

organiseren en te wachten op betere tijden. Die zijn tot dusver nog niet aangebroken.

Jules Braat

Geraadpleegde bronnen en literatuur:

- Katholiek Documentatiecentrum Nijmegen: archief Katholieke Jeugdbeweging en -verken- ners, dossier Bedevaarten Vrouwenpolder.
- R.-k. Petrus en Paulusparochie Middelburg: archief bedevaart Vrouwenpolder.
- Stadsarchief Breda: collectie Lijnzaad, dag- blad 'De Stem'.
- Gemeentearchief Roosendaal: archief scou- tinggroep Sint Jan.

- Zeeuws Archief/Zeeuws Documentatiecen- trum: diverse dagbladen.
- KRO, Hilversum: 'Katholieke Radiogids', april 1954.
- K.J. Derks, 'Onze Lieve Vrouw van den Pol- der', Middelburg 1947.
- P.H. Heemskerk, 'Novene ter Eere van Onze Lieve Vrouwe van den Polder', 1947.
- J. van der Meulen, 'Kompas voor liturgie en gebed in de verkennergroep', 1963.
- J.A. Schutijser, 'Het miraculeuze schilderij van O.L. Vrouw van den Polder, in: 'De Wete', 1978.
- 'Christus Lux', tweemaandelijks tijdschrift ten dienste van aalmoezeniers, 1953.
- 'Alle Hens', verkennerseditie, 1952.



Station Veere 284

Een strategische zee reddingspost in de periode 1946-1961

Vlissingen had al vanaf 1912 tot aan het begin van de Tweede Wereldoorlog een reddingsstation met een rijke historie.

Station Veere 284 bestond van 12 maart 1946 tot 5 april 1961.

Hieronder volgt de geschiedschrijving van de laatste periode van het roemruchte Veerse zee reddingswezen, dat stamt uit de tijd van Frans Naerebout en de VOC.

De initiatiefnemers van de Zuid-Hollandse Redding Maatschappij moeten zich des- tijds bij de oprichting van de nieuwe steun- post aan het hoofdvaarwater van het Veer- se Gat behoorlijk rijk hebben gedacht: een

vestiging in het roemrijke Veere, een niet geringe buitenkans.

Maar het liep anders...

De nieuwe Deltawet – tot stand gekomen naar aanleiding van de Watersnoodramp van 1953 – gaf de aanzet tot de afsluiting van een aantal zeegeten in de zuidweste- lijke Delta. Van de reeks zeearmen die werden gedicht, was het Veerse Gat de eerste. Vanaf eind april 1961 lag Veere voor het eerst in haar historie niet meer aan open zee. De getijwerking was ge- stopt, het voormalige zeeget van Veere was voortaan een meer en het redden van

drenkelingen op open zee vanuit Veere was verleden tijd.

Strategische vestigingsplaats

Direct na het einde van de Tweede Wereldoorlog, in 1945, ontstond binnen de Zuid-Hollandse Redding Maatschappij (ZHRM) het plan om op een strategische positie in de Zeeuwse Delta een compleet nieuw reddingsstation op te richten en uit te rusten met een groot en voor die tijd geavanceerd type motorreddingsboot.

Belangrijk daarbij was dat kon worden beschikt over degelijke havenfaciliteiten en dat tevens een potentiële bemanning, bij voorkeur uit visserijkringen, beschikbaar was.

Begin oktober 1945 besloot de directie van de ZHRM dat de motorreddingsboot Maria Carolina Blankenheym, die tot die tijd in Breskens was gestationeerd, vanaf maart 1946 in Veere dienst zou gaan doen. De schipper en de machinist zouden volledig bij de ZHRM in dienst treden. Daarnaast zouden vier opstappers worden aangetrokken, die op oproepbasis aan de slag konden gaan.

Nog voor de Kerst in 1945 kwam vast te staan wie tot de eerste reddingsbootbemanning zouden behoren. Jan Minneboo, geboren Veereenaar en ervaren zeeman en visser, zou als schipper worden aangesteld, met daarnaast als eerste machinist Pieter Jan Oele, die daarvoor geruime tijd werkzaam was geweest als stoker en machinist in de zeesleepvaart.

Ligplaatsen

De havenfaciliteiten konden voor die tijd snel worden geregeld met het eerste naoorlogse gemeentebestuur van Veere. Aanvankelijk werden twee voorlopige lig-

plaatsen toegewezen in de oostelijke kanaalarm.

Pas jaren later, in 1954, kwam de stadshaven van Veere als meest geschikte permanente ligplaats in beeld: aan de steiger van de Kaai aan de noordzijde, vlak voor het woonhuis van oud-havenmeester Hirdes. Gunstige bijkomstigheid was dat daar kon worden beschikt over magazijn- annex werkplaatsruimte in het nabijgelegen oliehuysje van Nol Huijbrecht, aan het uiteinde van de brug over de kaai. Deze café-eigenaar fungeerde eerst als opstapper en later als eerste machinist op de reddingsboot.

Naoorlogse perikelen

Op het moment dat de ZHRM in 1946 met haar activiteiten in Veere wilde beginnen, was de algemene toestand er verre van ideaal. De Tweede Wereldoorlog had in Veere in meerdere opzichten diepe sporen achtergelaten. Walcheren stond nog voor een groot deel onder water en met de feitelijke droogmaking was men nog maar amper begonnen. De gemeente Veere en de Veerenaren moesten nog aan de eerste fase van de wederopbouw beginnen. Opvallend was wel dat in die periode de beroepsvisserij vanuit Veere, met veelal verouderde en merendeels houten schepjes van het type hoogaars en botter, alweer enige gestalte begon te krijgen. Juist in deze visserijkringen vond men een belangrijke bron van ervaren en betrouwbare bemanningsleden van de nationale reddingsstations.

Zo verliep het in die tijd dus ook in Veere; de ZHRM bleek klaar voor het karwei.

De reddingsboot

De Maria Carolina Blankenheym, die werd geschonken door de douairière van Nispen

tot Pannerden, had vanaf haar ingebruikstelling in 1912 tot aan het begin van de Tweede Wereldoorlog onafgebroken dienst gedaan op het reddingsstation Vlissingen. De 16,75 meter lange stalen kotter was sinds 1928 uitgerust met een ruwe-olietor van het fabrikaat Brons, met een vermogen van 70 pk. Deze had geen al te

te ruilen voor een gereviseerde middengolfzender.

Alle hens

In de eerste periode waarin de zeedingsdienst van Veere operationeel was, werd er flink appèl op de dienst gedaan. Minstens enkele malen per week was er



grote stuwkracht en was derhalve te zwak voor het merendeels zware werk dat veelal onder ongunstige weers- en getijomstandigheden moest plaatsvinden. VHF-radio, radar en echolood waren uit het oogpunt van veiligheid dringend nodig. Maar de aanschaf van deze noodzakelijke standaarduitrusting aan boord van een reddingboot bleek in de eerste jaren om meerdere redenen niet haalbaar. In 1949 besloot de directie de bestaande hoofdmotor te vervangen door een geheel nieuwe motor van het fabrikaat General Motors (met een vermogen van 165 pk) en tegelijk de sterk verouderde radiozender in

De Maria Carolina Blankenheym bij aankomst in Veere, 12 maart 1946.

wel een SOS voor alle hens aan dek. Dit kwam doordat er in de jaren na de oorlog in de vaart op zee veelal chaos en wanorde heerste, met de daarbij behorende rampspoed. Er was sprake van mijnengevaar, onbetrouwbare of ontbrekende betonnen en bebakende, niet-bijgewerkte en verouderde zeekaarten, gedateerde communicatie- en navigatieapparatuur, en ook nog veelal onvoldoende zeevaardige schepen met een slecht opgeleide bemanning.

Station Veere 284

De ZHRM-directie stond erop dat van meet af aan binnen de kom van de stad Veere kon worden beschikt over eigen huisvesting, van waaruit tevens de reddingsoperaties konden worden gecoördineerd. Omdat de communicatie in die tijd afhankelijk was van primitieve telefoonverbindingen

belangeloos beschikbaar zouden stellen. De vrouw van schipper Minneboo en hun zoon Frans, die dagonderwijs in Middelburg volgde, werden in eerste instantie bereid gevonden die taak op zich te nemen. Harde eis daarbij was wel dat minimaal één van beiden continu paraat zou staan en dat zij zich aan de telefoon zouden mel-



De ligplaats van de reddingboten in de Veerse stadshaven.

gen, besloot de directie de schipperswoning te voorzien van een diensttelefoon. Die kreeg het nummer 284 en aldus ontstond de codenaam Station Veere 284. In de gelederen van de plaatselijke reddingsdienst beschikten alleen Nol Huijbrecht in zijn café en de burgemeester als Veeres agent van de ZHRM over een telefoonaansluiting.

De directie was van mening dat het nuttig zou zijn als enkele vrijwilligers zich voor de coördinatie van de reddingsoperaties

den met de hiervoor genoemde code-naam.

Omdat de directie tevens wilde dat de schipper zo dicht mogelijk bij de ligplaats van de reddingboot zou wonen, werd in 1947 de schipperswoning aan de Kade A 149 verruild voor de veel grotere domeinwoning aan de Sluis B 15. Dat was vlakbij de ligplaats van de Maria Carolina Blankenheym aan de steiger van de mijnenloods aan de overzijde van de sluis en enige tijd later aan het paalwerk nabij de voormalige vliegloods aan de westzijde van de kanaalmond.

Toen begin jaren vijftig werd besloten de

ligplaats van de reddingboot te verplaatsen naar de Kaai in Veere, kwam de bouw van twee nieuwe dienstwoningen aan de Markt nummer 164a en 164b aan de orde.

De drie vroegere schipperswoningen aan Kaai, Sluis en Markt zijn in particuliere handen gekomen en verkeren thans nog in prima staat.

dingsoperaties zoals die van de Meerkerk in de monding van het Oostgat in 1946, de Bore VI nabij het strand van Westerschouwen in 1953 en de Ebro op het bankengebied van de Banjaard in 1958.

Daarnaast was er nog de langdurige en intensieve hulpverlening bij de Watersnoodramp 1953, alsmede de assistentie bij



SOS

Na een SOS-melding, die doorgaans van Scheveningen-radio, de Roeierswacht in Vlissingen of de vuurtorens van Westkappelle en Westerschouwen binnenkwam, werden vanuit de schipperswoning per fiets de overige leden van de bemanning opgetrommeld. Door tussenkomst van genoemde meldposten werd tijdens de reddingsoperaties mede het contact tussen de schipperswoning en de reddingboot over en weer onderhouden.

Zo ging dat gedurende de vijftien jaren dat Station Veere 284 operationeel was en dus ook tijdens grootse en opvallende red-

De reddingboten aan de steiger Noordzijde Kaai.

het voetveer Veere-Kamperland en de betonningsdienst van de Veerse familie Van Beveren tijdens zware ijsgang in de barre winters van 1946 en 1956.

Kortom, het ZHRM-station Veere was er altijd, belangeloos en voor iedereen!

De werkbaas

Voor de meer officiële contacten met het dagelijks bestuur van de ZHRM in Rotterdam was er de werkbaas, inspecteur A.J. Drenth uit Schiedam, die vanaf 1950 met

zijn gezin aan boord van het jacht Windjammer vrijwel de hele zomer in Veere verbleef.

Deze aimabele man, in Veere spoedig welbekend, werd in de volksmond aangeduid met “meneer Boy Drenth”. Hij was degene die tot aan zijn pensionering in 1958 een wel zeer markante bijdrage heeft geleverd

De agent

In bevoegde Veerse kringen was men van meet af aan de mening toegedaan dat de functie van plaatselijk agent door de burgemeester moest worden vervuld. “Hoeft niet, maar mag wel,” zei men in Rotterdam. Gedurende het grootste deel van het bestaan van de Veerse zeereddingsdienst



Linksboven: domeinwoning aan de Sluis B15, Kanaalweg Westzijde. Linksonder: schipperswoningen aan de Markt 164a en 164b. Rechts: schipperswoning aan de Kaai.

aan het reilen en zeilen van het reddingswezen in deze markizaatsstad. Hij werd er als het ware op handen gedragen. In Rotterdamse kringen werd hij met ironische ondertoon dan ook wel “het reddersbaasje van Veere” genoemd.

was burgemeester jhr. I.F. den Beer Portugael de plaatselijk agent. Zelf noemde hij het een erebaan, waarvoor hij op gezette tijden veel inzet aan de dag legde. Vooral op de grote momenten, bij belangrijke, al dan niet geslaagde, reddingsoperaties was de burgervader steeds in eigen persoon aanwezig. Redders en geredden wist hij bij terugkeer aan vaste wal op geheel eigen wijze te fêteren of op wat meer bescheiden wijze te onthalen.

Onder normale omstandigheden toonde hij zich – evenals de inspecteur – veelal zeer begaan met de dagelijkse gang van zaken binnen de plaatselijke reddingsdienst. Zo vond de burgemeester het gepast met zekere regelmaat op doordeweekse avonden thuis bij schipper Minneboo, onder het genot van een jonge borrel of iets in die

voor de schipper en de machinist, had de burgemeester zo zijn eigen ideeën over de uitvoering van dat plan. Typisch Veerse woonhuizen moesten het worden, met gestileerde gevels en ramen, en in het midden voorzien van een markante gevelsteen met een bij het reddingswezen passend motief. Dit sieraad, zoals beweerd



geest, een soort werkoverleg te hebben. Hij gaf er vaak de voorkeur aan bepaalde zaken eerst onder vier ogen met de schipper te bespreken, alvorens er bij de overige leden van het reddingsteam, de inspecteur inbegrepen, mee op de propfen te komen.

Het is begrijpelijk dat dit soort onderonsjes soms tot enige commotie leidde. Het ging er, zoals men in de volksmond zei, “een beetje op z'n Veers aan toe.”

Toen begin jaren vijftig de maatschappij met het voorstel kwam tot de bouw van een dubbele dienstwoning aan de Markt

De Maria Carolina Blankenheym tijdens zware ijsgang voor de haven van Veere.

afkomstig uit de tijd van de VOC, had Veeres eerste burger zelf tijdens een zoektocht ontdekt in een van de kelders van het stadhuis.

Dezelfde stadsregent was er nog toen in 1961 de complete laatste zeereddingsdienst van Veere de aftocht blies.

Zijn streven de Veerse dam in aanbouw te doen voorzien van een scheepvaartsluis, oogste bij de verantwoordelijke beleidsmakers bij Waterstaat geen bijval.

Het is nu vijfenveertig jaar geleden dat Station Veere 284 ophield te bestaan. Wij gedenken met de tekst van oud-havenmeester Hirdes.

“Het is toch zeker en gewis,
men eere die te eeren is.
Ze namen als men 't wel beschouwt
een voorbeeld aan Frans Naerebout.
Die held, zo kreeg ik eens te horen,
is ook als Veereenaar geboren.
Het nageslacht zal eens getuigen.
Gewis, en daar besluit ik mee:
In Veere daar woonden mannen,
Het waren helden van de zee!”*

Tot besluit

In mijn ouderlijk huis was ik als zoon van de toenmalige reddingbootsschipper steeds nauw betrokken bij de verrichtingen van Station 284. Ruim een halve eeuw later ken ik de feiten en gebeurtenissen als het ware nog uit het hoofd. De roep om hulp en bijstand van de reddingspost staat me nog helder voor de geest, als de dag van gisteren.

Frans A.J. Minneboo

** Deel van het gedicht dat Hirdes maakte naar aanleiding van de reddingsoperatie Ebro in 1958.*

“Eenigszins buitensporig”

Dierenkwellers in Gapinge

Vogelnestjes

Op zaterdagmiddag 11 mei 1805 ging Louis van Turen uit Veere op pad om een natuurwandeling te maken. De achttienjarige Louis was geboren in Groningen en woonde sinds vijf jaar in het Zeeuwse stadje, waar hij als loodgieter de kost verdiende. Hij was van plan vogelnestjes te gaan zoeken en om over de sloten te kunnen springen, had hij zijn springstok meegenomen.

Het Walcherse landschap zag er heel anders uit dan tegenwoordig en was werkelijk een lust voor het oog, zeker op zo'n mooie lentedag. Het eiland zou niet voor niets zo'n honderd jaar later “de tuin van Zeeland” worden genoemd. Er stonden veel meer bomen en struiken en de paden, die voor het merendeel nog onverhard waren, kronkelden zich door het land-

schap. De akkers en weiden waren klein en omgeven door heggen en sloten. Kortom, een ideale omgeving voor vogels om te nestelen.

En nesten waren er genoeg, zelfs van vogels die nu niet meer op Walcheren voorkomen. In de knotwilgen broedden steenuilen en gekraagde roodstaarten. Er waren geelgorzen en boompiepers en in de weilanden rond Schellach broedden naast Kieviten en tureluurs ook zomertalingen. En als Louis geluk had, kon hij een ooievaar of een lepelaar zien.

Om halfdrie kwam hij zijn stadgenoot Herman de Vroom tegen, die in de richting van Gapinge liep om aardappelen te halen. Herman was slagersknecht van beroep en even oud als hij. Ze kenden elkaar al vanaf het moment dat Louis in Veere was komen wonen, en ze besloten