



**Vlaamse vereniging  
tot het behoud**

**van  
historische vaartuigen vzw**

[www.historisch-vaartuig.be](http://www.historisch-vaartuig.be)

Nieuwsbrief 29, maart 2009

Verantwoordelijke uitgever: Dirk Ramakers

## Agenda:

Rupel in vlammen  
(Boom) - 25/4/2009

Stropentocht - 16-26/5/2009

Oostende voor Anker "10 jaar!"  
31/5 - 1/6/2009

Maasland voor L'Anker  
(Lanklaar) - 4 en 5/7/2009

Tilburg te water  
1-2/8/2009

Open Monumentendag  
Zennegat "Zorg" - 13/9/2009

Boom jaarmarkt - 9-12/10/2009

Leden die met hun vaartuig aan  
een evenement willen deelnemen  
melden zich best nog even aan bij  
het bestuur.

### Uw bestuur:

Dirk Ramakers ,  
motorsleepboot Odilia  
(voorzitter),  
0(032)478 38 38 45

Christophe Faijs,  
klipperboot Souvenir  
(secretaris)  
0(032)484 78 81 97

Evarist van Camp,  
bakdekkruiser The Old Lady  
(penningmeester)  
0(032)494 63 99 42

Robin Capiaux,  
motorsleepboot Kobbe  
(ledenadministratie)  
0(032)476 21 76 58

E-mail:

[info@historisch-vaartuig.be](mailto:info@historisch-vaartuig.be)

Fortis: 001-3919876-85  
IBAN BE89 0013 9198 7685  
BIC GEBABEBB

Beste leden,

Ondanks het mooie weer was de opkomst voor onze ledenvergadering op 28 februari jl. een groot succes te noemen, dit werkt erg stimulerend voor uw bestuursleden. Onze dank gaat uit naar Liesbeth van herberg Koningsrek Zates te Branst voor de gastvrijheid en naar ons lid Broos om dit te regelen. Ook onze oprechte dank aan Greta (De Afrekening) en Cynthia (Brabo III) voor het verzorgen van de uitstekende catering! Een verslag van deze ledenvergadering is apart naar de leden verstuurd.

Belangrijk voor ons allen is de start van een werkgroep die de objectieve regels voor het indelen van de vaartuigen in categorieën gaat voorstellen aan het bestuur. Dit zou deze indeling een stuk transparanter en efficiënter moeten maken. Na de goedkeuring van de aangepaste criteria in de volgende ledenvergadering zal het bestuur dan de schepen allemaal herbekijken en aan de hand van de criteria opnieuw indelen.



Wij gaan er verder op letten om in onze uitlatingen meer de term "varend erfgoed" dan "historische vaartuigen" te gaan gebruiken, aangezien de leden met klassieke vaartuigen, historische casco's of replica's zich uitgesloten kunnen voelen in de werking van onze vereniging wanneer we telkens spreken over aanlegplaatsen en andere realisaties "voor historische vaartuigen". Wij willen vanuit het bestuur benadrukken dat onze inzet geldt voor AL onze leden, ongeacht de indeling. Dat de ligplaatsconcessie aan het Zennegat nu enkel verkregen is voor historische en klassieke vaartuigen houdt ons niet tegen om bij onze verdere plannen ook te ijveren voor ligplaatsen en andere voordelen voor historische casco's, replica's enz. Deze vaartuigen hebben evenzeer een belangrijke erfgoedwaarde en verdienen onze aandacht zodat zij ook verder behouden kunnen blijven.

Het wordt ook stilaan tijd om de Open Monumentendag van september weer vorm te geven. Het thema is "zorg". We zouden dan graag de restauratie en het onderhoud van onze schepen aan het publiek willen voorstellen. Heeft u foto's e.d. van de restauratie van uw schip, stuur ze door naar het bestuur met wat uitleg erbij en we kijken waar we een mooi verhaal rond kunnen bouwen.

Heeft u opmerkingen of vragen voor uw bestuur, we zien ze graag opduiken!

Namens het bestuur, uw voorzitter

Dirk Ramakers

## Workshop

Ruimtelijke ordening en watergebonden erfgoed,  
Ligplaatsen voor varend erfgoed  
door Dirk Ramakers

Op 7 maart jl. vond de VCM studiedag "Erfgoed en Ruimtelijke Ordening" plaats. Uw voorzitter heeft hier een kleine workshop gehouden rond bovengenoemd thema. Er was veel aandacht van de mensen van Ruimtelijke Ordening voor deze workshop, en zij waren zeer positief gestemd na afloop omdat het eigenlijk een verhaal is waarin ruimtelijke ordening, toerisme en varend erfgoed elkaar aanvullen en versterken... Onderstaand de volledige tekst aangevuld met wat plaatjes. Veel leesplezier!

### Integraal waterbeheer en erfgoedwaarde

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft de grote waterlopen als structuurbepalende elementen aangewezen, het netwerk van beek- en riviervalleien geldt als structurerende componenten. Ook vanuit landschapszorg en natuurbehoud zijn ze betekenisvol. Een belangrijk deel van het bouwkundig erfgoed is geassocieerd met water, watergebonden dus, zoals sluizen en watermolens, kaaien en bruggen, om er maar enkele te noemen. Water vormt bovendien een belangrijke waardebepalende context van monumenten als kastelen en forten.

Ook sloten, grachten, vijvers en poelen van zeer diverse oorsprong zijn dikwijls cultuurhistorische relictten die thans als kleine landschapselementen een vernieuwde landschapsecologische aandacht krijgen. Rivieren, beken en kanalen zijn assen die heel wat cultuurhistorische erfgoedelementen dragen en zelf lijnrelictten kunnen vormen. Ze structureren niet alleen de ruimte, maar ook de tijd. Als oeroude aders van het land dragen ze op vele plaatsten een bundeling van ons cultuurhistorisch erfgoed en getuigen van de steeds wisselende interactie die de mens met hun natuurlijk karakter diende aan te gaan. Tot het hoger vernoemde watergebonden erfgoed behoren echter ook de vele waardevolle historische schepen en drijvende installaties, het varend erfgoed. Daarover straks meer.



Ligplaatsen in historische context:  
Vismarkt, Mechelen en Korenlei, Gent

Er is sinds enige tijd en met een enorme stimulans vanuit Europa weer ruimte voor water: oude waterlopen worden weer

blootgelegd, water in de stad is 'in', kortom, water wordt opnieuw een belangrijk element in de stedelijke planning. Daar ontbreekt het dus niet aan.

In onze ruimtelijke ordening is echter vooral nood aan de ontwikkeling van meer integrale concepten en dit geldt zowel voor waterbeheerders als voor ruimtelijke ordening.

Water is immers niet alleen een historisch element maar ook een drager voor toekomstige (stedelijke) ontwikkeling. Weinig steden hebben het waterfront 'herontdekt' als een plek waaraan ze hun identiteit kunnen ontleenen.

Water heeft met andere woorden binnen de ruimtelijke ordening niet alleen een utilitaire betekenis (waterhuishouding) maar naast een culturele, historische en esthetische vooral ook een ruimtelijk structurele betekenis (in Nederland spreekt men van 'waterschappen').

Maar we willen nog verder gaan. Integraal waterbeheer zou naast recreatie en ecologische functies, watervoorziening etc. ook rekening moeten houden met erfgoedwaarde.

Het Vlaams decreet op de bescherming van varend erfgoed en haar uitvoeringsbesluiten zorgen sinds 2004 voor de (mogelijkheid tot) bescherming van waardevolle historische schepen (vooralsnog 1 schip definitief beschermd en 3 voorlopig). Maar schepen hebben aanlegplaatsen nodig. En voor historische schepen is het goed dat die gesitueerd zijn in een historische context. Op het vlak van ligplaatsen voor varend erfgoed bestaan echter nog verscheidene knelpunten. En hier komen we weer op het terrein van de ruimtelijke ordening terecht.

Vaste ligplaatsen in jachthavens zijn enkel mogelijk voor onbewoonde kleinere schepen, er bestaat een wildgroei aan ligplaatsen bij bewoonde en grotere schepen. Dit alles maakt dat ons varend erfgoed zeer verspreid is afgemeerd. Zones voor vaste ligplaatsen voor varend erfgoed met de mogelijkheid voor bewoning gekoppeld aan passantenplaatsen bieden een mogelijke uitkomst.

Passantenplaatsen op toeristisch interessante plaatsen zijn niet beschikbaar. Het toeristisch potentieel van ons varend erfgoed wordt zo niet benut. Afgemeerd varend erfgoed verfraait bestaande historische locaties.

Beschermde dorps- en stadsgezichten aan het water zijn meestal niet meer voorzien van afmeermogelijkheden zodat op die plaatsen de historische vaartuigen hun rechtmatige plaats niet kunnen innemen. Wat is een beschermd historisch havencentrum zonder de bijhorende schepen? Ruimtelijke ordening zou een breed kader moeten scheppen om het behoud, onderhoud en restauratie van ons varend erfgoed mogelijk te maken en het toeristisch potentieel ervan te benutten, of tenminste het niet tegen te werken en er in watergerelateerde dossiers rekening mee te houden.



Beschermde watergebonden stadsgezichten, Mechelen

Men zou moeten bekijken wanneer dorps- en stadsgezichten hertekend of beschermd worden welke de vroegere functie van de gebouwen of zones was, en daaraan dan ook terug invulling geven door een kaai aan stapelhuizen bijvoorbeeld als historische overslaghaven in te kleden compleet met alle installaties om dit beeld volledig in te vullen.

De meeste steden en gemeenten hebben geen visie als basis voor dossiers die te maken hebben met watergebonden erfgoed: een stads- of dorpsgezicht richt zich steeds op de gebouwen maar niet naar het water met haar (historische) schepen én infrastructuur. Het is van belang hier zowel het zicht van wal naar water als vice versa in de aandacht te brengen. Is er een mogelijkheid om de functie van het water (haven, aanmeerplaats of andere) op een of andere wijze mee op te nemen in de bestemming?

Bijkomend probleem is vaak het gebrek aan initiatiefnemers, waar er wel mogelijkheden voorzien zijn die niet altijd worden benut of uitgevoerd. Bovendien is de toevoeging van de site steeds afhankelijk van de locatie: havenbedrijf, stadsbestuur, waterwegen en zeekanaal. Dit werkt niet bevorderlijk voor een algemene visie.

Een ligplaats zonder de mogelijkheid van het uitvoeren van onderhoud en herstellingen zal verval versnellen. Herstelwerken aan vaartuigen maken een haven en haar ambachten levend en hoeven niet storend te zijn! Doordat een museumhaven bijvoorbeeld in een als woonzone ingekleurde omgeving (zoals het Bonapartedok in Antwerpen) ligt, zal het onmogelijk zijn om hier bijvoorbeeld aan klinknagelen te doen, een activiteit die op zich wel op nogal wat aandacht van toeristen zou kunnen rekenen. Een museumhaven behelst naast mooie geklasseerde panden ook historische vaartuigen, haveninstallaties, scheepsambachten enz., met andere woorden een samenhangend beeld van het watergebonden erfgoed en geen losstaande elementen.

## De museumwerf Koningspoort in Rotterdam

Het maritiem buitenmuseum van Rotterdam toont het beeld van de Rotterdamse haven in het hart van de stad. De oude haven, compleet met doe-het-zelf-werf met dwarshelling "Koningspoort" werd in 1980 heropend voor haar vroegere klanten, de traditionele binnenschepen. Het is een "werkend" museum: er valt altijd wat te zien en te beleven. In de Leuvehaven liggen allerlei soorten schepen, bokken en een graanelevator. De historische bedrijfsvaartuigen zijn vaak nog in oorspronkelijke, bedrijfsklare staat en toegankelijk voor het publiek. Op de kade staan de hijskranen klaar voor de overslag van goederen en restaureert de hellingbaas oude schepen op de werf. In de werkplaatsen zijn er presentaties en worden er demonstraties van oude ambachten gegeven.



Museumhaven Koningspoort, Rotterdam

De bezoeker wordt rondgeleid in de havenwereld en er lopen altijd vrijwilligers rond die de bezoeker graag inwilden in het reilen en zeilen van de haven.

Door de talrijke evenementen verwierf de Oude Haven, die eigenlijk nog lang niet klaar was en veel geld nodig had, met succes haar eigen fondsen en had ieder jaar wel iets met de donateurs te vieren. Omdat het project voor de scheepseigenaren iets te bieden had en werd gesteund door de behoudsvereniging, was de belangstelling en motivatie van de eigenaren groot en was het niveau van de in de haven liggende schepen redelijk. De aanwezigheid van diverse mensen met ambachtelijke deskundigheden bracht veel restauratiewerk en daarmee weer extra aantrekkelijkheid en bekijks naar de haven. Dit deed ter plaatse ook kleine economische initiatieven ontstaan, zoals restauratiebedrijfjes, masten- en zwaardmakers, smeden enz.

Het museum ligt midden in het maritieme hart van Rotterdam: Waterstad, het oudste zeehavengebied van Rotterdam. Futuristische architectuur gaat hier nu hand in hand met het historisch en maritiem karakter van dit gebied. Waterstad heeft voor iedereen iets te bieden. Er zijn verschillende musea, cafés en restaurants in de buurt. Op de kade en in de werkplaatsen voor metaal- en houtbewerking is dagelijks te zien hoe schepen en scheepsdelen worden onderhouden en gerestaureerd. Bij de restauratie worden oude ambachten zoals klinken en houtbewerking toegepast, die door de recente technische ontwikkelingen in de scheepsbouw dreigen te verdwijnen.

Als voorbeelden van de gebrekkige uitstraling van mogelijke museale havens in Vlaanderen worden aangehaald :

- Bonapartedok in Antwerpen
- Site Scheepswerven Baasrode
- Oostende Oosteroever



Museumhavens  
in stedelijke context:  
Bonapartedok  
Antwerpen,



scheepswerven  
Baasrode

### Besluit

Er is een grote nood aan ligplaatsen. Dit zowel voor vaste ligplaatsen als passantenplaatsen en zowel voor bewoond als niet bewoond varend erfgoed. Best zou een ligplaatszone voor varend erfgoed al deze mogelijkheden tezamen moeten kunnen bieden en de mogelijkheid open laten voor onderhoud en restauratie van de schepen. Om hieraan een oplossing te bieden is een samenwerking van alle instanties vereist (waterwegbeheerder, ruimtelijke ordening, gemeenten, provincies, havens, scheepswerven, varend erfgoedbeheerders, enz.)

De historische binnenscheepvaart is een markt die nog in haar kinderschoenen staat. Het boottoerisme is nog in volle ontwikkeling waardoor de nood aan passantenplaatsen toeneemt.

Stilaan beginnen de gemeenten en steden hiervan de voordelen te zien (imago, nevenbedrijven, horeca, enz.) Een netwerk van alle betrokken actoren biedt ruime mogelijkheden tot samenwerking en doorverwijzing indien nodig.

De groeiende aandacht voor het varend erfgoed zou een stimulans moeten zijn om ook via ruimtelijke ordening de nodige positieve impulsen te geven. Zo zou er bij het bekijken van dorps- of stadsgezichten aan het water de reflex moeten ontstaan om ook na te denken over de mogelijkheid om in die sites een permanente of tijdelijke aanlegplaats te bieden voor het bewoonde en niet bewoonde varend erfgoed met mogelijkheden voor onderhoud en restauratie in situ om zo het oorspronkelijke havenbeeld een completere en dynamischere inhoud te geven dan enkel de restauratie of verfraaiing van de aanwezige gevels en straatstenen.



Ligplaatsen in aangepaste (niet-historische) ruimtelijke context: Zonnegat

## Algemene Ledenvergadering 28-02-2009 – een verslag in foto's

Met dank aan Frank Jansen van de Hylke en Wim de Graaf van de IJtunnel 1 voor het toesturen van de foto's.



# Doorvaart haven van Antwerpen vanuit Nederland naar België

door Wim van de IJtunnel 1

## Rectificatie

In de nieuwsbrief van februari stond bij dit artikel onder het kopje "Tholen-Antwerpen" een foto gepubliceerd van wat de Kreekraksluizen hadden moeten zijn. Een opmerkelijke lezer wees ons erop dat op de afbeelding echter niet de Kreekraksluizen te zien zijn. Dit is helemaal terecht, op de gepubliceerde foto zien we namelijk de Kramersluizen. Onze excuses voor deze fout.

Onderstaand het vervolg op het artikel uit de nieuwsbrief van februari.

## Nuttige informatie voor de pleziervaart

### Het FD nummer

Het havenbedrijf wenst te allen tijde te weten welke schepen er in de haven aanwezig zijn. Om dit op een vlotte manier te laten verlopen heeft elk schip een registratienummer nodig, het Financiële Dienstnummer. Dit nummer wordt toegewezen aan een vaartuig en dus niet aan de eigenaar. Hierdoor blijft het FD-nummer steeds bij het schip. Door een verplichte melding aan sluis of meldingspunt weet men dan welk schip zich in de haven bevindt en waar en wanneer het schip de haven in- of uitgevaren is. Aan de hand van deze gegevens worden uw doorvaartrechten berekend. Pleziervaartuigen die naar de jachthaven in het Willemdok gaan zijn echter vrijgesteld van doorvaartrechten. Deze zijn inbegrepen in het liggeld van de jachthaven. De haven doorvaren naar het Albertkanaal via de Royersluis of Kruisschans is ook gratis. In alle andere gevallen wordt uw rekening voor doorvaartrechten naar uw thuisadres gestuurd.

### Nuttige inlichtingen

Het is verboden met een pleziervaartuig af te meren tegen de kaaimuren, zowel in de dokken als op de Schelde. Tenzij op aangeduide plaatsen en in afwachting van een brugbeweging of in nood.

De haven op de linkeroever is verboden voor pleziervaartuigen. U kunt wel in de jachthaven op de linkeroever terecht (VHF 9). De toegang is mogelijk vanaf 1 uur voor tot 1 uur na hoog water.

Bij doorvaart door het havengebied is het verplicht uit te luisteren op VHF 74.

Het doorvaren door bruggen is enkel toegestaan als u daar de uitdrukkelijke mondelinge toestemming voor hebt van de brugwachter of wanneer de correcte seinen bijstaan, zelfs wanneer onder een gesloten brug kan worden doorgevaren. Bij twijfel steeds de brugwachter contacteren (VHF 62).

Het is in het havengebied verplicht om een goed werkende marifoon aan boord te hebben.

Het is in principe niet verboden om langs de Zandvliet- of Berendrechtssluis te varen, maar dit wordt afgeraden aan pleziervaartuigen omdat de wachttijden serieus kunnen oplopen.

Het is voor pleziervaartuigen verboden in het havengebied te overnachten. Enkel overnachting in de jachthaven van het Willemdok is toegestaan.



### **Melden bij aankomst of vertrek**

Als u via het Schelde-Rijnkanaal (Kreekraksluizen) vaart, dient u zich aan of af te melden ter hoogte van de Noordlandbrug op VHF 2.

Als u via het Albertkanaal vaart, dient u zich aan of af te melden ter hoogte van het Straatsburgdok op VHF 20.

Als u via één van de sluisen vaart, wordt u automatisch geregistreerd bij opgave.

### **Hoe gebruik maken van de sluisen**

Beurtopgave = een wachttijd van de binnenvaart en pleziervaartuigen die versast willen worden.

Men roept de gewenste sluis op via de marifoon met vermelding van de naam van de boot.

De sluisleiding vraagt uw FD-nummer.

U meldt zich weer met de naam van de boot en geeft het FD-nummer van de boot.

De sluis leiding voert het FD-nummer in de computer en controleert de naam van het schip. Dan vraagt men uw herkomst en bestemming.

U meldt zich weer met scheepsnaam en geeft de herkomst en uw bestemming.

De sluisleiding geeft u informatie over de schutplanning.

U moet stand-by blijven op het marifoonkanaal van de sluis.

De sluisleiding roept u op wanneer u de sluis mag invaren en geeft instructies over waar u mag gaan liggen.

Belangrijk:

Het is steeds verboden de sluis in te varen zonder toestemming van de sluisleiding, zelfs wanneer de lichten op groen staan.

Het is steeds verboden in afwachting van de schutting in de geul te varen.

### **Draaitijden Londenbrug**

Op de volgende tijdstippen mag u een draai verwachten van de Londenbrug:

06.30 uur, 08.30 uur, 10.00 uur, 11.30 uur, 12.45 uur, 14.15 uur, 15.15 uur, 17.15 uur, 18.45 uur, 20.15 uur, 21.45 uur, 22.45 uur.

Deze draaitijden gelden 7 dagen op 7, het hele jaar door.



Londenbrug

### **Draaitijden Siberiabrug:**

De Siberiabrug draait 24/24 behalve wanneer ze gesperd is. De brug is gesperd op werkdagen van:

07.00 uur tot 08.45 uur

13.15 uur tot 13.45 uur

15.50 uur tot 17.15 uur

Voor de pleziervaart kunnen de draaitijden van de Londenbrug aangehouden worden buiten de spertijden van de Siberiabrug.

**Tarieven jachthaven Willemdok:**

Voor passanten gelden de volgende tarieven in de jachthaven (inclusief doorvaartrechten):

Per nacht 1,50 euro per meter

Per week 6,80 euro per meter

Per maand 19,50 euro per meter

Elektriciteit 2,50 euro per nacht

Alle prijzen zijn inclusief 21% btw en kunnen zonder voorafgaande verwittiging worden aangepast. Voor de volledige prijslijst kan u terecht op [www.jachthaven-antwerpen.be](http://www.jachthaven-antwerpen.be).

Naam	VHF	Telefoonnummer 0032 voor België	Opmerkingen
Centrale Zandvliet	12	03/569.91.23	Navigatiekanaal op de Schelde van boei 55 tot Petroleumpier Zuid
Zandvlietsluis/ Berendrechtsluis	79	03/229.71.43	Af te raden voor de pleziervaart
Boudewijnsluis/ Van Cauwelaertsluis	71	03/229.71.48	
Royersluis	22	03/205.91.35	
Noordlandbrug	2	03/541.00.43	Verplicht meldpunt bij het in- en uitvaren via het Schelde-Rijnkanaal
Straatsburgdok	20	03/541.00.43	Verplicht meldpunt bij het in- en uitvaren via het Albertkanaal
Navigatiekanaal in de dokken	74		Verplicht uitluisteren
Havencoördinatie VTS	18	03/229.71.23	Op te roepen bij ernstige calamiteiten of problemen
Dokmeester	63	03/229.67.33	Bij problemen in de dokken, vaststelling van overtreding of ongevallen
Bruggen	62	03/232.23.01 03/229.72.09	Londenbrug Siberiabrug
Eerste hulp		03/541.00.23	Kaai 142
Scheepvaartpolitie		03/220.65.30	
Jachthaven Willemdok	23	03/231.50.66 0496/23.60.70 0495/53.54.55	Havenkantoor Havenmeester Peter Havenmeester Tony
Jachthaven Linkeroever	9	03/219.08.95	Havenkantoor

Groeten van Wim de Graaf, IJtunnel 1

# Een stukje geschiedenis: de watersnoodramp van 1953

Bron: [http://nl.wikipedia.org/wiki/Watersnood\\_van\\_1953](http://nl.wikipedia.org/wiki/Watersnood_van_1953)

Cijfers genoemd in dit artikel zijn schattingen.

Zij kunnen daarom afwijken van deze genoemd in andere bronnen.

De watersnood van 1953 voltrok zich in de nacht van 31 januari op 1 februari 1953. Springtij en een noordwesterstorm stuwden het Noordzeewater op tot recordhoogte. In Nederland overstromde een groot deel van de provincie Zeeland, West-Brabant en de Zuid-Hollandse eilanden. Hierbij verdronken meer dan 1800 mensen en verloren 100.000 mensen hun huis en bezittingen. Ook in Engeland, België en Duitsland vonden overstromingen plaats en vielen honderden slachtoffers. Op zee kwamen velen om bij schipbreuken. In de Ardennen liet de storm een sneeuwlaag van twee meter hoog achter. De Sint Ignatiusvloed, zoals de watersnoodramp in de literatuur beschreven wordt, veroorzaakte enorme schade aan de veestapel, gebouwen en infrastructuur.



(foto: watersnoodramp 1953)

## Verloop van de ramp op hoofdlijnen in Nederland

Zaterdagavond 31 januari 1953 stond er een zware noordwesterstorm. Rond middernacht was het aan de zuidwestkust van Nederland laagwater, dus zou het daar op zondagmorgen 1 februari tussen 4 en 6 uur 's ochtends hoogwater zijn. Tijdens laagwater op die bewuste zaterdagavond stond het waterpeil ongeveer even hoog als het normaal bij hoogwater staat. Bovendien was het springtij, wat betekende dat het waterpeil nog extra zou stijgen. In de weersverwachting van die zaterdagavond werd daarom gewaarschuwd voor "gevaarlijk hoogwater". Helaas werd deze waarschuwing door velen in het rampgebied niet gehoord, of verkeerd begrepen.

De Grevelingen en Oosterschelde waren in 1953 nog geheel open zee-armen. Tijdens de rampnacht werd het water daar zeer hoog opgestuwd. Op de kop van het eiland Schouwen-Duiveland bereikte de waterstand het hoogste niveau van de gehele Nederlandse kustlijn. Meer landinwaarts, bij Bruinisse, botsten Grevelingen en Oosterschelde als het ware tegen elkaar. Zondagmorgen vroeg kwam het waterpeil daar tot NAP + 4,5 meter, een ongeëvenaard record.

Tussen 4 en 6 uur 's ochtends braken overal dijken. Vooral de noord- en oostkant van de Oosterschelde (bij Stavenisse, Ouwerkerk en Nieuwerkerk), van de Grevelingen (Oude- en Nieuwe-Tonge) en van het Hollandsch Diep (Schuring en 's-Gravendeel) werden zwaar getroffen. Op sommige plaatsen op Goeree-Overflakkee stroomde het water vervolgens

zo hard de polders in, dat dorpen als Oude- en Nieuwe-Tonge binnen ongeveer een half uur twee tot drie meter onder water stonden. Dat terwijl het water een dorp vlakbij Oude- en Nieuwe-Tonge, Ooltgensplaat, pas rond 7 uur 's morgens bereikte. Hier steeg het waterpeil ook langzamer, tot een hoogte van zo'n twee meter. Op Duiveland werd de hoogste waterstand zelfs pas in de loop van de zondagmiddag bereikt



(foto: kaartje overstroomd gebied 1953)

## Overstromingen in Nederland

In één nacht veranderde 165.000 hectare land in een rampgebied bedekt door de zee. De overstromingen zetten grote delen van Zuid-Holland, Zeeland, West-Vlaanderen en Noord-Brabant onder water. Door de diverse dijkdoorbraken vielen er op sommige plaatsen veel slachtoffers. Het zwaarst werden de zuidzijde van Duiveland en van Overflakkee getroffen. Daar viel ruim 40% van het totale aantal slachtoffers van deze watersnoodramp. In Oude-Tonge kwamen 303 mensen om, in Nieuwe-Tonge 85, in Nieuwerkerk 288 en in Ouwerkerk 91. Uitgedrukt in procenten van de bevolking is dat resp. 9,9%, 4%, 15,4% en 16,3%. Percentages die nog steeds tot de verbeelding spreken.



Op tal van andere plaatsen vielen ook slachtoffers te betreuren of vonden opvallend gebeurtenissen plaats. Op Texel verdronken zes polderarbeiders op weg naar een bedreigd dijkvak. Bij Kruiningen werd door de nog openstaande coupure van de veerhaven diezelfde veerhaven geheel weggeslagen. In zeer korte tijd liep de Kruiningerpolder (1400 hectare)



geheel onder water. In Rotterdam werd een recordwaterhoogte gemeld en kwamen delen van Rotterdam-Zuid onder water te staan. In Zuid-Holland dreigde een dijkdoorbraak van Schielands Hoge Zeedijk bij Nieuwerkerk aan den IJssel. Dit werd ternauwernood voorkomen doordat schipper Arie Evegroen uit Ouderkerk, met hulp van zijn maat Cor Heuvelman, op last van de burgemeester zijn 18 meter lange schip Twee Gebroeders dwars voor het gat in de dijk liet vallen en zo het gat dichtte. Een zeer grote ramp werd zo voorkomen.

(foto: Twee Gebroeders dicht de dijk)

### Hulp in Nederland

Een grote landelijke hulpactie kwam op gang, ondersteund door de radio. De NCRV-presentator John Bodegraven werd beroemd met de zeer succesvolle, en eerste massale, geldinzamelingsactie "Beurzen open, dijken dicht". In totaal zou er zo'n 138 miljoen gulden (ruim 62 miljoen euro) worden opgehaald voor de getroffen. Vanuit de hele wereld werden er hulpgoederen als kleren, huisraad en voedsel opgestuurd. Het Rode Kruis ontving zoveel goederen dat ze na enige tijd niet meer wisten wat ze er mee aan moesten. Een deel van de goederen is vervolgens verscheept naar andere rampgebieden of landen in de Derde Wereld. Al in 1953 werd gestart met de wederopbouw van de getroffen gebieden. Vooral de Scandinavische landen leverden veel bouwmaterialen. In Zeeland zie je ook nu nog huizen naar Zweedse, Noorse, Deense of Finse snit.

### Watersnood in België, Groot-Brittannië en Duitsland

Tegelijk met de watersnood in Nederland vonden ook in België, Groot-Brittannië en Noordwest-Duitsland overstromingen plaats. In België braken dijken op 37 plaatsen. Diverse kleinere en grotere steden aan de kust en langs de Schelde liepen (deels) onder. De binnenstad van Oostende stond geheel onder water, na de doorbraak van de naburige zeedijk. Ook Antwerpen werd getroffen. Langs de kust en de Schelde vonden vele dijkverhogingen plaats na de watersnood. In Engeland kwam de ramp als een grote verrassing. In Engeland werd 1.600 kilometer kust verwoest en kilometers dijk beschadigd, waardoor 1.000 vierkante kilometer aan land overstromde. 30.000 mensen moesten geëvacueerd worden.

### Aantal slachtoffers - Nederland

Kort na de ramp verzochten de burgerlijke autoriteiten het Rode Kruis om te zorgen voor de administratie van slachtoffers. Tot eind september 1953 publiceerde het Rode Kruis regelmatig overzichten van omgekomen en vermiste personen. De laatst gepubliceerde lijst is van eind september 1953 en telt 1795 slachtoffers.

Ze zijn als volgt over de provincies verdeeld:

- Noord-Brabant: 247
- Noord-Holland: 6
- Zeeland: 865
- Zuid-Holland: 677

Later werd bekend dat er in Nieuwerkerk (Zeeland) tijdens de rampnacht nog twee kinderen zijn geboren. Beide kwamen met hun moeders om het leven. Verder staan er in de slachtofferlijst 97 vermiste of (nog) niet geïdentificeerde personen. Daar moeten de twee pasgeborenen aan worden toegevoegd. Na publicatie van de 'Volledige lijst' zijn er nog slachtoffers teruggevonden en geïdentificeerd. Het aantal vermisten of niet-geïdentificeerden is dus lager, maar het precieze aantal is onbekend.

(foto: koningin Juliana bezoekt het rampgebied)



Naast de slachtoffers in Nederland vergingen er enkele onder Nederlandse vlag varende schepen. Ter hoogte van Egmond aan Zee vergingen de haringkotter YM 60 Catharina Duyvis en de kustvaarder Salland, respectievelijk met 16 en 7 bemanningsleden. Onderweg van Duitsland naar Engeland moet ook de kustvaarder Westland met een 10-koppige bemanning zijn vergaan, maar sinds 1953 ontbreekt hiervan elk spoor. Het totaal aantal personen, verblijvend in Nederland of op een Nederlands schip, van wie bekend is dat zij omgekomen zijn door of tijdens de noordwester storm of de watersnoodramp van februari 1953, komt daarmee op 1830 personen.

Vaak wordt het aantal slachtoffers van de overstromingen, dus zonder de omgekomen zeelieden, gesteld op 1835. Dat is het voorlopige aantal slachtoffers zoals in februari 1954 door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gepubliceerd. Het verschil met de hier genoemde bronnen is onverklaarbaar, aangezien de basisgegevens van het CBS verdwenen zijn. Waarschijnlijk is het toepassen van verschillende criteria de belangrijkste oorzaak. Op de 'Volledige lijst' van het Rode Kruis staat ten minste een persoon die op zondagmorgen een natuurlijke dood is gestorven. Verder staan er enkele militairen op die resp. op 2 en 4 februari tijdens reddingswerk omkwamen. Tot slot zijn er waarschijnlijk personen als gevolg van de watersnoodramp overleden nadat zij waren geëvacueerd. Hun aantal is onbekend.

In Vlaanderen verdronken gedurende de ramp 28 mensen. In Engeland verloren 307 mensen het leven als gevolg van deze watersnoodramp. In totaal zijn door de februaristorm van 1953 ongeveer 220 zeelieden op zee gebleven.



### Deltawerken

Als gevolg van de watersnoodramp in 1953 kwam in de Nederlandse politiek de discussie over de dijkbeveiliging op gang. De belangrijkste oorzaak van de omvang van de ramp was immers de zwakte van de dijken in het deltagebied. Zo werd het Deltaplan geboren, dat onder meer de afsluiting van enkele zee-armen behelsde. De wederopbouw en de totstandkoming van de Deltawerken brachten veel werkgelegenheid naar Zeeland. Bovendien was er door de hulp zoveel geld binnengekomen, dat veel slachtoffers financieel beter af waren dan voor de ramp. De provincie maakt in de jaren na de watersnood een bloei-periode door, waardoor men in een paar jaar tijd tientallen jaren vooruitging. In Zeeland kent men daarom het cynische grapje: "Heere, geef ons dagelijks ons brood en elke vijf jaar een watersnood".

(foto: het deltaplan)

## Van het ledenfront,

Welkom nieuwe leden :

### Nomadisch

Ligplaats : Antwerpen



Eigenaar : Jan van Berkelaer  
 Type : klipperaak  
 Materiaal : Staal  
 Werf : H. Appelo te Zwartsluis (NL)  
 Bouwjaar : 1908  
 Gebruik : vrachtvaart  
 Afmetingen : 23,6 x 4,6 x 0,8 m  
 Motor : Kromhout 3LS van 45pk uit 1953

