



# “Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde kopij, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.



*Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.*

## Redactie

Arie Krijgsman  
Vijverlaan 101  
3319 SN Dordrecht

E-mail  
[arcon46@kpnmail.nl](mailto:arcon46@kpnmail.nl)

Telefoon  
Tussen 10.00 en 16.00

078-7507545

b.g.g.h.  
06-25160899

NL98 INGB 0002 4713 68

---

## Extra editie....

# DE HULPVERLENING DER KONINKLIJKE MARINE TIJDENS DE WATERSNOOD, FEBRUARI 1953.

# DE HULPVERLENING DER KONINKLIJKE MARINE TIJDENS DE WATERSNOOD, FEBRUARI 1953.

(Koninklijke marine, marineluchtvaartdienst en korps mariniers)

Het herstel van Walcherens dijken had algemeen in Nederland een gevoel van gerustheid verwekt en men had sedertdien alle Nederlanders weer veilig gewaand achter de zeekeringen. Men was min of meer bewust van opvatting dat de wetenschap en de huidige techniek door dat wonderwerk van herstel het bewijs hadden geleverd de zee althans in dit opzicht meester te zijn. De stormvloedwaarschuwingsdienst van het K.N.M.I. te De Bilt, sedert 1921 in werking en in 1938 officieel ingesteld, had door talrijke waarnemingen en verdergaand onderzoek inzicht verkregen in de meteorologische omstandigheden waaronder gevaar voor onze kust zou zijn te duchten. In de uitgave <sup>1)</sup> Mededelingen en Verhandelingen, K.N.M.I., serie B, deel I, no. 7, 1947 had de voormalige wetenschappelijk medewerker dr. W. F. Schalkwijk zijn conclusies neergelegd, die met betrekking tot de Nederlandse kust o.m. luiden: De wateropstuwing is evenredig met het kwadraat van de windsnelheid, zij is van alle windrichtingen het grootst bij N.N.W. wind (p. 56 e.v.; p. 69, 72). Zijn grafieken stellen in staat met behulp van de weersvoorspelling de te verwachten waterstand te bepalen. Gradiënt en richting der isobaren zijn daarbij van groot belang.

Sedert 30 Januari 1953 was uit de richting van IJsland een depressie in aantocht waarvan de koers in de loop van 31 Januari ten gevolge van een stormveld bij Schotland naar het Zuid-Oosten in het Noordzeegebied afboog. De zware storm heerste over het gehele Noordzeegebied en groeide aan tot een orkaan: windsnelheid 70 km per uur, later 100 km per uur. De loodsdiensten zijn ten 18.00 uur opgeschort. De storm heeft ongeëvenaard lang geduurd (33 uur). Uit de reeds genoemde publicatie blijkt dat de opstuwing van het water 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> uur najilt op de windsnelheid (p. 65).

Niettegenstaande op Zondag 1 Februari een lage springvloed viel, volgens astronomische berekening, was door de opstuwing van het water in het zuidelijke trechtvormige gedeelte van de Noordzee de normaal te verwachten waterstand o.a. te Vlissingen inplaats van ten 03.24 uur reeds eerder, omstreeks middernacht, ver overschreden met ongeveer 3 meter.

De windsnelheid van 110 km per uur was, hoewel groot, beneden die van vroeger geregistreerde orkanen. Het waren de tijdsduur van dit stormgeweld en de gelijktijdige ongekend hoge waterstand, die de verschrikkelijkste toestanden in de gebieden rondom de Noordzee tot gevolg hadden.

Zo kwamen de Zeeuwse en Zuidhollandse eilanden met het omringend gebied op de vaste wal in omstandigheden te verkeren, die nimmer waren voorzien. Wel waren enkele veiligheidsmaatregelen getroffen, naderhand uitgebreid naarmate de ernst en de nood doordrongen. Vrijwel overal op de eilanden en in de overige polders is getracht zieken en anderen tijdig te vervoeren, ook allen te waarschuwen, doch het gelui en geloei van kerkklokken en sirenes werden overstemd door het orkaangebulder. Na de dijkdoorbraken is het water op vele plaatsen tot ver

<sup>1)</sup> Koninklijk Nederlandsch meteorologisch instituut De Bilt (Nederland) No. 125. Mededelingen en verhandelingen serie B, deel I, no. 7, W. F. Schalkwijk, A contribution to the study of storm surges on the Dutch coast. Rijks uitgeverij te 's-Gravenhage 1947, prijs f 10,—.

boven manshoogte gestegen. In diepe duisternis klonken hulpgeroep en gehuil van mensen en kinderen samen met geloei van omkomend vee, ontelbare keren plotseling afgebroken door het gegrom van het vernielende watergeweld en de gierende storm.

Zo voltrok zich daar in enkele uren een nationale ramp.

Daarbij was het tijdstip tevens allerongelukkigst.

De duisternis liet voor de in spanning wakende autoriteiten met hun personeel, helpers en anderen van de eilandbevolking slechts een enge kring van waarneming der omstandigheden over. Immers het ongeweten uitvallen van vele communicatiemiddelen veroorzaakte ook nog een niet vermoede belemmering voor het verkrijgen van enig uitgebreider inzicht; zodat, toen omstreeks het tijdstip van hoogwater van het astronomisch getij op sommige plaatsen de waterstand snel daalde, men daar het grootste gevaar geweken waande. Maar spoedig na dit verschijnsel zagen de nog wakenden dat het water weer wies en tot hun ontzetting nog hoger kwam opzetten dan tevoren. De oorzaak van het verval waren grote dijkdoorbraken elders geweest.

En dit alles trof samen op een juist aangevangen week-einde en een rustdag waarop velen moeilijker zijn te bereiken dan tijdens de werkdagen wanneer ieder zich tevens in de nabijheid van zijn werk bevindt. Dientengevolge ondervonden de berichtgeving, het verlenen van bijstand en hulp onvermijdelijk vertraging.

De Koninklijke marine pleegt rekening te houden met weersgesteldheid en waterstand; zij dient daarvoor te allen tijde paraat te zijn. De marine bezit dan ook, geleerd door de ondervinding van eeuwen, een volledige organisatie voor de onmiddellijke hulpverlening bij watersnood <sup>2)</sup>.

De daarvoor bestaande regelingen had de toenmalige commandant zeemacht Nederland, schout bij nacht C. W. Slot, nauwelijks een half jaar tevoren nog eens in overweging genomen en opnieuw vastgesteld. Enige opeenvolgende fasen met daaraan verbonden maatregelen van hulpverlening met in te delen personeel en aangewezen materieel waren daarbij onderscheiden. Ook aan talrijke wegtransportmiddelen was gedacht en de noodvictualie en verdere inventaris met zorg samengesteld. Nog in October waren de gegevens over dit materiaal opnieuw verzameld. In de instructie voor de stormvloedwaarschuwingsdienst voor de benedenrivieren en zeearmen <sup>3)</sup>, welke dienst in 1938 is ingesteld, staat omschreven:

§ 1. „De stormvloedwaarschuwingsdienst heeft ten doel, waarschuwingen, uitgaande van het Koninklijk Nederlands meteorologisch instituut te De Bilt, voor hoog water, veroorzaakt door op-landige winden in samenwerking met vloed en, wat de benedenrivieren betreft, met hoog opperwater, spoedig aan belanghebbenden bekend te maken, zodat tijdig maatregelen met het oog op eventuele schade of gevaar genomen kunnen worden”.

In die instructie staat de Koninklijke marine niet vermeld, zodat zij geen stormvloedwaarschuwingen ontving.

Zodra echter op Zondagmorgen 1 Februari 1953 in overig Nederland berichten over watersnood zijn ontvangen, is de vastgestelde regeling der Koninklijke marine voor hulpverlening dadelijk in werking en tot uitvoering gekomen.

Het zal onmiddellijk duidelijk zijn dat de Koninklijke marine haar vele voorzorgen voor paraat-

<sup>2)</sup> *Order van blijvende aard van de commandant zeemacht Nederland nr. 170, waarvan de laatste uitgave vastgesteld bij beschikking van de commandant zeemacht Nederland dd. 23 Juni 1952 van kracht was toen in de nacht van 31 Januari op 1 Februari 1953 de ramp in de gebieden rondom de Noordzee plaats vond.*

<sup>3)</sup> *Vastgesteld bij Beschikking van de Minister van Waterstaat van 22 September 1938, Litt. N I, directie van de waterstaat; nader vastgesteld op 27 Juli 1942.*

heid met watersnood door de ontzaglijke ramp overtroffen heeft gezien, doch de beraamde maatregelen hebben op de snelste wijze en zonder vertraging gewerkt. De officier belast met de hulpverlening bij watersnood, OBHW, had dadelijk te zijner beschikking een paar honderd officieren, onder-officieren en manschappen van diverse dienstvakken boven het personeel van reeds bemande schepen en vaartuigen. De vaartuigen bestonden uit sleepboten, motorsloepen, jollen, vletten, rubberboten, enz. Radio-uitrusting, noodvictualie, E.H.B.O.-artikelen, kleding, kooigoederen, kombuisinventaris en kommaliewant stonden gereed in de marinemagazijnen en waren ten dienste van de aangewezen OBHW. Een snelle uitbreiding van de personeelskern tot meer dan 600 man marinepersoneel was eveneens voorzien en geregeld. Dank zij het feit dat al de details van berichtgeving, technische hulp, voor dekking en voeding waren overdacht, besproken en voorbereid, de verantwoordelijke leiders waren aangewezen, kon dadelijk deze grote kern leiding geven. Een snelle verdere personeelsuitbreiding voor de hulpverlening was ook daardoor mogelijk. Zo is het inderdaad gebeurd toen bij het bekendmaken van de watersnood op Zondagmorgen duidelijk was, dat het gehele personeel der Koninklijke marine op zijn post behoorde te zijn.

Trouwens de chefs van de staven der drie krijgsmachtdelen hebben alle in werkelijke dienst zijnde militairen van verlof en bewegingsvrijheid naar hun onderdelen teruggedroepen. De eerste bekendmaking hiervan geschiedde in een extra uitzending van radio Hilversum op 1 Februari om 09.30 uur.

De chef van de marinestaf, vice-admiraal A. de Booy, gaf het bevel uit voor de Koninklijke marine, waarna de commandant zeemacht Nederland, schout bij nacht F. T. Burghard en de commandant van het korps mariniers, luitenant-generaal M. R. de Bruyne de militairen der zeemacht in Nederland van verlof en permissie deden terugkeren. Allen hebben de gegeven orders dadelijk opgevolgd en de terugkeer naar de schepen en standplaatsen is vlot verlopen. De directeur van 's rijkswerf te Willemsoord deed ook het werfpersonnel op Zondag binnenkomen voor zover dit nodig was voor het vaargereed maken van al het beschikbare kleine materieel. Vanaf die Zondagmiddag heeft het werfpersonnel ononderbroken doorgewerkt tot aan de opdracht was voldaan.

De chef van de generale staf heeft de Nederlandse territoriale bevelhebber belast met het bevel over alle in Nederland aanwezige legeronderdelen en aangezien de chef van de marinestaf en de chef luchtmachtstaf strijdkrachten voor de hulpverlening ter beschikking stelden is de NTB coördinerend opgetreden.

Een volledig beeld van de omvang van de ramp was echter door het uitvallen van vrijwel alle verbindingen met de getroffen gebieden niet op korte termijn te krijgen.

Inmiddels was het eerste landmacht detachement om 03.00 uur te hulp gekomen bij Raamsdonkveer. Van de Koninklijke marine heeft daarna het eerst het korps mariniers hulp verleend. Op Zondagmorgen om 04.15 uur zijn op verzoek van de commissaris van politie te Rotterdam detachementen mariniers uitgerukt naar de dijk bij Nieuwerkerk aan de IJssel en bij Capelle aan de IJssel; het detachement bij Nieuwerkerk aan de IJssel is spoedig meer dan verdubbeld. Het snelle optreden van deze manschappen van het depôt korps mariniers Rotterdam heeft tot gevolg gehad dat in samenwerking met burgers en politie bij Nieuwerkerk aan de IJssel een dijkdoorbraak van de IJssel op drie plaatsen is voorkomen.

Een doorbraak aldaar zou n.l. Schieland, een groot deel der provincie Zuid-Holland tot bij Den Haag en Leiden onder water hebben gezet.

De mariniers waren voorzien van hun standaarduitrusting die nog was uitgebreid met rubberlaarzen, kompassen, zwemvesten enz. uit hun magazijnen, voorts naar behoefte met veldbedden, matrassen en waterkannen.

Een derde ploeg van het depôt korps mariniers heeft eveneens op verzoek van de commissaris van politie ook reeds vanaf 04.30 uur op de Honingerdijk te Rotterdam geassisteerd tot omstreeks de middag.

Te Vlissingen is op Zondagmorgen 1 Februari omstreeks 07.00 uur de eerste hulp in de stad verleend met 3 vletten der Kon. marine. Toen om 08.45 uur in de stad alarm was gemaakt is per radio dadelijk het marine-personeel te Vlissingen aanwezig, opgeroepen om zich op Hr. Ms. Wachtschip te melden. Van daaruit is telkens met verschillende sloepen en jollen in de stad hulp verleend. 80 Man vertrokken per autobus naar Hansweert voor het verlenen van hulp en een groep onder-officieren naar Wolphaartsdijk voor het redden van drenkelingen. Zondagavond betrokken 30 man marinepersoneel de ingestelde dijkwachter.

Te Rotterdam had de onderzeedienst reeds om 09.30 uur 's morgens alle beschikbare vaartuigen vaarklaar gemaakt. De commandant maritieme middelen Rotterdam had commandanten en bemanningen aangewezen. De eerste reddingsploeg, 2 officieren en 35 schepelingen, vertrok echter per vrachtauto naar Zuidland. Ten 13.00 uur vertrok een motorschouw geheel uitgerust voor hulpverlening en evacuatie naar Hellevoetsluis; kort daarna gingen een motor-kotter en een schouw naar Stellendam. De uitgezonden assistentie voor Zuidland en Stellendam bestond die Zondagmiddag uit 70 man met 7 vaartuigen.

In Amsterdam en Den Helder zijn gelijke voorbereidingen getroffen. Op Zondagmiddag is vanuit Den Helder naar Texel vertrokken een detachement van 50 man marinepersoneel om hulp te verlenen in de Eendrachtspolder; gedurende de nacht is dit versterkt tot het dubbele aantal. Voor het herstel van de zeedijk in Den Helder assisteerde een groot detachement en in Huisduinen eveneens.

De commandant maritieme middelen Amsterdam als de aangewezen commandant voor de hulpverlening (ORHW) stelde zich zo goed mogelijk op de hoogte aan de hand van de aanstromende berichten. Hij dirigeerde inmiddels op het eind van de Zondagmiddag 4 geheel voor de hulpverlening uitgeruste sleepboten met 7 vletten naar Schouwen en Duivenland met de zelfstandige opdracht daar hulp te bieden waar dit maar kon met personeel en materieel. Ook het marine-opleidingskamp Hilversum droeg hiertoe bij. Diverse aangeboden particuliere vaartuigen zijn op het marine- etablissement te Amsterdam voorzien van brandstof, voeding, water en hulpverleningsmateriaal en met spoed naar Zeeland gedirigeerd.

De commandant maritieme middelen Rotterdam, kapitein ter zee O. de Booy, ondervond eveneens spontane hulp door de aanmelding van talloze civiele vaartuigen zoals sleepboten, jachten, rivierbootjes en vrachtschepen. Al deze vaartuigen hebben van de onderzeedienst aan de Waalhaven aan boord ontvangen: noodrantsoenen, brandstoffen, medicamenten en zondig aanvullend marinepersoneel, veelal ook artsen, geestelijke verzorgers en ziekenverplegers, vanzelfsprekend versterkt door burger-artsen en Rode-Kruis-personeel voor zover dit beschikbaar was. Talrijke rubberboten zijn afgegeven en soms ging ook een radio-uitrusting aan boord met bediening.

De weersomstandigheden bleven lange tijd uiterst ongunstig. Dit was ook de oorzaak, dat aanvankelijk de aangeboden lichte of kleine vaartuigen slechts in beperkte mate konden worden gebruikt. Deze overigens zeer bruikbare vaartuigen zouden omslaan of onklaar worden in de eerste uren van hulpverlening, hetgeen voor de volgende dagen de reddingsmiddelen zou hebben verminderd. Een vergelijking van de situatie met tijd van oorlog zoals één der grote Nederlandse dagbladen maakte, gaat mank. Aanvallen van de vijand op onze dijken, dergelijk oorlogsgeweld valt in het niet bij het geweld der natuurkrachten en op deze laatste is in het algemeen het getal der militaire uitrustingen niet berekend.

Het marinevliegkamp Valkenburg is het aangewezen centrum in het algemeen Nederlands luchtverkeersgebied voor de opsporings- en reddingsdienst (OSRD). Toen het verdrag van Chicago van 7 December 1944 inzake de internationale burgerlijke luchtvaart was gesloten, tot welk verdrag ook Nederland heeft medegewerkt, waar het op 25 April 1947 van kracht is geworden <sup>4</sup>), ontstond de International Civil Aviation Organisation (ICAO).

Het daarbij ingestelde internationale comité inzake luchtverkeer stelt aanbevelingen op voor de regeringen, waarvan nr. 12 search & rescue betreft, hetgeen voor Nederland aanleiding was tot verwerkelijking van een opsporings- en reddingsdienst. De ministers van verkeer en waterstaat, van oorlog en van marine kwamen overeen om deze dienst op te dragen aan de Koninklijke marine <sup>5</sup>).

De commandant zeemacht Nederland is belast met de algemene leiding van deze dienst, bijgestaan door de commandant van het marinevliegkamp Valkenburg: „De opsporings- en reddingsdienst „heeft tot taak het opsporen van overlevenden bij luchtvaartongevallen, schipbreuken en andere rampen, en het verlenen van hulp „aan die overlevenden”.

Daartoe bestaat enerzijds een coördinatiecentrum voor het doen aanvangen en leiden van, het inroepen van assistentie bij en het doorgeven van berichten tijdens een opsporings- en reddingsactie; anderzijds verricht de vliegtuigeenheid zo mogelijk daadwerkelijk de opsporing en redding van overlevenden. Deze OSRD onderhoudt nauwe samenwerking met de buitenlandse OSRD-organisaties, met de rijksluchtvaartdienst, het staatsbedrijf der P.T.T., Ned. T. Mij. „Radio-Holland” N.V., de Koninklijke Noord- en Zuid-Holl. Reddingsmaatschappij en de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen, met koopvaardij- en vissersschepen, luchtvaartmaatschappijen en andere organisaties. Het coördinatiecentrum beschikt over alle mogelijke verbindingen per telefoon, telex, radio en per visuele seinmethoden.

Uit hoofde daarvan bezit het marinevliegkamp Valkenburg een organisatie om binnen 15 minuten aan te vangen met reddingsacties; het was dan ook na de eerste alarmerende berichten over watersnood vanaf 08.00 uur voor actie gereed. Maar al deze voorbereidingen en regelingen waren evenmin berekend op een catastrofe van een omvang als nog zou blijken. Toch was ook hier de parate kern vatbaar voor snelle uitbreiding. Acht uur later was het gehele vliegkamp volledig bedrijfsklaar. Nochtans zijn vliegoperaties tot laat in de middag onmogelijk geweest wegens de loeiende N.N.W. storm. De Seaotters en de helicopter stonden al die tijd gereed maar bleven werkeloos door de weersomstandigheden. Er waren op het vliegkamp voorts ruim 13 vliegtuigen gereed en beschikbaar voor hulpverlening n.l.: 4 Harpoons (squadron 320), 3 Mitchells (squadron 8) en 2 Oxfords (squadron 5) in totaal 9 vliegtuigen van de MLD en nog 4 Dakota's van de Koninklijke luchtmacht (squadron 334). De storm stond dwars op de enige startbaan; had het vliegkamp een startbaan in de richting 330 tot 150 gehad dan hadden de reddingsoperaties ondanks de storm onmiddellijk kunnen aanvangen. Niettemin zijn op dringend telefonisch verzoek van de burgemeester van Middelharnis twee Mitchells opgestegen van een oude niet meer in gebruik zijnde startbaan ten 16.40 en 17.10 uur toen de wind enigszins was geluwd en geruimd. De beide MLD vliegtuigen van squadron 8 hebben een vlucht uitgevoerd boven Goeree-Overflakkee, in het bijzonder voor geïsoleerde boerderijen. Tussen Haringvliet en Oude Tonge zijn 2 rubberboten uitgeworpen voor 15 mensen die op een

<sup>4</sup>) *Afgekondigd in Nederlands Staatsblad 3 Juni 1947, no. H 165 — 1947. Zie ook Ned. Stbl. 13 September 1946, no. G 252 — 1946.*

<sup>5</sup>) *Nader uitvoerig geregeld bij beschikking van de minister van marine 24 Mei 1951, no. 260230/19139; circulaire voor de zeemacht no. 2039.*

huis in nood verkeerden; later elders nog een 3e boot. De boten hebben aan hun doel beantwoord. Wegens de invallende duisternis moest de tweede Mitchell terugkeren. De beide Mitchells waren elk ongeveer een uur in de lucht.

Een vlootpredikant en een marine-arts hebben op Zondagmiddag met het door de commandant maritieme middelen Rotterdam te hunner beschikking gestelde marinemotorvaartuig juist op tijd geredden en uitgeputte redders geëvacueerd uit Simonshaven op Putten. Vervolgens zijn beiden naar Hellevoetsluis gegaan, van waar zij onmiddellijk CMM Rotterdam hebben gemeld dat de sluis van het Voornse Kanaal was geblokkeerd, hetgeen voor CMM Rotterdam bij het dirigeren van vaartuigen voor de hulpverlening van groot belang was.

Van het korps mariniers hebben detachementen der walinrichtingen te Den Helder, op het vliegveld Valkenburg en bij het opleidingskamp Hilversum en evenzeer de kleinere detachementen der mariniers aan boord van de schepen daadwerkelijk aan hulpacties in de een of andere vorm deelgenomen. Zo heeft b.v. het gehele detachement van het marinevliegkamp Valkenburg, naast de veeleisende bewaking van het kamp hard gewerkt in deze zware dagen bij de belading van de vliegtuigen, die voor het afwerpen der goederen waren aangewezen. Het depôt mariniers te Rotterdam geraakte in de loop van de Zondagmiddag zo goed als voltallig; het zorgde voor de geregelde aflossing der hiervoren vermelde hulpploegen bij de IJsseldijk, zodat voortdurend nieuwe mankracht aanwezig was op de bedreigde plaatsen. Bij de afdeling mariniers Doorn is de gehele Zondag gewerkt aan de indeling in en uitrusting van talrijke hulpploegen elk ter sterkte van 25 man onder leiding van een sergeant der mariniers. Meerdere hulpploegen werden daarna verenigd in detachementen, elk onder bevel van een kapitein der mariniers, bijgestaan zonodig door een of meer ondergeschikte officieren der mariniers. De hulpploegen waren uitgerust met o.m. schoppen, draadsnijtangen, hamers, zagen, bijlen, zak- en stormlantaarns en lijnen. Daardoor waren zij in staat veel werk te verzetten.

De hulpploegen en detachementen waren op Zondagavond omstreeks 22 uur voor uitrukken naar het noodgebied geheel gereed. Ongeveer op datzelfde tijdstip ontving de Koninklijke marine opdracht van de Nederlandse territoriale bevelhebber om Goeree en Overflakkee te evacueren. Enige uren later, in de loop van dezelfde nacht van 1 op 2 Februari kwam de marine omstreeks 02.30 en 04.00 uur bij Stellendam op Goeree aan en vroeg in de morgen bij Middelharnis op Overflakkee.

Vanzelfsprekend bleef de Koninklijke marine coördinerend optreden bij het dirigeren van beschikbaar gestelde schepen naar de rampgebieden, zorgde voor het transport en de distributie van voedsel en drinkwater, zond aflossing voorzover mogelijk van bemanningen en aanvulling van brandstoffen voor schepen. Daarnaast, en vooral in een later stadium, zijn nog talrijke andere werkzaamheden vervuld.

In de geteisterde gebieden is de Zondag voorbijgekropen. Het volgend hoogwater had 's middags wederom een aanzienlijke opzet door de steeds razende storm, verergerde de toestand bij de bezweken dijken en veroorzaakte nieuwe dijkdoorbraken. In de ellendigste omstandigheden, temidden van en veelal in het ijskoude water of doorweekt, hebben de mensen getracht in elkaars nood de eerste onderlinge hulp te verlenen. Maar de zee boven het onderstroomde land stond hol en was gevaarlijk door de storm. Voorts bedreigden onbekende obstakels onder het wateroppervlak of ontstane verraderlijke diepe geulen, kolken en zware getijstromingen alle pogingen om voor zijn medemens in de omgeving iets te doen. Ondanks de grote inspanning bij dit alles betracht was de lotsverbetering veelal slechts gering, want men had zelf niet beter. Maar hoe gebrekkig ook, die hulp was van de grootste waarde voor de

medemens en voor een enkel dier. Temidden van ruïnes, wrakhout, lijken en cadavers speurde men naar enig leven; honger, koude en dorst en vermoeidheid deden zich gelden.

Zo is gewacht op verlossing, waartoe ook de dood behoorde. Zij die overbleven zagen nog te snel de avond dalen die de eindeloze watervlakten door een eindeloze duisternis verving.

Overig Nederland was gejaagd aan het werk voor een snelle hulpverlening. Maar verscheidenen, waaronder ook opgeroepen militairen, zagen gespannen toe hoe ondanks hun eigen snelle gereedheid en bereidheid, de hulpacties zich buiten hen om ontwikkelden. Terwijl talloze losse krachten de gelegenheid hadden hun persoonlijke ingeving en initiatief te volgen, moesten vele militairen ondanks hun kennis en ervaring voorlopig in geordend verband blijven wachten tot meer klaarheid in de situatie was gebracht en was bepaald waar zij zouden worden ingezet.

Voor de toevoer van hulp over het water is de onderzeedienst te Rotterdam het centrum geworden, voor die door de lucht het marinevliegkamp Valkenburg, terwijl het korps mariniers op eerste aanvraag tal van uitstekend uitgeruste en geoefende detachementen heeft doen uitrukken. Deze hebben overal met grote zelfstandigheid tijdens hun actie in de volgende dagen kunnen optreden.

Een zelfstandige actie hebben de Urker vissers ondernomen. Zij hebben zich Zondagmorgen vroeg per autobus gespoed van hun voormalig eiland naar Breskens, waar hun schepen lagen, en dat zij wegens de ondergelopen Scheldetunnel te Antwerpen pas na een omweg bereikten. Door gebrek aan plaatsruimte had de bus niet de volledige bemanningen kunnen vervoeren, maar in Breskens vond men genoeg opstappers. Om half één 's nachts voer de Urkervloot van 16 schepen uit over de Westerschelde, kreeg in Vlissingen een loods en verspreidde zich over de Zeeuwse en Zuid-hollandse wateren door overal een verbindingsschip voorzien van radio-telefonie achter te laten: Hansweert (UK 60), Wemeldinge-Tholen (UK 104), Ouddorp (UK 68). Onderweg op de Oosterschelde passeerde de vloot reeds lijken en cadavers.

Om 9 uur 's Maandagsmorgens kwam zij voor Zierikzee en liet er 2 (UK 141 en UK 162) achter, die de eerste berichten vandaar doorgaven over een speciale noodgolf door Radio-Scheveningen ingesteld; voorts bleef een schip achter bij Burghsluis (UK 35), Schelphoek (UK 22), Oosterland - Ouwkerk (UK 61), Zijpe - Bruinisse (UK 41), Brouwershaven (UK 31), Nieuwe Tonge (UK 76 en UK 244), Oude Tonge (UK 243) en bij Viane (KW 7).

Zodra de commandant maritieme middelen Zierikzee werd ingesteld, heeft de gehele Urker groep zich op eigen verzoek onder diens leiding geschaard, hetgeen zeer werd gewaardeerd.

Vissers uit Ierseke voeren uit naar Zierikzee en Tholen. Zij kwamen 's middags met 100 mensen uit Stavenisse. De gehele week zijn zij blijven varen om hulp te bieden. Maar er waren ook vissers uit Vlissingen, Breskens, Vere, Arnemuiden, Wemeldinge. De Scheveningers brachten Zondagmiddag 20 sloepen per auto naar het rampgebied en volgden zodra zij konden uitvaren met hun loggers op de volgende dagen. Zij waren o.m. op Putten te Abbenbroek, Oudendoorn en Zuidland.

**MAANDAG 2 FEBRUARI 1953.** De commandant maritieme middelen Amsterdam en CMM Rotterdam deden 's nachts uit hun ressorten vertrekken in totaal 6 marinesleepboten en 20 kleine marinevaartuigen, geheel uitgerust en bemand voor hulp bij de evacuatie van Goeree-Overflakkee. CMM Rotterdam zond 's nachts voorts een paar marinemotorvaartuigen naar Numansdorp en Hr. Ms. Y 804 naar Hansweert. Het was helder weer met maanlicht, af en toe buien en een voortdurend stormweer. De reeds vermelde marine-arts en vlootpredikant staken bij dit stormweer 's nachts per politierecherchevaartuig „Floris” het Haringvliet over langs de gevaarlijke banken waar de boeien waren weggeslagen. Dankzij bekwame loodsen kwamen zij



te Stellendam behouden omstreeks 02.30 uur aan. De aldaar heersende noodtoestand hebben zij onmiddellijk d.m.v. de zender van de reddingboot „Koningin Wilhelmina” aan CMM Rotterdam gemeld. CMM Willemsoord liet 's morgens 2 grote slepen uit Den Helder naar Rotterdam vertrekken, waarmee 12 motorvletten en 20 roeivletten aan de sterkte werden toegevoegd. Voorts vertrok in de v.m. vandaar de divisie mijnenvegers 205, bestaande uit Hr. Ms. Urk, Schouwen, Walcheren en Roompot via het IJsselmeer naar Rotterdam, later nog gevolgd door twee landingsvaartuigen Hr. Ms. L 9602 en L 9605.

De marine verleende hulp bij de evacuatie van Stellendam, te Middelhamis, Den Bommel, Ooltgensplaat, Galateapolder en in enige andere plaatsen buiten Goeree-Overflakkee zoals: Hellevoetsluis, Zuidland, Numansdorp, Tiengemeten, Wemeldinge, Kruiningen. De later aankomende marinevaartuigen uit het Noorden zond CMM Rotterdam door naar Numansdorp, Wissekerke, Stavenisse en Hansweert. Naar de beide laatste plaatsen vertrokken ook de motorsloepen van de in afbouw zijnde kruisers „De Ruyter” en „De Zeven Provinciën” welke vaartuigen met personeel van Hr. Ms. Karel Doorman zijn bemand.

In de nacht van Zondag op Maandag ten 02.00 uur kwam meer marinehulp ter rede Hellevoetsluis aan en ging door naar Stellendam. Stellendam was van twee kanten door de Noordzee overvallen. De aldaar gestationeerde reddingboot „Koningin Wilhelmina” van de Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen was toen ter assistentie uitgevaren voor een Noors schip in nood. De schipper van de reddingboot te Ouddorp, zelf getroffen, begon onmiddellijk het reddingswerk in de polder. Op Zondagmiddag hadden enkele vissersschepen uit Goeree reeds gepoogd om mensen uit Stellendam te evacueren, hetgeen het noodweer en de onstuimige zee hadden belet.

Ruim een uur na de vlootpredikant en de marine-arts kwamen de eerste marinevaartuigen aan te ongeveer 04.00. Om 05.00 vertrokken de eerste evacués, de meest dringende gevallen, vrouwen en kinderen per reddingboot „Koningin Wilhelmina” en andere vaartuigen met marinepersoneel naar Hellevoetsluis. De marine hielp 700 mensen evacueren naar het 35-tal vissersschepen dat daarvoor gereed lag ook met bestemming Hellevoetsluis. Van Hellevoetsluis bracht de marine mondvoorraad aan en onderhield door middel van een te Stellendam aangevoerde eigen radiopost verbinding met de buitenwereld. De reddingboot „Koningin Wilhelmina”, het douanevaartuig „Dolfijn” en het waterstaatsvaartuig „Christiaan Brunings” hadden evenzeer een groot aandeel in de evacuatie van Stellendam.

Terwijl de marinearts te Stellendam medische hulp bleef verlenen, keerde de vlootpredikant naar Hellevoetsluis terug, waar hij op Maandagmorgen in overleg met de burgemeester de eerste voorbereidingen heeft getroffen voor de ontvangst en de afvoer van evacués; een goede maatregel, want er zouden nog duizenden passeren. Maar ook gaf hij leiding bij de haven, waar hij kon beschikken over een telefoon en over een zender a/b van een aldaar liggend jacht. Hij strekte zijn aanwijzingen uit over het gehele Haringvliet, zelfs tot de schepen in de haven van Middelharnis, die hij voor vervoer van evacués liet gereedmaken. In feite was de vlootpredikant door zijn uitmuntend initiatief fungerend CMM Hellevoetsluis, alles in nauw en aangenaam overleg met de burgemeester, totdat hij Maandagavonds is afgelost door zeeofficieren en toen op Schouwen het reddingswerk heeft helpen voortzetten.

De Koninklijke Noord- en Zuidhollandse Reddingmaatschappij stelde drie motorreddingboten ter beschikking, die de onderzeedienst aanvulde met marinepersoneel en/of een voorraad noodvictualie en brandstof en doorzond naar het rampgebied. <sup>6)</sup>

De reddingboot „Prins Bernhard” kwam zich Maandagmorgen in de duisternis reeds op

<sup>6)</sup> *Uitvoeriger zie Orgaan Kon. N.Z.H.R.M. „De Reddingboot” nr. 75 - Dec. 1953.*

Waalhaven als eerste op die dag aanmelden en was te 10.30 voor Stellendam. De reddingboot verleende daar hulp en bracht in noodweer belangrijke berichten en schriftelijke evacuatieregelingen over naar Hellevoetsluis. Op haar tochten vond zij overal mensen, die zij oppikte en in veiliger oorden afzette. De evacuatie van Stellendam naar Hellevoetsluis was 's avonds vrijwel geheel voltooid. Burgemeester, politie, brandweer, dokter en marine met enkele bewoners bleven achter.

In Hellevoetsluis heeft de sedert die avond optredende commandant maritieme middelen Hellevoetsluis de scheepvaart gedirigeerd en hij trof maatregelen voor een vlotte evacuatie met medische hulp via deze haven; ongeveer 10.000 geëvacueerden van Goeree-Overflakkee zijn hier in die dagen gepasseerd naar Den Briel, Rotterdam en verder. Het noodhospitaal te Oostvoorne is onder marineleiding ingericht. De marine heeft op enkele plaatsen langs de vernielde zeedijk tussen Hellevoetsluis en Nieuwendijk talrijke mensen geëvacueerd van geïsoleerde dijkstukken. Leiding en steun is gegeven aan de hulpactie van vletten uit het Westland, die in de polder Oudenhorn zijn opgetreden; mensen en vee zijn daar gered. Een eigen radiozendstation heeft de marine ingericht en uit binnenkomende berichten hield de Marine te Hellevoetsluis voortdurend de gegevens over de toestand van het gehele eiland Goeree-Overflakkee op de kaart bij met aanduidingen welk transport op diverse plaatsen mogelijk was (vrachtauto, jeep, fiets, te voet, duck), mogelijkheden van losplaatsen, ter plaatse aanwezige hulp, hefvermogen van nog bruikbare kranen e.d., zodat ook de bevoorrading en hulpverlening op Goeree-Overflakkee het meest doelmatig kon geschieden.

Twee marinevaartuigen kwamen bij Tiengemeten aan, brachten brood en namen voorbereidingen voor de evacuatie; uit Nieuwendijk evacueerden zij naar vermogen een aantal zieken en ouden van dagen naar Numansdorp. Daar bevond zich juist Hare Majesteit Koningin Juliana, Wier komst allen zeer bemoedigde. In de namiddag bezocht Zij Middelharnis.

Het marinepersoneel dat 's Maandagsmorgens te Middelharnis aankwam, zag zich geplaatst temidden van een menigte van meer dan duizend redders bestaande uit soldaten, studenten, burgers, voorzien van tal van soorten reddingsmateriaal: planken en primitieve vloten tot de inmiddels uitgeworpen rubberboten toe. De marine bezette het havenhoofd en regelde het verwarde havenverkeer, hetgeen voor de evacuatie van ruim 7.000 mensen en voor de aanvoer en verwerking van talloze goederen van groot belang was. Gedurende de nacht van Maandag op Dinsdag vervoerde de marine een aangekomen radiopost ten behoeve van de burgemeester van Middelharnis. De marine ontving een eigen radio-apparatuur op het havenhoofd en onderhield vanzelfsprekend behalve met Middelharnis een nauw contact met de marine-afdeling te Hellevoetsluis aan de overkant van het Haringvliet. Bovendien was het nodig wegens het uitvallen van de weg naar het Havenhoofd een geregelde beurdienst in stand te houden met de enige kilometers landinwaarts gelegen stad. De motorreddingboot uit Zandvoort „C. A. A. Dudok de Wit” was reeds op Maandag in Putten, Spijkenisse geweest en deed nu bij de beurdienst goed werk. 75 schepen namen deel aan de evacuatie, gericht op Hellevoetsluis en Rotterdam. De evacuatie, nog vermeerderd met ruim 2000 mensen uit andere gemeenten, duurde tot en met Vrijdag 6 Februari.

Een gedeelte van het marinepersoneel van Middelharnis vertrok nog Maandagmorgen 2 Februari op verzoek van de burgemeester van Den Bommel naar die plaats en kwam er omstreeks het tijdstip van middag aan. Tengevolge van de grote dijkdoorbraak was hier, een snelle evacuatie van de vele samengedrongen mensen op de dijk noodzakelijk; op Dinsdag was die voltooid, gericht op Rotterdam en overig Zuidholland.



*De haven van Middelhamis. Aan een meerpaal een Sea-Otter amphibie van de marineluchtvaartdienst. Links boven enige rubberboten, welke eerder zijn uitgeworpen. Rechtsonder een sleepboot van de Kon. marine en een aantal lichters, communicatievaartuigen e.d.*

Aan de Oostzijde van Goeree-Overflakkee omvatte de evacuatie vanuit Ooltgensplaat ook de nabijgelegen buurtschappen Achthuizen en Langstraat. De marine verscheen hier per motorboot vóór het invallen der duisternis en nam dertig evacués aan boord voor Numansdorp. Slechts enkele uren kon afvoer van evacués plaats hebben wegens het getij. Hier, in Ooltgensplaat, hebben een tiental Friese schouwen van Idaarderadeel (Grouw) goed werk gedaan <sup>7)</sup>, terwijl beurtschepen een groot deel van de evacuatie voor hun rekening hebben genomen. Behalve met de evacuatie van Ooltgensplaat te steunen, zorgde de marine voor radioverbinding voor die omgeving, d.m.v. een aangevoerde eigen radiopost bij de Galathea-sluis. Op een vroeger marine-radiobericht met verzoek om voeding, drinkwater en een sleepboot, verscheen prompt op Dinsdagmorgen vroeg een schip met levensmiddelen voor Ooltgensplaat. Op die dag trad ook op de reddingboot „Prins Bernhard”. De bemanning slaagde erin een pad van 200 m over het wad te maken, dat 450 mensen van de dijk uittocht verleende, waarna zij met kleine vaartuigen aan boord der evacuatieschepen zijn gebracht. De boot vervoerde zelf in totaal daarbij 150 personen.

Marinemotorvletten en rubberboten verrichtten binnendijks hulp voor geïsoleerde gedeelten bij de Galathea-sluis, van Ooltgensplaat en Achthuizen, door evacuatie en aanvoer van water en levensmiddelen. De evacuatie omvatte ongeveer 2500 personen, met afvoer naar Noord-Brabant, Hellevoetsluis, Rotterdam en Dordrecht. Zij nam enige dagen in beslag maar was op Donderdag 5 Februari voltooid. De marine bracht een paar honderd evacués, waaronder diverse zieken per brancard, naar Dintelsas. Hier was het centrale punt van waaruit de marine bijstand verleende voor geheel Zuid-Oost-Flakkee met Oude en Nieuwe Tonge inbegrepen. De officier belast met de hulpverlening bij watersnood, kapitein ter zee J. F. van Dulm, ridder M.W.O., had gedurende de Zondag getracht zich aan de hand van de berichten zo goed

<sup>7)</sup> *Uitvoeriger zie: Orgaan der personeelsvereniging Halbertsma, 6e jrg. no. 11, Maart 1953: Verslag van de tocht naar het rampgebied met 10 ijzeren schouwen.*

mogelijk op de hoogte te stellen van de grootte van de ramp. Aangezien die berichten hem niet voldeden maakte hij, zodra de weersgesteldheid dit toeliet, een verkenningsvlucht op Maandagmiddag. Insgelijks deed schout-bij-nacht (V) H. Schaper, ridder M.W.O., vlagofficier marineluchtvaartdienst. Zij zagen bij hun onderzoekstochten toen als eersten de totale alles overtreffende omvang van de ramp beneden zich en rapporteerden dit <sup>8)</sup>). Het tekort aan berichten uit de rampgebieden was ook aanleiding om zend- en ontvangapparatuur, die CMM Rotterdam inmiddels van het marine-electronisch bedrijf te Oegstgeest had ontvangen, aan boord van verschillende schepen op te stellen. Alle mensen in het noodgebied die nog in de gelegenheid waren naar de radio-nieuwsberichten te luisteren, bemerkten daaruit dat op Maandag de ontstellende grootte van de ramp nog niet in overig Nederland bekend was <sup>9)</sup>). Maar hun schrik en wanhoop waren door de zojuist genoemde maatregelen inmiddels achterhaald. Die verkenningen waren o.m. aanleiding het zwaartepunt van de hulpverlening te verleggen naar Schouwen en Duiveland en Tholen (Stavenisse). CMM Amsterdam zond Maandagmiddag 4 sleepboten en 9 motorvletten uit Den Helder rechtstreeks door naar Krammer en Zierikzee.

OBHW begaf zich naar aanleiding van zijn luchtverkenning 's nachts nog met zijn staf naar het rampgebied, na de nodige bevelen en aanwijzingen voor de verdere ontwikkeling der hulpverlening te hebben gegeven aan de inmiddels aangestelde waarnemende OBHW met kleine staf te Amsterdam. Kapitein ter zee Van Dulm scheepste zich in a/b Hr. Ms. mijnenveger Urk, die inmiddels met de divisie mijnenvegers Amsterdam reeds des middags was gepasseerd en binnendoor te Vreeswijk was gearriveerd. Aan boord van een schip kon OBHW zich snel naar alle terreinen van actie verplaatsen en tegelijkertijd alle berichten ontvangen en de nodige bevelen doen uitgaan.

De commandant maritieme middelen Rotterdam heeft de provinciale boten „Willem I” en „Willem II” tot hulphospitaalschepen doen inrichten en naar het Zuiden gedirigeerd. Acht zojuist ontvangen Amerikaanse motorboten van de mijnenuitkijkdienst zijn uit hun verpakking gehaald, vaargereed gemaakt en 's middags dadelijk naar Zijpe gezonden. Reeds 's nachts en gedurende de gehele dag ontving CMM Rotterdam nog honderden telefoongesprekken van particulieren die hun vaartuigen spontaan beschikbaar stelden. Voorzover de vaartuigen Waalhaven aandeden zijn zij bij de onderzeedienst van noodrantsoenen, verdere uitrusting en dikwijls ook van personeel voorzien; zij ontvingen van CMM Rotterdam hun vaarorders naar de rampgebieden. Zo ook een groot aantal Noordzee- en IJsselmeervissers dat via Rotterdam te hulp kwam, uit Texel (12), Den Helder (14), IJmuiden en Katwijk (52), Scheveningen (16), Vlaardingen (4), Den Oever (14), Enkhuizen (20), Hoorn (15), Volendam (19), Spakenburg (20), Bunschoten (4), Harderwijk (4), Elburg (3), Lemmer (15), Harlingen (3) en andere plaatsen. CMMR deed ook zijn orders uitgaan via het bevrachtingscommissariaat dat vele tientallen schepen beschikbaar had. Diverse schepen liepen door de grote afgelegde afstanden motorstoornissen op die te Rotterdam door het voltallig personeel van de technische dienst van de Koninklijke marine zijn gerepareerd. De voorzitter van de Koninklijke Schippersvereniging „Schuttevaer” meldde zich met het schip „Atalanta” en mede namens enige oud-dorpsgenoten uit Ouderkerk a/d IJssel,

<sup>8)</sup> *Het Wetenschappelijk Genootschap voor Goeree en Overflakkee heeft uitgegeven: „Gebroken Dijken — Goeree-Overflakkee en de ramp van 1 Februari 1953”, Middelharnis (1954). Deze uitgave is voorzien van schutbladen waar naast elkaar schetskaarten zijn afgebeeld van het gebied van de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden in de Merovingische tijd 481—751 en in 1953 met het verzwolgen land; de overeenkomst is opvallend. Aan dit goed gedocumenteerde en uitstekend verzorgde werk zijn enige gegevens ontleend voor dit algemeen overzicht van de Marinehulp.*

<sup>9)</sup> *De ramp, Nationale uitgave met een voorwoord van H.M. de Koningin; Amsterdam 1953.*

schippers op een zeventien-tal schepen, aan voor hulpverlening bij CMM Rotterdam. Het schip kreeg aan boord 3 medische ploegen, samengesteld uit marinepersoneel van de geneeskundige dienst en medisch burgerpersoneel uit Rotterdam, voorts nog een marineradiotelegrafist en een radiozender. Het Rode Kruis te Rotterdam verstrekke een groot aantal noodbehoeften aan boord waaronder voeding en dekking, stroo en stormlampen.

De voorzitter van „Schuttevaer”, gepensionneerd kapitein ter zee C. J. van Waning, ontving van CMM Rotterdam verstrekkende bevoegdheden en aldus voorzien vertrok de vloot met bestemming Zierikzee.

Grote hoeveelheden platboomde vaartuigen (vletten, Giethoornse punters), dringend nodig in de polders, zijn over de weg naar Waalhaven aangevoerd en per schip naar Zeeland gezonden. De rest is over de weg naar Spijkenisse vervoerd en is gebruikt in de omgeving van Abbenbroek in de polders van Putten. Behalve de directie dezer hulpverlening had CMMR de zorg voor een regelmatig aflossings- en bevoorradingsstelsel van het personeel in de naburige polders, terwijl vele waterpauwen en tankers naar de geteisterde gebieden voeren om in water- en oliegebrek te voorzien. Het personeel van de onderzeedienst te Rotterdam deed zich van zijn beste kant zien en heeft met groot uithoudingsvermogen in een zeer snel tempo gewerkt.

De commandant maritieme middelen Vlissingen zond Maandagmiddag twee motorvletten en drie bemande vletten naar het overstroomde Noord-Beveland. Enige kleine groepen van ongeveer 15 man verleenden assistentie in Ellewoutsdijk en Baarland in de Zuidpunt van Zuid-Beveland. Het netpoortschip Hr.Ms. Abraham van der Hulst vertrok van Vlissingen naar Hansweert.

CMM Willemsoord zond Maandagavond nog een tiental marinevaartuigen op eigen kracht via het Noordhollands Kanaal naar Rotterdam; over de weg liet hij nog vervoeren een motorschouw en 5 motorsloepen. Omstreeks middernacht toen de weersgesteldheid zulks toeliet, deed hij het smaldeel mijnenvegers 121 buitenom naar het Zuiden vertrekken, en wel: Hr.Ms. Deurlo, Hollands Diep, Zuiderdiep, Marsdiep en Texelstroom en de dregboten „A 919” en „A 911” naar Dordrecht.

De afdeling mariniers Doorn had 7 geheel uitgeruste detachementen gereed, elk van 100 man onder commando van een kapitein der mariniers. Daarvan zijn twee detachementen op Maandag vertrokken. Detachement A ging naar Texel waar het onmiddellijk na aankomst aldaar ten 19.00 uur is aangevangen met het patrouilleren over de dijk bij Oostersluis, waar totale dijkdoorbraak dreigde. Het volgende detachement mariniers B is na aankomst te 19.30 in Den Helder gesplitst. Vijftig man losten een detachement schepelingen van de artillerieschool af op de dijk bij Huisduinen, terwijl de andere ploeg van 50 man in de mijnendienstkazerne werkzaam was. De mariniers losten overal bij de dijken in het Noorden het matrozenpersoneel af, dat op de vaartuigen naar het Zuiden moest dienst doen.

De marineluchtvaartdienst trad op gelijke wijze als de marine te water op bij de hulpverlening door de lucht. De commandant van het marinevliegkamp Valkenburg, kapitein-luitenant ter zee (V) jhr. P. J. Elias, deed vanaf de eerste morgenschemering tot het invallen van de duisternis goederen afwerpen boven de noodgebieden en reddingen uitvoeren.

Op Maandag 2 Februari namen deel negen vliegtuigen van de MLD, de reeds genoemde Harpoons, Mitchells en Oxfords van de Squadrons 320, 8 en 5 der Koninklijke marine en 4 Dakota's van Squadron 334 der Koninklijke luchtmacht. Zij maakten in totaal 23 vluchten met een gezamenlijke vliegtijd van 56 uur waarin bijna 40 rubberboten, 80 liter water en 0,2 ton voedsel zijn uitgeworpen. Voor verdere gegevens zie men de overzichtstaten bij dit verslag opgenomen. Een uitgebreide foto-opdracht van de ramp is tevens uitgevoerd terwijl inmiddels

bij deze omvangrijke diensten ook de OSRD functioneerde die tussen Texel en Scheveningen op 40 mijl uit de kust een IJmuidens vissersvaartuig in nood moest opsporen.

Gedurende de eerste dagen van de reddingsacties werd een Harpoon vliegtuig van het Squadron 320 der Koninklijke marine continu gedurende de dagperiode als link-vliegtuig boven het noodgebied gehouden, teneinde als verbindingsschakel te dienen tussen de afdeling operaties van het marinevliegkamp Valkenburg en de Seaotters en de heli-copter van de marineluchtvaartdienst, die reddingsacties uitvoerden.

Een en ander is van zeer grote waarde geweest voor een gunstig verloop van de reddingsoperaties dier vliegtuigen.

Operaties Valkenburg gaf operatiebevelen per HF/RTG door aan de Harpoon, welke deze per VHF/RTF doorgaf aan genoemde reddingsvliegtuigen, en omgekeerd gaven de reddingsvliegtuigen hun meldingen via het linkvliegtuig door aan operaties Valkenburg.

Voorts was het linkvliegtuig vooral de eerste dagen de reddingsvliegtuigen uiterst behulpzaam door verkenningen boven het noodgebied uit te voeren en de reddingsvliegtuigen naar plaatsen te dirigeren, waar hulp dringend nodig was. De Seaotters, amphibievliegtuigen, behorende tot Squadron no. 8 der Koninklijke marine, landden in de vroege ochtend in de onder water gelopen polder tusen Oude en Nieuwe Tonge op het eiland Goeree-Overflakkee en haalden in de loop van de dag uit de bedreigde huizen 27 personen af, waarvan 4 personen welke ziek of gewond waren, naar Valkenburg zijn overgevlogen.

Toen de Seaotter 12-3 tengevolge van de boven het water rondom uitstekende bomen en telefoonpalen, een boerderij niet kon bereiken is via het Harpoon-linkvliegtuig de hulp ingeroepen van de heli-copter H 1 der Koninklijke marine; de H 1 was enige minuten daarna ter plaatse en haalde de bewoners af van deze en nabijgelegen boerderijen, die op instorten stonden. Omgekeerd is weer de Seaotter door de heli-copter naar een huis gedirigeerd teneinde 2 zieken af te halen. De Seaotters hebben vooral de eerste dag, toen nog geen buitenlandse heli-copters aan het reddingswerk deelnamen, goed werk verricht; de Seaotter 12-3 redde in totaal 27 personen. Iedere neerdaling en opstijging hield ondanks geringe diepgang dezer vliegtuigen toch altijd een groot risico in door de onbekende gevaren onder water. De Koninklijke marine bezat slechts één hefschroefvliegtuig. Dit heeft 2 Februari vanaf het aanbreken van de dag aan de reddingswerkzaamheden deelgenomen. Aangezien deze heli-copter is uitgerust met een lier, zijn bij de reddingswerkzaamheden uitsluitend geïsoleerde personen van daken en van ingestorte huizen etc. opgepikt, hetgeen kunde, geduld, concentratie en doorzettingsvermogen van de vlieger vereist. Dit werk is urenlang volgehouden. Ook aan deze reddingen was meer risico verbonden dan reeds het geval was door nabijzijnde gevaren als huizen, bomen, telefoonpalen, e.d., omdat de te redden personen dikwijls aarzelden de kans te wagen. De tweede man in de heli-copter verrichtte meermalen levensgevaarlijk werk om hen behulpzaam te zijn. Aan de evacuatie op grotere schaal heeft de heli-copter (genaamd "Jezebel") niet deelgenomen.

Er bestond een uitstekende samenwerking tussen de heli-copter, de Seaotters en het Harpoon-linkvliegtuig. De Seaotters verkenden de meest dringende gevallen van personen die geïsoleerd zaten en gaven de posities, waar zij zelf niet konden komen, via het link-vliegtuig door aan de heli-copter. Dit bespaarde de heli-copter veel tijd, die anders verloren zou zijn gegaan met zelf zoeken.

Op 2 Februari zijn op het eiland Goeree-Overflakkee 44 personen met de lier opgepikt, waarvan drie in Dirksland en 41 in Oude Tonge zijn afgezet. In de eerste dagen, toen de nood in het geteisterde gebied het hoogst was, werden 66 personen, veelal onder zeer moeilijke omstandigheden door de heli-copter der Koninklijke marine gered, waarbij de twee vliegers, welke de



*De helikopter "Jezebel" van de Marine luchtvaartdienst landt op een weg*

helikopter om beurten vlogen en hun helpers aan boord zich buitengewoon hebben onderscheiden.

Een Belgische helikopter van de Sabena was Zondagmiddag reeds op Goeree-Overflakkee te Oude-Tonge geland, bracht Maandagmorgen de eerste berichten over en kwam met noodbehoeften en medicamenten op deze plaats terug. Deze helikopter heeft daarna in Zeeland nog hulp geboden.

Het afwerpen van goederen boven de geteisterde gebieden ving ook met de ochtendschemering aan en duurde tot het invallen van de duisternis. Het geschiedde grotendeels vanaf de basis marinevliegkamp Valkenburg. Het normale werkschema voor maritieme vliegtuigen is daarbij toegepast met het enige verschil dat in plaats van bommen een andere belading nodig was. Het marinevliegkamp Valkenburg is volledig door de afdeling operaties op zulk een taak berekend tengevolge waarvan alles een vlot verloop heeft gehad. Toch vielen er bijzondere moeilijkheden te overwinnen. Zo is aanvankelijk voorzien in het tekort aan vrachtauto's voor het beladen van de vliegtuigen door trucks, die met chauffeurs door particulieren ter beschikking waren gesteld. Hoewel betrokkenen ongetwijfeld van goede wil waren, kon er niet met voldoende zekerheid op worden gerekend en verdwenen o.a. verscheidene vrachtauto's zonder hiervan kennis te geven, waardoor het bedrijf af en toe dreigde te stagneren. Dan dienden ook de goederen die gedropt moesten worden, te worden opgeslagen in de hangar H 1, die hiertoe geheel werd ontruimd. Doch officieren met voldoende ervaring om deze voorraden te administreren en te beheren waren op het MVKV niet beschikbaar.

Dit dreigde een groot probleem te worden, waaruit vertragingen en abuizen konden ontstaan tot onmiddellijk nadeel voor de slachtoffers in de getroffen gebieden. Daarom verzocht de com-

mandant van het marinevliegkamp Valkenburg nog op de vroege Maandagavond aan de coördinator van de hulpactie der strijdkrachten, de Nederlands territoriaal bevelhebber (NTB), om voor dat werk een officier der intendance met enige onderofficieren ter beschikking te stellen. Aldus zou het overbelaste vliegkamp geholpen zijn, terwijl het ingedeelde grondpersoneel voor deze goederen dan voor ander belangrijk werk zou zijn vrijgemaakt. Hierin kon echter niet worden voorzien, zodat het beheer en de administratie der goederen toen werd opgedragen aan wachtsofficieren, voorzover zij niet waren betrokken bij de reddingswerkzaamheden. Zij hebben zich er doorheen weten te slaan, terwijl de onoverzichtelijke en haastige aanvoer der goederen van overal zonder ophouden voortging. Deze officieren, zowel van de MLD als van de Koninklijke luchtmacht-afdeling van het MVK Valkenburg, hebben veel en uitstekend werk verricht; daardoor is het grote doel, de onmiddellijke leniging van de nood in de overstroomde gebieden, toch bereikt zonder enig oponthoud. Zoals reeds is vermeld is slechts één startbaan van voldoende lengte op het vliegveld Valkenburg aanwezig. Over het algemeen was de wind thans en op de volgende dagen meer in de richting van de baan en minder sterk. Het dropingswerk heeft hierdoor evenmin stagnatie ondervonden.

De aanwezige platformruimte was beperkt voor het zeer grote aantal vliegtuigen dat moest worden verwerkt. Dientengevolge werden de vliegtuigen, welke direct bij het droppen waren ingeschakeld, dichter dan normaal naast elkaar op de diverse platforms geparkeerd. Het taxiën van de vliegtuigen en het manoeuvreren van de bowsers en vrachtauto's, die de vliegtuigen moesten beladen, was hierdoor wel wat bemoeilijkt. Marinevliegtuigen, die niet rechtstreeks betrokken waren bij de droppingsoperaties zijn geparkeerd op oude niet meer in gebruik zijnde startbanen. Aldus kweet de marine zich van de opdracht, daar door de NTB gegeven, tot evacuatie van Goeree-Overflakkee.

Op 2 Februari deden bijna 1500 man, een 80-tal grote en kleine marinevaartuigen, ongeveer 40 rubberboten, 10 vliegtuigen van de MLD en een marinehelicopter dienst in het watersnoodgebied. Op aanvraag van de Koninklijke marine arriveerden nog die dag vier helicopters van de Britse Royal Navy in het MVK Valkenburg.

DINSDAG 3 FEBRUARI. Het beschikbare aantal hefschroefvliegtuigen vond versterking met nog 9 helicopters van de Royal Navy, terwijl ook de Bristol vliegtuigenfabrieken 2 helicopters zonden. Het totale aantal was nu tot 16 toegenomen. Zij opereerden vanaf de vliegbasis Woensdrecht in westelijk Noord-Brabant en waren van grote waarde voor de evacuatie. Dinsdagmiddag kwamen de kleine Bell-helicopters der Amerikanen uit Duitsland daar aan. Behalve de heli-copter waren thans 11 Nederlandse marinevliegtuigen in actie. Zij maakten op Dinsdag in een gezamenlijke maximum vliegtijd van 64 uur 40 vluchten, waarin zij o.m. ruim 14.000 zandzakken, 63 rubberboten, 18.000 broden en 0.7 ton overig voedsel, ruim 1.000 L water en 100 kg medicijnen uitwierpen. De rijksluchtvaartschool verleende bijstand met 4 Beechcrafts, de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij met 3 Dakota's, de volgende dagen vermeerderd tot 4 à 5, het Nederlands luchtvaartlaboratorium in overleg met Z.K.H. Prins Bernhard met een Siebel en de Koninklijke Vliegtuigenfabriek Fokker N.V. met een vliegtuig S 13. De Nederlandse burgerluchtvaartuigen pasten uitstekend in de organisatie. De samenwerking met de gezagvoerders, die vrijwel alle ex-militaire vliegers waren, was uitstekend. De organisatie verliep goed en hun opdrachten voerden zij naar de eis uit, waarin zij niet onderdeden voor hun militaire collega's.

Het Hollandse Diep, eertijds terrein voor vlootrevues, bood thans een nog indrukwekkender schouwspel door het massale opvaren van honderden vaartuigen, alle met hetzelfde doel: hulpverlening in de geteisterde gebieden. Vissers, jachten, binnenschippers, tjalken, ponten,



vletten, motorbootjes repten zich naar eigen vermogen. In tegengestelde richting gingen reeds enige vaartuigen met evacués en dikwijls met de vlag halfstok.

Het aantal deelnemende marinevaartuigen was inmiddels toegenomen tot ongeveer honderd en ongeveer 500 particuliere vaartuigen steunden de reddingsacties door daadwerkelijke evacuatie, ongeveer 600 man marinepersoneel bevond zich op of nabij de volgende plaatsen: aan de Noord te Ridderkerk en Slikkeveer; op Putten te Spijkenisse, Abbenbroek, Zuidland, Hellevoetsluis; in de Hoeksewaard te Numansdorp, op Tiengemeten, op Goeree-Overflakkee te Stellendam, Middelharnis, Den Bommel, Ooltgensplaat, Galatheasluis en Oude Tonge; op Schouwen en Duiveland te Brouwershaven, Bruinisse, Zierikzee; op Tholen, Stavenisse; op Noord-Beveland te Wissekerke en Colijnsplaat; op Zuid-Beveland: Wolfaartsdijk, Ellewoutsdijk en Hansweert; voorts op de Brabantsewal te Dintelsas.

Hr. Ms. Abraham van der Hulst en het hulphospitaalschip „Willem II” traden op bij Flauwerhoek. Hr. Ms. mijnenveger Schouwen vervoerde geniematerialen naar de getroffen gebieden en assisteerde bij Zierikzee. Hr. Ms. mijnenveger Roompot vervoerde evacués naar Wemeldinge, verscheidene schepen hielpen bij de evacuatie van Oosterland en Zijpe, lichte vaartuigen op vloten ageerden binnendijs. Hr. Ms. Queen Wilhelmina en Oosterschelde bevonden zich bij de vele kleine vaartuigen in de wateren rondom Goeree-Overflakkee en Schouwen en Duiveland op welke eilanden de evacuatie in volle gang was. De marinevaartuigen waren tevens van groot belang voor de geregelde berichtendienst.

Een marinekotter sleepte pontons voor dringende evacuatie naar Viane (Schouwen) aan het Mastgat en naar Moriaanshoofd. Een motorboot bemand met marinepersoneel bereikte ten 13.00 uur Oude Tonge en nam twintig evacués aan boord. Later kwam een zevental marinevaartuigen met hoog water ten 16.30 uur bij Oude Tonge aan en begon onmiddellijk met de evacuatie naar de buiten liggende grotere schepen tot de duisternis was ingevallen. Twee marinevletten zijn des avonds voor Nieuwe Tonge bestemd en over de dijk gezet. Een marine-motorvlet hielp bij Galatheasluis zeshonderd mensen naar Dintelsas evacueren, bracht voeding en drinkwater aan voor Achthuizen en zorgde later voor het voederen van geïsoleerd vee. Een andere marinesloep deed loodsdiensten in de moeilijke vaargeul van Oude Tonge gedurende deze en de volgende dagen en zorgde voor de verbinding met Dintelsas.

De afdeling mariniers Doorn zond op deze dag geen detachementen uit maar hield zich bij voortdoring daartoe gereed. Het depot korps mariniers te Rotterdam zond enige groepen onder bevel van onderofficieren uit, gezamenlijk een dertigtal mariniers die bewakingsdiensten hebben verricht te Hellevoetsluis, aldaar lijken hebben geborgen en hulp hebben verricht bij de evacuatie. Zij bleven daar gedurende enige dagen. Een andere groep trad op in Krimpen aan de IJssel voor voedseldistributie, watervoorziening en uitreiken van kleding; ook deze ploeg bleef daar enige dagen werkzaam. Bij Nieuwerkerk aan de IJssel beëindigden de mariniers hun werkzaamheden aan de dijk. Zij zijn op deze dag, 3 Februari naar hun depot te Rotterdam teruggekeerd.

Kapitein ter zee Van Dulm had zich inmiddels met zijn staf ingescheept aan boord van Hr. Ms. Abraham van der Hulst. De voorzitter van „Schuttevaer” had met de schepen onder zijn leiding via Zijpe ook Zierikzee bereikt. Voor en in de haven was een enorm aantal schepen en vaartuigen verzameld. Ook hier was regeling van het scheepvaartverkeer dringend noodzakelijk. Nauwelijks had de Koninklijke marine zich in Zierikzee vertoond of haar hulp bleek zo gewenst, blijkend uit het overleg van de burgemeester met de voorzitter, de heer C. J. van Waning, oud-zeeofficier, dat deze algemeen is aanvaard als fungerend commandant maritieme middelen Zierikzee. Enige marineofficieren zijn hem toegevoegd. Zodra de marine zich te Zierikzee had

gevestigd stond de telefoon niet meer stil; de bevolking leefde in de overtuiging dat de Koninklijke marine voor alles kon zorgen en de aanvragen om assistentie waren zeer uiteenlopend. Op grond van zijn ontvangen opdracht hield CMM Zierikzee geregeld CMM Rotterdam op de hoogte, maar het was evenzeer noodzakelijk zich in verbinding te stellen met OBHW die in de eerste plaats het reddingswerk had te verzorgen. De fungerend CMM Zierikzee heeft zich voornamelijk gewijd aan de civiele taak van de evacuatie van het eiland Schouwen met particuliere vaartuigen. Toch ging de behandeling van „snelgoederen” en van bijzondere aanvragen over dit bureau, dat ook des nachts bleef geopend en bereikbaar was. Alles ging echter in nauwe samenwerking met OBHW en de Koninklijke landmacht. De fungerend CMM Zierikzee heeft tot 21 Februari te Zierikzee gezeteld.

CMM Willemsoord dirigeerde op Dinsdag een waterboot en nog 5 marinemotorvaartuigen naar Rotterdam; voorts verzond hij rubberboten naar het M.V.K. Valkenburg voor verder vervoer en naar Texel. Twee LT's, door de weersomstandigheden te Den Helder opgehouden, kwamen te Amsterdam aan, waar zij met spoed zijn beladen met hulpverleningsmateriaal, w.o. een groot aantal dekens, en met voeding, terwijl zij ook met extra personeel werden bemand. Daar deze schepen wegens de weersgesteldheid binnendoor naar Zeeland moesten varen, heeft de bemanning met eigen middelen de niet neerklapbare masten met spoed afgebrand. Hr. Ms. Oosterschelde vertrok 's avonds uit Den Helder met bestemming Schouwen en Duiveland.

WOENSDAG 4 FEBRUARI. In de morgen van 4 Februari bracht HKH Prinses Wilhelmina geheel onverwacht een bezoek aan Zierikzee, vergezeld ondermeer door de commissaris van de Koningin in de provincie Zeeland. HKH gebruikte als vervoermiddel een eenvoudige bestelwagen en Haar verschijning ontroerde de bevolking. Het Koninklijk jacht „Piet Hein” kwam in Den Helder gereed als hospitaalschip en vertrok vandaar naar het Zuiden. De CZMNED voegde zich met zijn staf bij de Nederlandse territoriale bevelhebber te 's-Gravenhage teneinde de coördinatie en onderlinge samenwerking te versterken. Deze verplaatsing was mogelijk nadat het vaarklaar maken der schepen en het dirigeren van schepen en personeel vanuit Den Helder grotendeels zijn beslag had gekregen. Het was ook gewenst daar thans 42 oorlogsschepen en ongeveer 100 motorsloepen en motorvletten der Koninklijke marine in het ramp gebied ageerden.

Hr.Ms. Abraham van der Hulst bevond zich met Hr.Ms. landingsvaartuig L 9602, het hulphospitaalschip „Willem II”, 2 sleepboten en een motorvaartuig nabij Zijpe. Hr.Ms. Schouwen, verbindingsschip, lag met de „A 976” bij Zierikzee. Hr.Ms. mijnenvegers Walcheren, Roompot en Urk opereerden nabij Oostland met klein materiaal dat binnendijks hulp verleende. Het hulphospitaalschip „Willem I” trad op in de Grevelingen nabij Dreischor met 25 punters, een motorvlet en dregboot „A 919”. Ook hier waren de Friese schouwen bij het reddingswerk. Twee marinevaartuigen assisteerden bij Ouwerkerk met veel klein materiaal binnendijks. Vroeg in de morgen brachten marinevletten verbinding met Nieuwe Tonge tot stand; des avonds was deze plaats per heli-copter voorzien van een radiozender. Wegens „voldoende” waterstand zijn ook nog twee marine-motorvletten voor Nieuwe Tonge in de vaart gebracht, tot de volgende dag geregelde hulp beschikbaar was gekomen. De Britse marine kwam op de achtermiddag te Zierikzee aan. Zij was met vier landingsvaartuigen (LCT 407 e.a.) ten Noordoosten van Schouwen in de hulpverlening betrokken. Het Britse Royal Navy Rhine Squadron onder bevel van Captain R. Casement O.B.E., R.N., telde 14 schepen die bij Bruinisse en Zierikzee optraden.

De commandant maritieme middelen te Rotterdam had de regeling van de geregelde toevoer van olie, voeding, medicamenten en materiaal van de verbindingdienst te verzorgen. Hoewel

het karakter der werkzaamheden aldaar zich volkomen wijzigde bleef er voor het personeel enorm veel te doen.

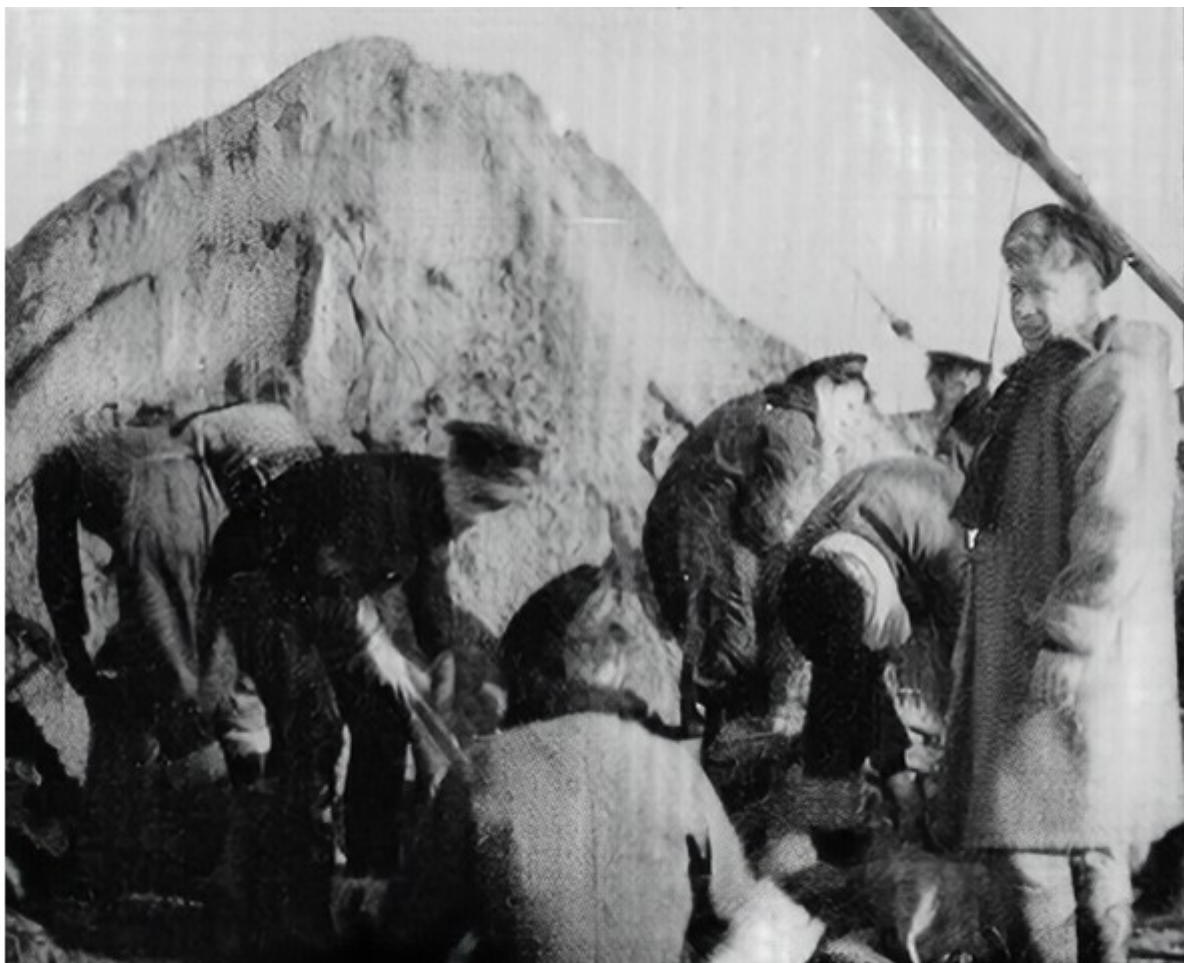
Voor de mariniers bleef het werk in de Eendrachtspolder en de polder „Het Noorden” op Texel voortgaan tot 11 Februari. Hun werk bestond uit dijkpatrouilles, het opvullen van gaten, het versterken van dijkhoofden, het dichten van coupures, het afbreken en vervoeren van smalsporen. In Den Helder verrichtten de mariniers gedurende de gehele dag werk aan de dijk bij de Postbrug. De afdeling mariniers Doorn heeft op deze dag 400 mariniers uitgezonden. Het waren de detachementen C, D, E en F, elk van 100 man. Detachement C vertrok omstreeks de middag naar Dordrecht waar de garnizoenscommandant het verder dirigeerde naar Den Bommel. Het kwam daar de volgende morgen aan en zag zich toen gesteld voor een zeer omvangrijke taak, die het gedurende een week heeft uitgevoerd. Detachement D vertrok in de namiddag naar Spijkenisse waar het in de avond aankwam. Het verrichtte werkzaamheden te Hekelingen, Simonshaven en Spijkenisse. De mariniers vulden zandzakken, herstelden de dijk om de polder Oudstomperd, herstelden de Domineesluis, ruimden drijfhout en herstelden wegen. Dit detachement bleef daar tot de avond van 6 Februari. De detachementen E en F vertrokken nog 's avonds uit Doorn; E ging naar Den Helder waar het in de vroege morgen van de volgende dag detachement B afloste, zijn werk aanving en daar een week verbleef. Detachement F vertrok naar Heenvliet voor assistentie bij de dijk langs het Voornse kanaal. Het depot korps mariniers Rotterdam heeft eveneens op die avond 100 mariniers naar Heenvliet gezonden. Het zwaartepunt van de hulpverlening was de oostelijke dijk van het Voornse kanaal. Het opgestuwde water bedreigde door de gedeeltelijke overstroming van Putten deze dijk en tegelijk ook sedert 03.00 uur Voorne. De dijkberm moest ongeveer 1.40 m worden verhoogd terwijl bij eb gedeelten van de dijkberm moesten worden versterkt. De tweehonderd mariniers werkten onafgebroken in een drie-ploegenstelsel. Groepen studenten hielpen hierbij krachtig mede. Behalve het vullen, versjouwen en verplaatsen van zandzakken, was het nodig langs de dijk te patrouilleren en daar dijkwachten in te stellen. De marine te Hellevoetsluis zorgde tenslotte voor vletten voor het overvaren van zandzakken over het kanaal; Giethoornse punters waren daarvoor later ook beschikbaar.

Een waarschuwing voor harde Westelijke wind, ruimend naar Noord-Westen, kwam in de voormiddag binnen, die O.B.H.W. (kapt. ter zee Van Dulm) voor zover mogelijk doorgaf aan de kleine schepen en vaartuigen, die nog op de kust bij de dijkgaten opereerden, met de aanwijzing zo nodig de vluchthaven Zijpe op te zoeken. De motorreddingboot „Dudok de Wit” bevond zich Woensdag bij Schouwen en Duiveland, bij Bruinisse en Zierikzee, redde 9 mensen van een huis in een ondergelopen polder en vervoerde evacués naar Zuid Beveland, Wemeldinge. De motorreddingboot „Prins Bernhard” was bij Flakkee; na een moeilijke tocht te water en te voet brachten enkele leden van de bemanning het bericht mee dat aldaar hun hulp niet meer nodig was. In vuil weer voer de uitgeputte en verkleumde bemanning Woensdag 4 Februari met de „Prins Bernhard” naar Dordrecht.

De MLD zette het werk voort als op de voorafgegane dagen. Evenwel hadden de amphibievliegtuigen Seaotters, behorende tot Squadron no. 8, tot nu toe verscheidene mensen uit de onder water gelopen polders op Goeree-Overflakkee bij Oude en Nieuwe Tonge en op Schouwen en Duiveland in de Vierbannenspolder gered; deze reddingsmethode moesten zij thans opgeven, in verband met de lagere waterstand in de polders. De Seaotters zijn daarna voor het afwerpen van goederen benut. Op deze en de volgende dagen was de steun met buitenlandse vliegtuigen en Nederlandse burgerluchtvaartuigen het omvangrijkst. (Zie overzichtstaat). De Amerikaanse vliegtuigen C 119 zijn op deze dag in aantal verdubbeld, deze grote toestellen verwerkten vooral het zware vervoer van materialen door de lucht. De marine-

helicopter „Jezebel” is vanaf deze dag, voorzover mogelijk dagelijks, onder direct bevel van CMM Zierikzee, ter beschikking gesteld van de autoriteiten op Schouwen en Duiveland. Het aantal buitenlandse helicopters werd nog vermeerderd met Belgische, Franse en Zwitserse toestellen, alle Sikorsky's.

De MLD verkreeg thans ook op het vliegveld Valkenburg 15 vrachtauto's van de AAT (aan- en afvoertroepen) met militaire chauffeurs, zodat aldaar het beladen der vliegtuigen voor de luchtbrug naar de rampgebieden geen moeilijkheden meer heeft opgeleverd. De particuliere vrachtauto's zijn toen voor de bewezen diensten bedankt. De AAT had tevoren reeds 2 auto's ter beschikking gesteld voor het vervoer van de vliegtuigbemanningen op het marinevliegkamp.



*Het vullen van zandzakken ten behoeve van bedreigde dijkgedeelten.*

Waar de evacuatie voltooid was bleef het marinepersoneel werkzaam zoals onder meer te Stellendam. Nadat aldaar de evacuatie op 3 Februari was voltooid, hielp het marinepersoneel de volgende dagen met het bergen van lijken, het afvoeren van cadavers en het redden van nog levend vee en daarbij wist het tal van bruikbare goederen op te vissen en te registreren. Verscheidene vletten en vloten, auto's en tractoren waren voor het werk beschikbaar. Het gelukte de afvoerduiker van de spuipolder door te steken, waardoor deze spuipolder snel leegliep. Het hielp met het bergen van af geworpen zandzakken en met het lossen van zandzakken. 30.000 zandzakken kwamen voor het dichten van de dijk beschikbaar. Het assisteerde bij het lossen van het aangekomen zandschip en bij het vullen van zandzakken. Tijdens het verblijf van het marinedetachement te Stellendam bezocht Z.K.H. Prins Bernhard deze plaats. Op 9 Februari vertrok het marinepersoneel uit Stellendam; het is daar afgelost door legerpersoneel. De marine heeft zich te Stellendam verheugd in een prettige samenwerking met de burgerautoriteiten; haar werkterrein heeft zich uitgestrekt tot aan Meliszand en Goedereede, Ouddorp. In Oude Tonge dat zowel over het water als over het land geïsoleerd lag hielp de

Koninklijke marine eveneens bij het havenverkeer en bij de evacuatie. In dat gebied verrichtte het marinepersoneel soortgelijke diensten als bij Stellendam. Een 10-tal beurtschepen en vele kleine vaartuigen waren voor evacuatie beschikbaar, tezamen een voldoende capaciteit. Een groot aantal punters uit Giethoorn kwam aan per hulpschip m.s. „Willem I”. Zij gingen te water in de polders, maar konden alle worden doorgezonden naar Schouwen. Bovendien waren helicopters werkzaam voor de afvoer van mensen. De marine heeft voor Oude- en Nieuwe Tonge rubberboten afgegeven, voer ook hier met motorvletten binnendijks en bracht water en medicamenten naar Nieuwe Tonge. Met deze plaats heeft de marine een pendeldienst helpen onderhouden. Tijdens het verblijf van het marinedetachement aldaar bezocht Hare Majesteit Koningin Juliana de gemeente.

Ruim 35 Giethoornse punters zijn vanuit Rotterdam naar het noodgebied vervoerd per m.s. „Willem I” van Wm Müller & Co. Als deskundige bemanningen voor deze punters waren meegewonnen 42 landbouwers uit Giethoorn, Wanneperveen, Ossenzijl, Kalenborg, Oldemarkt, Wetering en Steenwijkerwold. De algemene leiding van deze expeditie berustte bij de burgemeester van Giethoorn, die als verbindingsman met de marine en de betrokken civiele instanties optrad. CMM Rotterdam had deze waardevolle hulp aangevuld met ruim 30 man marinepersoneel waaronder officieren en verscheidene adelborsten en onderofficieren, alsmede seiners en een telegrafist. Bovendien had de A.N.W.B. voor het onderhoud en de reparatie van de dikwijls oudere aanhangmotoren, 4 wegwachten en 1 burgermonteur ter beschikking gesteld.

OBHW wees een luitenant ter zee 1e kl. aan voor de operationele leiding van deze organisatie. De Giethoornse punteractie voldeed prachtig aan het doel. De samenwerking tussen Giethoornnaars en het ingedeelde marinepersoneel was uitstekend.

DONDERDAG 5 FEBRUARI. Britse vliegtuigen van de Royal Air Force, Valetta's, kwamen, ondanks de watersnood op de Britse Noordzeekust, hulp verlenen in het Nederlandse watersnoodgebied.

34 Vliegtuigen waren thans voor afwerpen van voeding en materialen beschikbaar. Met dit maximum aan luchtvervoer zijn 83 vluchten gemaakt met een gezamenlijke vliegtijd van 115 uur, waarvan voor rekening van de MLD 22 vluchten met ruim 44 uur. Wegens het slechte weer bleef 's middags het totale aantal vluchten en vliegmensen beneden dat van de voorafgaande dagen. Het brandstofverbruik was enorm. De brandstofvoorziening is steeds op tijd geschied, door de bijzondere steun die de Shell heeft verleend.

De Koninklijke marine verrichtte nu nog hoofdzakelijk evacuatiwerkzaamheden, distribueerde herstelmaterialen en voedsel. Marinevaartuigen assisteerden bij de verplaatsing van legerpersoneel.

Tengevolge van de harde Noordwestelijke wind ontstonden nieuwe dijkdoorbraken op Schouwen en Duiveland en op Goeree-Overflakkee. Het weer bleef guur en koud. De marine trok vele kleine schepen en lichte vaartuigen bijeen nabij Zijpe en bezuiden Overflakkee waar op grote schaal evacuatie moest plaats vinden. OBHW deed Zijpe tot hulpcentrum inrichten. Een dertigtal lichte vaartuigen was binnendijks in de overstromde gebieden werkzaam. De mijnenvegers en landingsvaartuigen voerden materieel, voedsel en medicamenten aan; zij voerden cadavers af. Een groep duikers der Koninklijke marine werkte samen met de veearts-nijkundige dienst ter opsporing en onschadelijk making van cadavers. De cadavers vormden echter niet dadelijk een gevaar voor de volksgezondheid, zoals aanvankelijk was gevreesd. De conserverende werking van het zoute water en de lage temperatuur van de lucht deden de cadavers lang in een behoorlijke staat blijven. Het was voorts van belang de cadavers niet te

begraven ter voorkoming van aanzienlijk kapitaalverlies, daar de destructiebedrijven hieruit nog waardevolle producten vervaardigen.

De acties der schepen concentreerden zich bij Nieuwe Tonge waar Hr.Ms. Abraham van der Hulst, Queen Wilhelmina, Walcheren en L 9802, het hulphospitaalschip „Willem II” en verscheidene hulpvaartuigen van de marine en van particulieren lagen.

Het hospitaalschip „Willem I” vertrok met 21 punters en een paar motorvaartuigen naar Zierikzee. Daar opereerde ook Hr.Ms. mijnenveger Schouwen. Te Zijpe bevond zich Hr.Ms. landingsvaartuig L 9605, een aantal sleepboten en kleine vaartuigen en sloepen. Bij Brouwershaven evacueerden de 16 boten van het Britse Royal Navy Rhine Squadron 1050 personen waaronder 50 zieken. Dit heeft ook vee geëvacueerd, dat samengestroomd was op plaatsen tussen Zierikzee en Burghsluis. Hr.Ms. mijnenveger Oosterschelde begaf zich eveneens naar Zierikzee. Hr.Ms. mijnenveger Urk ging naar Dordrecht met een patiënt voor spoedoperatie, Hr.Ms. mijnenveger Roompot vertrok naar Den Helder. Een klein detachement der marine verrichtte herstellingen op Walcheren. Ook in Brouwershaven regelde de Marine de scheepvaart. De evacuatie verliep vlot, dankzij het gunstige getij, en was op 6 Februari voltooid, ook voor wat betreft de omliggende dorpen. Voor het vervoer naar de rede werden 3 Nederlandse, 4 Britse en 2 Belgische marinevaartuigen gebruikt. Als evacuatieschepen deden dienst o.m. het hospitaalkerkschip „De Hoop”, het Koninklijk jacht „Piet Hein” en de coaster „Mitropa”.

Te Bruinisse geschiedde de evacuatie onder leiding van de burgemeester, met behulp van de vissersschepen aldaar. Marineassistentie was hier niet nodig. De evacuatie van Ouwerkerk, Nieuwerkerk en Oosterland was dringend nodig door de opkomende Westenwind en door de groter wordende gaten in de dijk; hierbij trad de marine met marinevletten op. De motorbarkassen „Ameland” en „Borndiep” van de rijksveerdienst Oostmahorn hadden met hun geringe diepgang van slechts 40 à 50 cm, hun beschermde schroef en hun grote accommodatie voor ongeveer 60 personen een groot aandeel in dit werk. De evacuatie van Zierikzee was ongeorganiseerd begonnen op 4 Februari, maar zij werd spoedig in officiële banen geleid, mede door toedoen van CMM Zierikzee. Voor een geregelde afvoer was het nodig ook hier het havenverkeer te regelen, hetgeen de marine op zich nam. Binnenschepen en de provinciale boten „Oosterschelde” en „Prins Willem I” waren hier de evacuatieschepen. Afvoer had plaats voor Schouwen en Duiveland voornamelijk naar Dordrecht, Rotterdam en elders. De motorreddingboot „Dudok de Wit” vervoerde van Zuid-Beveland met andere vaartuigen samen evacué's en bracht zandzakken naar St. Maartensdijk op Tholen. Nog laat in de avond zond de burgemeester van St. Maartensdijk de boot dringend door naar Stavenisse, waar velen in levensgevaar zouden verkeren. De boot vertrok in stormweer en bracht de nacht op het water door. De motorreddingboot „Dorus Rijkers” kwam die avond, na eerst te Rotterdam, Hellevoetsluis en Oude Tonge te zijn geweest, te Zierikzee aan. Het vaartuig onderhield deze en de volgende dagen verbinding met Zijpe, Ouwerkerk, Burghsluis en had een belangrijk aandeel in de evacuatie van de kleinere havens op Schouwen en Duiveland. De zorg van de ervaren schipper ging voortdurend uit naar de vele onervaren „zondagsredders”, die hij door zijn aanwezigheid ter plaatse en door zijn advies voor veel onheil heeft behoed. Vooral omdat zovele hier minder bekende schepen van dikwijls geringe afmetingen in deze omgeving werkten, was de aanwezigheid van een onder alle omstandigheden zeewaardige reddingboot onder ervaren leiding voor CMM Zierikzee een geruststelling.

In de loop van 5 Februari was de evacuatie van het eiland Putten voltooid. Ook bleek het dat de toestand op een groot deel van Overflakkee volgens mededelingen der burgerlijke autoriteiten niet verontrustend meer was, al bleef hulp gewenst. In Oude Tonge was voldoende hulp aanwezig, de Galathea-polder bleek evenmin hulp nodig te hebben. Van Middelharnis, Stad aan 't

Haringvliet waren reeds dezelfde geruststellende berichten ontvangen. Te Den Bommel bracht een marinevaartuig medische hulp, voeding en Rode Kruisartikelen, ook in Dirksland gaf het Rode Kruisartikelen af, nam evacués aan boord, sleepte een ziekentransport van het Rode Kruis naar buiten en beloodste twee schepen met evacués.

De marine verleende verder hulp bij de evacuatie-afvoer naar Rotterdam, Dordrecht, Scheveningen en andere plaatsen.

Het detachement mariniers C uit Doorn bestemd voor Den Bommel kwam daar Donderdag-smorgens aan. Het zag zich geplaatst voor een moeilijke opgave, die de commandant met alle kracht heeft aangepakt. Er heerste een verwarde toestand, zodat het detachement zijn werk zelf vond terwijl de detachementscommandant de plaatselijke leiding op zich nam.

Den Bommel is van ongewenste elementen gezuiverd, de voedselvoorziening van burgerwerk-ploegen is geregeld, gaten zijn gedicht in binnendijken, weg- en havenverlichting zijn hersteld, tijdelijke verbindingen zijn aangelegd en ten slotte heeft het detachement geholpen vee te redden. Voor al deze werkzaamheden vooral voor de dijkherstellingen was het detachement van 100 mariniers te klein, zodat het na twee dagen is verdubbeld.

Vanaf hun eerste aankomst waren de mariniers voorzien van eigen radioverbinding.

VRIJDAG 6 FEBRUARI. Het detachement mariniers B van de afdeling Mariniers Doorn was de vorige avond teruggekeerd te Doorn en vertrok 's morgens vroeg ten 5.20 u naar Heenvliet met detachement G. Deze 200 mariniers ving onmiddellijk na aankomst omstreeks 10 uur aan met werkzaamheden aan de dijk langs het Voornse kanaal. Zij losten de mariniers van het depot Rotterdam af en verrichtten daar dezelfde werkzaamheden n.l. het ophogen van de dijk met zandzakken, het versterken van zwakke plekken in de dijk, en het patrouilleren aldaar. Er stond een matige N.W.-wind, het was koud en guur met regen en af en toe sneeuwbuien. Vanaf de aankomst van deze versterkingen konden de mariniers bij tourbeurt de werkzaamheden doorlopend waarnemen. De mariniers van detachement F werden aan het Voornse kanaal afgelost en vertrokken naar het depot korps mariniers te Rotterdam als tussenstation om elders te werk te worden gesteld.

Een vlootpredikant was tegenwoordig bij de begrafenis van de talrijke slachtoffers te Oude Tonge.

Zes Belgische mijnenvegers van het type Bymys verschenen ter rede van Zierikzee. OBHW verzocht deze vaartuigen te willen assisteren bij een dijkdoorbraak bij Ierseke.

Op het eiland Schouwen wilde men langzamerhand het afwerpen van goederen beëindigd zien, daar veel kostbare artikelen zoals dekens, rubberlaarzen enz. slechts voor een deel hun doel bereikten, terwijl de eerste nood voorbij was. Veel waardevols kwam onvermijdelijk in het water terecht bij het afwerpen. Ook het Rode Kruis deed de aanvoer van kleding en levensbehoeften verminderen. De watervoorziening was voor Zierikzee een probleem, dat echter door de bemiddeling van CMM Rotterdam is opgelost. Er kwamen voortaan regelmatig twee waterboten uit Rotterdam en een derde waterboot van Zuid-Beveland. Met de hulp die de Koninklijke marine bij dit en dergelijke gevallen zelf in Rotterdam en omgeving en elders ondervond kreeg zij de naam voor letterlijk alles te kunnen zorgen. Evacuatie van Zierikzee was dringend nodig, hieraan namen o.m. deel drie snelle motortankschepen „Britannia”, met uitstekende accommodatie. Zij behoorden toe aan de N.V. Shell Nederland en maakten evacuatiereizen op 4, 5 en 6 Februari. Eveneens trad hierbij op het m.s. „Van der Steng”, dat in reparatie was, doch met spoed was gereed gemaakt en was ingericht als hospitaalschip.

Vele beurtschepen waren eveneens beschikbaar. De afvoer geschiedde onder leiding van de Koninklijke marine. Anders dan in het algemeen op Goeree-Overflakkee was de toestand op

Schouwen en voornamelijk te Zierikzee. De bevolking kon niet tot evacuatie besluiten en zag het gevaar, dat haar nog dreigde, waarschijnlijk onvoldoende in. Zijne Koninklijke Hoogheid Prins Bernhard, die reeds eerder het eiland had bezocht, kwam 's morgens per heli-copter in de stad en verklaarde zich bereid de bevolking van Zierikzee toe te spreken. In de namiddag te 15.00 uur geschiedde dit op het Havenplein waar Zijne Koninklijke Hoogheid opnieuw per heli-copter daalde. De hartelijke en geestige toespraak sloeg in bij de bevolking, vooral ook de opmerking dat de Zierikzeeënaars eindelijk een gratis reis per provinciale boot werd aange-boden. Die dag evacueerden 1000 mensen. Vanaf 6 Februari regelde een oudst aanwezend zeeofficier te Zijpe (OAZ Zijpe) de scheepsbeweging. De in de haven van Zijpe aanwezige binnenschepen vormden een depot, van waaruit verschillende evacuatie-centra op aanvraag bij de OAZ konden putten.

De reddingboot „Dudok de Wit” kon ondanks haar nachtelijke vaart in stormweer in Stavenisse geen hulp meer bieden; slechts omgekomen slachtoffers zijn gevonden. De marine voerde uit Stavenisse 100 lijken af. De reddingboot deed nog verdienstelijk werk op Tholen met het redden van dieren en keerde in de loop van de dag naar Rotterdam terug, waar de reddingbootbeman-ning zich bij CMM Rotterdam heeft afgemeld.

Verscheidene vissersschepen, waarvoor geen orders meer waren, vertrokken naar hun thuis-haven. De schippers o.m. van een 30-tal Urker botters waren ongeduldig geworden nadat de grootste nood gelenigd was en geen directe actie meer gaande was; zij wilden op Zondag in Urk terug zijn. Zij bleven echter wel beschikbaar en zouden blijven uitluisteren op 137 meter. De vissers in radiocommunicatie-kring rondom Schouwen bleven op verzoek van CMM Zierikzee en van de burger-overheid op hun post. De vrijwillig in de aether gekomen radio-Middelburg deed insgelijks.

Hr.Ms. Schouwen deed dienst als radiostation van CZM Zierikzee en stond ook in verbinding met de radiokring op de visserijband, die UK 141 leidde. De verbindingswegen voor de berichten in het noodgebied waren zeer verscheiden. Op radioberichten is soms per telefoon, per optisch seinmiddel of anderszins geantwoord. De bewaard gebleven schriftelijke bescheiden geven daardoor van de acties een onoverzichtelijk en slechts onvolledig beeld.

Op Vrijdag bracht de marine voor dit drukke verkeer zendontvanginstallaties aan met marinemonteurs en telegrafisten. De marine-duikploeg verleende op Schouwen hulp bij voorzieningen en herstellingen aan de water-leiding en het electriciteitsnet en maakte daarbij gebruik van uitrustingen die per vliegtuig en heli-copter van de Britse marinebasis te Krefeld op verzoek waren aangevoerd.

De eerste „dukw”-afdeling, bemand door Duitse militairen, doch onder Amerikaanse legerleiding kwam Vrijdag op het eiland aan. Deze groep ontving de komende dagen uit praktische over-wegingen van marinewege de nodige aan-



*Nederlands marinepersoneel laat een vlet te water uit een Amerikaanse DUKW, welke met Duits personeel was bemand.*



wijzingen voor het werk, hoewel de „dukw” behoorden tot de hulpmiddelen die ten dienste van het Nederlandse leger stonden. Een en ander geschiedde met instemming van de betrokken Nederlandse militaire bevelhebbers. OBWH was door deze zekerheid van „dukw”-assistentie in staat tot ene doelmatige verdeling der hulpmiddelen in de nieuw ontstane noodgebieden.

De evacuatie overheerste langzamerhand het beeld van de hulpverlening der marine in het gehele rampgebied. De Koninklijke marine kon slechts afwachten welk besluit de verscheidene civiele instanties zouden nemen. In die afwachting krioelde het centrum Zijpe van de vaartuigen. Uit diverse rapporten der marineofficieren omstreeks die dagen bleek hun verwondering dat de wetgeving van Nederland, waar van oudsher grote watersnoden bevolking en land hebben geteisterd, zo weinig scheen te voorzien in de behoeften van dergelijke noodtoestanden. De militair denkt dan al spoedig aan begrippen als mobilisatie, staat van oorlog of beleg en schip in nood, maar de zaak lag iets anders <sup>10)</sup>. Toch bleef er nog genoeg te doen. Zo bleek o.m. nodig maatregelen te nemen om minder gunstige jongelieden, die zogenaamd voor hulpverlening naar de eilanden waren gekomen, doch geen positieve taak hadden, zo spoedig mogelijk af te voeren. Een typische opdracht was ook voor de oorlogsvaartuigen om er op toe te zien dat van de eilanden geen onregelmatige afvoer van vee plaats vond. De marine redde op Schouwen veel vee door middel van de Giethoornse punters en door middel van grote vletten met twee buitenboordmotoren uit de Zaanstreek. Zo zijn o.m. bij Renesse honderd stuks vee gered en de marine heeft met dit werk veel lof geogst van de bevolking. De marine rekende op Schouwen tot haar sterkte 150 man, exclusief de bemanning van Hr. Ms. Schouwen.



*Officieren-vlieger van de Deense luchtmacht krijgen voor een vlucht naar het rampgebied instructies op het marinevliegkamp Valkenburg.*

De weersomstandigheden werden iets beter; de wind, nog steeds Noordwestelijk, nam in kracht af tot matig, maar het bleef koud en guur met regen en af en toe sneeuwbuien. Door eb en vloed schuurden de dijkdoorbraken steeds meer uit. Het gevolg was dat het getij in de ondergelopen polders steeds meer merkbaar werd door de hogere waterstanden. Zo viel aanvankelijk op Schouwen de hoogste waterstand in het ondergelopen gebied drie uren na hoog water, maar deze vertraging nam spoedig

af tot anderhalf uur. De binnendijken konden overal veel dienst bewijzen. Het leger was in hoofdzaak werkzaam voor de versterking van de binnendijken. Teneinde hieraan de volle 24 uur te kunnen doorwerken waren zoeklichten en lichtagregaten nodig. Hr. Ms. L 9302 bracht, op verzoek van waterstaat en de Nederlandsche Heide Maatschappij, te Zierikzee de eerste uitrustingen daarvoor aan.

<sup>10)</sup> *De lagere overheid vond niet voldoende vrijheid om de art. 219 en 220 van de gemeentewet te hanteren. De hogere overheid wilde niet ingrijpen in de autonomie van gemeenten en waterschappen. De regering vond geen aanleiding voor het uitvaardigen van een noodwet.*

Voor de hulpverlening door de lucht kwamen op Vrijdag twee Catalina's aan van de Deense luchtmacht. De Beechcrafts van de R.L.S. zijn op die dag na verkregen toestemming van de Nederlandse territoriale bevelhebber bedankt. Deze vliegtuigen hadden de eerste dagen uitstekend werk verricht. Maar aangezien voldoende Amerikaanse C 119's beschikbaar waren, met grote ladingscapaciteit, waren de operaties met de Beechcrafts oneconomisch geworden. Soortgelijke overwegingen golden in de volgende dagen voor de Siebel, de Harpoons en de Mitchells. De buitenlandse vliegtuighulp en die van de K.L.M. werden, na daartoe verkregen opdracht van de Ned. territoriale bevelhebber, op 9 Februari bedankt.

De marineluchtvaartdienst heeft tot herhaaldelijk uitgesproken grote voldoening van de buitenlandse vliegtuigcommandanten bij de bemanning van ieder vliegtuig een marineofficier-vlieger ingedeeld, voornamelijk met het oog op de navigatie in het voor de buitenlanders onbekende overstroemde gebied. De samenwerking met de buitenlandse vliegtuigcommandanten was uitstekend; hun uitvoering van orders was perfect. Zij begrepen de orders goed, geen enkele moeilijkheid heeft zich voorgedaan. In vergelijking met de voorafgegane dagen liep het totale aantal vluchten en vliegreizen thans sterk terug, ongeveer tot de helft. Alles bijeen waren ongeveer 280 rubberboten afgeworpen, waaronder ook de boten die Zweden en Denemarken door de lucht hadden doen aanvoeren op het marinevliegkamp Valkenburg. De rubberboten hebben prachtige diensten bewezen; zij waren een uitkomst voor tallozen. Maar vooral met dit reddingmiddel was het noodzakelijk terdege rekening te houden met obstakels onderwater en vooral prikkeldraad was funest. De aanvoer van broden en water nam ongeveer een einde. Tot en met 6 Februari zijn door de lucht vervoerd ruim 70.000 broden, ruim 11.000 L water, en 13 ton voedsel; daarna zijn nog slechts 2.000 broden, 3.000 L water en 0.6 ton voedsel afgeworpen. Maar de aanvoer door de lucht van zandzakken, schoppen en medicijnen bleef nog aanzienlijk.

De werkzaamheden aan de zeewering te Den Helder waren zover gevorderd dat het herstelwerk met burgerpersoneel kon worden voortgezet; assistentie van de Koninklijke marine werd bedankt. Op Texel daarentegen kwamen nog 100 mariniers ter versterking. In totaal werkten daar nu 200 mariniers die op 11 Februari zijn afgelost door de Koninklijke landmacht.

ZATERDAG 7 FEBRUARI. Marinepersoneel assisteerde te Pernis bij het demonteren en transporteren van pijpleidingen, nodig voor het opspuiten van dijken; later trad het zoals tijdens de voorafgaande dagen weer op te Ridderkerk, waar het o.m. afvloeigeulen heeft gegraven ter vermindering van de waterdruk op de dijken en dijkwachter heeft gelopen. In verband met de evacuatie vooraf van Zierikzee werd thans ook een CMM Dordrecht ingesteld. Langzamerhand trad de fase in van het verzamelen van personeel en materieel om thans hieraan zorg te besteden. Het springtij van 16 Februari zou nog grote inspanning kunnen opeisen en daarvoor diende alles opnieuw paraat te zijn. De OBHW, de officier belast met de hulpverlening zag terecht in dat het marinepersoneel de geleden ontberingen in open sloepen, gebrek aan nachtrust en soms ook aan voeding, volledig te boven moest zijn, wilde hij nogmaals snel te hulp kunnen komen en op dezelfde inspanning kunnen rekenen. Overeenkomstig de weersverwachting was het die dag koud en vriezend weer met oostelijke wind; vooral het werken in de polders stelde hierdoor hoge eisen aan de mensen.. OBHW zorgde voor een logementschip te Hellevoetsluis en te Zijpe; overtollig personeel deed hij afvoeren. Met de mijnenvegers van SMV 121 liet hij verbinding onderhouden van Zijpe met Zierikzee, Rotterdam en Vlissingen vice versa. Na aangekomen aanvulling bestond het Royal Navy Rhine Squadron thans uit 35 vaartuigen waarvan 6 vaartuigen waren bemand door het Royal Belgian Naval Rhine Squadron which is attached to the Royal Naval Rhine Squadron en 2 vaartuigen onbemand in reserve. Voornamelijk was dit geheel werkzaam op Schouwen en Duiveland,

terwijl het de bedoeling was dat het ter beschikking zou blijven tot na het komende hoogwater springtij op 16 Februari. De vaartuigen brachten de komende dagen voornamelijk zandzakken en andere materialen aan voor dijkherstel. Te Dintelsas bevonden zich Amerikaanse eenheden onder bevel van lieutenant-commander T. M. Griffin, U.S.N., te weten de nuttige en snelle vaartuigen „LCU 1174”, „LCU 1001”, „PR 26” en „PR 24”. De marine regelde hier het havenverkeer en de toevoer naar het rampgebied tot het einde van de militaire bijstand. De samenwerking met de gemeentebesturen van Dintelsas en Willemstad, met de Koninklijke landmacht, rijkswaterstaat en het Rode Kruis was ook hier uitstekend. Van Willemstad verzorgde de marine dagelijks de toevoer van levensmiddelen naar Tiengemeten en Nieuwendijk tot 14 Februari.

De haven van Zierikzee dreigde te verzanden en de marine zag met spanning hoe zich daar de evacuatie zou ontwikkelen die immers volkomen afhankelijk zou zijn van een vlot gebruik van die haven. OBHW trok de assistentie, verleend aan de burgerlijke autoriteiten, waar dat mogelijk was, in. Dit was ook in overeenstemming met de opvatting van commandant zeemacht Nederland, wiens telegram tot het beëindigen van de bijstand door de Koninklijke marine en de buitenlandse schepen, het overdragen van taken aan civiele instanties en de concentratie van de marinevaartuigen in Rotterdam, op Zondag 8 Februari is ontvangen. In de volgende dagen trok de marine zich overal verder terug. Op 9 Februari is de marinepost te Achthuizen en op 10 Februari is het marinedetachment Stellendam en dat te Middelharnis opgeheven.

De commandant maritieme middelen Hellevoetsluis is vervangen door een oudst-aanwezend zee-officier (OAZ) aldaar. Vrij lang bleef het marinedetachment te Oude Tonge werkzaam; het telde 50 man, hielp bij het bergen van lijken, maakte tientallen tochten voor kostbare artikelen en archieven. Het detachement vertrok Zaterdag 14 Februari en was nog getuige van het bezoek van Hare Majesteit Koningin Juliana op 12 Februari aan deze zwaar geteisterde gemeente. Op alle plaatsen volgde na de hulpverlening de afwikkeling, bestaande uit overrucht, opsporing en terugzending van materiaal.

Bij het bergen van lijken bleef de marine hulp verlenen. Ook Giethoornse punters waren hierbij werkzaam. De marine voerde lijkkasten aan te Oude Tonge.

Voor de berging van lijken op enigszins grote schaal bestaat in Nederland geen organisatie. Nadat op 7 Februari een groep van 20 Britse medische studenten van het St. Thomas hospitaal te Londen onder leiding van een lector was aangekomen te Zierikzee voorzien van 20 rubberboten en met 20 buitenboordmotoren, ving deze groep op Maandag 9 Februari haar moeilijke taak aan. Personeel van het Koninklijk onderwijsfonds voor de scheepvaart was daarbij ingedeeld voor de vaartuigen. De Britse groep heeft in samenwerking met Nederlandse studenten ook van andere faculteiten, dit werk goed verricht. De leden kenmerkten zich door grote bescheidenheid in alles. De identificatie van de lijken geschiedde door de rijksidentificatiedienst. Op 13 Februari kwam bericht dat deze aangelegenheid behoorde tot het ministerie van justitie. Op 18 Februari vertrok de Britse ploeg en liet de rubberboten met de buitenboordmotoren als geschenk aan Nederland achter met de bedoeling dat zij zouden worden bewaard om te worden gebruikt voor rampen zoals deze. De overdracht geschiedde aan de Koninklijke marine.

Op 12 Februari deed commandant zeemacht Nederland het bericht uitgaan dat op 17 Februari ten 06.00 uur de militaire bijstand inzake de watersnood in het algemeen beëindigd moest worden. Het gevreesde hoogwater met springtij op 16 Februari had geen ernstige gevolgen. De Koninklijke marine keerde naar haar dagelijkse werkzaamheden terug. Het korps mariniers, dat uit de aard van zijn bestemming vertrouwd is met dergelijk terrein als de watersnood meebracht, heeft op Texel, in de kop van Noord-Holland, aan het Voornsekanaal, in Den

Bommel en overal elders getoond wat het waard was. De verrichtingen der mariniers, het initiatief en het begrip van de commandanten hebben overal de bewondering van de civiele overheid en de burgerij opgewekt. In dankbare bewoordingen is daarvan, ook zwart op wit, meermalen getuigd.

De dagorder van de commandant zeemacht Nederland op 19 Februari 1953 uitgegeven zei o.m.:

„De Koninklijke marine had haar zorgvuldig opgeleid en geoefend personeel in alle rangen en standen een grote mate van zelfstandigheid gegeven en dit had de geboden gelegenheid goed gebruikt. Iedere man wist wat hem te doen stond en bewees zijn ervaring van weer, wind en water, zijn bereidheid om over eigen ongemakken van het ogenblik verder te zien naar het grote doel dat hij met alle anderen nastreefde in het natte element, dat zo prachtige en vruchtbare uitgestrektheden had overspoeld.”

De zeeman kent dat element als het middel, al is het soms woest, om zich waar ter wereld heen te begeven. Maar hier zag hij het aan de andere zijde van „die logge dijk met z'n groene flanken en „z'n kruin van basalten kasseien. — Ja, zo'n dijk is toch maar 'n bar „voornaam iets. Hij beveiligd het eiland tegen het woedende water „als de Noordwester daar met z'n kille asem over blaast, en hij sluit „onze polders af van de rest van de wereld”.

En toen die dijk het begaf . . . : „Tonnen klei en de zware bazaltblokken werden met één slag weggerukt uit zijn kruin, spoelden de polder in, gestuwd, gedreven door het water, dat er loeiend achteraan donderde. Bulderend rende de wind daar overheen” <sup>11)</sup>.

Een waardevolle ervaring deed de marine bij dit werk tevens op; het marinepersoneel denkt met dankbaarheid terug aan de prettige samenwerking met de burgeroverheid en aan de genegenheid van de bevolking der polders en eilanden.

De commandant zeemacht Nederland eindigde zijn dagorder op 19 Februari 1953 als volgt:

„Van een groot deel van het personeel „dat achter moest blijven op Hr.Ms. schepen en inrichtingen bereikten mij spoedig verzoeken om deel te mogen nemen aan het reddingswerk. Helaas kon dikwijls niet aan deze verzoeken worden voldaan. Het beschikbare materiaal stelde grenzen aan het aantal efficiënt in te schakelen personeel. Teveel personeel ter plaatse van de ramp zon alsdan slechts vertraging van het werk opleveren.

Het werk, door het personeel van de Koninklijke marine in de afgelopen 14 dagen verricht, vervult ons met dankbaarheid, daar het ons gegeven was om mede te werken aan het verzachten van het leed van hen die door deze ramp zo zwaar getroffen zijn.

Leve de Koningin!”

<sup>11)</sup> *Uit de eerste literaire reactie over de ramp: A. van der Lugt, God schudde de wateren. Heemstede (1953). De schrijver beleefde de watersnood van nabij. In Engelse vertaling te Londen en New York; ook in Duitse vertaling.*

Vroegere ernstige overstromingen in Nederland:

1421	18 November	St. Elisabethsvloed. Biesbosch ontstaan.
1502	16 October	Grote vloed in Noord-Holland.
1508	16 October	Verscheidene dijkdoorbraken in Noord- Holland.
1570	1 November	Allerheiligenvloed; Noord-Holland en een groot deel van Groningen, Friesland, Zuid-Holland, Zeeland onder water.

1610	23 Januari	Dijkdoorbraak; van Amsterdam tot Leiden onder water.
1616	1 Januari	Dijken van het Y op drie plaatsen doorbroken.
1651	22 Februari	St. Petrivloed, half Noord-Holland onder water.
1675	5 November	Zware stormvloed.
1775	14-15 November	Noord-Holland geteisterd door overstroming.
1808	15 Januari	Verscheidene doorbraken van de Zuiderzeedijk.
1825	Februari	Door overstromingen 800 mensen en 46.000 stuks vee omgekomen.
1916	13 Januari	Dijkdoorbraken bij stormvloed van de Zuiderzeedijk.

Zware stormvloeden hebben zich voorts nog voorgedaan in 1877, 1894, 1906, 1926, 1928, 1936, 1943 en 1944.

Nabeschouwingen over de watersnood met schetskaarten zijn o.m. te vinden in het tijdschrift *De Ingenieur*, 65e jrg (1953):

Nr. 7 (13 Febr.) Ir. P. J. Wemelsfelder.

De bij de stormvloed van 1 Februari 1953 bereikte waterhoogten.

Nr. 10 (20 Maart) Prof. Ir. J. J. Broeze.

De depressie vóór de watersnood en de mogelijke betekenis der regressie van het pool- en pakij's.

Nr. 12 (20 Maart) Prof. Dr. P. Groen.

Stormvloeden op de Nederlandse kust en pakij's.

Prof. Dr. S. W. Visser.

De regressie van het poolijs en de watersnood.

Nr. 13 (27 Maart) Ir. C. Tellegen.

De factoren, die samenwerkten tot de hoge vloed op 1 Februari 1953.

### ***Bijlage 1.***

De organisatie aan de wal vormde de grondslag voor de daadwerkelijke redding en hulp ter plaatse; zij is slechts dan vermeld wanneer dit verband hield met een snelle hulpverlening aan het rampgebied. De prestaties van de walorganisatie zijn vele geweest en teneinde enig inzicht te verschaffen in de omvang volgen hier enkele gegevens.

De Onderzeedienst te Rotterdam heeft alleen reeds ± 600 leden der bemanning doen deelnemen aan de reddingen. De OZD heeft ongeveer 225 particuliere schepen bevoorraad, hetgeen beliep o.m.:

dieselolie	105.000 kg	drinkwatervaten v. 200 L	16	st
smeerolie	4.500 kg	jerrycans drinkwater	100	st
benzine	18.000 L	lege vaten v. 60 L	50	st
petroleum	3.600 L	waakjassen	217	st
shell gasolie	8.200 L	laarzen rubber	243	st
trossen ongeteerd	1.300 m	zwemvesten	1.700	st

trossen staal

1.500 m

dagnoodrantsoenen

6.000 st

De marineverbindingdienst te Rotterdam heeft ondanks de uitgebreide verbindingsmiddelen die ter beschikking stonden, in die periode een geregelde overbelasting ondervonden doordat de verkeersintensiteit enorm was gestegen, in de eerste dagen tot meer dan het 15-voudige. Het personeel kwam handen en oren te kort, maar heeft zich weten te redden met de ruim 4000 berichten die het te verwerken heeft gehad.

De werkplaatsen van de OZD, monteur, timmerman, motoren, accu's, hebben in die enkele dagen ongeveer 100 reparaties, kleinere en grotere of meer samengestelde, verricht: 300 accu's zijn omgewisseld en opgeladen, vele daarvan in bruikleen afgestaan.

De administratieve dienst OZD heeft op Zondag 1 Februari de voeding voor een 3-voudige sterkte weten op te vangen en heeft vanaf Maandagmorgen 2 Febr. de geweldige stroom van alle mogelijke vaartuigen die tot en met 4 Februari aanhield, voorzien van voorraden noodrantsoenen. Tevens is dagelijks gezorgd voor de uitzending van voeding voor het marinepersoneel in het rampgebied werkzaam, waarvoor het marinevaartuig „A 940” bovendien nog op 4 Februari met een grote voorraad levensmiddelen is uitgezonden ter rondvaart als parlevinker. Dag en nacht vond ieder die uit het rampgebied terugkeerde in de onderzeedienst, ook de burgers, een warm maal, koffie en ook een slaapplek op een mariniersveldbed.

De marinevrouwenafdeling heeft uitstekende extra-diensten bewezen op verschillende posten, zoals dagelijks op het vliegveld Valkenburg, bij het bureau centraal bevolkingsregister, het hoofdkwartier van het Rode Kruis en bij de verzorging der slachtoffers in de Houtrusthallen en elders. Bij het Rode Kruis hebben de marva's gedurende de gehele maand Februari werk verricht.

Na afloop van de hulpverlening is het merendeel der artikelen weer spoedig terugontvangen.

BRON:

