



Universiteit
Leiden
The Netherlands

**Erg rustig en bijzonder druk: Het Nederlandse
reddingwezen in de Eerste Wereldoorlog**
Stapel, H.

Citation

Stapel, H. (2016). Erg rustig en bijzonder druk: Het Nederlandse reddingwezen in de Eerste Wereldoorlog. *Tijdschrift Voor Zeeschiedenis*, 35(1), 53-70.

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from:

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Erg rustig en bijzonder druk

Het Nederlandse reddingwezen in de Eerste Wereldoorlog

Hostilities between Great Britain and Germany had an impact on the neutral Netherlands. The Dutch extinguished their coastal lights in order to hamper an invasion. The British laid mines in the southern part of the North Sea and promulgated a list of goods which were forbidden to be exported to Germany. This hit Rotterdam in particular, as this city used to be a trade lifeline for Germany. Subsequently, Germany declared a warzone around Britain in which neutral shipping could be at risk. In 1917 Germany declared unrestricted submarine warfare. Dutch ports could only be reached through a safe corridor from the north. The limited merchant shipping to Rotterdam and at greater distances from the dangerous sandbanks of the Zeeland coast, resulted in less casualties at sea than usual in the area of operations of the ZHMRS, the Rotterdam based rescue organisation. Conversely, its sister NZHRM in Amsterdam saw an increase in rescue operations, as the coast was darkened and ships sailed in territorial waters close to the shore. Most rescues by the NZHRM involved small craft: zeppelins, patrol boats, submarines, fishermen or coasters. Both rescue organisations were not able to rescue lives from navy and merchant ships which sank after being torpedoed or hit by a mine, due to the fact this happened at great range and fast.

INLEIDING

In de periode 1914-1918 woedde de oorlog aan de grenzen van Nederland. Ons land was neutraal en wilde dat graag blijven. De regering moest daarom voortdurend laveren tussen de politieke, militaire en economische belangen van vooral het Verenigd Koninkrijk¹ en Duitsland. Gelukkig hadden deze buurlanden zelf baat bij een neutraal Nederland, anders was het ons hoogstwaarschijnlijk niet gelukt buiten de oorlog te blijven. Wat betekende de oorlog en die lastige positie tussen de strijdende partijen voor het Nederlandse reddingwezen? Was het in staat zijn taak uit te voeren? Had het nog wel een taak of speelde het juist een bijzondere rol? Voor een antwoord op die vragen richt de aandacht zich vooral op de Noordzee, het werkterrein van de reddingmaatschappijen.

¹ Hierna als *pars pro toto* af en toe Engeland of Groot-Brittannië genoemd.

Na een kennismaking met het reddingwezen zoals dat was bij het uitbreken van de Grote Oorlog, komen de Nederlandse, Engelse en Duitse maatregelen ter sprake die gevolgen voor de scheepvaart hadden. Dit levert de context waarin de reddingmaatschappijen functioneerden. Meer dan voorheen bemoeide de overheid zich nu met de inzet van de reddingboten. De langdurige mobilisatie en schaarste aan brandstof, levensmiddelen en grondstoffen hadden grote invloed op het dagelijks leven en de economie. Ze lieten ook de reddingmaatschappijen niet onberoerd. Tot slot zal de vraag worden beantwoord of de oorlog voor het reddingwezen van bijzondere betekenis was, of was het toch *business as usual*?

REDDINGWEZEN IN 1914

Nederland kende de unieke situatie dat er twee reddingmaatschappijen waren: de Noord- en Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij (NZHRM) en de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (ZHMRS). Ze waren kort na elkaar opgericht in 1824.² Koning Willem I had nog vergeefs aangedrongen op een fusie. Later – toen de oprichters waren overleden en met hen de controverse van het eerste uur verdween – waren materieel, financiering en inzet zo uiteenlopend geworden dat samengaan niet meer aan de orde was. De staatscommissies die in 1889 en in 1907 onderzoek deden naar het reddingwezen adviseerden – net als eerder de koning – een fusie. Die adviezen leidden tot meer contacten en onderlinge afstemming, maar de reddingmaatschappijen bleven gescheiden.³

De grens tussen de werkgebieden van de Amsterdamse NZHRM – ook wel de ‘Noord’ genoemd – en de Rotterdamse ZHMRS – de ‘Zuid’ – lag bij Loosduinen onder Den Haag. Een plaatselijk bestuur was verantwoordelijk voor materiaal, geoefendheid en inzet van de redders. Bij de ‘Noord’ bestond het plaatselijk bestuur uit meerdere personen, de zogenaamde ‘plaatselijke commissie’, bij de ‘Zuid’ uit een enkel persoon, de ‘agent’. Meestal was een burgemeester voorzitter van de plaatselijke commissie of agent. Dit had een voordeel. In de Gemeentewet van 1851 was namelijk bepaald dat de burgemeester strandvoogd was. Zat hij in het plaatselijk bestuur, dan was de spanning weggenomen tussen juten en bergen enerzijds en redden anderzijds. Bij de ‘Zuid’ was ook wel een loodscommissaris agent. Via de burgemeesters en loodscommissarissen waren de particuliere reddingmaatschappijen verweven met de lokale of landelijke overheid.

Ook om andere redenen was het Loodswezen van het Ministerie van Marine van grote betekenis voor de reddingmaatschappijen. Het was namelijk

² Henk Stapel, *Menslievend en zelfstandig, ontstaansgeschiedenis van de KNRM, 1750–1991*. Dit boek verschijnt in 2017.

³ In 1991 vond uiteindelijk een fusie tot Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM) plaats.



Zwijgend en zweogend aan de riemen. Olieverf op doek door Kees Brinkman, 2014. PRIVÉBEZIT
KUNSTENAAR

niet ongebruikelijk dat de loodscommissarissen loodsen leverden als bemanning voor de reddingboot indien er onvoldoende vrijwilligers waren. Vooral de ZHMRS maakte van deze mogelijkheid gebruik. En het Loodswezen zorgde voor waarschuwing van de reddingboot. De vuurtorenwachters moesten uitkijken naar schepen in nood. Deze kustwachttak, ingesteld in 1886 nadat reders met een voorstel hiervoor kwamen⁴, was essentieel voor de inzet van de reddingboten. Het ontlastte de reddingmaatschappijen, want die konden zich een continue bezetting van uitkijkposten niet permitteren. Tevens investeerde de overheid aan het einde van de negentiende eeuw in telegraaf- en telefoonlijnen van de uitkijkposten naar de reddingstations. Een investering die de draagkracht van de reddingmaatschappijen ruim te boven ging.

Bij het uitbreken van de oorlog hadden de reddingmaatschappijen hun eerste stappen naar mechanische voortstuwing gezet. De reddingvloot van de NZHRM bestond uit de kleine motorreddingboot *Rutgers van Rozenburg* in Scheveningen (1906), de grotere *Brandaris* op Terschelling (1910), roeiredingboten en een enkele zeilreddingvlet. De houten roeiredingboten vielen uiteen in twee categorieën: de zelfrichtende reddingboten in de havens van IJmuiden en Den Helder en de niet-zelfrichtende strandreddingboten in de dorpen langs de Hollandse kust en op de Waddeneilanden.⁵ Een sleepboot sleepte de zelfrichtende reddingboten naar het schip in nood; de strandreddingboot ging op een wagen, getrokken door paarden over het strand naar de strandingsplaats en van daar deden de roeiers hun werk.

De Rotterdamse maatschappij introduceerde al vroeg werktuigelijke voortstuwing. Vanaf 1895 beschikte ze in Hoek van Holland over de stoomreddingboot *President van Heel* en na de ramp met veerboot *ss Berlin* op het

4 E.A. Rahusen, e.a., 'Voorstel aan de Regeering ter oprichting eener Kustwacht langs onze Noordzeekusten.' *De Zee*, november

1884 (overdruk).

5 *Noord- en Zuid-Hollandsche Reddingmaatschappij, verslag over 1914* (Amsterdam 1915).

Noorderhoofd van Hoek van Holland in 1907 kwam daar een tweede bij, de *Prins der Nederlanden* (1909). In Burghsluis op Schouwen lag de zelfrichtende zeilreddingboot *Prinses Wilhelmina* (1885) die in 1906 van een motor was voorzien. Een jaar voor de oorlog kwam in Vlissingen de motorreddingboot *Maria Carolina Blankenheym* (1913) op station. Verder beschikte de ZHMRS over vier zelfrichtende zeilreddingboten aan de Maasmond, een roeireddingboot in Ter Heide, een in Duitsland gebouwde stalen *Einheits* reddingboot in 's Gravenzande en een vlet in Cadzand.⁶

Vanaf het midden van de negentiende eeuw maakten de reddingmaatschappijen ook gebruik van mortieren en rakettoestellen voor het overschieten van een dunne lijn. Via die dunne lijn werd een stevige wippertros gezet waarlangs met een broek drenkelingen van een gestrand schip naar de wal werden gehaald. Boten, wagens en wippertuig waren opgeborgen in een reddingbootloods in de duinen of een dorp vlakbij het strand.

De 'Noord' dekte haar uitgaven uit jaarlijkse bijdragen van donateurs, opbrengsten uit vermogen en sinds 1912 ook uit bijdragen van cargadoors en reders in Amsterdam. Het vermogen was in de loop der jaren opgebouwd uit legaten. De 'Zuid' ontving eveneens jaarlijkse donaties, had wat minder inkomsten uit belegd vermogen, maar beschikte vanaf 1831 als belangrijkste bron over bijdragen van schepen die Rotterdam aanliepen. Aanvankelijk bedroeg die bijdrage een halve cent per sloop, later werd dat een cent. Toch was dit niet genoeg om de begroting sluitend te krijgen en vanaf 1882 ontving de 'Zuid' jaarlijks subsidie van het Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Handel (LNH).

De reddingmaatschappijen gingen zorgvuldig om met hun geld. De rijkere 'Noord' tastte haar vermogen niet aan voor investeringen. Nieuwbouw moest betaald worden uit de inkomsten, waardoor modernisering stapsgewijs over jaren verspreid verliep. De 'Zuid' investeerde in boten indien dat noodzakelijk was, offerde het vermogen daaraan op, sloot zelfs leningen daarvoor af en schroomde niet om overheidssubsidie aan te vragen. Beide reddingmaatschappijen werkten nauw samen met de overheid, maar ze hielden daarbij hun bestuurlijke zelfstandigheid en onafhankelijkheid scherp in het oog.

Volgens de in 1907 ingestelde staatscommissie functioneerden de NZHRM en ZHMRS naar behoren in vergelijking met het buitenland.⁷ De commissie deed een aantal aanbevelingen, waaronder uitbreiding van het aantal stations met Cadzand aan de grens met België en met Rottum waar de Eems de grens met Duitsland vormde.⁸ Het was door de staatscommissie niet voorzien, maar deze nieuwe reddingsstations zouden vanwege hun ligging in de oorlog van bijzondere betekenis zijn.

6 *Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen, verslag 1914* (Rotterdam 1915).

7 Hendrik, Prins der Nederlanden, e.a.,

Verslag van de Staatscommissie voor het Reddingwezen op de Nederlandsche kust, 1907-1909 ('s-Gravenhage 1910).

8 *Ibidem*, 121-123.

Op 1 augustus 1914, een dag nadat de regering daartoe had besloten, kwam in Nederland de mobilisatie op gang. Miliciens en extra beroepsmilitairen gingen naar de landsgrenzen en betrokken stellingen en verdedigingslijnen. Vier dagen later kondigde de regering op verzoek van de opperbevelhebber der Land- en Zeestrijdkrachten, generaal C.J. Snijders de staat van beleg af voor de Stelling van Den Helder, Stelling Monden der Maas en van het Haringvliet en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Dit maakte daar burgerlijke overheden ondergeschikt aan de militaire leiding.⁹ Langs de kust, van Cadzand tot Rottum, werden op een onderlinge afstand van tien km kustwachtposten ingericht. In sommige plaatsen, zoals op Terschelling en in Scheveningen, werd het kustwachtpersoneel tijdelijk in botenhuizen van de reddingmaatschappijen ondergebracht totdat betere huisvesting beschikbaar kwam.¹⁰ Op Rottum kreeg Hendrik Toxopeus, eilandvoogd en beheerder van de zeilreddingboot, versterking van een militair detachement van marine en landmacht.¹¹

Ten einde een aanval uit zee te bemoeilijken werden de vuurtorens gedoofd, behalve die van IJmuiden voor de aanloop naar het Noordzeekanaal en die van Scheveningen, Hoek van Holland en Goeree voor de scheepvaart naar de Nieuwe Waterweg. Bestaande betonnening werd vervangen door oorlogsbetonnning die niet was aangegeven op zeekaarten. Vreemde kustvaart had hinder van de beperkte verlichting en markering. Lokale scheepvaart en vissers raakten vertrouwd met de nieuwe situatie, maar bij duisternis en slecht zicht kwamen ook zij vaker in moeilijkheden. De marine patrouilleerde in de kustwateren en zette daarbij vooral kleinere hulpvaartuigen in. In de toegangswegen naar de marinestellingen legde ze mijnversperringen.¹²

Elke keer dat landen elkaar de oorlog verklaarden, kwam Nederland met een neutraliteitsproclamatie. In totaal zestien maal. Deze min of meer gelijke afkondigingen verboden oorlogsschepen van de oorlogvoerende partijen in de Nederlandse territoriale wateren te varen of te vechten.¹³ Overtreding leidde tot inbeslagname van de schepen en internering van de opvarenden voor de duur van de oorlog.¹⁴ De proclamaties vonden hun juridische grondslag in het Zee-onzijdigheidsverdrag dat tijdens de Tweede Vredesconferentie in Den Haag in 1907 was opgesteld en door Nederland was geratificeerd.

Om bevoorrading van de Duitse troepen in Vlaanderen via de Westerschelde te verhinderen, legde de Britse marine een mijnenveld in het zuidelijk

9 Paul Moeyes, *Buiten schot, Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Amsterdam 2014) 73-75.

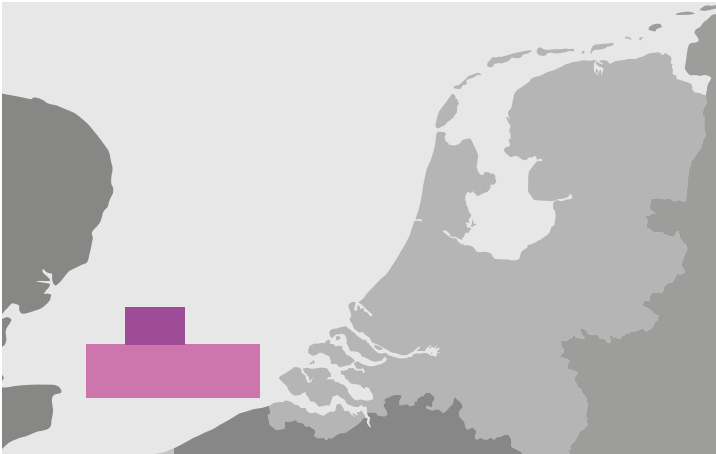
10 Noord-Hollands Archief (NHA), NZHRM, 63, inventaris nr. 8, notulen 1 oktober 1914 en 4 maart 1915.

11 Hans Beukema, *De mannen van de Insulinde* (Delfzijl 2010) 22.

12 A. van Hengel, 'De mobilisatie van de Zeemacht' in: Brugmans (red), *Nederland in den Oorlogstijd* (Amsterdam 1920) 48-53.

13 Martin Fink, Neutraliteit en veiligheid van de Nederlandse wateren tijdens de Eerste Wereldoorlog' in: *Marineblad, jaargang 124, nummer 7, november 2014*, 32-36.

14 Moeyes, *Buiten schot*, 57, 114.



Figuur 1. Engels mijnenveld vanaf oktober 1914 met noordelijke uitbreiding vanaf juli 1916.¹⁶

deel van de Noordzee. Op 3 oktober 1914 maakte het de ligging van het veld bekend. De Westerschelde bleef hierdoor gedurende de oorlog gesloten voor koopvaardij schepen. Rotterdam bleef bereikbaar via een veertien mijl brede vaargeul ten westen en noorden van het mijnenveld. Het Engelse lichtschip *Galloper* en de Nederlandse lichtschepen *Noord-Hinder*, *Schouwenbank* en *Maas* markeerden deze route. Anderhalf jaar later, van 14 juni tot 19 juli 1916, breidde de Royal Navy dit mijnenveld uit. De aangrenzende lichtschepen werden verlegd of weggehaald.¹⁵

Een groot deel van de verankerde mijnen kwam los, raakte op drift en maakte buiten het veld slachtoffers onder scheepvaart of op het strand onder demonteerpersoneel of omstanders. Gedurende de oorlog zouden 36 Nederlandse koopvaardij schepen en ten minste 74 vissersvaartuigen op een mijn lopen.¹⁷ Het aantal vissersschepen is groter wanneer we een groot deel van de 100 vermiste vissersvaartuigen meerekenen. Zesduizend mijnen spoelden aan, waarvan vijfduizend Britse.

Duitsland verklaarde in februari 1915 de wateren rond Groot-Brittannië met inbegrip van het Kanaal tot oorlogsgebied. Het maakte bekend dat neutrale schepen in die zone *risico* liepen aangevallen te worden.¹⁸ Neutrale schepen in oorlogsgebied konden het slachtoffer worden van een verkeerde identificatie. Op 1 februari 1917 kondigde Duitsland de onbeperkte duikbootoorlog af. Dat had ook voor het neutrale Nederland gevolgen, want het keizerrijk verklaarde het westelijk deel van de Noordzee en de Duitse Bocht tot verboden gebied voor *alle* scheepvaart. Dat het niet langer een onderscheid maakte tussen scheep-

¹⁵ A. van Dongen, *Verloren gegane schepen en gebleven vissers Scheveningen 1914–1920*. (Scheveningen 1992), 13–14 en kaart 1 en 2.

¹⁶ Ibidem, figuur van H.K. Stapel.

¹⁷ Moeyes, *Buiten schot*, 207 en NHA, Visse-

rijbedrijf, 2417, inv. nr. 66, doctoraalscriptie, D.J. Gouda, *De Nederlandse Zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914–1918* (Heemstede/Leiden 1975) 19.

¹⁸ Moeyes, *Buiten schot*, 208.



Figuur 2. Scheepvaartroute na 1 februari 1917.²⁰

pen van neutrale landen en die van de tegenstander was een gevolg van het misbruik van een neutrale vlag door Engelse schepen. Vanaf dat moment was Rotterdam nog alleen bereikbaar via een vaargeul uit het noorden. Het loodswezen markeerde die geul met lichtschepen en -boeien.¹⁹

Aan de grenzen met België en Duitsland vonden geregeld schendingen van het Nederlands territorium plaats. Engelse vliegtuigen vlogen over Zeeuws-Vlaanderen. In het bijzonder vanaf Terschelling tot aan de Duitse grens waren de oorlogvoerende tot aan onze territoriale wateren actief. Die wateren waren toen slechts drie zeemijl (5,5 km) breed. Gedurende de oorlog stortten zeppe-lins in zee neer, raakten torpedoboten in moeilijkheden en strandden onderzeeboten op de Wadden. Eenmaal leidde een militaire actie langs de Hollandse kust tot een achtervolging in onze territoriale wateren.

¹⁹ Van Dongen, *Verloren gegane schepen*, 16, kaart 4.

Nederland was sterk afhankelijk van aanvoer van goederen over zee; voor de eigen economie en ook voor die van het achterland, met name Duitsland. Na het uitbreken van de oorlog in 1914 was de handel van Nederland met Duitsland over de Rijn een doorn in het oog van Groot-Brittannië. De sterke Royal Navy zou goed in staat zijn een zeeblokkade uit te voeren maar Engeland kon de zeevaart naar het neutrale Nederland niet blokkeren omdat de juridische grondslag hiervoor ontbrak. Maar dat was niet de enige reden. Een volledige zeeblokkade zou de kans op een Duitse bezetting van Nederland hebben vergroot. Duitsland had dan immers geen belang meer bij een neutraal Nederland. Bij een Duitse bezetting kreeg Engeland zijn tegenstander over een lange kustlijn tegenover zich. Dat was voor Engeland ongewenst. Beide landen waren dan ook gebaat bij handhaving van de Nederlandse neutraliteit; Duitsland vanwege haar economie, Engeland om militaire redenen.

Wel ging het Verenigd Koninkrijk de aanvoer naar Duitsland beperken. Daarvoor maakte het onderscheid tussen absolute en relatieve contrabande.²¹ Tot de eerste groep behoorden goederen die bestemd waren voor oorlogsdoeleinden, de tweede groep betrof levensmiddelen en grondstoffen. Oorlogsgoederen mochten niet naar Nederland, maar relatieve contrabande wel, mits Nederland verklaarde deze goederen niet naar Duitsland door te voeren. Bevreesd Duitsland met een dergelijke verklaring voor het hoofd te stoten, zorgde de Nederlandse regering voor de oprichting van de Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij (NOT).²² De NOT ging samen met de Geallieerden de Nederlandse handel regelen. Het was een naamloze vennootschap waarvan het bestuur uit bankiers en reders bestond. Een slimme constructie die problemen voorkwam. Dankzij de NOT kon de goederenstroom naar en uit Nederland doorgaan. Het tonnage nam weliswaar steeds verder af, maar de Nederlandse samenleving kon ondanks schaarste op sommige gebieden toch gedurende de gehele oorlog redelijk blijven functioneren. Naar Duitsland druppelden nog goederen door, want de controle daarop was niet waterdicht.

Met het verstrijken van de oorlog breidden de Geallieerden de lijst van contrabande uit en de handel verminderde steeds verder. Op 20 maart 1918 vorderden de vs bovendien alle Nederlandse schepen die in hun havens lagen, ongeveer een derde van de Nederlandse handelsvloot. Deze schepen werden ingezet voor transport van militair materieel en soldaten naar Europa. De scheepvaart naar Nederland bereikte dat jaar een dieptepunt.²³

De visserij vertoonde een ander beeld. Deze ging min of meer de gehele oor-

20 Ibidem, figuur van H.K. Stapel.

21 J. Th. M. Bank, (e.a), *Delta 3, Nederlands verleden in vogelvlucht. De nieuwste tijd: 1813 tot heden* (Groningen 1993) 150.

22 S.F. Kruisinga, *Economische politiek: De*

Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij (1914–1919) en de Eerste Wereldoorlog (Amsterdam 2010), 23–33.

23 Cees Fasseur, *Wilhelmina. De jonge koningin* (Meppel 1998) 517.

log door. Enkele maanden na het begin van de vijandelijkheden in Europa leek het grootste gevaar voor Nederland geweken en kozen vissers weer zee. Duitsland was een goede afzetmarkt. In de eerste oorlogsjaren ging bijna negentig procent van de vis naar Duitsland. In 1916 trad de Britse regering hier tegen op. De Engelse marine bracht 150 loggers met 1300 vissers op toen deze tijdens de haringtrek op de Noordzee in haar militaire zone raakten.²⁴ De liberale regering Cort van der Linden liet onderhandelingen over hun vrijlating over aan een deputatie van IJmuider vissers. Net als bij de NOR wilde de regering haar handen vrijhouden. De delegatie slaagde erin een overeenkomst te sluiten. De vaartuigen met hun bemanningen kwamen vrij en de Britten zouden 35 procent van de vis afnemen, waardoor minder vis voor de Duitse bevolking resteerde. De extra Britse vraag dreef de prijs op en de vissers beleefden gouden tijden, maar niet zonder persoonlijk leed. Het aantal vissers dat omkwam in 1916 verzesvoudigde ten opzichte van 1913. De hoogtijdagen voor de visserij waren van korte duur. Gebrek aan steenkolen gebrek en een uitvaarverbod van de regering in november 1917 verminderden de vloot die in 1918 zee koos met een kwart. Het laatste oorlogsjaar was ook het meest dramatische jaar: 65 vissersschepen gingen verloren, waarbij 382 vissers omkwamen. Na de wapenstilstand in november 1918 was het nog niet veilig op zee. De mijnen maakten nog slachtoffers. De oorlog, inclusief het jaar 1919, kostte bijna 900 vissers het leven.²⁵

GEVOLGEN VOOR HET REDDINGWEZEN

Het personeel van het reddingwezen was niet vrijgesteld van mobilisatie waardoor enkele reddingstations niet meer over een voltallige bemanning beschikten. Vooral voor de roeireddingboten was een ingewerkt team van levensbelang. Het vaste personeel van de reddingmaatschappij moest eveneens opkomen. Een verzoek tot vrijstelling voor de motordrijver van de *Brandaris* wees de Minister van Oorlog af.²⁶ NZHRM-secretaris H. de Booij, voormalig marineofficier, werd in actieve dienst geroepen en vervulde een jaar zijn plicht als commandant van Texel. Daar kon hij nog wel zijn bestuurswerk voor de reddingmaatschappij verrichten.²⁷

Vanwege het mijnengevaar verboden de besturen van de 'Noord' en de 'Zuid' hun bemanningen te oefenen.²⁸ Voor reddingen werd wel uitgevaren. In december 1914 hieven zij het oefenverbod voor de strandreddingboten op

²⁴ Alfred Staarman, *Verre van vreedig, Nederland tijdens de Eerste Wereldoorlog 1914-1918* (Delft 2004) 231-232.

²⁵ Gouda, *De Nederlandse Zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog*, 18-22.

²⁶ NHA, NZHRM, 63, inv.nr. 8, notulen 1 oktober 1914.

²⁷ Ibidem, notulen 6 mei 1915.

²⁸ Stadsarchief Rotterdam (SAR), KZHMRS, 306, inv.nr 8, notulen 15 december 1914, 12 januari en 16 september 1915 en NHA, NZHRM, 63, inv.nr. 8, notulen 3 december 1914, 6 mei en 2 december 1915.

want die bleven dicht onder het strand waar geen mijnen lagen. Ondertussen waren de tekorten in de bemanning aangevuld door anderen, vooral door militairen van de kustwacht. Hiervoor waren afspraken met de militaire commandanten gemaakt. Nadat in september 1915 de kustvaart en visserij weer volop zee kozen, stond het bestuur ook weer oefeningen met de motorreddingboten en havenreddingboten toe.

De geringere beschikbaarheid en geoefendheid van de redders in het eerste oorlogsjaar heeft niet tot extra slachtoffers onder schipbreukelingen geleid. Dat was wel het geval op 4 oktober 1917 toen de zelfrichtende roeireddingboot van Den Helder te laat bij de gestrande zeillogger *Suzanne* verscheen omdat er geen sleepboot beschikbaar was om de reddingboot te slepen. De sleepboot die dit gewoonlijk deed was door de marine gevorderd. De reder van de zeillogger diende bij de NZHRM een klacht in dat ten gevolge daarvan een bemanningslid was verdronken.²⁹ Daarna drong de plaatselijke commissie bij het bestuur op een motorreddingboot aan. Die kwam er na de oorlog.

Door de intensieve kustpatrouille bevonden marinevaartuigen zich vaak in de nabijheid van een scheepsongeval en waren zij eerder in staat hulp te verlenen dan een reddingboot. Bovendien waren plaats en aard van de scheepsongevallen anders. Een mijnexplosie of torpedotreffer geschiedde verder van de kust en een schip ging sneller ten onder. Bij de scheepsrampen op de Noordzee speelden de Nederlandse reddingmaatschappijen dan ook nauwelijks een rol, zoals blijkt uit het volgende beknopte overzicht.

Het waren de passerende Nederlandse stoomschepen *Flora* en *Titan* die de overlevenden van de getorpedeerde Engelse kruisers *Cressy*, *Aboukir* en *Hogue* in september 1914 oppikten.³⁰ De Engelse marinemannen werden in IJmuiden aan wal gezet en geïnterneerd. Bij deze ramp verdwenen veel ongelukkige marinemannen met hun schip de diepte in. Het Nederlandse reddingwezen raakte er niet bij betrokken. Toen de *Koningin Emma* van Stoomvaart Maatschappij Nederland een jaar later bij het lichtschip *Galloper* op een mijn liep was dit buiten bereik van de Nederlandse reddingboten. De opvarenden werden gered door de Harwichboot *Batavier IV* en andere Nederlandse schepen.³¹

De melding van het zinkende passagiersschip *Tubantia* bereikte de reddingmaatschappijen wel. Het schip lag op 16 maart 1916 ten anker bij lichtschip *Noord-Hinder* toen het in de vroege ochtend door een Duitse torpedo werd getroffen. Het was dichte mist. Aan land werd groot alarm geslagen. Beide stoomreddingboten van Hoek van Holland liepen uit naar het passagiersschip. De motorreddingboot *Maria Carolina Blankenheym* vertrok vanuit Vlissingen en een sleepboot met de zelfrichtende roeireddingboot ging vanuit IJmuiden naar de rampplek. Het duurde zeven uur voordat de stoomreddingboten met

²⁹ NHA, NZHRM, 63, inv.nr. 8, notulen 9 okt 1917.

³⁰ Ibidem, notulen 1 oktober 1914. De gezagvoerders J.A. Berkhout (ss *Titan*) en R.P. Vor-

ham (ss *Flora*) kregen een zilveren medaille van de NZHRM voor hun hulpverlening.

³¹ SAR, KZHMRS, 306, inv.nr 8, notulen 16 september 1915.

hun maximale snelheid van acht knopen de lange tocht van 55 zeemijl (100 km) hadden afgelegd. Ter plaatse aangekomen bleek dat alle opvarenden waren gered door een sleepboot en twee torpedoboten. De reddingboten uit Vlissingen en IJmuiden waren halverwege toen ze bericht ontvingen dat ze niet meer benodigd waren.³²

Een jaar later was de veerboot *Koningin Wilhelmina* van de Stoomvaart Maatschappij Zeeland slachtoffer van een mijn. Het schip zonk ook bij lichtschip *Noord-Hinder*. De stoomreddingboot *Prins der Nederlanden* kon vanwege de dichte mist het lichtschip niet vinden en keerde bij het invallen van de nacht terug. Onderweg was de boot vijf mijnen tegengekomen. Na terugkeer bleek de reddingbootbemanning niet op de hoogte te zijn dat een maand eerder het Engelse mijnenveld noordwaarts was uitgebreid en het lichtschip was verlegd.³³ De redders waren door het mijnenveld gevaaren en hadden op de verkeerde locatie gezocht. Drie stokers van de veerboot kwamen om bij de explosie, de overlevenden gingen in de eigen scheepssloepen en bereikten veilig het lichtschip.³⁴

Op 13 januari 1918 voer de stoomreddingboot *Prins der Nederlanden* uit op bericht dat een sloep met drie man afkomstig van het op een mijn gelopen Nederlandse ss *Caledonia* bij lichtboei³⁵ Noord-Hinder rondreef.³⁶ Tevergeefs werd gezocht. Later bleek een loodsboot de sloep al opgepikt te hebben.³⁷ Uit dit overzicht van ongevallen met zeeschepen blijkt dat de grote afstand de reddingboten parten speelde. De reddingmaatschappijen reageerden op de gewijzigde omstandigheden en zorgden voor water en levensmiddelen aan boord van de motorreddingboten en de zelfrichtende roeireddingboten.

Na de 'Slag bij de Doggersbank' tussen de Royal Navy en de Hochseeflotte op 24 januari 1915 ontstond een nieuw initiatief op het gebied van redden. Deze slag was niet beslissend geweest en een volgend treffen tussen beide marines met veel drenkelingen hing in de lucht. Daarom vond op 2 maart 1915 in het Scheepvaarthuis te Amsterdam een gesprek plaats tussen de NZHRM, de Koninklijke Marine en de Hollandsche Stoomboot Maatschappij (HSM). Aanwezig waren NZHRM-voorzitter jhr. W. Six met secretaris H. de Booij, kapitein-ter-zee C.W. de Visser en H.T. Cox, directeur van de HSM. Afgesproken werd dat de HSM permanent een zeeschip beschikbaar zou hebben in Amsterdam dat direct als reddingschip zou uitvaren indien de marine informatie ontving over een zeeslag in de nabijheid van de Nederlandse territoriale wateren. Reddingboten met hun beperkte opvangcapaciteit moesten in een pendeldienst de geredden naar het reddingschip brengen volgens het plan.³⁸ De voorziene – en

32 Ibidem, notulen 10 november 1914.

33 Ibidem, notulen 22 augustus 1916.

34 *De Graafschap-bode*, 1 augustus 1916.

35 Het lichtschip was vervangen door een boei.

36 *Leeuwarder Courant*, 14 januari 1918.

37 SAR, KZHMRS, 306, inv.nr. 8, notulen 19

februari 1918.

38 NHA, NZHRM, 63, inv.nr. 8, notulen 4 maart 1915 en Stadsarchief Amsterdam (SAA), familiearchief De Booij, 1423, inv.nr. 76, dagboek H. de Booij, 138, aantekening 2 maart 1915.

definitieve – zeeslag kwam op 31 mei 1916 in het Skagerrak bij Jutland. Te ver om het reddingsplan uit te voeren. Enkele Nederlandse haringloggers die in de buurt waren pikten drenkelingen op. Zij vervolgden de haringtrek en gaven anderhalve maand later de geredden voor Scheveningen over aan de reddingboot. Een bescheiden einde van een ondernemend reddingsplan.

EEN RUSTIGE PERIODE VOOR DE ZHMRS

Voor de ‘Zuid’ was er nauwelijks reddingwerk om een drietal redenen. Vanwege het Engelse mijnenveld voer de scheepvaart naar en van Rotterdam niet langer langs de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden met hun beruchte ondiepten Banjaard en Maasvlakte die bij storm en slecht zicht geregeld hun tol eisten. De omweg was veiliger. Vanaf 1917 bestond nog alleen een noordgaande route over de Noordzee. Zeeschepen uit Rotterdam en haringloggers uit Vlaardingen en Maassluis verlieten na Hoek van Holland op een noordgaande koers direct het werkterrein van de ZHMRS dat Ter Heide als laatste station had. Er voeren nog wel wat kleine vaartuigen dicht onder de kust, hoofdzakelijk bij daglicht en gunstig weer, maar deze behoefden geen hulp, net als de visserij op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen. Voorts zagen we reeds dat scheepsrampen door mijnen of torpedo’s buiten bereik van de reddingboten plaatsvonden. De derde en belangrijkste reden voor de geringe inzet van de ZHMRS was uiteraard de afname van de scheepvaart.

Reddingacties van de ‘Zuid’ beperkten zich tot een zoektocht naar een vermiste marinesloep of een gezonken Engelse kanonneerboot.³⁹ Een van de weinige succesvolle reddingen was die van de elfkoppige bemanning van een logger op het Noorderhoofd van Hoek van Holland.⁴⁰ De ‘Zuid’ schreef in haar jaarverslag over 1917: ‘belangrijke reddingen vonden evenmin als vorig jaar plaats.’ ‘Het behoeft geen verwondering dat de taak van maatschappij alleen bestond uit paraat te blijven.’⁴¹ Het zou de gehele oorlog zo blijven. Het reddingstation Cadzand aan de Belgische grens vormde een uitzondering. Scheepvaart was er niet. Wel stortte drie maal een Engels vliegtuig in zee. Schipper C. van den Heuvel en zijn mannen kwamen hiervoor in actie, tweemaal vergeefs en eenmaal met resultaat.⁴² De actie waarbij hun inspanning werd bekroond was op 16 augustus 1918. Op die tocht roeiden ze drie-en-een-halve kilometer door een mijnenveld naar het zinkende vliegtuig en brachten de zwaargewonde vlieger in hun vlet naar de wal. In 1919 kwam de scheepvaart op de zuidelijke Noordzee aarzelend op gang, als eerste de kustvaart en visserij. De mijnenvelden waren nog niet geruimd. Dat jaar voeren de reddingboten van

³⁹ SAR, KZHMRS, 306, inv.nr. 8, notulen 27 juli 1915 en 19 februari 1918.

⁴⁰ ZHMRS-verslag 1915.

⁴¹ ZHMRS-verslag 1917.

⁴² SAR, KZHMRS, 306, inv.nr. 8, notulen 2 maart 1915, 7 september 1918 en 18 maart 1919.

de 'Zuid' uit voor hulp aan vier Engelse lichters, een Nederlandse logger, een Finse driemaster, een Nederlandse schoener en een Engelse Thamesbarge.⁴³ Gedurende de oorlog redde de ZHMRS enkele tientallen drenkelingen, minder dan gebruikelijk in vreedestijd.

DRUKTE VOOR DE NZHRM

Voor de 'Noord' was de oorlog allerminst een rustige periode. Haringloggers uit de Maassteden, Scheveningen en IJmuiden voeren dicht langs de Hollandse kust en Waddeneilanden en raakten meer dan gewoonlijk in moeilijkheden vanwege de beperkte kustverlichting of zij gingen ten onder door een mijn.⁴⁴ Reddingtochten naar vissersschepen voerde de NZHRM zelfstandig uit. Bij de meeste andere reddingsacties was het militair gezag betrokken. Nederland benadrukte haar neutraliteit door een strikte uitvoering van internering van buitenlandse militairen.⁴⁵ Geregeld waren geredde schipbreukelingen buitenlandse militairen en dit vereiste actie van de militaire commandant.

Aanvankelijk vulde iedere militaire commandant dit anders in. Na een tocht naar een Duits watervliegtuig in februari 1915, informeerde de plaatselijke commissie van Schiermonnikoog bij het NZHRM-bestuur naar de verhouding met het militair gezag. Een gesprek van het bestuur met opperbevelhebber generaal Snijders resulteerde in een regeling.⁴⁶ Als regel bleef het beheer bij de reddingmaatschappij ter plaatse. In de plaatsen die in staat van beleg waren, had het militair gezag de bevoegdheid materieel en personeel van de reddingmaatschappijen te rekwireren. In dat geval ging de aansprakelijkheid over op het militair gezag en kwamen de financiële gevolgen ten laste van het Rijk. Op plaatsen die niet in staat van beleg waren diende de plaatselijke beheerder van de reddingmaatschappij bij iedere reddingsactie te overleggen met de lokale militaire commandant. Dit verliep over het algemeen goed.

Stroef verliep het op Schiermonnikoog. Op 19 januari 1916 strandde daar de Engelse onderzeeboot H 6. De zestienkoppige bemanning werd door de roei-reddingboot gered en vervolgens geïnterneerd. Na afloop diende de voorzitter van het plaatselijk bestuur burgemeester H.W. van den Berg een klacht in tegen het militair gezag. Dit was aanleiding om met de opperbevelhebber de regeling verder te verduidelijken. In een circulaire werden de reddingstations hierover geïnformeerd. Van den Berg en de andere leden van de plaatselijke commissie van Schiermonnikoog konden zich hierin echter niet schikken en

43 ZHMRS-verslag 1919.

44 NHA, NZHRM, 63, inv.nr. 8, notulen 1 november 1916 en 19 oktober 1917.

45 *Verdrag voor de toepassing op den zeeoorlog der beginselen van het Verdrag van Genève van 6 juli 1907*. (Wet van de 1e Juli 1909, Staatsblad no. 237). Artikel 15 van deze wet hield in dat

militairen die als schipbreukeling in een neutraal land aan land werden gebracht bewaakt moesten worden zodat zij niet opnieuw aan de strijd konden deelnemen.

46 NHA, NZHRM, 63, inv.nr.8, notulen 6 mei 1915, brief Marinestaf 269 B, nummer 18954, 17 april 1915.

traden af. Het NZHRM-bestuur slaagde er niet in opvolgers op het eiland te vinden en de bootsman van de reddingboot nam de taken waar. De boot bleef inzetbaar. Bij de overige stations leverde de verhouding met de militaire gezaghebbers geen problemen op.

In de herfst van 1916 troffen de redders van de *Brandaris* tot hun verrassing aan boord van de Engelse stoomtrawler *Loch Ryan* een Duitse prijsbemanning aan.⁴⁷ Dit leidde tot een aanscherping van de regeling van de opperbevelhebber die bepaalde dat zolang de nationaliteit van een schip in nood niet vaststond, de reddingboot door het militair gezag zou worden gevorderd. De overheid vergoedde de brandstof voor de reddingboten die in opdracht van het militair gezag voeren. Het ging aanvankelijk om een financiële vergoeding van de marine. Later heerste brandstofschaarste en voorzag het ministerie van LNH in brandstof in natura. De *Brandaris* verrichtte voor de marine ook zuiver militaire tochten. Het doel daarvan was geheim. De archieven van de NZHRM geven daar geen informatie over, die van de marine zijn niet nader onderzocht. Het ligt voor de hand dat het ging om verzamelen van inlichtingen of observatie van Engelse of Duitse militaire eenheden. Een reddingboot oogde onschuldig en het risico militair betrokken te raken was gering. Een parallel met de novelle *The riddle of the sands* van Erskine Childers uit 1903 waarin een Engelsman vanaf zijn zeilboot de Duitse vlootbewegingen bij de Duitse wadden volgde, dringt zich op. Voor iedere geheime tocht ontving de NZHRM honderd gulden van de marine.⁴⁸

Eenmaal vond aan de Hollandse kust een gevecht plaats. In 1917 achtervolgden Engelse oorlogsschepen de Duitse vrachtschepen *Lavinia* en *Renate Leonhard* in Nederlands territoriale wateren. De reddingboten van Egmond, Callantsoog en Petten waren paraat om hulp aan slachtoffers te verlenen. De benodigde hulp was beperkt. Na afloop van de beschieting bracht de reddingboot van Egmond twee doden naar de wal.⁴⁹ Een spectaculaire redding verrichtte de nieuwe motorreddingboot *C.A. den Tex* van Rottum op 8 januari 1918.⁵⁰ Drie Duitse tot patrouilleschepen omgebouwde vistrawlers hadden een onderzeeboot naar Norderney begeleid en liepen op weg naar Emden op het Borkumer Rif. Hulpeschepen waaronder de roeireddingboot van Borkum hadden zich bij de twee nog vastzittende *Vorpostenboten* verzameld, maar konden de schepen vanwege hun diepgang of harde wind niet bereiken en gingen naar de haven bij het invallen van de duisternis. Veel schipbreukelingen verdronken. Uiteindelijk werd de hulp van de motorreddingboot van Rottum ingeroepen. Schipper Mees Toxopeus met vier marinemannen van het detachement wisten

47 NHA, NZHRM, 63, inv.nr. 8, notulen 11 november 1916.

48 Ibidem, notulen 18 mei 1917.

49 NZHRM-verslag 1917.

50 Henk Stapel, 'Spectaculaire redding op Borkumerriif' in: *Vriendennieuws Reddingmu-*

seum, Editie 78, lente 2012,4-5 (www.vriendenreddingmuseum.nl, De Reddingslijn) en Helmer Zühlke (e.a.), *Untergang vor Borkum, die Geschichte des Rettungswesens im deutsch-niederländische Seegebiet, Band 1 1830-1924* (Altenburg 2011), 320-329.



Motorreddingboot C.A. den Tex op Borkumer Rif. Krijttekening door Durk Monsma (1910–1992) naar een schilderij van E.M. Eden. BRUIKLEEN KNRM, IN DEPOT REDDINGMUSEUM DEN HELDER

na dertig uur nog een opvarende uit een bovenwaterstekende mast te redden. Later ontvingen zij van keizer Wilhelm II een onderscheiding hiervoor. Voor de marinemannen van het neutrale Nederland was dit een pikante gebeurtenis.

In de zomer van 1918 leverde Duitsland een laatste militaire krachtinspanning. Dat was ook merkbaar bij de Wadden. Na een gevecht tussen een Engelse onderzeebootjager en Duitse vliegtuigen bij Terschelling werd de reddingboot van Oosterend gevorderd voor een vergeefse zoektocht naar schipbreukelingen. Enkele maanden later redden hun collega's van Midstrand twee inzittenden van een Duits vliegtuig dat naar beneden was geschoten. Bij Ameland werd een zeppelin neergeschoten. De reddingboot voer uit, maar hoefde geen dienst te doen.⁵¹

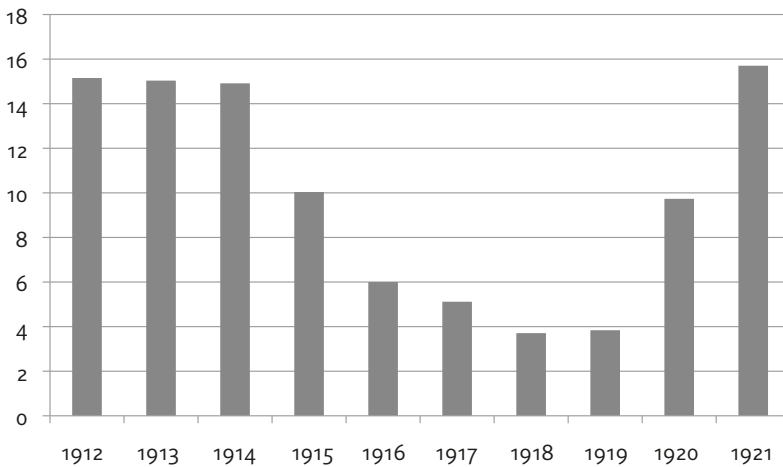
De drukte voor de NZHRM kwam vooral van ongelukken met Nederlandse loggers, Duitse vrachtschepen en Duitse en Engelse marine-eenheden. In de periode augustus 1914 tot november 1919 redde de 'Noord' 352 vissers, zeelieden en marinemannen, meer dan gebruikelijk in de vooroorlogse jaren.

TERUGLOPENDE INKOMSTEN, SCHAARSTE EN STIJGING KOSTEN

Voor de ZHMRS betekende de oorlog een fikse daling van de scheepsbijdragen, een van haar voornaamste inkomstenbronnen. De grafiek op de volgende pagina illustreert dit.

Daar kwam bij dat de bijdragen van de donateurs met veertig procent ver-

⁵¹ NHA, NHZRM, 63, inv.nr. 8, notulen 24 oktober 1918.



Figuur 3. Scheepsbijdragen aan ZHMRS voor, tijdens en na de oorlog (in duizenden guldens)

minderden. De inkomsten uit belegd vermogen en de overheidssubsidie bleven gelijk. Het netto resultaat was dat gedurende de oorlog de ZHMRS gemiddeld een dertig procent lager inkomen had. Bij de NZHRM bleef het inkomen nagenoeg gelijk. Scheepsbijdragen vormden maar een gering deel van haar inkomsten zodat de vermindering daarvan niet noemenswaardig was. Opvallend is dat de bijdragen van de donateurs – anders dan bij de ZHMRS – geen terugval lieten zien. Klaarblijkelijk waren de Amsterdamse donateurs vermogender en minder gevoelig voor de stijgende levenskosten tijdens de oorlog.

Schaarste had grote invloed op de Nederlandse samenleving. De ZHMRS moest overstappen van hoge kwaliteit Engelse kolen naar Schotse kolen met ‘een zeer lange vlam’ waardoor schade aan de ketel van de stoomreddingboot ontstond. De oefentochten met de stoomreddingboot *President van Heel* werden daarom eind 1916 gestaakt. Begin 1917 maakte de Rijkskolendistributie een lopend contract van de ZHMRS met een kolenleverancier ongedaan. Het bestuur maakte van de nood een deugd en besloot de stoomreddingboot een groot onderhoud te geven. Ondanks de financiële krapte van de reddingmaatschappij en de gestegen kosten van onderhoud werd niet met herstel gewacht tot na de oorlog, want juist dan verwachtte het bestuur veel reddingswerk. De scheepvaart zou weer op gang komen terwijl de mijnen nog niet waren geruimd.

De NZHRM die in 1916 tot de bouw van een motorreddingboot voor Rottum had besloten zag zich met hogere bouwkosten geconfronteerd. De *C.A. den Tex* ging twintigduizend gulden kosten, in plaats van de geplande twaalfduizend. Na de schipbreuk van de logger *Suzanne* vroeg het station Den Helder een motorreddingboot. Het bestuur honoreerde die wens niet vanwege de dure tijd. Ook legde het een verzoek van het Ministerie van LNH voor een motorreddingboot in IJmuiden naast zich neer tot na de oorlog. De oorlog drukte de modernisering van de reddingvloot van de ‘Noord’.

In het begin van de twintigste eeuw waren opeenvolgende regeringen actief met sociale wetgeving. De regering scherpste in 1915 de Zee-ongeval-
lenwet aan tot Oorlogs-zeeongevallenwet. Die wet verplichtte reders hun
zeevarenden te verzekeren tegen ongelukken en overlijden veroorzaakt
door oorlogsgeweld. De Hoofdinspecteur van de Scheepvaart attendeerde
de reddingmaatschappijen er op dat zij hiervan niet uitgesloten waren.⁵²
Het ministerie van LNH bleek bereid de premie voor de redders volledig te
restitueren, zodat beide reddingmaatschappijen zich aansloten.⁵³ De overheid
kwam de vissers ook tegemoet; de reders kregen de helft van de premies
terug. De regeling was een welkome steun voor de families van gewonde of
overleden zeelieden.

Het was een zware tijd voor menig gezin vanwege de kosten van levens-
onderhoud die tijdens de oorlog bijna verdubbelden. Het bestuur van de
ZHMRS kwam ruimhartig aan de behoefte van haar personeel tegemoet met
een duurtetoeslag van dertig procent.⁵⁴ Later vulde de Rotterdamse redding-
maatschappij dit aan met gratificaties. Vrijwilligers die niet konden oefenen
kregen toch oefengeld en het bestuur compenseerde het gemis aan premies
voor reddingen. Het steunde behoeftige weduwen van redders of betaalde de
operatie en verpleegkosten van een echtgenote van een redder.⁵⁵ De 'Noord'
toonde zich kariger. De salarissen van De Booij en zijn kantoormedewerkers
werden geregeld verhoogd, de pensioenen van de redders niet.⁵⁶ De NZHRM
had zich vanaf de oprichting in 1824 terughoudend opgesteld in financiële
steun aan haar redders. In eerste instantie moest familie of kerk bijspringen.
Het gevolg was dat een redder uit Den Helder een verzoek aan prins Hendrik
richtte voor ondersteuning en een redder uit Wijk aan Zee aan koningin Wil-
helmina.⁵⁷ Enkele jaren na de oorlog zou de karige opstelling van de NZHRM
leiden tot de oprichting van het 'Helden der Zee Fonds Dorus Rijkers' dat zich
ging bekommeren om behoeftige redders.

CONCLUSIE EN SAMENVATTING

De oorlog bleek geen *business as usual* voor de reddingmaatschappijen. Voor
de 'Zuid' betekende de oorlog een rustige periode met weinig reddingen. Zo
rustig zelfs dat bij het honderdjarig bestaan in 1924 in het jubileumboek van de

52 SAR, KZHMRS, 306, inv.nr. 8, notulen 16 september en 14 december 1915 en NHA, NZHRM, 63, inv.nr. 8, notulen 2 sept 1915.

53 NHA, NZHRM 63, inv.nr. 8, notulen 4 december 1915, brief minister LNH 27 novem-
ber 1915.

54 SAR, KZHMRS, 306, inv.nr. 8, notulen 11 april 1916 en 19 februari 1918.

55 Ibidem, notulen juni 1915 en 22 mei 1917.

56 NHA, NZHRM, 63, inv.nr. 8, notulen 19 april 1918, 6 maart 1919 en 21 oktober 1919.

57 Ibidem, notulen 27 april 1917 en 21 novem-
ber 1919.

‘Zuid’ de oorlog niet eens werd genoemd.⁵⁸ De ‘Noord’ was juist actiever dan gewoonlijk. Vooral bij de Waddeneilanden raakten veel schepen in moeilijkheden door de beperkte betonning en kustverlichting. Bij de ‘Noord’ deden zich eveneens geen grootschalige reddingen voor, maar door de vele kleine reddingsacties werden er tijdens de oorlog meer mensen dan gewoonlijk veilig aan land gebracht.

De noodzaak voor verdere motorisering van de reddingboten kwam duidelijk aan het licht. De ‘Noord’ stelde vanwege de gestegen kosten nieuwbouw echter uit tot na de oorlog. De oorlog had ook financiële consequenties voor de ‘Zuid’. Haar inkomsten daalden flink en zij moest interen op haar vermogen. De verhouding met het militair gezag was bijzonder en zeker de geheime operaties van de *Brandaris*. Een gunstig effect van de nauwe samenwerking met de overheid was dat beide reddingmaatschappij hun positie als particulier instituut verstevigden. De oorlog eiste ondanks Nederlands neutraliteit mensenlevens bij marine, koopvaardij en visserij. Niet één redder verloor het leven. Maar die voorspoed voor de reddingmaatschappijen was van korte duur. In 1921 verdween de *Brandaris* met man en muis, kenterde de stoomreddingboot *President van Heel* en sloeg de roeireddingboot van Schiermonnikoog om. In totaal twaalf redders verdronken daarbij. De meesten van hen hadden zich in de oorlog onvermoeibaar en onbaatzuchtig ingezet.

OVER DE AUTEUR Henk Stapel (1951) was marineofficier tot zijn functioneel leeftijdsontslag in 2005. Hij voer op onderzeeboten en fregatten, werkte bij de defensiestaf en voor de NAVO in het Verenigd Koninkrijk. Hij behaalde zijn vrij doctoraal geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam in 2003, was van 2005 tot 2012 directeur van het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers te Den Helder en verricht momenteel als buitenpromovendus aan de Universiteit van Leiden onderzoek naar de ontstaansgeschiedenis van de Koninklijke Nederlandse Reddingsmaatschappij (KNRM).

⁵⁸ Jan Lels, *Gedenkschrift Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen*

1824–1924 (Rotterdam 1924).