

Een standaardwerk over het reddingwezen op Terschelling. Zo omschrijft auteur Jan Heuff het vorige week verschenen *Bravo Terschellingers*. Anderhalf jaar lang dook de eilander publicist diep in de archieven om het kloek boek te kunnen schrijven.

De opmerkelijke geschiedenis van de Brandaris

KOEN PENNEWAARD

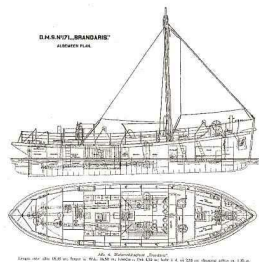
De restauratie van de historische reddingboot Brandaris vormde voor Jan Heuff de aanleiding voor het schrijven van een rijk geïllustreerd boek over deze opvolger van de eerste zeevaarige motorreddingboot ter wereld. Aan die restauratie ging een lange geschiedenis vooraf, waarbij Heuff een belangrijke rol speelde.

De Brandaris mocht dan al een halve eeuw geen dienst meer doen als reddingboot, zodra het nadien tot passagierschip verbouwd vaartug de haven van West-Terschelling binnenliep, wendden de eilanders hun blik vol afgrijzen af. Van het vermaarde schip was weinig meer over. „Zelfs de gordijntjes waren kapot”, herinnert Heuff zich.

Het eerste contact met de eigenaar werd in 2004 gelegd. In 2007 waagde Heuff namens de stichting Vrienden van de motorreddingsboot Brandaris een tweede poging. „Ik heb hem ronduit gevraagd wat hij nu eigenlijk met het schip van plan was.” Het contact bleef en in 2010 hakte het bestuur de knoop door. „We wilden het schip verwerven en uitwendig weer in oude staat brengen. Over varen hadden we nog geen idee. Dat zou veel te duur worden.”

Voor een symbolisch bedrag van 1 euro werd de stichting eigenaar. „Lange tijd was de vraagprijs 50.000 euro. Dat geld hebben we ons kunnen besparen. De eigenaar voelde zelf ook dat het zo eigenlijk niet kon.” Maar de beurs kon alsnog worden getrokken toen scheepsbouwer Jelle Talsma in Franeker zich boog over het door Heuff opgestelde restauratieplan. „Dat had ik in al mijn naviteit opgesteld. Ik ging uit van zo'n 30.000 euro. Talsma keek er goedkeurend naar en merkte op dat er waarschijnlijk nog wel iets achterweg zou kunnen komen.” Dat bleek: toen de Brandaris – nog zonder motoren – gereed was, bleken de kosten het tienvoudige. Heuff, die zelf op Marktplaats de originele fluit van het schip wist op te duiden, heeft er nog steeds schik in. Sponsors brachten het benodigde geld op het kleed.

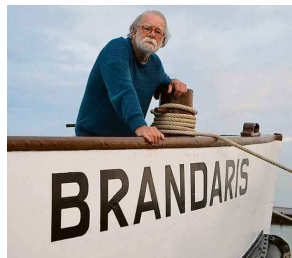
Het feestje dat ter viering van de afronding van de restauratie werd gevierd, leverde onverwacht ook nog eens de zo gewilde Kromhout-motoren op, waarvoor eerder geen geld was. Daarmee was de restauratie gereed. „Nu was het zaak om een geschikte, vrijwillige



Tekening van de Brandaris.



Bemanning van de Brandaris na de orkaan van 1 maart 1949. v.l.n.r.: Jaap de Beer, Klaas Tot, Douwe Tot en Eelke de Beer. FOTO ARCHIEF KNRM



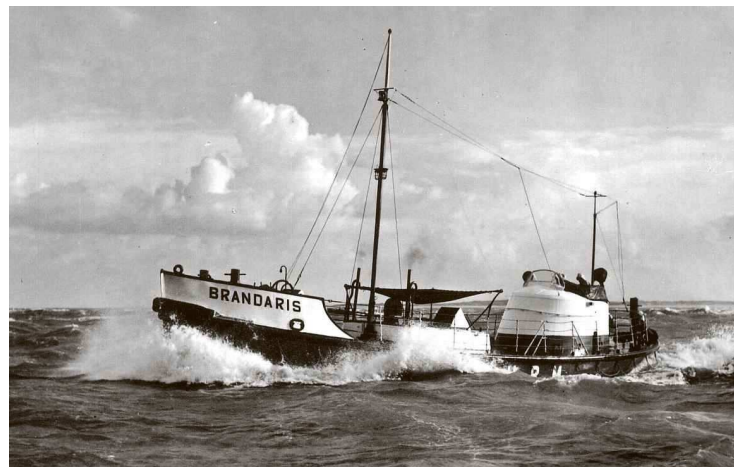
Jan Heuff aan boord van de Brandaris.

bemanning te vinden die met gasten een pleziertochtje wilden maken. Allen zijn nazaten van de onverschrokken redders van weleer.”

De prestaties van de redders staan uitgebreid vermeld in het boek. Een heldenverhaal is het echter gezins. „Er is al eerder en veel over het reddingwezen geschreven. Veel betrokkenen, zeker van de Brandaris 1, zijn reeds overleden en lang niet alle verhalen die daarna zijn opgetekend, zijn feitelijk juist. Er is echter een schat aan informatie bewaard gebleven: de correspondentie, werkelijk duizenden brieven tussen het hoofdbestuur van de toenmalige Noord- en Zuid-Hollandse Redding-Maatschappij en de lokale commissie op Terschelling, de bouwverven, het militair gezag in de eerste en Tweede Wereldoorlog, notulenboeken en strandingsrapporten. Over ieder bootje op het schip werd wel geschreven, misschien heeft iemand in de afgelopen vijftig jaar wel eens vluchtig in de archieven gekeken, maar ik ben er heel wat snoepjes in tegengekomen. Soms wist ik niet wat ik las. De papieren tonen ook de achterkant van het reddingwezen, de dingen die niet verteld mochten worden. Die staan nu wel in dit boek.”

Een hernia die Heuff vorig voorjaar opliep tijdens het vertillen van een bootje, gaf de schrijver de gelegenheid de veelal handgeschreven documenten te ontcijferen en te doorgronden en er een interessant verhaal aan te maken. „Ik ben er trots op. Ik wil laten zien dat er in een eeuw veel is veranderd in het reddingwezen. Het vakmanschap van de betrokkenen vroeger, de beperkte middelen waarmee zij zich moesten behelpen en de eerbucht om mensen te redden. Ik zie dit boek als een eerbetoon aan iedereen die bij het reddingwezen betrokken is geweest.”

Het reddingstation op Terschelling nam decennialang een belangrijke positie in langs de noordelijke kuststreek. Tot het begin van de vorige eeuw was de actieradius van de reddingboten nog beperkt. Immers, motoren ontbraken nog. De bemanning moest in stormweer roeiend door de branding, op weg naar schepen in nood. Toen in 1907 bij Hoek van Holland 128 opvarenden van een Engelse veerboot omkwamen, vond het landbestuur het tijdstip om het reddingwerk te professionaliseren. Prins Hendrik bracht hiervoor in 1908 zelfs een bezoek aan het eiland, dat hetzelfde jaar ook de nodige doden te



De Brandaris op zee. FOTO CEES VAN DER MEULEN/NFM



De Brandaris langs de doormidden gebroken Ecuador. FOTO ARCHIEF KNRM

betreuren had bij een reddingactie van het Italiaanse zelschip *Fernanda*. Drie roeiers verdronken in de golven bij de Engelse Hoek.

Reddingboten moeten worden uitgerust met motoren, luidt het devies. Scheepsbouwer Goedkoop uit Amsterdam leverde in 1910 de Brandaris af. „Het is de eerste motorreddingboot ter wereld waar je echt mee de zee op kon.” Onder leiding van schipper Jan Cupido werden talloze zeelieden en vissers van de verdrinkingsoed gered, als het noodlot hen in de gevaarlijke zeeën boven Terschelling overviel. Op de enige tocht waarbij Cupido even ziekte afwezig was, ging het mis. Uit-

“VAN HET VERMAARDE SCHIP WAS WEINIG MEER OVER. „ZELFS DE GORDIJNTJES WAREN KAPOT”

ren, die eveneens de naam Brandaris draagt, is de reddingboot onlosmakelijk met het eiland en de bewoners verbonden. Hele families zijn verbonden aan het reddingswerk. Veel schippers of bemanningsleden hebben hun sporen al eerder verdiend op de grote vaart of in de visserij en kennen de zee en de gevaren voor de kust. „Het zijn doorgaans ingetogen mensen. Helden voelen zij zich niet. Schipper Douwe Tot heeft ooit gezegd dat de zwaarste tochten de gang naar Hotel Nap was, als er mensen werden onderscheiden voor hun werk.”

Moderne technieken deden langzaam hun intrede. Er kwam radar, de marifoon, er werden schepen ontwikkeld die zelfrichtend waren (na kapseizen komen ze automatisch weer overeind, red.). „Dat was met name de verdienste van Jannes Toxopeus, die ervoor ijverde dat redders niet zelf slachtoffers werden”, aldus Heuff. De namen van de mannen en de schepen zijn vereeuwigd in de straatnamen op het eiland en worden ook door de auteur belicht. „Maar de Brandaris bleef de Brandaris. Het is de laatste grote reddingboot die niet zelfrichtend was.”

Het is voor Heuff zonneklaar dat het voor de veiligheid op het water noodzakelijk is dat de KNRM blijft bestaan. „Het is veel drukker geworden op het water. Iedereen met een snelle boot waant zich bij mooi weer redder, maar bij het toemenen van de wind neemt dat gevoel bij velen af. Conflict met commerciële bergers zullen altijd blijven bestaan. Dat gaat al meer dan honderd jaar terug. Het loodswezen, dat vaak buiten op zee op een post zat, moest stoppen met reddingswerk, werd al gezegd bij de intrede van gemotoriseerde vaartuigen.”

De Brandaris vaart tegenwoordig alleen nog uit met betalende gasten voor een pleziertochtje. Ze krijgen er uitleg over het leven aan boord tot halverve de vorige eeuw. „Dit schip overleefde ons allemaal”, weet Heuff, die als kleine jongen in 1958 tijdens een zomervakantie op Terschelling al geïnteresseerd was in de haven afgemerkte reddingboot stond te kijken. Dat hij ooit een stevig naslagwerk over zou schrijven had hij toen niet kunnen bevroeden. „De titel is mij overigens in de schoot geworpen door secretaris Hendrik de Booy van de NZHRM. Na een actie in september 1936, waarbij de Brandaris vier mannen miste te redden, zette hij boven zijn verslag in verenigingsblad *De Reddingboot* de kop: *Bravo Terschellingers*.”

“MODERNE TECHNIKEN DEDEN LANGZAAM HUN INTREDE. ER KWAM RADAR EN EEN MARIFOON

warend naar een Duitse schoener die in de Eierlandse Gronden in oktober 1921 in zwaar weer verkeerde, verging de Brandaris. Van het schip en de vier bemanningsleden is nooit meer iets teruggevonden. Als vermoedelijke oorzaken worden een mijn of motorexplisie genoemd. Heuff houdt het na bestudering van alle documentatie op het laatste. Aan een nieuw schip werd toen al gewerkt. Deze kwam in 1923 in de vaart en kreeg opnieuw de naam Brandaris. Op een houthaven naambord dat Heuff op de werf van Talsma heeft veiliggesteld staat het Romeinse getal II. „Maar die naam is zelf nooit op de boot geschilderd.” De reddingboot bleef tot 1966 in gebruik. Naast de vuurtro-



Auteur Jan Heuff
Titel Bravo Terschellingers
Uitgever FlevoMedia
Prijs 29,90 euro

HERSTEL

Terschellinger reddingboot Brandaris

In het verhaal over de reddingboot Brandaris van gisteren staan enkele fouten. Per abuis is een niet-gecorrigeerde versie afgedrukt. Jan Heuff legde namens stichting Museum-reddingboot Terschelling contact met de vorige eigenaar. Na het ongeval in 1921 is uitsluitend het stoffelijk overschot van schipper Steven Wiegman gevonden. Hij is op de oude begraafplaats op West begraven. Aan de basis van de zelfrichtende reddingboten stond reddingbootschipper Mees Toxopeus en niet zijn zoon Jannes.