



ZCZC PA22
NAVIGATIONA *75.000ste geredde*
SEISMIC SUR *Reddingrapporten*
IN AN AREA SW OF TSS OFF TEXEL

De Reddingboot

Januari 2008 verslag 198

Nieuws



Bezoek Prof. mr. Pieter van Vollenhoven aan Hoekse redders

Prof. mr. Pieter van Vollenhoven bezocht in het kader van Make a Difference Day 2007 reddingstation Hoek van Holland. Prof. mr. Pieter van Vollenhoven deed dit door als vrijwilliger deel te nemen aan het oefenprogramma van de reddingbootbemanning. De reddingmaatschappij is verheugd dat de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid kennis kwam maken met het vrijwilligerswerk van de KNRM. De oefening volgens schema was evacuatie van een patiënt aan boord van een zeeschip en op de terugweg een Man Over Boord oefening. Prof. mr. Pieter van Vollenhoven stapte, samen met de vrijwilligers van de Hoek, in overlevingspak met reddingvest en ging op de reddingboot Jeanine Parqui mee op de wekelijkse oefening van het reddingstation. De terugreis van zee naar de Berghaven heeft meester Van Vollenhoven zelf de reddingboot Jeanine Parqui mogen besturen en afgemeerd in de Berghaven. Tijdens de nabespreking werd met ieder een persoonlijk woord gewisseld en sprak hij zijn waardering uit voor alle bij de KNRM betrokken vrijwilligers.



Openingen Harlingen en Callantsoog

Vanwege de komst van nieuwe en grotere reddingboten moesten zowel de boothuizen van station Harlingen als Callantsoog uitgebreid worden voor de reddingboten Veronica en Koen Oberman van het type Atlantic 75. De bouwwerkzaamheden werden door beide stations grotendeels zelf uitgevoerd en dankzij vele sponsoren en donaties.

De aanbouw van het boothuis in Harlingen (foto boven) kon worden gerenoveerd mede dankzij een nalatenschap van de heer en mevrouw Van Der Weide - Lubberts uit Leeuwarden, bij leven enthousiast watersporters. De aanbouw kreeg de toepasselijke naam *Wardy* (Fries voor 'weer je') net als de namen van de boten die de familie Van der Weide in bezit had.



De 75.000ste geredde

Op 18 oktober 2007 mocht de reddingboot Prinses Margriet met veel media-aandacht de 75.000ste geredde aan land zetten. Voor de plaatselijke commissie en de bemanningen van Stellendam en Ouddorp (het was een gecombineerde reddingactie) was dit een bijzonder moment. Hoewel de 'eer' door toevaligheid was ingegeven. Op pagina 6 en 7 van deze Reddingboot leest u een interview met de 75.000ste geredde over hoe hij het heeft ervaren.

Nieuw reddingstation in Hansweert

De hulpverlening op de Westerschelde krijgt een nieuwe impuls met de oprichting van een nieuw reddingstation van de KNRM in Hansweert in 2008. De KNRM onderzocht in 2005 in het rapport 'Redden in het zicht van de haven' de beschikbaarheid van reddingboten in het werkgebied van de Nederlandse Kustwacht. Daarbij werd als eis gesteld dat elke positie in dat gebied binnen 30 minuten na alarmering bereikbaar moet zijn voor reddingboten van de KNRM. In het oostelijk deel van de Oosterschelde en de Westerschelde in Zeeland voldoet de KNRM nog niet aan die tijdsnorm. De huidige reddingstations in Breskens en Noordland/Burghsluis (Oosterschelde stormvloedkering) doen er tenminste 45 minuten over om daar te komen.

De KNRM is van plan nieuwe stations in te richten aan de Oosterschelde, Westerschelde en Hollands Diep en vervult hiermee de wens om een betere dekking van het werkgebied te krijgen. In het oostelijk deel van de Westerschelde zijn alle havens beoordeeld op geschiktheid als reddingstation. Hansweert is verkozen vanwege de geboden ruimte voor een ligplaats van een reddingboot en huisvesting van een bemanningsverblijf. Voor de Oosterschelde is nog geen definitieve locatie voor een reddingstation bepaald.

Vrijwilligers en schenkingen

Alvorens het reddingstation volledig operationeel kan zijn zal er een vrijwillige bemanning geselecteerd moeten worden. Als reddingboot voor Hansweert is in de tweede helft van 2008 de huidige reddingboot van Scheveningen beschikbaar. Medio 2008 zal gestart worden met de werving en selectie van geïnteresseerde bemanningsleden. De oprichting van het reddingstation kost de KNRM circa € 150.000,- aan investeringen. Selectie en training van vrijwilligers kost in het eerste jaar € 5.000,- per persoon. De exploitatie zal € 75.000,- per jaar zijn.

Scheepvaartverkeer

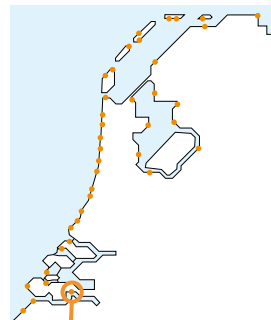
Op de Westerschelde is het scheepvaartverkeer zeer intensief. Zeeschepen van en naar Antwerpen, en binnenvaartschepen kruisen elkaar en treffen 's zomers veel pleziervaartverkeer in de scheepvaartroute. De provincie Zeeland en het gewest Vlaanderen zijn gebaat bij goede hulpdiensten op het water. De toegang tot de haven van Antwerpen vraagt grote veiligheid en snel inzetbare reddingboten. Het reddingstation Breskens vaart tenminste twintig keer per jaar voor hulpverleningen tussen Terneuzen en de Belgische grens. In 2008 kan Hansweert voortaan een groot deel van deze meldingen voor haar rekening nemen.



Het schiet op...

De nieuw te bouwen reddingboot van Scheveningen schiet al aardig op. Op de werf Aluboot ligt de romp te wachten op inbouw van motoren en apparatuur. Binnen een half jaar moet de boot gereed zijn.

Indien u uw steentje wilt bijdragen aan de oprichtingskosten voor dit nieuwe station, dan kunt u een eenmalige bijdrage overmaken op het KNRM rekeningnummer 37.35.46.181 o.v.v. Hansweert.





De heren Peterson (links) en Smit tijdens de bestuurstocht 2007 op Texel

Decennialange inzet van J.D. Smit en J.P. Peterson

Het bestuur van de KNRM neemt afscheid van twee leden

Het bestuur van de KNRM heeft afscheid genomen van J.D. Smit en J.P. Peterson. Voor de decennialange inzet en nauwe betrokkenheid van beide heren is de KNRM zeer erkentelijk. Allebei hebben ze hun herinneringen aan de KNRM (en de voorlopers daarvan) toevertrouwd aan het papier.

Het was in 1987 dat ik op 38-jarige leeftijd toetrad tot het bestuur van de K.Z.H.M.R.S., voor insiders kortweg "de Zuid". Ik wist niet beter dan dat er maar één reddingmaatschappij was. Echter: uit de ledenadministratie bleek al gauw dat ik jarenlang donateur van "de Noord" was. Het verschil werd mij door de nieuwe collega's snel duidelijk gemaakt. Met vooruitziende blik besloot ik toen maar donateur van beide reddingmaatschappijen te worden. Het kantoor van "de Zuid" was gevestigd op de Westerkade in Rotterdam. Mevrouw van Leeuwen voerde de administratie, Nico de Jonge was inspecteur en daarom veel op pad. De bestuursleden hadden ieder de titel van 'directeur'. Af en toe was ons bestuurslid de heer Van Tienhoven en later de heer Dirkzwager op kantoor om een oogje in het zeil te houden. De cultuur was er een van grote zelfwerkzaamheid: al gauw was ik - als scheepsbouwkundig ingenieur - ingedeeld bij de nieuwbouwcommissie van de Prinses Margriet, onze tweede 'snelle' boot. Ook kreeg ik al vroeg te maken met het financieel beheer, dat door een groepje

bestuursleden min of meer in eigen beheer werd uitgevoerd. Eens per jaar ontmoetten wij de collega's van de Noord bij een gezellig diner ter bespreking van onze gezamenlijke belangen. Ook eens per jaar ging het Bestuur op inspectietocht (thans 'bestuurstocht' geheten). Dat ging dan naar alle stations. Bij de Zuid kon dat nog omdat het werkgebied slechts uit Zeeland en Zuid Holland (tot Scheveningen) bestond.

Van het één komt het ander: terugkijkend werd eigenlijk met verbazingwekkende eenvoud de ca. 165 jaar historie van de twee gescheiden maatschappijen aan de kant gezet en kwam een fusie tot stand, het begin van de huidige KNRM. Natuurlijk had een ieder zo zijn eigen stokpaardjes (bij de Zuid vonden wij "dat wij betere boten hadden" en bij de Noord - dat vermoedden wij al lang - "hadden ze meer geld"). Ik laat in het midden of dat eigenlijk wel zo was. Zeker is in ieder geval dat de Redding Maatschappij sinds die fusie een enorme vlucht heeft doorgemaakt qua uitstraling en qua professionaliteit. De opleiding van bemanningen is

zodanig dat een ieder nog zelfverzekerder aan boord stapt. De vloot bestaat thans geheel uit 'snelle boten', waarvan de grote boten worden voortgestuwd met behulp van waterjets, gestandaardiseerd in ruwweg 4 boottypes. Naamachientjes als het om techniek gaat, maar natuurlijk wel met hogere onderhoudskosten dan de 'oude' boten. Gebouwd met een heel andere kijk op het varen in zware zeeën en ja, ze kunnen nog steeds over de kop. Een vlootplan waarin de behoefte aan schepen en stations, op basis van statistische kans op ongelukken, wordt geanalyseerd. Eén kantoororganisatie die voldoet aan de laatste normen op het gebied van 'governance'. En het financieel beheer uitbesteed aan verschillende professionele vermogensbeheerders, die op hun beurt weer worden overzien door een professionele 'consolidator'. En tenslotte, gelukkig nog steeds voldoende Redders aan de Wal om dit alles mogelijk te maken. Zonder subsidie van de overheid, terwijl de KNRM in feite wel een internationale overheidstaak uitvoert.

Is het daarmee af? Zeker niet: in overleg met de Kustwacht wordt het 'dekkingsgebied' nog eens goed bestudeerd: hoe ver landinwaarts gaat de KNRM? Een

aantal brigades van de KNBRD hebben zich tot de Redding Maatschappij gewend met het verzoek om nauwer samen te werken. En een toename van het scheepvaartverkeer, ook op de 'grote' binnenwateren. Neem 's zomers bijvoorbeeld het aantal veerponten op de Waddenzee: er varen 7-8 schepen, die ieder 1.500 of meer passagiers aan boord hebben. Daar dient de KNRM op ingespeeld te zijn. En altijd de zorg om de zekerheid van ons financiële bestaan - zonder in te teren. Het lijkt alsof de KNRM veel geld zou hebben, maar voor de exploitatie blijkt (de opbrengst van) dat vermogen ook héél hard nodig.

Wat ik zal missen? De betrokkenheid bij een professionele organisatie, maar dan wel bemand door vrijwilligers. Een club waar vrijwilligheid niet hetzelfde is als vrijblijvendheid. En uiteraard de omgang met de medebestuurders, schippers en bemanningen. Maar volgens strikte afspraken mag ik af en toe - als oud-bestuurslid - nog wel eens mee met een bestuurstocht en aan die gedachte klamp ik mij vast!

J.D. Smit

In 1989 kreeg ik bezoek van de voorzitter van de KZHMRS, de heer van Munster van Heuven, wiens kantoor nog geen honderd meter van het mijne verwijderd was. Zijn vraag: of ik tot het bestuur van deze reddingmaatschappij wilde toetreden. In dat gesprek kwamen "De Zuid" en "De Noord" ter sprake en het onzinnige van de gescheiden optredens van deze maatschappijen. Ik accepteerde de eervolle uitnodiging met groot plezier en maakte zo de nadagen van een kleine en zeer zuinige organisatie mee.

De fusie kwam twee jaar later tot stand en geen zinnig denkend mens betreurde dat samengaan. De nieuwe KNRM kreeg er nieuw elan door en er werd een enorme uitbreidingsslag gemaakt. Daarvan mag gerust een groot deel op het conto van Sip Wiebenga worden geschreven, die de organisatie en het bestuur meenam naar het nieuwe kantoor met werkplaats in IJmuiden, naar nieuwe reddingstations en naar een vergroting en verbetering van de vloot en het aantal vrijwilligers.

Het was een mooie tijd voor ieder bestuurslid, vooral omdat er ruimschoots gelegenheid was om de stations aan het werk te zien. Een groot aantal doopplechtigheden en openingen van boothuizen staat

mij bij, maar het allermooiste waren de bestuurstochten en de bijeenkomsten met de bemanningen: een nat overhemd (het overlevingspak was die middag toch niet helemaal dichtgeritst) een glas in de hand en luisteren naar stoere verhalen.

In de laatste jaren kwamen het bestuursmodel, de kwaliteitsborging, een betere greep op de financiën en de omgang met andere hulporganisaties aan de orde. Onderwerpen waarmee Roemer Boogaard kan lezen en schrijven. Het was interessant om er aan mee te werken, maar het besef dat er bij een nieuwe positionering van de KNRM nieuwe bestuursleden horen, maakte voor mij het afscheid gemakkelijker.

Het was een eer en een plezier om mee te hebben mogen werken aan de onmisbare en stoere taak van de Redding Maatschappij en ik dank u allen graag voor de vriendschappen, de vaartochten op het water en de grote gastvrijheid. Ik zeg de Ruyter graag na: "het sal waerachtig wel gaen".

J.P. Peterson



Louis Ufkes weet niet hoe hij zijn redders moet bedanken

“Die mannen hadden er gewoon plezier in om mij te helpen...”

Louis Ufkes belandde op 18 oktober ongewild als hoofdpersoon in een mediacircus. Terwijl de reddingboot Prinses Margriet afmeerde, stonden cameraploegen, fotografen en journalisten hem op de steiger op te wachten. Even daarvoor was zijn jacht te pletter geslagen op de ondieptes en had hij – met hulp van zijn redders - het vege lijf weten te redden. Zonder dat hij het wist werd hij daarmee de 75.000ste geredde uit de historie van de KNRM. Het verhaal.

Ufkes was met zijn zelfgebouwde zeilschip onderweg van Texel naar zijn thuishaven Dinteloord. Hiervoor moest hij bij Stellendam naar binnen. Een berucht stukje vaarwater, maar de ervaren solozeiler maakte zich er niet druk om. Het weer was redelijk goed en hij had het gat al vele malen eerder aangelopen. “Maar blijkbaar nooit met een noordwester, want ik stond vreselijk te kijken van de deining. De metershoge golven kwamen niet overeen met de windkracht. Een voor mij nieuwe ervaring. Overal waar ik keek, was het wit”.

Temidden van de aanstormende golven slaagde Ufkes er niet in de boeien te traceren die de geul markeerden. Hij voer de bewuste tonnen voorbij, recht op de kust af. “Op zo’n moment begin je vreselijk aan jezelf te twifelen. Je moet letterlijk alle zeilen bij zetten om je in dat natuurgeweld staande te houden en tegelijkertijd loop je te piekeren. Ik wist op een gegeven moment zeker dat ik te ver was en dat ik de tonnen gemist moest

hebben. Ik zette de ronding in en vrijwel direct daarna raakte ik de grond”.

Als door de flits bedacht Ufkes dat het van het ene op het andere moment was afgelopen. “Alle eerder uitgedachte opties konden allemaal de prullenmand in. Onder die omstandigheden met een houten scheepje de grond raken, is simpelweg ‘einde oefening”.

De boot dreunde nog een paar keer op de harde zeebodem en werd elke keer een stukje verder op de plaat gezet. Het scheepje had serieuze schade en maakte snel water. “Een jacht is sneller kapot dan gebouwd”, grapt de bouwer, maar tegelijkertijd is hij er eerlijk over wat er als eerste door hem heen schoot toen hij beseftte dat hij niet meer weg zou komen. “Wie ervoor kiest om alleen te varen, zinkt en verdrinkt ook alleen, maar ik wilde persé mijn kleinkinderen nog een keer zien...”

De wereld veranderde toen Ufkes de Ouddorper vuurtoren een noodsignaal zag geven. “Wat ben ik blij dat er vuur-

torenwachters bestaan! Vanaf dat moment wist ik dat ik gezien was en dat er hulp zou komen. Ik kende de KNRM en herinnerde mij dat er in Stellendam een reddingboot lag. Ik vertrouwde erop dat die kerels mij zouden komen halen". En dus zakte Ufkes onderuit, moe van de strijd tegen de elementen en in afwachting van de hulp. Ongeveer een half uur later arriveerde inderdaad de reddingboot van Stellendam, niet veel later gevolgd door die van Ouddorp. Doordat het zeilschip twee meter stak en de reddingboot zo ongeveer de helft daarvan, kon schipper Rodenhuis bij het jacht komen. De reddingboot werd tegen het gehavende schip gezet en Ufkes werd van boord gehaald. "Je voelt een paar handen en voor je het weet, sta je aan dek. Indrukwekkend".

Enmaal aan boord van de reddingboot, viel de zeiler in een steeds groter wordende verbazing. "Ik kende de verhalen van reddingboten en redders. Ik had er veel over gelezen. Maar om het mee te maken, is zó anders. Die kerels vroegen hoe het met mij ging en of ik puf had om aan boord te blijven als zij een poging zouden ondernemen om mijn scheepje te redden. Wilde ik dat niet, dan zouden ze mij eerst naar de wal brengen. Omdat ik mij geen zorgen meer hoefde te maken over mijzelf, gaf ik aan dat ik graag wilde blijven. Wat ik daarna gezien heb, zal ik nooit meer vergeten: Twee opstappers van de reddingboot sprongen over op mijn jacht. Die mannen werden tot twee keer toe van boord gespoeld, om vervolgens door de reddingboot van Ouddorp weer te worden opgepikt en te worden teruggezet. Mannen in pakken liepen tot hun middel door het water, allemaal in mijn belang. Ik begon mij enorm schuldig te voelen, te meer daar het hele verhaal door mijn stommititeit was aangericht". Schipper Rodenhuis overtuigde Ufkes van het feit dat dat niet nodig was. "En ik zag met eigen ogen waaróm: de mannen hadden er gewoon plezier in om mij te helpen. Niks geen moeten; het was hun eigen keuze om dit werk te doen".

Ufkes wordt nog altijd emotioneel als hij daaraan terugdenkt. "Op de dag van mijn redding was ik redelijk nuchter. Maar toen ik voor het eerst in mijn bed stapte en ik probeerde te slapen, kwam steeds dat water weer terug. Dan probeerde ik wakker te blijven, maar dat houd je natuurlijk niet vol. De dagen na 18 oktober moest ik de doemscenario's in mijn gedachten de volle ruimte geven, om zodoende het voorval te kunnen verwerken. Dat is nu klaar. Wat overblijft is een diepe, diepe bewondering voor die mannen. Ik kan dat slecht onder woorden brengen. De saamhorigheid onderling en de trots achteraf. Gewoonweg schitterend. Gewone mannen, die – zonder dat ze dat van zichzelf willen weten – allesbehalve 'gewoon' zijn". Als Ufkes' vrouw erbij komt zitten, beaamt die het verhaal van harte. "Ik kom uit Hoek van Holland. Als

de reddingboot uit was, dan ging ik als kind naar de haven. Dan zag ik die mannen na verloop van tijd weer thuiskomen: nat, koud en doodmoe, maar altijd in combinatie met een zichtbare vorm van trots. Zo van 'we hebben het wéér geflikt'. En dat voelen zij alleen; ieder ander verwordt dan volgens mij tot een buitenstaander".

Deze maand gaat Ufkes nóg een keer terug naar Stellendam. "Die jongens boden mij aan om een keer mee te varen op een oefenavond. Dat bedoel ik nou. Dat is toch aardig? Lijkt me geweldig. En natuurlijk wil ik hen nóg een keer bedanken, al weet ik nog steeds niet hóe".



Stellendam en Ouddorp delen de eer

Schipper Eric Rodenhuis zond kort na hun actie een bericht uit naar alle reddingstations van de KNRM. Daarin schreef hij ondermeer:

Gistermiddag mocht de reddingboot Prinses Margriet met veel media-aandacht de 75.000ste geredde aan land zetten. Voor de plaatselijke commissie en de bemanningen van Stellendam en Ouddorp (het was een gecombineerde reddingactie) was dit een bijzonder moment. Hoewel de 'eer' door toevalligheid was ingegeven, was het toch leuk om van zoveel kanten de gelukwensen in ontvangst te mogen nemen. Als schipper van de Prinses Margriet hecht ik er echter waarde aan om u te laten weten dat wij deze eer met u willen delen. Het behaalde resultaat hebben we samen behaald, een ieder vanuit zijn of haar eigen rol binnen onze unieke organisatie. Daarbij gaan onze gedachten ook even naar de redders die in vervlogen tijden – en met beduidend minder middelen – hetzelfde doel nastreefden en grootse resultaten hebben behaald.

Reddingrapporten



Vissers voor het blok

Hoek van Holland / Stellendam
- 25 november 2007
Wind: NW 6

Zondag 25 november werden de KNRM reddingstations Hoek van Holland en Stellendam gealarmeerd dat er 2 sportvissers vastzaten op een blokkendam bij de Maasvlakte. De beide vissers waren, waarschijnlijk in de middag, over de blokken geklommen voor een ultieme visstek, maar vergaten dat het nog hoog water moest worden en hadden geen rekening gehouden met de extra verhoging van het

water door de noordwesten wind kracht 6. Hierdoor raakten zij in een benarde positie. Door de harde wind stond ter plaatse een behoorlijke zeegang met golven van 3 tot 4 meter hoogte.

De reddingboot Jeanine Parqui was als eerste ter plaatse, maar kon weinig uitrichten. Binnen een paar minuten arriveerde collega-reddingboot Prinses Margriet met een klein rubberbootje. Op de kant keken de landhulpdiensten als brandweer en politie toe hoe in de heftige zee aan boord van de Prinses Margriet een klein rubberbootje

te water werd gelaten. Met twee opstappers voer het bootje over de hoge golven naar de blokkendam om de vissers te bevrijden uit hun benarde positie.

De vissers sprongen aan boord van het bootje waarna het bootje terug ging naar de Prinses Margriet. Afzetten aan wal was een te groot risico door de hoge doorstaande brekers. Aan boord van de reddingboot Prinses Margriet bleken de vissers in goede conditie. Zij werden meegenomen naar de vaste wal. De schipper van de reddingboot Eric Rodenhuis van Stellendam sprak van een 'spectaculaire actie'.

Bijna op tijd voor het gala...

Scheveningen - 7 november 2007
Wind: NW 8

Vlak voordat het jaarlijkse Reddersgala in het Kurhaus werd gehouden, was de ploeg van Scheveningen vóór het Kurhaus druk met een gestrand zeiljacht. In alle vroegte kwam het Belgische zeiljacht Liberté voor de Scheveningse kust in moeilijkheden. Aan boord waren twee personen uit België en twee uit Frankrijk. De

tocht vanuit Den Helder naar België zou voor het steeds slechter wordende weer worden onderbroken door de haven van Scheveningen binnen te lopen, maar zover zou het niet komen.

Voor de wandelpier ging het mis, het schip kwam door het slechte weer in moeilijkheden. Het werd gepakt door een breker en kwam plat op het water te liggen. Aan boord werden noodsignalen gegeven. De opvarenden probeerden het scheepje voor anker te leggen, maar het anker krabte en door de harde wind werd het schip

Verkrampde surfster

Lauwersoog - 8 november 2007
Wind: W 7

Of je nu aan het werk bent of niet, je bent altijd KNRM-er. Opstapper Jelle Bos van Lauwersoog werd opgebeld door een surfer die aangaf dat zijn surfmaatje niet meer naar de kant kon komen en al drie kwartier in het water lag. Jelle Bos belde onmiddellijk schipper Bert de Boer en die gaf op zijn beurt alarm voor de reddingbootbemanning. Met grote spoed ging de reddingboot ter plaatse. Jelle Bos stapte over boord om de verkrampde vrouw te ondersteunen, terwijl aan de stuurboordkant van de reddingboot het drenkelingennet in gereedheid werd gebracht. De surfster werd horizontaal aan boord genomen en direct in een aluminiumdeken gewikkeld. Terwijl de schipper de ambulance belde zorgde de opstappers dat de onderkoelingsbrancard werd gepakt en daar de onderkoelde surfster in kon worden vastgemaakt. In het boothuis aangekomen bleef opstapper Jentsje v/d Molen achter bij het slachtoffer, terwijl de reddingboot terug keerde om nog een aantal surfers uit het water te halen en de plank van het slachtoffer op te pikken.

De gearriveerde ambulance nam de zorg voor de drenkeling over. De surfster had een lichaamstemperatuur van 35 graden. Aangesloten op de monitor en ontdaan van de surfkleding liep haar temperatuur maar langzaam op en daarom besloot het ambulancepersoneel haar naar het UMCG in

richting de kust verdaagd. Vanaf het strand werden de noodsignalen opgemerkt en werd via de alarmcentrale de reddingboot en het hulpverleningsvoertuig van station Scheveningen gealarmeerd. Bij aankomst lag het schepje inmiddels op het strand en hadden de opvarende het schip op eigen kracht verlaten. Door het water waren zij naar de vloedlijn gewaad. De politie ving de onfortuinlijke zeilers op. De bemanning van het kusthulpverleningsvoertuig ontfermde zich verder over het jachtje en trok het hoger het strand op, om



Groningen te vervoeren waar een hart filmpje en longfoto's werden gemaakt.

Later ontving de bemanning een mailtje van het slachtoffer met de mededeling dat zij inmiddels weer thuis was. Alles was verder goed met haar en ze hoopte de KNRM niet nog een keer te ontmoeten op deze manier...



te voorkomen dat het bij hoogwater weer vlot zou raken en voor verdere moeilijkheden zou zorgen. In de namiddag werd de Liberté met een shovel opgepakt en van het strand gereden.

GALEWARNING NR14 211613UTC MAR
FORTIES VIKING



Zinkende klipper

Enkhuizen / Marken -

19 september 2007

Wind: ZW 6

Terwijl de reddingboten Rien Verloop en Watersport op weg waren naar een jacht met roerschade hoorden ze op kanaal 16 het charterschip Almere naar de Kustwacht roepen dat hij de boei EA1 geraakt heeft en veel water maakt. De Rien Verloop ging naar het jacht en de Watersport naar de Almere. Aan boord van de Watersport werd meteen de mobiele pomp klaar gemaakt. Ondertussen werden ook station Marken en Reddingsbrigade Zeevang gealarmeerd. Reddingsbrigade Wijdenes werd gealarmeerd om het

jacht met roerschade over te nemen van de Rien Verloop.

De Watersport werd als zogenaamde On Scene Coördinator aangesteld. Hierbij delegeert de Kustwacht een aantal van zijn coördinatietaken aan een van de aanwezige hulpdiensten, in dit geval de Watersport. Ter plaatse werden drie opstappers met draaiende pomp overgezet. Vlak daarna kwamen de Frans Verkade en de Hendrik Jacob van Marken ter plaatse en ook zij zetten drie opstappers met twee pompen over. De vierde pomp werd geleverd door de Semac van Reddingbrigade Zeevang.

Ondertussen stoomde de Almere op volle kracht naar ondieper water, terwijl het water, ondanks 4

pompen, steeds hoger in het schip kwam te staan. Het evacueren van de scholieren was een kwestie van tijd. Aan boord namen twee opstappers de leiding over de evacuatie. De Valentijn reddingboten haalden om beurten telkens 10 mensen van boord en brachten deze naar een naastgelegen charter Gouwzee. Met alleen de schipper en de maat aan boord probeerden de opstappers nog om het schip te redden, maar het bakboordgangboord stond al onder water en het schip begon gevaarlijk slagzij te maken. De Watersport haalde uiteindelijk de bemanning van de Almere en de redders van boord. Nadat de mensen van Marken en Zeevang weer op hun eigen schip waren gezet voer de Watersport richting de Gouwzee, waar de bemanning van de Almere zicht voegde bij de gasten.

In de haven van Hoorn werd inmiddels opvang geregeld voor de onfortuinlijke scholieren. Op de plek van het incident kwamen de KLPD en RWS aan voor nader onderzoek. De kleine reddingboten haalden drijvende zaken uit het water en assisteerden nog bij het plaatsen van een oliescherm. De Watersport leverde nog een aantal spullen af in Hoorn en keerde daarna huiswaarts. De charter werd de volgende dag geborgen.

Verstekeling wordt drenkeling

IJmuiden - 16 augustus 2007

Wind: W 6

De schipper van station IJmuiden hoorde tijdens werkzaamheden in het boothuis op kanaal 61 van de marifoon een bericht van sleepboot Thetis. Die vaart op dat moment achter containerschip Grande Atlantico en ziet een verstekeling overboord springen. Omdat de drenkeling niet kon zwemmen sprong een van de bemanningsleden van sleepboot Marken, die achter de Thetis voer, in het water. Ondertussen wachtte de schipper van de Koos van Messel niet totdat de pieper afging: met twee opstap-

pers werkzaam op het hoofdkantoor vertrok hij naar het Noorderbuitenkanaal. Daar aangekomen hangen drie man aan een loodsladdertje aan stuurboord kant van de sleepboot Marken om de drenkeling te helpen. Een van de KNRM opstappers sprong in het water en nam de drenkeling over van de bemanning van de Marken. De drenkeling werd aan boord genomen van de reddingboot en ondertussen werd de ambulance gealarmeerd, zodat de man bij aankomst bij de steiger kon worden overgedragen. De drenkeling ademde nog wel, maar zijn toestand was slecht. Binnen een paar minuten lag de Koos van Messel aan de steiger en werd de man overgenomen door de ambulance en naar het Rode Kruis Ziekenhuis afgevoerd.

Godin vindt vruchtbare grond

Egmond / Petten - 11 november 2007

Wind: NW 8

De schipper van Egmond, Werner Visser, werd om 02.15 uur gebeld door een scannerluisteraar die het bericht heeft opgevangen dat er een zeiljacht in problemen is ter hoogte van het Camperduin. Hij besloot naar het boothuis te gaan en daar de gesprekken te volgen tussen het Kustwachtcentrum en het zeiljacht Freya. De bemanning van de boot meldde onmiddellijk hulp nodig te hebben omdat men dreigde te stranden.

Visser belde het Kustwachtcentrum en deed het voorstel om alarm te maken voor station Egmond aan Zee en gezien de positie van het jacht ook voor station Petten. Dat maakte het mogelijk om met beide Kusthulpverleningsvoertuigen naar elkaar toe te rijden en te kijken waar de precieze positie van het jacht was. Het was 02.34 uur toen de bemanning van station Egmond alarm kreeg voor een zeiljacht in problemen tussen Groet en Petten. Het kusthulpverleningsvoertuig (KHV) maakte zich klaar en vertrok met 5 man richting Petten. Onderweg trok de bemanning van het KHV uit voorzorg een overlevingspak aan. Gezien de stormachtige weersomstandigheden, NWS, regenbuien, donker, een golfhoogte van 5.5 meter, werd de reddingboot Adriaan Hendrik niet direct gelanceerd, maar reed wel alvast een stuk noordelijk.

Het KHV was als eerste ter plaatse en meldde dat de reddingboot niet gelanceerd hoefde te worden. Een catamaran met kajuit lag tegen de dijk aan en de twee opvarenden waren nog aan boord. Snel werden de twee opvarenden van boord gehaald. De twee waren doornat en hadden het koud maar verkeerden verder in een goede conditie. Met de truck werden zij naar het boothuis van Petten gebracht om bij te komen. Het was nog ruim 3 uur voor hoog water. Vanwege de combinatie van wind, zeevang en springvloed besloot de bemanning van de beide KHV's het jacht hoog op de dijk te zetten. Rond 05.00 uur arriveerde de politie en stond het jacht 'hoog en droog'. De spullen werden opgeruimd en het KHV van Egmond keerde over de weg terug naar het station. Om 06.15 uur was het KHV weer inzetbaar en ging de bemanning naar huis om nog een paar uurtjes te slapen.



Oesters veroorzaken snijwonden

Veere - 28 november 2007

Wind: ZW 3

Om 09.08 uur werd de reddingboot John Steegers gealarmeerd voor een vastgelopen zeiljacht op het Veerse Meer. Nabij de Arneplaat, een eilandje in het Veerse meer, was er een jacht met twee opvarenden vastgelopen. Nu krijgt Veere wel vaker van dit soort alarmeringen, maar deze was wel erg bloederig.

Na stranding van het scheepje was de eigenaar te water gegaan om op eigen kracht te proberen zijn zeiljacht los te krijgen. Hierbij was hij op blote voeten in het koude water gegaan. Toen hij na een vergeefse poging weer aan boord stapte ontdekte hij dat hij ernstige verwondingen aan zijn beide voeten had opgelopen door de scherpe schelpen van de Japanse oester. De man bloedde hevig en had medische verzorging nodig. De bemanning van de John Steegers besloot om de gewonde zeiler onmiddellijk over te brengen naar Veere voor een bezoek aan de huisarts. Daar werden de verwondingen behandeld en bleek het nodig enkele hechtingen aan te brengen.

Het zeiljacht werd ondertussen losgetrokken en afgemeerd bij het Veerse KNRM boothuis. Nadat de gewonde zeiler door de huisarts was verzorgd kon de man met zijn collega zeiler in het boothuis op verhaal komen. Daar werd besloten het zeiljacht in Veere achter te laten en met de auto naar hun woonplaats Hellevoetsluis te gaan. Het zeiljacht is later opgehaald.



Strandpret verpest

Terschelling Paal 8 - 28 augustus
en 15 september 2007
Wind: NW 4 / W 4

Station Terschelling Paal 8 is afgelopen zomer twee keer uitgevaren voor mensen die aan het strand in de problemen waren gekomen. Hoe onschuldige strandpret van een groep mensen kan onttaarden in een nachtmerrie.

Op 28 augustus kwam er een groep jongeren uit Leiden in de problemen in een mui voor het strand. Muien ontstaan in zandbanken doordat het zakkende water een weg naar open zee zoekt. Hierdoor ontstaan geulen die haaks op de kust staan, waar het water een hoge stroomsnelheid heeft. Een niet ervaren zwemmer wordt vaak door de kracht van de stroming verrast, die te krachtig is om tegenin te zwemmen. Aan het strand wordt er vaak gewaarschuwd voor dit soort muien, maar de strandbewaking was door het eindigen van de meeste schoolvakanties twee dagen eerder gestopt. Ondanks instructies en waarschuwingen van de groepsleiding kwam een deel van de groep in het water in het probleem en kon op eigen kracht het strand niet meer bereiken. Een van de groepsleiders ging te water maar kon niets uitrusten. Vanuit een strandtent werd de Brandaris gewaarschuwd die op zijn beurt, naast de reddingboten Frans Hogewind en Tonijn, politie en ambulance alarmeert.

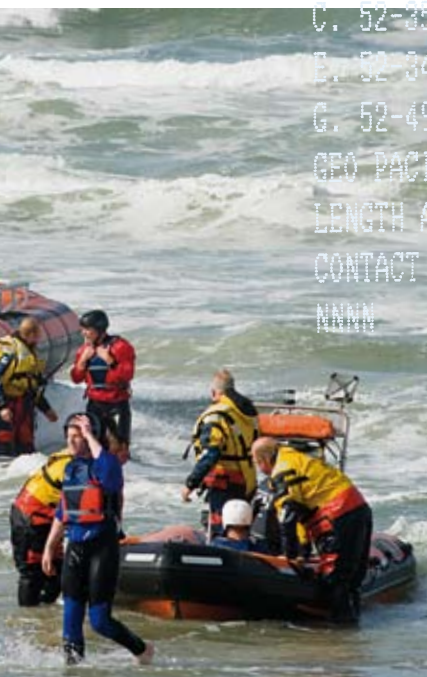
Binnen 10 minuten werden twee drenkelingen al uit het water gehaald. Een derde persoon werd door een surfer uit het water gehaald. De laatste twee drenkelingen wisten op eigen kracht het strand te bereiken. Met het kusthulpverleningsvoertuig en de ambulance werden de drenkelingen naar het boothuis van Paal 8 gebracht, waar verdere behandeling van de hevig geschrokken en ietwat onderkoelde slachtoffers volgde. De hele groep van in totaal 42 personen werd in het



bemanningsverblijf opgevangen en van koffie, thee en fris voorzien. Toen iedereen een beetje op verhaal gekomen was werd een deel van de groep naar het vakantieadres gebracht, terwijl de rest lopend naar het vakantieadres ging.

Een paar weken later is er opnieuw een alarm. Dit keer voor een bootje in de branding. Een stel vrienden vierde het vrijgezellenfeestje van een van hen met een raft in zee. Door de noordelijke wind van de dagen daarvoor stond er een mooie hoge branding, maar deze branding was te heftig voor het vlot waarop de mannen voeren. Het kapseisde in de buurt van een mui.

Een gedeelte van de groep kon zwemmend het strand bereiken, maar vijf man en de begeleider bleven in de branding achter. Via het alarmnummer 112 en het kustwachtcentrum in Den Helder werd alarm geslagen voor de reddingboten van reddingstation Paal 8. Een poging om met het inmiddels weer aangespoelde vlot



C. 52-35.5N 003-56.0E
E. 52-34.0N 003-44.5E
G. 52-49.0N 003-33.5E
OCEANIC IS TOWING
LENGTH AND REQUESTS A
CONTACT ON VHF 13 AND
NNNN

Nachtelijk avontuur voor Belgische Zeeverkenners

Breskens - 27 september 2007

Wind: W 2

Om 17.00 uur werd schipper Marcel van den Nieuwendijk van Breskens opgepiept door het Kustwachtcentrum met het verzoek telefonisch contact op te nemen. Er bleken twee vaartuigen van de Belgische zeeverkenners uit Gent aan de grond te zitten op de plaat van Baarland, benoorden boei 16 van het vaarwater Everingen. Na contact met de centrale, werd de afspraak gemaakt om 's avonds bij hoog water naar de zeeverkenners toe te gaan en ze naar de oude veerhaven in Terneuzen te begeleiden. Dit was noodzakelijk omdat ze geen enkele vorm van verlichting aan boord bleken te hebben.

Om 22.00 uur verzamelde de bemanning van de reddingboot Zeemanshoop en maakte zich klaar om uit te varen naar de onfortuinlijke zeeverkenners. De scouts werden aan boord genomen en twee opstappers, mét verlichting, stapten over op de vaartuigen ter assistentie van de begeleiders. Losgekomen konden ze op eigen kracht achter de reddingboot aanvaren, maar halverwege de tocht bleek een van de schepen geen brandstof meer te hebben. Die werd langzij genomen en zo werd om 01.30 uur Terneuzen binnengelopen.

Vermoeid van het avontuur dat om 17.00 uur begon bedankten de scouts uitbundig de reddingbootbemanning door het aanheffen van een lied. Om 02.00 uur was de Zeemanshoop terug op station.



naar de achtergebleven mensen te gaan mislukte. Kort daarna arriveerden beide reddingboten en enkele minuten na de lancering was iedereen gered.

De bemanning van het kusthulpverleningsvoertuig was intussen aan het "koppen tellen" om zeker te zijn dat iedereen uit de zee was gehaald. De vijf drenkelingen werden meegenomen naar het boothuis en werden door het ambulancepersoneel gecontroleerd. Gelukkig mankeerden de koude, vermoeide en geschrokken geredden niets er al voorzichtig grapjes gemaakt over gestrande huwelijken en gezonken huwelijksbootjes...

Een toevallig aanwezige fotograaf heeft de hele redding op de gevoelige plaat vastgelegd en een aantal foto's ter beschikking gesteld.





De vis wordt duur betaald

IJmuiden / Egmond aan Zee -
13 september 2007
Wind: variabel 1

Wat een nachtelijke vispartij moest worden, liep uit op een hachelijk avontuur. De bemanningen van de Koos van Messel en de Adriaan Hendrik werden om 03.15 uur wakker gepiept voor een aanvaring 30 mijl uit. Het visbootje Mako had een aanvaring gehad met een onbemand boorplatform en lag langzij een supplier. De Adriaan Hendrik was na een uur varen even voor de Koos van Messel ter plaatse.

Na overleg werd besloten dat de Adriaan Hendrik het bootje op sleep nam richting IJmuiden en dat de Koos van Messel naar IJmuiden terug voer om de bemanningsleden daar af te zetten zodat deze kunnen bijkomen. De Adriaan Hendrik zette twee bemanningsleden over op het

visbootje. Rondom was het bootje ernstig beschadigd en maakte water. De bergingspomp van de Adriaan Hendrik werd overgezet om het water eruit te pompen. Met een vaart van zo'n 8 knopen koerste men richting IJmuiden.

Uit het reddingrapport van schipper Werner Visser van Egmond aan Zee: "Op zo'n 8 mijl voor de haven van IJmuiden begint het motorbootje meer water te maken. Hierop wordt de snelheid opgevoerd tot zo'n 10 knopen waardoor het water sneller door de loosgaten naar buiten kan. Via station IJmuiden wordt geregeld dat het motorbootje in de Marina van IJmuiden direct met een kraan uit het water kan worden gehaald, want als het bootje stil komt liggen kan het nog weleens snel afzinken. Rond 09:30 uur wordt de Marina bereikt en het bootje wordt direct naar de kraan gedirigeerd. Nadat het bootje is opgetakeld is onder de waterlijn een

grote scheur van ongeveer 2 meter te zien. De haven is net op tijd bereikt. De bemanning van het visbootje is zich er zeer van bewust dat men door het oog van de naald is gekropen. Ze zijn zichtbaar onder de indruk van het voorval.

De bemanning van de Adriaan Hendrik gaat nog even langs station IJmuiden voor een kop koffie. Door schipper Leendert Langbroek van IJmuiden wordt alles prima verzorgd: koffie en broodjes. Er wordt nog even met de bemanning van het visbootje nagepraat wat er precies gebeurd is. Nadat de hoofdmotor het begaf schakelde men over op het 'thuiskomertje' na enige tijd stopt deze er ook mee. Hierdoor raken ze op drift, er wordt getracht het anker uit te werpen maar de ankerlijn is te kort. Langzaam drijven ze richting het platform P6B. Er wordt een PAN PAN uitgezonden via kanaal 16 maar dit wordt door niemand gehoord, het is dan ongeveer 00:30 uur. Op een gegeven moment verdagen ze tussen de poten van het platform en deze richtte grote schade aan het bootje. Het bootje begint water te maken. Na ruim twee uur(!) tussen de poten te hebben gelegen en met vereende krachten het bootje vrij te houden wordt eindelijk het PAN PAN bericht opgevangen door de Sical Torino."

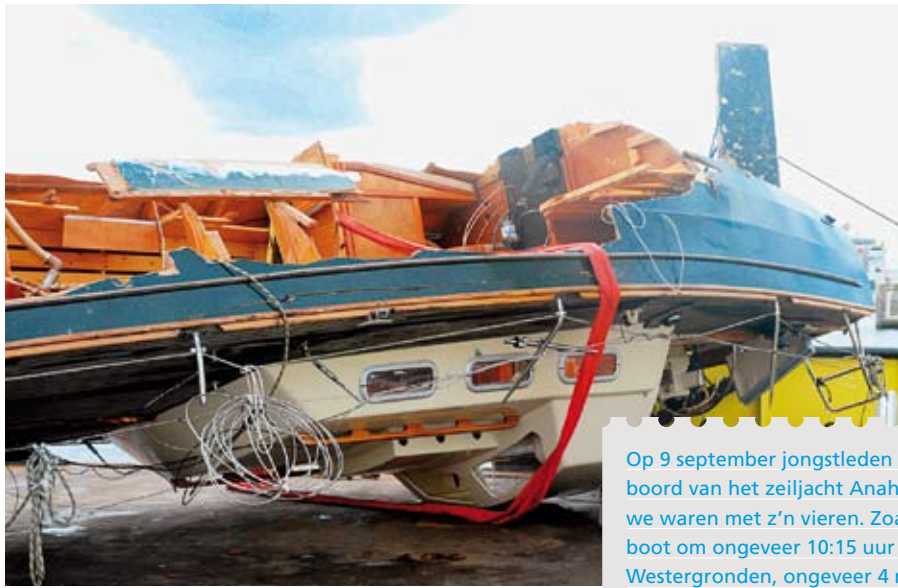
Auto van Ketelbrug gereden

Urk - 19 september 2007
Wind: NW 3

Station Urk werd voor een merkwaardig ongeval opgepiept. Er was een auto van de Ketelbrug gereden. De bemanning van de reddingboot alarmeerde onmiddellijk de duikers van Brandweer Urk die snel ter plaatse waren en werden opgepikt door de reddingboot Willemteje. Ter plaatse wees de politie de ongevallocatie aan. Ondertussen werd de Koningin Beatrix met een lijn op de pijler van de brug en het anker in positie gelegd en werden de brandweerduikers aan boord genomen om vanaf de reddingboot het water

in te gaan. Nadat de auto onder water was gelokaliseerd werd de inzittende door de brandweerduiker uit de auto gehaald, aan boord genomen en gereanimeerd door KNRM-bemanning.

Inmiddels stond op de kant de traumahelikopter klaar voor verdere hulp. De vrouw werd door de helikopter naar het AMC in Amsterdam gebracht. Het slachtoffer is later in de avond helaas overleden. Schipper Dirk Korf besluit zijn reddingrapport met een opmerking die aangeeft hoe belangrijk multidisciplinair samenwerking is. "Zeker mag wel worden gesteld dat de communicatie en de samenwerking met verschillende hulpdiensten optimaal kon worden genoemd."



Jacht vergaat in Terschellinger gronden

Diverse stations - 9 september 2007

Wind: NW 5

Om 09.15 uur op zondagmorgen hoorde het Kustwachtcentrum een MAYDAY. Waar het precies vandaan kwam is niet duidelijk. Vlak daarna kwam er een telefoontje binnen via 112 waaruit bleek dat er een schip in nood was boven de gronden tussen Terschelling en Vlieland. De Kustwacht schaalde snel op door de reddingstations van West Terschelling, Terschelling Paal 8 en Vlieland te alarmeren. Gelukkig maakte op dat moment de SAR helikopter van Bristow een oefenvlucht en werd direct naar de opgegeven positie gedirigeerd.

De SAR helikopter trof de vier opvarenden aan. Drie kinderen in een reddingsvlot en vader in zee om het vlot stabiel te houden. Het jacht was inmiddels afgezonken in het minstens 12 meter diepe water. De helikopter pikte alle mensen uit het water en bracht deze naar het Marine vliegveld De Kooij in Den Helder waar de ambulances klaar stonden. De reddingsboten zagen bij aankomst dat de laatste opvarende uit het water werd gehoist door de helikopter. De Christien, die tijdelijk op Vlieland lag, restte niets anders dan het omgeslagen reddingsvlot te bergen. Een paar dagen later kwam het schip in de Blauwe Slenk bovendrijven en weerspiegelde de ellende van een schip in nood: total loss.

Als dank stuurde een van de opvarende nevenstaande brief:

Op 9 september jongstleden was ik als gast aan boord van het zeiljacht Anahata uit Winsum, we waren met z'n vieren. Zoals u weet is de boot om ongeveer 10:15 uur gezonken bij de Westergronden, ongeveer 4 mijl uit de kust.

Het schip is zo snel gezonken, dat we amper tijd hebben gehad om een Mayday uit te zenden en in het reddingsvlot hebben we gelukkig via een mobiele telefoon, via 112 nog contact kunnen maken met de Kustwacht. Na een half uur is ook ons reddingsvlot omgeslagen en hebben we nog een poos in het water gelegen tot een helikopter ons heeft gered. Tijdens het hoïsten zagen we de reddingsboot ook al aankomen.

U begrijpt dat we enorm bang zijn geweest, we zijn in onderkoelde toestand naar het ziekenhuis in Alkmaar en Den Helder gebracht. Inmiddels zijn we nu over de ergste schrik heen en proberen we het verhaal compleet te maken.

We hebben gemerkt dat de verschillende KNRM reddingsboten naar ons op zoek zijn geweest om ons te redden.

Gelukkig hebben we het overleefd en waarderen het enorm dat de KNRM zich zo heeft ingezet, ik moet eerlijk bekennen dat ik weinig wist van de KNRM, maar heb me er de afgelopen dagen in verdiept en ik heb nu enorme bewondering voor de vrijwilligers die dit allemaal doen.

Ik zal zeker de KNRM gaan doneren en m'n omgeving informeren over de KNRM om duidelijk te maken dat dit een geweldige organisatie is.

Nogmaals mijn waardering voor uw vrijwilligerswerk en vooral mijn dank voor uw bijdrage aan de redding van m'n vader, m'n broers en mij als bemanning van de Anahata. Heel hartelijk bedankt!

ZCZC PB34

GALEWARNING NR34 062230UTC A...

RECEIVED FROM GERMAN WEATHER SERVICE



Fatale aanvaring

Urk - 18 oktober 2007

Wind: NW 3

Station Urk moest binnen een maand na het incident met de auto van de Ketelbrug weer een slachtoffer uit het water halen. Op de pieper kwam de melding binnen van een aanvaring. Om u een beeld te geven van de redding citeren we uitgebreid uit het rapport van schipper Dirk Korf:

“Het bleek te gaan om een aanvaring tussen een binnenvaartschip en een kajuitzeiljacht. Toen de reddingboot Willemetje bij de Admiralengracht was gearriveerd stak alleen de top van het zeiljacht nog boven water. Ogenblikkelijk werd een tros aan de zeilboot vastgemaakt en gezekerd op de achterbolder van de Admiralengracht. Piet Snijder ging vanaf de Willemetje te water en legde een strop om de mast. Met behulp van de autokraan van de Admiralengracht werd het jacht zo ver mogelijk omhoog getrokken, en dat lukte met zeker 1 meter. Inmiddels was ook de Koningin Beatrix ter plaatse. Deze meerde af, langsij van de binnenvaarttanker zodanig dat de duikers vanaf het achterschip van de reddingboot op een paar meter afstand van de gezonken zeilboot te water konden gaan. Inmiddels was ook

Rein Snoek te water gegaan, en deze trof het slachtoffer aan, dat waarschijnlijk met de lifeline zat verstrengd aan het gezonken jacht. Samen met Piet Snijder en Andries Bakker (te water liggend) geprobeerd het slachtoffer boven water te krijgen. Met lede ogen moesten onze mensen toezien, dat het slachtoffer op ongeveer een 70 centimeter onder water vastzat. De overige bemanningsleden van de Willemetje hielden Pieter, Andries en Rein weer boven water.

Tegelijkertijd werd opstapper Wolter Huiskes naar de stuurhut van de binnenvaarder gestuurd om daar de tweede opvarende van het zeiljacht op te vangen. Deze was bij de aanvaring overboord geslagen en door het binnenvaartschip uit het water gehaald. Deze jongeman werd in een thermodeken gestoken. Wolter heeft zich tijdens de reddingsactie van, naar wat bleek de vriendin van deze jongeman, bezig gehouden met de opvang en verzorging van hem. Vanzelfsprekend was deze opvarende heel erg overstuurd.

De berger Tornado was ook gearriveerd met de duikers van brandweer Lelystad en twee man GGD-personeel. De duikers zijn vanaf de Koningin Beatrix te water gegaan en binnen enkele minuten was het

slachtoffer dat onder water vast zat bevrijd. Sjoerd Broersma en Pieter Kaptein pakten het slachtoffer aan en legden het op de brancard, waar het GGD personeel meteen begon met de medische verzorging.

De mannelijke opvarende van het zeiljacht door de reddingboot Willemetje naar de Flevo Marina laten brengen voor opvang door ambulance personeel. Toen het onderwaterslachtoffer aan boord was van de Koningin Beatrix en een begin was gemaakt met de medische verzorging ook koers gezet naar de Flevo Marina.

Naast de aanwezige brandweer was daar ook de trauma helikopter geland. Verder was er nog inzet van een politiehelikopter en de Pedro 2 van de marine. Deze laatste twee konden echter weinig meer doen. Ook de Tornado kon verder weinig meer uitrichten en kreeg toestemming om terug te varen naar Urk.

Wolter Huiskes bleef aan boord van de Admiralengracht voor opvang van de bemanning van het binnenvaartschip. De matroos kreeg last van hartkloppingen. Daarom keerde de Koningin Beatrix, nadat zij het slachtoffer aan wal gebracht hadden, terug naar de Admiralengracht om de matroos ook aan land te brengen. Op verzoek van medewerkers van het KLPD heeft de Koningin Beatrix op de terugreis nog politiemensen en een verzekeringsexpert overgezet op de Admiralengracht.

Afhandeling van de aanvaring en berging van het jacht werd verder door Rijkswaterstaat en de KLPD gedaan. Daarop retour station, waar wij samen nog hebben nagepraat over de actie. Zeker, omdat het de tweede keer binnen een maand was dat wij een dergelijk ongeval meemaakten.”

Radio Medische Dienst



Bij ernstige ongelukken of ziekte aan boord kan de kapitein van een zeegaand schip een arts van de Radio Medische Dienst van de KNRM om een advies vragen. Indien blijkt dat het slachtoffer zo ernstig ziek of gewond blijkt dat hij of zij van boord moet worden gehaald, dan coördineert het Kustwachtcentrum in samenspraak met de RMD-arts de evacuatie.

Stormachtige medevac

De reddingboot Zeemanshoop uit Breskens werd opgeroepen door de Kustwacht voor een medevac van een bemanningslid van een Nederlandse loodsboot. Deze was te water geraakt en na ongeveer 10 minuten weer opgepikt door de loodsensjol. De drenkeling had veel water binnengekregen en voelde zich niet lekker. De reddingboot is de loodsboot tegemoet gevaren en heeft de patiënt overgenomen ter hoogte van de OG7. De storm bemoeilijkte het aanscheren en vooral het overnemen van de patiënt.

Suikerspiegel

Passagier, 33 jaar, op haringkotter, heeft volgens zijn vrouw altijd al de neiging om flauw te vallen als hij te weinig eet. Vanwege zeeziekte heeft de patiënt weinig tot niets binnen gekregen en is bewusteloos geraakt. Hij komt wel af en toe bij. Maar het lukt niet om hem suikerwater te laten drinken of op een suikerklontje te laten sabbelen. De arts besluit tot evacuatie met de reddingboot die ambulancepersoneel meeneemt. In afwachting van de reddingboot moet de patiënt in een stabiele zijligging worden gelegd.

Slijptol

De 2e werktuigbouwkundige aan boord heeft met de slijptol in de linkerduim gesneden. Kan alles goed bewegen, alleen twee snijwonden. De wonden zijn schoongemaakt, maar aan boord zijn ze nog niet zeker of de wond echt schoon is. In plaats van hechten vragen ze of zwaluwstaarten volstaan. Akkoord gegeven en geadviseerd de hand omhoog te houden.

Wazig

Een opvarende aan boord heeft waarschijnlijk lasogen. Omdat de man ook slecht ziet is de bemanning bang dat er meer aan de hand is. Koude compressen en een zonnebril geadviseerd. Een dag later laat de bemanning weten dat de patiënt alweer beter ziet en minder irritatie heeft als de dag daarvoor.

Wespensteek

Opvarende van werkboot is gestoken door een wesp. Is bekend met allergische aanval na wespensteek. Hebben huisarts gebeld maar die adviseerde medicijnen die niet aan boord zijn. De bemanning is bang voor verslechtering. Het schip vaart terug naar Scheveningen met de patiënt liggend vervoerd. Bij verslechtering moet de reddingboot komen, maar dat blijkt uiteindelijk niet nodig.

Brandwonden

Een opvarende heeft tweedegraads brandwonden op de bovenbenen als gevolg van een gesprongen stoomleiding. Op de meegezonden foto's waren duidelijke eerste en tweedegraadsbrandwonden te zien. Crème voorgeschreven. En geadviseerd bij het aanlopen van de haven over drie dagen naar de dokter te gaan.

Verkeerd gegeten?

Een opvarende van een vissersschip van 24 jaar heeft zeurende pijn rondom de navel en is misselijk. Het lijkt een buikgriepje. De volgende dag neemt de kapitein weer contact op omdat het heftiger is geworden. De symptomen wijzen op een blindedarm. Het schip moet nog 3 uur varen naar een haven en hebben inmiddels daartoe koers gezet. De volgende dag volgt er een bedankje: het was inderdaad de blindedarm en die was er inmiddels uit gehaald. De patiënt kon de volgende dag naar huis. Met dank voor de hulp.

“De beste redders staan aan wal. Word ook Redder aan de wal!”

Wervende campagne noodzaak voor KNRM

Met 80.000 Redders aan de wal heeft de KNRM een fantastische achterban, waar enorm veel steun vandaan komt. Maar de laatste 15 jaar kost het veel moeite om het aantal donateurs te laten stijgen. De bekendheid van de KNRM is gering. De perceptie bij reddingwerk is dat de KNRM een overheidsdienst is als brandweer en politie. Het beeld van een fondsenwervende stichting met een uitvoerende reddingsorganisatie is tegenwoordig zó bijzonder, dat je het moet uitleggen.

In februari en maart 2008 zoekt de KNRM bewust de aandacht van een groot publiek via een televisiespot bij de publieke omroep. De voornaamste doelstelling is naamsbekendheid voor de KNRM als fondsenwervende organisatie, die met professionele vrijwilligers mensen redt.

Voor de campagne is een verrassende korte film gemaakt, die de huidige donateurs van de KNRM centraal stelt. Dank zij deze Redders aan de wal worden mensen gered en kunnen professionele vrijwilligers worden ingezet.

De reclamefilm roept mensen op ook Redder aan de wal te worden en laat tegelijkertijd zien waar de KNRM voor staat. Heeft u de film gemist op TV, dan is het ook te vinden op www.knrm.nl.

Noodzaak voor de komende tien jaar

Het reddingwerk en het 24 uur per dag beschikbaar houden van reddingboten en mensen, vergt 12 miljoen euro per jaar. Om in de toekomst deze inzetbaarheid te garanderen is extra fondsenwerving noodzakelijk. De ambities voor de komende tien jaar - vier nieuwe reddingstations, nieuwe werkgebieden, vernieuwde veiligheidsuitrusting voor redders en meer opleidingsfaciliteiten - zijn alleen te verwezenlijken met een grotere kring Redders aan de wal. Anderszins tracht de KNRM particulieren en bedrijven te vinden, die willen “investeren” in de toekomst van de KNRM door middel van een schenking. We hopen u daar in de toekomst ook voor te mogen benaderen. Iedere steun wordt in dank aanvaard.

Nalatenschappen geven zicht op de toekomst

In 2007 ontving de KNRM nalatenschappen - legaten en erfstellingen - van bekende Redders aan de wal en onbekende particulieren. Elke nalatenschap heeft een bijzonder verhaal, een wilsbeschikking en een doel voor de toekomst. Daar hebben de erfstaten goed over nagedacht en soms vooraf besproken met de KNRM. Deze nalatenschappen maken toekomstige projecten

mogelijk. Soms in de vorm van een nieuwe reddingboot of een boothuis, maar ook in de oprichting van een reddingstation.

Iedere nalatenschap wordt door de KNRM zelfstandig en zeer zorgvuldig afgewikkeld. Zie ook het artikel hierover in dit nummer van De Reddingboot. In 2008 neemt de KNRM ook deel aan bewustwordingscampagnes voor nalatenschappen. Een vernieuwde brochure over schenkingen en nalatenschappen is inmiddels via de KNRM verkrijgbaar. Aanvullende informatie is te vinden op de websites www.knrm.nl, www.erfenis.nl en www.nalaten.nl.

Thema “Zichtbaarheid”

In 2008 draait het wat de KNRM betreft om zichtbaarheid. Daartoe dient de reclamefilm, maar ook andere projecten in de organisatie. Alles heeft als doel de KNRM bekender te maken in de Nederlandse samenleving. U zult daar in het komende jaar bij betrokken worden als gewaardeerde Redder aan de wal. Wellicht kunt u een steentje bijdragen aan de naamsbekendheid.

Reddingwerk op zee is tamelijk onzichtbaar en speelt zich hoofdzakelijk af buiten zichtbereik. Om te kunnen illustreren hoe reddingwerk wordt uitgevoerd zijn





Reddingbootdag, 26 april 2008

Voor Redders aan de wal is de jaarlijkse open dag van de KNRM een uitgelezen moment om nader kennis te maken. Maar voor de KNRM tevens de beste kans om nieuwe Redders aan de wal in te schrijven. In het volgende nummer van De Reddingboot geven we extra aandacht aan de open dag en de mogelijkheden om nieuwe Redders aan de wal mee te nemen en in te schrijven. Vanaf 1 april 2008 is deze informatie ook te vinden op www.reddingbootdag.nl.

enkele reddingboten voorzien van een vaste camera, die naar wens van de schipper kan registreren wat er aan dek gebeurt. In 2008 verwachtten we de eerste resultaten te kunnen tonen op de KNRM website en wellicht via televisie, wanneer beelden zich daarvoor lenen. Uiteraard gaat de privacy van geredden vóór het belang van de KNRM.

Voor watersporters verschijnt in februari een nieuwe preventiefolder, waarin het belang van goede zichtbaarheid wordt aangetoond; een radarreflector, reflectiestrepen op zeilpak en reddingvest, een duidelijke en zichtbare koers ten opzichte van andere watersporters en voor grote beroepsvaart. De folder wordt gepresenteerd op de watersportbeurs Boot Holland in Leeuwarden vanaf 8 februari 2008 en de Hiswa in Amsterdam vanaf 4 maart. Voor watersportverenigingen worden aanvullende artikelen geschreven voor clubbladen. Ze zijn beschikbaar op bestelling via publiciteit@knrm.nl of telefonisch via 0255 - 548454.

Vernieuwde website

Actueel nieuws over de KNRM leest u in De Reddingboot, die vier keer per jaar verschijnt, maar ook op www.knrm.nl. De website is in november 2007 vernieuwd en wordt het komende jaar verder uitgebreid met films, foto's en spelvormen voor kinderen. Voor Redders aan de wal zijn er meer functionaliteiten. Verhuisberichten, extra giften, opzeggingen (we zien ze niet graag, maar zijn onvermijdelijk), veelgestelde vragen, zijn er allemaal te vinden op de website.



"De beste redders staan aan wal. Word ook Redder aan de wal!"

Helpt u mee? Geef De Reddingboot door aan anderen en maak ze ook redder aan de wal.

Voor wie wil bijdragen, "maar geen reddingboot kan betalen"

Periodieke schenking met een concrete besteding

"Als je het kunt blijven opbrengen om mensen te helpen die niet zelden door eigen toedoen in de problemen zijn gekomen, dan moet je bijzonder in elkaar zitten. De mentaliteit van redders boeit mij al van jongsaf aan en die wil ik graag ondersteunen. Dat mijn schenking wordt besteed op Terschelling, maakt het allemaal nóg mooier. Er is een band ontstaan met de bemanning van station Terschelling. Ik geniet daarvan".



De heer Prangmsma overhandigt een pak aan Klaas Huising van station West Terschelling

uit te leggen. Pas veel later werd de ware achtergrond van die woorden duidelijk. Moeder heeft in de oorlog familieleden aan de zee verloren en zij zou geen nacht meer rustig hebben geslapen als ik naar zee was gegaan. Achteraf begrijpelijk".

In Eindhoven woonde ook "oom" Allie Bloem, net als zijn moeder Terschellinger in hart en nieren en jeugdvriend van zijn moeder. Bij hem maakte hij kennis met het blad De Reddingboot. "Ik kon amper lezen, maar ik verslond de verhalen over de Brandaris II en de andere

Aan het woord is Nico Prangmsma, al decennialang Redder aan de Wal. De eerste dertig jaar een klein bedrag ("nooit aan de inflatie aangepast"), maar sinds enkele jaren (ook) periodiek schenker. Sinds 1995 schenkt hij periodiek aan de KNRM, waarbij is vastgelegd dat zijn bijdragen worden gebruikt om nieuwe overlevingspakken aan te schaffen voor de redders van Terschelling, en sinds enige jaren ook Hoek van Holland.

De heer Prangmsma moet terug naar zijn kinderen jaren om de nauwe verbondenheid met het reddingwezen te verklaren. "Mijn moeder komt van Terschelling. Ik ben weliswaar in Eindhoven geboren en opgegroeid, maar als kind kwamen wij als gezin vaak op Terschelling. Voor ons was de "Holland" de sterkste sleepboot van de wereld en de "Brandaris II" de beste reddingboot van de wereld". Het beeld van die twee schepen, aan weerszijden van de steiger afgemeerd "klaar om uit te gaan", is in zijn geheugen gegrift. Hij liep een leven als varensman mis, omdat zijn moeder dat niet wilde. "Zij heeft altijd gezegd 'dat dat niet kon', zonder dat verder

reddingboten. En natuurlijk praatte ik honderduit met hem, de enige Eindhovenenaar die mijn liefde voor deze materie begreep en er iets mee deed".

Als student meldde Prangmsma zich in 1965 aan als Redder aan de Wal. Op eigen benen staand koos hij een goed doel waaraan hij wilde schenken. Het kostte hem weinig bedenktijd om vast te stellen welke organisatie op zijn steun kon rekenen. Maar wie hem vraagt wat hem nu zo aanspreekt in die organisatie krijgt geen eenduidig antwoord. "Het is de techniek, de roemruchte historie, de binding met Terschelling, de strijd tegen de elementen, maar vooral de mensen en de sfeer. Ik kan dat moeilijk uitleggen, maar alle keren dat ik mensen van de KNRM heb ontmoet, kreeg ik het gevoel welkom te zijn. Ik ben op Terschelling geweest, maar heb ook redders van Hoek van Holland, Stellendam, Harlingen en Scheveningen ontmoet. En overal waren dat van die zelfde soort aardige mensen. Dat klinkt misschien raar, maar ik kan het niet anders zeggen. De club heeft een omhullende, warme uitstraling. Redders zijn ongelooflijk stoer, maar als je met ze praat, komt het woord 'stoer' niet in hun vocabulaire voor. Het zijn

simpelweg aardige kerels (en vrouwen!) met een groot hart. Dat laatste kan ook niet anders, gezien de aard van het werk”.

Prangsmas, van wie één van de kinderen wel is gaan varen, raakt niet uitgepraat over zijn betrokkenheid bij de redders en het reddingwerk. Zijn vrouw zit er bij en lacht. “Hij heeft het altijd al gehad”, zegt ze, bijna verontschuldigend. “Ik heb het veel minder, maar ik sta vierkant achter zijn wens om de KNRM jaarlijks met een bedrag te ondersteunen”.

Beiden noemen daarbij geen bedragen, maar volstaan met de opmerking “dat zij geen reddingboot kunnen betalen” en dat de auto per jaar al vele malen meer kost (22000 km p.j. à 29 eurocent). Dat siert het echtpaar, dat onlangs van Eindhoven naar Dronten verhuisde om van de rust te gaan genieten. Een kijkje in de boeken leert dat Prangsmas de laatste jaren periodiek € 1.000,-

Periodiek schenken: wat is dat en wat zijn de voordelen?

Wanneer u de KNRM steunt met een bedrag boven de € 50,-, dan is het aantrekkelijk om dit in de vorm van een zogenaamde Periodieke Schenking te doen. Deze schenkingsvorm heeft als voordelen dat het (jaarlijkse) bedrag volledig aftrekbaar is voor de inkomstenbelasting en vrij van schenkingsrecht. Voorwaarden zijn dat u de schenking over (tenminste) vijf achtereenvolgende jaren doet en dat u de schenking notarieel laat vastleggen. Dit laatste kan de KNRM ook voor u verzorgen.

Een extra bijkomstigheid is dat u kunt laten vastleggen dat uw schenking dient te worden gebruikt voor een specifiek, door u te bepalen doel binnen de Redding Maatschappij. Hierdoor krijgt uw schenking een persoonlijk karakter.

Rekenvoorbeeld:

Gewone schenking

5-jaarlijkse betalingen: € 500,00
Belastingvoordeel: 0
Netto bijdrage: € 500,00

Periodieke schenking

5-jaarlijkse betalingen: € 750,00
Belastingvoordeel: € 315,00
Netto-bijdrage: € 435,00

Kortom: U schenkt méér, terwijl het u minder kost.

Persoonlijk contact

Als u overweegt om de KNRM (periodiek) te ondersteunen, dan kunt u meer informatie vinden op www.knrm.nl. Klik op 'Steun Ons' en er verschijnen diverse mogelijkheden in beeld over hoe u de KNRM kunt helpen. U kunt ook de meer uitgebreide schenkingsbrochure downloaden, of deze aanvragen op het hoofdkantoor van de KNRM: info@knrm.nl. Wilt u liever persoonlijk contact met een medewerker van de KNRM, dan is dat natuurlijk ook mogelijk. Schroomt u niet om uw vragen, onduidelijkheden of specifieke wensen kenbaar te maken in een persoonlijk gesprek. U kunt bellen met het hoofdkantoor van de KNRM (0255 - 548454) en vragen naar mevrouw Cora Bartels en/of de heer Cees Prins. Beiden zijn gespecialiseerd op dit terrein en helpen u graag verder bij het verwezenlijken van uw persoonlijke invulling.

Cora Bartels en Cees Prins vertellen u graag over de mogelijkheden.



overmaakte. Desgevraagd komt er toestemming om het bedrag toch te vermelden, "als dit de KNRM helpt bij de fondsenwerving". Genoeg om jaarlijks één van de overlevingspakken van de redders op Terschelling te vervangen. "Ik had een keer gelezen over de mogelijkheid om aan je bijdrage een specifiek doel te koppelen. Ik heb toen met de heer Boogaard (de tegenwoordige directeur) gebeld en de mensen van het hoofdkantoor in IJmuiden konden het zodanig vastleggen dat mijn geld op Terschelling zou worden besteed". Prangsmas vindt dat laatste prachtig, maar hij wil vermeld hebben dat het voor hem een meerwaarde was en beslist geen eis. "Wie wil schenken, moet geen eisen stellen. Geven is geven en je moet erop vertrouwen dat het goede doel goede dingen met je geld doet. Daar hoeft niets tegenover te staan. Wat ik eraan overhoud, is een heel goed gevoel en leuke ontmoetingen. Ik heb met eigen ogen gezien wat er met mijn donatie gebeurt. Dat is geweldig om mee te maken en hoop dat dan ook nog vaak te mogen doen. Kom ik op Terschelling, dan kijk ik stevast eerst even of er iemand in het boothuis is. Even 'hallo' zeggen en een praatje maken. En dan kun je er bijna zeker van zijn dat je wel weer ergens voor wordt uitgenodigd. Mooi he?"

Resultaat kerstkaartenactie

De kerstkaartenactie heeft dit jaar meer opgebracht dan vorig jaar. De verkoop van de kaarten levert de KNRM belangrijke inkomsten op, maar ook naamsbekendheid. En dat is misschien nog wel belangrijker. Degenen die een kerstkaart van de KNRM versturen doen dat omdat ze het een mooie kaart vinden voor de geadresseerde, maar zorgen tegelijkertijd dat de naamsbekendheid van de KNRM omhoog gaat. De KNRM dankt alle bestellers en wenst hen (en alle andere redders aan de wal) alsnog een gezond 2008 toe.



Benefietavond in Kurhaus levert de KNRM € 351.020,- op Bedrijfsleven wederom goed voor KNRM op Reddersgala

Het begint al een beetje 'normaal' te worden dat het (maritieme) bedrijfsleven medio november bij elkaar komt om gezamenlijk de Redding Maatschappij een zetje in de rug te geven. Zo ook 19 november jongstleden. Maar 'normaal' was het allerminst: mede vanwege de verhuizing naar het Kurhaus werd het Reddersgala een topavond, met aan het einde een schitterende opbrengst. Het Reddersgala 2008 staat gepland op 17 november.

In 2006 mocht de KNRM 27 bedrijven en instanties verwelkom op haar eigen gala. Een jaar later groeide dit aantal spectaculair tot 47 ondernemingen. En dat hadden er nog (veel) meer kunnen zijn, want reeds in juli was het maximum aantal tafels in de Kurzaal bereikt. Aangevuld met enkele genodigden maakte dit dat het Reddersgala door bijna 550 gasten werd bezocht. In de adembenemende ambiance van de Kurzaal genoten de gasten van culinaire hoogstandjes, topentertainment en inhoudelijke bijdragen over het werk van de KNRM.

Reddingbootschipper Jaap Pronk, die tijdens de avond centraal stond, ontving aan het einde van de avond een bronzen draagmedaille voor langdurige diensten uit handen van KNRM-voorzitter Van Duyvendijk.

De tafelverkoop, de sponsors, de veiling en de loterij brachten tezamen € 351.020,- op. Daarnaast meldden zich nieuwe Redders aan de wal aan, voor in totaal meer dan 1.000 euro per jaar. De opbrengst van het gala wordt gestort in het zogenaamde Reddersfonds, van waaruit de KNRM investeringen doet die de veiligheid van de eigen bemanningsleden ten goede komt.

Dit jaar zal er opnieuw een Reddersgala worden georganiseerd, opnieuw in het prestigieuze Kurhaus in Scheveningen. De datum is vastgesteld op 17 november. Meer informatie is te vinden op www.knrm.nl/reddersgala. Tafels kunnen worden gereserveerd bij mevrouw Ria Ravenstijn, tel. 0255-548464 / gala@knrm.nl

De volgende bedrijven kochten een tafel:

Addcomm, AON Consulting Nederland, AON Group Nederland, AVR Van Gansewinkel, ATC Corporate Services (NL) BV, De Boer & De Groot BV, Capital Support Group, Centraal Beheer Achmea, CVC Capital Partners Nederland, De Raad Bouw, Dockwise Shipping BV, Europe Container Terminals, Fairmount Marine, FGH Bank NV, Fondel Commodities BV, Frieslandbank, Goesting Events, IHC Holland, KPMG, KPN, Maersk Line, MD MAN Rollo BV, Mees Pierson Int. Private Bankers, Morgan Stanley, MultiServ Holland BV, Multraship, Nederlands Loodswezen, Nogepa, Norfolkline BV, OPG Groep, Petro Canada, Philipse en Co, Pon Equipment, Rabobank IJmuiden, Rederij Doeksen, Shipmate Vlaggen, Stichting Helden der Zee-Fonds 'Dorus Rijckers', Stibbe NV, Svitzer Ocean Towage BV, Svitzer Salvage, Thales, Theodoor Gilissen Bankiers NV, Viking Life Saving Equipment, Volvo Penta Europe Office Benelux, W. van Veluw BV, Waal bouw, Xelion BV.

Informatie

Waar staat de KNRM voor?

De stichting Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij redt mensen op zee en op het ruime binnenwater in Nederland. Gemiddeld varen de reddingboten 1.600 keer per jaar uit en helpen daarbij 3.100 mensen weer veilig aan wal.

Bij het uitvoeren van haar taak heeft de KNRM er vanaf de oprichting in 1824 voor gekozen om dit als zelfstandig opererende, ongesubsidieerde instelling te doen. De exploitatie wordt gedekt door vrijwillige bijdragen van donateurs, schenkingen en nalatenschappen.

Voor de uitvoering trekt de KNRM mensen aan die kennis van zaken hebben, en deze professionaliteit weten te combineren met een 'hart voor de zaak'. Dat is noodzakelijk, want de Redding Maatschappij garandeert de inzet van 60 reddingboten op 40 stations met bijna 1000 vrijwillige bemanningsleden op ieder moment van de dag, ongeacht de weersomstandigheden.

Steun de KNRM. Bel 0255-548454

Giften Wilt u de KNRM steunen met een extra gift? Bel dan met ons hoofkantoor in IJmuiden of kijk op www.knrm.nl onder Steun ons. Gironummer 26363 t.n.v. KNRM, IJmuiden.

Periodiek schenken Bij een periodieke schenking is het volledige jaarlijkse bedrag aftrekbaar voor de inkomstenbelasting en ook vrij van schenkingsrecht. Daarvoor moet de schenking wel notarieel zijn vastgelegd voor een periode van tenminste vijf jaar. Neem voor vragen contact op met mw. Cora Bartels of dhr. Cees Prins, of kijk op www.knrm.nl onder 'steun ons'.

Schenken en nalaten U kunt de KNRM, naast familieleden en andere personen en instellingen, ook opnemen in uw testament. Neem voor vragen contact op met mw. Cora Bartels of dhr. Cees Prins, of kijk op www.knrm.nl onder 'steun ons'.

Nieuwe redder aan de wal? Wilt u iemand ook Redder aan de Wal maken? Bel dan of kijk op www.knrm.nl onder Steun ons. Redder aan de wal worden kan al vanaf € 2.50 per maand.

Vrijwilligers Sinds de oprichting werkt de KNRM met vrijwillige bemanningsleden. Wilt u ook vrijwilliger worden op het water of op de wal? Kijk dan op www.knrm.nl onder 'wat wij doen'.

Informatie en service

Website Op www.knrm.nl vindt u het laatste nieuws over het werk van de KNRM.

Reddingwinkel In onze reddingwinkel vindt u de leukste boeken, kaarten, kleding en nautische cadeaus. Zie www.reddingwinkel.nl

Verhuizen? U kunt uw verhuisbericht doorgeven via een mail aan info@knrm.nl of bellen met 0255-548454.

Reageren? Voor reacties op dit nummer van De Reddingboot kunt u mailen met de afdeling publiciteit van de KNRM. Zij zijn bereikbaar via publiciteit@knrm.nl en via 0255-548454

KNRM voert het CBF-keurmerk van het Centraal Bureau Fondsenwerving voor verantwoorde werving en besteding van gedoneerde gelden.



Colofon

De Reddingboot, verslag 198, jaargang 98, nummer 1

Stichting Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

Opgericht op 11 november 1824. De KNRM wordt sindsdien uitsluitend door vrijwillige bijdragen in stand gehouden.

Beschermvrouw:

H.M. de Koningin

Bestuur:

voorzitter:
C. van Duyvendijk
vice-voorzitter:
Mr. P.A. van den Brandhof
penningmeester:
Drs. R.J. Meuter

J.W. Doekens
Prof. Mr. M. van Olffen
R.P.M. van Slobbe
Mr. J. Willeumier

Directie:
R.A. Boogaard
S.E. Wiebenga

Postadres:
Postbus 434
1970 AK IJmuiden

Internet:
www.knrm.nl
e-mail: info@knrm.nl

Kantoor en werkplaats:

Haringkade 2
1976 CP IJmuiden
telefoon: 0255-548454
telefax: 0255-522572

Bankrelaties Nederland:

Postbank: rek.nr. 26363
IBAN giro
NL89 PSTB 0000 0263 63
BIC PSTBNL21
Rabobank:
rek.nr. 37.35.46.181
IBAN bank
NL27 Rabo 0373 5461 81
BIC RABONL2U

Bank Duitsland:

ABN-AMRO Bank, Frankfurt
Bankleitzahl 50230400
Konto nr. 1430629.002

Bank België:

Fortis,
Rek.nr. 035-1685849.30

Inschrijfnummer

Kamer van Koophandel:
411 99789

Samenstelling

KNRM
Vormgeving en lithografie
Spider Media, Voorhout
Drukwerk
Spider Media, Voorhout

© KNRM
De Reddingboot verschijnt in januari, april, juli en oktober voor de donateurs van de KNRM.
Overname van artikelen uit De Reddingboot is toegestaan, mits met bronvermelding.

Fotoverantwoording

Archief KNRM: 4
Arie van Dijk: 2a, 2b, 17, 19, 22
Bemanningsstation Urk: 16
Bemanningsstation Hoek van Holland: 8
Bemanningsstation Egmond aan Zee: 11

Bemanningsstation Breskens: 13c, 13d
Bemanningsstation Terschelling: 20
Jan Heuf: 15
Pim Korver: 2d, 9a
Leendert Langbroek: 14
Jeroen van Oostrom: 10
Daan Overduin: 9b
Gerard Roos: 12, 13a
Henk Spanjer: 24a
Marten Tichelaar: 2c
Hans Villerius: 6, 7
KNRM, Janneke Stokroos: 1, 18, 21, 24b, 24c.
KNRM, Hans van der Molen: 3

“De beste redders staan aan wal. Word ook Redder aan de wal!”

Met deze wervende slogan start de KNRM eind januari 2008 een nieuwe campagne. Voor de campagne is een verrassende korte film gemaakt, die de huidige Redders aan de wal, de donateurs van de KNRM, centraal stelt. Dank zij deze Redders aan de wal worden mensen gered en kunnen professionele vrijwilligers worden ingezet.

Maar om te blijven zorgen voor een parate reddingsorganisatie met geoefende vrijwilligers en uitstekend materieel, zijn de komende jaren meer nieuwe Redders aan de wal nodig.

Helpt u mee? Gebruik de onderstaande coupon om een nieuwe donateur voor de KNRM te werven. Stuur op naar: KNRM, antwoordnummer 507, 1970 WB IJMUIDEN. Of gebruik de aanmeldpagina op www.knrm.nl.



Nieuwe redder aan de wal



Ja, ik machtig de KNRM tot wederopzegging om het aangekruiste bedrag automatisch van mijn rekening af te schrijven.

Ik steun de KNRM met: € 25 € 35 € 45 ander bedrag, nl. € (min. € 15 per jaar)
per kwartaal halfjaar jaar

Mijn bank-/gironummer:

Achternaam: Voorletters:

Voornaam: m v

Adres:

Postcode: Plaats:

E-mail adres:

Datum:

Handtekening:

De eerste afschrijving vindt plaats in de maand die volgt op de ontvangst van uw machtigingskaart. Bent u het niet eens met de afschrijving, dan kunt u binnen een maand na de boekingsdatum het bedrag bij uw giro- of bankkantoor terugvorderen.

Stuur de coupon in envelop naar:

KNRM

Antwoordnummer 507

1970 WB IJMUIDEN