



TIJDLIJN 1824-HEDEN

TWEE EEUWEN REDDINGHISTORIE

Deze tijdlijn beschrijft een selectie van de bijzonderheden uit de historie van de KNRM. De getoonde foto's zijn illustratief en dateren niet altijd precies uit het genoemde jaar.

1824



14 oktober: 17 schepen vergaan op de Nederlandse kust. Bij Huisduinen worden reddingspogingen ondernomen om schipbreukelingen van De Vreede te redden.

Elf schipbreukelingen worden gered, maar bij de tweede tocht verdrinken zes Huisduiners, evenals de twee laatste opvarenden van De Vreede.



11 november: de *Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij* wordt opgericht in Amsterdam. Initiatiefnemer is Barend van Spreekens, die met vier medestanders een oproep doet om geld te doneren voor nieuwe reddingboten.



20 november: Willem van Houten is al vele jaren actief om goede reddingboten te ontwikkelen. Met vier andere Rotterdammers richt hij de *Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen* op die zich vestigt in Rotterdam.



26 december 1824:

De eerste redding wordt verricht door de roeireddingboot van Egmond aan Zee. Er worden vijf schipbreukelingen gered.

(De foto is niet uit die tijd, maar uit 1929).

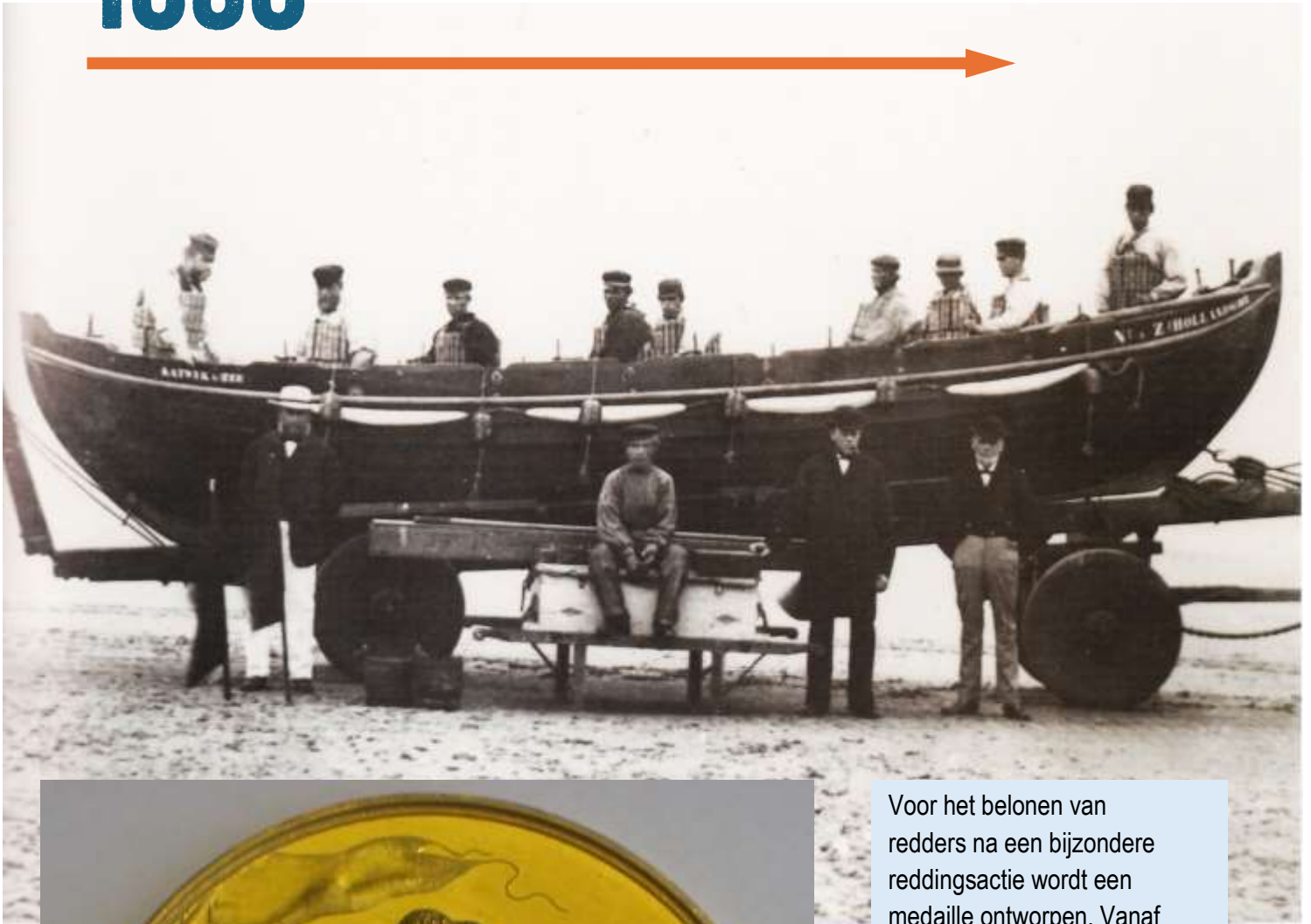


1834

Bij een reddingspoging voor de opvarenden van de gestrande Guardian kapseist de roeireddingboot van Katwijk. Roeier Leendert Slotweg verdrinkt, mede doordat de bemanning geen drijfmiddelen droeg. In hetzelfde jaar verdrong roeier J. Erven in Zandvoort. De reddingsvesten, zogenaamde scaphanders gemaakt van drijvende biezen, vinden de roeiers erg ongemakkelijk. Later werden het kurken reddingsvesten. Toch zijn ze diverse keren levensreddend geweest. Leendert Slotweg was de eerste redder die bij reddingstochten verdrong. In de historie van de KNRM verdrongen in totaal 74 redders.



1838



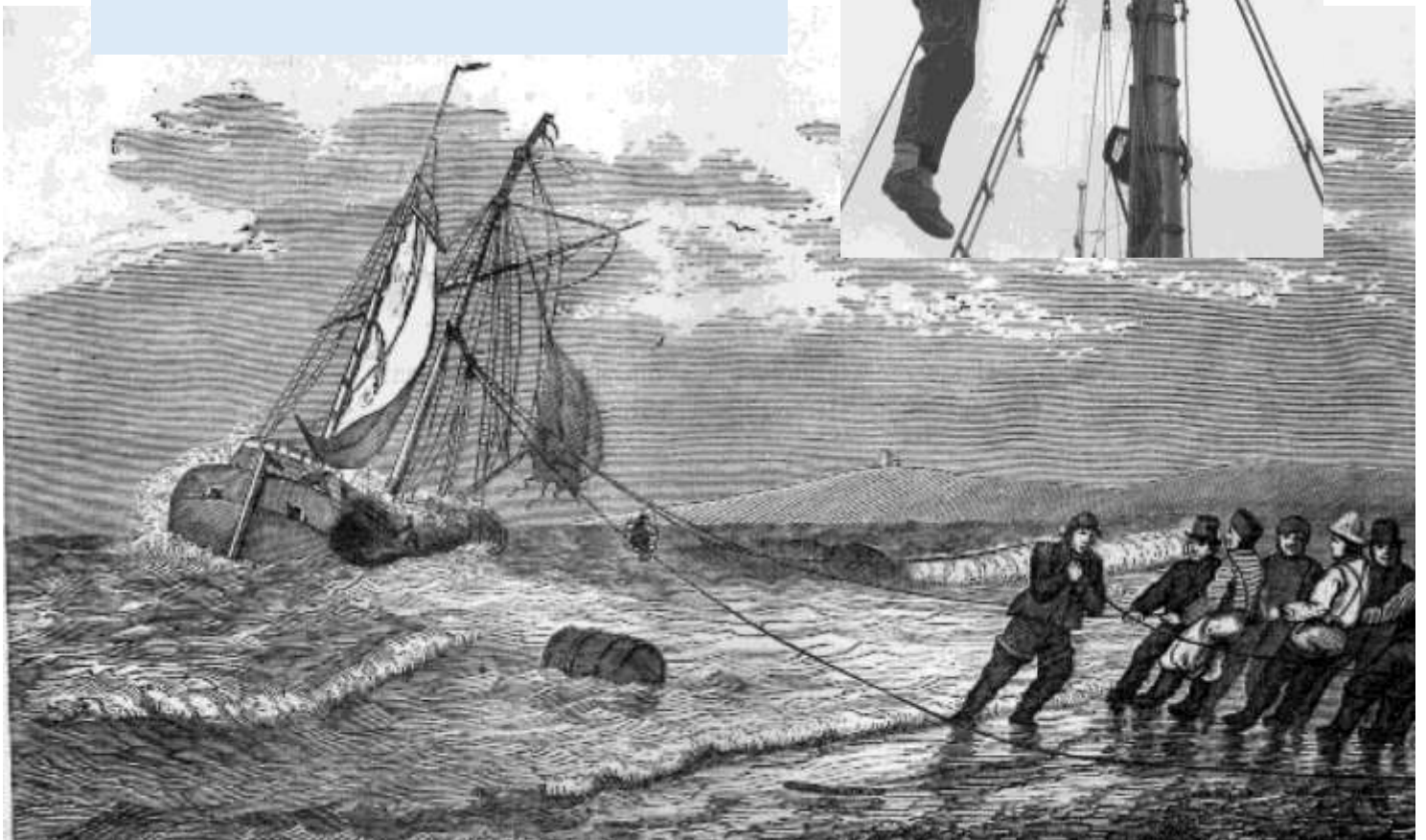
Voor het belonen van redders na een bijzondere reddingsactie wordt een medaille ontworpen. Vanaf 1840 tot 1991 worden in totaal meer dan 1.400 uitgereikt aan mensen die schipbreukelingen hebben gered. Ook aan zeevarenden die elders in de wereld collega zeelieden het leven hebben gered.

1840

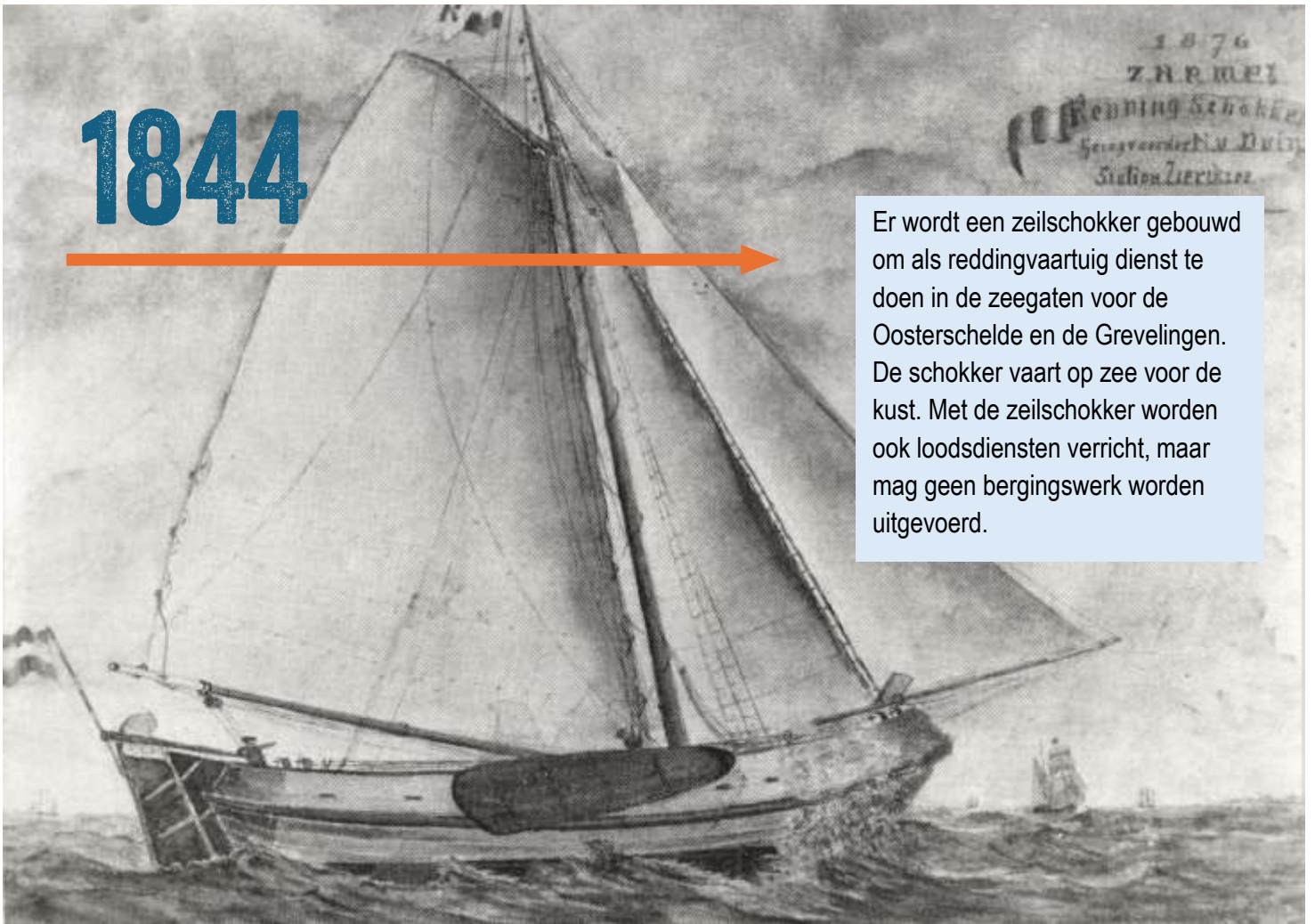


Het eerste lijnwerp- en wippertoestel wordt in gebruik genomen. Hiermee kan met een vuurpijl een lijn naar een gestrand schip worden geschoten om daarlangs schipbreukelingen te kunnen redden. Bijna alle reddingstations krijgen zo'n toestel als extra reddingsmiddel vanaf de kust. Ook worden voor dit doel mortieren gebruikt om een kogel met lijn eraan over te schieten naar een gestrand schip.

Het toestel blijft tot 2010 in gebruik. De laatste redding met het toestel is in 1972 verricht.



1844



Er wordt een zeilschokker gebouwd om als reddingvaartuig dienst te doen in de zeegaten voor de Oosterschelde en de Grevelingen. De schokker vaart op zee voor de kust. Met de zeilschokker worden ook loodsdiensten verricht, maar mag geen bergingswerk worden uitgevoerd.

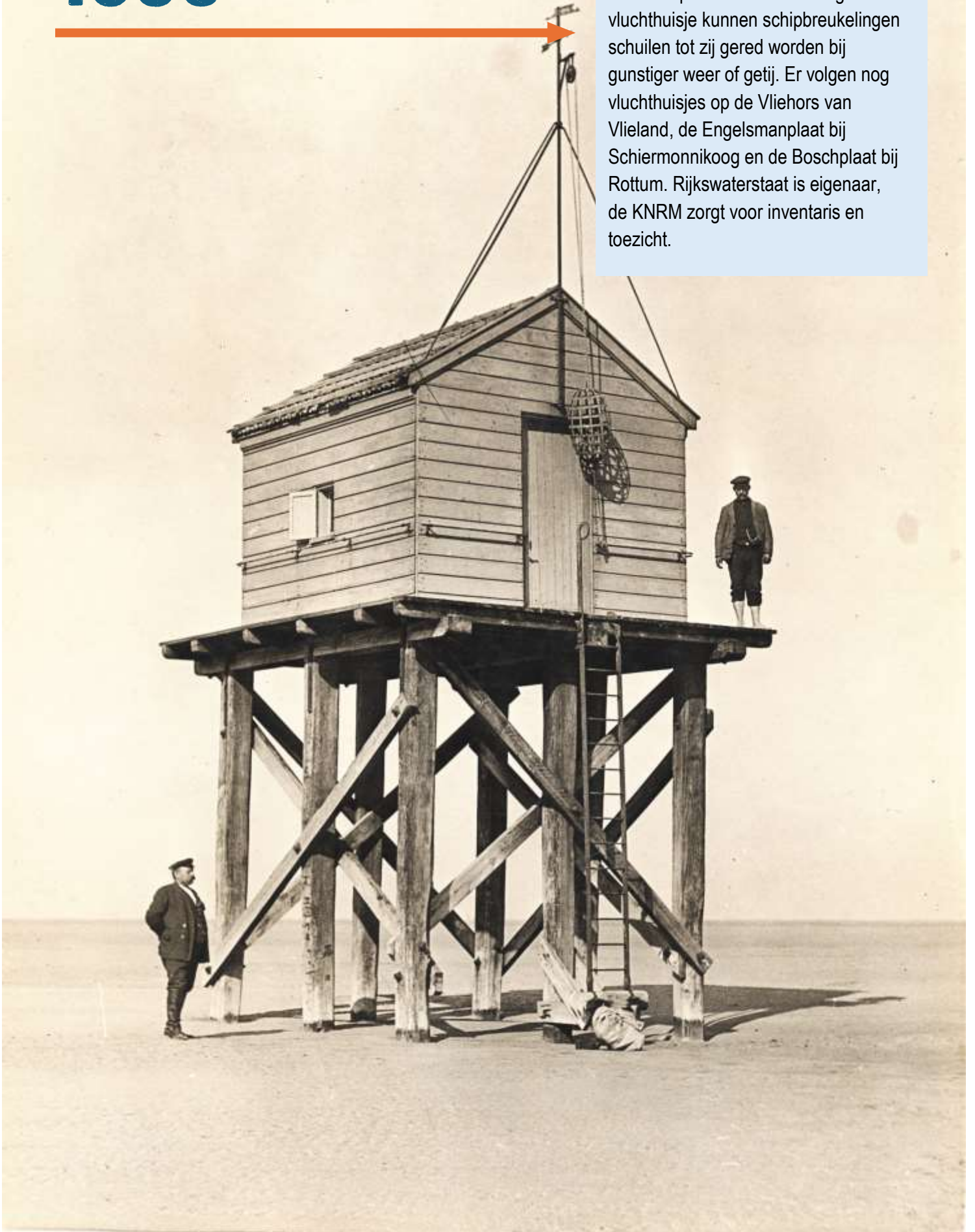
1854



De houten boothuizen die tot nu toe gebruikt werden, raken in verval. Voortaan worden de nieuwe boothuizen in steen gebouwd. Van deze oude stenen boothuizen bestaan nog een paar voorbeelden op onder andere Vlieland en Schiermonnikoog. (foto Texel-De Koog).

1865

Het eerste vluchthuisje voor schipbreukelingen wordt gebouwd op de Boschplaat van Terschelling. In het vluchthuisje kunnen schipbreukelingen schuilen tot zij gered worden bij gunstiger weer of getij. Er volgen nog vluchthuisjes op de Vliehors van Vlieland, de Engelsmanplaat bij Schiermonnikoog en de Boschplaat bij Rottum. Rijkswaterstaat is eigenaar, de KNRM zorgt voor inventaris en toezicht.



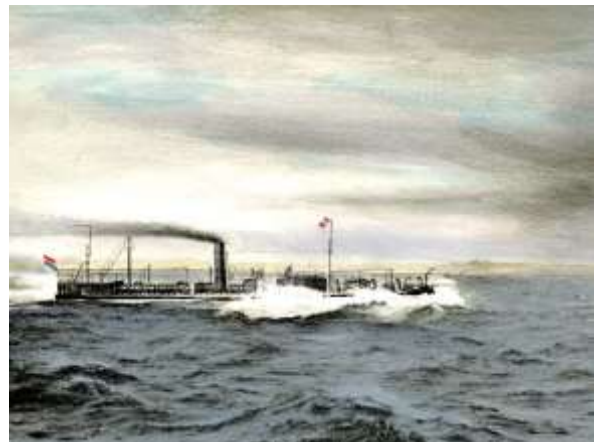
1866



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

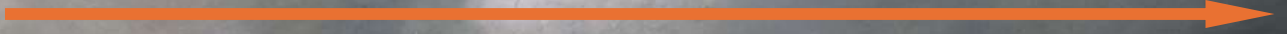


1885



Naar aanleiding van de volledig onopgemerkte scheepsramp met 'De Adder' (foto midden) op volle zee bij Scheveningen, wordt 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.

1887



Reddingbootschipper Dorus Rijkers verricht met zijn roeiers een 'gouden redding' door in verschillende tochten 23 schipbreukelingen te redden van het gestrande schip Renown.

Dorus Rijkers groeide uit tot de beroemdste redder van de KNRM. Hij overleed in 1928.



1889

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

1895



De eerste stoomreddingboot wordt 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 stoomreddingboten worden reddingen uitgevoerd onder weersomstandigheden, die het voor de roeireddingboten onmogelijk maken.

In Amsterdam wordt een magazijn en werkplaats gebouwd voor opslag van reservematerieel en onderhoud aan reddingboten (rechts).

1904

Het Rijkskuststation Scheveningen-Radio wordt in gebruik genomen voor radiotelegrafie en -telefonie met de scheepvaart en speelt sindsdien een belangrijke rol in de coördinatie van reddingsacties.



1907



De veerboot Berlin strandt op het noorderhavenhoofd in Hoek van Holland en breekt in tweeën. Bij de scheepsramp komen 129 mensen om het leven.

Een Staatscommissie, ingesteld naar aanleiding van de scheepsramp schrijft in haar rapport dat het niet noodzakelijk is de organisatie van het reddingwezen te veranderen. De reddingmaatschappijen waren nog altijd even doeltreffend. Wel werden extra reddingmiddelen toegevoegd rond de Nieuwe Waterweg.

1907



De eerste motorreddingboten worden gebouwd voor de reddingvloot. Om te beginnen wordt een motor in een roeiredingboot geplaatst. De test verloopt goed. Later zijn motorreddingboten speciaal ontworpen en sterker gebouwd voor de zwaardere omstandigheden waarin ze opereren.



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

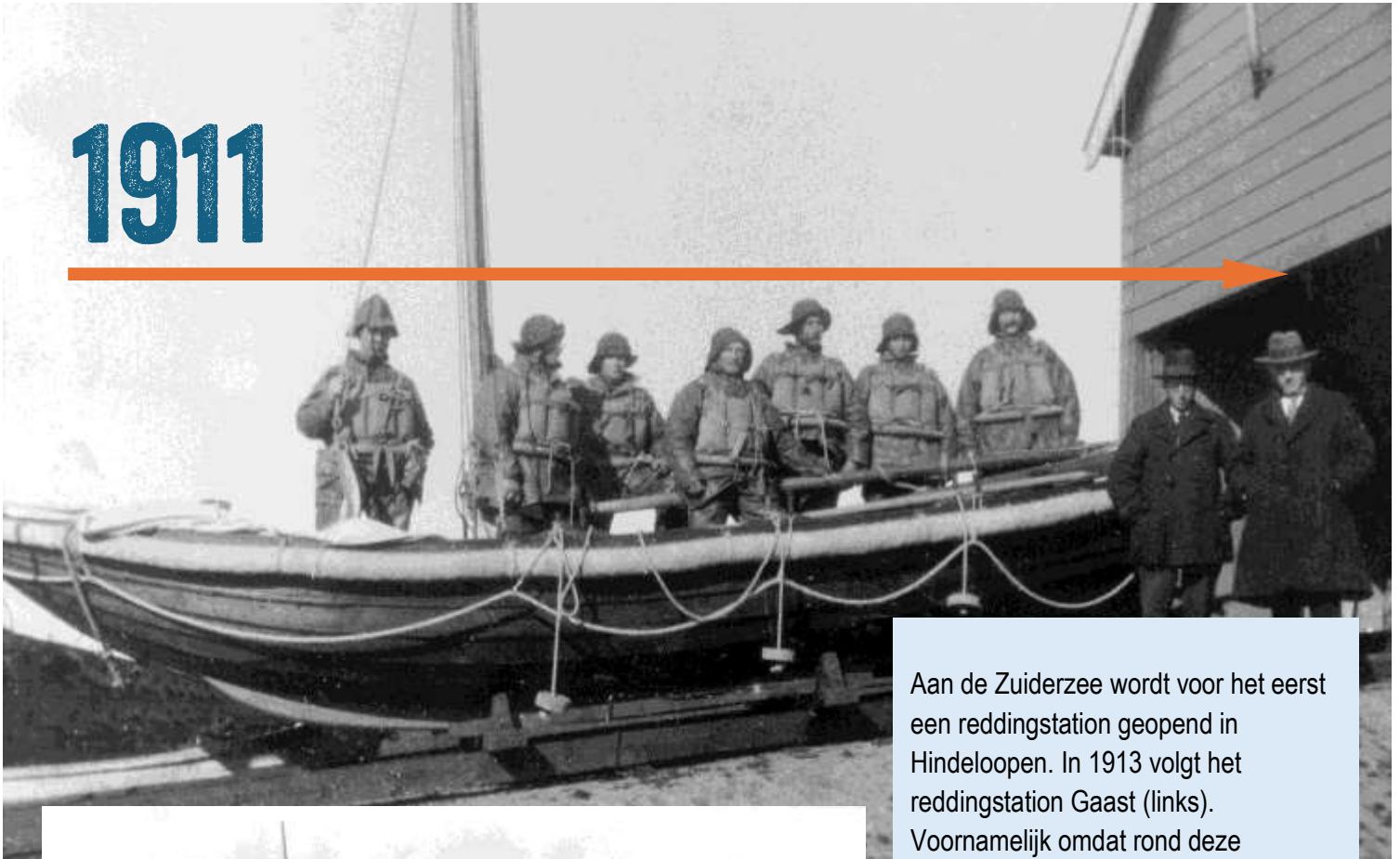


Naar aanleiding van zijn betrokkenheid bij de ramp met de Berlin en het onderzoek naar het reddingwezen heeft Z.K.H. Prins Hendrik in 1910 het beschermheerschap voor beide reddingmaatschappijen aanvaard. Voor zijn eerste bezoek koos hij de gloednieuwe reddingboot Brandaris op Terschelling.

Al eerder vervulden Koningin Emma en Koningin Wilhelmina de rol van beschermvrouwe van de reddingmaatschappijen.

Sindsdien heeft de KNRM altijd koninklijke bescherming gehad.

1911

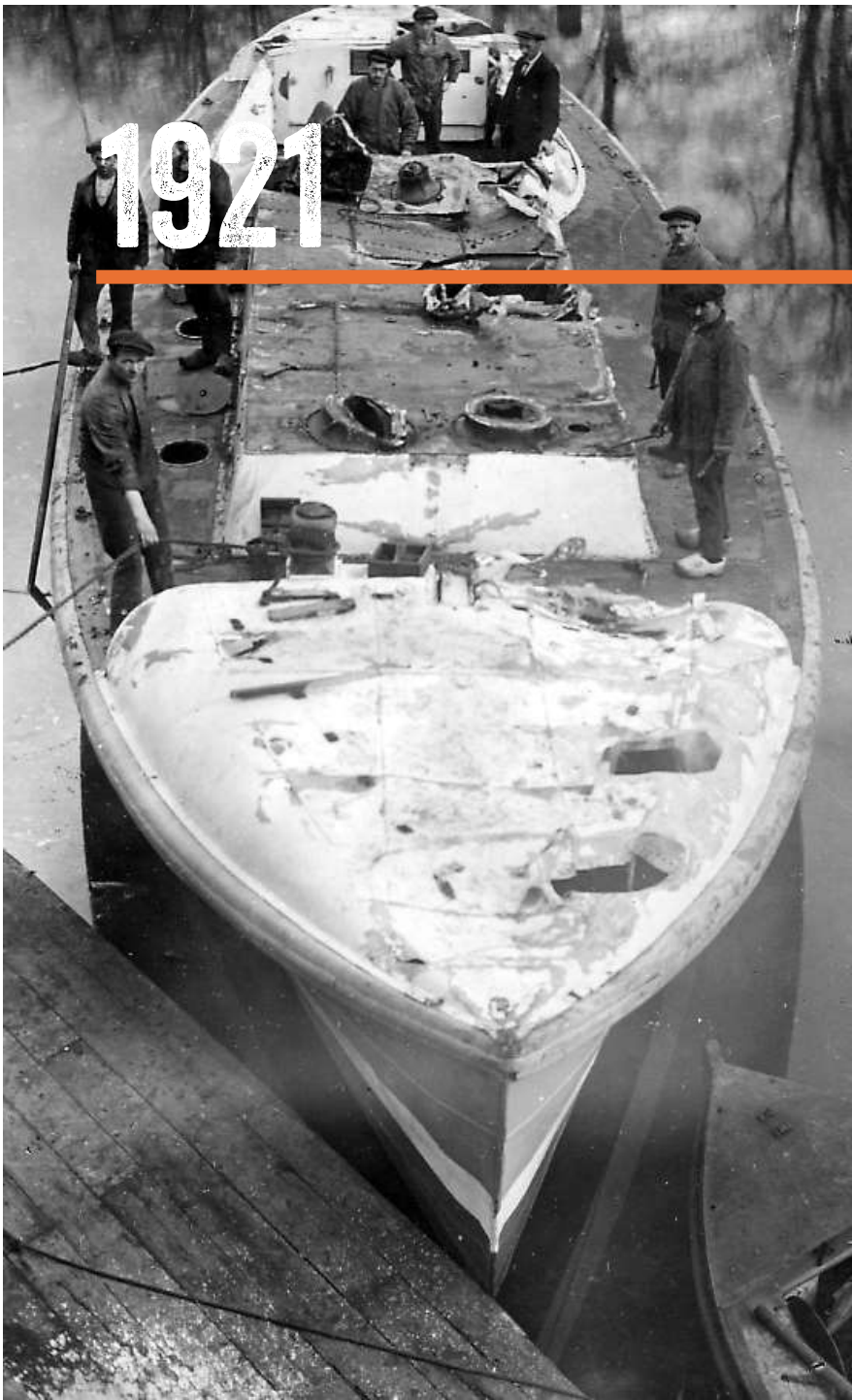


Aan de Zuiderzee wordt voor het eerst een reddingstation geopend in Hindeloopen. In 1913 volgt het reddingstation Gaast (links). Voornamelijk omdat rond deze plaatsen aan de lagerwal van de binnensee in het verleden scheepsrampen plaatsvonden. Eerder was Harlingen al reddingstation (foto boven).



Voor donateurs verschijnt in 1911 voor het eerst het blad De Reddingboot. Hierin krijgen donateurs alles te lezen over reddingsacties, redders en nieuwe ontwikkelingen. Het blad verschijnt nog steeds.





1921 is een rampjaar voor de KNRM. De motorreddingboot *Brandaris*, het trotse vlaggenschip vergaat op onverklaarbare wijze tijdens een zware storm. Vier redders verdrinken. Het wrak is nooit teruggevonden.

In dezelfde storm slaat de stoomreddingboot van Hoek van Holland om. Van de zeven bemanningsleden overleeft slechts één de ramp.

Op Schiermonnikoog slaat de roeireddingboot om met verlies van twee roeiers.

De rampen zijn aanleiding voor het ontwerpen van een zelfrichtende motorreddingboot.



1922

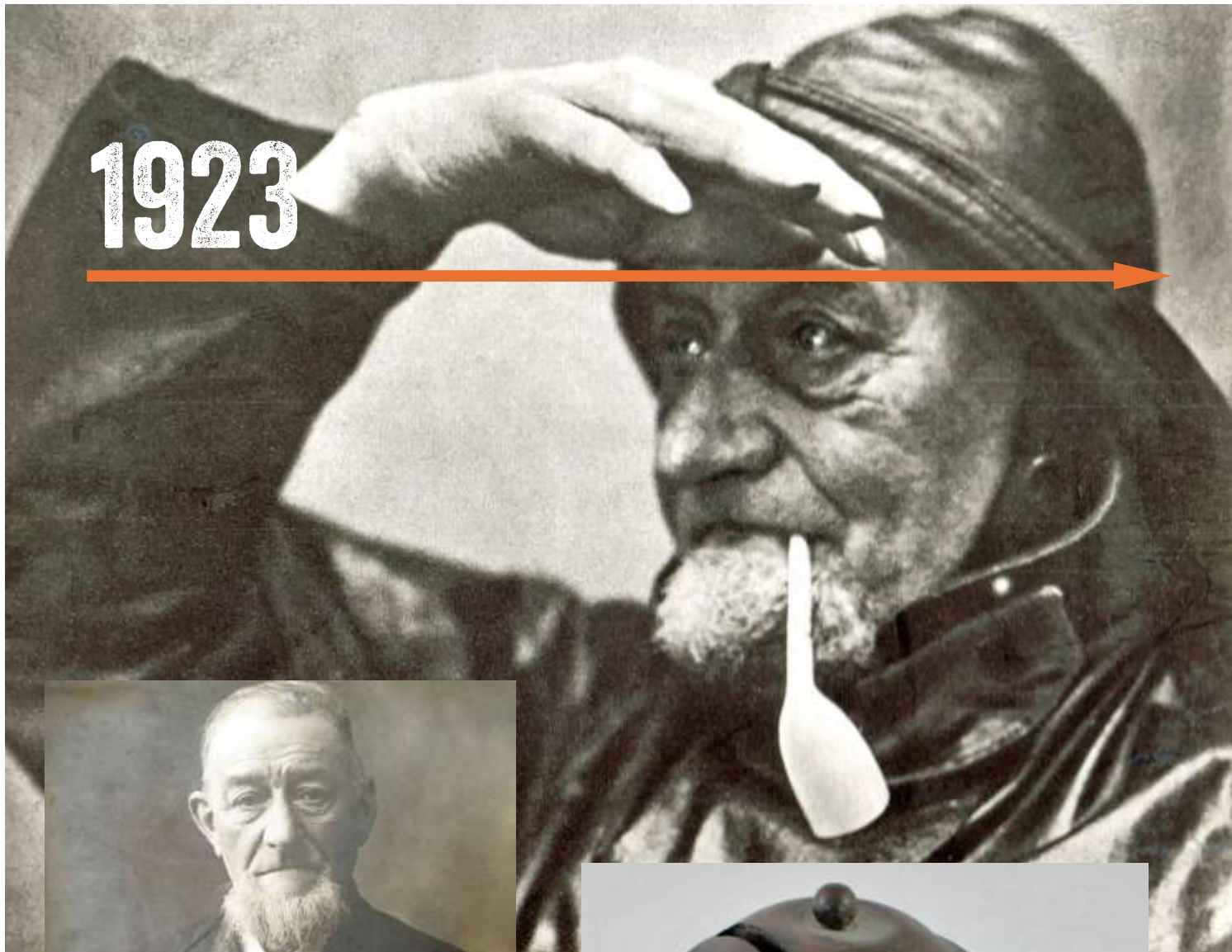


De eerste motorstrandreddingboot wordt in dienst genomen ter vervanging van de roeireddingboten. De reddingboot is van een beproefd Deens ontwerp. Er volgen in latere jaren nog 12 van deze reddingboten.

Voor het lanceren van reddingboten vanaf het strand wordt een eerste tractor aangeschaft. Deze tractoren vervangen de reddingbootpaarden, die in steeds meer kustplaatsen moeilijk beschikbaar zijn.



1923



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





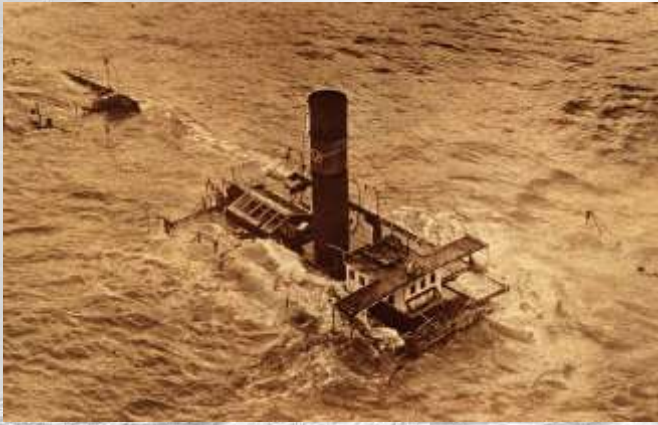
1924

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



De eerste zelfrichtende motorreddingboot, de Insulinde, wordt gestationeerd in Oostmahorn. De legendarische Mees Toxopeus is één van de bedenkers van het zelfrichtend concept en wordt aangesteld als schipper.

1928



De scheepsramp met het s.s. Salento bij IJmuiden maakt de noodzaak van motorreddingboten duidelijk. Alle schipbreukelingen komen om. Bij de reddingspogingen verdrinken twee roeiredders. De ramp versnelt het proces van vlootvernieuwing.



1929



De stoomreddingboot '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.

In Hoek van Holland wordt een monument geplaatst ter herdenking aan deze ramp.

De stoomreddingboten verdwijnen uit de vloot en worden vervangen door motorreddingboten (rechts).



1930



Op de grote motorreddingboten 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 met Scheveningen-Radio, vuurtorens en de reddingstations.



1931

De Radio Medische Dienst wordt opgericht. Via verbindingen van Scheveningen-Radio staan artsen van de RMD in verbinding met schepen over de hele wereld om medische adviezen te geven aan zieke en gewonde zeelieden. De RMD opereert onder de vlag van het Rode Kruis. In 1999 gaat de RMD over naar de KNRM.



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 (zelfrichtende) motorreddingboten staan volop in de belangstelling. Zoals de Insulinde en de snelle reddingboot van de RNLI (links).

Er zijn reddingdemonstraties bij Hoek van Holland. In Den Oever stappen de delegaties aan boord van reddingboten voor een excursie naar de bijna voltooide Afsluitdijk (boven).

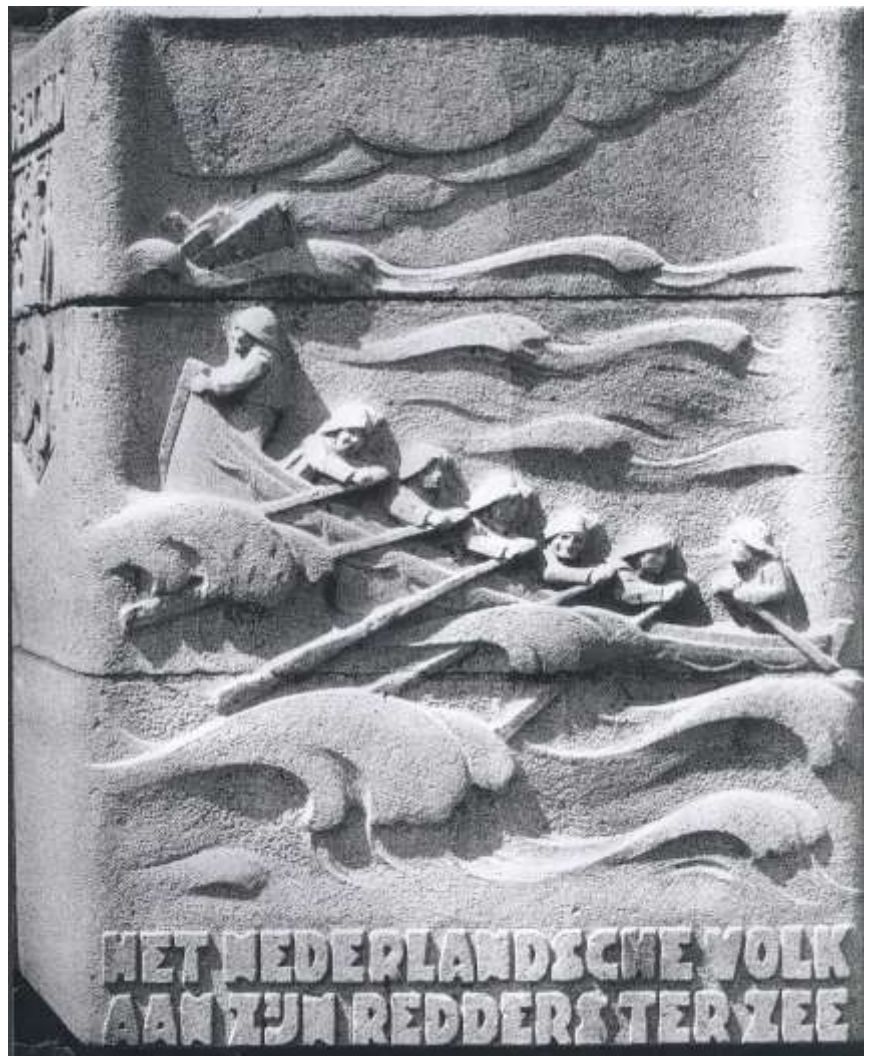


1935



In Den Helder onthult Koningin Wilhelmina het Nationaal Monument voor het Nederlandse Reddingswezen. Het herdenkt alle verdrinken redders in de historie van de KNRM.

In het monument is een carillon verwerkt dat nog dagelijks speelt.



1940



In de oorlogsjaren moeten veel reddingstations sluiten, doordat de stranden niet meer toegankelijk zijn en boothuizen voor de bouw van de Atlantikwall moeten worden afgebroken.

De reddingmaatschappijen gaan door ongekend drukke jaren, waarbij de bemanningen vaak onder hoogspanning moeten werken.

De reddingboten worden wit geschilderd en varen onder bescherming van de Rode Kruis vlag, maar worden desondanks meermalen beschoten. Drie reddingboten steken over naar Engeland met vluchtelingen, waaronder de Zeemanshoop uit Scheveningen.



Tijdens de meidagen slaan veel Nederlanders op de vlucht. In Scheveningen slagen ook 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. 55 jaar later doneerde één van de Joodse vluchtelingen een nieuwe reddingboot, die ook de naam Zeemanshoop moest krijgen.



1949



De reddingmaatschappijen bestaan 125 jaar en krijgen officieel het predikaat 'Koninklijk' voor hun naam.

Van de Stellendamse reddingboot Koningin Wilhelmina slaan twee redders overboord en verdrinken in de zware storm en hoge golven.

Tijdens een orkaan op 1 maart komen veel schepen in nood voor de kust.





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

1953



De laatste roeireddingboot wordt in Noordwijk aan Zee vervangen door een motorstrandreddingboot. Het roeiend redden is daarmee voorgoed verleden tijd.

1955

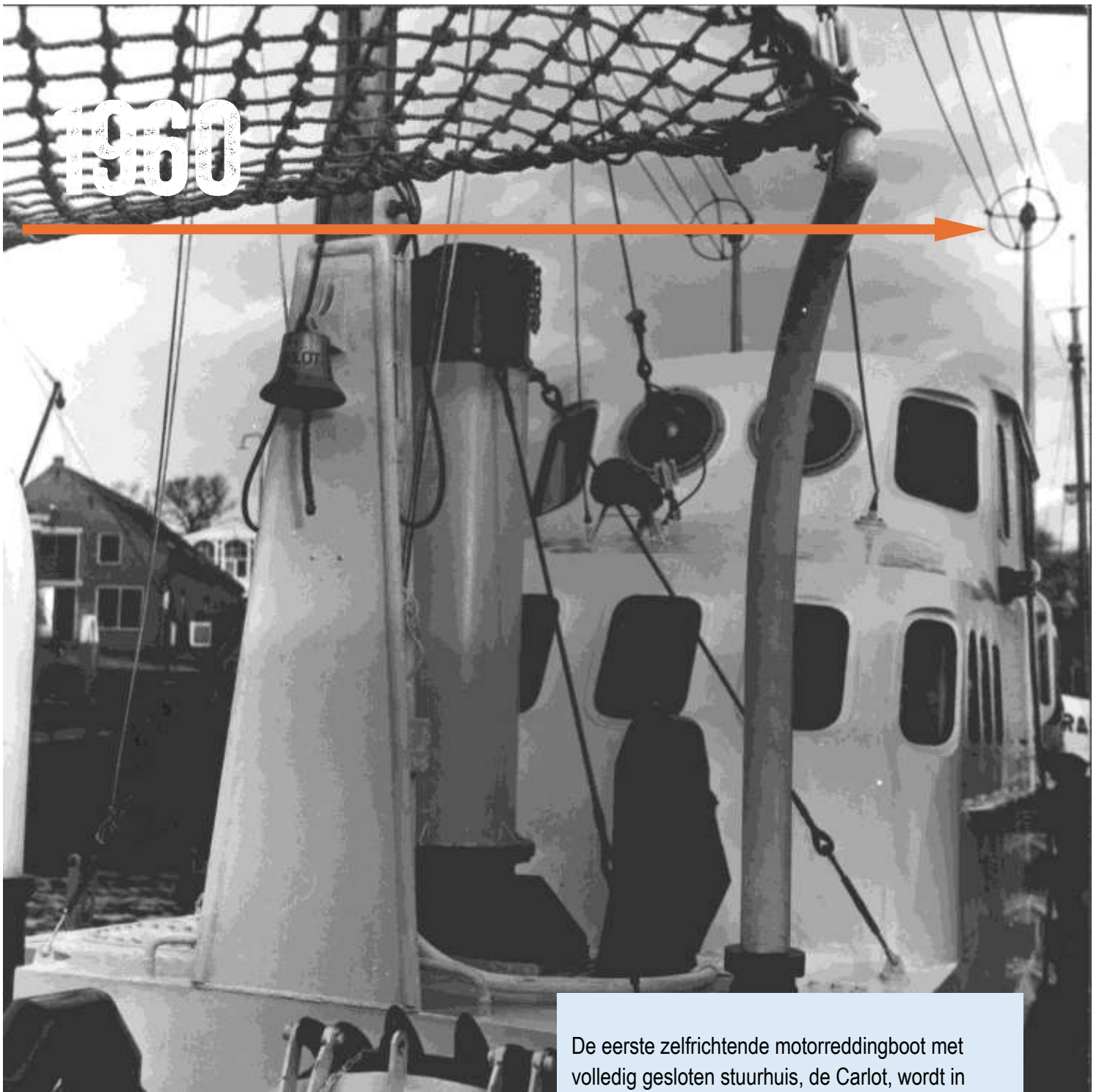


Bij Hoek van Holland strandt het s.s. Gatt op de zuidpier. De reddingboten kunnen er moeilijk bij komen. Voor het eerst wordt door een helikopter de bemanning van het schip gered. De helikopter kwam van het vliegdekschip Karel Doorman, dat voor de kust lag.

Bij andere strandingen uit die tijd werd het wippertoestel nog geregeld gebruikt. Met de komst van helikopters raakte dit reddingsmiddel steeds meer in onbruik.



1960



De eerste zelfrichtende motorreddingboot met volledig gesloten stuurhuis, de Carlot, wordt in gebruik genomen op Terschelling.

In totaal worden acht grote 50-tons reddingboten gebouwd die onder alle weersomstandigheden inzetbaar zijn. Veertig jaar lang zijn deze reddingboten beeldbepalend in de KNRM.



1961



Voor het vervoer van het lijnwerp- en wippertoestel worden trucks aangeschaft. Het zijn Chevrolets, die in de tweede wereldoorlog dienst hebben gedaan in het Amerikaanse leger. De trucks rijden meer dan 30 jaar voor de KNRM.



1963



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

1965



Bij Ameland strandt het s.s. Panagathos. De reddingboten van Terschelling en Oostmahorn zijn meer dan 100 uur stand-by voor de bemanning, die hoopt dat het schip nog vlot komt. Het is de langdurigste reddingsactie van de KNRM. Uiteindelijk halen helikopters bijna alle schipbreukelingen in een uurtje van boord.



1969



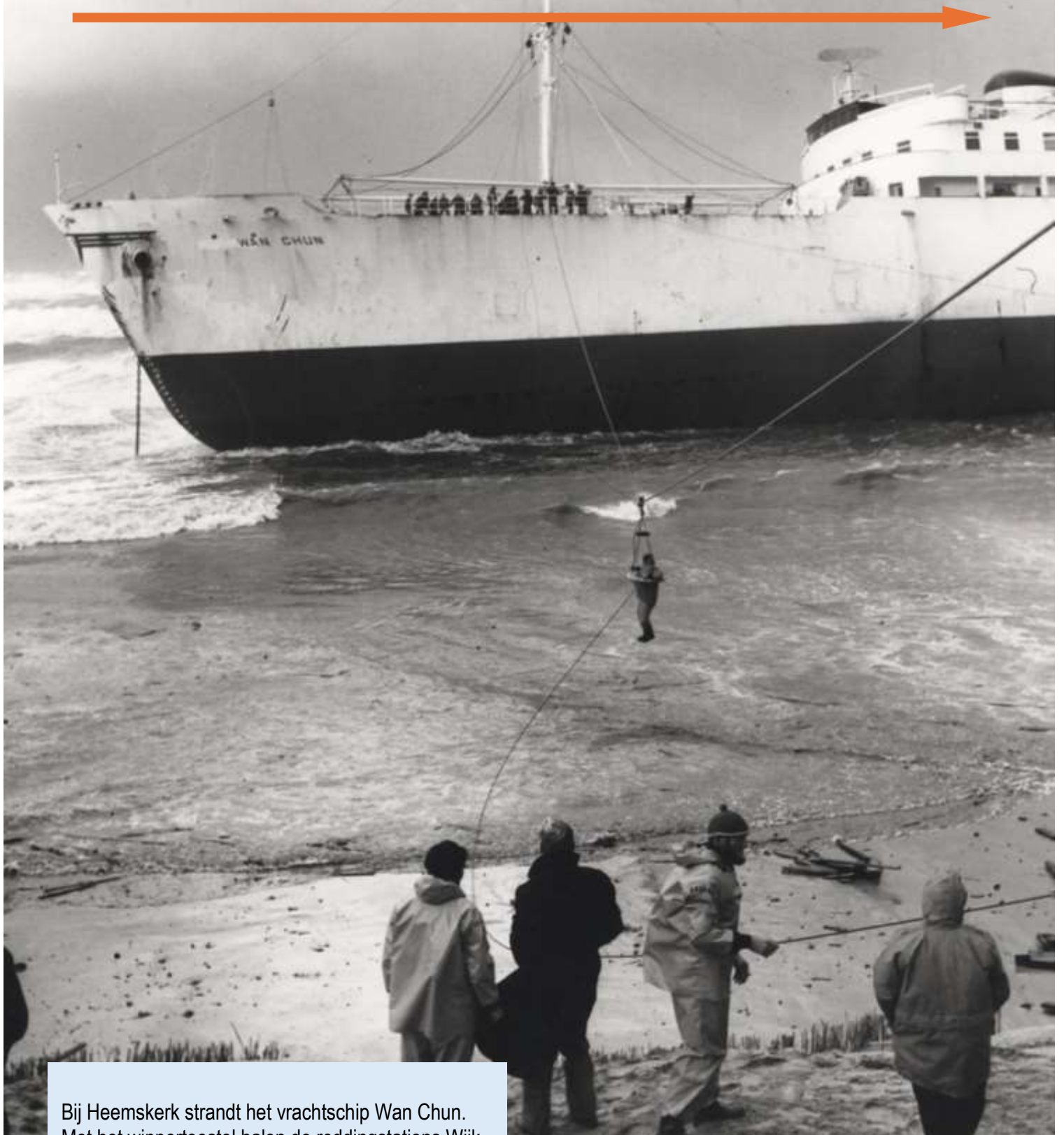
Een eerste snelle motorreddingboot wordt gebouwd in Engeland. Deze boot, de Komer, wordt gestationeerd op Terschelling. De boot haalt een topsnelheid van 28 knopen. Drie keer zo snel als de gangbare reddingboten.

Na een aantal jaren blijkt de boot niet aan de gestelde verwachtingen te voldoen en wordt overgestapt op andere snelle boten.

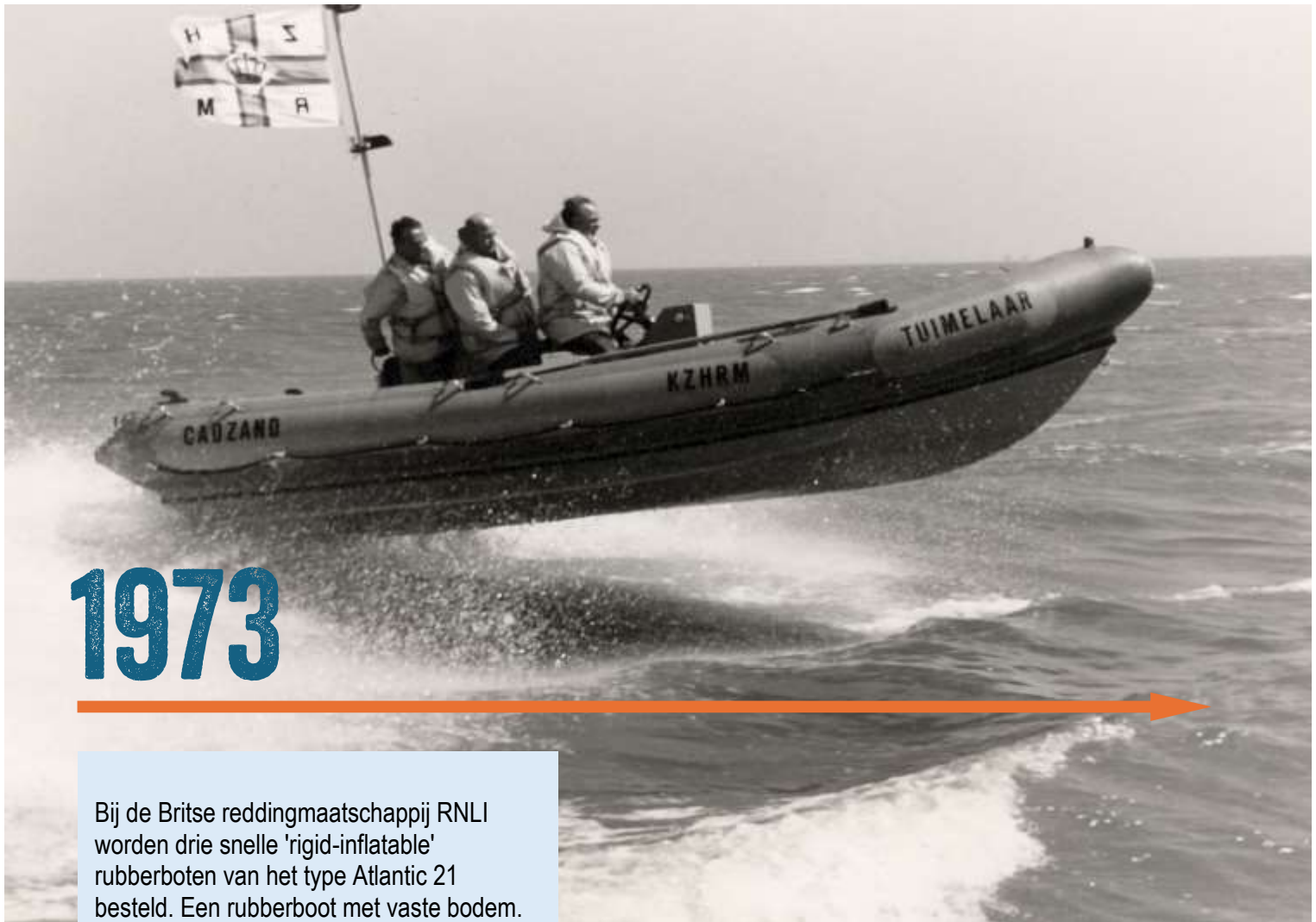
Tegelijkertijd wordt voor de reddingstations op het IJsselmeer een nieuwe reddingvlet ontworpen, die maximaal 9 knopen haalt.



1972



Bij Heemskerk strandt 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.



1973

Bij de Britse reddingmaatschappij RNLI worden drie snelle 'rigid-inflatable' rubberboten van het type Atlantic 21 besteld. 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 ontwerp gebouwd.

Bij het reddingstation Burghsluis heeft zich voor het eerst in de historie een vrouwelijke opstapper aangemeld. Na 150 jaar een volledige mannenwereld te zijn geweest volgen er nadien meer vrouwen. Momenteel zijn er meer dan 120 vrouwen actief als vrijwilliger bij de KNRM.



1974

De beide reddingmaatschappijen vieren gezamenlijk op grootse wijze het 150-jarig bestaan. Een jaar lang staat het reddingwezen op veel plaatsen en op verschillende manieren volop in de belangstelling.

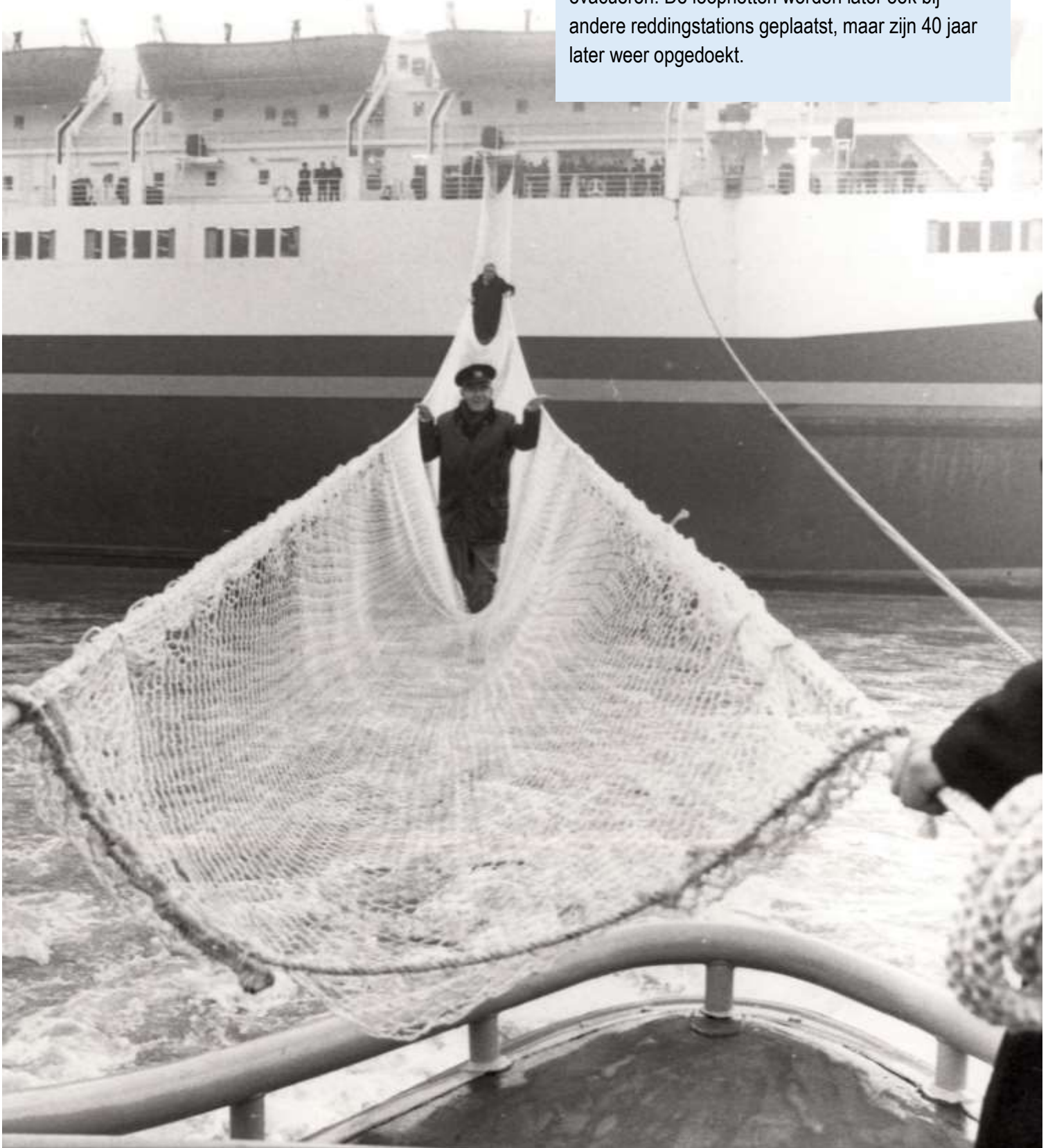


1975

Bij Den Helder kapseist de reddingvlet Christiaen Huygens. Twee redders overleven het niet. Zij komen door onderkoeling om het leven. Naar aanleiding van deze ramp worden de kleding, de reddingsvesten en de flitslichten op de reddingsvesten verbeterd.

1976

Voor het reddingstation Hoek van Holland is een speciaal loopnet ontwikkeld. Het maakt het mogelijk om van veerboten in nood snel passagiers te evacueren. De loopnetten worden later ook bij andere reddingstations geplaatst, maar zijn 40 jaar later weer opgedoekt.



1979



De dertiende Internationale Reddingboot Conferentie vindt plaats in Nederland. De delegaties uit het buitenland confereren in Scheveningen. In Rotterdam wordt een grote reddingsdemonstratie gegeven.

Op Ameland verdrinken acht paarden bij het lanceren van de reddingboot. Dit ongeluk is wereldwijd nieuws. Na de ramp besluiten de Amelanders opnieuw paarden te trainen voor het reddingwerk. Tot 1988 blijven de paarden nog dienst doen.

De verdronken paarden krijgen een eregraf in het duin bij Hollum.



1981

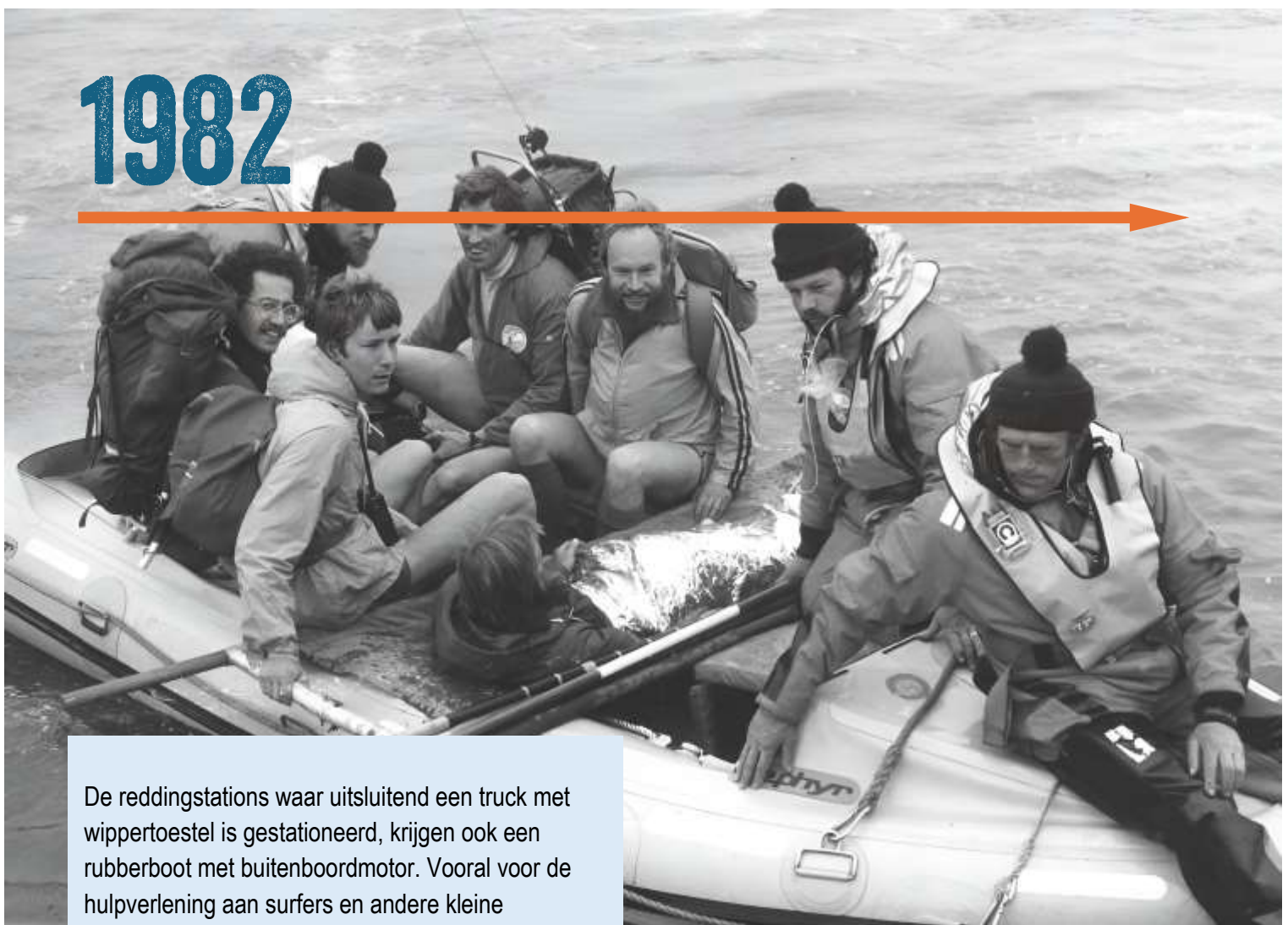


Op Terschelling slaat de strandreddingboot Nicolaas Marius om tijdens een zoekactie. Eén bemanningslid verdrinkt. Hij is de 74^e redder in de historie van de KNRM die om het leven komt.

In Ouddorp wordt een proef gedaan met een Ultra Licht Vliegtuig (ULV). Om snel en betrekkelijk goedkoop surfers, sportvissers of drenkelingen te kunnen opsporen bij niet al te slecht weer. Hiermee zou de inzet van grote vliegtuigen of helikopters niet nodig zijn. De proef wordt uiteindelijk niet omgezet in een daadwerkelijk operationele ULV.



1982



De reddingstations waar uitsluitend een truck met wippertoestel is gestationeerd, krijgen ook een rubberboot met buitenboordmotor. Vooral voor de hulpverlening aan surfers en andere kleine watersport zijn de rubberboten van grote waarde. Al snel blijkt dat een goede training voor het varen met snelle boten onmisbaar is, daarom gaan bemanningsleden van de rubberboten voortaan voor een weekcursus naar een speciale opleiding in Stonehaven (Schotland).

Alle bemanningsleden op open reddingboten krijgen een overlevingspak voor grotere veiligheid bij overboord slaan. Het pak beschermt bovendien tegen onderkoeling.



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.

1990



In Noordwijk aan Zee wordt de Valentijn, een nieuwe strandreddingboot, in gebruik genomen ter vervanging van het oude type houten motorstrandreddingboten.

Deze ruim tien meter lange reddingboot wordt door een nieuwe Seatrac bootwagen te water gelaten.



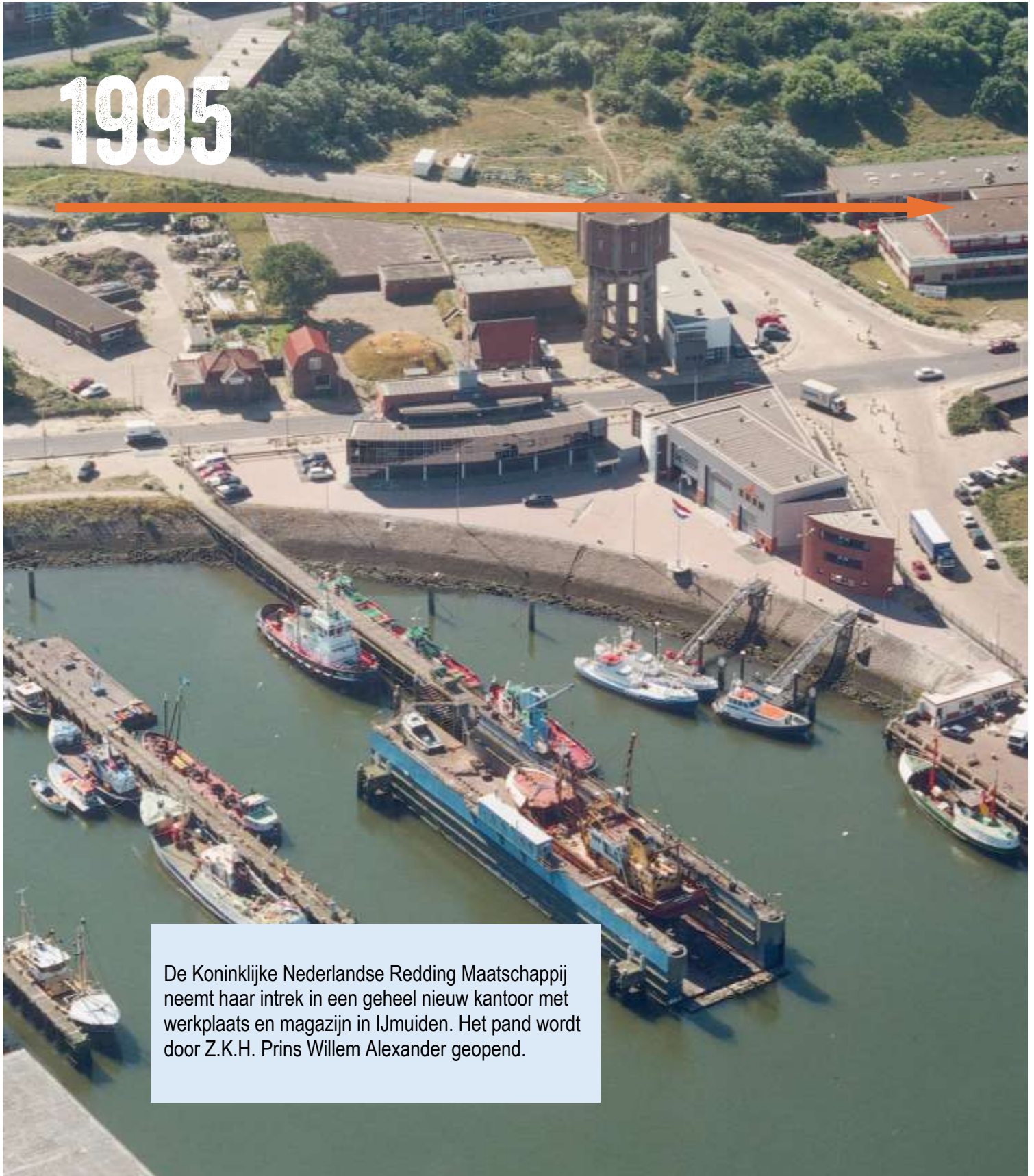
1991

De Noord en de Zuid, de K.N.Z.H.R.M. en de K.Z.H.M.R.S. fuseren officieel op 22 mei 1991 tot de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. Als oprichtingsdatum blijft 11 november 1824 gehandhaafd. Het kantoor van de Zuid in Rotterdam verhuist naar Amsterdam. Bij de fusie wordt afgesproken een nieuwe vestigingslocatie te zoeken voor een kantoor en een werkplaats op een centrale plaats aan de kust.



De fusie maakt landelijke fondsenwervingsacties mogelijk en vergroot al snel de naamsbekendheid van de KNRM, mede door een herkenbaar logo (links).

1995



De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij neemt haar intrek in een geheel nieuw kantoor met werkplaats en magazijn in IJmuiden. Het pand 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.

Koningin Beatrix doopt bij de jubileumviering de reddingboot Koning Willem 1, een geschenk van de Nederlandse overheid aan de KNRM.

Na speciale jubileumacties onder donateurs en de speciale betaalmunt 'De Redder' wordt ruim een miljoen gulden gedoneerd voor de 'jubileum-reddingboot' De Redder voor Katwijk aan Zee.

Erica Terpstra nam het muntontwerp als eerste in ontvangst (onder).





2007

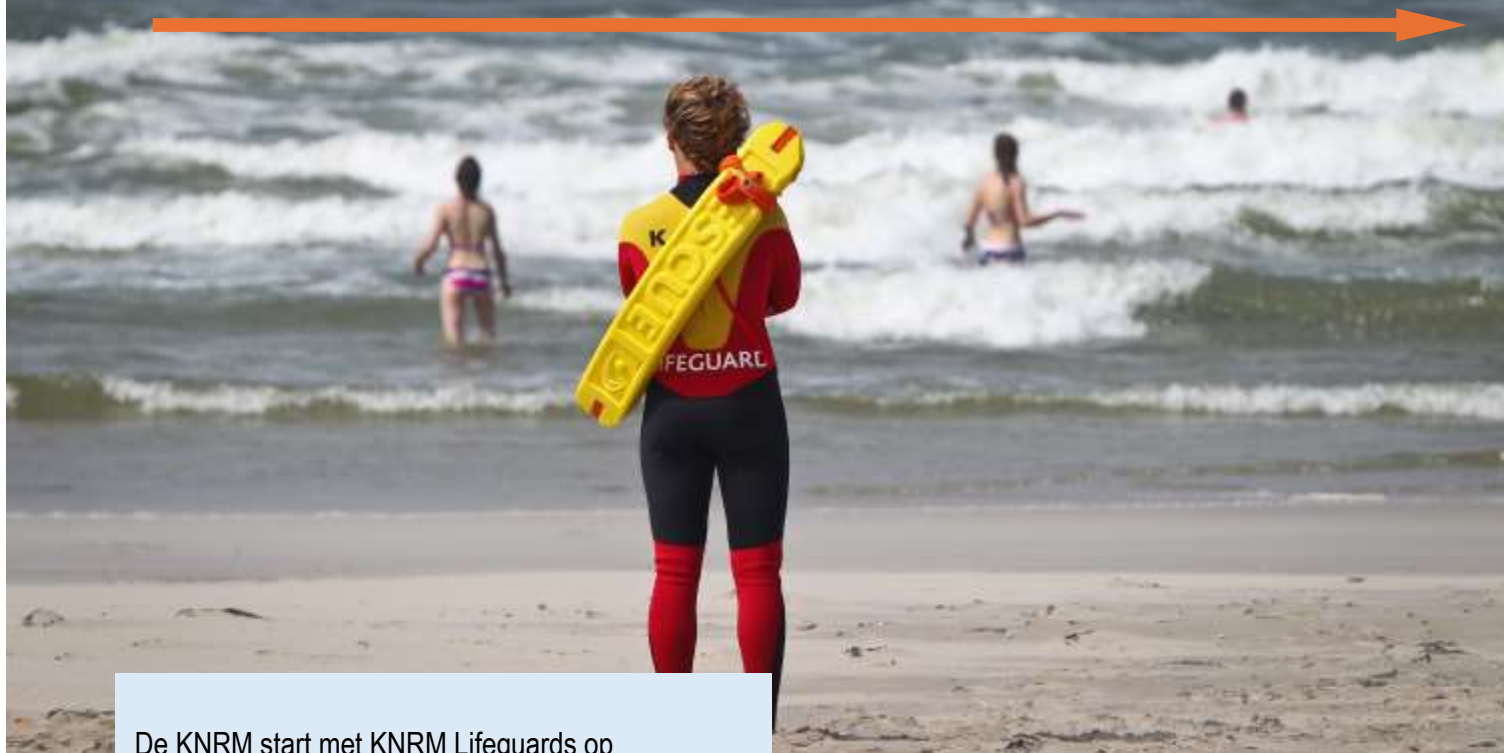
Sinds de oprichting van de reddingorganisatie in 1824 hebben redders 75.000 mensen uit noodsituaties op zee gered. Zeker 1.000 van hen hebben hun leven aan de redders te danken.

Na een gezamenlijke actie van de reddingstations Ouddorp en Stellendam werd in oktober de 75.000e geredde aan wal gebracht.

De eerste geredden in 1824 waren ook zeilers, maar dan van beroep en nog niet voorzien van communicatie- en reddingsmiddelen.



2010



De KNRM start met KNRM 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 baders en zwemmers. Dit wordt in de jaren erna uitgebreid naar de andere Friese Waddeneilanden, met in totaal 10 reddingsposten en 100 lifeguards per seizoen.





2011

Hare Majesteit Koningin Beatrix, beschermvrouwe van de KNRM, brengt een werkbezoek aan KNRM IJmuiden. Zij blijft ook na haar troonsafstand in 2013 beschermvrouwe van de KNRM.



2014



De Nh1816 wordt in IJmuiden gedoopt door Koningin Maxima. De reddingboot heeft een bijzondere rompvorm, die comfortabeler vaargedrag biedt en heeft de modernste navigatie- en communicatiemiddelen aan boord. Het experimentele schip wordt gestationeerd in IJmuiden.



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

Het is tevens de onthulling van de jubileumlogo's van de RNLI en de KNRM, die beiden in 2024 200 jaar bestaan (boven).



2024



Het 200-JARIG bestaan van de KNRM wordt gevierd met een groot aantal activiteiten. Van een lied door Stef Bos en Fleur, tot een postzegelserie, een munt, een muziekvoorstelling, exposities, een boek, een podcastserie, vlogserie en nog veel meer.



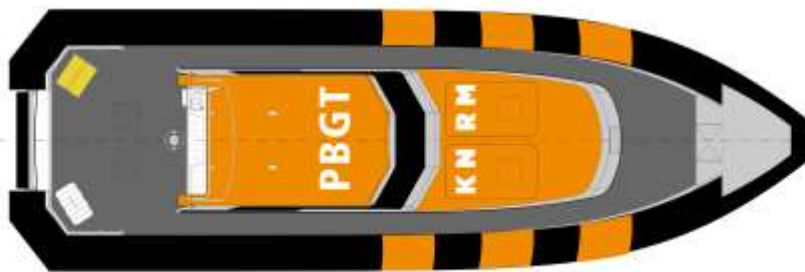
2025



Er wordt volle kracht gebouwd aan de vlootvernieuwing. Nieuwe reddingboten van de Van Wijkklasse (boven) en de Chaterina D-klasse (links) volgen snel achter elkaar.

De ontwerpen van de nieuwe Nh1816-2 zijn klaar (onder). De eerste boot zal in 2026 gebouwd worden.

In totaal worden in 15 jaar 70 reddingboten vernieuwd.



Nh 1816-2

