

INHOUD

- Pag 1 - Van de bestuurstafel
 - Ledenbeheer
 - Financiën
- Pag 2 - Geplande activiteiten
 - Wie zijn er jarig in augustus
 - Van de Jeugdcommissie
- Pag 3 - Skûtsje Sprintwedstrijden op 13 en 14 juli j.l.
- Pag 4 - SĒPA machtigingsformulier
- Pag 5 - Het SKS-kampioenschap Skûtsjesilen
 - Olympische zeilploeg verwacht veel medailles
- Pag 6 - Stremmingen Staande Mastroute
- Pag 7 - De Sneekweek
 - Hiswa te water
 - Nieuwe bruglichten Rood Groen Groen
- Pag 8 - Gedragscode recreatie op Het IJsselmeer
- Pag 9 - Vaarquiz Vragen 5 en 6
- Pag 10 - Sailwise bedrijvenregatta
- Pag 11 t/m - Geschiedenis 200 jaar KNRM
- Pag 24
- Pag 25 - Oplossing vaarquiz



Van de Bestuurstafel

Het schijnt zomer te zijn. Ik vermoed dat jullie net als ik daar ook nog maar weinig van gemerkt hebben. De zon verschuilt zich meer dan dat ze zichtbaar is en de ene storing volgt de andere in hoog tempo op. Een teleurstellend gegeven waar vooral de avondwedstrijden onder lijden. Ook op het (Friese) buitenwater is het weer niet veel beter, hetgeen leidt tot een hoop reddingsacties. Gelukkig kunnen we als watersporters daarbij terugvallen op de KNRM, zij bestaan dit jaar 200 jaar en daar hoort feest bij! Hoe, dat lees je verderop!

Zoals de KNRM bij redden hoort, hoort het Skûtsjesilen bij de Friese zomer. Ook dat komt er weer aan. Meer info hierover leest u verderop! Genoeg te doen en te zien dus, nu nog hopen dat het bijbehorende zomerweer onze zomervakanties wat opfleurt!



Ik wens u dan ook een zonnige zomervakantie toe!
Met watersportieve groet,

*Kaj Valk
Voorzitter*

De volgende Nieuwsbrief

Versijnt op 1 september 2024. Kopij kunt u inleveren tot 28 augustus 2024 via een e-mail naar hpk1412@gmail.com. Kopij graag aanleveren als platte tekst, dus zonder tabs of ander opmaak. Foto's graag als jpg of RAW bestand



Financiën

Nog niet iedereen heeft zijn of haar contributie betaald. Maak het uw penningmeester makkelijk en geef een machtiging af voor automatische contributie incasso. Elk jaar rond 28 mei wordt dan uw contributie geïncasseerd. U kunt het dan ook nooit meer vergeten.

Zie het SĒPA machtigingsformulier op pagina 4

*Hans van der Meijden
Penningmeester*



Geplande activiteiten 2024

- 10 aug Bungalow zeilwedstrijden
- 3 sept 11de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 6 sept NK Randmeer en Valk (Wedstrijd Cie)
- 7 sept NK Randmeer en Valk (Wedstrijd Cie)
- 8 sept NK Randmeer en Valk (Wedstrijd Cie)
- 18 sept Speciale trainingsavond voor de jeugd voor de Valkendag (Jeugd Cie)
onder voorbehoud
- 10 sept 12de Dinsdagavond zeilwedstrijd
- 26 sept Bedrijvenregatta SailWise
- 29 sept Open familie Valkendag



Ik hoop dat de kinderen hebben genoten en enthousiast zijn geworden voor het zeilen of juist nieuwe ervaring of trucs hebben opgedaan. Graag hoor ik dan ook wat jullie ervaring was bij de zeilscholen de Stipe en de Ôlepanne.

Ik neem aan dat iedereen een inlogcode heeft ontvangen van de Ôlepanne voor de CWO, hier worden iedere keer alle zeilkwaliteiten bij gehouden en kan men diploma's krijgen. Daarnaast verwacht ik nog wat foto's van de zeilschool en heeft iedereen een briefje meegekregen voor 20% korting voor een zeilkamp.



De jarigen in augustus zijn

Pieter Maclaine Pont, Minkje Kroes, Anne Moesker, Henk Tas, Willem Hiemstra, Gerrit Hiemstra, Anneke de Boer, Mieke Koot, Eric Schilstra, Edmee Valk, Bertina Seffinga, Marjolein Weijman, Kim Punter, Johan Paques, Wout en Bauke Coppens, Tiemen Weerstand, Justus Valk en Jonas Mandersloot.

De redactie wenst hen allen een prettige verjaardag.

'n Bericht van de JEUGDCOMMISSIE



Het jeugdzeilen voor dit jaar zit er al weer op! In het weekend bij de Stipe begonnen we wat spannend met harde wind. Bij de Ôlepanne hadden we de beide zondagen kalmer weer met wat minder wind, maar wel de zon.



Wil je graag op de hoogte blijven van de activiteiten voor de jeugd, dan kun je contact opnemen met onderstaand nummer om toegevoegd te worden in onze groepsapp.

In september hebben we nog twee keer op een vrijdagmiddag opstapmiddag voor optimisten staan, dus hou de nieuwsbrief maar goed in de gaten.

Marijke de Vries - Dijkstra 06 - 248 377 90
Jeugdcommissie WSV Sleattemermer

Skûtsje Sprintwedstrijden 13 en 14 juli 2024

De weken van de officiële skutsjesyl wedstrijden van de SKS en IFKS komen al snel dichterbij, dus bij de schippers en bemanning wordt al enige spanning merkbaar. Er moet getraind worden, dus regelmatig het water op om schip en bemanning op elkaar in te spelen. Maar een heel belangrijk aspect is bij de wedstrijden het starten. Hoe verloopt de startprocedure, wat is de beste plaats voor de start, waar moet je zitten op het moment van startschot etc. etc. En daar werd onze vereniging weer voor gevraagd. Twee dagen trainen op het starten met skûtsjes op het Slotermeer.



We werden benaderd door Wietse Bandstra, eigenaar van een IFKS skutsje en organisator van deze trainingsweekends. Er zouden 14 skutsjes van de IFKS A klasse aanwezig zijn. Dus zaterdag 13 juli met ons startschip en de grote RIB (voor rescue en boeien leggen) naar de ingang van het Slotergat alwaar wij (Evert, Lolke, Jan en ondergetekende) daar de wedstrijd baan zouden gaan uitleggen. Het weerbericht leek niet ongunstig, windkracht 3 Bft met een enkel klein buitje later op de dag. Nou, dat hebben we geweten. We waren de Luts nog niet uit of de hemelsluizen openden zich en niet zo'n beetje ook. Om inregenen te voorkomen het bovenluik van de toegangsdeur van het startschip maar gauw dicht gedaan. We bleven optimistisch, zo van "wat nu valt, valt straks niet". En vlak voor Sloten was het inderdaad weer droog. Lolke ging naar buiten maar vergat daarbij even dat het bovenluik nog dicht was. De klap was behoorlijk en Lolke moest daarna ook wel even bijkomen. Gelukkig geen blijvende schade. Startschip op de paal en boeien uitleggen, we hadden voor dit lange rak zelfs de grote gele boeien bij ons. Want voor skûtsjes hanteer je toch wel wat andere afmetingen dan voor de onze normale wedstrijden. Ze varen met grotere snelheden en hebben ook heel wat meer manoeuvreerruimte nodig. Dus de hoge boei lag een heel eind weg en moest dus wel goed zichtbaar zijn. Ook de startlijn is veel langer dan bij de wedstrijden met Valken.

Er kwamen 11 skûtsjes de haven van Sloten uit, we hadden hiervoor een startlijn uitgelegd van ongeveer 300 meter. Het ging deze dagen vooral om het starten dus een eenvoudige baan, op en neer, finishen voor de wind en alleen bij de bovenboei een spreaderboei om de schepen wat uit elkaar te houden.

Op een van te voren afgesproken tijdstip begonnen we met de eerste startprocedure. Jan en ik in de RIB bij de PIN boei (dit is de boei aan het einde van de startlijn) om als contrastarschip te functioneren. Onze taak om vanaf deze kant eventueel valse starten (die niet vanaf het startschip te zien zijn) waar te nemen en te melden. De schippers waren aanvankelijk nog erg voorzichtig en het moest weer even wennen, dus een "Clean Start", geen schip op, over of vlakbij de startlijn op het moment van startschot. De tweede start ging al wat feller, goed positioneren en nu twee schepen te vroeg over de lijn. Toen we dit meldden via de portofoon klonk plotseling de stem van Age Bandstra. Het bleek dat hij met een drone ook de starten controleerde en van bovenaf een perfect gezicht had van de startlijn. Wij, vanaf het water, bleken het toch goed gezien te hebben. Wel heel professioneel hoor, deze drone-controle van boven.

De derde startprocedure (5, 4, 1 minuut) was net aan de gang toen er een zeer heftige regenbui overtrok met daarin een dikke wind met wel 5 tot 6 Bft. De start moest wel doorgaan maar het ging er ruig aan toe. Verschillende schepen konden zich maar net overeind houden en je zag echt gieken door het water scheuren. Al gauw hielden enkele skûtsjes het voor gezien en braken de wedstrijd af. Het is tenslotte nog aan het begin van het seizoen en je wilt de boel ook niet kapot hebben voor de grote wedstrijden.



Na de lunch zouden we verder gaan maar de wind bleef doorstaan en de golfopbouw was ook behoorlijk. Na rijp beraad kwam Bandstra bij ons langs om te zeggen dat de middagwedstrijden afgelast werden, ze gingen terug naar Sloten waar ze een BBQ zouden krijgen van de sponsor, restaurant "De Zeven Wouden", ook de sponsor van ons startschip voor dit weekend.

De volgende dag zaten we als startploeg al aan het ontbijt toen het bericht kwam dat ook de zondag niet gezeild zou worden, Te veel wind. Jammer, maar ik denk wel een verstandig besluit. Dus het startschip leeghalen en opruimen. Door de skûtsje-commissie werd de waardering uitgesproken voor de inzet van onze vereniging. Volgend jaar maar weer.

Tekst en foto's Siemen de Jong

Naam incassant : **Penningmeester WSV Sleattemermar - J.A.J. van der Meijden**
 Adres incassant : **Dubbelstraat 1-16**
 Postcode incassant : **8561 BC** Woonplaats incassant : **Balk**
 Land incassant* : **Nederland** Incassant ID : **NL03ZZZ40000995000**
 Kenmerk machtiging : **Jaarcontributie WSV Sleattemermar**

Door ondertekening van dit formulier geeft u toestemming aan de penningmeester van Watersportvereniging Sleattemermar om jaarlijks een incasso-opdracht te sturen naar uw bank om een bedrag van uw rekening af te schrijven wegens contributie en uw bank om dit contributiebedrag van uw rekening af te schrijven overeenkomstig de opdracht van de Watersportvereniging. Als u het niet eens bent met deze afschrijving kunt u deze laten terugboeken. Neem hiervoor binnen acht weken na afschrijving contact op met uw bank. Vraag uw bank naar de voorwaarden.

Naam :
 Adres :
 Postcode : Woonplaats :
 Land* :
 Rekeningnummer [IBAN] : Bank Identificatie [BIC]** :
 Plaats en datum : Handtekening

*Indien het land van de incassant en de geïncasseerde gelijk zijn, hoeft dit niet gevraagd of ingevuld te worden.

**Geen verplicht veld bij Nederlands rekeningnummer

Het SKS-kampioenschap Skûtsjesilen Op 3 augustus gaat het beginnen, de start en de eerste wedstrijd is volgens traditie bij Grou.



Natuurlijk is het 't mooiste om live de wedstrijden op locatie te volgen. Langs de waterkant de sfeer te proeven. De skûtsjes van dichtbij te kunnen zien. De competitie. Het gevecht tussen de zeilers. Om er iedere dag bij te zijn, dat moet maar net passen in je agenda. Met de live uitzendingen van Omrop Fryslân hoef je gelukkig niets te missen. Voor het skûtsjesilen hebben we een aparte plek op ons watersportkanaal gereserveerd. Klik op [Skûtsjesilen Live](#).

De aftrap van het SKS-kampioenschap Skûtsjesilen 2024 vindt op 2 augustus plaats op het Halbertsma-plein in Grou. In de tent op het plein komen schippers en bemanningen bijeen voor de traditionele loting die de startvolgorde bepaalt van de wedstrijden op De Veenhoop (maandag 5 augustus) en bij Earnewâld (dinsdag 6 augustus).

Op zaterdag 3 augustus gaat de strijd écht beginnen. De veertien deelnemende skûtsjes worden traditiegetrouw eerst in een lange sleep naar de Pikmar gebracht door sleepboot Argus. Afhankelijk van de wind starten de skûtsjes om 14.00 uur of op de Pikmar of op de Wide Ie.

Op woensdag 7 augustus zal de wedstrijd bij Terherne later starten. De wedstrijd van de SKS valt ook dit jaar weer samen met Hardzeildag van de Sneekweek (vindt elk jaar op de eerste woensdag in augustus na een zaterdag plaats). In overleg met de Koninklijke Watersportvereniging Sneek is afgesproken dat de SKS-wedstrijd deze dag wat later start. Dat zal om 15.15 uur zijn.

Bron Watersport-TV



Olympische zeilploeg verwacht veel medailles: 'Marseille perfecte plek voor ons'

Geen Parijse grasmat, geen sintelbaan, geen judomat. De onstuimige zee bij Marseille is het strijdtoneel voor de olympische zeilers. De Nederlandse ploeg heeft veel in Marseille getraind en verwacht succes. "Drie tot vier medailles zou mooi zijn", zegt Arnoud Hummel, hoofdcoach watersportverbond. "Ik vind dat we heel goed zijn in situaties die niet altijd even goed voorspelbaar zijn, die improvisatie en aanpassingsvermogen vergen. Marseille is een perfecte plek voor het Nederlandse team."

Oranje traint al jaren in Marseille. De zeilers kennen de locatie, de omstandigheden en de eigenaardigheden door en door. Bij de vorige Spelen in Tokio stak Oranje drie medailles in de zak. Dat is nu dus ook minimaal de verwachting.



Marit Bouwmeester (Foto NOS Sport)

Wat maakt zeilen in Marseille zo uitdagend? Het kan alle kanten op: veel wind, de mistral, weinig wind, flinke golven of juist vlak water. "Voor zeilers is dit een ongelooflijk gave plek", zegt Hummel enthousiast. De Nederlandse zeilers moeten het onverwachte verwachten. Veel is afhankelijk van waar de wind vandaan komt, bijvoorbeeld vanaf land. "De wind moet over vrij hoge bergen, tussen een grote stad door", legt Hummel uit. "Dat betekent dat de wind af en toe harder is, af en toe zachter. Dat maakt het een hele uitdagende omstandigheid om in te varen."

Hummel legt uit hoe zeilen een spel is met de elementen. Een zeiler heeft niet zoals Max Verstappen een boordradio waarmee hij kan communiceren met zijn team. Je moet als atleet zelf ongelooflijk goed de wind, golven en stroming kunnen lezen. Honderd meter kan het verschil zijn tussen stilvallen of ineens snoeihard gaan en op de eerste plek terechtkomen. "Meestal is een windvlaag bijna zo groot als een voetbalveld, hier is het zo groot als de plek waar de keeper zich bevindt", legt windfoiler Luuc van Opzeeland uit. "Soms lig je eerste en wordt de achterste naar voren geblazen."

Naast het lezen van de elementen en het schaakspel met de tegenstander is er nog een uitdaging: zeilen is fysiek loodzwaar. Een olympische zeiler hangt bij elkaar wel twintig minuten uit de boot, waarbij net als bij planken, alle kracht op de buikspieren terechtkomt. Ook als je hartslag de 180 aantikt, moet je tactisch goede beslissingen blijven maken. Het is alsof je een schaakpartij moet spelen terwijl je een marathon loopt.

Hummel verwacht dat Oranje - dat op de vorige Spelen in Tokio een keer goud en twee keer brons won - nu even goed of zelfs beter presteert. "We gaan voor een plek bij de top drie zeillanden. In vijf van de acht zeildisciplines hebben we serieuze medaille-kanshebbers."

De Nederlandse zeilers komen in Marseille in actie tussen zondag 28 juli en woensdag 7 augustus, met finaledagen op 1, 6 en 7 augustus.

Langere wachttijden verwacht bij Oranjesluizen Minder personeelscapaciteit



AMSTERDAM - Rijkswaterstaat verplaatst voornamelijk tot 1 oktober personeel van de Centrale Bedienpost Schellingwoude naar het gemeal- en spuicomples IJmuiden. Dit heeft gevolgen voor de bediening van de Oranjesluizen in Amsterdam. De wachttijden voor zowel de beroeps-als recreatievaart kunnen oplopen.

Het Oranjesluizen zijn van 22.00 uur tot 6.00 uur volledig gestremd voor de recreatievaart.

Geen doorvaart oostelijke Staande Mastroute tussen Amsterdam en Rotterdam tot april 2025



Rijkswaterstaat verbreedt en vernieuwt de Schipholbrug over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Deze bedienbare brug is onderdeel van de oostelijke Staande Mastroute tussen Amsterdam en

Rotterdam. De Schipholbrug wordt momenteel niet bediend in verband met de werkzaamheden. In 2024 zou de brug vijf maanden lang wel bediend worden. Dit is helaas niet mogelijk door onvoorziene, extra werkzaamheden. Hierdoor blijft de doorvaart voor schepen hoger dan 6,2 meter gestremd tot april 2025. Doorvaart voor lagere schepen - waaronder vrijwel alle binnenvaartschepen - blijft wel mogelijk.

Geen doorvaart Staande Mastroute Groningen



Vanwege een defect is de Visserbrug over de A in Groningen gestremd tot halverwege augustus. Doorvaart alleen mogelijk voor boten tot 1.60 m.

Bericht van gemeente Groningen:

Donderdagmiddag 13 juni werd geconstateerd dat het systeem dat de brug laat kanten is 'gescheurd'. Het onderdeel zal vervangen moeten worden en daarvoor moet de hele 'val' (het contragewicht) van de brug eruit. Brugbediening is niet mogelijk. De verwachting is dat de werkzaamheden tot medio augustus 2024 zullen duren.

Voor de Staande Mast Route heeft dit grote gevolgen op het traject Noord-Nederland. De Visserbrug is onderdeel van de route, maar door de stremming zal er omgevaaren moeten worden via de Waddenzee en/of de Noordzee. Niet alleen zeilboten, maar ook veel motorboten worden geraakt door de stremming. Door de geringe doorvaarthoogte van 1.60 meter voor de Visserbrug, zullen ook veel motorboten moeten omvaaren. Dit kan via het Van Starckenborghkanaal en de Oostersluis. **Let op dat deze omleiding niet door hogere scheepvaart of met staande mast gevaaren kan worden.**



Sneekweek

Van 2 tot en met 8 augustus transformeert Sneek zich weer tot het bruisende hart van watersport en festiviteiten tijdens de Sneekweek. Naast het zeilen, kunnen bezoekers zich verheugen op diverse muziekoptredens, een levendige kermis en culturele en watersportactiviteiten die zorgen voor een feestelijke sfeer door de hele stad.

Op vrijdagavond 2 augustus opent de 87ste Sneekweek met de traditionele Vlootshow. De Vlootshow, die rond 21.30 uur van start gaat, presenteert deelnemende zeilklassen en gastschepen met muzikale omlijsting van dweilorkesten. De avond begint om 19.00 uur met watersportdemonstraties en een optreden van de top 40 band SMÛK. Rond 21.00 uur dalen parachutisten neer in het water van De Kolk, waarna de officiële ceremonie plaatsvindt. De gevels van de huizen bij de Waterpoort worden sfeervol verlicht, nieuw dit jaar is muziek vanaf het Somerrak en verlichte straattheateracts, toeschouwers kunnen genieten van een betoverende botenparade. Ter ere van het 200-jarig jubileum van de KNRM wordt een reddingboot uit de Van Wijkklasse uitgeroepen tot 'Boot van het Jaar 2024'. Deze boot is 's middags van 14.00 tot 16.00 uur te bezichtigen en vaart mee in de parade.

HISWA TE WATER

28 augustus t/m 1 september 2024



De 39ste editie van de Hiswa te Water zal ook dit jaar weer plaatsvinden in, natuurlijk, Batavia Haven Lelystad. De haven zal wederom worden omgetoverd tot het walhalla voor ieder type watersporter. Zoals het er nu uitziet zal het weer helemaal vol komen te liggen in de haven en zullen alle stands op de kade en in de grote entreetent zijn bezet. De Hiswa te Water zal als geen andere beurs het evenement worden waar je je kan informeren en oriënteren over alles wat de nautische watersport heeft te bieden.

Toegangskarten aan de kassa € 15,00
 Toegangskarten via internet bestellen € 12,50

Klik [**HIER**](#) om toegangskarten te bestellen



Nieuwe bruglichten - Rood - Groen - Groen

In een aankomende wijziging van het BPR (Binnenvaartpolitiereglement) wordt een nieuw scheepvaartteken geïntroduceerd. Dit is het nieuwebruglicht rood - groen - groen. Wat betekent het precies?

Het nieuwe scheepvaartteken heeft dezelfde reglementaire betekenis als het teken Rood - Groen (doorvaart verboden, maar wordt aanstands toegestaan), alleen heeft het tweede groene licht de betekenis dat aanstands doorvaart uit beide vaarrichting wordt toegestaan.

Het sein zal dus aan beide zijden van de brug worden getoond. Wanneer de brug in technische zin is geopend, volgt dubbel groen: doorvaart toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk.

Schippers van kleine schepen (recreatievaart) kunnen dus tijdens het sein rood - groen - groen anticiperen op tegenliggende vaart en alvast zoveel mogelijk stuurboordzijde van het vaarwater aanhouden. Het verkeersteken om verplicht stuurboordwal te houden zal een aanvullende betekenis krijgen, om erop te wijzen dat het verplicht is de stuurboordzijde van het vaarwater (brugopening) te houden.

Gelezen in Nauticlink



BPR - Gebodstekens - Bord B 3b

Verplichting zich aan de stuurboordzijde van het vaarwater te houden. Het schip is verplicht aan de stuurboordzijde van het vaarwater te vaaren en te blijven.

Natuurlijk genieten van water en natuur

U geniet van het IJsselmeergebied, het blauwe hart van Nederland en ons grootste recreatie- én natuurgebied. Of u nu vaart, vist, zwemt of kitesurft: op het water bent u omringd door een unieke vogelrijkdom. Geef ze de ruimte! Houdt u zich op het water aan enkele gedragsregels dan respecteert u de vogels en het prachtige IJsselmeergebied. Namens de vele vogels, bedankt voor uw medewerking.

Ontwerp: Buro Klas Hulzenig - fotografie: Debbie Doodeman, Hans Pieterma en Klas Hulzenig

Meer informatie

Meer specifieke informatie over de gedragscode leest u op www.blauwehart.org

Wij staan achter deze gedragscode

Watersportverbond
Stichting Het Blauwe Hart
Vogelbescherming Nederland
Hiswa
Sportvisserij Nederland
Vereniging voor Beroepschartervaart



Deze gedragscode loopt vooruit op het vaststellen van het Beheerplan Natura 2000 IJsselmeergebied en wordt ondersteund door de provincies Noord-Holland, Utrecht, Flevoland, Gelderland, Overijssel en Friesland, het ministerie van EZ en Rijkswaterstaat.



GEDRAGSCODE RECREATIE IJSELMEERGEDIED



Waarom regels?

Het hele IJsselmeergebied (inclusief randmeren en oevers) is een Natura 2000-gebied. Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden en is gericht op de bescherming van de biodiversiteit. Daarom worden maatregelen genomen zoals afsluiting en gericht beheer van gebieden. Maar ook uw medewerking draagt hier veel aan bij.

Houdt u zich aan de regels en bewaar in de zomer én winter de rust op open water waar groepen vogels voorkomen, ook bij riet en oevers. De vogels hebben rust nodig om te eten en energie op te bouwen zodat zij de duizenden kilometers naar hun broedgebieden goed kunnen afleggen.

Regels gelden het hele jaar

Deze gedragscode geldt jaarrond en voor het gehele IJsselmeergebied. Er zijn drie bijzondere gebieden waar u vogels in grote aantallen kunt tegenkomen. Op deze vogel-hotspots komen bijzondere vogelsoorten in bepaalde periodes rusten, ruien en foerageren. Daar moet u extra voorzichtig zijn.

Onze gedragscode

Altijd en overal: vaar vogelvriendelijk

- Houd afstand van groepen watervogels.
- Vaar nooit door groepen vogels heen.
- Ontzie riet en andere oeverplanten.
- Anker niet in de buurt van rustende of broedende vogels en geef vogels met jongen de ruimte.
- Kitesurf alleen op de daarvoor bestemde locaties.

Vaar natuurbewust

Naast vogelvriendelijk varen kunt u nog meer bijdragen aan een schoon en natuurlijk vaarwater:

- Werk op het water niet met olie, verf, diesel en oplosmiddelen.
- Vaar zonder hoge hekgolven in de buurt van ondieptes.
- Voer geen felle verlichting.
- Vermijd geluidsoverlast door een luide radio of marifoon.
- Gooi geen afval overboord.

Kijk voor de exacte plaatsen, perioden en soorten vogels op www.blauwehart.org

Drie bijzondere gebieden: de vogel-hotspots

In de Gouwee, Pampushaven en de kustzone van Muiden komen, afhankelijk van de periode en de windrichting, grote groepen vogels voor. Voorkom verstoring. (Zie de kaart voor de locaties en perioden)

Kwetsbare gebieden

In het IJsselmeergebied zijn in bepaalde perioden ook verschillende groepen vogels te vinden die, afhankelijk van de wind, de lufte opzoeken van de dijken en kustzones. Het gaat met name om de kust van Noord-Holland en Friesland, de zuidelijke en noordelijke Randmeren en de Houtribdijk en Afsluitdijk. Belangrijk is dat u afstand houdt van groepen vogels.

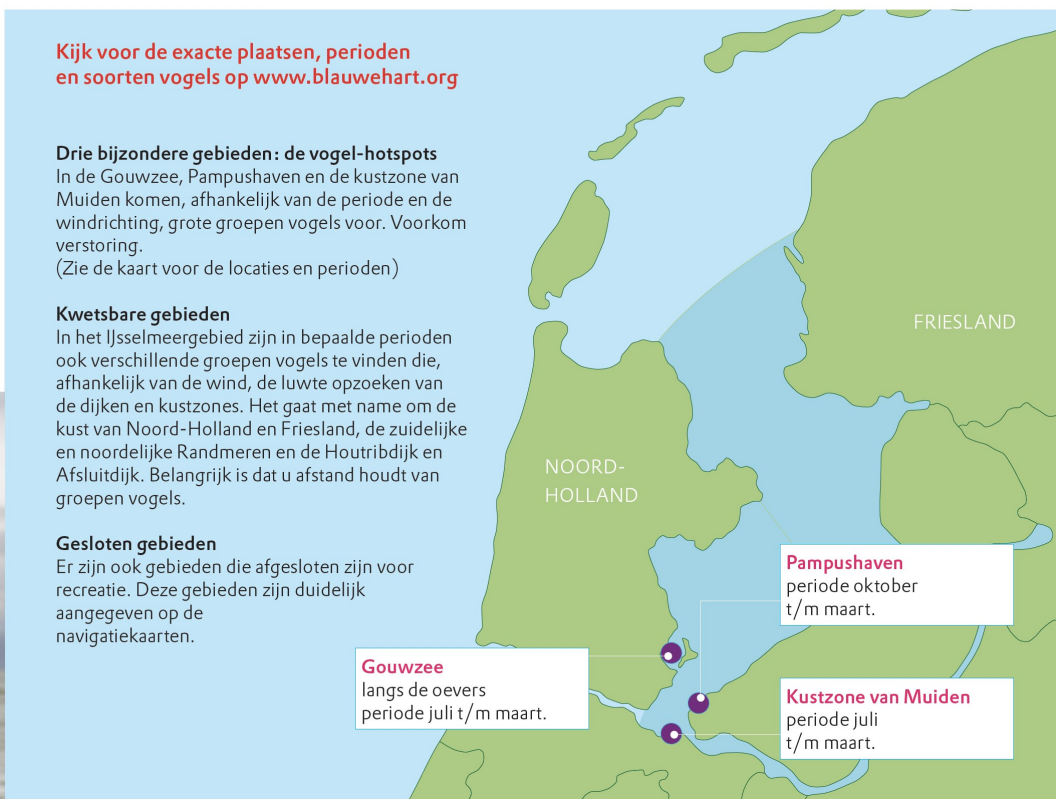
Gesloten gebieden

Er zijn ook gebieden die afgesloten zijn voor recreatie. Deze gebieden zijn duidelijk aangegeven op de navigatiekaarten.

Gouwee
langs de oevers
periode juli t/m maart.

Pampushaven
periode oktober
t/m maart.

Kustzone van Muiden
periode juli
t/m maart.



Vaarquiz

De komende maanden hebben we een of twee vaarquiz-vragen. Leuk om uw kennis van de regels weer eens te testen. Het juiste antwoord, met een toelichting, staat op de pagina 25 van deze nieuwsbrief.

Veel succes,
Hans van der Meijden

Vraag 5)



Foto Henk Bosch

Je vaart met je motorboot (klein schip) in een kanaal met 10 km/u en je wordt opgelopen (ingehaald) door een groot schip dat 18 km/u vaart. De afstand overdwars is 20 meter. Wat gebeurt er met je boot als het grote schip halverwege de inhaalmanoeuvre is?

- A. Je boot zal meer snelheid krijgen en door de zuiging naar het grote schip toegetrokken worden.
- B. Je boot zal minder snelheid krijgen en door de zuiging naar het grote schip toegetrokken worden.
- C. Je boot zal meer snelheid krijgen en door de zuiging van het grote schip weggeduwd worden.
- D. Je boot zal minder snelheid krijgen en door de zuiging van het grote schip weggeduwd worden.

Vraag 6)



Bij een handpeilkompas is de miswijzing gelijk aan:

- A. De variatie
- B. De deviatie
- C. De variatie + deviatie



Uitnodiging

SailWise bedrijvenregatta

donderdag 26 september 2024

De Fluessen vormen dit najaar voor de tweede keer het decor van de SailWise Bedrijvenregatta in Friesland! Zeil met jouw collega's of relaties mee met deze regatta en steun toegankelijke én actieve watersport voor mensen met een beperking!

Programma

15.45 uur	Ontvangst in watersportcentrum It Sailhûs in Elahuizen
16.00 uur	Uitleg regatta en het water op
17.00 uur	Start regatta
19.00 uur	Finish
19.00 uur	Borrel en dinerbuffet in It Sailhûs
20.30 uur	Einde

Deelname

Meedoen aan de SailWise bedrijvenregatta kan voor € 500,- (excl. btw) per team van maximaal 5 pers incl. schipper. Geen zeilervaring? Geen probleem! Meld bij je inschrijving dat je graag (kosteloos) gebruikmaakt van een schipper van SailWise. Het gebruik van de zeilboot (Valk) is bij de prijs inbegrepen, evenals een welkomstdrankje, borrel en buffet in It Sailhûs en een prijs voor de winnaar van de regatta.

Meld jouw team nu aan op sailwise.nl/regatta



200 jaar geschiedenis van de KNRM

In de nieuwsbrief van juli heb ik aangekondigd het 200 jaar bestaan van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) uitgebreid onder de aandacht te brengen, Na heel wat uurtjes surfen op internet is onderstaande opsomming tot stand gekomen. De meeste info is te vinden op de site van de KNRM, maar deze heb ik aangevuld met nadere informatie. Indien niets vermeld komen de foto's uit het archief van de KNRM. De geraadpleegde websites zijn:

<https://www.knrm.nl>

<https://anderetijden.nl>

<https://freewave-nostalgie.nl>

<https://kustwacht.nl>

<https://wrakkenmuseum.nl>

<https://www.archieven.nl>

<https://www.dodenakkers.nl>

<https://www.historischnieuwsblad.nl>

<https://www.marhisdata.nl>

(maritiem historische databank)

<https://www.oudereddingsglorie.nl>

Hans van der Meijden



SCHILDERIJ ZEILSCHIP "DE VREEDE"

Nederlands Scheepvaart Museum te Amsterdam
Schilder Jan Mooy

Onderschrift bij het schilderij :

Het Stranden van het Schip onder Kapitein C. de Boer nabij Huisduinen in de Storm op den 14 October 1824 en het Omkomen der ter Redding Toegesnelde sloep-lieden. Deze ramp was de aanleiding tot de oprichting van de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij.

1824 Op 14 oktober vergaan er 17 schepen op de Nederlandse kust. Bij Huisduinen worden reddingspogingen ondernomen om schipbreukelingen van De Vreede te redden. Zeven inwoners van Huisduinen waagden zich met een sloep in de woeste zee. Dat was voor die tijd een opmerkelijke actie, want schipbreukelingen werden aan hun lot overgelaten. Elf schipbreukelingen worden gered, maar bij de tweede tocht verdrinken zes van de zeven redders uit Huisduinen en de twee laatste opvarenden van De Vreede.

Dit was de aanleiding dat op 11 november 1824 in Amsterdam de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij wordt opgericht. Initiatiefnemer is Barend van Spreekens, die met vier medestanders een oproep deed om geld in te zamelen voor nieuwe reddingboten. Het werkgebied is vanaf Scheveningen naar het noorden. Daarna wordt op 20 november 1824 onder leiding van Willem van Houten met vier ander Rotterdammers de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen opgericht. Hun werkgebied is zuidelijk van Loosduinen, inclusief Vlaanderen. Na de afscheiding van België in 1830 wordt het gebied kleiner. De eerste redding wordt op 26 december verricht door de roei-reddingboot van Egmond aan Zee. Er worden vijf schipbreukelingen gered.



1834

Opregte Haarlemsche Courant 23 oktober 1834, Den 18^{den} October is de engelsche brik Guardian, kap. Flatten, met steenkolen, van Sunderland naar Rotterdam, bij Katwijk gestrand, doch het volk door de reddingsboot gered, waarbij echter een persoon van de bemanning der boot, genaamd L. Slootweg, met het in zee brengen derzelve, is verdrongen.

Bij een reddingspoging voor de opvarenden van de gestrande Guardian, kapseist de roei-reddingsboot van Katwijk. Roeier Leendert Slootweg verdrinkt, mede doordat de bemanning geen drijfmiddelen droeg. In hetzelfde jaar verdrongen roeiredder J. Erven in Zandvoort. De zogenaamde scaphanders gemaakt van drijvende biezen vinden de roeiers erg ongemakkelijk. Toch zijn ze diverse keren levensreddend geweest. Leendert Slootweg was de eerste redder die bij reddingstochten verdrong. In de historie van de KNRM verdrongen in totaal 69 redders.



Voor het belonen van redders na bijzondere reddingsactie wordt in 1838 een medaille ontworpen. Vanaf 1840 zijn er meer dan 1.400 uitgereikt aan mensen die schipbreukelingen gered hebben. Ook aan zeelieden die elders in de wereld collega's hebben gered.



1864 Vanaf nu worden de vervallen houten boothuizen nieuw in steen gebouwd. Van deze stenen boothuizen bestaan nog een paar voorbeelden op onder andere Vlieland en Schiermonnikoog. (Foto archief KNRM)



1865 wordt het eerste vluchthuisje voor schipbreukelingen op de Boschplaat van Terschelling neer gezet. In het huisje kunnen de schipbreukelingen schuilen tot zij gered kunnen worden bij gunstigere weersomstandigheden of getij. Er volgen nog meer vluchthuisjes op de Vliehors van Vlieland, de Engelsmanplaat bij Schiermonnikoog en de Boschplaat bij Rotterdam.

huisjes op de Vliehors van Vlieland, de Engelsmanplaat bij Schiermonnikoog en de Boschplaat bij Rotterdam.



1866 De eerste zelfrichtende roei-reddingsboot wordt in Nieuwediep gestationeerd. De grote roei-reddingsboot is gebouwd in Engeland en wordt met hulp van een sleepboot dichtbij de strandingsplaats gebracht. Een soortgelijke reddingsboot wordt ook in IJmuiden gestationeerd. Voor de zuidelijke stations wordt een eigen zelfrichtende roei-reddingsboot ontworpen en in Rotterdam gebouwd.

1880 Het eerste lijnwerp- en wippertoestel wordt in gebruik genomen. Hiermee kan door een vuurpijl een lijn naar een gestrand schip worden geschoten om daarlangs schipbreukelingen te kunnen redden. Bijna alle reddingstations krijgen zo'n toestel als extra reddingmiddel vanaf de kust.



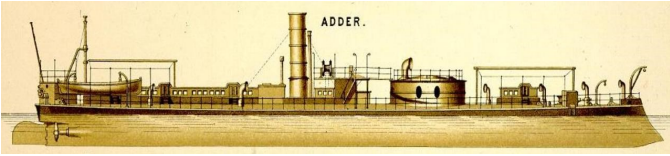
Ook worden voor dit doel mortieren gebruikt om een kogel met lijn eraan over te schieten naar een gestrand schip.



1874 Voor het reddingstation Zierikzee wordt een ijzeren reddingskoter gebouwd, die net als de eerder schokker zeilend het zeegebied rond Walcheren en Schouwen kan dekken voor reddingscapaciteiten.



1885 Plaqueette naar aanleiding van een volledig onopgemerkte scheepsramp op met de Zr. Ms. Adder op volle zee bij Scheveningen. Het schip verging op 5 juli 1885 met man en muis, zo'n 4 mijl uit de kust van Scheveningen. 64 bemanningsleden en een loods kwamen om. Het wrak is nooit geborgen. De bewapening van het schip bestond uit twee enkele 9 inch (230 mm) kanonnen. Het pantser langs de zij van de romp was 140 mm dik en het pantser bij de geschutstorens 280 mm dik. De waterverplaatsing bedroeg 1555 ton. Het schip had vijf zusterschepen met de namen *Hyena*, *Panther*, *Haai*, *Luipaard* en *Wesp*



Besteld : 31 december 1870
 : bij Rijkswerf te Amsterdam
 Te waterlating : 28 september 1871
 In dienst : 24 oktober 1873 op het IJ
 Proefvaart : 16 mei 1875 in dienst gesteld door
 : luitenant-ter-zee der 1e klasse
 : F. Luteyn
 Afmeting : L x B x D 59.56 x 13.6 x 1.74 m
 Bemanning : max 113 personen
 Aandrijving : 2x horizontaal, direct werkend, elk
 : met 2 cilinders, vermogen 700 pk
 Snelheid : 8 kopen

Na deze ramp werd in dat jaar een georganiseerde kustwacht ingericht, met onder andere bemande vuurtorens, wachtposten en een seinsysteem. Hiermee moesten scheepsstrandingen of schepen in nood op zee eerder worden opgemerkt.

1885 Het reddingstation Burghsluis werd opgericht om in de monding van de Oosterschelde hulp te kunnen bieden. De nieuwe, zelfrichtende roei-reddingsboot Prinses Wilhelmina werd er gestationeerd. Deze reddingsboot kreeg als één van de eerste reddingsboten in 1906 bij wijze van proef een benzinemotor ingebouwd. De boot stond gestationeerd in een boothuis op de dijk, met een helling voor het te water laten. In 1920 worden de reddingboot en het boothuis door een benzineontploffing onherstelbaar beschadigd. Schipper Van der Klooster raakt zwaar gewond. De roeiredingboot Prins Hendrik van Brouwershaven ging daarna tijdelijk naar Burghsluis.

1889 Een Staatscommissie ingericht naar aanleiding van scheepsrampen komt in dat jaar tot de conclusie dat staatsinmenging in het reddingwezen niet nodig is en dat beide particuliere reddingmaatschappijen op bestaande wijze uitstekend functioneren.



(Foto Stauss, Rotterdam)

1895 De eerste stoom-reddingboot wordt in in Hoek van Holland in dienst gesteld. Het ontwerp komt uit Engeland. Een tweede stoomreddingboot volgt in 1909, gebouwd door Scheepswerf Fijenoord in Rotterdam.

Met de stoom-reddingsboten kunnen reddingen worden uitgevoerd onder weersomstandigheden, die met voor de roei-reddingsboten onmogelijk maken.



1904 Op 19 december 1904 werd het Rijkskuststation Scheveningen-Radio officieel in gebruik genomen voor radiotelegrafie en -telefonie met de scheepvaart. Scheveningen-Radio zal in de jaren daarna een bijzonder belangrijke rol gaan spelen in de coördinatie van reddingsacties. Door de nieuwe communicatie via satellieten werd Scheveningen Radio gesloten. (Foto archief KNRM)

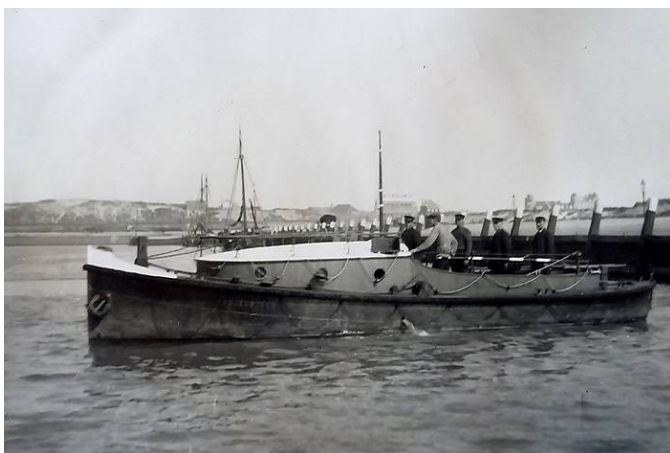
Op 31 december 1998 om 16.00 uur Nederlandse tijd, zond Scheveningen Radio zijn laatste bericht, "Wij wensen u en de bemanning voor de laatste maal een goede vaart en tevens een voorspoedig nieuwjaar".



1907 Op 21 februari 1907 ramde een Engelse veerboot, het stoomschip Berlin in een zware storm bij het Noorderhoofd bij Hoek van Holland. Het schip brak en slechts 15 van de 144 opvarenden konden worden gered. Naar aanleiding van deze scheepsramp werd er een Staatscommissie ingesteld voor nader onderzoek, de commissie achtte het niet noodzakelijk de organisatie van het reddingwezen te veranderen. De reddingmaatschappijen waren nog altijd even doeltreffend. Wel werden extra reddingmiddelen toegevoegd rond de Nieuwe Waterweg. Voor het reddingstation Scheveningen werd de eerste motorreddingboot in gebruik genomen. Het eenvoudige vaartuig had een beperkte inzetmogelijkheid, maar een groter bereik dan de roeiredingboten.



Het gezonken stoomschip Berlin bij het Noorderhoofd bij Hoek van Holland.



1907 Toen in 1905 Scheveningen de zo belangrijke vissershaven kreeg, groeiden ook de mogelijkheden van het reddingstation. Het kreeg in 1907 de eerste echte motorreddingsboot, de Jhr. Mr. J.W.H. Rutgers van Rozenburg. Het was een primitief vaartuig, waar in het begin veel aan gesleuteld werd. Deze eerste motorreddingboot vaart nog steeds als varend KNRM-erfgoed vanuit Terschelling.

1908 De oud-reddersvereniging Moed Volharding en Zelfopoffering wordt opgericht. De vereniging heeft als doel geld in te zamelen om oud-redders die in armoede leven te ondersteunen. De vereniging bestaat nog steeds, maar nu met een sociale functie voor oud-redders.

1910 Naar aanleiding van zijn betrokkenheid bij de ramp met het stoomschip Berlin en het onderzoek naar het reddingwezen heeft Z.K.H. Prins Hendrik in 1910 het beschermheerschap voor beide reddingmaatschappijen aanvaard.

1911 Aan de Zuiderzee wordt voor het eerst een reddingstation geopend in Hindeloopen. Op de dijk wordt een boothuis gebouwd met een helling voor de reddingsboot.

Erg druk heeft de reddingsboot het echter nooit gehad. De eerste reddingen vonden pas in 1919 plaats, acht jaar na oprichting van het station! En ook in de jaren daarna bleef het rustig. In juni 1941 werd de roeiredingboot vervangen door de motorreddingsboot Johan de Witt, wat voor de Hindeloopers een belangrijke verbetering betekende. Op 18 oktober van dat zelfde jaar kwam de Johan de Witt voor het eerst in actie.

Tijdens vliegend stormweer slaagde schipper G. Mulder en zijn bemanning erin een vrouw en twee kinderen te redden van een klipperaak die bezuiden Kornwerderzand de noodvlag had gehesen. De eerste tocht was direct een zware tocht, maar de nieuwe reddingboot voldeed in alle opzichten aan de verwachtingen van de redders. Toch werd de Johan de Witt een jaar later alweer vervangen door de reddingboot C.A. den Tex.



Reddingsboot C.A. den Tex



Station Hindeloopen



Redders station Hindeloopen

De Johan de Witt werd overgeplaatst naar Schiermonnikoog. Na de C.A. den Tex lagen ook de Noordzeeboten Zeemanshoop en Arthur tijdelijk in Hindeloopen. Pas in 1975 kreeg Hindeloopen een speciaal voor hun eigen vaargebied ontwikkelde reddingvlet. Deze vlet werd Knokkels gedoopt.

In die tijd kreeg het reddingstation Hindeloopen het steeds drukker. Na de afsluiting van de Zuiderzee met de Afsluitdijk veranderden de omstandigheden in de voormalige Zuiderzee. Het IJsselmeer werd een internationaal geliefd watersportgebied, waarbij het vaargebied jaarlijks door duizenden pleziervaartuigen wordt bevaren. Het gevolg, Hindeloopen groeide uit tot het drukste reddingstation van de KNRM.

Dit kwam hoofdzakelijk doordat Hindeloopen het grootste deel van het jaar aan lager wal ligt. Bovendien heeft Hindeloopen een grote jachthaven, met een lastige havenmond.

Voor de KNRM betekende dit dat zij zich aan moest passen aan het nieuwe karakter van haar dienstverlening. Het reddingstation Hindeloopen behield een grote reddingsvlet voor eventuele strandingen (de Knokkels), maar kreeg daarnaast de beschikking over een snelle rubberboot. Deze rubberboot, de Stut, bleek een ideaal verlengstuk bij de grotere acties en was voor surfers en kleine bootjes een snel en doeltreffende hulpverleningsvaartuig. Met deze combinatie van kracht en snelheid is het reddingstation Hindeloopen berekend op elke vorm van hulpverlening.



In 1913 volgt het reddingstation Gaast

1913 volgt het reddingstation Gaast. Voornamelijk omdat rond deze plaatsen aan de lagerwal van de binnensee in het verleden scheepsrampen plaatsvonden. Om de bemanning van de nieuwe reddingsvlet te vormen, werden Gatze Boukes van Kalsbeek benoemd tot bootsman en een groep competente lieden, bestaande uit Elisabetus van Kalsbeek, Marten Boukes van Kalsbeek, Ruud Jelles de Vries, Wiebe Boukes de Ring en Willem Jans Altena, werd aangesteld als roeiers. Deze mannen werden gekozen vanwege hun fysieke kracht en uithoudingsvermogen, en hun onwankelbare toewijding aan de veiligheid van hun mede-zeelieden. Deze bemanning, onder leiding van bootsman van Kalsbeek, stond klaar om de uitdagingen van de Zuiderzee aan te gaan, ongeacht de omstandigheden. Zij werden gedreven door een gedeeld gevoel van verantwoordelijkheid en toewijding aan hun gemeenschap, en waren vastbesloten om elk mogelijk leven te redden in de verraderlijke wateren van de Zuiderzee. Elk lid van de bemanning begreep de ernst van hun taak en was bereid om alles te geven om de veiligheid en het welzijn van de zeelieden te waarborgen. Het was deze onverzettelijke toewijding en moed die hen niet alleen tot helden maakte in de ogen van hun gemeenschap, maar ook tot symbolen van hoop en standvastigheid in het aangezicht van de immer onvoorspelbare en soms genadeloze Zuiderzee.



2021 Op 23 oktober 1921 is de motor-reddingsboot Brandaris, het trotse vlaggenschip van de Noord, op onverklaarbare wijze tijdens een zware storm vergaan. Vier redders verdinken. In dezelfde storm slaat de stoom-reddingboot van Hoek van Holland om. Van de zeven bemanningsleden overleeft slechts één de ramp. Deze rampen zijn aanleiding voor het ontwerpen van een zelfrichtende motor-reddingsboot.



1922 De eerste motor-strandreddingsboot wordt in dienst genomen ter vervanging van de roei-reddingsboot. De boot is van een beproefd Deens ontwerp. Er volgen in latere jaren nog twaalf van deze boten. Het Deense boottype van de Kurt Carlsen. Het type wordt de "Eierland Klasse" genoemd. De eerste boot van dit type werd gestationeerd op Texel, waar de 'beruchte' Eierlandse Gronden kennelijk dienden als suggestie voor de type aanduiding.

Het is een gemotoriseerde spitsgatsloep en de opvolger van gelijksoortige roei-reddingsvloepen. Alle volgende boten van dit type, het werden er uiteindelijk nog 12, zijn bij Taat in Katwijk, van voornamelijk teakhout, gebouwd.

De boot is ontworpen in combinatie met de lanceer- of bootwagen. Het kielvlak is daarom volkomen recht (horizontaal). De boot staat op een lanceerwagen op rollen en wordt bij de lancering door de tractor van de kar in zee getrokken m.b.v. twee lanceerlijnen, waarbij een deel van de wagen naar voren kantelt.

Een ingenieus maar arbeidsintensief geheel, want voor een lancering zijn alleen aan boord minstens 4 tot 5 mensen nodig. Buiten de tractorbestuurder en enkele mensen voor begeleiding op het strand. In het ontwerp is als eis meegenomen dat overkomend zee-water binnen ca. 12 sec weg moet lopen via 6 verticale loosgaten rechtstreeks van dek naar bodem en via vier looskleppen in elke boordzijde. De boot is echter niet zelfrichtend.



Ze is overnaads gebouwd op teakhouten spanten met kopergeklonken gangen van teakhouten. Het potdeksel is ook van teak. Het berghout is van grenen net als de afwerking rond de looskleppen. De fenderband langs de beide boorden is van kurk overtrokken met linnen. Ze dient als stootkussen en ter vergroting van het drijfvermogen.

Lengte OA : 10:30m
 Breedte : 3.14m
 Diepgang : 0,60m
 Gewicht : Ca. 5.000 kg. zonder opvarenden.

1923 Het Helden-der-zee-fonds Dorus Rijkers wordt opgericht ter ondersteuning van armlastige oudredders. De oud-reddingbootschipper Dorus Rijkers is ere-voorzitter. Het Fonds bestaat nog steeds en ondersteunt geregeld projecten binnen de KNRM.



Theodorus Rijkers (Dorus) (Den Helder 27-01-1847 - overleden aldaar 19-04-1928) is een van de bekendste redder van schipbreukelingen uit de Nederlandse geschiedenis. Zijn grootste faam als redder verwierf hij in 1887 met een aantal barre tochten als schipper op de zelfrichtende roei reddingsboot van het NZHRM-station Nieuwediep (Den

Helder) naar de Duitse bark Renown. Hij was zelf van oorsprong visser en is vooral bekend geworden als "de Heldersche Mensenredder", symbool bij wervingsacties voor Nederlandse redders en reddingmaatschappijen.

Portret van de bejaarde Dorus Rijkers in 1927, mogelijk bij zijn woning in Den Helder.



1924

Het 100-jarig jubileum wordt gevierd. Ook de Britse reddingmaatschappij, de Royal National Lifeboat Institution (RNLI), bestaat 100 jaar en organiseert in dat jaar de eerste International Lifeboat Conference in London.



1927 De eerste zelfrichtende motor-reddingsboot, de Insulinde, wordt gestationeerd in Oostmahorn. De legendarische Mees Toxopeus is één van de bedenkers van het zelfrichtende concept en wordt aangesteld als schipper. De Insulinde was de eerste stalen zelfrichtende motor-reddingsboot ter wereld. Tussen 1927 en 1968 werden meer dan driehonderd mensen met de Insulinde van een wisse verdrinkingsdood gered.

In oktober 1921 vonden er een aantal dramatische ongelukken met Nederlandse reddingboten plaats waarbij veel opvarenden om het leven kwamen. Sterke motoren, waterdichte compartimenten, luchtkisten en een geoefende bemanning waren blijkbaar onvoldoende garantie voor absolute veiligheid. Mees Toxopeus (sinds 1917 reddingsschipper, standplaats Rottumeroog) vond de reddingboten te breed. In zijn visie moesten zij smaller worden, met een zwaardere kiel en een ketelvormige romp, die benedendeks bestuurbaar was. 'Een soort duikboot boven water' schreef hij de reddingmaatschappij. Hij had zijn ideeën besproken met de Groninger scheepsbouwer Jan Niestern. Deze bedacht een kieptank aan stuurboordzijde, die bij een gekapseide boot volliep en ervoor zorgde dat het vaartuig zich door de zware kiel weer kon oprichten. Mees Toxopeus tipte de reddingmaatschappij.

Binnen het internationale reddingwezen werden vraagtekens geplaatst bij de voor- en nadelen van de Insulinde. Uiteindelijk bewees de praktijk de grote waarde van het schip. In 1929 werd het zusterschip Neeltje Jacoba gebouwd voor het reddingstation IJmuiden. De ervaringen met de Insulinde werden hierin verwerkt. In Nederland zouden voortaan geen reddingboten meer vergaan. In andere landen helaas nog wel.



Mees Toxopeus (22-10-1886-28-02-1974) was al een legende bij zijn leven. In de zware stormnacht van 17 op 18 september 1935 maakte de Insulinde een tocht die van Toxopeus al bij leven een legende maakte. Samen met zijn bemanning redde hij twaalf opvarenden van het totaal wrak geslagen Duitse stoomschip de Bramow. Toxopeus bracht de Insulinde daarvoor vijftien maal langs zij. Na een helse tocht die achttien uur

duurde bracht de reddingsbootbemanning de schipbreukelingen in Oostmahorn aan land.

Andere bijzondere reddingen: 1928 de Nooit Volmaakt uit Zoutkamp (gered 2), de Malmö uit Zweden (gered 6) en de Zweedse Hagfors (gered 5). In 1932 de Duitse Nobis (gered 14), 1933 de Finse Alexa (gered 15), 1941 de Deense Kai (gered 18) en in 1949 de Finse Satakunta (gered 10)

Voor zijn moedig gedrag ontving Mees Toxopeus tal van hoge onderscheidingen en dankbetuigingen uit alle oorden van de wereld. Op 31 oktober 1950, na 34 jaar trouwe dienst, droeg Mees 'zijn' Insulinde over aan zijn 18 jaar jongere broer Klaas, die al vanaf 1930 als stuurman bij hem had gevaren. In 1964 werd Siep Zeeman de opvolger van de gebroeders Toxopsus op de Insulinde.



1929 De stoom-reddingsboot 'Prins der Nederlanden' slaat om bij een reddingsactie op de Maasvlakte. Alle acht bemanningsleden komen daarbij om het leven. Na de ramp worden giften ingezameld voor de nabestaanden. Het Helden der zee-fonds Prins der Nederlanden bestaat nog steeds.

Foto Algemeen Dagblad



1930 Op de grote motorreddingsboten worden radio-telefonietoestellen geplaatst. Daarmee kan op zee contact onderhouden worden met de wal. Voorheen was het aan de wal altijd afwachten wanneer de reddingboot zou terugkeren na een redding. Nu kan onderweg informatie worden uitgewisseld.



1932 De derde International Lifeboat Conference wordt gehouden in Nederland. Delegaties van vele landen bezoeken de conferentie, waar ervaringen en nieuwe ontwikkelingen worden uitgewisseld. Vooral de nieuwste motor-reddingsboten staan volop in de belangstelling. Afgevaardigden voor België 2, Groot Brittannië 11, Frankrijk 7, Duitsland 4, Italië 4, Japan 2, Noorwegen 2, Spanje 3, Zweden 3 en Turkije 1,

Aanwezig voor de Noord-en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij, Mr. P.E. Tegelberg, President, Mr. H. de Booy, Mr. M.C. Koning, Mr. J.H. Hummel, Mr. P. den Tex, Mr. P.H. Galle, Mr. G.L. de Vries Feyens, Mr. Th.P. van den Bergh en Mr. H.Th. de Booy

Aanwezig voor de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot redding van Schipbreukelingen.

A.A. Baron Sweerts de Landas Wyborgh, President, Mr. J. Eypperda Wierdsma, Mr. C.D. Julius, Mr. J. Lels, Mr. A.C. Mees, Mr. B.E. Buys, Mr. A.J.M. Gourdiaan, Mr. E.D. Eust, Mr. A.J. Drenth en Prof. E. Vossnack. (TU Delft, technisch adviseur van beide reddings Societies)



1933 Te IJmuiden werd zaterdag 27 mei 1933 een proefvaart gehouden met de Barend van Spreekens. Een motor-strandreddingsboot in behorende aan de NZH reddingmaatschappij. De doop van de nieuwe boot Barend van Spreekens, één van de oprichters van de NZH Reddingmaatschappij uit Amsterdam.

Foto stichting Barend van Spreekens



De reddingboot Arthur nam in 1940 de plaats van de Zeemanshoop in. Deze boot voldeed, maar er bleef vraag naar een reddingboot die ook bij het aller zwaarste weer in staat zou zijn om de haven uit te komen.

1940-1945 In de oorlogsjaren moeten veel reddingstations sluiten, doordat de stranden niet meer toegankelijk zijn en boothuizen waren afgebroken. Drie reddingboten steken over naar Engeland met vluchtelingen. De reddingmaatschappijen kennen ongekend drukke jaren, waarbij de bemanningen vaak onder hoogspanning moeten werken. Tijdens de oorlog werden 14 reddingstations gesloten door verwoesting of omdat niemand, dus ook de reddingboot niet, op het strand mocht komen. Er lagen mijnen, versperingen en bunkers op het strand en in de duinen. De KNRM was in de oorlog 'neutraal' en redde zowel vriend als vijand.



1940 De laatste roeiboot-redding werd in september 1940 door Schiermonnikoog verricht. Onder bescherming van de Rode Kruisvlag. Tijdens de Tweede Wereldoorlog wordt de roeireddingsboot vervangen door een motor-strandreddingsboot. Tijdens de oorlog zijn drie reddingsboten overgestoken naar Engeland. In de meidagen slaan veel Nederlanders op de vlucht.



De reddingboten varen onder bescherming van de Rode Kruis vlag, maar worden desondanks meermaalen beschoten. Tijdens de oorlog werden meer dan 11.000 mensen gered.



In Scheveningen slagen enkele studenten erin de reddingboot Zeemanshoop te starten om daarmee naar Engeland te varen. Zij nemen 42 Joodse vluchtelingen mee, die daarmee hun leven hebben gered. Gedurende de oorlogsjaren deed de Zeemanshoop dienst als communicatievaartuig voor de Engelse marine.

1949



Bij het 125-jarig bestaan in 1949 kregen beide maatschappijen van koningin Juliana een koninklijk predicaat toegekend. Uiteindelijk volgde pas in 1991 de 'logische' fusie, met de oprichting van de huidige KNRM. Na de fusie tot de KNRM in werd dit predicaat door Koningin Beatrix bestendigd.

1951 De Opsporings- en Reddingsdienst (O.S.R.D.) wordt opgericht. Deze tak van de Koninklijke Marine kan door het inzetten van vliegtuigen en helikopters van grote waarde zijn bij het snel redden van schipbreukelingen. Tegenwoordig is dit ondergebracht bij de Nederlandse Kustwacht onder de naam SAR (Search and Rescue)



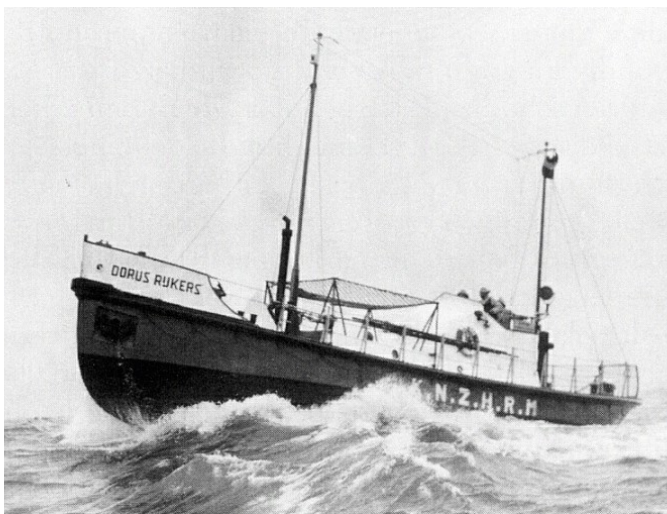
De Nederlandse Kustwacht is een zelfstandige civiele organisatie en is na haar oprichting in 1987 gevestigd in het gebouw van Scheveningen Radio in IJmuiden.

In 1995 kwam de Kustwacht onder de operationele leiding van de Koninklijke Marine en om deze reden verhuisde het Kustwachtcentrum in 2001 naar Den Helder op het terrein van de Marine.

Het kustwachtcentrum fungeert als coördinatie-, melden informatiecentrum en heeft een 24 uren bezetting. Een wachtploeg bestaat uit vijf personen, t.w. een Duty Officer, drie Watch Officers en een handhavingsofficier. Het Kustwachtcentrum is aangewezen als Nationaal Maritiem en Aeronautisch Redding Coördinatie Centrum.

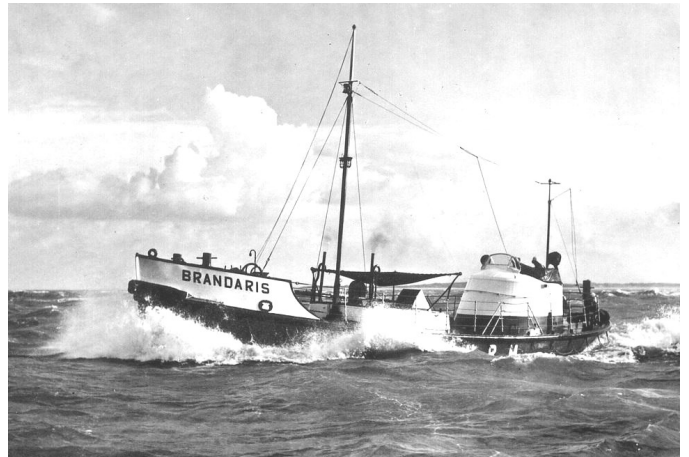


1953 De laatste roei-reddingsboot wordt in Noordwijk aan Zee vervangen door een motorstrandreddingsboot.



1955 De reddingsboot Dorus Rijkers wordt in Scheveningen gestationeerd. Deze boot deed van 1923 tot 1952 dienst in Den Helder. De grote motorreddingsboot kan onder alle weersomstandigheden uitvaren en blijft tot 1961 in Scheveningen.

Dan wordt de boot vervangen door de reddingboot Brandaris, die tot dan op Terschelling dienst deed.



Omdat de 'Brandaris 1' in 1921 met man en muis verging, kreeg Terschelling in 1923 een nieuwe reddingboot met dezelfde naam. Dit schip heeft vanaf 1923 een markante positie ingenomen op Terschelling. Zij heeft 525 schipbreukelingen gered, vaak onder zware omstandigheden. Met weemoed is in 1960 van haar afscheid genomen toen ze werd vervangen. Nu is de 'Brandaris' weer terug in de haven, gerenoveerd in oude staat en geheel zeewaardig voor excursies.



Foto Leendert Koppenol

1955 Bij Hoek van Holland strandt op 12 januari het Noorse stoomschip Gatt op de zuidpier, vlak bij de plek die het Dode Gat heet. De reddingboten kunnen er moeilijk bij komen. Voor het eerst wordt door een helikopter de bemanning van het schip gered. De helikopter kwam van het vliegdekschip Karel Doorman, dat voor de kust lag.

1960 De eerste zelfrichtende motor-reddingsboot met volledig gesloten stuurhuis, de Carlot, wordt in gebruik genomen. In totaal worden acht grote 50-tonns reddingboten gebouwd die onder alle weersomstandigheden inzetbaar zijn. Veertig jaar lang zijn deze reddingboten beeldbepalend in de KNRM.

De Carlot, en haar zusterschepen Bernard van Leer (1965), Gebroeders Luden (1965), Johanna Louisa (1968) en de Suzanna (1968) zijn van het type Prins Hendrik (1951), doch 4,15 m breed i.p.v. 4,05 m.

Bemanning 5 personen
Geredden-capaciteit 120 personen.



Gebouwd op de werf van H. Schouten in Muiden en uitgerust met twee Kromhout-dieselmotoren van het type 8 TS 117 elk 140 Pk. De motoren zijn uitgerust met een hydraulische keerkoppeling reductie 3 : 1. De maximum snelheid bedraagt 10,6 knopen.

Deze boten waren voorzien van dichte stuurhuizen. Alle vóór de Carlot gebouwde motor-reddingsboten hadden minstens één open stuurstand. Weliswaar hebben deze het voordeel, dat de schipper een onbelemmerd uitzicht heeft, doch het nadeel is dat de bemanning slechts gedeeltelijk beschermt staat, hetgeen op lange tochten extra veel eist van hun uithoudingsvermogen. Dank zij het dichte stuurhuis wordt het zelfrichtend vermogen nog eens extra vergroot. Zijn namelijk alle deuren in dit stuurhuis gesloten dan vormt de "luchtbel" in het stuurhuis een zo grote opdrijvende kracht dat de boot eigenlijk niet meer kan omslaan. Bij de kantelproef met gesloten deuren richtte de boot zich onmiddellijk en was na 6 sec weer in haar normale stand. Bij open deuren duurde het circa 50 sec alvorens de boot zichzelf had gericht.



1963 In Hoek van Holland wordt voor het eerst een rubberboot met buitenboordmotor gebruikt als reddingsmiddel rond de pieren.

1965 Bij Ameland strandt op 28 oktober op het Bornriff het stoomschip de Panagathos, tussen Ameland en Terschelling. De reddingsboten van Terschelling en Oostmahorn zijn meer dan 100 uur stand-by voor de bemanning, die hoopt dat het schip nog vlot komt. Door de aanhoudende stoten scheurde een van de ketels van de fundering en ontstond een gat van 3 meter in de scheepshuid.

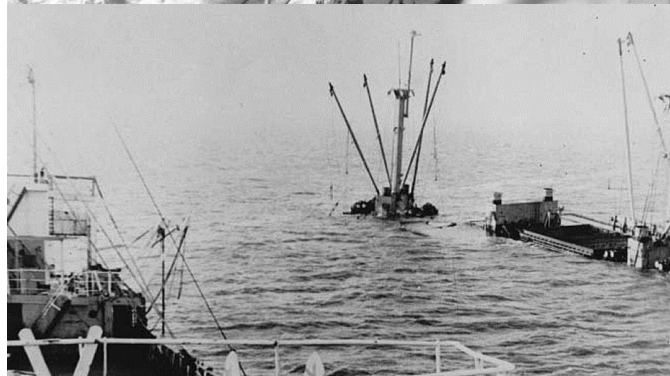


Foto Leeuwarder Courant

De Panagathos begon snel water te maken en 6 opvarenden gingen over op de reddingboot De Gebroeders Luden. Deze moest echter met leedwezen toezien hoe de rest van de bemanning door Marinehelikopters van boord werden gehaald. De sleepboten Holand van Doeksen en de Wotan en Danzig van Bugsier hebben tevergeefs getracht het schip los te trekken. Het schip brak op 1 november in drie stukken en moest worden opgegeven.

26 jaar later, in de nacht van 18 maart 1991 liep de garnalenkotter LO 2 Aurora op het wrak en is ernaast gezonken. De Amelander reddingboot Johannes Frederik heeft tevergeefs getracht het scheepje met pompen drijvend te houden. De twee bemanningsleden werden daarop van boord gehaald. Later hebben Terschellinger duikers nog gekeken of het mogelijk was het schip te bergen maar dit bleek onmogelijk. Het naambord van de Aurora prijkt nu als trofee in het clubhuis van duikers.



1969 Een eerste snelle motor-reddingsboot wordt gebouwd in Engeland. Deze boot, de Komer, wordt gestationeerd op Terschelling. Na een aantal jaren blijkt de boot niet aan de gestelde verwachtingen te voldoen en wordt overgestapt op andere typen snelle boten.



1972 Bij Heemskerk strandde op 13 november het vrachtschip Wan Chun. Met het wippertoestel halen de reddingstations Wijk aan Zee en Egmond aan Zee de 29 opvarenden van boord.



Het is de laatste redding met dit type reddingstoestel. Sindsdien worden schipbreukelingen van dergelijke grote schepen vooral door helikopters van boord gehaald.

Bij het reddingstation Burghsluis heeft zich voor het eerst in de historie een vrouwelijke opstapper aangemeld. Corrie van der Haven was van 1972 tot 1983 de eerste vrouwelijke opstapper bij de KNZHRM. De bemanning leerde haar kennen bij EHBO-oefeningen en vroeg haar mee te varen. Als verpleegkundige was Corrie een aanwinst. Corrie en haar man Cor hebben rond 1969 ook de Reddingsbrigade in Westerschouwen opgericht, omdat zij toen de enigen waren met een zwemdiploma. Na 150 jaar een volledige mannenwereld te zijn geweest volgen er nadien meer vrouwen. Momenteel zijn er meer dan 80 vrouwen actief als vrijwilliger bij de KNRM.



Corrie van der Haven tijdens haar tijd bij de KNRM



Foto RNLI by Mark Walshan

1973 Bij de Britse reddingmaatschappij RNLI worden drie snelle 'rigid-inflatable' rubberboten besteld van het type Atlantic 21. Een rubberboot met vaste bodem. De boten blijken in de jaren er na een succes te zijn. De rigid-inflatables worden steeds meer gebruikt en veel reddingmaatschappijen tonen interesse. Veel reddingboten worden later naar dit Engelse ontwerp gebouwd.



Foto Rob Bogaerts, Anefo

1984 De reddingboot Koningin Beatrix is de eerste van het grote type rigid-inflatable, naar een Engels ontwerp. Deze reddingboot staat model voor een totaal nieuwe reddingvloot van grote snelle reddingboten in de volgende 25 jaar.



1995 Op de kop van de haven in Harlingen verrijst een boothuis, bestand tegen stormvloed, met davit voor de reddingboot Wiecher en Jap Visser-Politek. De vrijwilligers hebben er alle faciliteiten voor onderhoud, instructie en opvang van geredden.

1995 Een bemanningslid van Lauwersoog ontsnapt op Nieuwjaarsdag ternauwernood aan de verdrinkingsdood, nadat hij in zware storm overboord sloeg van de reddingboot. Twee Duitse collega-redders van Borkum verdronken diezelfde nacht nadat hun reddingboot kapseide.



De KNRM neemt haar intrek in een geheel nieuw kantoor met werkplaats en magazijn in IJmuiden. Het wordt door Z.K.H. Prins Willem Alexander geopend.

1999 De KNRM viert haar 175-jarig bestaan. Uit de opbrengst van diverse fondsenwervende acties werden nieuwe overlevingspakken voor de bemanning aangeschaft. Na een speciale jubileumactie onder donateurs werd ruim een miljoen gulden gedoneerd voor de 'jubileum-reddingsboot "De Redder" voor station Katwijk aan Zee.



De "Redder" in actie



2010 De KNRM start met Lifeguards op Terschelling. Met drie reddingposten en 12 lifeguards per dag, gedurende de vakantieweken in de zomer, wordt op verzoek van de gemeente toezicht gehouden op de zwemmers. Dit wordt in de jaren erna uitgebreid naar de andere Friese Waddeneilanden, in totaal 10 reddingsposten met 80 lifeguards.



2014 De Nh1816 wordt in IJmuiden gedoopt door Koningin Maxima. De reddingboot heeft een bijzondere rompvorm, een zogenaamde bijlboeg, die comfortabeler vaargedrag biedt en heeft de modernste navigatie- en communicatiemiddelen aan boord. Het schip werd gebouwd bij Damen Shipyards en is gestationeerd in IJmuiden.

De KNRM begon in 2009 met het project "Nh 1816" om daarmee in de toekomst de Arie Visserklasse te vervangen. In samenwerking met de faculteit Maritieme Techniek van de TU Delft, Damen Shipyards en Willem de Vries Lentsch Yachts Designers & Naval Architects werd overlegd, getekend en beproefd welk type reddingboot in de toekomst aan de gestelde eisen kon voldoen.

Afmetingen	: 19,30 x 6,54 x 1,10 m.
Gewicht	: 33,6 ton.
Motorvermogen	: 2 x 1200 Pk
Max. snelheid	: 31 knopen
Capaciteit	: 120 geredden
Bemanning	: 6 personen

2020 De KNRM start een ambitieus vlootvernieuingsprogramma. In 15 jaar tijd moet de gehele vloot worden vervangen door nieuwe schepen. Tegelijkertijd worden nieuwe ontwerpen gemaakt voor de vervangende schepen om helemaal up-to-date te zijn.

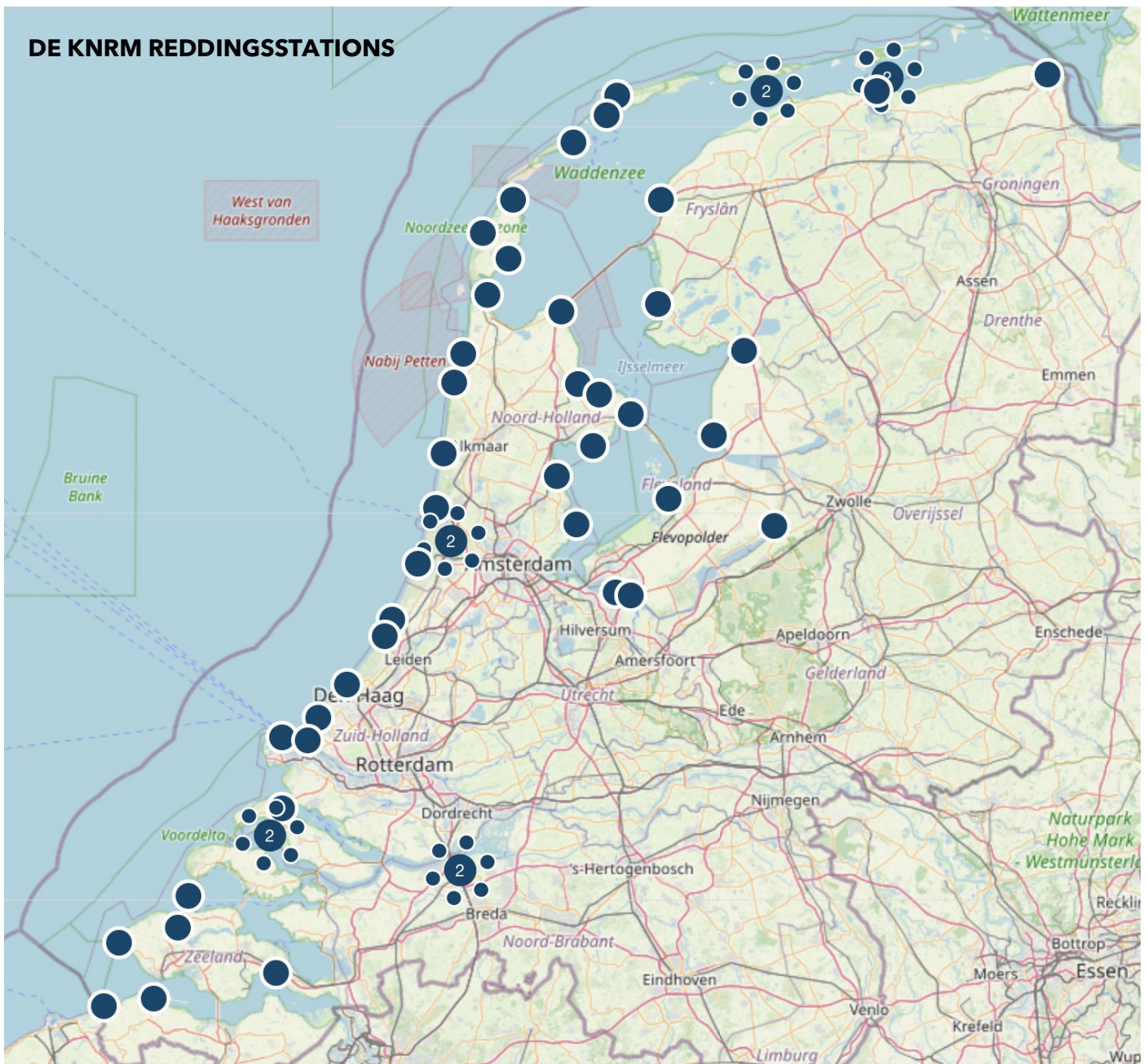
2023 In Rotterdam wordt het World Maritime Rescue Congres gehouden. Dit is de opvolger van de International Lifeboat Conference.

2024

KNRM en de RNLI bestaan beide 200 jaar



DE KNRM REDDINGSSTATIONS



De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij helpt en redt mensen in nood op het water. De redders en reddingsboten komen in actie na een alarmering. De KNRM heeft 45 reddingstations langs de kust. De 75 reddingsboten worden bemand door 1.500 vrijwilligers. De KNRM komt meer dan 2.500 keer per jaar in actie voor noodmeldingen waarbij ruim 4.000 mensen worden geholpen of gered.

Bij hulpverleningen en redden werkt de KNRM nauw samen met de Nederlandse Kustwacht, veiligheidsregio's, hulpdiensten en reddingsbrigades. De KNRM en de Nederlandse Kustwacht hebben hetzelfde werkterrein. De uitvoering van het reddingwerk op het water wordt gecoördineerd door het Kustwachtcentrum in Den Helder. Op het land doet dat de meldkamer van de Veiligheidsregio.

Daarnaast werkt de KNRM samen met een flink aantal organisaties en instanties.

- Regionale Ambulance Voorziening (RAV)
- Gezamenlijke brandweer Maasvlakte
- Samenwerkingsregeling Ongevallenbestrijding IJsselmeergebied (SAMIJ)
- Coördinatie Regeling Waddenzee (CRW)
- Veiligheidsregio's Deltawerken
- Maritime Incident Response Groups
- Reddingsbrigade Nederland
- Port Health Authority Rotterdam (PHAR)
- Adviescommissie Radio Medische Dienst (RMD)
- Ministerie van infrastructuur en milieu
- Gebruiksoverleg C2000
- Werkgroep medische evacuatie
- Natura 2000
- Varen doe je samen
- Nationale raad zwemveiligheid
- Nederlands platform voor waterrecreatie
- Stichting waterrecreatie Nederland
- International Maritime Rescue Federation (IMRF)
- International Maritime Health Association (IMHA)



Met steun van particulieren en rederijen werd de basis gelegd voor wat nu nog steeds het succes bepaalt van de KNRM: Vrijwillige bemanningen, kosteloze hulp, zonder overheidssteun en maximaal gericht op de veiligheid aan boord van de reddingsboten, al 200 jaar lang. In die 200 jaar heeft de KNRM meer dan 130.000 mensen gered.

Steun de KNRM met een donatie en wordt "REDDER OP DE WAL"

Klik [HIER](#) voor donateur KNRM

Klik [HIER](#) voor de KNRM reddingwinkel

Klik [HIER](#) voor de KNRM Nieuwsbrief



Antwoord en toelichting VRAAG 6)

Het juiste antwoord is: A

Miswijzing is namelijk wel degelijk variatie + deviatie, maar, handpeilkompassen en andere losse kompassen hebben geen nagevlaste plaats op een (stalen) schip. Dan is het onmogelijk een stuurtafel te maken. In alle gevallen waarbij geen stuurtafel is gegeven, stellen we de deviatie op 0.

Antwoord en toelichting VRAAG 5)

Het juiste antwoord is: B

Zuiging speelt vooral een rol bij grote schepen, zoals de binnenvaart. Als een binnenvaartschip je inhaalt (op- en voorbijloopt) wordt je naar het schip toegezogen. Hoe breder het schip, hoe meer zuiging. Als het grote schip je inhaalt, wordt je na de boeggolff afgeremd.