

REDDERS
OP ZEE

200 jaar
Koninklijke Nederlandse
Redding Maatschappij

Jeroen Hofman
Robin de Puy
Maria Barnas
Edward Zwitter

REDDERS OP ZEE



01 Reddingboot Maria Paula tijdens een hoistoefening met een Kustwachthelikopter. Ameland, 2023.



Voor u ligt de bijzondere uitgave *Redders op zee*, een boek dat het tweehonderjarige bestaan van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) markeert en voortgekomen is uit een unieke samenwerking tussen dertien maritieme musea en de KNRM. Het is een eerbetoon aan de rijke traditie van het Nederlandse reddingswezen, een essentieel onderdeel in een land dat zo nauw verbonden is met water.

Het idee voor deze publicatie is ontstaan uit de gezamenlijke wens om voor het jubileum meer te maken dan alleen een historisch overzicht. We wilden een levendig beeld creëren van het heden, geworteld in een rijk verleden en met een blik naar de toekomst. De keuze voor Jeroen Hofman en Robin de Puy als fotografen onderstreept die visie. Hofman, die de KNRM als onderdeel van onze kustlijnen heeft vastgelegd met de precisie van een moderne schilder, benadrukt de grootsheid van de natuurlijke omgeving waarin de KNRM opereert. De Puy brengt ons met haar intieme portretten dicht bij de mens achter de redder; zij onthult de helden in hun dagelijkse gedaante.

De overige fotografie in *Redders op zee*, waarvan een deel bestaat uit zwart-witfoto's die tot leven zijn gebracht door Jakob Lagerweij's kleurcorrectietechnieken, slaat een brug tussen verleden en heden.

In de foto's, verhalen en beschouwingen komt de voortdurende evolutie van de KNRM naar voren, terwijl de organisatie tegelijkertijd trouw blijft aan haar drie onveranderlijke basisprincipes die al twee eeuwen haar fundament vormen. Ten eerste is er de toewijding van de vrijwillige bemanningsleden, die zich belangeloos inzetten voor het reddingswerk. Ten tweede de financiële steun van de donateurs: met hun vrijwillige bijdragen en nalatenschappen kunnen de bemanningsleden altijd uitvaren met moderne en goed onderhouden reddingboten. Tot slot is er de garantie dat de hulp aan wie op zee in nood verkeert altijd kosteloos is.

Dit boek is meer dan een verzameling beelden en verhalen, het is een reflectie op moed, toewijding en de onbreekbare band tussen de mens en de zee. Wij hopen dat *Redders op zee – 200 jaar Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij* u zal inspireren en een dieper inzicht zal bieden in het cruciale werk van de KNRM.

We zijn de VriendenLoterij heel dankbaar dat, mede dankzij hun steun, de viering van het jubileum van de KNRM op deze unieke wijze plaats kan vinden.

Jacob Tas
Directeur KNRM

Michael Huijser
Directeur Het Scheepvaartmuseum



02 Reddingboot George Dijkstra vaart kort na de lancering vanaf het strand door de zware branding op de Westlandse kust. Ter Heijde, 2022.

INHOUD



- 11 **Stille kracht mag zichzelf
na tweehonderd jaar
bekendmaken**
Edward Zwitser
- 85 **Redders op zee**
Jeroen Hofman, Robin de Puy & Maria Barnas
- 205 **Two hundred years
of quiet power**
- 214 **Colofon**

STILLE KRACHT
MAG ZICHZELF NA
TWEEHONDERD JAAR
BEKENDMAKEN

Tweehonderd jaar Redding Maatschappij in Nederland. Ontstaan vanuit particulier initiatief. Op technisch gebied doorlopend geïnnoveerd, maar in de kern altijd blijven koersen op drie 'heilige' basisprincipes. Welke keuzes en gebeurtenissen hebben gemaakt dat de KNRM is wat die nu is? Hoe sterk staat dat 'heilige huis' en wat is ervoor nodig om dit voor velen onzichtbare instituut voor Nederland te behouden? Grote vragen. Dit relaas wordt geen feitelijke geschiedbeschrijving maar een poging om – met het tweehonderdjarige bestaan als aanleiding – de Redding Maatschappij, haar vrijwilligers, haar ontwikkeling en haar plaats in de Nederlandse samenleving te duiden. Van buiten naar binnen. En van binnen naar buiten.



03 De dramatische afloop van de reddingspogingen door bewoners van Huisduinen bij het gestrande schip De Vreede gaf aanleiding tot het ontstaan van de KNRM. Huisduinen, 1824.



04 Portret van Willem van Houten, initiatiefnemer voor de oprichting van de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (ZHMRs) in Rotterdam.



05 Portret van Barend van Spreekens, initiatiefnemer voor de oprichting van de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij (NZHRM) in Amsterdam.

Het georganiseerde reddingswezen in Nederland had voor 1824 geen voet aan de grond gekregen langs de kust. Het kreeg onverwacht een vlucht toen op 14 oktober 1824 bij Huisduinen het fregat De Vreede verging, en bij een poging de opvarenden te redden – hetgeen dus een zuiver particulier initiatief was van een aantal dorpsbewoners – op één na alle redders verdronken. Die ramp was voor een aantal Rotterdamse en Amsterdamse notabelen de druppel. Populair gezegd zou je kunnen stellen dat hun kerngedachte was: “Als het de overheid niet lukt, dan doen wij het!” In de kern was dit geen strategische of beleidsmatige beslissing maar een emotionele actie, ingegeven door verontwaardiging, frustratie en mededogen.

Wie de band een stukje terugspoelt, komt tot de conclusie dat ook de dorpsbewoners, die ervoor kozen ‘gelegenhedsredders’ te zijn en hun goedigheid op één na met de dood moesten bekopen, er niet heel veel anders in stonden. Toen zij besloten de roeiboot te bemannen, was er voor hen geen belang in het spel. Sterker nog: ze lieten een mogelijke ‘meevaller’ schieten door de roeiboot te bemannen. Daarover later meer. Er was voor de redders bij De Vreede niets te halen. De zeelui in nood waren geen bekenden van hen. Het waren volslagen onbekenden. Anonieme, arme donders zonder gezicht. En toch gingen ze. Waarom? Vanwege dat wat er binnen in hen gebeurde. Wederom populair geformuleerd: “Daar, op zichtafstand, vechten zeelui voor hun leven, terwijl wij er mogelijk iets aan kunnen doen. Het zal ons niet gebeuren dat we niet ten minste een poging wagen die kerels van een wisse verdrinkingsdood te redden.” Een nogal emotionele gedachtegang. Een heilig vuur. Zonder dat zo te noemen maar het wel degelijk zo te voelen.

Het is dát heilige vuur dat in tweehonderd jaar KNRM steeds weer het laatste woord bleek te hebben. Niet alleen op de momenten in de historie dat er naar aanleiding van rampen zware kritiek kwam op de Redding Maatschappij. In het verleden werd naar aanleiding van een scheepsramp meerdere keren gesteld dat het vrijwillige reddingswezen niet voldeed en dat het reddingswerk bij de overheid moest worden ondergebracht. Het voortbestaan van de organisatie werd dus meermaals bedreigd. Vooral ook op momenten dat vrijwillige redders geconfronteerd werden met omstandigheden die hun eigen leven in gevaar brachten, bleken de passie en het heilige vuur van de vrijwilligers om mensenlevens te redden van doorslaggevend belang. Meestal was het dan niet de stelregel ‘pas handelen als je verzekerd bent van je eigen veiligheid’ die het won, maar de heilige overtuiging dat een medemens hulp nodig had en dat die hulp er ook móést komen. Zoals een bemanningslid van de reddingboot Koning Willem I (Schiermonnikoog) na afloop van de reddingsactie bij het brandende autoschip Fremantle Highway (2023) zo treffend verwoordde: “Ineens schoot mij te binnen: als die man (*die in het water dreef met zijn gezicht naar beneden, red.*) nog een kans wil maken, is hij nú van mij afhankelijk!” En dus gooide hij zijn headset af en sprong overboord. Op enkele tientallen meters van de dikke, gitzwarte rook. Een beslissing waar je met goede redenen je bedenkingen bij kunt hebben en waar je misschien reddersbloed voor moet hebben om ze echt te kunnen begrijpen. Maar in elk geval een beslissing die uit een ongekende kracht voortkomt. De kracht van welgemeende emotie.



06 De Harlinger reddingbootbemanning maakt verbinding met de schouw Zwarte Hond tijdens een zware storm op de Waddenzee. Harlingen, 1993.



07 De scheepskat Meta van het bij IJmuiden gestrande Griekse ss Metamorphosis werd een dag later gered dan de bemanning van het schip. IJmuiden, 1950.



08 Geredden van de Scheveningse logger Maarten worden door de reddingboot Zeemanshoop aan wal gebracht en opgevangen door familie. Bij de ramp kwamen drie vissers om het leven. Scheveningen, 1938.



09 De stranding van de Poolse logger GDY 132 bij Katwijk lokte veel toeschouwers. De veertien opvarenden werden in veiligheid gebracht door de roeireddingboot. Katwijk, 1935.





10 De reddingboot Zeemanshoop redt negen opvarenden van de gestrande logger Maarten (SCH102) in de branding bij het noordelijk havenhoofd. Drie vissers overleefden de stranding niet. Scheveningen, 1938.

Stille kracht mag na 200 jaar zichzelf bekend maken



11 De reddingboot Blaricum 1 en andere aanwezige vaartuigen redden de opvarenden van een omgeslagen platbodem bij Bunschoten. Bunschoten, 2022.



12 Een aantal uitgebroken koeien is door de vloed op buitendijks land afgesneden van de vaste wal. Redders van de KNRM helpen het vee weer op het droge. Terschelling, 2019.



13 In Eemshaven wordt de scheepshond van een gezonken zeiljacht veilig aan wal gebracht, samen met de eigenaren. Eemshaven, 2015.



14 Met de hulp van een aantal golfsurfers worden de opvarenden van een omgeslagen speedboot gered door de Scheveningse reddingboot Kitty Roosmale Nepveu, Scheveningen, 2010.

21 Vier Helderse redders aan boord van de roei-reddingvlet die gestationeerd was op de Zeedijk. De roeiploeg bestond in die tijd jarenlang uit een vaste groep en een groep reserveroeiers. Den Helder, 1915.



20 Op ondiepe zandbanken, waar niet geroeid kan worden, duwen de roeiers de reddingboot vooruit tot er voldoende water onder de kiel is. Vlieland-Posthuis, 1948.





Het is prachtig op het water. Er zijn bijzondere momenten, zoals wanneer ik met de opkomende zon op het dek zit en laag water over de zandbanken heen zie gaan. Als ik op het havenkantoor ben, vraag ik aan collega's of ze vandaag al buiten zijn geweest. En hoe ze het uithouden om de hele dag binnen te zitten. Ze zeggen dat het went, maar ik kan me daar niets bij voorstellen. Ik ben liever buiten.

Vroeger ben ik veel met mijn vader meegegaan. Hij zit nu zesentwintig jaar bij de KNRM en mijn moeder zit bij de walploeg. Mijn opa, de vader van mijn moeder, was ook al vrijwilliger bij de KNRM.

Eerst wilde ik er eigenlijk juist niet bij, omdat allebei mijn ouders het deden, maar toen ik naar Schiermonnikoog verhuisde, ben ik toch bij de KNRM gegaan. De directeur van Wagenborg-passagiersdiensten is actief bij de KNRM en via hem ben ik terechtgekomen op mijn huidige werkplek: ik werk als matroos op de veerboot. Aan boord helpen we eigenlijk bij alles wat nodig is om te varen. Uiteindelijk is de bemanning ook aan boord voor de veiligheid. Wij kennen de veiligheidsprotocollen.

Na twee jaar op Schier ben ik in Eemshaven verdergegaan. Op ons station lopen mensen rond van alle leeftijden. Eén opstapper is volgens mij twee- of drieënzestig en die man doet alles nog. Als we bijvoorbeeld een hoistoefening doen, waarbij je met een lier iemand in of uit een helikopter hijst, hangt hij ook gewoon onder de helikopter. Het team is heel hecht. Het voelt als een familie en we doen het werk echt samen.

Negen van de tien keer sta ik er niet bij stil dat ik de enige vrouw ben. Het is best wel fijn dat het niet opvalt dat ik anders ben dan de rest. Voorheen had ik wel het gevoel dat ik me extra moest bewijzen, maar daar ben ik mee opgehouden. Ik denk dat je uiteindelijk meer gewaardeerd wordt als je je eigen ding doet.

Afgelopen seizoen hebben we een actie gehad met onze Duitse collega's. We kregen van de Nederlandse Kustwacht te horen dat er een klein zeiljacht vastlag. Het ging flink tekeer op het water en de golven waren hoog voor zo'n klein bootje. Aan boord zaten een vader en een zoon. Het jongetje was helemaal in tranen. Hij zal niet ouder dan zes zijn geweest. We kregen hun gegevens en hoorden dat ze uit Oekraïne kwamen. Hun woonplaats lag tegen de grens bij Rusland. Over dat soort dingen moet ik niet te lang nadenken, want daar word ik niet echt gelukkig van. We hebben ze, samen met onze Duitse collega's, veilig naar de haven van Borkum gebracht.

Vrijwilligers van ons station hebben vorig jaar twee jongens uit een klein zeilbootje gered. Ze waren best goed voorbereid, maar een grote golf had het bootje omgekiept. Ze konden de boot wel weer omkeren, maar alles was stuk: hun telefoons waren onbruikbaar, de mast was afgebroken en de motor was ermee gestopt. Ze waren 's middags omgeslagen en de hele nacht is er naar ze gezocht. Tegen het einde van de volgende ochtend zijn ze gevonden. Naderhand heb ik die jongens nog gesproken. Ze vertelden dat ze de helikopters zagen overvliegen en de KNRM zagen varen. Een van hen had nog geprobeerd te seinen met zijn elektrische tandenborstel.

Mijn vriend is ook opstapper bij de KNRM, dus die snapt waarom het zo belangrijk is. Mijn vriendengroep heeft er veel begrip voor en vindt het ook heel tof. Vroeger kwam het vaak voor dat mijn vader opeens weg moest, vooral in de zomer. Nu is het helemaal erg, want tegenwoordig loopt het hele huis leeg.

Je doet dit werk voor mensen die het hard nodig hebben, maar je krijgt er zelf veel voor terug. Als je er eenmaal in zit en je kent het familiegevoel, dan wil je niet meer weg. Ik wil dit werk blijven doen zolang ik kan.

WILLIANNE KNOL

(2000)

Reddingstation Eemshaven

Actief bij de KNRM sinds 2021,
momenteel als aankomend opstapper

[INTERVIEW]

90







Ik zat altijd al veel op het water. Mijn ouders hadden een boot en we gingen veel naar de plassen. Met vakantie gaan we nu ook altijd naar eilanden, aan zee... Ik ben altijd blij als ik het water weer in de buurt heb.

Vroeger gingen we weleens met een kleine catamaran een hele dag zeilen naar Enkhuizen en de volgende dag weer terug. Dan zat je twee dagen op het water, maar na afloop had ik het gevoel dat ik wel twee weken op vakantie was geweest. Ook als er 's nachts een oefening is, dan kijk ik naar al die lichtjes en voel ik rust. En als het hard waait, is het juist weer spannend. Het is een totaalplaatje.

Ik weet wat de zee kan doen, maar onveilig voel ik me er niet. Ik zeg altijd: je kunt nog zo goed varen, maar je moet het blijven afdwingen. Mensen moeten wel blindelings met je mee. Het vertrouwen moet er zijn. Dit werk doe je niet in je eentje. Je werkt hier met z'n allen. Als het apenweer is en er staat een hoge branding, dan ben ik ook gespannen. Maar als ik zeg dat het kan, dan kan het. En dan gaan de mensen mee. Dat is ook ervaring natuurlijk.

Een grote reddingboot kan nooit in de branding komen, maar die van ons wel. Dan zijn wij heel belangrijk. Als het te hard waait voor de helikopter kunnen wij er vaak wel bij komen. In slechte omstandigheden zitten we met maximaal drie mensen op de rubberboot. Met meer mensen wordt het te zwaar en ben je minder wendbaar. Zeker in de branding moet je snel weg kunnen draaien. Zijn de omstandigheden gunstiger, dan gaat er iemand extra mee.

Je ziet een hoge golf aankomen, die kun je ontwijken, dan ga je terug, hij breekt, oké, dan ga je weer, proberen om naar buiten te komen. Als er een tweede golf vlak achteraan komt, dan kun je die soms niet goed opvangen omdat je nog moet bijkomen van de eerste. Dan kun je omslaan. Je kunt alles nog zo goed oefenen maar het blijft onvoorspelbaar. Het blijft wel water. Dus als we op de boot zitten, hamer ik er altijd op: blijf naar de golven kijken.

Wij hebben Johanna de Bultrug, de gestrande walvis op de Razende Bol, van dichtbij meegeemaakt. Wij lagen ernaast. Je ziet haar, zij ziet jou, en je hoort de hoge tonen die ze uitstoot. Je keek recht in haar oog en ze volgde je. En dan krijg je opeens dat iedereen in Nederland zich ermee gaat bemoeien. De Partij van de Dieren ging demonstreren op de dijk, Greenpeace wist het beter, en ondertussen had er nog niemand bij Johanna gekeken... Op het strand stonden ondertussen camera's en bij het gemeentehuis stonden ik weet niet hoeveel auto's met van die grote schotels erop. Alle televisiezenders in Nederland stonden daar! Het is niet te geloven, maar de politie heeft fysiek moeten optreden, zodat wij ons werk konden doen. Zo hoog liepen de emoties op.

Het was tragisch, want door haar eigen gewicht kwam Johanna amper nog in beweging. Ze plette haar eigen organen. We hebben alles geprobeerd, maar tegen beter weten in. Terwijl iedereen zich druk maakte, is Johanna met hulp een paar keer losgekomen. Maar uiteindelijk is ze toch weer gestrand. Ze heeft het niet gehaald.

Wat ook een diepe indruk heeft gemaakt was de ramp met een Dakota. Op 25 september 1996 kregen we een melding van een neergestort vliegtuig. Tot die tijd had ik nog geen dode gezien. Op een gegeven moment zie je het vliegtuig liggen. Behalve een helikopter was er nog niemand. Dan loop je door het water door de mist en zie je een vrouw die op haar buik drijft. Dat was de eerste.

We hebben drie slachtoffers geborgen en toen kwam er toevallig een rijksvaartuig van defensie langs dat groot materiaal kan vervoeren. We hebben gevraagd of de andere slachtoffers bij hen aan boord konden, want onze boot was vol. Zij hadden een kraan en lieten een plateau zakken waarmee normaal gezien tanks van het schip konden rijden. Daar hebben we ze toen een voor een op gelegd. Je had nog niet de navigatiemiddelen zoals je nu hebt, dus anderen konden het in de dichte mist niet vinden. Dat betekende dat we in relatieve rust tweeëndertig slachtoffers konden bergen. Ik denk dat we er acht niet zelf uit konden halen. Die lagen te ver in het vliegtuig.

Dan ga je 's avonds naar het boothuis en vragen ze: "Wat is er nou gebeurd?" We hebben er met z'n allen uitgebreid over gesproken. Toen ik thuiskwam, heb ik eerst zitten janken. Verder heb ik er nooit last van gehad. Je lichaam stopt het zo ver weg dat je het niet echt meer kunt zien. Dat is toch een soort zelfbescherming.

Ik vertel jou wat ik heb gezien, zodat jij het je ook kunt voorstellen. Dat wat jij dan ziet, dat zie ik ook. Maar de beelden van wat ik echt heb gezien, daar kan ik niet meer bij. De volgende dag zag ik mezelf op de voorpagina van *De Telegraaf*. Ik zag mijn hand een slachtoffer uit het vliegtuig trekken. Je ziet de hand van dat slachtoffer en ik trek hem zo naar me toe.

Ik mag nog twee jaar schipper zijn bij de KNRM. Er is hier, denk ik, niemand die zegt: ik ben blij dat ik kan stoppen. Het gros zegt wel: ik wil graag nog even verder. Het is gewoon een deel van je leven.

SIDNY VAN ZON

(1963)

Reddingstation Texel-
De Koog

Actief bij de KNRM sinds 1991,
momenteel als schipper





Mijn vrouw had in een advertentie gezien dat de KNRM een schipper zocht in Stellendam. Ik werkte destijds in een fabriek, maar dat vond ik helemaal niks. Ik wilde weer gaan varen, zoals ik vroeger deed in de visserij. De mentaliteit op het water is niet hetzelfde als aan de wal. Als ik een keer langer doorwerkte, moest ik de dag erna bij wijze van spreken thuisblijven. Dat is op het water anders.

Mijn oudste zoon werkt ook op het water. Drie weken op, drie weken af. Er is nooit iemand ziek, want als de ene niet komt opdagen, moet een andere harder werken.

Mijn vrouw is eraan gewend dat ik periodes weg ben. We zijn als gezin zoals we zijn omdat mijn vrouw thuis de kar heeft getrokken en de kinderen heeft opgevoed. Dat hebben we aan haar te danken.

Ik was heel jong toen ik al wilde gaan varen. Toen ik vijf was, kreeg ik een bootje van mijn vader. Het eerste rondje weet ik nog heel goed. Ik had een laken van mijn bed meegenomen en er een zeil van gemaakt. Daarmee ben ik het slootje opgegaan, maar ik kon niet meer terug. Mijn vader is me 's avonds laat komen halen.

Vorige week was de recentste actie op ons station: ik kreeg een melding van een vliegtuigcrash. Een piloot boven Tiengemeten had iets boven het water zien uitsteken. Hij dacht dat het een voorwiel van een vliegtuig was dat ondersteboven in het water lag. Alle troepen waren uitgerukt: twee helikopters, vijf à zes boten, brandweerauto's, ambulances en veel politie. Het bleek het onderstel van een kar die in het water was gedumpt. Zo'n actie kost alles bij elkaar een vermogen, maar van tevoren weet je natuurlijk niet dat het vals alarm is.

Een paar jaar geleden kregen we ook een melding van een neergestort vliegtuig. Dat bleek achteraf een toom ganzen die in V-formatie op een eilandje waren geland. Iemand had de ganzen zien dalen in de mist op het heiige stukje land en had dat aangezien voor een neerstortend vliegtuig.

Er zijn vaker vliegtuigmeldingen. Zo is er een vliegtuig met vier mannen neergestort op de net aangelegde Tweede Maasvlakte. Op de kaart leek het nog alsof de locatie van het incident uit water bestond, maar dat bleek zand te zijn. Een paar van onze jongens zijn de zandbank opgegaan en zij vonden het vliegtuig. Twee inzittenden waren overleden, één zwaargewond en de laatste was er naar omstandigheden redelijk aan toe. Het waren een vader met twee zoons en een oom. Alleen de oom en één zoon hebben we levend weggebracht. Later heb ik gehoord dat ze Jehova's waren en daarom geen bloedtransfusie wilden. Ik weet niet of degene die zwaargewond was het heeft overleefd. Dat hoor je niet altijd achteraf.

De boot op ons station heet de Antoinette. Zij en haar echtgenoot waren zo onder de indruk van de werkzaamheden bij de KNRM dat ze een boot wilden schenken. In het begin kwam ze ook wel eens kijken, maar ze was al wat ouder. De laatste jaren belde ik haar op haar verjaardag om even een praatje te maken en te vragen hoe het ging. Het was een heel aardige vrouw. Een paar maanden geleden is ze overleden.

Het heeft zeker voordelen dat we een vrijwilligersgroep zijn. We hebben minder regels. Als ik iets nodig heb, wordt dat gewoon geregeld. Als dat via een overheid zou gaan, zouden er eerst mensen over gaan nadenken of het wel nodig is. Bij de KNRM hebben we korte lijntjes en kunnen we efficiënt werken.

Werken als team is superbelangrijk en iedereen moet open en eerlijk zijn. Het hoeft geen hechte vriendengroep te zijn, maar we moeten op elkaar kunnen bouwen. Mensen moeten kunnen zeggen wat ze willen aan boord, want dan weten we waar we aan toe zijn. De meeste van mijn bemanningsleden zijn al zeevarend, dus die hoef ik niet meer zoveel uit te leggen.

Je kunt van tevoren nooit inschatten hoe ernstig iets is, omdat iedereen anders reageert op problemen. Ik ben elke keer weer verbaasd. Soms denken mensen dat de wereld vergaat, terwijl het eigenlijk best meevalt. Er was ook een keer een visser die me belde en vroeg of ik hem van boord kon halen. Toen ik daar aankwam bleek hij een vinger te missen.

Ik werk met mensen, dus het is nooit saai. Op kantoor wordt alles bijgehouden. Ik kan zo opbellen en vragen hoeveel acties ik heb gevaren of hoeveel mensen en dieren ik heb gered. Ik zou het niet uit mijn hoofd weten. Maar ik weet wel precies hoeveel mensen ik niet heb kunnen redden. Dat blijft me bij. Het is ook een onderdeel van ons werk om dat te accepteren.

ERIC RODENHUIS

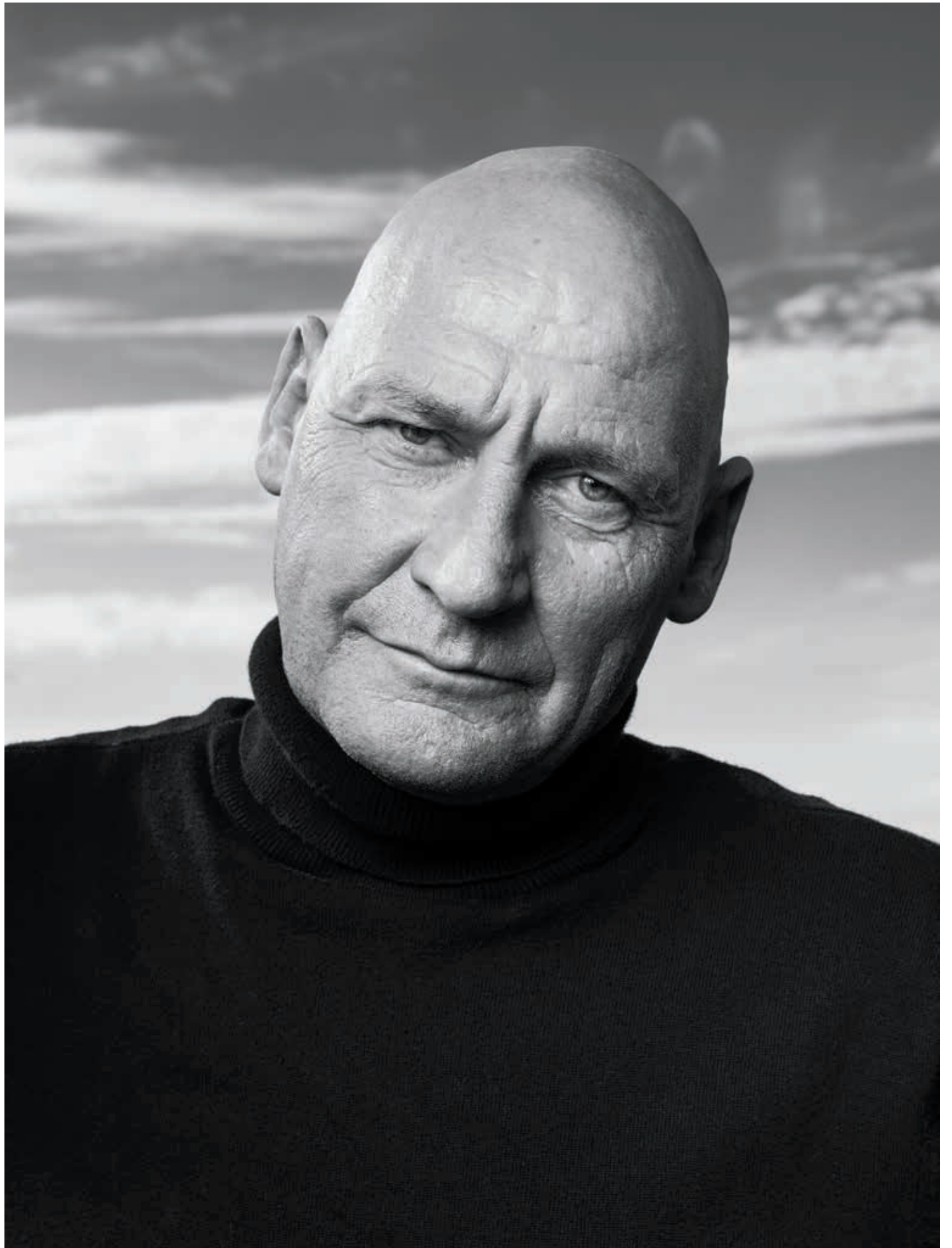
(1967)

Reddingstation Stellendam

Actief bij de KNRM sinds 2002,
momenteel als schipper

[INTERVIEW]

106



Day and night, the KNRM is ready to launch to the rescue, crewed by volunteers who carry their pager with them 24/7. For two centuries now, with the same motivation, under the same stars, and with state-of-the-art lifesaving equipment. Westkapelle, 2019.





COLOFON

Foto's

© Robin de Puy, 2024

© Jeroen Hofman, 2024

Fotografie historisch katern

Kees Brinkman (samenstelling)

Jakob Lagerweij (kleurreconstructie)

Tekst

Maria Barnas

Edward Zwitser

Eindredactie

Jan Haeverans

Hadewych Van den Bossche

Engelse vertaling p. 205-210

Elise Reynolds

Redactie p. 205-210

Derek Scoins

Vormgeving

Tim Bisschop

Projectmanagement

Hadewych Van den Bossche

Druk

die Keure, Brugge, België

Inbinding

Brepols, Turnhout

Uitgever

Gautier Platteau

ISBN 978 94 6494 103 6

D/2024/11922/15

NUR 653/466

HANNIBAL

© Hannibal Books, 2024

www.hannibalbooks.be

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever en de KNRM hebben geprobeerd voor alle teksten, foto's en afbeeldingen de wettelijke voorschriften inzake copyright toe te passen. Wie meent nog rechten te kunnen laten gelden wordt verzocht zich tot de KNRM of de uitgever te richten.



www.knrm.nl

het scheepvaart
national maritime
museum

www.hetscheepvaartmuseum.nl

Deze publicatie maakt onderdeel uit van de landelijke viering Redders op zee – 200 jaar KNRM, een initiatief van de KNRM en Het Scheepvaartmuseum.

Projectmanagement KNRM200Jaar

Bas Dijkstra, Wendy Jansen, Anneke Salden, Eijda Tervoort, Ralf van Vegten, Sandra Verdel en Edward Zwitser



Deze publicatie is mede mogelijk gemaakt door de deelnemers van de VriendenLoterij.

FOTOCREDITS

Het KNRM-fotoarchief is een rijke bron van beeldmateriaal, met name dankzij de voormalige directeuren H. de Booy (van 1907 tot 1933) en H.Th. de Booy (van 1933 tot 1963). Zij namen bij hun bezoek aan de reddingstations hun camera mee om redders en reddingboten te vereeuwigen en te bewaren in het KNRM-fotoarchief.

Recenter werk van veel vaste fotografen is aan de KNRM kosteloos ter beschikking gesteld voor gebruik in specifieke KNRM-uitgaven. Onze dank gaat daarom uit naar de volgende fotografen:

Martijn Bustin 01 (p. 4-5), 59 (p. 47), 60 (p. 47), 63 (p. 50), 59 (p. 56), 97 (p. 77)

Arie van Dijk 02 (p. 8), 33 (p. 33), 34 (p. 33), 42 (p. 37), 44 (p. 38-39), 64 (p. 51), 70 (p. 57), 91 (p. 73)

Jan Heuff 90 (p. 73)

Jan de Koning 74 (p. 59)

Peter van der Laan 13 (p. 19), 16 (p. 20),

Jesse Meliefste 75 (p. 59-60), (p. 212-213)

Roel Ovinge 40 (p. 37), 41 (p. 37), 54 (p. 44), 78 (p. 64), 79 (p. 65), 99 (p. 79)

Mario Rentmeester 38 (p. 36), 55 (p. 44), 65 (p. 52-53), 76 (p. 62), 98 (p. 78)

Jantina Scheltema 67 (p. 54-55)

Thomas Steenvoorden 77 (p. 62-63), 95 (p. 76)

Dick Teske 14 (p. 19), 100 (p. 80-81)

Fotoverantwoording overige fotografie

Anefo 93 (p. 74)

ANP Foto 07 (p. 15), 23 (p. 26), 24 (p. 27)

Anth. Bakels 15 (p. 20)

Birds Eye View Bunschoten 11 (p. 18)

Kees Brinkman 89 (p. 72)

Stefan Daana 53 (p. 44)

Gert Gort 06 (p. 14)

KNRM Terschelling 12 (p. 19)

KNRM Texel 32 (p. 32)

KNRM Egmond aan Zee 39 (p. 36)

KNRM Lelystad 43 (p. 38)

Koninklijke Marine 85 (p. 69)

Chef Kreuger 17 (p. 21), 21 (p. 23-24)

Lieneke de Kroon 35 (p. 33)

Loopuit & Reichenfeld 92 (p. 74)

Cees van der Meulen 27 (p. 29), 50 (p. 42)

Multicolor 46 (p. 40)

Persbureau De Boer 66 (p. 54)

Polygoon 58 (p. 46)

Postcard 84 (p. 68)

Kevin Ratsma 101 (p. 82-83)

Cees van Rees 86 (p. 70)

Harm Reinders 71 (p. 57)

H.G.M. Schimmelpenningh 08 (p. 15), 10 (p. 16-17)

Strauss 57 (p. 46)

Truckland 73 (p. 58)

Vereenigde Fotobureaux 82 (p. 67)

Tjeerd Westra 88 (p. 71)

René Wiegink 68 (p. 56)

Kleurreconstructie door Jakob Lagerweij 08 (p. 15), 10 (p. 16-17), 15 (p. 20), 17 (p. 21), 30 (p. 31), 36 (p. 34), 37 (p. 35), 66 (p. 54)

Van de beelden bij de historische tekst die niet in deze fotoverantwoording zijn vermeld hebben we de fotograaf niet kunnen achterhalen. Deze beelden komen uit het KNRM-fotoarchief.

