



GEEN GOLF TE HOOG

VOOR KNRM-VRIJWILLIGERS GHER EN MARCO

Gher Smit en zijn zoon Marco zijn allebei vrijwilliger bij de KNRM. Belangeloos trotseren zij in weer en wind, bij nacht en ontij de zee om mensen in nood te helpen. Gher redde meer dan negenhonderd mensen, Marco is hard op weg om hetzelfde te doen.

Als een uitgestrekte arm strijkt de lichtbundel van de vuurtoren Brandaris over de Waddenzee. In de verte groene en rode lampjes van de betonning, de skyline van Harlingen, het flakkerende achterlicht van een scheepje. De Arie Visser, reddingboot van de KNRM West-Terschelling, meerdert vaart, trekt witte schuimsporen in zee. Gher Smit (59), plaatsvervangend schipper van de KNRM, tuurt in het woest kolkende hekwater. Elke woensdagavond vaart de bemanning van Arie Visser uit om te oefenen en de kennis up-to-date te houden.

GENADELOOS

Terwijl nieuwelingen zich in de bochten krampachtig vastgrijpen aan stangen, staat Gher doodgemoedereerd aan dek. Hij is al bijna dertig jaar vrijwilliger bij de KNRM en voer jarenlang op een sleepboot rondom Schotland, waar de zee zo genadeloos te keer kan gaan. "Dan krijg je wel zeebenen."

Zijn interesse voor de KNRM werd al vroeg gewekt. "Als jochie van acht hoorde ik de verhalen van mijn opa die bij de KNRM actief was. Ik raakte erdoor gefascineerd en las veel boeken over reddingen", vertelt Gher.

VUURDOOP

Hij was nog maar net begonnen als bemanningslid, toen hij op 25 januari 1990 meevoer op de reddingboot Carlot. Die zette koers naar de Briz, een Russisch schip. "Een extreme reis was het. De wind trok aan tot orkaankracht. De sleeptros was gebroken en de Briz dreef stuurloos en onverlicht op zee met 56 man aan boord. Het schip maakte slagzij en in de machinekamer stond water. De actie duurde al met al zestien uur. Onze reddingboot raakte zwaar beschadigd. Wij wisten desondanks vijf bemanningsleden te redden. De rest werd door helikopters van boord gehaald." Gher doorstond met kalme moed zijn vuurdoop. Die moet een pieper hebben, besloten zijn collega's meteen na de actie.

HUIZENHOGHE GOLVEN

Vijf jaar later was het weer raak in januari. Tijdens een zware noordwesterstorm sloegen twee bemanningsleden van de Duitse reddingboot Alfried Krupp overboord. Ze verdronken in de huizenhoge golven. "De twee andere bemanningsleden hebben wij nog kunnen redden. Het heeft diepe indruk op me gemaakt. Twee mensen, gewoon helemaal weg, meegenomen door de zee. Mannen die net als ik bezig waren om andere mensen te redden. Dat maakte het extra zwaar. Thuis praatte ik erover met mijn vrouw. Dat hielp. Bij haar kan ik de moeilijke kanten van mijn werk altijd goed kwijt."

GEKLUISTERD AAN DE SCANNER

Ghers zoon Marco (32) was op die stormachtige januaridag in 1995 negen jaar oud. "Ik weet nog dat we mijn vader op de kade stonden op te wachten." Die avond hadden Marco en zijn broertje met ingehouden adem op hun bed naar de scanner liggen luisteren naar wat er gebeurde. "Mijn vrouw deed dat natuurlijk ook. Die was verschrikkelijk



'Juist met zwaar weer ga ik het liefst de zee op. Dat is het echte werk'

ongerust, omdat ze hoorde dat twee man overboord geslagen waren. Ze wist nog niet om welke reddingboot het ging. Stokstijf zat ze in de kamer", vertelt Gher.

NOOIT BANG

Gher redde sinds zijn aanstelling in 1989 meer dan negenhonderd mensenlevens, al zal hij dat aantal zelf niet gauw in de mond nemen. Zijn wapenfeiten onthult hij mondjesmaat met onderkoeld zelfvertrouwen. "Bang? Nee, dat ben ik nooit. Ik heb vertrouwen in ons scheepje. Juist met zwaar weer ga ik het liefst de zee op. Dat is het echte werk", zegt Gher.

HEFTIG

Hoewel Marco nog goed weet hoe zijn vader eropuit trok als de storm rond het huis bulderde en zijn moeder bezorgd thuis zat, wilde hij niets liever dan óók vrijwilliger bij de KNRM worden. "Ik kreeg de verhalen thuis mee. Het avontuur trok me." Vier jaar geleden begon hij als opstapper. Amper een week had hij zijn pieper of de eerste melding kwam: "Ik moest iemand op een schip reanimeren. Helaas overleefde de man het niet. Heftig om mee te maken", vertelt Marco. Op 29 oktober 2017 was hij samen met zijn vader betrokken

bij een ruige actie. "Dat ging om de Drifa die stuurloos op zee dreef. Een zware breker had de voorramen van de brug ingeslagen en de motoren waren ermee opgehouden. We hebben toen vanuit de Arie Visser een sleepverbinding gemaakt tussen het kustwachtschip de Guardian en de Drifa. Dat was zwaar, want de golven waren minstens tien meter hoog. En 's morgens ga je dan gewoon weer naar je werk." Hij werkt bij een installatiebureau en is buiten werktijden beschikbaar voor de KNRM. "De pieper komt eigenlijk altijd op een ongelegen moment. Het kan van alles zijn; iemand die onwel of gewond geworden is op een schip, medisch vervoer naar de wal, een boot vlottrekken of natuurlijk een schip in nood. Ik heb meegemaakt dat ik er in één nacht drie keer uit moest."

NACHT OVERSLAAN

Gher, die als docent op de zeevaartschool van Terschelling werkt, knikt: "Soms ga ik na een melding meteen door naar school. Ach, een nachtje overslaan moet kunnen. Dat ben je ook zo weer vergeten." Het mensen helpen vinden vader en zoon het mooiste van het werk. "Dat je iemand in nood kunt redden. Daar doe ik het voor. En dan is geen golf te hoog." ■

FEITEN EN CIJFERS KNRM

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij redt levens op zee: 24 uur per dag, 365 dagen per jaar en onder alle omstandigheden. De vrijwillige bemanningen op de 45 reddingstations komen jaarlijks ruim 2.000 keer in actie, waarbij ruim 3.000 mensen veilig aan land worden gebracht. De KNRM biedt sinds 1824 al haar diensten kosteloos aan. Voor de instandhouding is de KNRM volledig afhankelijk van giften, donateurs en nalatenschappen.

Voor meer informatie: knrm.nl