
NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM

AUGUSTUS 2026 Nr. 2

GEREGISTREERD MUSEUM

www.nationaalsleepvaartmuseum.nl

Kees van Essen

VOORWOORD VAN DE VOORZITTER

Beste lezers,

In het voorwoord van de laatstverschenen Nieuwsbrief schreef ik over de eind februari begonnen luchtaanvallen van de Verenigde Staten op Iran.

Het voorspelbare antwoord van Iran was dat de Straat van Hormuz werd gesloten voor de Internationale doorvaart en daardoor internationaal koopvaardij personeel in gevaar bracht dan wel in grote onzekerheid en spanning deed belanden.

Nu, begin augustus zijn er wel enige lichtpuntjes qua veilige doorvaart geweest maar dat was maar van korte duur en nog steeds gevaarlijk voor de opvarenden.

GOLFOORLOG

Ik vroeg mij in datzelfde voorwoord af of er net als in de eerste Golfoorlog Iran vs. Iraq (1980-1988), ook wel de tankeroorlog genoemd, plaats zou zijn voor Internationale Sleepvaart en Bergingsbedrijven om hier hun sleepboten en bergingsmateriaal in te gaan zetten. Bij die afweging zette ik toen al vraagtekens.
De destijds in de Golfoorlog actieve Sleepvaart en Bergingsbedrijven Wijsmuller Salvage, Smit Tak, Selco en I.M.S. bestaan niet meer en veel nieuwe spelers zijn er niet op de markt gekomen.

WISSELTENTOONSTELLING

In een wisseltentoonstelling met de titel "Gevaren in de Golf" werd door ons museum in 1990 aandacht gegeven aan de activiteiten van de Nederlandse Zeesleep- en Bergingsbedrijven die actief waren geweest in deze Golfoorlog.

ADRES:
Nationaal Sleepvaart Museum
Hoogstraat 1
3142 EA Maassluis
Zuid-Holland
Nederland
info@nationaalsleepvaartmuseum.nl
RSIN 005189287

Museum: 010 - 5912474
Secretariaat: 06 - 42504525

Omdat dat toen een actueel onderwerp betrof trok deze expositie véél bezoekers.

DUWVAART

Door de voornoemde veranderde Sleepvaart-en Bergingswereld voorzie ik in de nabije toekomst dus ook niet een tweede expositie over de huidige oorlog rond de Straat van Hormuz. Wat betreft de wisselexpositie hopen wij vóór het einde van dit jaar een wisseltentoonstelling te openen over het onderwerp "Duwvaart".

De afgelopen maanden heeft het Bestuur, mede met hulp van onze oud-secretaris Rien Vergeer veel tijd besteed aan de voorbereidingen van de komende herijking (audit) voor het Bureau Museumregister Nederland. Veel vereiste documenten die moeten voldoen aan de "Museumnorm 2025" werden herschreven of nieuw aangemaakt. Ook hebben wij sinds 30 juli nieuwe Statuten welke voldoen aan de Governance Code Cultuur 2019, de Wet Bestuur en Toezicht Rechtspersonen (WBTR) en de Ethische Code voor Musea.

Ik hoop in de volgende Nieuwsbrief verslag te mogen doen van een geslaagde herijking zodat het gebruik van de "Museumkaart" gecontinueerd kan worden.

VERDER IN DEZE NIEUWSBRIEF

Wat zeker gecontinueerd gaat worden is het "glazen slaan" door de bel in de toren op ons museum. Omdat een glazen slaande klok, om verwarring te voorkomen, enige uitleg behoeft hebben wij hieraan aandacht gegeven in deze Nieuwsbrief.

BERGINGSBEDRIJF

Hans van der Ster levert iedere editie weer een bijdrage aan onze Nieuwsbrief. Nu de Turkse scheepsbouwactiviteiten van Smit uitvoerig zijn beschreven duikt hij nu in een wat verder verleden en schrijf over wat hij betitelt als "Een Bijzonder Bergingsbedrijf". De oprichting en ondergang van de "Coöperatieve Bergingsvereniging Renate Leonhardt U.A."

DEUKJE

Onze Secretaris Theo van de Waardt had in zijn actieve loopbaan als Kapitein niet zoveel op met sleepboten. Wanneer een sleepboot dan ook nog zorgt voor een Deukje in het schip waar hij met trots het gezag over voerde dan maakte hem dat niet blij.

KONINGSHOF

Tenslotte geven wij nog aandacht in deze Nieuwsbrief aan de lezing die Nico Ouwehand voor de Historische Vereniging heeft gegeven in de "Koningshof."

ROOSTER

De vakantiemaand augustus levert onze secretaris/planner heel veel zorgen op om het Supposten Rooster rond te krijgen. Gelukkig vinden we nog altijd oudgedienden die nog wel eens kunnen invallen. Maar.... dan moet het niet boven de dertig graden worden want dan opent het museum niet.

Ik wens alle lezers mooie vakantiedagen en een behouden reis.

Nee, niet op de normale tijden maar alleen op de openingsuren van het Nationaal Sleepvaart Museum en wel met een speciaal protocol, te weten het "GLAZENSLAAN."

Het glazenslaan was vroeger het tijdsysteem dat aan boord van schepen werd gebruikt om de tijd bij te houden.
De bemanning werkte in een zogenoemd wachtensysteem, een 24-uurs rooster waarbij de opvarenden elkaar in vaste diensten aflosten om de veiligheid, navigatie en het onderhoud van het schip voortdurend te waarborgen.

De tijd werd verdeeld in glazen van een half uur en wachten van vier uur. Een glas was een zandloper met een looptijd van dertig minuten. Telkens wanneer de zandloper was doorgelopen, werd deze omgedraaid en luidde de wachtloper de scheepsbel volgens een vast protocol. Zo wist de bemanning hoeveel tijd er binnen de wacht was verstreken.

Na acht glazen, acht perioden van een half uur, was een wacht van vier uur voltooid. Op dat moment had de scheepsbel in totaal acht slagen geklonken en nam de volgende wacht de dienst over.

De wacht van middernacht tot vier uur 's morgens stond traditioneel bekend als de hondenwacht. Hoewel de moderne scheepvaart tegenwoordig gebruikmaakt van nauwkeurige klokken en elektronische systemen, is het wachtensysteem nog steeds een essentieel onderdeel van de organisatie aan boord.

Het protocol in ons museum begint op de dagen dat het Nationaal Sleepvaart Museum geopend is om 12:00 uur met 4 maal een dubbelslag en dan vervolgens om:

12.30 uur 1 enkele slag
13.00 uur 1 dubbele slag
13.30 uur 1 dubbele en 1 enkele slag
14.00 uur 2 dubbele slagen
14.30 uur 2 dubbele en 1 enkele slag
15.00 uur 3 dubbele slagen
15.30 uur 3 dubbele en 1 enkele slag
16.00 uur 4 dubbele slagen

Met dank aan Hans van der Pennen en Kees Koree

ONTWIKKELING VAN MARITIEM HISTORISCH MAASSLUIS

Eind 2022 zette de gemeente Maassluis de eerste stappen om het maritieme erfgoed van de stad voor de toekomst te behouden. Daartoe werd een leegstaand pand aan de Buitenhaven aangekocht, met als doel een centrale plek te creëren waar het maritieme verleden van Maassluis zichtbaar en beleefbaar wordt.

In januari 2023 vonden de eerste oriënterende gesprekken plaats tussen de drie belangrijkste erfgoedpartners: het Nationaal Sleepvaart Museum, Museum Maassluis en de Historische Vereniging Maassluis. Deze rondetafelgesprekken werden op het gemeentehuis geleid door Jeroen Landman en Steph van Es en kregen in de eerste maanden van 2023 een vervolg.

Al snel werd duidelijk dat professionele begeleiding gewenst was. Vanaf april 2023 werden daarom ook de adviesbureaus BMC (Cultuur en Erfgoed) en RaadSaam (Erfgoedprojecten) bij het proces betrokken. Later sloot ook De Hudson, de historische sleepboot met een museum over de Tweede Wereldoorlog, zich aan bij de gesprekken.

Gezamenlijk werd gewerkt aan een koersdocument waarin de wensen en uitgangspunten van alle deelnemende organisaties zijn vastgelegd. Voor het Nationaal Sleepvaart Museum betekende dit onder meer de behoefte aan meer expositieruimte en het behoud van de eigen identiteit. Daarnaast is nadrukkelijk aangegeven dat het museum geen financiële bijdrage wil leveren aan de ontwikkelings- en exploitatiekosten van het nieuwe initiatief.

Inmiddels zijn we aangekomen in 2026. Diverse plannen en voorstellen uit de voorgaande jaren bleken financieel niet haalbaar. Daarom is de afgelopen maanden intensief gewerkt aan een nieuw financieel plan dat de grootste kans van slagen heeft binnen de gemeentelijke besluitvorming. Naar verwachting neemt de gemeenteraad in augustus 2026 een besluit over dit voorstel.

Na de opening van het vaarseizoen op 17 mei 2026 worden in LoodsM wekelijks activiteiten georganiseerd. Deze lopen door tot aan de komende Furieade. Met deze activiteiten wil men LoodsM meer bekendheid geven, zowel binnen Maassluis als in de regio, en laten zien welke mogelijkheden deze toekomstige maritieme ontmoetingsplaats biedt.

Hiernaast een impressie van hoe LoodsM er in de toekomst uit zou kunnen zien.

ZOEKTOCHT NAAR GERRIT STRIJBOS

WILLEM BARENTSZ

Op de stille en warme zaterdagmiddag van 20 juni kregen we in het museum bezoek van een Engelssprekend echtpaar uit Australië.

Zij waren op zoek naar informatie over Gerrit Strijbos, die in 1924 als bemanningslid op de *Willem Barentsz* van Wijsmuller heeft gevaren.

Omdat de tijd voor Freya en mij te kort was om dit direct uit te zoeken, vroeg ik mevrouw Francis om haar e-mailadres en beloofde haar de beschikbare informatie later toe te sturen.

WEBSITE NSN

Op de website van het NSM staat een link naar de website van Bureau Wijsmuller, waar ook veel informatie te vinden is over de sleepreizen van de *Willem Barentsz*.

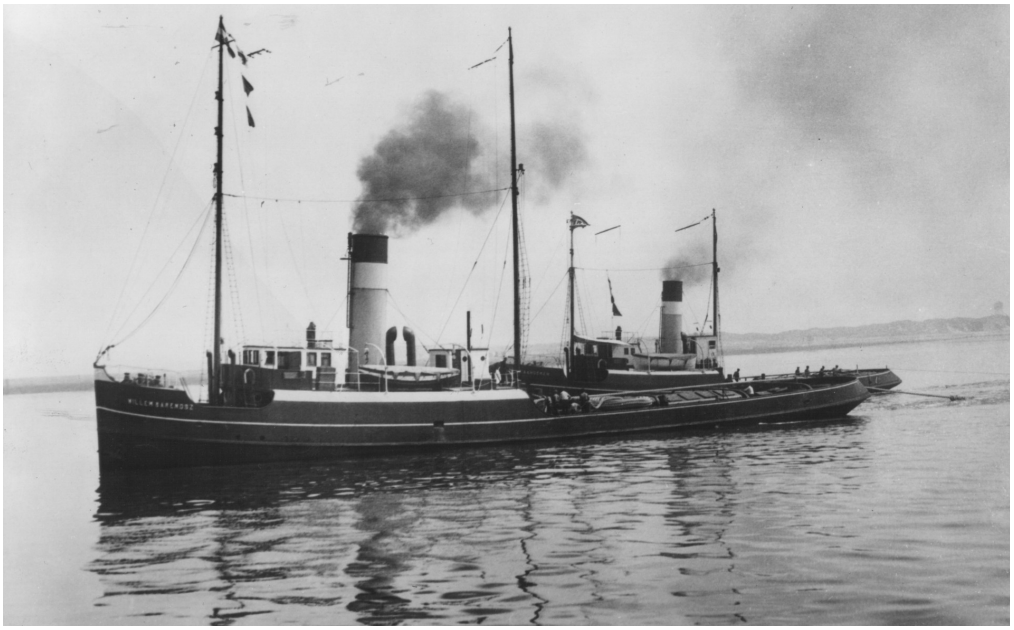
FACEBOOK

Verder zoekend kwam ik terecht op de Facebookpagina van Jos Haver, genaamd Bureau Wijsmuller BV. Daar vond ik een uitgebreid verslag van de sleepreis van de *Willem Barentsz* en *Vlaanderen* met een droogdok van IJmuiden naar Sabang, Nederlands-Indië, de reis die opa Strijbos in 1924 heeft gemaakt.

Met toestemming van Jos Haver en aangevuld met de informatie die wij als museum beschikbaar hebben, kon ik een mooi document samenstellen en opsturen naar de familie Francis.

Zo kreeg een stille zaterdagmiddag ineens een bijzondere en waardevolle invulling, met dankbare bezoekers uit Australië de bewust naar ons museum waren gekomen.

Rechts de reactie van mevrouw Francis.



s.slb. Willem Barentsz (1921-1928) en s.slb. Vlaanderen (1923-1933) met droogdok op weg naar Sabang-Indonesië

Beste meneer Van Eijsden,

Dank u dat u mij de foto's en informatie over de Nederlandse sleepboot Willem Barentsz heeft gestuurd.
Ik ben erg dankbaar voor de moeite die u heeft geleverd om mij te helpen ontdekken hoe het schip is waar mijn grootvader, Gerrit Strijbos, op heeft gediend.

Mijn man Graham en ik kwamen dinsdag 23 juni thuis uit Nederland, na een zeer lange reis, dus ik ben net begonnen met het bekijken van de informatie en foto's.

Het was een genoegen u vorige week te ontmoeten tijdens ons bezoek aan Nederland en in het bijzonder aan Maassluis.
We hebben een zeer plezierige dag gehad met wandelen door jullie prachtige stad en praten met lokale mensen die, net als jij, allemaal erg vriendelijk en behulpzaam waren.

Nogmaals, mijn oprechte dank

Susan Francis
Glenelg North
Australië

TRANSPORT VAN EEN 5.000-TONS DRIJVEND DOK NAAR SABANG

Op 16 juli 1924 vertrokken de sleepboten *Willem Barendsz*, onder bevel van kapitein D. Moerman, en *Vlaanderen*, onder bevel van kapitein D. Spruijt, vanuit IJmuiden met een 5.000-tons drijvend dok, bestemd voor Sabang in Nederlands-Indië.

Twee dagen na het vertrek kwam het transport in het Engelse Kanaal terecht in een zware storm. Ondanks de moeilijke omstandigheden werd de reis succesvol voortgezet. Na een tocht van 92 dagen arriveerde het transport op 15 oktober 1924 behouden in de haven van Sabang.

Tijdens de gehele reis werd het dok slechts eenmaal een haven binnengebracht, namelijk tijdens de passage door het Suezkanaal. In Aden werd gebunkerd, waarbij steeds één van de sleepboten aan het dok vast bleef liggen. Op het traject van Aden naar Sabang bunkerde de *Vlaanderen* bovendien nog in Colombo. De *Willem Barendsz* beschikte over een grotere bunkercapaciteit en kon dit traject zonder aanvullende bunkerstop afleggen.

Na de succesvolle aflevering van het drijvende dok zetten de *Willem Barendsz* en de *Vlaanderen* koers naar Soerabaja in Nederlands-Indië om hun reis voort te zetten.

SABANG

Sabang is de meest westelijk gelegen stad van Indonesië en maakt deel uit van de provincie Atjeh. Het is gelegen op het eiland Weh (Pulau Weh). De stad is verdeeld in twee onderdistricten (kecamatan): Sukakarya en Sukajaya. Tot Sabang behoort ook het eilandje Rondo.

Er werd een koloniale post opgezet in 1893. In 1895 kreeg het een kolenstation en ontwikkelde zich daarna snel tot belangrijke haven, vooral als bunkerhaven.

Sabang was vaak de eerste aanlegplaats in Indonesië van uit Europa (Nederland) afkomstige schepen die aankwamen met de Stoomvaart Maatschappij Nederland, die een 14-daagse maildienst onderhield tussen Amsterdam en Sabang.
In 1898 kreeg Sabang een dok voor 2800-tonsschepen.

Rechts s.slb. Willem Barentsz (1921-1928) en links s.slb. Vlaanderen (1923-1933) met droogdok op weg naar Sabang-Indonesië

PRESENTATIE VAN NICO OUWEHAND

Op uitnodiging van de Historische Vereniging Maassluis (HVM) verzorgde Nico Ouwehand op 15 april jl. een presentatie in De Koningshof over de geschiedenis van Maassluis en de sleepvaart.

Aan de hand van uniek foto- en beeldmateriaal gaf Nico een boeiende inkijk in de ontwikkeling van de sleepvaart in Maassluis. Hij stond stil bij de belangrijke rol die diverse sleepvaartmaatschappijen, waaronder L. Smit & Co., hebben gespeeld in de groei en betekenis van de stad als maritiem centrum.

Daarnaast belichtte hij de veranderingen binnen de sector en het geleidelijke verdwijnen van veel sleepvaartactiviteiten uit Maassluis.

De presentatie was informatief, uitstekend verzorgd en werd met zichtbaar enthousiasme gebracht. Dankzij de vele historische foto's, bijzondere filmbeelden en persoonlijke toelichtingen kwam de rijke maritieme geschiedenis van Maassluis op levendige wijze tot leven.
De aanwezigen beleefden een boeiende en leerzame avond, die door velen zeer werd gewaardeerd.

Van links naar rechts de heren Joop Timmermans, Kees van Essen, Nico Ouwehand en Adri Lokker

RON DE JONG - BEEKHUIZEN

Op zaterdag 29 augustus 2026 wordt de as van Ron Beekhuizen op zee verstrooid.

Het schip waarop de plechtigheid zal plaatsvinden vertrekt om 13.00 uur vanaf de Dr. Lelykade, gelegen aan de 2e Binnenhaven in Scheveningen.

Let op, aan de haven is het betaald parkeren.

De klokkentoren op het museum

EEN BIJZONDER BERGINGSBEDRIJF

Renate Leonardt

Dat Nederlandse bergingsbedrijven in de wereld een goede naam hebben is algemeen bekend. Een van eerste bergers kwamen uit het Zuid-Hollandse kust dorp Ouddorp op het eiland Goeree. Heden ten daags spreekt het bergen van schepen nog bij velen tot de verbeelding. De naam Smit-Tak wordt dan ook veel genoemd als men het over Smit heeft. Echter er is in het verleden wel een heel bijzonder bergingsbedrijf geweest die een berging naar goud voor ogen had, de "Coöperatieve Bergingsvereniging Renate Leonhardt U.A.".

Hans van der Ster

In de Staatscourant nr. 137 van 20 juli 1953 zijn de statuten vermeld van de Coöperatieve Bergingsvereniging Renate Leonhardt U.A. aan de Zuiderweg 3 te Wijdewormer. Voorzitter is de toen 64-jarige Piet Visser te Wijdewormer, secretaris Cornelis van der Toorn te Zaandam en penningmeester Jacobus Adriaanse te Den Helder.
Van de laatste zijn geboorteplaats en -datum met rode vraagtekens omlijst. Hij was oud-chefinstructeur bij de opleiding van duikers bij de Kon. Ned. Marine.

Het goud van de *Renate Leonhardt* - Een droom die nooit is uitgekomen

Het zouden niet de enige vraagtekens zijn, die in de loop der jaren zijn gezet rond de berging van de lading van het Duitse stoomschip, dat op 23 augustus 1917 door de Engelsen in de Noordzee bij Den Helder werd getorpedeerd.
Enkele bemanningsleden kwamen om, het schip verdween in de golven en later onder het door stromingen altijd in beweging zijnde zand.In 1937 werkte Visser in Camperduin.
Hij was analist van beroep en kreeg een monster cacaoboter te onderzoeken, een vraag van C. van der Toorn! Hij hoorde verhalen, dat de *Renate Leonhardt* goud aan boord zou hebben gehad.

Piet Visser

Hij ging op onderzoek uit en hij werd steeds meer gesterkt in zijn geloof, dat die geruchten op waarheid berustten.
De berging van de goudschat zou zijn levenswerk worden.
Het werd een nachtmerrie, voor hem en vele anderen.
De 'appeltjes voor de dorst', die uit de berging moesten voortvloeien, maakten plaats voor de onbespoten appeltjes uit zijn boomgaard in de polder.

OP HET STRAND GEZET

De *Renate Leonhardt* was een in 1892 gebouwd Duits vrachtschip van 1126 ton. Het schip maakte in de zomer van 1917 deel uit van een Duits konvooi (10 schepen), dat vanuit Nederland naar Skandinavië voer. De lading bestond uit cokes met bestemming Frederica in Zweden. In ruil voor de brandstof ontving het oorlogvoerende Duitsland andere grondstoffen waar grote behoefte aan was."De Eerste Wereldoorlog was in volle gang. Het konvooi voer half juli uit, zoveel mogelijk door de territoriale wateren. De Engelse oorlogsvloot lag op de loer.
Die trok zich weinig aan van de neutraliteit van Nederland en viel de schepen op 17 juli aan ter hoogte van Bergen aan Zee. Vier schepen vielen in Engelse handen, vier wisten te ontsnappen en twee schepen - waaronder de *Renate Leonhardt* - werden door de respectieve kapiteins op het strand gezet. De vrachtvaarder werd wel door granaten getroffen; dat kostte drie opvarenden het leven.

WEER VLOT

De *Renate Leonhardt* werd weer vlot gesleept en in Amsterdam gerepareerd. Op 21 augustus voer het schip IJmuiden uit en stoomde weer naar het noorden, dicht onder de kust. Bij het Schulpengat bij Den Helder liep het op een zandbank. Drie sleepboten wisten het bij hoog water vlot te trekken. De reis zou echter niet lang meer duren. Op 23 augustus 1917 bracht een Engelse torpedojager het schip buiten de territoriale wateren tot zinken. Ook daarbij vielen enkele doden.
Andere bemanningsleden werden door Nederlandse marineschepen gered.

GERUCHTEN

Er kwamen al snel geruchten los over de lading. Een belangrijke 'bijdrage' daaraan werd geleverd door de gedeserteerde stoker G.P. Wolf. Deze beweerde, dat in de nachtelijke uren voor het vertrek uit IJmuiden door de scheepsofficieren 'kleine kistjes' aan boord waren gebracht. Zij werden verborgen onder een hoeveelheid cacaoboter. De bemanning had zich daar niet mee mogen bemoeien.

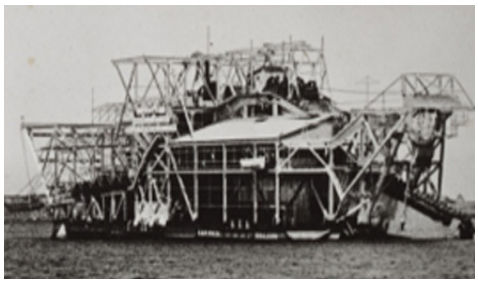
CONCLUSIE

De geheime lading moest zeer waardevol zijn geweest, misschien wel ... goud.
In 1937 kwam die geschiedenis weer naar boven toen bij Egmond een grote hoeveelheid cacaoboter (rond 600 ton) was aangespoeld. Egmonder P. Groen wist de herkomst: de *Renate Leonhardt*. Hij was aan boord geweest bij de stranding in juli. Cacaoboter en cokes waren niet de 'echte' lading geweest, meende Groen.

BERGINGSRECHTEN

Visser werkte zoals gezegd in 1937 in Camperduin en hoorde de verhalen. Zijn interesse was gewekt. Hij kwam in contact met ene G. de Vries uit Den Helder. Die had de *Renate* in 1919 in de golven zien verdwijnen. Met diens hulp werd vastgesteld waar het wrak zich moest bevinden. Het was daar 21 meter diep.

KARIMATA



Tinbaggermolen Karimata

Met behulp van een speciale boor ging men aan de gang en wat bleek: daar zat cacaoboter. De plek werd gemarkeerd met een boei. Visser probeerde bij de Billiton Maatschappij de tinbaggermolen *Karimata* los te krijgen om op zoek te gaan naar het goud. Die was bij Terschelling zonder succes op zoek geweest naar de schat van een ander goudschip, de *Lutine*.

CONCESSIE

In 1938 weet Visser samen met Van der Toorn de concessie voor de goudberging te verkrijgen. Visser had zich inmiddels verzekerd van de bergingsrechten en hij wilde doorzetten.
De Tweede Wereldoorlog was een streep door de tijdrekening van vijf jaren. De Duitsers haalden de boei van het wrak. In 1945 kon hij verder werken aan zijn droom, de berging van het goud van de *Renate*.
Uit de verzekeringspapieren was hem gebleken, zo stelde hij, dat de lading van het vrachtschip had bestaan uit 454 kistjes goud, 800 ton cacaoboter, 60 ton cokes (deklading) en 7 okshoofden rum.

WICHELROEDELOPER

In 1947 was het gebied weer mijnenvrij. Visser ging met een wichelroedeloper de zee op om de *Renate* opnieuw te lokaliseren. Dat lukte. Er werd met behulp van het instrument 'vastgesteld' dat ter plekke goud aanwezig was!
De fruitkweker uit Wijdewormer bedacht een ingenieuze manier om het goud boven water te halen: een duiktoren met werkput. Daar was geld voor nodig en dat had hij niet.

ADVERTENTIE

Een wervende advertentie vol grote beloftes. Vandaar de oprichting van een coöperatieve bergingsvereniging.
In advertenties werd een 40-voudige winst in het vooruitzicht gesteld.
De doelstelling van de coöperatie werd als volgt omschreven: behartiging van de stoffelijke belangen der leden door het maken van winst met het bergen en/of het doen bergen van schepen en wrakken van schepen en/of derzelfder lading en alles wat daartoe behoort of mede in verband staat, alles in de ruimste zin des woords, te beginnen met de berging van de lading van het wrak *Renate Leonhardt*, liggend in de Noordzee.

financier.
L. Laumen, VENLO, Sloot 25, 04.
Inschrijving groot f 250.000
Voor deelname duikeronderzoek en berging Rena te-Leonhardt.
Bij volledig geslaagde berging 40-voudige uitkering.
Betrouwbare, voor eigen risico werkende duikers. Deelname f 25 of veelvoud. Storting op rekening Ven. Rena te Leonhardt. Coöp. Raiffeisenbank Purmerend. Prosp. worden op aanvrage toegezonden.
Rendabele belegging hoge

DUIKTOREN

De duiktoren werd gebouwd door Gebr. Hogeveen in Zaandam (het bedrijf bestaat niet meer). De kosten waren fl. 266.627,36. Dat bedrag kon de bergingsvereniging nauwelijks ophoesten. De toren heeft als bergingsvaartuig nooit de Noordzee gezien. Visser wachtte op mooi weer, een licht zuidoostelijk briesje en een kalme zee. De weersomstandigheden werkten niet mee. Er werd geen bergingspoging ondernomen. De aandeelhouders werden er gek van. De telefoon bij Visser stond vaak roodgloeiend. Woeste aandeelhouders wilden verhaal halen. Visser zou worden bedreigd en zelfs worden beschoten. Zijn vrouw 'vergat' de telefoonrekening te betalen om van het gedonder af te zijn. De PTT sloot de aansluiting af. In arren moede pleegde Visser bij een van de buren zijn eigen telefoontjes. De buurvrouw werd als dank bedacht met een aandeel in de coöperatie.

De duiktoren

INSCHRIJVING

Op 26 juli 1948 wordt in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zaanland te Zaandam het dossier 6868 ingeschreven.
De naam van het bedrijf is kort: Renate Leonhardt. Activiteit: berging wraklading. Het is een vennootschap onder firma met als vennoten K. Vloon te Koog, P. Visser te Wijdewormer, C. van der Toorn te Zaandam, A.H. van Betlehem te Zaandijk en P. Engel te Zaandijk. In de acte van de vennootschap staat de bepaling, dat D. Sijbrands te Zaandam 10% van de winst ontvangt "wegens oude rechten, voortvloeiend uit door hem verschafte en bestede kapitalen, benodigd geweest voor het voorbereidend onderzoek naar het wrak".

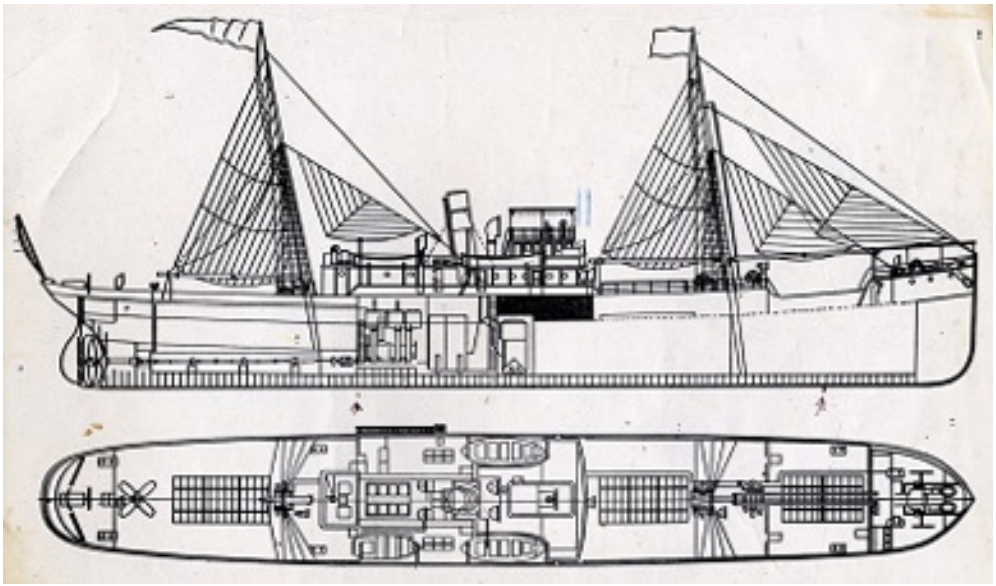
VENNOTEN

Daarna kwamen er nog twee vennoten bij: P. Visser te Zaandam en A.D.J. Klinkenberg te Koog. Deze tooide zich met de titel 'juridisch adviseur'. Piet Visser uit Wijdewormer wordt de beherend vennoot. Dat geldt niet lang daarna ook voor Klinkenberg. Deze treedt in 1950 uit.
In 1951 is Joachim Bakker uit Zaandam ruim twee maanden een van de vennoten. Van Betlehem treedt in 1951 uit, Vloon in 1955. Engel overlijdt in 1964. In 1958 wordt B.C. Bakker uit Zaandam 'medebeherend vennoot'. Zijn woning is het kantooradres. C. van der Toorn zit in het bejaardentehuis en vermoedelijk weet hij daar in 1966 de toen 79-jarige L. Keeser als vennoot te strikken.

Mede vennoten Van der Toorn en Keeser

GROTE WINSTEN VOOR HET GRIJPEN

De aandeelhoudersvergaderingen werden legendarisch.
Visser was altijd optimistisch. In 1954 vertelde hij aan 150 goudjagers in Krasnapolsky in Amsterdam, dat het goud mogelijk in de wintermaanden naar boven kon worden gehaald:
"Maar dan moet er tijdens een vorstperiode van rustig weer sprake zijn".
Hij was er achter gekomen, zo deelde hij mee, dat het om gestolen goud ging. Het was daardoor niet verzekerd. De Duitse verzekeringsmaatschappij, die concessie voor de berging had verleend op basis van de helft van de opbrengst, had daarom geen rechten op het goud.
Visser ging in het prospectus in 1954 uit van de aanname, dat er voor een bedrag van fl. 75 miljoen aanwezig moest zijn, 'niet te hoog genomen'.
De helft zou (schreef hij toen nog) naar de Duitse verzekeringsmaatschappij gaan.
De duikers zouden fl. 7 miljoen opstrijken. De leden van de bergingsvereniging zouden 'bij wijze van gunst' fl. 10 miljoen te verdelen hebben, de leden van de bergingsfirma zouden fl. 10,5 miljoen krijgen en de intekenaren op de extra emissie van fl. 250.000 konden op een 40-voudige uitkering rekenen (fl. 10 miljoen).



RENATE LEONHARDT

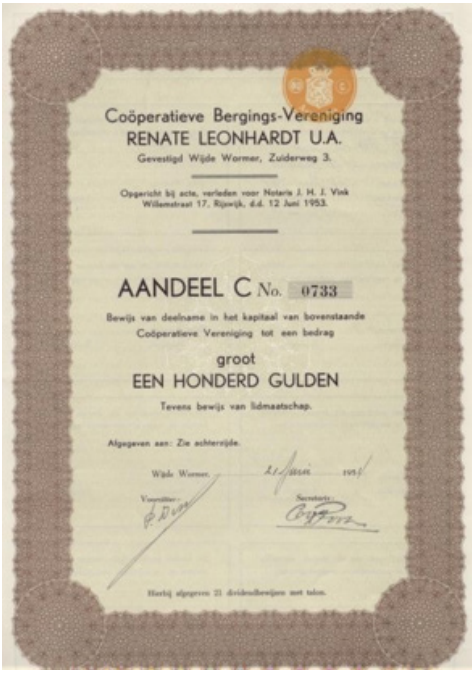
Links de bouwtekening van de werf Flensburg Machinebau G.m.b.H. te Flensburg, waar de *Renate Leonhardt* in 1889 werd gebouwd.
Het schip heette aanvankelijk *Brunhilde,* daarna *Grethe Gronau* en tenslotte *Renate Leonhardt*.

Pas later, na de bouw, werd het schip voorzien van grotere masten en maakten de laadbomen plaats voor de zeilen.

In de zwarte spaarbunker onder de brug zouden zich de 454 kistjes met goud bevinden

BERGINGSRECHTEN

De bergingsrechten hebben nooit bij de bergingsvereniging berust: de v.o.f. Renate Leonhardt had deze in bezit.
In 1955 was de aandeelhoudersvergadering zeer rumoerig. Liefst vijf uren daverende het in 'Kras' van de verwijten, over en weer. "Maar iedereen kan rekenen op een uitkering van tenminste 35 keer zijn inleg," verzekerde Visser, "maar het bestuur gaat er van uit, dat het nog wel iets meer kan worden".
In 1957 lag de duiktoren te verroesten in IJmuiden. Visser: *"Maar het goud ligt voor het grijpen. Ik heb een week mooi weer nodig. Het is een kwestie van het openen van een deur. Als die op slot zit gebruiken we springstof. Dan kunnen we er bij".*


Coöperatieve Bergings-Vereniging
RENATE LEONHARDT U.A.
Gevestigd Wijde Wormer, Zuiderweg 3.
Opgericht bij acte, verleden voor Notaris J. H. J. Vink
Willemstraat 17, Rijswijk, d.d. 12 Juni 1953.
AANDEEL C No. 0733
Bewijs van deelname in het kapitaal van bovenstaande
Coöperatieve Vereniging tot een bedrag
groot
EEN HONDERD GULDEN
Tevens bewijs van lidmaatschap.
Afgegeven aan: Zie achterzijde.
Wijde Wormer, 22 Juni 1954
Voorzitter
Secretaris

Bewijs van deelname in het kapitaal van de Coöperatieve Bergings-Vereniging 'Renate Leonhardt U.A'

PROBLEMEN

Een probleem was, dat de boeien, die de plaats van het wrak markeerden, waren weggedreven. Bestuursleden kwamen en gingen. In 1958 vergaderde men in het dorpshuis in Wijdewormer. Daar kwamen maar 33 mensen opdagen. Visser kwam zelf nauwelijks aan het woord door de strakke leiding van P. Schelvis uit Heemstede, een nieuwe financier voor de bergingsoperatie. In het bestuur kwamen ook A. Stam (Amsterdam), A. Kuijk (Amsterdam), F. van der Sijde (Den Haag).

SPROOKJE IS OVER

In 1959 eindigde het sprookje. De eindbalans van de vereniging toonde aan, dat er van het half miljoen ingelegde kapitaal geen cent over was. Hoongelach en kreten als 'bedrog', 'oplichterij' en 'grove leugens' klonken door de zaal in Utrecht. Visser pareerde alle aantijgingen met een herhaald en luid 'kletskoek'.
In 1964 treedt de vereniging in liquidatie. Bestuurslid/vereffenaar is J. Stam te Amsterdam. De laatste vermelding in het Handelsregister is de opgave van secretaris C. van der Toorn op 29 augustus 1966: de vereniging is ontbonden.

MERKTEKEN AU

Piet Visser, later uit Wijdewormer naar Purmerend verhuisd (hij is al verscheidene jaren geleden overleden) is er altijd heilig van overtuigd geweest dat de *Renate Leonhardt* goud vervoerde. Van de Nederlander A. Lanser uit Vlaardingen hoorde hij dat de kistjes waren gemerkt met 'AU', de scheikundige aanduiding voor goud.
Met de constatering dat er goud aan boord was stelde hij zich niet tevreden.
Hij onderzocht ook waar dat eventueel vandaan zou zijn gekomen. Zijn bevindingen zette hij voor zichzelf op papier. Hoewel zijn aantekeningen vermoedelijk verloren zijn gegaan, is toch bekend hoe zijn gedachtegang was: het was goud van de Duitse keizer, die de dreigende nederlaag van de Eerste Wereldoorlog vreesde.

Merkteken AU

Met behulp van het Nederlandse vorstenhuis (koningin Wilhelmina was tenslotte met de Duitser Hendrik van Mecklenburg-Schwerin getrouwd) werd het plan gesmeed een deel van de Duitse goudvoorraad naar Zweden over te brengen.
Visser meende, dat de jacht op het goud niet alleen door hem, maar ook door 'geheime diensten' van de oorlogvoerende landen werd voortgezet. De moordzaak Schallenberg - die na de oorlog in een paar decimeter water verdronk in de Haagse Hofvijver - stond er volgens hem ook mee in verband.
Visser's levenswerk was om niet alleen het goud, maar ook de waarheid boven water te halen. Men mag vaststellen, dat beide hem niet zijn gelukt.

Bronnen:
- Cees van Dalsem
- Met Stoom / Anno 1961 Nr. 37 / 155 - Augustus 2000

DEUKJE

Assistentie van een havensleepboot in Port Laem Chabang (Bangkok)

In een niet ter verleden lagen we met ons containerschip in de haven van Port Laem Chabang.

Theo van de Waardt

Stuurboord langszij en laat in de middag klaar met de lading(containers). Machine was klaar voor gebruik, bemanning stond voor en achter, geen wind en goed zicht. Boeg-en hekschroef draaiden en waren getest. Sleepboten kwamen eraan en werden vastgemaakt.
Naast ons , aan de andere kant van de haven, lag de *Queen Mary 2* ook op vertrek.

VERTREKKEN

Maar wij zouden als eerste vertrekken en dat vond ik prima. Scheelt weer tijd naar onze volgende bestemming, Singapore. Na het ontmeren zouden we achteruit varend de haven verlaten, draaien over bakboord, loods eraf en economisch naar Singapore.

TRILLING

De sleepboten maakten vanzelfsprekend aan bakboord vast. Was prettiger als ze alleen standby waren. Met een boeg- en hekschroef gebruik je liever geen sleepboten. Maar het was, zoals in de meeste havens, verplicht om de sleepboten vast te maken(verzekering??). De laatste trossen werden voor en achter losgegooid. Boeg- en hekschroef draaiend ,geen vuiltje aan de lucht. Totdat een zware trilling door het schip ging. Dat heb je weleens als de sleepboot iets te enthousiast zijn boeg tegen de huid zet.

TELEFOON

Maar direct daarna ging de telefoon en had ik de hoofdwerktuigkundige aan de lijn. Het was meer dan een tikje. Een aantal meters van de huid en achterliggende spanten waren ingezet. Geen gat.
Het ontzette deel zat in de machinekamer, dus de Hwtk was er snel bij. Toen ik aan bakboord kwam kijken lag de sleepboot langszij en wilde weer gaan trekken.

BEMANNING

De loods erbij gehaald en de port authorities op de hoogte gebracht, contact met de sleepboot was wat moeizamer. Wat mij wel opviel was het aantal 'bemanningsleden' op de sleper. Drie zou genoeg zijn maar er stonden wel 20 man op dat bootje. Maar goed. Eerst maar naar buiten en het anker erin. En dan gaan bellen, allerlei partijen inlichten etc.

Queen Mary 2

NOTABELEN

Wat bleek later. De sleepboot zou na ons naar de *Queen Mary 2* gaan. Ter gelegenheid daarvan was er een groep notabelen/ vrienden uitgenodigd op de sleepboot. Een belangrijke gast werd in de gelegenheid gesteld om zelf dat slepen eens uit te proberen. Gevolg was dat de sleepboot om zijn sleeptros ging en met volle kracht dwars tegen ons schip aankwam.

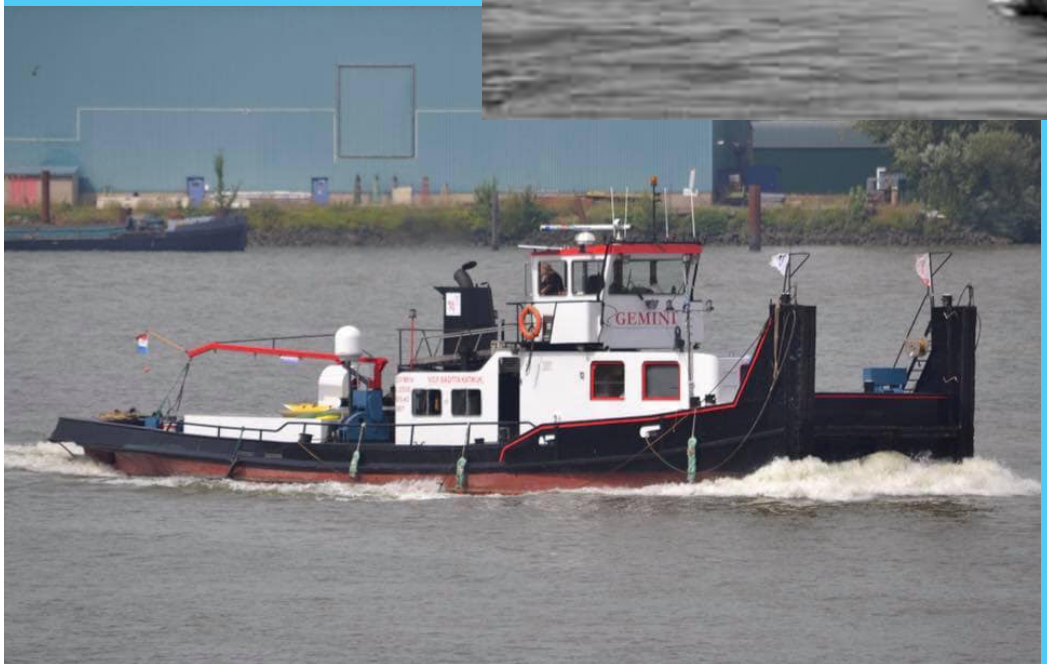
VERVOLG

We mochten van ABS door naar Singapore (geen gat in het schip) en zou daar gerepareerd worden. De haven en sleepboot namen geen enkele verantwoordelijkheid en de schade was voor onze eigen company.

Wat een rustige avond had moeten worden viel behoorlijk tegen.

Theo

VAN SLEPEN NAAR DUWEN



WERKNAAM NIEUWE EXPOSITIE

NATIONAAL SLEEPVAART MUSEUM MAASSLUIS

GEREGISTREERD MUSEUM

Stichting Nationaal Sleepvaart Museum
Hoogstraat 1 3142 EA Maassluis
Nederland

info@nationaalsleepvaartmuseum.nl
www.nationaalsleepvaartmuseum.nl

tel. Museum: 010 5912 474
tel. Secretariaat: 06 4250 4525

RSIN 005189287

ENTREE
Standaardtarief: €6,00
Kinderen 4 t/m 12 jaar: €3,00
CJP en 65+: €3,00
Mueseumkaart, Rotterdampas en kinderen onder 4 jaar: gratis

GEOPEND
woensdag t/m zondag van 12.00 – 16.00 uur.

GESLOTEN
Oude- en nieuwjaarsdag, 1e Kerstdag, 1e Paasdag, 1e Pinksterdag en tijdens het wisselen van de tentoonstellingen.