

De Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandsche Redding Maatschappij was belangrijk voor de zeezenders



Recentelijk luisterde ik naar een oude opname van november 1971 waarin door de programmamakers, die aan boord zaten van het radioschip MEBO II, gewag maakten van de enorme storm die het zendschip een dag eerder van haar anker had geslagen en bovendien hoe de KNZHRM, al jaren afgekort tot KNRM, van enorme steun was geweest het schip te redden en weer naar haar veilige ankerpositie te begeleiden.

Natuurlijk zijn reddingmaatschappijen, zowel voor de Belgische, Nederlandse als ook Britse kusten, van belang geweest voor in nood verkerende zendschepen gedurende de decennia dat er radio vanaf internationale wateren werd gemaakt. Ik heb gemeend fragmentarisch stil te staan bij een aantal malen dat de KNRM werd ingezet in de begin jaren zeventig van de vorige eeuw.

Men hield destijds zeer nauwkeurig bij waarvoor men was ingezet en de schippers schreven achteraf hun rapportage. Zo meldde men dat tijdens de diensten '3851 en 3852', respectievelijk op 15 en 16 mei 1971, van verschillende kanten laat in de avond van de 15^{de} mei meldingen waren binnen gekomen van een brand op het radiozendschip MEBO II, waarbij onmiddellijke hulp zeker nodig was. Vanuit de haven van Noordwijk werd het motorschip reddingboot (msrb) Kurt Carlsen gelanceerd, terwijl vanuit de haven van

Scheveningen, de thuishaven van de Bernard van Leer, deze reddingsboot werd ingezet.

Het verslag van die avond meldde dat er weinig wind op zee was en de zee kalm was maar er wel sprake was van weinig zicht. Ook was terug te lezen dat reeds andere schepen ter assistentie bij het radiozendschip aanwezig waren en derhalve daadwerkelijke hulp van de reddingboten niet nodig was. Zowel de 'Kurt Carlsen' als de Bernard van Leer keerden terug naar hun 'station' zoals de thuishaven in de verslaggeving werd aangeduid.

In de week na de brand aan boord van Radio Noordzee Internationaal werd er vanuit de directie van de Nederlandse service van het radiostation een brief gestuurd naar de KNRM, waaruit zeker blijkt dat de assistentie van beide schepen van groot nut is geweest: 'Nu wij over de grootste moeilijkheden heen zijn, die ontstonden naar aanleiding van de brand aan boord van ons zendschip MEBO II, willen wij graag onze oprechte dank betuigen voor hetgeen uw bemanningsleden voor ons in die rampnacht vrijwillig hebben willen verrichten. U zult begrijpen dat deze brief maar een simpele afspiegeling is van onze gevoelens van dank en bewondering. Mogen wij volstaan, uw bedrijf in zijn totaliteit te bedanken voor uw onbaatzuchtige hulp in deze en u bovenal complimenteren met een dergelijke voortvarende bemanning.' Het is of je John de Mol sr. deze woorden hoort uitspreken.

Een ander moment dat de reddingmaatschappij werd ingezet was nadat op het strand van Petten een fles was gevonden, waarin een briefje zat met een boodschap dat de persoon, die het had geschreven, op het REM-eiland vertoefde. Hij was naar boven geklommen nadat hij met zijn jachtje tegen een van de poten van het 'gevaarte' was gevaren. Om drie uur in de middag van de 5^{de} augustus 1971 verliet de Bernard van Leer de Tweede Binnenhaven van Scheveningen.

Toen men bij het REM-eiland, gelegen in internationale wateren voor de kust van Noordwijk, aankwam kon men niemand op het voormalige

platform, dat in 1964 door RTV Noordzee was gebruikt, vinden. In het archief van de KNRM is deze tocht afgedaan met de conclusie: 'Onverrichterzake keerde de reddingboot terug en meerde te 17.30 uur weer af aan haar ligplaats.' Waarschijnlijk is er met het briefje in de fles sprake geweest van een misplaatste grap.



REM eiland foto: Rob Olthof

Dan was de verslaggeving van 21 en 22 november 1971 wel van andere aard, want in die dagen woedde er langs de Nederlandse kusten een zeer zware noord-wester storm met windkracht 10 tot 11.

Ondermeer ging de storm gepaard met zware hagel- en sneeuwbuien. Gevolg was dat uiteraard de golven hoog werden opgezweept.

Meldingen over verschillende schepen in nood werden beide voornoemde dagen gedaan en dus diende de KNRM een fiks aantal malen uit te varen. Om een paar schepen te noemen, waarvan noodsignalen werden uitgezonden: de Kittiwake en Raamgracht onder Nederlandse vlag, de Mabrave uit Argentinië en de Duitse Friedl.

Uiteindelijk konden voornoemde schepen de problemen zelf oplossen maar andere schepen waren daadwerkelijk op hulp aangewezen.

De fervente radioluisteraar weet dat ook op zee werd ingegrepen bij een van de zendschepen. Maar vanuit de haven van IJmuiden kwam op 21 november de sleepboot Titan met haar sleep, de Duitse coaster Ostesand, binnen gevaren. Van het station Scheveningen vertrok de eerder genoemde Bernard van Leer inderdaad naar de MEBO II, het zendschip van RNI, wat dus voor de tweede keer dat jaar noodsignalen had uitgezonden.

Door het zware noodweer was het zendschip rond negen uur in de ochtend van haar ankers geslagen, zodat het er op leek dat het hulpeloos op de door een zware branding geteisterde kust afdreef met alle eventuele gevolgen van dien. Omdat er bij de Scheveningse haven ook een zeer hoge zee stond, had de bemanning van de Bernard van Leer er zeer veel moeite mee echt op zee te geraken.

Toen men eenmaal buiten was ging het snel en was men binnen een half uur bij het zendschip van RNI aangekomen. De kapitein van de MEBO II vroeg aan schipper Den Heijer of het mogelijk was een gedeelte van de bemanning aan boord van de reddingboot te nemen. Twee pogingen werden er vervolgens door Den Heijer en zijn bemanning gedaan om langs zij het zendschip te komen maar in de verslaggeving valt te lezen dat niemand het waagde over te springen op de Bernard van Leer. Wel bleef de reddingboot nog geruime tijd in de buurt, zodat bij een eventuele stranding, de bemanning toch nog aan boord genomen zou kunnen worden.

Rond half 12 was ook de sleepboot 'Smitsbank' in de nabije omgeving van de MEBO II gekomen en lukte het, onder zeer moeilijke omstandigheden, na enkele pogingen een lijnverbinding tussen beide schepen te maken en de MEBO II richting haar originele ankerplaats te verslepen. Tot rond drie uur in de nacht bleef de Bernard van Leer in de omgeving van de sleep en daarna verbeterde het weer dusdanig dat onmiddellijk gevaar was geweken. Echter stond er voor de ingang van de haven van Scheveningen nog steeds een hoge zee waardoor

schipper Den Heijer besloot buitengaats te blijven zodat onnodige problemen werden voorkomen. Uiteindelijk lag de reddingboot om half 6 die ochtend weer op haar vertrouwde plek in de haven van Scheveningen. En RNI was al weer in de ether te horen.



MEBO II in nood. Foto Marine Luchtvaartdienst Valkenburg

Een goed jaar later, op 26 november, voer de Bernard van Leer andermaal uit richting de radiozendschepen die in internationale wateren voor de kust van Scheveningen voor anker lagen. Aan boord was een ongelukje gebeurd waarbij een gewonde was gevallen. Via de Radio-Medische Dienst van het Rode Kruisziekenhuis in Den Haag had men bericht ontvangen bij de reddingdienst in Scheveningen. De bemanning van de Bernard van Leer zorgde ervoor dat de gewonde per brancard naar de wal werd vervoerd. De archiefstukken meldden niets over de aard der verwonding wel dat het overnemen van het gewonde bemanningslid van de Mi Amigo zonder grote moeilijkheden geschiedde en bij aankomst in de haven van Scheveningen werd overgedragen aan de GGD voor transport naar een ziekenhuis.

In de archieven van de KNRM zijn de nummers 4297,4298 en 4303 verbonden aan heel zwaar weer met springtij en de daarbij behorende zware tochten, vanuit de haven van Scheveningen, van de reeds veelvuldig genoemde Bernard van Leer. Het was op de tweede april 1973 dat er een zware noordwester storm met orkaankracht 11 tot 12 over Nederland heerste. Zo werden we veelvuldig op de radio gewaarschuwd voor bomen die zouden kunnen vallen door de kracht van de enorme storm. Ook werd er melding gemaakt van enorme schade aan de bossen en aan gebouwen, maar ook werd er in de diverse nieuwsuitzendingen, verzorgd door het ANP, melding gemaakt van schepen die in enorme nood verkeerden op de Noordzee.

De schipper van de reddingboot, Den Heijer, kreeg allereerst het verzoek stand-by te willen zijn tijdens het binnenslepen van het Britse schip Duke of Norfolk, omdat tijdens de storm het schip al drie containers had verloren en dus onstabiel was geworden. Ook hadden drie bemanningsleden van de Duke of Norfolk verwondingen opgelopen waardoor maximale inzet door dezen niet meer mogelijk was. Er werd vanuit gegaan dat het Britse schip de haven van Scheveningen zou invaren maar de kapitein durfde, vanwege het heftige weer, dit niet te doen en besloot terug te keren naar Engeland, waar het schip de volgende ochtend aankwam. De assistentie van de bemanning van de Bernard van Leer was daarmee afgerond en rond 6 uur in de avond lag men weer veiling in de thuishaven van Scheveningen.

Maar dit zou niet voor lang zijn. Het bleef namelijk verschrikkelijk weer en ondanks dat ging ik per fiets, toch zo'n 5 kilometer, naar de studio van de ziekenomroep in Groningen om die avond mijn programma te presenteren. Al vrij snel werd ik gebeld vanuit Leiden door Jacob van Kokskwijk om in de uitzending te vertellen dat er zware problemen waren op de Noordzee. Ondermeer zou het zendschip van Radio Veronica, de Norderney, op drift zijn geslagen nadat de ankerketting het had begeven. Officieel heette het dat men van het anker was geslagen.



Norderney op strand Scheveningen 1973 Foto: Menno Dekker

Via de 538 meter werden de tapeprogramma's, die normaal werden uitgezonden, onderbroken en werden er noodsignalen gebracht en om onmiddellijke hulp gevraagd. Dat betekende dat ondermeer vanuit de haven van Scheveningen rond half 9 de Bernard van Leer weer richting zee ging om assistentie te verlenen. Tussen de havenhoofden en voor de ingang van de haven stond, aldus de verslaggeving in het archief van de KNRM, een zeer hoge zee met zware brekers waar de reddingboot zeer moeilijk doorheen kwam. Ondermeer viel terug te lezen dat de Bernard van Leer na een uur van zeer zwaar stampen en slingeren het hulpeloze zendschip van Radio Veronica bereikte. Via de marifoon was aan schipper Den Heijer gevraagd vier bemanningsleden van de Norderney af te halen. Den Heijer schreef achteraf in zijn rapport: 'Het was geen gemakkelijke opgave. We zijn langszij gegaan en hebben de mensen aan boord genomen.' Het zendschip was toen nog ongeveer 2,5 mijl van de kust van Zuid Holland verwijderd. Verder rapporteerde de schipper dat men in de directe omgeving van de Norderney was gebleven en verschillende keren door de zogenaamde grondzeeën was bedolven. Een uur later kwam de

mededeling, via Scheveningen Radio, dat de Smithbank, die de opdracht kreeg de Norderney op sleep te nemen, de Nieuwe Waterweg wegens het slechte weer niet kon verlaten.

Op dat moment werd de situatie beangstigend omdat het zendschip verder richting de kust was gedreven en slechts een driekwart mijl van de havenhoofden van Scheveningen was verwijderd. Zware brekers teisterden beide schepen en de bemanning van de Bernard van Leer kreeg de opdracht de rest van de aanwezigen op de Norderney zo snel mogelijk van boord te halen. Het bleek dat het langs zij komen van de reddingboot nog veel riskanter was dan bij de eerste poging. Toch slaagde men erin zes bemanningsleden van boord te halen en over te zetten op de Bernard van Leer, waarbij de reddingboot aan bakboordzijde wel schade opliep.

Schipper Den Heijer besloot vervolgens in het donker voor de wilde zee uit niet naar binnen te lopen daar hem dit onverantwoord leek. In zijn rapportage was terug te lezen dat men de gehele nacht op open zee was gebleven om de 'storm af te rijden'. Ook om half zeven in de vroege ochtend van 3 april 1973 leek het hem nog overstandig de haven binnen te varen. Om half 10 die ochtend was de zee dermate afgeslecht dat Den Heijer het aandurfde met langzaam draaiende motoren de haven binnen te varen. Om 10 uur arriveerde hij bij zijn steiger waar de 10 geredden konden worden afgezet. Een zware tocht van 13,5 uur was daarmee succesvol volbracht.

In de nachtelijke uren had ook een zogenaamde lijnwerp- en wipperploeg uit Scheveningen klaargestaan voor het geval de Norderney op de kust zou stranden met de bemanning nog aan boord, deze met de reddingsbroek aan wal te halen.

Andermaal de verslaggeving van de KNRM: 'Eerst stond zij aan de noordzijde van de haven de gebeurtenissen af te wachten, maar toen het zendschip verder om de zuid verdaagde, reed men naar de zuidkant. Het omrijden had heel wat voeten in de aarde, want er was een groot aantal kijkklustigen naar Scheveningen gekomen, die met hun auto's de weg versperden. Dankzij de assistentie van de politie

gelukte het tenslotte het zuidstrand te bereiken. Tot teleurstelling van de mannen behoefde de lijnwerp- en wippertoestel niet te worden gebruikt, aangezien de opvarenden reeds van boord waren toen de Norderney strandde.



Bernard van Leer, foto: Bernard van Leer Stichting

De volgende en daarop volgende dagen was het een enorme drukte op het strand van Scheveningen daar er enorm veel publiciteit was geweest rond de stranding van het zendschip. Radio Veronica stond voor een belangrijke periode waarin de luisteraars opgeroepen dienden te worden om massaal op 18 april naar Den Haag te gaan om te demonstreren voor het behoud van hun geliefde radiostation.

Ondertussen werden er allerlei mogelijkheden bekeken om het zendschip zo snel mogelijk van het strand te krijgen, hetgeen niet gelukte. Wel was het goed te horen dat Radio Veronica ver voor de 18^{de} april weer in de ether was middels het gebruik van het zendschip van de Caroline-organisatie, de MV Mi Amigo. Ook de bemanning van de Bernard van Leer werd op 7 april stand-by gehouden tijdens de pogingen de Norderney weer vrij te krijgen. Uiteindelijk slaagden bergers erin het schip op 18 april weer in haar element te krijgen.



Foto: Menno Dekker

Uiteraard, mede vanwege de vele publiciteit, kwamen er vele reacties op de kranige redding. Het bestuur van de KNRM deelde mee dat ze met grote waardering kennis had genomen van de tijdens de zware storm door de bemanning van de Bernard van Leer verrichte prestaties. En omdat de reddingswerkzaamheden onder dergelijke zware omstandigheden zo goed waren verlopen werd besloten de bemanningsleden van de Bernard van Leer in zilver te onderscheiden. Maar onderscheid bleek daarbij wel te worden gepleegd want schipper S.C. den Heijer en stuurman Joh. Pronk kregen een grote zilveren medaille; motordrijver H.J. Crielaard alsook de opstappers A. Pronk, K.H. Pronk en J. Turfboer werden onderscheiden met het zogenaamde klein-zilver. De medailles met de daarbij behorende getuigschriften werden op 15 juni 1973 in het Badhotel in Scheveningen uitgereikt. Maar ze ontvingen nog meer. De redactie van dagblad De Telegraaf trakteerde de bemanning, in de week van de redding, op een oorlam want, zo was in de krant te lezen: 'tradities zijn er gebleven in de wereld van een zeeman en als er deze week ergens op de wereld zeelieden zijn geweest, die een oorlam hebben verdiend, dan zijn het deze mannen wel.'

Ook Bull Verweij richtte zich namens Radio Veronica, via een schrijven, tot de directie van de KNRM: 'Het is mij een behoefte langs deze weg schipper en bemanning van uw reddingboot Bernard van Leer de hartelijke dank over te brengen voor de enorme prestatie door hen geleverd bij de reddingactie ten behoeve van de bemanning van ons zendschip onder uiterst abnormale omstandigheden. Een actie, welke alleen kon slagen dank zij het enorme vakmanschap van uw mensen. Ook onze mensen danken hen voor alles wat voor hen is gedaan. Zij zijn hiervan nog diep onder de indruk'. Tevens schonk de directie van Veronica een bedrag van liefst f 2000,-- en vergoedde de schade die de Bernard van Leer tijdens de reddingstocht had opgelopen.

Er zijn nog twee diensten van inzet te melden uit de begin jaren zeventig van de vorige eeuw. Dienst 4412 staat in het archief van de KNRM vermeld op 20 juli 1973 toen andermaal het voormalige REM-eiland inzet van dienst werd. Het was in de vroege ochtend van die dag dat de schipper van de Noordwijkse reddingboot Kurt Carlsen, Den Hollander, bericht kreeg dat twee dagen eerder een zeilboot met buitenboordmotor vanuit Zandvoort was vertrokken voor een bezoek aan het REM-eiland, maar dus niet was teruggekeerd naar de thuishaven. Er bleken twee man aan boord geweest te zijn en omdat ze niet waren teruggekeerd maakte de familie zich ernstige zorgen over de twee.

De Kurt Carlsen werd vanaf het station Zandvoort gelanceerd en arriveerde om 1.20 uur bij het REM-eiland waar de twee mannen zich bevonden. Eerder was vanaf wal al een vuurtje gesignaleerd, waarschijnlijk afkomstig vanaf het platform van het REM-eiland. Het zeilbootje bleek los te zijn geslagen en weggedreven. Wegens de duisternis en de aanschietende zee, met daarbij ook een windkracht 5 tot 6 werd door de bemanning van de reddingboot besloten het daglicht af te wachten. Omstreeks 5 uur in de ochtend klommen de jongens vanaf het platform naar beneden om naast de Kurt Carlsen in zee te springen, waarna ze snel aan boord werden gehaald. De

rapportage maakt ook melding van 'het geven van rum aan de geredden om ze weer enigszins op verhaal te brengen'.

Tenslotte neem ik je mee naar 8 november 1973 toen er via dienst 4527 sprake was van een zendschip dat op drift was geslagen. De berichtgeving kwam rond 5 uur in de middag binnen via de kustwacht in IJmuiden. Het radiozendschip Condor zou van haar ankers zijn geslagen en had geen voorstuwingsinstallatie aan boord en dreigde, mede vanwege het slechte weer met windkracht 8, op de kust bij Noordwijk te stranden.



Condor: foto: Rob Olthof

De motorreddingboot Johanna Louisa voer, na ontvangst van het bericht, onmiddellijk uit en een half uur later volgde de sleepboot Titan. Om goed half zeven in de avond kwam de reddingboot langs zij de Condor en de bemanning van de Joahna Louisa slaagde erin de vier bemanningsleden van de Condor aan boord te nemen. De rapportage maakte tevens melding van het gegeven dat op het moment van redding het zendschip, dat in werkelijkheid nooit als zodanig tot op dat moment had uitgezonden, slechts 1,5 mijl van de kust was verwijderd.

De reddingboot keerde rond 10 na 8 in de avond terug in de thuishaven IJmuiden en de Titan, waarvan de bemanning erin

geslaagd was het hulpeloze zendschip nog bijtijds vast te maken, zodat het restant van de bemanning en schip behouden konden worden, bleef stand-by. De Condor zou niet veel later van eigenaar veranderen en versleept worden naar de haven van Cuxhaven in het toenmalige West-Duitsland, alwaar het zou worden omgebouwd voor onderkomen van Radio Atlantis.



Al met al dient gesteld te worden dat zonder de aanwezigheid en inzet van de mensen actief binnen de KNRM het veel slechter had kunnen aflopen met de door velen geliefde zendschepen. Nog steeds is men binnen de KNRM actief, een organisatie die men ook financieel kan ondersteunen: <https://www.knrm.nl/>