

# Het Bolletje van de Banjer

## De Ebro, een redding die voor onmogelijk werd gehouden

### Vroege storm aan de Kaai

Opvallend vroeg in het jaar 1958 had de noordwesterstorm tijdens giertij het zeewater al enkele malen tot op de straten langs de Kaai van Veere gestuwd. De meeste Veerenaren die dit verschijnsel maar al te goed kenden, waren er die dag niet bijster gerust op. De herinnering aan de algehele inundatie van het stadje in de eerste februari-nacht van 1953 onder soortgelijke omstandigheden lag nog vers in het geheugen.

Op 11 januari stond er de hele dag een stormachtige wind. Zoals dat wel vaker voorkomt in januari, ruimde de wind tegen de avond naar het noordwesten en wakkerde daarbij aan tot volle storm.

Wel bleef in Veere zoals gewoonlijk een serene rust heersen. Het barre weer hield de mensen in huis. Alleen havenmeester Hirdes waagde zich op straat om, plichtsgetrouw als hij was, nog eens te gaan kijken of de lichten op het havenhoofd toch wel brandden.

De aanloop naar het aankomende hoogwater vervulde Hirdes met grote zorg. Het was weer springtij en de vloedstroom verliep abnormaal snel en heftig. Hirdes vond het dan ook raadzaam de burgemeester van de getijntwikkelingen in kennis te stellen. Veere's eerste burger Den Beer Poortugael stelde zulke dingen altijd zeer op prijs en beiden gingen dan ook onverwijd op verkenning. Op de Kaai en de havenhoofden konden ze zich in het stormweer maar amper op de been houden.

### SOS

Dat de burgervader, als Veere's agent van

de Zuid-Hollandse Redding Maatschappij ZHRM, op datzelfde moment getuige mocht zijn van het uitrukken van de reddingboot Maria Carolina Blankenheim, verraste hem volkomen. Maar het vervulde hem ook met een zekere trots. Prachtig, dat stormweer, en een redding past daarbij, vond hij...

Het liep tegen de klok van negen. Schipper Jan Minneboo liet zich als eerste van de bemanning aan boord van de Maria Carolina Blankenheim zakken; machinist Nol Huijbrecht, die bij dit soort aangelegenheden altijd aan de late kant was, stapte als laatste aan boord.

"SOS", had het door de ether geklonken. Geen gezeur verder; lekko en trossen los! Wegwezen zonder slag of stoot, de wilde woeste zee op, met voorshands nog slechts een vage bestemming.

De vijf mannen aan boord van de nietige reddingboot wisselden maar weinig woorden. Tijd om te praten was er niet. Tussen het tijdstip van opstarten van de motor en het commando "varen" lag minder dan een minuut. "SOS, schip in nood": zonder omweg recht op het doel af!

Het beruchte bankengebied van de Banjaard voor de kust van Westerschouwen had, als ware het een Zeeuwse 'Razende Bol', de laatste stoomzeesleepboot van L. Smit en Co's Internationale Sleepdienst, de Ebro, in zijn greep gekregen. Onwrikbaar vast zat de eens zo trotse zeesleper uit Rotterdam daar, om precies te zijn op het *Bolletje van de Banjer*. Uitgerekend op het droogste plekje van het beruchte bankengebied dat bij extreem laagwater geheel droog komt te liggen.

In een poging om de op de Noordzee in

ballast varende Nederlandse vrachtvaarder Lindekerk van de VNS, die als een blaasje op de wind gevaarlijk richting Banjaard afdreef, op sleeptouw te nemen en voor stranding te behoeden, had de veel dieper stekende Ebro er zelf het onderspit gedolven.

Ondertussen sleepte het ondiep stekende

ge geulen tot een moeilijk te bevaren, onstuimige en holle zee.

De stoere Veerse reddingboot, met een lange en opmerkelijke staat van dienst, beefde en kreunde onder het woest golvende geweld. Stuurman Kobus Minneboog wist de boot steeds weer op de juiste momenten te corrigeren.



vrachtschip Lindekerk zich hortend en stotend over de zandbanken heen en kon het later op de avond achter het bankengebied, aan Schouwse zijde, in rustiger water voor anker gaan.

### **Barre vaartocht**

Precies op het moment dat de klok van het Veerse stadhuis negen uur sloeg, koerste de Maria Carolina Blankenheym voorlangs de Campveerse Toren de kaai uit.

In het Veerse Gat was het rond die tijd hoogwater. Samen met de bovennormale noordwesterstorm leidde dat in de bochti-

*Schilderij van de ss Ebro, de laatste stoomzeesleepboot van L. Smit en Co.*

De buien werden almaar feller en de windstoten heviger. Tijdens uitschieters was er regelmatig sprake van windkracht 11. Schijnsel van de bijkans volle maan was er nauwelijks, zodat het neerslaande buiswater in en rondom de scheepskuip bepaald spookachtig aandeed.

### **Moeizame communicatie**

Vanuit de radiohut onderhield machinist Nol Huijbrecht zo goed en zo kwaad het

ging contact met de Roeierswacht Vlissingen. Op deze maritieme seinpost kon nog slechts mondjesmaat radiocontact worden onderhouden met de aldoor in groter nood verkerende Ebro.

De 32-jarige kapitein Jan Bruins van de zeesleper uit Maassluis liet marconist Jan de Bes rond halftien melden dat de situatie



*De Ebro in betere tijden.*

van het hevig water makende schip van minuut tot minuut hachelijker werd. Zware grondzeeën overspoelden de gestrande sleper keer op keer. Dit maakte het dringend noodzakelijke afsteken van vuurpijlen vrijwel onmogelijk. Toch werd er één vuurpijl tussen twee buien door opgemerkt aan boord van de maar langzaam vorderende reddingboot ter hoogte van Vrouwenpolder. Het was toen kwart voor tien.

“Als we de Ebro niet binnen het uur bereikt hebben moet de gehele operatie als verloren worden beschouwd”, concludeerde schipper Jan Minneboo van de Veerse reddingboot. In de geheel open stuurkuip, waar het door de storm opgezweepte regen- en buiswater ongehinderd toegang had, bleek het raadplegen van de zeekaart volstrekt onmogelijk.

### **Kortste koers**

In de pikdonkere nacht gaf de schipper zijn stuurman opdracht de kortste koers naar de Ebro aan te houden, dwars over het ondiepe en uiterst geaccidenteerde bankengebied in de monding van het Veerse Gat en de nabijgelegen Oosterschelde. Nog een vol uur duurde de meer dan barre tocht over de ruige ondiepten, terwijl metershoge grondzeeën de reddingboot keer op keer onder het zand bedolven. Het zeewater in de machinekamer van de Ebro was inmiddels zo hoog gestegen dat de vuren moesten worden gedoofd, teneinde ontploffingsgevaar te voorkomen. Omdat vrijwel elke golf de sleper overspoelde, zag kapitein Bruins zich genoodzaakt de gehele bemanning van negentien koppen op de brug bijeen te roepen. De marconist mocht intussen in de radiohut nog één keer een SOS-bericht doen uitgaan. Om vijf over halfelf kon hij ten slotte berichten dat de Maria Carolina Blankenheym tweehonderd meter om de zuid lag. Aan boord van de reddingboot werd alles zo goed mogelijk in gereedheid gebracht om met de daadwerkelijke reddingsoperatie te kunnen beginnen.

De looprichting van de golven bleek vrijwel evenwijdig aan de lengteas van de Ebro, zodat de reddingboot bij het naderbij komen geen enkele vorm van luwte van de reeds meer dan half vergane zeesleper zou kunnen ondervinden.

### **Langs zij het doel**

Deze tegenvaller ten spijt liet de reddingbootschipper zijn vaartuig rond kwart voor elf langs zij bakboord van de Ebro zetten. De torenhoge golven smeten de reddingboot genadeloos tegen de zwaar gepantserde berghouten van de sleper. Wonder

boven wonder bleef daarbij verdere averij aan de reddingboot uit.

Bij de eerste nadering sprongen vijf bemanningsleden tegelijk van de brug van de Ebro in het vangnet van de reddingboot.

Om alle vijftien overige opvarenden van de vrijwel volledig tenondergegangene sleper van boord te halen, moest deze uiterst hache-

na de machinist en de stuurman als laatste. Een moeilijke en uiterst risicovolle reddingsoperatie was hiermee geklaard; de klok liep tegen elfen.

### **Rolling home**

De Maria Carolina Blankenheim wendde de steven en aanvaardde vervolgens de



lijke manoeuvre nog driemaal worden herhaald. Alleen scheepskok Maarten Slijp durfde de sprong aldoor niet wagen. Hij aarzelde telkens, zodat de laatst achtergebleven bemanningsleden bij de eerstvolgende nadering van de reddingboot genoodzaakt waren hem als het ware over te werpen naar het vangnet. Slijp kwam bij die worp ongelukkig naast het vangnet op het zijdek van de reddingboot terecht en brak daarbij beide enkels.

Bij de vierde en laatste aanloop gooide kapitein Bruins eerst een trommel met de scheepspapieren in het vangnet. Hij sprong

*De officiële huldiging van de reddingbootbemanning op het Veerse stadhuis.*

thuisreis, de eens zo trotse zeesleper Ebro op de onberekenbare bulten van de Banjaard achterlatend. Daar boorde het schip zich eenzaam kreunend in de grond en groef zo zijn eigen graf.

Recht voor de wind en de zee liep de reddingboot met grote vaart richting thuishaven Veere. In het vooronder en de machinekamer probeerden de inmiddels vermoeid geraakte redders de verkleumde en hevig ontdane schipbreukelingen weer

wat op verhaal te laten komen. Een halfuur na middernacht kon de Maria Carolina Blankenheym zonder al te grote averij weer in de thuishaven, aan de Kaai van Veere, worden afgemeerd. De anders zo opvallende rust in het stadje had plaatsgemaakt voor een voor Veere ongekend enthousiasme ter verwelcoming van red-



*Huldiging door de bevolking van Veere en het muziekkorps Veere's Genoegen.*

ders en geredden. Heel Veere, met burgemeester Den Beer Poortugael voorop, leek naar de Kaai te zijn gekomen. Een grootse prestatie kon worden toegevoegd aan de rijke historie van het Veerse reddingswezen. Tal van deskundigen op het gebied van de nationale zeevaart en het Nederlandse zee-reddingswezen hebben na de geslaagde redding van alle opvarenden van de Ebro respect en bewondering geuit ten aanzien van allen, zowel redders als geredden, die bij de operatie betrokken waren. Zij spraken vrijwel unaniem van “een redding die voor onmogelijk werd gehouden”.

### **Hollands glorie**

Achtentwintig jaar lang lag het casco van de Ebro op de vlakte van de Banjaard. Op initiatief van de Vereniging van Belangstellenden voor de Sleepvaart werd het wrak in oktober 1986 – hangend in de

takels en stroppen van de reuzenbok Taklift 4 – in de Sloehaven nabij Scheldespoort aan wal gezet.

Meteen daarna werd de Stichting stoomzeesleepboot Ebro opgericht, met het oogmerk te trachten de laatste Nederlandse stoomzeesleper weer in oude glorie te doen herstellen. Dit heeft helaas niet zo



*Het casco van de Ebro op het droge in de Sloehaven te Vlissingen.*

mogen zijn. Al het ijzer en staal van het casco dreigde onder de handen van de vele vrijwilligers die zich beijerden voor het behoud van de Ebro, te verpulveren. Verder voortgaan met herstel van het op het oog nog vrij gave casco bleek onbegonnen werk.

In oktober 1989 berichtte de stichting haar donateurs dat het restauratieproject was beëindigd en dat het casco ter sloop zou worden aangeboden.

Frans A.J. Minneboo

*De foto's bij dit artikel zijn afkomstig uit de collectie van de auteur.*