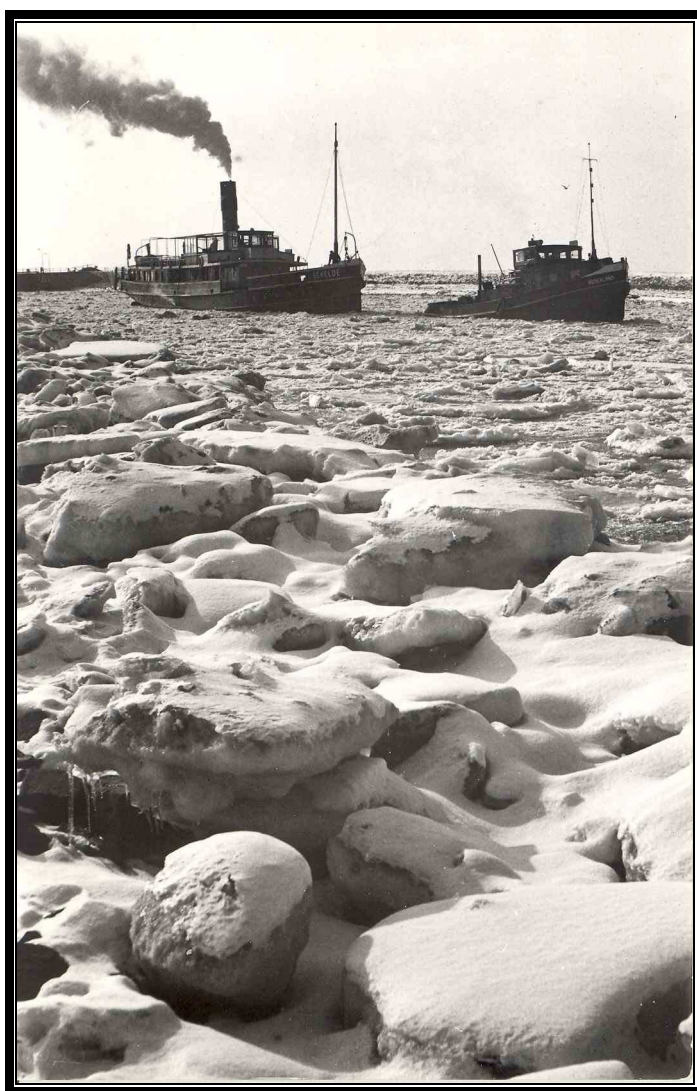


Publicatie Streekarchief Goeree-Overflakkee

Winters Goeree-Overflakkee

- de strengste winters van de afgelopen eeuw -



Door:

Jan Both – streekarchivaris

Inleiding

‘Vroeger had je pas echte winters’ is een veel gehoorde uitspraak, maar is dat wel zo? Ja, je hebt in het verleden zeer strenge winters gehad, maar ook uit de recentere historie zijn enkele memorabele winters te noemen, zoals die van 1963 en 1979. De meeste winters uit de eerste helft van de twintigste eeuw verlopen redelijk normaal met wat sneeuw, matige vorst en één of twee weken schaatsenrijden. Zij worden nu en dan afgewisseld door een echt strenge winter. Dit zijn de winters die indruk hebben gemaakt door hun uitzonderlijke koude en daarmee gepaard gaande overlast. Over deze winters wordt jaren later nog gepraat, winters die geschiedenis hebben geschreven.

De top tien

De strengste winters vanaf 1849, volgens het vorstgetal ontwikkeld door F. IJnsen te Stiens, zijn:

- | | |
|---------|-----------------|
| 1. 1963 | 6. 1940 |
| 2. 1947 | 7. 1929 |
| 3. 1942 | 8. 1871 en 1979 |
| 4. 1855 | 9. 1956 |
| 5. 1891 | 10. 1865 |

Van 1849 tot 1898 gelden de temperaturen in Utrecht en van 1896 tot heden die in De Bilt als ‘graadmeter’. Een officiële vorst- of ijsdag in Nederland geldt niet plaatselijk, maar deze moet in De Bilt gemeten worden om ook in de boeken te komen. Als we verder teruggaan in de tijd zijn de winters van 1709, 1740, 1788-1789 en 1794-1795 zeer streng. Zo trekken in december 1794 de Franse troepen over de bevroren rivieren ons land binnen. De winter van 1788-1789 wordt gerekend tot één van de allerkoudste uit de geschiedenis van ons land.

Van de oudere winters in de top tien (1855, 1865 en 1871) is over Goeree-Overflakkee zeer weinig terug te vinden. Voor de winter van 1890-1891 kunnen we een beroep doen op de Maas- en Scheldeboode en andere regionale kranten die dan verschijnen. Het eerste hoofdstuk is daarom gewijd aan deze winter.

Middelharnis, 2011

De winter van 1890-1891

Koning Winter laat zich eerst op 27 november 1890 in grote delen van ons land zien. Het is eigenlijk geen koning, maar een Tsaar, want het is een Russisch koudefront dat Europa in zijn greep krijgt. Het gaat die 27^e in Nederland hard te vriezen, waarbij het kwik overdag ver onder nul blijft. Thermometers komen dan niet hoger dan 7 tot 9 graden vorst. Het KNMI kan de laatste vier dagen van november uitroepen tot vier ijsdagen, omdat het gehele etmaal de temperatuur onder nul blijft. Daarvan is voor drie dagen zelfs sprake van strenge vorst van -10 en lager. Bijzonder is wel, dat het niet het noorden is met de laagste temperaturen, maar juist het zuiden.

Begin december stijgt de temperatuur weer boven nul, maar Sinterklaas is nog maar goed en wel vertrokken naar het warme Spanje of in Nederland schieten de thermometers ver onder nul. December 1890 wordt ijzig koud. Tot de dag van vandaag is er geen koudere decembermaand geweest. In Utrecht worden 30 vorstdagen genoteerd. Van 8 tot en met 19 december vriest het elke nacht van -10 tot -15 (strenge vorst) en drie dagen -15 tot -20 (zeer strenge vorst). Na de 19^e neemt de vorst iets af, maar eind december is het opnieuw raak. Op oudjaar is de hoogste temperatuur overdag -12,3 graden.

Voor genoemde temperaturen zijn de officiële waarden gemeten in Utrecht. Elders in het land schieten de thermometers nog verder onder nul.

Er valt geen sneeuw of neerslag van betekenis en december 1890 is dan ook erg droog. De vorst houdt het nieuwe jaar onverminderd aan. In januari 1891 blijft het tot de 23^e stevig vriezen. Tijdens de dooiaanval op 23 januari valt er in Nederland eindelijk eens veel regen en kort daarop valt er een dik pak sneeuw. 17 januari wordt met een etmaalgemiddelde van -9,8 graden als de koudste dag van de maand gerekend.

Bij zeer strenge winters, zoals die van 1890-1891, zien we steeds dezelfde thema's terugkomen: vermaak en overlast. Dat is vandaag de dag niet anders. Kinderen vinden het spelen in de sneeuw fantastisch, terwijl schaatsen en sleetje rijden net zo bij Nederland horen als klompen en molens. Maar tegenover al dat ijsjoliit staat de overlast, vooral voor het verkeer. Ook zal tegenwoordig de gasrekening na een strenge winter aanzienlijk hoger uitvallen. De problemen vroeger zijn van een andere orde dan de overlast die we heden ten dage ondervinden van het winterweer.

Schaatspret

Begin december 1890 wordt er op verschillende plaatsen al volop geschaatst. Er bestaan in 1890 nog geen ijsclubs of ijsbanen op het eiland, dus wordt geschaatst op havens, kreken en andere waters. Eerst twee jaar later worden twee ijsclubs opgericht, namelijk IJclub 'Middelharnis-Sommelsdijk' (op 10 januari 1893) en IJclub 'Dirksland' (op 18 januari 1893). In Middelharnis wordt reeds de volgende dag, de 11^e, de ijsbaan op de Vliegers feestelijk in gebruik genomen onder vrolijke klanken van 'Sempre Crescendo'. Een sneeuwstorm op 13 januari maakt de baan onbruikbaar en de daarna invallende dooi betekent het einde van de schaatspret voor die winter. Op de oprichtingsvergadering van de ijsclub in Dirksland wordt duidelijk gemaakt, dat het hoofddoel het in orde laten maken en het in orde houden van een goede ijsbaan is. De vereniging zal de werkzaamheden laten verrichten door (tijdelijk) werklozen en zo meewerken aan de werkverschaffing. In de wintermaanden zijn namelijk veel landarbeiders thuis, omdat er geen werk bij de boer is. Een ander sociaal aspect is het idee om wedstrijden te organiseren alleen voor de 'minder-gegoeden', waarbij de prijzen voornamelijk bestaan uit levensmiddelen en brandstoffen. De uitdrukking 'voor spek en bonen' vindt hier zijn oorsprong, alhoewel de verliezers het hierbij zonder spek en bonen moeten doen.

Bedeling

Dat de ijsclub in Dirksland bij de oprichting in 1893 denkt aan de 'minder-gegoeden' komt niet zomaar uit de lucht vallen. De negentiende eeuw is een tijd van armoede. Zeker in de wintermaanden

kan een deel van de inwoners alle hulp gebruiken. Met de strenge en langdurige winter van 1890-1891 in het achterhoofd verliest een groep enthousiaste schaatsliefhebbers uit de bovenlagen van de bevolking niet uit het oog, dat mensen uit het eigen dorp kou en honger lijden. In de Maas- en Scheldebode van 9 januari 1891 staat de volgende oproep: "Waar men ook in couranten het oog slaat, overal vindt men dat bij deze barre winter in schier alle gemeenten commissies opstaan om aan armen een extra bedeling te geven, door milde bijdragen, particuliere burgers daartoe in staat gesteld. Sommelsdijk en Middelharnis blijft echter achterwege. Zoude hier de vorst zoo streng niet wezen, of zijn hier geen armen? Komt Burgers van Sommelsdijk en Middelharnis wie zal het eerst daarvoor eens opstaan?" De oproep mist zijn uitwerking niet, want binnen twee weken geeft de zangvereniging een uitvoering ten voordele van de armen. Bij een rondgang voor dat doel langs de huizen in Middelharnis en Sommelsdijk wordt circa 300 gulden opgehaald. Ook in andere dorpen, zoals in Nieuwe-Tonge en Ooltgensplaat wordt door daartoe opgerichte weldadigheidscommissies geldt ingezameld. Daarnaast houden diaconieën en de lokale burgerlijke armbesturen extra bedelingen.

Ijsgang

In de winter van 1890-1891 onderhoudt de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij nog geen veerverbinding van en naar het eiland. Er zijn wel enkele andere veerdiensten actief. Het is in de laatste kwart van de negentiende eeuw een komen en gaan van veerdiensten. Wat betreft de grotere stoomboten is de concurrentie dan ook groot. Als we de veerdiensten met kleinere schepen en de beurtschippers buiten beschouwing laten, doen de volgende schepen het eiland aan:

De 'Middelharnis' of Menheerse boot: Deze raderboot wordt geëxploiteerd door een in 1841 opgerichte particuliere maatschappij in Middelharnis en vaart via het Spui naar Rotterdam. Kort voor de Kerstdagen wordt de dienst volledig stilgelegd, want in de maand januari krijgt de boot het noodzakelijke jaarlijks onderhoud. Vanaf februari of in geval van ijsgang later gaat de boot weer varen.

De 'Onderneming': Deze schroefstoomboot vaart ook van Middelharnis op Rotterdam. Het is een concurrent van de 'Middelharnis', waarmee dan sinds kort samengewerkt wordt. Als de 'Middelharnis' voor de jaarlijkse onderhoudsbeurt naar de werf is, neemt de 'Onderneming' waar.

De 'Vooruitgang': Sinds 1878 is er een 'Rijksveerboot' of zogenoemde 'postboot' in gebruik met als standplaats Stellendam. Tweemaal daags vaart de boot via Middelharnis naar Hellevoetsluis en terug. Postboden brengen de brieven van het eiland naar de boot aan het Havenhoofd van Middelharnis en halen die daar voor het eiland af. 's Zondags maakt de boot maar één reis. Het is de enige gelegenheid om op die dag van of op het eiland te komen.

De 'Middelharnis' vertrekt vanaf Hotel Meijer aan het Vingerling. In verband met de ijsvorming in de haven vaart de boot zondag 7 december alvast naar de buitenhaven om de volgende morgen daarvandaan te kunnen vertrekken. De boot zou voorlopig niet meer terugkeren. De andere dag doet de 'Onderneming' de haven van Middelharnis nog een keer aan om voorlopig ook de dienstregeling te staken. Het Haringvliet ligt namelijk overal vol ijs. Schotsen zijn tot 5 à 6 meter dikte over elkaar geschoven. Met de 'Vooruitgang' wordt de dienst van Hellevoetsluis op Middelharnis vice versa zolang mogelijk eenmaal daags uitgevoerd. Het ijs kost de 'Vooruitgang' veel geld. Op 13 en 14 december slaat de boot tot tweemaal toe haar schroef stuk.

Vanaf 1 januari 1891 gaat een nieuwe firma het veer van de 'postboot' exploiteren. Jarenlang heeft J. van Gelder, beurtschipper te Goedereede, met de 'Vooruitgang' tot ieders tevredenheid de veerdienst in standgehouden, maar met een aanbesteding is een nieuwe exploitant uit de bus gekomen, namelijk de firma Bos te Dordrecht. Genoemde firma heeft voorlopig voor deze dienst bestemd de schroefstoomboot 'Generaal van der Heijden'. Echter bij een eerste poging de haven open te maken verliest de boot haar schroef, waarna de 'Vooruitgang' enkele dagen wordt gecharterd. Sinds 5 januari vaart de 'Generaal van der Heijden' geregeld heen en weer, ondanks het vele drijfijz op het Haringvliet. De tarieven zijn flink verhoogd, want de stoommachine jaagt er dagelijks aardig wat extra kolen doorheen. Waar normaal 40 en 65 cent betaald moet worden, wordt nu fl. 2,25 of fl. 2,75 gerekend, terwijl voor vrachtgoederen dubbel tarief geldt.

Dat het Haringvliet halverwege januari nog één grote ijsmassa is, wordt duidelijk als twaalf personen uit Den Bommel op 19 januari over het Haringvliet naar Tiengemeten wandelen. Een poging om van Tiengemeten over te steken naar de Hoeksche Waard mislukt, omdat zij het Vuile Gat niet over kunnen. Het is in de winter van 1840 voor het laatst geweest, dat mensen over het ijs van Flakkee naar Tiengemeten zijn gelopen. Ook de postboot moet haar reis staken en het postverkeer gaat tijdelijk via veerschippers tussen Ooltgensplaat en Dintelsas.

Een storm veroorzaakt de laatste week van januari door het kruierende ijs aanzienlijke schade aan de buitenwerken van de polder Oud Herkingen. Op de nol bij het Dirkslandse gors is het ijs opgekruid tot op circa één meter onder de kruin van de dijk.

Dan, op zaterdag 10 februari, loopt de 'Onderneming' weer de haven van Middelharnis in. Tien volle weken hebben de bewoners de boot moeten missen en zo goed als afgescheiden gezeten van het vasteland. De 'Onderneming' lijkt meer op een pakhuis van koloniale waren, dan op een stoomboot. Ook het vertrek op maandag geeft veel leven in de brouwerij. Ruim dertig stuks vee en veel goederen met een honderdtal passagiers worden vervoerd. Dinsdag 13 februari heeft ook de 'Middelharnis' haar eerste reis naar Rotterdam aanvaard om woensdag terug te keren. Aan goederen en passagiers is geen gebrek. Door het vele ijs, dat van de Waal is losgeraakt, slaan van de boot nog wel enige stangen in haar raderen stuk, maar dit kan weer spoedig worden hersteld.

Tekorten

Door de stagnerende veerdiensten ontstaat er gebrek aan verschillende spullen. De Maas- en Scheldebode van 2 januari 1891 meldt over Dirksland: "Dat men hier op een eiland zit, laat deze winter maar al te veel gevoelen. Het is bijkans niet te geloven, dat in een welvend dorp zoals hier, aan vele artikelen behoefte is, de steenkolen moeten uit andere plaatsen komen, de petroleum is schaars en het zout kan men in verscheidene winkels niet gekocht krijgen; geen wonder dat als het ware de wens algemeen is, dat winkeliers op andere jaren hun wintervoorraad wat vroeger op doen."

De (veer)schippers van Herkingen staan ondanks drijfjts en zware ijsgang op de Grevelingen hun mannetje. Net voor Kerst zijn de steenkolen haast verbruikt en ook aan zout, petroleum en briketten is gebrek. Een week eerder is hier nog een partij petroleum aangekomen en hebben "onze koene veerlui" de 22^e zeventig balen zout aangebracht. Er wordt hard gewerkt de haven schoon te maken van drijfjts om weer een reis petroleum te halen. Woensdag 21 januari komt de veerman met circa 1.500 kilo zout aanzetten en in de laatste week van januari wordt een partij bier gelost.

Dat het vervoer bij ijsgang niet zonder risico's is ervaren de schippers Broekhuizen en Den Ouden als zij op donderdag 12 februari met hun schepen volgeladen met suikerbieten vanuit Oude-Tonge vertrekken. Tijdens zware ijsgang in de Krammer zinken beide schepen ter hoogte van Galathee. Gelukkig zijn er geen mensenlevens bij te betreuren.

Bevroren landbouwproducten

Door de vroeg ingevallen vorst is niet alleen het nog veel te verrichten veldwerk door de landarbeiders gestaakt, maar de vorst brengt ook aan landbouwers aanzienlijke schade door bevroren van suikerbieten, uien, aardappelen etc.. Het zijn niet alleen de landbouwers die te maken hebben met bevroren landbouwproducten. Van verscheidene arbeiders, die nog wat aardappelen en poters aan putjes hebben leggen, zijn ook de meeste bevroren. Na de vorstperiode kan de balans worden opgemaakt. De nog in en aan de haven van Herkingen gelegen suikerbieten zijn zodanig bevroren dat het de moeite niet is ze te sorteren en zij worden voor een spotprijs verkocht. Ook de koepeen zijn voor het merendeel bevroren. In Melissant en Dirksland heeft zoals overal elders de strenge vorst veel schade aangericht. Veel gekulde aardappelen en poters zijn bevroren. Van de uien is een derde verloren, de koepeen zijn totaal bevroren en onbruikbaar, terwijl de gezaaide tarwe en gerst bijna geheel is bevroren en dus moet worden overgezaaid.

De winter van 1917

De winters aan het begin van de twintigste eeuw zijn niet echt bijzonder. Soms kan het nog aardig koud worden – in 1909 en 1912 worden de eerste twee officiële Elfstedentochten gereden – maar zo'n koudeperiode is dan meestal van betrekkelijk korte duur. De winter van 1917 wordt gerekend als de eerste echt strenge winter van de twintigste eeuw, alhoewel deze niet zo koud is als die van 1890-1891 en de latere winter van 1929. Van 1914-1918 woedt de Eerste Wereldoorlog in alle hevigheid, niet eens zover van Nederland. Ons land weet die jaren neutraal te blijven. Van oorlogsgeweld blijven de inwoners van Nederland verschoond, maar door de voortdurende oorlog ontstaat er langzaam maar zeker een steeds groter gebrek aan voedsel en brandstoffen. Op een strenge winter zitten de Nederlanders dus niet echt te wachten.

Brandstoffentekorten

Met ingang van 1 februari 1917 wordt van Duitse zijde een 'onbeperkte duikbootoorlog' afgekondigd. Hierdoor staakt de kolenaanvoer uit Engeland. In die tijd wordt de meeste steenkool geïmporteerd uit Duitsland. In de loop van de oorlog is Duitsland nog steeds bereid steenkolen te leveren aan Nederland, maar dan in ruil voor levensmiddelen, met name aardappelen. De Nederlandse regering heeft de landbouwproducten zelf hard genoeg nodig om de eigen bevolking te kunnen voeden. Invoer van graan overzee is vanwege de oorlog op zee problematisch. Om aan meer kolen te komen, wordt de productie van de Staatsmijnen in Limburg flink opgevoerd. Maar ondanks deze productiestijging blijven er aanzienlijke tekorten. In de tijd van kolenschaarste worden niet alleen bedrijven, zoals gasfabrieken en vervoersbedrijven (bijvoorbeeld de RTM), gedupeerd, ook de gewone man kan het in de wintermaanden maar met moeite warm houden. In diverse plaatsen worden kolenbonden opgericht, die door gezamenlijke inkoop van brandstoffen en verdeling daarvan onder de leden, vaak enigszins uitkomst kunnen bieden. Kolenbonden bestaan dan al enige tijd, maar zo tussen 1916 en 1918 groeit hun aantal aanzienlijk.

Een bedrijf dat door de kolenschaarste in de problemen komt, is de Rotterdamsche Tramweg Maatschappij (RTM). Naarmate de schaarste groter wordt, moet de directie gaan schrappen in de dienstregeling van de trams en de veerdiensten. Gedurende twee winters wordt ter besparing van kolen de (stoom)verwarming in de rijtuigen zelfs niet aangezet.

Ook de andere veerverbindingen van en naar het eiland zien zich wegens brandstofftekorten genoodzaakt de diensten te verminderen. De drie gasfabrieken gaan tijdelijk over op rantsoenering van de gasleverantie. Zo levert de gemeentelijke gasfabriek voor Middelharnis-Sommelsdijk met ingang van 9 februari 1917 overdag geen gas van 7.00 tot 16.00 uur. Deze maatregel wordt 22 april ingetrokken, nadat kort daarvoor de zomertijd is ingegaan.

Een andere mogelijkheid om brandstoffen te besparen, is de beperking of aanpassing van de school- en winkeltijden. Dat begint in februari 1917. In Den Bommel wordt in plaats van op zaterdagmorgen 's woensdagmiddags school gehouden, het herhalingsonderwijs begint dan om 16.00 uur en de landbouw cursus om 17.00 uur. Tevens worden enkele klassen samengevoegd. In Middelharnis wordt maandag 12 februari wegens gebrek aan kolen de bewaarschool voor enige tijd gesloten. Ook in andere dorpen worden de schooltijden aangepast. In de Maas- en Scheldebode van 24 februari verzucht de lokale correspondent voor Den Bommel: "Gelukkig is de vorst voorbij, zodat de dreigende steenkolennoed enigszins getemperd wordt en de in de scholen aanwezige voorraden nog niet behoeven te worden aangesproken. Totdat er weer steenkolen in voldoende hoeveelheden zijn aangevoerd, blijft er woensdagmiddag school en vervalt de zaterdagmorgen schooltijd, waardoor ook de catechisatiën in de Zuidzijde in plaats van 2 uur niet vroeger dan 3 uur worden gehouden."

Alternatieve brandstoffen

Door het gebrek aan kolen moet naar andere brandstoffen worden gezocht. Er wordt veel geklaagd over het slecht branden van de uit de Nederlandse mijnen aangevoerde steenkolen. Op verschillende plaatsen wordt in januari 1917 hout bijeen vergaard om dit te vermengen met Limburgse kolen. In Oude-Tonge wordt een imposante dubbele rij bomen op een dijk in de Molenpolder het slachtoffer

van in de kou zittende Oude-Tongenaars. De ene boom na de andere wordt steeds een stukje kleiner, eerst de takken en vervolgens worden de stammen in stukken gezaagd. Agent van de Rijkspolitie Op den Brouw heeft al enkele malen hout in beslag genomen, dat hij bewaard achter zijn woning. Als Op den Brouw op een avond buiten de gemeente verkeert, wordt de volledige houtvoorraad bij de politieman weggehaald. Bij thuiskomst vindt Op den Brouw op zijn schuurtje geschreven: "Op den Brouw, waar zijn ze nou!"

Verlichting

Voor verlichting zijn de mensen op het eiland aangewezen op gas of petroleum, elektriciteit is er nog niet. Gas wordt geleverd door de plaatselijke gasfabrieken. De dorpen Ouddorp, Goedereede, Stellendam, Melissant en Herkingen en ook het buitengebied hebben geen gas, zij gebruiken nog de petroleumlantaarn. Door gebrek aan kolen kunnen de gasfabrieken niet altijd gas leveren, of laat de kwaliteit duidelijk te wensen over. Wanneer de lampen niet of niet goed branden, wordt de oude petroleumlamp weer opgezocht of gebruikt men kaarsen.

Op maandag 26 maart 1917 raakt het hele dorp Stad aan 't Haringvliet in rep en roer als de man van de Automaat, die wekelijks één of meerdere keren met petroleum langskomt, het dorp nadert. "De toevloed van kopers was zo groot, dat de olieman van alle kanten werd bestormd en hij onmogelijk orde in de warboel kon krijgen. Hij staakte daarom het verkopen en besloot het dorp te verlaten. Maar ruim honderd personen, allen met bussen en kannen gewapend, volgden hem joelend door het dorp. Jan reed toen Vrouwtjesweg in, doch de menigte gaf geen krimp en bleef hem ook daar volgen. Nadat enkelen waren uitgevallen, hield de man op een kwartier afstand van het dorp stil en begon zijn olie te verkopen, ieder twee liters; spoedig was hij uitverkocht. Wel een bewijs, dat het gebrek aan petroleum groot is."

Ijsgang

Door het ijs op het Haringvliet en de Grevelingen is het voor zeilschepen, zoals de vissersboten en beurtschippers, enige tijd bijna onmogelijk uit te varen. De stoomschepen die de veerdiensten onderhouden weten zich, zij het soms met moeite, een weg te banen tussen de ijsschotsen. Eind januari wordt wegens het vele drijfijz op het Haringvliet de invoering van de nieuwe bootdienst Stellendam-Rotterdam vice versa tot nader order uitgesteld. Tevens worden om dezelfde reden de lichtgasboeien in het Goereese Gat verwijderd. De tweede helft van februari is de haven van Stellendam en het Haringvliet nabij de haven weer vrij van ijs. Dinsdag 20 februari vaart de Stellendamse vissersvloot voor het eerst weer uit. Woensdag en donderdag kunnen de vaartuigen de haven echter niet uit, omdat door de oostenwind de haven en het Haringvliet vol drijfijz zijn gekomen.

Ijspret

Door de vorst, die halverwege januari inzet, vriezen sloten, krekens en grotere waters al snel dicht. Het ijs werkt als een magneet op jong en oud en het duurt niet lang of de schaatsen worden massaal ondergebonden. Donderdag 25 januari heeft er op de haven van Goedereede een ringrijderij op schaatsen voor paren plaats. Het worden weken met veel schaatsplezier. Een week later organiseert de ijsclub 'Middelharnis-Sommelsdijk' een wedstrijd met de prikslee. Een milde gever stelt hiervoor veertig pond rundvet en een stuk vlees van vijf pond en twee gelijke prijzen beschikbaar. In deze tijd van schaarste een extra stimulans om te winnen. Ooltgensplaat heeft nog geen ijsclub, maar daar komt op zaterdag 27 januari verandering in. In Hotel Hobbel ziet op die dag ijsclub 'Voorwaarts' het levenslicht. De eerste activiteit van de nieuwe vereniging is het organiseren van wedstrijden schaatsen met hindernissen en sleden met hindernissen. Van de circa 250 in Ooltgensplaat gelegerde militairen tijdens de mobilisatiejaren 1914-1918 zijn er verscheidene die de schaatsen onderbinden. Het is een welkome afwisseling van de langdurige mobilisatie waarmee zij te maken hebben. Begin februari is het extreem koud. De Maas- en Scheldeboode van 3 februari weet onder plaatselijk nieuws van Ouddorp te melden: "De liefhebbers van het schaatsenrijden genieten volop. Dag in, dag uit is er veel bezoek. Alleen op den Zondag bleef deze gemeente de goede gewoonte getrouw om op dien dag de schaatsen niet aan te binden. Een enkele geïnterneerde Belg maakte dien dag gebruik

van het ijs, en verder niemand. Goed zoo! Een paar malen heeft de IJclub om prijzen laten rijden. Ook Donderdag is dat weer gebeurd, doch toen ten voordeele van arme menschen. Ruim fl. 200,- zijn bijeen verzameld, om daarvan een uitdeeling van koren, spek en brandstoffen te kunnen houden." In Ouddorp wordt vooral geschaatst op de gracht rond de schans, iets wat jaren eerder voor het laatst gebeurd is. Zaterdag 3 februari wagen ongeveer duizend personen zich daar op het ijs.



Naast de ijsclub 'Middelharnis-Sommelsdijk', die kort na elkaar enkele wedstrijden uitschrijft, is de ijsclub 'Dirksland' bijzonder actief. Op zaterdagmiddag 3 februari wordt door de Dirkslandse ijsclub een groot opgezette wedstrijd georganiseerd. Deze wedstrijd trekt enorm veel publiek, naar schatting drieduizend schaatsliefhebbers uit alle delen van het eiland, naar ijsbaan 'De Vlakte'. Er zijn daar twee banen met een lengte van ongeveer 600 meter lang en een breedte van tien meter gemaakt. Voor het hardrijden is een afzonderlijke baan ter lengte van 450 meter aangelegd. Voor het schoonrijden wordt de stroom van het publiek tijdelijk over de baan van het hardrijden geleid. Het aangekondigde hardrijden voor arrensleden wordt door het bestuur veranderd in ringrijden voor arren, waarvoor rondom de banen ruime gelegenheid is. Donderdagmiddag 8 februari worden er wedstrijden voor priksleden met hindernissen en ringrijden voor arrensleden georganiseerd. In totaal nemen zeventien arrensleden deel aan het ringrijden. Voor de wedstrijd plaatsen de arrensleden zich in een halve maan op de baan. Nadat het bestuur van de ijsclub zich op de voorgrond heeft opgesteld, wordt dit tafereel op de gevoelige plaat vastgelegd. Het is dan ook een bijzondere gebeurtenis, want zoveel komt het niet voor dat met paard en arrenslee over het ijs kan worden gereden. Twee dagen later, op zaterdag 10 februari, is het weer feest op 'De Vlakte'. Gedurende ruim vier weken zijn uitstekende banen voor het publiek beschikbaar. De winter begint met 54 leden, op de algemene vergadering in maart is het ledenaantal van IJclub 'Dirksland' gestegen naar ruim 250. Eind februari zet de dooi in. Dan is het met de schaatspret gedaan, maar het blijft koud. De maanden maart en april zullen uiteindelijk als de koudste maart en april van de twintigste eeuw de boeken ingaan. Zo heeft april tien sneeuwdagen. Op dinsdagmiddag 10 april waait tijdens een sneeuwstorm de Bommelse boot in de noordgeul nabij Stad aan 't Haringvliet boven op de keiendam, waarbij de schroef breekt. De aan boord bevindende passagiers moeten met een sleepbootje van de veerboot worden afgehaald. Niemand raakt bij dit hachelijke avontuur gewond.

De winter van 1929

Het duurt bijna veertig jaar dat het weer zo koud wordt als in die legendarische winter van 1890-1891. In januari 1929 vriest het wel stevig, maar van een echt strenge winter is dan nog geen sprake. Dat verandert in februari. Op 10 februari komt Nederland in de greep van de kou. Met een sterke oostenwind stroomt ijskoude lucht ons land binnen. Het vriest dat het kraakt en het kwik daalt naar -18 en lager. Binnen recordtijd vriezen de Waddenzee en de Zuiderzee grotendeels dicht en kunnen zelfs met auto's worden bereden. Ook de havens van het eiland zijn binnen enkele dagen geheel dichtgevroren. De omringende wateren veranderen in een grote ijsvlakte, waardoor Goeree-Overflakkee – ondanks het gebruik van ijsbrekers – niet meer bereikbaar is voor de scheepvaart en de veerdiensten. Het eiland is dagenlang geïsoleerd van de buitenwereld.

In de kou

Door de vele sneeuwval en de strenge vorst in februari komen er in Ouddorp zeer weinig kinderen naar school. Daarom wordt er halverwege de maand vakantie gegeven. De vorst is zo streng, dat in het ziekenhuisje aan het Korteweegje te Nieuwe-Tonge de centrale verwarming het begeeft. In Stad aan 't Haringvliet hebben ze eind februari andere problemen. Omdat het water om de gasketel bij de strenge kou telkens befrist en er door bijzondere omstandigheden niet kan worden gestookt, krijgen velen gedurende een hele week òf te weinig òf in het geheel geen toevoer van gas, zodat de meeste mensen zich met een klein petroleumlichtje moeten behelpen. Vrijdag 22 februari is de stookgelegenheid weer in orde en worden de Stadtenaren “verblijd met helder brandende lichten”. Eind februari zijn in Oude-Tonge verschillende gasleidingen gesprongen. Met veel moeite wordt dit euvel verholpen.

Bovendien worden in de loop van februari de kolen steeds schaarser. Particuliere handelaars raken eind van de maand uitverkocht. De lokale kolenbonden hebben nog wel wat in voorraad, maar roepen mensen op ondanks de kou het zuinig aan te doen. Daarnaast dreigt er een gebrek aan drinkwater. Op Goeree-Overflakkee is nog geen drinkwaterleiding, dus zijn de mensen aangewezen op het regenwater uit de tras. Volgens een regenmeter, die iemand in Den Bommel hanteert, valt over de maand januari 18,4 mm tegen 61,4 mm over dezelfde maand in 1928. In Stellendam zijn eind februari tengevolge van de langdurige droogte de meeste regenbakken leeg en bestaat er groot watergebrek. Door enkele vaartuigen wordt daarom leidingwater van Hellevoetsluis aangevoerd.

Bedeling

Zaterdag 16 februari verstrekt het burgerlijk armbestuur in Middelharnis aan verscheidene gezinnen, die daarvoor in aanmerking komen, in verband met de strenge vorst een geldelijke uitkering en aan de bedeelden een extra uitkering voor brandstof. In Sommelsdijk worden door het burgerlijk armbestuur en de diaconie een extra uitkering gegeven aan de bedeelden en aan andere gezinnen, die het niet breed hebben. Het Ooltgensplaatse burgerlijk armbestuur stelt aan de armen reuzel verkrijgbaar tegen gereduceerde prijs. Ook worden steenkolen verstrekt. Woensdag 20 februari is in Middelharnis door enige ingezetenen een collecte gehouden om de behoeftigen een extra uitkering te kunnen geven. Hiermee wordt ruim 300 gulden opgehaald.

Gevolgen voor de landbouw en visserij

Vanwege de weersomstandigheden wordt door de vissers van de kop van het eiland de eerste week van 1929 zo goed als niets verdiend. Maandagmorgen 14 januari vertrekken de vissersschepen van Stellendam als gewoonlijk ter garnalenvangst, omdat de haven ijsvrij is. Echter bij terugkomst is door de vloed en de noordenwind de gehele haven overdekt met drijfijis. De schepen weten niet binnen te komen. Het ergste moet dan nog komen...

Door de grote sneeuwval en de hevige vorst in februari moet in Ouddorp het werk van het uitmijnen of afgraven en omzetten van verschillende stukken grond gestaakt worden. Op de beurs in Dirksland is door de strenge vorst geen handel in landbouwproducten. Bij diverse landbouwers in Melissant, die geen gebruik maken van een aardappelbewaarpplaats, zijn de pootaardappelen bevroren. Vanuit Nieuwe-Tonge en andere plaatsen worden in februari nog dagelijks uien vervoerd. Hoewel het moeilijk valt de uienputten met bijlen te openen, maken de prijzen het noodzakelijk tot aflevering over te gaan.

De reddingsboot van Stellendam

Woensdagmiddag 16 januari krijgt men in Stellendam het bericht van de commissaris van het loodswezen te Hoek van Holland, dat de stoomreddingsboot 'Prins der Nederlanden', schipper Van den Klooster, die 's morgens van Hoek van Holland is vertrokken om hulp te verlenen aan het op de Maasvlakte gestrande s.s. Valka, bij zijn pogingen is omgeslagen in de branding. De reddingsboot 'Koningin Wilhelmina' uit Stellendam, schipper A. de Jager, die in de haven ligt ingevroren, heeft daarop na ongeveer 40 minuten de haven van Stellendam verlaten om hulp te verlenen. Deze heeft na een barre tocht met sneeuwbuien, jachtsneeuw en zodoende slecht zicht, zich enige tijd opgehouden op de plaats des onheils. Van de omgeslagen reddingsboot wordt niets gevonden. Wel is de Stellendamse reddingsboot tweemaal bij het schip 'Valka' geweest, doch de bemanning wenst het schip niet te verlaten. Op de terugtocht is de reddingsboot op de Garnalenplaat in een vreselijke jachtsneeuw bui terecht gekomen, en heeft door een defect aan het kompas daar de nacht door moeten brengen. Ongeveer 23.00 uur zijn vanaf de 'Valka' vuurpijlen afgestoken als teken dat de bemanning graag het schip zou willen verlaten. Hulp kan dan niet meer worden geboden. De andere dag om ongeveer 6.30 uur is de reddingsboot weer vlot gekomen en arriveert rond 7.30 uur in de haven. Om 8.00 uur vaart hij opnieuw uit om de bemanning van boord te halen. Ongeveer 11.30 uur komt de reddingsboot voor de wal met twintig mannen en drie vrouwen aan boord. De kapitein en de marconist willen het schip (nog) niet verlaten, maar worden daarna alsnog van het schip gehaald. Door aanhoudende vorst wordt de Stellendamse reddingsboot, die vaak moeite heeft bij vriezende weer de haven te verlaten, begin februari aan de kop van de haven gemeerd, zodat hij daarvandaan zo spoedig mogelijk kan uitvaren.

Schaatsen

Begin januari is het ijs nog onbetrouwbaar. Verschillende waaghalzen halen dan nog een nat pak. Woensdag 9 januari wordt de ijsbaan van ijsclub 'De Vlake' onder Nieuwe-Tonge in gebruik genomen. Er is dan veel publiek aanwezig, ook van omliggende plaatsen. Al snel wordt besloten in de goederentent van de vereniging banken te zetten, zodat de rijders(sters) daarop kunnen zitten om de schaatsen onder te binden. Andere ijsbanen gaan ook open, maar de vorst wil niet echt doorzetten. De ijsclub 'Dirksland' onderneemt intussen pogingen om voortaan de lage weilanden aan de Boomvliet onder water te zetten om zodoende een flinke ijsbaan te krijgen. Dat niet iedereen van de sneeuwpret kan genieten, blijkt donderdagmorgen 17 januari als een jongen in Herkingen door een meisje met een mes over zijn kin wordt gesneden vanwege het sneeuwballengooien.

Februari gaat het pas echt vriezen. Maandag 4 februari wordt de baan van ijsclub 'Herkingen' officieel opengesteld. Een dag later zijn er op ijsbaan 'De Vlake' wedstrijden schoonrijden, waar veel publiek op afkomt. In Middelharnis wordt volop gereden op de Vliegers. Als winkelier Kieviet uit Sommelisdijk met zijn auto enkele mensen bij de Vliegers wil afzetten, heeft hij het ongeluk dat zijn auto door de gladheid slipt en in het water terecht komt. Na veel moeite en inspanning lukt het de beschadigde auto op de kant te krijgen. Ijsclub 'Dirksland' organiseert die dag wedstrijd hardrijden en in samenwerking met ijsclub 'Herkingen' wordt op de baan te Herkingen gedurende een drietal middagen allerlei wedstrijden gehouden. Er is bijna elke dag wel ergens een wedstrijd schaatsenrijden, zowel voor ouderen als voor de jeugd. Zelfs wagen deze dagen enige jongelui zich schaatsend op het Volkerak. In Sommelisdijk zijn er op de versierde Wildemanskreek op 12 en 14 februari diverse wedstrijden en behendigheidspoeven voor jong en oud. Voor jongens en meisjes van 8 tot 10 jaar en van 10 tot 12 jaar is er een wedstrijd ringrijden en kegelzetten. De meisjes moeten kegels zetten en jon-

gens door een ton en een zeil zien te kruipen. De belangstelling van het publiek is groot. Zaterdag 16 februari is het weer feest. Onder het spelen van muziek door 'Sempre Crescendo' moeten kinderen van 9 tot 14 jaar schaatsen en op de baan door een fietsband kruipen. Aan de winnaars worden als prijzen uitgereikt: 30 pond spek, 7 hl. kolen, tweemaal een half pond koffiebonen, vier blikken koek, een bus Merkaworst en twee grote dikke worsten. Op 19 februari zijn de mannen tussen 16 en 80 jaar aan de beurt met het nemen van hindernissen op de schaats en een wedstrijdje prikslede rijden, dit alles onder vrolijke tonen van 'Sempre Crescendo'. De prijzen zijn: 55 pond spek, 23 hl. kolen, tweemaal een half pond koffiebonen en een groot krentenbrood. Ongeveer 1.800 toeschouwers genieten met het prachtige, zonnige winterweer van de festiviteiten. In Dirksland is het sinds jaren weer mogelijk dat de ijsclub een baan kan maken op de haven. Hiervan wordt door velen gebruik gemaakt en het is prachtig vanaf de hoge dijken het ijsvermaak gade te slaan.



Zaterdagavond 2 maart is de baan van de ijsclub te Stellendam elektrisch verlicht. Velen maken van de gelegenheid gebruik een paar uur bij kunstlicht over de mooie baan te zwieren. De EMGO introduceert eerst in 1930 elektriciteit op Goeree-Overflakkee, behalve in Stellendam, want die gemeente heeft vanaf 1926 een eigen elektrische centrale.

De krant Onze Eilanden van 6 maart waarschuwt: "Jongens weest op uw hoede. Nu de dooi is ingevallen is het ijs zeer gevaarlijk." Het is dan over met de ijspret.

Veerboten in het ijs

De Onze Eilanden van 13 februari meldt het volgende: "De haast Siberische koude die er de laatste dagen hier heerste dreigt ons eiland te isoleren. De 'Minister v/d Sleijden' is er nog in geslaagd, na ontzettend veel moeite om het Havenhoofd te bereiken. Gisteren wees de thermometer 15°C hedenmorgen zelfs 18°C vorst. Het vriest nu harder dan in de beroemde winter 1890-91. Het drijfijz van het Haringvliet is vrijwel tot een vaste massa vastgevroren en volgens geruchten is men van Stad aan 't Haringvliet en Den Bommel naar Tiengemeten gelopen over het ijs. Ondertussen meldt De Bilt nog strenge vorst." En verder: "Door de openstapeling van het ijs in het Haringvliet kon de tramboot maandagavond van 7.00 uur de geregelde dienst niet meer onderhouden. Ook de dienst van dinsdag 5.00 uur viel uit. De passagiers van 6.00 uur maandagavond uit Rotterdam hebben de nacht in Hellevoetsluis moeten doorbrengen. Deze zijn dinsdagmorgen om 8.00 uur met de tramboot uit Hellevoetsluis vertrokken. De ijsgang was echter van dien aard, dat de boot eerst om 11.00 uur aan de haven van Middelharnis kon aanleggen."

Het bestuur van de 'Vereniging Goeree en Overflakkeesch Belang' verzoekt telegrafisch aan de minister van Waterstaat om er bij de directie van de RTM op aan te dringen een ijsbreker in de dienst te

leggen voor een enigszins regelmatige verbinding. Het blijft namelijk tobben om de veerdienst in stand te houden. Eerst zijn er nog twee diensten van de boot per dag, maar zaterdag 16 februari is het voor de tramboot zelfs niet mogelijk Middelharnis te bereiken en is Goeree-Overflakkee dus geïsoleerd. “Zondag bij gunstig tij is de boot weer aangekomen. Voorlopig kan de boot alleen op het tij varen en vertrekt tegen het einde van de vloed van Hellevoetsluis en keert met het begin van de eb weer terug.” Op het Haringvliet drijven geweldige ijsmassa’s. Deze lokken vele mensen naar het Havenhoofd, ondanks de snijdende kou.

Het gaat een aantal dagen goed, maar dan raakt het eiland door de sterke ijsgang enkele dagen geheel geïsoleerd. Een ijsbreker van F. Smit te Rotterdam probeert tevergeefs het ijs in de tramhaven te breken. Er wordt gezegd dat het ijs reeds tot op de bodem zit.

De redacteur van Onze Eilanden roept intussen in de krant van 23 februari op tot daadkracht onder de lokale politici: “Waar blijft de krachtige actie, die ons helpt om ons zelf vooruit te helpen. De kloof is zoo groot, dat samenwerking onmogelijk schijnt of lijkt. (...) Toen voor een paar weken, die vorst almaar ging doorzetten en toen we elken dag ontdekten dat ’s morgens de temperatuur al lager en lager werd, toen de kranten meldden dat de temperaturen van 1890 geslagen waren en we vorst hadden van tot 18 graden Celsius toen hadden die heeren hun hoofden bij elkaar moeten steken en moeten zeggen het woord dat onze vroegere hoofdredacteur Van Zuylen schreef in deze kolommen: Alles benutten – samenwerken. Toen hadden al die heeren – want voor twee weken was het al grijs met ijs – moeten samen komen en bespreken, hoe ze moeten handelen in dezen met den steeds grooteren ijsgang. Want dat Stellendam onbruikbaar was geworden door de verlegde zandplaat, was bekend. (...) En wanneer over eenige weken hopelijk de vorst weg is, dan gaan we door en bekijken die standpunten van een verpolitieken kant. En redeneeren zoo’n strenge en langdurige winter is maar eens in de dertig jaar... En leeren niets, absoluut niets en nog eens niets van dit heele geval. Omdat we, herzegd, met zijn dertienen om en op de Flakkeesche tafel zitten.”

De Onze Eilanden van woensdag 27 februari weet te melden: “Geweldig zwaar drijijs komt nu van boven afzakken en maakt den toestand noch hachelijker. En ondertusschen zakt de thermometer weer. Zaterdag heeft het heel flink gedooit. Zondag dooide het eveneens. Maar Maandag is de thermometer niet over het nulpunt geweest en Dinsdagmorgen noteerden we weer 5° vorst.” Dezelfde krant rapporteert: “Vrijdagavond lagen er een tweetal ijsbrekers in de tramhaven, de IJssel en Siberië. In verband met de te verwachten moeilijkheden aan de Moerdijkse brug werden deze twee door de regering gecharterd om de langste brug van Europa tegen de stormloop der schotsen te beschermen. Toen de Siberië zaterdagmorgen de haven verliet en de bemanning dacht dat ze net zo gemakkelijk zou breken als door het ijs van de Middelharnisse haven, kwamen ze heel spoedig tot andere conclusie. Neerlands sterkste ijsbreker – die het ijs op de Maas als een blikjesopener een sardienenblikje opensneed – zat direct vast en na heel veel moeite en breken lukte het om door de ijsdammen heen te gaan en in de nevel in de richting Moerdijk te verdwijnen. Was het wonder dat daarom zondag velen naar het Hoofd gingen om te zien wat voor geweldig dikke stukken ijs op het Haringvliet rondreven?”

De ijsbrekers zijn er overigens gekomen na Kamervragen over de bereikbaarheid van Goeree-Overflakkee.

Ijsgang en stuurmanskunst

In ‘De Rotterdammer’ verschijnt de laatste week van februari het volgende stuk:

“We leven in een tijd waarin ieder, die, op welk gebied dan ook, maar even naar voren treedt, gehuldigd wordt.

Wanneer de eene bokser den ander knock-out slaat, wordt hij ‘gehuldigd’ en staan de bladen vol over zoo’n schitterende ‘overwinning’.

Maar wie denkt aan den man, die met bewonderenswaardige plichtsbetrachting, in dezen barren winter, de verbinding onderhoudt tusschen het vaste land en het eiland Flakkee?

Juist omdat hij zich niet op den voorgrond dringt, ontsnapt hij aan de aandacht. Wie de geweldige ijsmassa's en onafzienbare ijsvelden van het Haringvliet niet gezien heeft, kan niet waardeeren, welk krantig werk de kapitein van de 'Minister v.d. Sleijden' met zijn personeel verricht.

Ik had deze week het voorrecht hem te leeren kennen en de worsteling tegen het ijs mede te maken. Ieder, die de waarde beseft van de onderhouding der verbindingen tusschen het vaste land en het belangrijke eiland Flakkee, zal met mij den kapitein van de 'Minister v.d. Sleijden' openlijk hulde brengen voor zijn prachtig werk en bewonderenswaardige stuurmanskunst. Ook aan de bemanning onze oprechte hulde."

Dan maar door de lucht

In de Maas- en Scheldebode van 16 februari stelt dokter Van Gelder uit Nieuwe-Tonge het ziekenvervoer tijdens ijsgang aan de orde. Van Gelder heeft er mede voor gezorgd, dat er in 1926 een ziekenhuisje in Nieuwe-Tonge komt en het jaar erop krijgt het eiland op zijn initiatief de beschikking over een ziekenauto. Het ziekenhuisje wordt gerund door huisarts Van Gelder en een zuster van het Groene Kruis. Er liggen voornamelijk mensen met tbc. Omdat het vervoer van zieken naar een ziekenhuis in Rotterdam door de onregelmatig varende veerboten in het geding dreigt te komen, heeft Van Gelder gepolst of er bij noodgevallen een chirurg uit Rotterdam naar het eiland kan komen. Hij heeft daartoe een toezegging gekregen, maar er blijkt al snel een betere oplossing. Als op zondag 17 februari een zieke uit Den Bommel naar Rotterdam vervoerd moet worden om een operatie te ondergaan en de kapitein van de tramboot niet meer de tijd heeft om te wachten op de ziekenauto, omdat hij anders vreest Hellevoetsluis niet meer op tijd te bereiken, is getracht een vliegtuig van de KLM te krijgen om de patiënt naar Rotterdam te vervoeren. De volgende dag om 9.45 uur landt nabij het Dirkslandse Sas een vliegtuig. Omdat de boot ook gelijktijdig aankomt, geeft de patiënt toch de voorkeur aan het vervoer per boot. De piloot heeft daarop de omgeving eens verkend om bij eventuele volgende gelegenheden beter georiënteerd te zijn en is daarop om 10.15 uur weer opgestegen naar vliegveld Waalhaven. Het regelen van een vliegtuig heeft dokter Van Gelder overgelaten aan de heren De Wilde en J.C. Nieuwenhuijzen uit Nieuwe-Tonge. Van Gelder memoreert: "Als men gezien heeft hoe prachtig de zeer bekwame piloot Aler zijn vliegtuig geleidelijk en zacht doet dalen en hoe vlot de opstijging weer geschiedt, dan geeft dit een gevoel van grote veiligheid." In de late avond van 19 februari wordt de KLM opnieuw om hulp geroepen voor een ziekenvervoer. Het vliegtuig landt de 20^e met aan boord enige inwoners van Dirksland, die op deze wijze huiswaarts keren. Dezelfde dag wordt nog een tweede vlucht naar Flakkee ondernomen met passagiers.

"Honderden mensen hadden zich vrijdagmiddag naar het Dirkslandse Sas begeven om de aankomst van het vliegtuig van de KLM in ogenschouw te nemen. Ongeveer 10 voor 2 uur kwam het vliegtuig aan en daalde na een schitterende cirkelvlucht op het uitgestrekte veld. Het was de P.H.A.C.J. die deze week reeds meer aan het gors een landing heeft gemaakt. Het vliegtuig bracht enige pakken dagbladen voor Flakkee en een postzak voor de gemeente Dirksland. De terugreis werd door een tweetal passagiers meegemaakt. De vlucht van het vliegveld Waalhaven naar hier duurt precies één kwartier. Binnen een uur zou hetzelfde vliegtuig weer terug zijn om nieuwe post te brengen en eventueel van Flakkee mee te nemen naar Rotterdam."

Op 21 februari vliegt de 16-jarige Johanna Heestermans uit Oude-Tonge mee, die een operatie moet ondergaan aan haar blindendarm. Met de ziekenauto wordt zij naar het landingsterrein in de polder Kraaijenstein gebracht om met het vliegtuig naar de Waalhaven te worden vervoerd, vanwaar ze per ziekenauto naar het Sint Franciscus Gasthuis wordt overgebracht. Zij is de eerste patiënt(e), die per vliegtuig naar Rotterdam wordt overgevoerd. Naast het ziekenvervoer wordt het vliegtuig ook gebruikt voor het overzetten van personen en goederen, zoals post en margarine voor de Coöperatie in Dirksland. Telkens is er aan het Dirkslandse Sas grote belangstelling van het publiek, dat per fiets en per auto ondanks het barre weer deze uithoek van het eiland bezoekt. Het terrein langs de Dirkslandse buitenhaven aan de buitenzijde van de dijk blijkt uitermate geschikt als landingsplaats. Het is een uitgestrekt veld, begroeid met gras, zonder geulen, greppels enz.. Het vliegtuig heeft lang niet het gehele terrein nodig om te dalen of op te stijgen. Piloot Aler is een ervaren vliegenier. Fons Aler wordt op de Koninklijke Militaire Academie opgeleid tot beroepsofficier en blijft enkele jaren actief

als militair vlieger, daarna volgt zijn overstap naar de burgerluchtvaart. Eerst is hij als piloot werkzaam vanaf vliegveld Waalhaven. Na een aantal jaren wordt hij chef vliegdiens van de KLM. Tijdens de mobilisatie voor de Tweede Wereldoorlog keert hij terug naar de militaire luchtvaart. Na de oorlog speelt Aler een actieve rol in het opbouwen van de luchtmacht. Onder zijn leiding komt er een volwaardige opleidingsschool en als Chef van de Luchtmachtstaf staat luitenant-generaal Aler in 1953 aan de wieg van Koninklijke Luchtmacht als afzonderlijk legeronderdeel. In hetzelfde jaar volgt hij Albert Plesman op als president-directeur van de KLM.

Een bijzondere veerverbinding

De gebroeders Van Nimwegen uit Ooltgensplaat onderhouden niet alleen een veerdienst van Ooltgensplaat naar Dintelsas, maar met hun bootje halen ze ook passagiers van de RTM-veerboot 'Minister C. Lelij' af, die vaart tussen Zijpe en Numansdorp. De RTM-steiger aan de haven van Ooltgensplaat wordt door de daar ontstane ondiepten voor de tramboot steeds lastiger te bereiken. Uiteindelijk lukt het helemaal niet meer en blijft de boot op stroom liggen. Met een roeibootje vervoeren de gebroeders Van Nimwegen mensen van en naar de tramboot. Door ijsgang staakt de RTM de veerdienst Zijpe-Numansdorp. Het Volkerak is een grote ijsmassa geworden. Er zijn vanuit Ooltgensplaat toch mensen die richting Brabant willen. De gebroeders Van Nimwegen maken van een houten roeiboot een ijsslede en al trekkend en varend onderhouden zij een veerdienst tussen Ooltgensplaat en Dintelsas. Per dag zijn er gemiddeld één of twee passagiers. De overtocht is een hachelijke onderneming, die veel inspanning van de schippers vergt. Na drie lange uren ploeteren tussen ijsschotsen wordt de overkant bereikt.



Andere havens in het ijs

Begin februari raakt bij het uitvaren van de haven van Herkingen de veerboot zo vast tussen het ijs, dat het niet dan na veel moeite lukt er doorheen te komen. Bij deze pogingen raakt de schroef beschadigd. Door het vele drijfijis op de rivieren kan de beurtschipper van Herkingen niet uit Rotterdam terugkeren. De beurtschippers van Stellendam en Ouddorp staken ook hun overtocht. Alle scheepvaart is gesloten. Dinsdagmiddag 12 februari gaat een 25-tal vissers uit Stellendam met slee over het Haringvliet naar het zogenaamde 'Plaatje'. Het ijs zit daar geheel vast. Het Zuiderdiep is dichtgevroren. Van de haven af wordt dwars over de ijs naar Scheelhoek gelopen. Op de Stellendamse haven wordt druk geschaatst. Het is dan ook geen optie voor de RTM de dienst over Stellendam te leiden. Bij de aanleg van de tram is namelijk een lijn doorgetrokken tot aan de haven van Stellendam, mocht de tramboot de tramhaven in Middelharnis door ijsgang niet in kunnen varen, dan kan de boot uitwijken naar Stellendam. De tramlijn richting de haven aldaar wordt wel het 'ijslijntje' genoemd, maar

is zelden gebruikt. Dinsdag 26 en woensdagmorgen 27 februari tracht één van de RTM-boten de haven van Stellendam te bereiken. Daartoe moet ongeveer 500 meter ijs worden opgebroken beneden de haven. Omdat dit niet lukt, moet de boot onverrichter zake naar Hellevoetsluis terugkeren.

Het opruimen van het ijs

Woensdagmiddag 20 februari trachten enige tientallen vissers met behulp van een motorboot van de M. Jansen het ijs in de haven van Stellendam te breken. Dit lukt slechts ten dele. Op het Haringvliet is dan ongeveer 300 meter ten noorden van de havenmond geen ijs meer te zien.

Dinsdag 5 en woensdag 6 maart wordt met behulp van motorboot 'Neptun' van M. Jansen getracht het ijs op het Haringvliet op te breken. Het lukt met veel moeite een geul van circa 80 meter vrij te maken van de mond van de haven naar het zogenoemde 'Plaatje'. Echter door het stukslaan van de schroef van de motorboot moeten de werkzaamheden worden gestaakt. Donderdagmorgen 7 maart blijkt de stroom een handje te hebben geholpen, omdat het ijs op het Haringvliet tot ongeveer 50 meter boven de haven is verdwenen. Het ijs in de haven is donderdag opgebroken en klein gemaakt door de beide beurtschippers, zodat de garnalenvissers weer uit kunnen varen. Dezelfde dag vertrekt beurtschipper Waling voor het eerst na de vorstperiode via Hoek van Holland naar Rotterdam. Ook in Goedereede is de haven inmiddels gedeeltelijk vrij van ijs, zodat de vissers ter garnalenvangst kunnen uitvaren.

Beurtschipper Pikaart, die donderdagavond 7 maart van Rotterdam in Ouddorp is aangekomen, heeft veel schade door het ijs opgelopen. De eerste week van maart loopt in Oude-Tonge voor het eerst in vier weken een motorschip de haven binnen. Donderdagmiddag 7 maart is de haven van Dirksland door een motorboot en met behulp van paarden opgebroken. Ook de buitenhaven is vrij van ijs. In Middelharnis en Sommelsdijk worden begin maart werklozen tewerkgesteld om het ijs in de haven los te hakken en te zagen. Het ijs blijkt daar een dikte van 30-40 cm te hebben.

Begin februari, enkele dagen voor de strenge vorst, is op het Midden Hellegat ter hoogte van Ooltgensplaat een sleepschip geladen met grind gezonken. De opvarenden van het schip worden gered door de sleepboot van het schip. Om het schip van 500 ton te bergen verschijnt de firma Hoogenboezem & Van der Tak met een sleepboot en twee bergingsvaartuigen te Ooltgensplaat. Maar dan gaat het hard vriezen en de werkzaamheden moeten worden uitgesteld. De bergingsvaartuigen komen vier weken vastgevroren in het ijs aan de aanlegsteiger van Ooltgensplaat te liggen. Begin maart weet de sleepboot van deze firma zich los te maken uit het ijs en komt in actie om het ijs te breken. Over een lengte van 600 meter en 80 meter wordt het 80 cm dikke ijs van de steiger tot het midden van het Hellegat opgebroken en het vaarwater voor de vaart geschikt gemaakt. Beurtschipper C. van Gent breekt met zijn motorschip de in de haven zich bevindende ijssdam op, zodat de grote strooming door het kolossale ijs veroorzaakt dan is verdwenen.

Ongeluk met dynamiet

Om het ijs op het Havenhoofd van Middelharnis op te ruimen wordt onder andere dynamiet gebruikt. Aan de buitendijk van de Van Pallandtpolder wordt enkele weken daarna door één van leden van de familie Driesse, wonende op de Oostdijk in Middelharnis, een dynamietpatroon gevonden en neemt deze mee naar huis. Een 20-jarige zoon wil onderzoeken of de patroon geladen is en houdt een brandende lucifer onder de patroon, waardoor deze tot ontploffing komt. Het kost hem enkele vingertoppen. De andere aanwezige huisgenoten en vrienden raken wonder boven wonder slechts lichtgewond. Een dokter heeft uit het hoofd, de armen en andere lichaamsdelen metaaldelen verwijderd. Niet alleen voor de familie Driesse is de winter van 1929 er één om te onthouden, velen spreken jaren later nog vol ontzag over deze winter.

De winter van 1940

De winter van 1940 is er ook weer zo één waarbij enkele kouderecords sneuvelen. Zo is januari de koudste januari van de twintigste eeuw. In De Bilt wordt deze maand 22 vorstdagen geteld en de hoogste temperatuur van de maand is slechts 3 graden. Ook in februari is het bar koud. Anderhalve maand regeert Koning Winter over Nederland. Het is niet alleen de vorst, maar ook de vele sneeuwval waardoor de winter van 1940 het predicaat zeer streng verdiend. Een paar maanden later wordt Nederland betrokken bij de Tweede Wereldoorlog. In de oorlogsjaren zou Koning Winter terugkeren. Zeker de winter van 1941-1942 is bijzonder streng.

Schaatsen, hier en in Friesland

Begin januari 1940 wordt op verschillende plaatsen op het eiland geschaatst. Rijwielhandel D. Hoek uit Ouddorp adverteert in Eilanden Nieuws van 6 januari:

prima stalen schaatsen	fl. 1,50
houten bootjes met tuig	fl. 6,00
stalen kunstschaatsen van 'Nooitgedacht' zijn de beste	fl. 4,00
nikkelen kunstschaatsen 'Nooitgedacht'	fl. 6,00
oorwarmers	25 cent
handkappen	75 cent

De ijsclubs hebben het druk met het organiseren van wedstrijden. Zo wordt zaterdagavond 13 januari de ijsbaan 'de Spui' te Oude-Tonghe door lampen verlicht. Dit trekt veel belangstelling. Honderden schaatsliefhebbers bevolken de ijsbaan. De schaatsliefhebbers kunnen deze winters hun hart ophalen.

Op 30 januari wordt er een Elfstedentocht gereden. De 44-jarige Iman Mosselman uit Sommeldijk is één van de deelnemers. Het Eilanden Nieuws van 3 februari meldt met trots: "I.A. Mosselman, wonende aan de Dorpsweg, heeft II. dinsdag deelgenomen aan de Elfstedentocht. Hij zag zijn streven om deze tocht tot een goed einde te brengen met succes bekroond. 's Morgens 5 uur werd in Leeuwarden afgereden, terwijl hij 's avonds omstreeks 17.45 uur daar weer arriveerde. De heer Mosselman heeft met deze prestatie een staaltje getoond van een ontzettend uithoudingsvermogen en opnieuw bewezen een uitstekend schaatser te zijn. Aangenomen mag wel worden dat hij tot de eerste 25 behoorde die te Leeuwarden na de volbrachten tocht aankwamen. Gezien het feit dat Mosselman hier niet heeft kunnen trainen en in alle stilte aan de tocht heeft deelgenomen mag wel gezegd worden: 'Hulde aan den kranigen rijder'. Mosselman heeft de schaatsenrijders-eer niet alleen van Sommeldijk maar van geheel Goeree en Overflakkee hoog gehouden! Nogmaals: Hulde!" De prestatie van Mosselman is er zeker één van formaat, want deze Elfstedentocht kan gerekend worden tot één van de zwaarste uit de geschiedenis van dit schaatsevenement. Het vriest die dag streng en er waait een harde oostenwind. Bovendien gaat het in de loop van de middag sneeuwen. Van de 683 wedstrijddrijders halen er 93 Leeuwarden, van de 2.716 toerrijders kunnen er niet meer dan 27 een kruisje ophalen.

Ijsgang

Begin januari moet de Menheerse boot (Middelharnis-Rotterdam) ten gevolge van de ijsgang op het Haringvliet en het Spui de route verleggen door het Voorns Kanaal. Al snel moet de boot haar dienst staken. Datzelfde geldt voor het veer Den Bommel-Numansdorp. De tweede week van januari is er veel ijs op de waters rond het eiland. Het merendeel van de scheepvaart is gestremd of gaat met veel moeilijkheden gepaard. Op het Haringvliet kan alleen overdag en dan uitermate moeilijk het verkeer gaande worden gehouden. De tramboot op de veerdienst Middelharnis-Hellevoetsluis vaart nog enkele malen per dag, maar de uren van aankomst en vertrek zijn heel willekeurig. Het is zo ongeveer precies als in de winter van 1929, soms open plekken in de rivier, maar vaak ook grote schollen drijf-

ijs, waar men niet door weet te komen en af en toe in blijft vastzitten. De veerbotten worden geassisteerd door sleepboten van de RTM, die tevens dienst doen als ijsbrekers. Om het eiland niet geheel in een isolement te laten vervallen, worden pogingen ondernomen om desnoods weer een vliegdiensdienst op te starten op het vliegveld Kraaijenisse te Dirksland. Nu heeft het eiland wel een eigen ziekenhuis, zodat het ziekenvervoer naar 'de overkant' alleen in zeer uitzonderlijke gevallen nog nodig zal zijn. Wat dat betreft is de situatie anders dan die in de winter van 1929, waarbij enkele patiënten per vliegtuig naar Rotterdam zijn overgevlogen. Ingeval het eiland geheel wordt afgesloten van de buitenwereld heeft Defensie – het is mobilisatie – ontheffing verleend om voor de vervoer van post en in noodgevallen gebruik te maken van de Fokker F74A van de KLM.

Niet alleen de veerbotten hebben met de ijsgang te maken. Zo ligt het vervoer van uien praktisch stil. Donderdag 11 februari raakt een lege uienboot komende vanuit de richting Numansdorp in het ijs vast. Een RTM-sleepboot biedt hulp om het vaartuig binnen te brengen. Te Hellevoetsluis ligt dan al enige dagen een geladen uienboot te wachten om door het Voorns Kanaal te varen. Vanwege de mijnenvelden in het Goereese Gat is het verboden langs die kant zee te kiezen. Zodoende moet worden gevaren door het Voorns Kanaal of door de Kil, maar dat is door het vele ijs bijna niet te doen. De Flakkeese landbouwers hebben in het algemeen hun uien goed verzorgd. Wanneer overdag wordt gestaart, ondervinden de uien geen hinder van de vorst, zodat de handel kan doorgaan. Men zit echter met de vervoersmoeilijkheden. De beste mogelijkheid voor het vervoer van uien is de veerdienst Sluishaven-Dintelsas, die nog wel in de vaart is. Maandag 15 januari heeft de correspondent van Eilanden Nieuws een trip meegemaakt met dit veer: "Een lange file van vrachtwagens, geladen met uien bestemd voor Rotterdam, alsmede personenwagens stonden te wachten om naar de Brabantse wal te worden overgezet. De veerboot voer af en aan, zoveel mogelijk vrachtwagens werden er op gestuwd waarna de boot direct naar de overzijde vertrok. Terwijl aan de andere zijde van het eiland (Middelharnis-Hellevoetsluis) de veerbotten met veel moeite heen en weer varen, gaat hier de dienst ongestoord voort. Wij hebben de vaarroute meegemaakt en kwamen daarbij tot de conclusie, dat het traject in de gewone tijd werd afgelegd, daar er hoegenaamd geen ijs op de rivier was. Ook met de strenge vorst van 1929 was er op deze route minder ijs dan op het Haringvliet. Het scheen dan ook, dat alle vrachtwagens op Flakkee waren gerequireerd om langs deze zijde de landbouwproducten te spuien. De uienbootjes zitten nog vast, de RTM vaart matig, zodat dit momenteel de enige frequente overzetsdienst is, die Flakkee en de landbouw vooruit helpt."

Reeds 12.00 uur 's nachts staan hier de auto's in de rij om 's morgens 8.00 uur overgezet te worden. Donderdag 18 januari loopt de boot door het ijs schade op aan het roer. Er wordt dan een andere boot, de 'Prinses Irene', ingelegd. Na herstel van het roer gaan twee boten varen. Het blijft namelijk druk met het verschepen van uien.

Het is een schitterend gezicht de ijsschotsen in de winterzon te zien voorbijrijven. Aan de strekdam van de tramhaven in Middelharnis hebben de schotsen zich intussen zo hoog opgestapeld, dat het havenlicht er geheel onder bedolven is komen te liggen. Soms zitten de RTM-botten uren vast in het ijs.

Maandag 5 februari is het eiland door dichte mist en ijsgang de gehele dag aan de zijde van het Haringvliet geïsoleerd van de buitenwereld. De tramboot vaart geen enkele maal. Alleen aan de zijde van Sluishaven-Dintelsas is verkeer mogelijk. Als het eiland door het uitvallen van het veer Middelharnis-Hellevoetsluis twee dagen van post en kranten verstoken is, verzoekt de 'Vereniging Goeree en Overflakkee's Belang' de post via het veer Sluishaven-Dintelsas te vervoeren. De auto die vijftig zakken post van Hellevoetsluis via Dordrecht in Dintelsas moet afleveren, komt door de slechte wegen en de dichte mist te laat voor het vertrek van de dienst van 16.45 uur uit Dintelsas. Op verzoek van de directeur van het postkantoor te Middelharnis heeft de veerboot nog een kwartier gewacht, maar moet tenslotte ook het wachten staken en overvaren. Weer geen post op Flakkee!



Zware sneeuwval

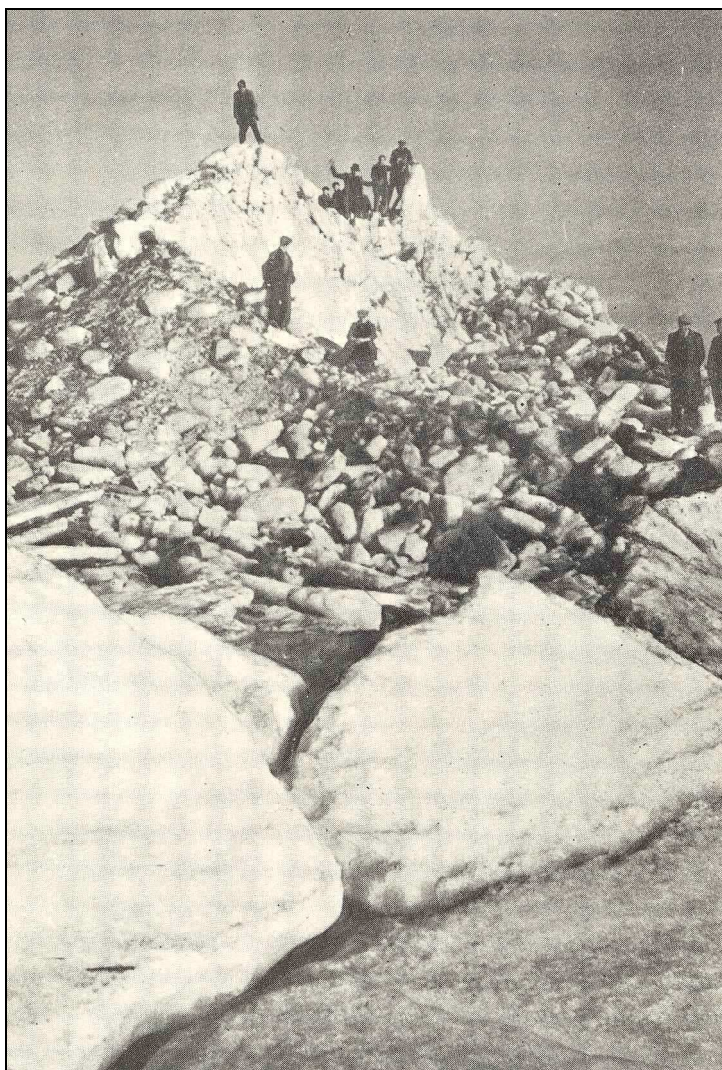
Eind januari krijgt het eiland te maken met ongekend zware sneeuwval, waardoor het verkeer totaal wordt ontregeld. Door de felle wind is de sneeuw op hopen gejaagd en verspert op vele plaatsen zodanig de hoofdwegen, dat het verkeer tussen de dorpen onderling ernstig wordt gestremd. Reeds zondag de 28^e is het op vele plaatsen onmogelijk door de sneeuwbarrièren heen te komen, terwijl maandag en dinsdag de moeilijkheden nog groter worden. Hoewel met man en macht wordt gewerkt de sneeuwversperringen op te ruimen, staat men er vrijwel machteloos tegenover omdat telkens nieuwe ophopingen ontstaan. Zo zitten er maandag in de Plaatweg (Fortuintje) tal van vrachtauto's, die geladen met uien onderweg zijn naar Ouddorp, vast in de sneeuw. Enkele zijn in de sloot terecht gekomen, omdat er geen scheiding van weg en sloot meer is te zien. Ook de tram heeft veel vertraging. Er wordt met twee locomotieven achter elkaar gereden om erdoor te kunnen komen, terwijl dan nog een ploeg lijnwerkers wordt meegenomen om onderweg de sneeuwbergen op te ruimen. De autobussen van de Eerste Flakkeesche Autobus Onderneming (EFAO), die rijden tussen Middelharnis-Havenhoofd en Ouddorp, zien ook geen kans de diensten normaal te onderhouden en moeten bij Melissant terugkeren. Eerst maandagmiddag kan de dienst van 16.00 uur doorrijden tot Ouddorp. In het oostelijk deel van het eiland is het niet veel beter gesteld. Een auto van de firma van Reijen uit Achthuizen doet er vier uur over om in Den Bommel te komen, iets wat normaal in ongeveer 5 minuten wordt aangereden. Dinsdag is het nog steeds voor bus en tram onmogelijk de diensten normaal te rijden. De aanhoudende felle wind veroorzaakt telkens nieuwe verkeersobstakels, die het de weggebruikers zeer lastig maken.

Maandagmiddag blijft de tram uit Ooltgensplaat tussen Nieuwe-Tonge en Middelharnis steken. Het duurt uren eer medewerkers van de RTM met behulp van vier locomotieven uit Middelharnis de gestrande tram kunnen bereiken.

Ouddorp is enkele dagen geheel geïsoleerd en vrijdag 6 februari is Den Bommel en Ooltgensplaat dat nog steeds. Langs omwegen over dijken zijn deze plaatsen met moeite te bereiken. De binnenwegen zijn volkomen onberijdbaar. Tal van auto's stranden, waarvan er vele met behulp van tractoren moe-

ten worden vrijgemaakt. De rulle, droge sneeuw, doet een vrij geschopt sneeuwpad, direct weer vol stuiven. In Den Bommel veroorzaakt de sterke wind sneeuwduinen van enkele meters hoog. De Provinciale Waterstaat stelt daar twintig arbeiders beschikbaar om de weg weer berijdbaar te maken. Vanzelfsprekend ondervindt de postverbinding veel vertraging. De boeren langs de binnenwegen ontvangen helemaal geen post. Woensdag wordt begonnen met het postverkeer per arrenslee vanuit het postkantoor te Middelharnis te distribueren. Die vrijdag kunnen de busdiensten en de tram tot Ouddorp rijden. Richting Ooltgensplaat komt men nog niet verder dan Oude-Tonge. De veerdienst Middelharnis-Hellevoetsluis wordt dan weer dagelijks tweemaal onderhouden. Ook de veerdienst Sluishaven-Dintelsas vaart regelmatig.

De Stadse ijsberg



Eén van de records van de winter van 1940 is het dichtvriezen van het Haringvliet. Na het invallen van de dooi rond 20 februari drijven onafzienbare ijsschotsen met eb naar zee, om echter zes uur later bij opkomend water weer terug te stromen. Door het met flinke snelheid heen en weer bewegen van het ijs vormt iedere uitstekende punt, iedere zand- of slibplaat een obstakel, waarop het ijs zich vastzet. Met oorverdovend gekraak beuken de ijsschotsen op en over elkaar, waardoor grote ijsbergen van vijf tot tien meter hoog op het Haringvliet rondrijven. Daar blijft het echter niet bij. Vóór de haven van Stad aan 't Haringvliet groeit op vrijdag 23 februari een klein ijsbergje binnen korte tijd uit tot een ijsmassa van zo'n zesduizend ton, met afmetingen van twintig meter hoog, een lengte van zestig meter en een breedte van ongeveer veertig meter. In Eilanden Nieuws van woens-

dag 28 februari wordt het als volgt beschreven: “Vrijdagavond deed zich aan de havenmondong een ongewoon, doch niettemin prachtig schouwspel voor. Om half zes begon het ijs op het havenhoofd te kruien en vormde binnen een uur een ijsberg. Van de westdam tot voorbij de oostdam werd de haven geheel gevuld. Met een geweldig geraas werden stukken ijs van 40 cm dik over elkaar geschoven. Het havenhoofd kreeg het zwaar te verduren. De dikke palen braken af als glas, terwijl het hoofd niet te bereiken was.” Een grote schare nieuwsgierigen is getuige van het natuurgeweld.

De ijsberg verspert de haven. Hierdoor kunnen de polders hun water niet meer lozen, juist op een moment, dat de afvoer zo dringend noodzakelijk is. De sneeuw, die wekenlang de bodem heeft bedekt, is namelijk smeltende. Het land is doorweekt en wanneer het water niet snel wordt afgevoerd, dreigt de pasgezaaide tarwe geheel te verrotten. Het water in de sloten stijgt intussen onrustbarend. Op verschillende plaatsen lopen zelfs al kelders onder. Maar ook bestaat er gevaar voor de gasleidingen, die onder de druk van het stijgende grondwater op springen staan. Burgemeester Nieborg onderkent het gevaar en handelt adequaat door de hulp van het leger in te roepen om de berg op te laten blazen. Omdat er geen dag te verliezen is, begint de soldaten van de Genie op zondag met de eerste voorbereidingen. Het werk neemt enkele dagen in beslag. In totaal zijn 37 explosies nodig, waarbij 1.031 kilo trotyl de lucht in gaat. De explosies mogen niet te zwaar zijn, omdat dan de havenwerken en de bebouwing beschadigd kunnen worden. Het is indrukwekkend om te zien, dat de stukken ijs door de explosies heinde en ver worden verspreid. Een stuk ijs komt door het dak van een huis ongeveer 500 meter van de dam verwijderd.

De operatie trekt veel bekijks en haalt zelfs de landelijke pers, waarschijnlijk – zo aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog – om het kunnen van onze strijdkrachten te tonen.

De oorlogswinters

Over de oorlogswinters op Goeree-Overflakkee is eigenlijk niet zoveel bekend. Er verschijnen dan nog wel kranten, maar de berichtgeving daarin is erg summier. De winters 1940-1941 en 1941-1942 zijn streng, vooral de laatste. Er worden drie Elfstedentochten op rij gereden. De daaropvolgende winters zijn matig. De ‘Hongerwinter’ van 1944-1945 staat vooral bekend vanwege de hongersnood in de steden in het westen van het land, maar niet zozeer om de erge vrieskou.

Tijdens de oorlogswinters bestaat er veelal gebrek aan brandstof. Steeds meer producten gaan op de bon. Ook nu weer verdwijnen bomen stukje bij beetje in de kachel. In de winter van 1941-1942 vriest het, met een paar korte onderbrekingen, twee en een halve maand aan een stuk. Pas halverwege maart komt er een einde aan de strenge winter. Ondanks de oorlog wordt er overal volop geschaatst. Door de Duitse Wehrmacht wordt toestemming gegeven tot schaatsenrijden op de gracht van het Fort in Ooltgensplaat. De veerdienst Sluishaven-Dintelsas, die strenge winters normaal gesproken het langst blijft varen, moet nu door aanhoudende vorst geheel staken. Er komen mensen voor met bevroren vingers en oren en waterleidingen en centrale verwarmingsbuizen springen, omdat de mensen het amper warm kunnen stoken.

In februari 1944 wordt een groot deel van het eiland onder water gezet, de inundatie. In de winter van 1944-1945 heeft er zich nabij Sommelsdijk nog een tragisch ongeluk voorgedaan. Maandagmorgen 15 januari 1945 zijn vier jongens in het natte gebied op het ijs aan het spelen. De 13-jarige Hanne de Waal raakt in een wak en zakt in een diepe kreek. Zijn vriendjes, die nog jonger zijn, proberen hem te redden, maar tevergeefs. Ook de ijlings toegeschoten hulp komt te laat.

De winter van 1947

De strenge oorlogswinters worden in ruime mate overtroffen door de winter van 1946-1947. Nu is 1947 wel een heel bijzonder weerjaar. Na de op één na koudste winter van de eeuw – alleen die van 1963 is iets kouder dan die van 1947 – volgt de warmste zomer van de eeuw. Een zomer zoals die van 1947 komt volgens de statistieken maar eens in de duizend jaar voor.

Half december 1946 begint het vrij plots heel hard te vriezen. Er worden zelfs al plannen gemaakt om een Elfstedentocht te rijden vóór Kerstmis, maar die wordt uiteindelijk op 9 februari 1947 onder barre omstandigheden gereden. De winter bestaat uit een zeer lange vorstperiode van half december tot begin maart, onderbroken door twee korte dooiaanvallen: de eerste tussen 25 december en 4 januari, en de tweede tussen 8 en 21 januari. In die tweede dooiaanval wordt het gelijk behoorlijk warm: op 16 januari geven de thermometers in Maastricht ruim 17 graden aan. Tussentijds regeert Koning Winter op strenge wijze, maar na die tweede dooiaanval wel zéér streng. Van eind januari tot half maart worden op het weerstation Eelde tussen 22 januari en 24 februari maar liefst 34 ijsdagen (dagen waarop de temperatuur onder nul blijft) in een onafgebroken reeks geregistreerd. In De Bilt zijn dat er 21, tussen 4 en 24 februari. In totaal telt De Bilt die winter 46 ijsdagen in drie maanden. Naast de strenge vorst valt er zo nu en dan een flink pak sneeuw, vooral eind februari/begin maart. De sneeuw wil maar niet wegdoeien en door de harde, ijzige wind ontstaan sneeuwduinen met de nodige overlast. De rivieren en het IJsselmeer zijn al vanaf begin januari dichtgevroren en de binnenscheepvaart komt daardoor wekenlang stil te liggen. De temperatuur van het Noordzeewater is op sommige plaatsen op de bodem tot -2 graden gedaald. Langs de kust liggen eindeloze ijsvlakten. Op het strand van Ouddorp komen veel mensen kijken naar de massa's ijs die heel hoog liggen opgeschoven.



De scheepvaart en visserij

Ondanks het vele ijs raakt het eiland niet geïsoleerd van de buitenwereld. Met veel moeite en doorzettingsvermogen weten de bemanningsleden de veerverbindingen tussen Hellevoetsluis-Middelharnis en Sluishaven-Dintelsas gedurende de ijsperiode in de vaart te houden, weliswaar met een beperkte dienstregeling.

Hoe anders is het met de visserij. In de week van 16-21 december is er aan de gemeentelijke vismijn te Stellendam vanwege de vorst geen aanvoer van vis of garnalen. Dit is slechts het begin. De vissers krijgen het zwaar. Al is er maar een geringe mogelijkheid om uit te varen pakken ze hun kans. Zo probeert op 7 januari 1947 zeevisser Joh. Melissant naar zee te vertrekken, maar raakt even buiten de haven van Stellendam in het drijfijz bekneld. Na enige uren ingesloten te hebben gezeten, kan hij 's avonds met rijzend water en assistentie van de reddingsboot met vereende krachten uit zijn benarde positie worden verlost en in de haven terugkeren. In de week van 6-11 januari is er weer geen aanvoer van vis of garnalen. De tweede week van januari denken de vissers dat de vorst voorbij is. Alle vissersvaartuigen met grote motoren vertrekken naar Breskens ter haringvangst, welke daar in ruime mate te vangen zijn. Voor de gelukkigen is een goede boterham te verdienen. Dat allen niet even gelukkig zijn, blijkt weer aan schipper Joh. Melissant (OD 18) en R. van de Ree (SL 3) die uit zee moeten terugkeren wegens motorschade. Ook de garnalenvissers zijn uitgevaren, maar de vangst is zo onbeduidend dat de meeste van hen zich dan maar klaar gaan maken voor de kuilvisserij. Halverwege de maand februari, het is dan nog steeds hartje winter, wordt na lang onderhandelen overbruggingssteun aan de vissersknechts uitgekeerd. In deze buitengewone omstandigheden is dat zeer welkom. Voor de schippers, die ook geruime tijd zonder verdiensten zijn, is dan nog geen regeling getroffen.

In december wordt reddingsboot 'Koningin Wilhelmina' gedurende de vorstperiode gestationeerd te Hoek van Holland, omdat er vanuit Stellendam geen hulp kan worden geboden vanwege het ijs. Korte tijd later komt de reddingsboot weer terug in de Stellendamse haven, maar als het na de eerste dooiperiode weer stevig gaat vriezen moet de reddingsboot opnieuw naar Hoek van Holland. Echter, door het zware ijs, dat door de harde wind op elkaar is geschoven, is het niet meer mogelijk om de haven uit te komen. Na vergeefse pogingen moet de bemanning de strijd tegen de natuur opgeven. Eind januari wordt de reddingsboot voor de derde maal naar Hoek van Holland gedirigeerd.

Niet alleen de vissers op de kop van het eiland ondervinden grote overlast van de winter, ook de rivier vissers op de Grevelingen worden de dupe van het ijs. Zo raken de weervisserijen van de gebroeders Meijer en D. Struijk nabij Herkingen door de kruierende ijsschotsen zwaar beschadigd.

Landbouw

De vorstperiode bezorgd het Gewestelijk Arbeidsbureau begin januari weer een hele drukte. Alle werklozen moet zich daar laten inschrijven. Velen – vooral landarbeiders en bouwvakkers – moeten lange tijd in de kou staan, omdat de gang, die als wachtkamer wordt gebruikt, veel te klein is. In Oud-dorp, waar het zeer druk is met het ontginnen van bouwland, zijn eind januari wegens de strenge vorst de werkzaamheden gestaakt.

Brandstoftekorten

Door de onverwacht ingevallen strenge vorst half december loopt in heel Europa de kolen- en olievoorziening vast. Daar komt nog bij dat begin januari de rivieren dichtvriezen. Op een gegeven moment zitten er op de Nederlandse rivieren zo'n 500 vrachtschepen met kolen in het ijs vast. De kolenvoorraden zijn niet op zo'n onverwachte koudegolf berekend. Hierdoor ontstaat er een brandstofschaarste.

In de krant Opbouw van 20 december 1946 lezen we onder plaatselijk nieuws:

"Middelharnis: Reeds enkele malen werd van de zijde der gasfabriek de oproep: Zuinig, zuinig en nog eens zuinig in de courant geplaatst. Maar ... we zijn doof. We stoken maar raak en denken: Het zal zo'n vaart niet lopen. En toch zal het zo niet langer gaan. Als het gasverbruik niet onmiddellijk beperkt wordt zal tot het invoeren van speruren en het afsluiten van overtreders worden overgegaan. Daarom is Uw eigen belang: Wees zuinig met GAS!!!"

Begin januari komt er in de haven van Middelharnis een motorschip met 140 ton kolen voor de gasfabriek aan. In verband met de vorst kan het schip niet aan de walkant gemeerd worden. Door een motorschip wordt het ijs gebroken, zodat het schip kan worden gelost. Men kan weer even vooruit,

maar half februari worden wegens gebrek aan brandstoffen de gemeentehuizen van Middelharnis, Sommeldijk en Herkingen zaterdagmorgens gesloten. In Herkingen worden de beide bijzondere scholen zijn gesloten, omdat er onvoldoende brandstof is om de lokalen te verwarmen. Eind februari voert de gasfabriek voor oostelijk Flakkee weer speruur in. Ook de straatverlichting wordt nu gedoofd. In Oude-Tonge ontstaat tengevolge van de strenge vorst lekkage in de pijpgasleiding van de gasfabriek naar de gemeenten Stad aan 't Haringvliet, Den Bommel en Ooltgensplaat. Naast het ongerief voor de gasverbruikers gaat er ook nog eens 1.600 kubieke meter gas verloren.

Door het tekort aan kolen gaan mensen op zoek naar andere brandstoffen. Vele bomen en ander hout verdwijnen in de kachel. Zelfs de kustverdediging is niet veilig, zoals moge blijken uit onderstaande publicatie van de Dijkkring Flakkee in de krant van 25 februari 1947:

Waarschuwing

Iedereen op ons eiland is zich nog ten volle bewust, welke een enorme schade door het zoute water, bij inundatie, aan huizen, grond en structuur is aangebracht.

Om dit zoute water buiten de polders te houden, getroost het waterschap 'De Dijkkring Flakkee' zich moeiten noch kosten en zijn op de door den stormvloed meest aangevallen plaatsen z.g. golfbrekers aangebracht, bestaande uit een staketrij van palen, waarachter steen is gestort. De aanstuwende golven worden hierdoor gebroken en belet tegen den dijk op te loopen, of er overheen te storten, waardoor het binnentalud wordt verzwakt en de kruin van den dijk inzakt, een dijkdoorbraak ontstaat, met alle verschrikkelijke gevolgen van dien.

Door de kolennoed en brandstoffenschaarste worden deze staketrijen door minderwaardigen afgezaagd en als brandhout medegevoerd, zich niet bekommerend om de groote gevaren, waarmede een heel dorp wordt bedreigd.

Een dergelijke vernieling komt in Zeeland niet voor, men kent daar de gevolgen van een dijkdoorbraak maar al te goed, doch zou zeker met gevangenisstraf worden gestraft.

Elkeen moet van het belang der zeedijken doordrongen zijn en van alles wat er aan materialen enz. aanwezig is afblijven.

De veiligheid eischt het, men zij gewaarschuwd!

De Hoofdplicht v/h Waterschap 'De Dijkkring Flakkee'.

Schaatsen en gladheid

Met Tweede Kerstdag worden op de ijsbaan 'Klaasjeswater' bij Herkingen wedstrijden op de schaats gehouden. De komende maanden zullen in verschillende plaatsen op het eiland schaatswedstrijden worden georganiseerd. Schaatsliefhebbers kunnen deze winter hun hart ophalen. Niet alle geplande wedstrijden kunnen doorgaan. Zo worden de wedstrijden in het schoonrijden voor paren van 12 tot 16 jaar en het prikslede rijden te Dirksland op dinsdag 11 februari 1947 afgelast door de koude, straffe wind. Ook sneeuwval en sneeuwstormen gooien wel eens roet in het eten.

Het is niet alleen lekker glijden op de ijsbanen en het overige natuurijis, ook op de wegen is het zo nu en dan glibberen geblazen. De krant van 14 februari meldt onder andere, dat door de gladde wegen de melkauto van P. Nachtegaal is geslipt, hij de macht over het stuur kwijtraakt en waardoor de auto tegen de voorgevel van het woonhuis van G. de Graaf in Stellendam tot stilstand is gekomen. Dat dit een flinke klap moet zijn geweest, wordt duidelijk als blijkt dat niet alleen de gevel ontzet raakt, maar ook de vensters en deur ernstige schade oplopen. Ook de bestelauto van C. Zeedijk die brood voor de Coöperatieve bakkerij bij klanten thuis aan het bezorgen is, raakt in de slip en beland in de sloot. Met vereende krachten is de auto weer op de weg gebracht. In Goedereede glijdt de vrachtauto van A. van Erkelens in een sloot. Met veel moeite lukt het toch weer om er uit te komen. Bode Both uit Middelharnis adverteert ondertussen: "Ook tijdens ijsgang onderhouden wij onze dagelijkse auto-dienst op Rotterdam". Uit de kranten wordt duidelijk, dat door gladheid van de wegen aan de westelijke zijde van het eiland er medio februari verscheidene ongelukken zich voordoen.

Dooiperikelen

Als het eindelijk in de tweede week van maart plots gaat dooien ontstaan er nieuwe problemen. Door de snelle dooi van de massa sneeuw zijn in Herkingen enige inwoners genoodzaakt hun huis te verlaten en have en goed op het droge te brengen. In Nieuwe-Tonge komt tengevolge van de plotse-ling ingetreden dooi van 10 maart, gepaard gaande met overvloedige regen, een gedeelte van het dorp onder water te staan. Verscheidene gezinnen zijn genoodzaakt hun woning te verlaten, omdat het water de huizen binnenloopt. Met de motorbrandspuit tracht de brandweer de watermassa weg te pompen, maar het water blijft stromen. Voor de pas van evacuatieschade herstelde woningen, betekent dit weer een bijzondere schadepost. Ook in Oude-Tonge brengt de dooi de nodige overlast. "Woningen moesten worden ontruimd; kelders leeggemaakt en dieren verstald. Bij het in werking treden van het watergemaal zakte het water onmiddellijk en kwam er verbetering in deze benarde toestand. Het leek een inundatie in het klein."

Voor W. Moerkerke, die met zijn gezin alleen op De Punt van Ouddorp woont, is de dooi meer dan welkom. Door de vele sneeuwval is het gezin bijna van alles afgesneden geraakt en zit letterlijk ingesneeuwd. Enige familieleden hebben hen eerder uit hun netelige positie verlost door een pad door de sneeuw te banen.

Niet alleen de mens heeft veel last ondervonden van de lange vorstperiode. Eind februari worden in de polders op het eiland veel wilde eenden gevangen, die door uithongering zo tam geworden zijn, dat zij zich gemakkelijk laten vangen. De beesten zijn echter zo mager, dat zij voor de consumptie weinig waard zijn.

De winter van 1956

De maanden december 1955 en januari 1956 zijn nat en zacht verlopen en eind januari heeft men in Nederland de winter al een eind afgedaan. Het venijn zit echter in de staart. Op 30 januari slaat de vorst toe. De eerste dagen van februari zijn extreem koud met op 1 februari een gemiddelde temperatuur van $-13,7$ graden in De Bilt. De zeer strenge vorst lijkt van korte duur te zijn, niet meer dan een speldenprikje, of toch niet? Vanaf 9 februari schieten de thermometers weer ver in de min. De 16° geldt niet alleen als de koudste dag van de winter (gemiddeld $-14,5$ graden in De Bilt), maar is tevens één van de koudste dagen van de eeuw. De temperatuur van $-25,8$ graden in Eindhoven gemeten is de op één na laagste van de twintigste eeuw. Februari 1956 mag zich ruimschoots de koudste maand van de eeuw noemen.

Laag water en stremming veerdiensten

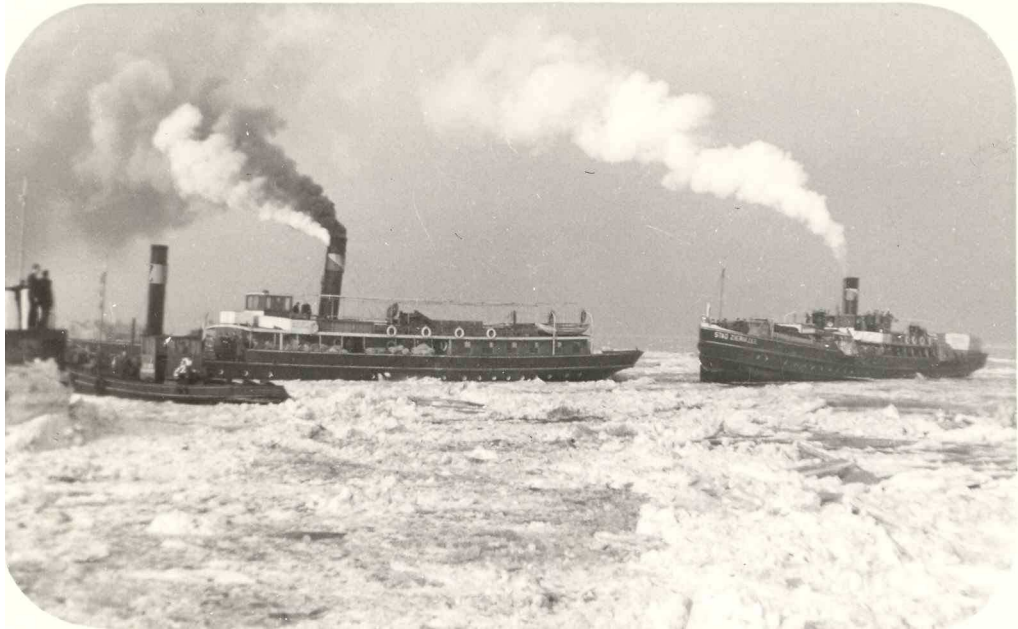
Het Eilanden Nieuws van 4 februari heeft het over een "hopeloze toestand" aan het veer te Middelharnis. Het water is er zover gezakt, dat de pontons aan de grond zitten. De pontonbrug is daardoor steil en door de vorst bovendien spiegelglad. Met veel getob kunnen auto's op- en van de boot. Er is sprake van een levensgevaarlijke situatie. Verontwaardigd wordt geschreven, dat de auto van de Commissaris van de Koningin met zes man tegen de pontonbrug moet worden opgeduwd. "Vroeger werden auto's met een locomotief naar boven getrokken. Dat kan nu toch ook? Er is een nieuwe ponton gelegd, waaraan fouten kleefden. De oude blijkt nu nog beter te zijn dan de nieuwe! De nieuwe heeft niet voldoende diepgang. Er voer een boot zonder kompas. Ook werd gezegd, dat het kompas op andere boten niet werkte, door het staal van de auto's." Bij het veer Sluishaven-Dintelsas heeft men de laatste dagen ook veel te kampen met het abnormale lage waterpeil. Hierdoor komt de veerboot soms enkele uren stil te liggen. Alleen bij opkomend en hoogwater worden de diensten uitgevoerd.

Verder weet de krant te melden, dat het veer Middelharnis-Hellevoetsluis tot en met woensdag 1 februari nog vrijwel geregeld heeft gevaren. Donderdag gaat dat echter met veel meer moeite, omdat zich binnen korte tijd flinke ijsmassa's vormen. Doordat Rijkswaterstaat de tonnen en lichtboeien heeft weggehaald is de vaart in de avond onmogelijk geworden. Op het Volkerak bij het veer Sluishaven-Dintelsas vormt zich meer ijs en doordat de tonnen en lichtboeien veelal onder het ijs verdwenen zijn is ook de vaart in de avond onmogelijk geworden. Met man en macht wordt het getracht de diensten gaande te houden al zal deze vanzelf ongeregeld zijn. De veerboot 'Prinses Beatrix' van het veer Den Bommel-Numansdorp heeft 1 februari voor het laatst gevaren. De andere morgen blijkt het onmogelijk de haven te verlaten vanaf Den Bommel. Hier heeft zich al veel ijs vastgezet. Deze dienst is daarom geheel gestaakt.

Hoe kan het toch, dat na zo'n eerste vorstaanval de veerdiensten zo ontregeld raken? De oorzaak is het gevolg van een samenloop van omstandigheden. Op die eerste februari is door de harde oostenwind het water zó laag, dat de bootdiensten sowieso al in de problemen komen. Daarbij komt een ongekende vorstaanval, ongelooflijk hoe binnen een paar dagen het ijs op het Haringvliet zo'n enorme stagnatie teweeg kan brengen. Door het wegnemen van de betonning is het onmogelijk in het donker te varen en zelfs op klaarlichte dag zijn de risico's van de overtocht bij zware ijsgang groter dan menigeeen vermoedt. Toch is het niet alleen aan overmacht te wijten, dat de veerdiensten in de war raken. Columnist 'Schrammetje' vindt dat de RTM bij strenge vorst direct maatregelen moet nemen. In Eilanden Nieuws van 11 februari schrijft hij:

"Jaar op jaar is er over gepraat, zijn er beloften voor de toekomst gedaan en nu het weer vriest zijn we nog even ver. (...) Dat men bij een abnormaal lage waterstand de auto's met mankracht tegen de brug op moet duwen behoort toch ook in de tijd van de Farao's thuis. Waar een wil is, is toch zeker een weg en de RTM beschikt toch over mechanische kracht genoeg om in zulke gevallen aan hun klanten de nodige service te verlenen. (...) Wel kan men de eilandbewoners wakkerhouden met de

misthoorn, aan de Hoornse Hoofden, die een hele nacht toetert, terwijl er geen levend wezen zich in deze omstandigheden op het Haringvliet waagt, zonder betonning en met ijsgang zal geen schipper in 't donker de haven uitgaan. Waarom dat ding dan niet het zwijgen opgelegd? Toe-oe-oe-oe-oet, gaat dat maar om de tien tellen. Het kan een mens verschrikkelijk irriteren. We zouden eens zie hoe vlug die toeter verstommen zou wanneer hij in de buurt van het bed van de ambtenaar stond, die last gegeven heeft hem te laten blazen..."



De correspondent van het Eilanden Nieuws rapporteert op 15 februari:

"Goeree-Overflakkee zit op dit moment geheel in de greep van het ijs. Met veel moeite worden ongeregelde diensten onderhouden op het veer Middelharnis-Hellevoetsluis; de veerdienst Den Bommel-Numansdorp en Ooltgensplaat-Dintelsas zijn gestaakt. Na veel gecorrespondeer en tientallen telefoontjes is het eindelijk zover, dat er een ijsbreker zal komen, de 'Siberië' van Jan Smit NV te Rotterdam. Dit is een geruststelling voor de vele passagiers die telkens overgaan; raakt de veerboot vast, dan is er althans hulp om deze los te trekken. Door de harde vorst is het Haringvliet geheel bedekt met ijs, met hier en daar een open ruimte, die echter ieder ogenblik weer kan dichtkruien. Vooral bij de lage waterstand van de laatste dagen, is het moeilijk varen en het komt dan ook herhaaldelijk voor, dat de veerboten in het ijs vastraken. Zaterdagmorgen jl. was dit het geval met twee veerboten, één komend van Hellevoetsluis en de ander van Middelharnis, die bij de Hoornse Hoofden vastliepen. Bij de komst van de vloed kwam er weer een beetje schot in het ijs; het was echter intussen middag, eer de boten aan de pontons lagen. De vorst houdt nog aan, er komt steeds meer ijs van de bovenrivieren, zodat de overtocht steeds moeilijker wordt. Als de veerboten vastzitten is een ijsbreker nodig, om ze weer los te trekken en ook, om de havens open te houden. Naar wij vernemen is hierover nogal een beetje deining geweest, want de RTM is van mening, dat die er niet voor behoeft te zorgen. Het Rijk doet het nergens dus ook hier niet, al draagt men van Rijksweg wel in de kosten bij. (...) Dat wil niet zeggen, dat nu geregeld zal kunnen worden gevaren. De natuur valt niet te dwingen. De mist van heden dinsdagmorgen bracht weer nieuwe stagnatie. De RTM heeft een 'ijstarief' ingevoerd. De tarieven voor vrachtvervoer zijn met niet minder dan 40% verhoogd. Dat dit tarief nu voor het vervoer op de veerboten wordt geheven, valt nog enigszins te begrijpen, maar dat dit ook geldt voor vervoer van goederen naar en van de Flakkeese dorpen onderling, vinden we een vreemde zaak. Dat heeft toch niets met ijsgang te maken?"

De Dienst Bescherming Bevolking (BB) maakt zich nuttig door met de veerboten contact te houden, indien deze op het Haringvliet zouden vastlopen. Op iedere boot is een mobilofoon geplaatst met

een lid van de BB voor de bediening, die in contact staan met het hoofdkwartier aan de vaste wal. Gebeurt er iets, geven ze dit direct door aan de dienstleider van de RTM in Middelharnis. Deze waarschuwt dan de kapitein van de ijsbreker 'Nederland' om hulp te verlenen. Dit is een grote geruststelling voor de kapiteins en ook voor de passagiers. Er kan, wanneer een veerboot in het ijs vastraakt, ogenblikkelijk assistentie worden gevraagd.

De postheli

Door de zware ijsgang op het Haringvliet heeft de post veel vertraging en de vrees bestaat, dat het postvervoer geheel uitvalt. Het 'Staatsbedrijf der Posterijen' neemt daarom voorbereidende maatregelen om bij het uitvallen van de verbindingen, de post door de lucht te vervoeren. Zaterdagmiddag 18 februari is daarom met een helikopter van de Luchtmachtbasis Woensdrecht een oriëntatievlucht over het eiland gehouden, en een geschikte landingsplaats gezocht om de post af te zetten. In eerste instantie heeft men daartoe Oude-Tonge op het oog, blijkbaar nog denkend aan de vele vluchten die tijdens de rampdagen vanuit Woensdrecht naar deze plaats zijn gemaakt. "Om ongeveer 13.30 uur wordt het geronk van de helikopter in de lucht gehoord, die eerst enige vluchten over het dorp maakt. Waar zo gauw de mensen vandaan kwamen gaat boven ons begrip, maar toen de wentelwiek zich op de keien neerzette, waren er honderden belangstellenden. Bij het neerkomen wervelende de sneeuw naar alle kanten, waardoor de helikopter nauwelijks zichtbaar was." De voorkeur gaat al snel uit naar Middelharnis, omdat anders de post met auto's uit Oude-Tonge zou moeten worden gehaald om in het hoofdpstkantoor in Middelharnis te worden gesorteerd. Dit zou dubbele kosten met zich meebrengen. Als landingsplaats voor de helikopters wordt gedacht aan de speelweide aan de Berkenlaan. Op Woensdrecht staan vijf nieuwe helikopters gereed om op het eerste sein de post te vervoeren. Iedere helikopter kan circa 150 tot 200 kg post meenemen, maar in Eilanden Nieuws van 25 februari lezen we:

"We zijn nu intussen een week verder en zitten nog volop in het ijs. En het vriest nog dat het kraakt. Zolang er echter nog één boot vaart krijgen we geen post door de lucht. Waarom niet? Waarom zet men nu alvast geen pendeldienst in op Middelharnis-Hellevoetsluis, zoals in de bedoeling ligt. Flakkee zit toch al in de hoek waar de slagen vallen. Met z'n allen hebben we dik te betalen aan een dure veerdienst, die men op het vasteland mist."

De verkeersverbinding naar het vasteland blijft moeilijk. Er is nog steeds veel ijs en er moet door de kapiteins van de veerboten 'Minister Ph. van den Sleijden' de 'Stad Zierikzee' met het tij rekening worden gehouden. Ondanks alle moeilijkheden kan het vervoer de laatste dagen redelijk worden genoemd. Iedere dag ligt het vervoer te Middelharnis op een ander tijdstip, waar passagiers absoluut geen staat op kunnen maken. De laatste boot vertrekt dagelijks omstreeks 15.00 uur. Permanent staan er veertig vrachtwagens op een wachtlijst en er bieden zich steeds veel vrachtwagens aan om overgezet te worden. Het is niet doenbaar dat de wagens daar dagen aaneen staan te wachten, waarom de Rijkspolitie de nummers opneemt om ieder op zijn tijd een beurt te geven. In Hellevoetsluis zit iemand van de Verkeersinspectie die daar alles regelt met wie in Middelharnis contact wordt gehouden. "De laatste dagen konden vrij veel vrachtwagens met landbouwproducten en terug met levensmiddelen worden overgezet. Voor luxe wagens is geen of bijna geen plaats. Het publiek verkeert in de mening, dat de post nu met helikopters wordt vervoerd, maar dat is onjuist. Zolang er nog éénmaal per dag post met de veerboot komt, wordt geen vliegdienst ingeschakeld."

Woensdagmiddag 22 februari zijn twee helikopters geland op de speelweide te Middelharnis. Deze vlucht is gemaakt om twee fotografen van Polygoon gelegenheid te geven het postvervoer te filmen. Er zijn echter geen postzakken en ook geen medewerkers van de posterijen bij betrokken. De directeur van het postkantoor te Middelharnis verklaart geen opdracht te hebben gegeven, dit alvast in scène te zetten. "Het zou het publiek ook maar misleiden als het in de tijdschriften en op de film kwam!"

'Helpt de vogels'

Op 15 februari gaat in Dirksland op initiatief van een lid van de Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Dieren de actie 'Helpt de Vogels' van start. De dorpsomroeper maakt bekend, dat resten

van brood zullen worden opgehaald en dat giften in natura welkom zijn. Tevens verschijnt er een oproep in de streekbladen. Reeds zaterdag 18 februari kan met het voederen worden begonnen.

Maandag 20 februari wordt geld ingezameld. In acht dagen wordt het volgende ontvangen:

Giften in geld: fl. 510,03 (toegezegd nog fl. 135,- bij tekort).

Giften in natura:

15 mud diverse soorten hardvoer

280 kilo 'hompden brood'

146 broden à 800 gram

Enige kilo's vet een dergelijke

Enige emmers visafval.

Bakkers bakken 1.254 broden van 800 gram, waarbij al het brood tot dobbelsteentjes wordt versneden. Talloze vrijwilligers halen brood op en voederen de vogels. Diverse door hongersnood uitgeputte vogels worden bij particulieren opgenomen en verzorgd, om later weer vrijgelaten te worden.

De winter van 1962-1963

De winter van 1963 is de boeken ingegaan als de strengste winter van de twintigste eeuw. De winter begint wat aarzelend in december 1962. Op 6 december zijn de temperatuurverschillen in Nederland groot van -10 tot $+10$ graden. Op Tweede Kerstdag begint het hard te sneeuwen en niet veel later gaat het vriezen dat het kraakt. Op 18 januari 1963 wordt onder Siberische omstandigheden de tocht der tochten gereden. Van de 563 wedstrijdschaatsers en de bijna 10.000 toerrijders bereiken slechts 127 de eindstreep in Leeuwarden. Als 49^e komt Jan Pieterse uit Oude-Tonge over de streep. Hij is één van de weinige trotse bezitters van het Elfstedenkruisje van 1963. Rondom Goeree-Overflakkee wordt volop gewerkt aan de totstandkoming van de Deltawerken en vaste oeververbindingen. De bewoners van het eiland zijn voor vervoer naar 'de overkant' nog afhankelijk van de veerdiensten. De veerboten krijgen het zwaar te verduren in de ijsmassa's. Het volgend jaar (1964) zal de Haringvlietbrug en het jaar daarop de Grevelingendam voor het verkeer worden opengesteld. Het eiland is dan geen eiland meer.

Ingesneeuwde automobilisten

Het op en kort na Kerstmis gevallen pak sneeuw heeft zijn aanwezigheid gedurende de zeer gure en winterse jaarwisseling 1962-1963 geducht doen gelden. Op beschutte plekjes, achter bomen, struiken en huizen vormen zich eerst heel onschuldig lijkende sneeuwwhoopjes, die binnen korte tijd weten uit te groeien tot forse sneeuwduinen en zo een ijzige witte barricade vormen. Het autoverkeer op het eiland raakt volkomen ontwricht en wordt zelfs geheel lamgelegd. Veel automobilisten, die oudejaarsavond naar huis of familie onderweg zijn, stranden ergens in de polder. De auto's komen vast te zitten in de sneeuw, vooruit, achteruit, tevergeefs, de auto is niet meer op goed spoor te krijgen en in korte tijd is deze dan in de greep van de sneeuw stevig verankerd. Verkleumd strompelen de automobilisten dan door de flinke laag sneeuw, terwijl de harde wind hen in het gezicht slaat, op zoek naar het dichtstbijzijnde lichtje dat in de grauwe duisternis te ontdekken is. Eén van die lichtjes is van de boerderij van L.van Oostenbrugge in de Plaatweg (Fortuintje) tussen Melissant en Stellendam. In de Plaatweg is het wel heel erg, ongeveer 25 auto's zijn er in de sneeuw blijven steken. De bestuurders verlaten hun wagen en gaan te voet naar Melissant of terug naar Stellendam. In de loop van nieuwjaarsdag en op 2 januari worden de auto's door een bulldozer en door tractoren uit de sneeuw tevoorschijn gehaald. In de loop van die dag is de weg enigszins berijdbaar gemaakt en de andere dag ook de Staakweg, waarmee de route Middelharnis-Ouddorp weer open is komen te liggen. De bussen van de RTM hebben vrijdag 4 januari de diensten hervat. Niet alleen hier, maar ook op de Langeweg tussen Middelharnis en Nieuwe-Tonge en de Tonisseweg bij Oude-Tonge ligt een laag sneeuw van op plaatsen ruim één tot wel anderhalve meter.



Ooltgensplaat volkomen geïsoleerd

Ooltgensplaat heeft een jaarwisseling gehad, die de bewoners nog lange tijd hebben kunnen heugen. Het dorp raakt door de sneeuw namelijk geheel van de rest van het eiland afgesloten. De sneeuw die de polders bedekt, wordt door de harde wind fel opgejaagd en maakt de wegen rondom Ooltgensplaat onbegaanbaar. Aan het eind van de Langeweg kunnen auto's niet meer verder en blijven steken in grote bulten met sneeuw van één tot anderhalve meter hoog. Eerst één, dan twee, drie en na verloop van enkele uren zitten er dertien auto's en vrachtwagens muurvast en een wal van sneeuw. Drie wagens komen in de sloot terecht, want het onderscheid tussen weg, berm en sloten is totaal niet meer te onderscheiden. Zondag 30 december zijn in Ooltgensplaat de moeilijkheden reeds begonnen. De wegen komen onder een flinke laag sneeuw te liggen, wat maandag nog erger wordt. Oudejaarsdag is er nog enig verkeer mogelijk, maar 's avonds na 19.00 uur is het dorp volkomen geïsoleerd van de buitenwereld. De scholen hebben iets langer Kerstvakantie, want de onderwijzers hebben veel moeilijkheden met de terugkomst van hun vakantie en dat geldt ook voor een aantal kinderen.

Ook veerdiensten in problemen

De veerboot 'Gorinchem V' van het veer Sluishaven-Dintelsas heeft nieuwjaarsdag de dienst gestaakt. 's Morgens is de boot nog een keer uitgevaren maar de overtocht duurt anderhalf uur. Ook de lage waterstand speelt een grote rol in Sluishaven. Oudejaarsdag worden nog vijf vaarten uitgevoerd. Geleidelijk aan komt er meer ijs voor de havens te liggen. De 'Prinses Beatrix' is naar Dintelsas uitgeweken. De boot heeft zaterdagmorgen 29 december om 8.00 uur de laatste dienst van Den Bommel naar Numansdorp gevaren en is toen naar de Brabantse wal gegaan.

De veerdienst Middelharnis-Hellevoetsluis kan zeer moeilijk en slechts eenmaal per dag – in het gunstigste geval nog een tweede keer – en dan zeer ongeregeld worden uitgevoerd. Meestal varen er 's morgens één of twee veerboten om 8.00 uur van Middelharnis af en 's middags komen ze terug, naar gelang het tij mee is. Er is zware ijsgang op de rivieren. Een sleepboot is gecharterd om de havens open te houden. De ijsgang op het Haringvliet is inmiddels sterk toegenomen. Het eilandje Tiengemeten is 3 januari geheel geïsoleerd. Toch kunnen die dag de boten op het veer Middelharnis-Hellevoetsluis een enkele dienst méér maken dan de voorgaande dagen. Het aanbod van geladen vrachtwagens en luxe auto's is echter zo groot, dat het hopeloos is. Door uitreiking van nummers probeert men zo eerlijk mogelijk kans toe te passen. Nauwkeurig wordt bijgehouden wat voorrang verdient, ondermeer levensmiddelen en brandstoffen.

Bruggen van bouwput in gevaar

De eerste dagen van 1963 wordt duidelijk, dat de baileybruggen die de verbinding vormen naar de bouwput in het Haringvliet, ernstig door het ijs worden bedreigd. De afvloeiing van het ijs naar zee wordt nu opgehouden door de bouwputten in het midden van het Haringvliet. Uitvoerder NV Nestum houdt een ploeg specialisten gereed om wanneer het ijs ernstig gaat kruien met snijbranders stukken uit de bruggen te nemen, om het ijs doorgang te verlenen. De ongeveer 500 arbeiders, die op de bouwput werken, zijn door de vorst tot werkloosheid gedwongen.

Twee weken later staan op de 400 meter lange baileybrug de mannen van het 462-pontoniersbataljon dag en nacht op hun post om de brug in stand te houden. Dozen met blokken trotyl staan gereed om bij iedere aanval van zware ijsschotsen een worp te doen, om het ijs eer het bij de pijlers komt, in stukken te laten vliegen. Tot in de verre omtrek worden vaak de dreunende klappen van de explosies gehoord. Als het pakje trotyl op het ijs is geworpen, blijft het er 30 seconden liggen en drijft langzaam met de schots naar de brug toe. De soldaten maken zich uit de voeten – men kan nooit weten! – een oorverdovende klap volgt en het ijs wordt in honderden stukken geslagen. Als het nu tegen de pijlers aandrijft, is de kracht gebroken. De groep pontoniers bestaat uit negen man, onder leiding van sergeant Banning. "Als het erger wordt met het ijs zal er nog wel een peloton moeten komen" zo vertelt hij de krant "kost wat het kost, wij moeten de brug behouden!" De jongens hebben het overigens niet altijd even druk, wel moeten zij het ijs steeds in de gaten houden. 's Nachts branden aan weerszijden van de brug schijnwerpers, zodat zij de zware schotsen die het meeste gevaar opleveren, kunnen zien komen aandrijven. De jongens hebben het wel een beetje

eenzaam op het 'pooleiland', maar worden prima verzorgd als zij van de koude brug komen. Het enige vertier dat zij hebben is de aankomst en vertrek van de 'Delta' het motorschip van de Rijkswaterstaat.

De problemen met de baileybruggen zijn niet van korte duur. Eind januari blijven geweldige ijsbonken nog steeds aangroeien aan de pijlers en bedreigen de bruggen. Alleen met trotyl is de ijsmassa niet meer kapot te krijgen. Daarom worden door de Genie proeven ondernomen om het ijs met mijnen te doen springen. Hiervoor worden 9 kilo antitankmijnen gebruikt, die door de soldaten in het ijs worden aangebracht waarna ze door middel van een elektrische ontsteking tot ontploffing kunnen worden gebracht. Het effect dat één mijn veroorzaakt is geweldig. Over de totale lengte (ongeveer 400 meter) vertoont zich na een explosie een diepe scheur. Zolang het ijs nog vastzit wordt niets gedaan, maar ter voorkoming van kruierend ijs is een cordon van mijnen om de brug aangebracht om bij dreigend gevaar het ijs te kunnen laten springen.

Ongeveer dertig passagiers, waaronder heren van Rijkswaterstaat, officieren van het leger, werkbazen en arbeiders van de bouwput, hebben donderdagavond 24 januari op de 'Delta' enige angstige uren doorgemaakt. Om 17.00 uur zou de boot naar Hellevoetsluis vertrekken. Juist buiten de Deltahaven wordt zij echter door het ijs gegrepen. Omdat de schroef door het ijs beschadigd is geraakt, kan zij niet haar volle kracht ontwikkelen. Het schip krijgt het zwaar te verduren, grote ijsbonken doen de boot trillen. De 'Delta' drijft met een zware ebstroom mee. In het donker wordt de strijd voortgezet en lukt het uit het ijs los te komen. Ongeveer half acht keert de boot na een spannend avontuur terug in de Deltahaven.

Veerboot 'Haringvliet' verdwenen

Zaterdagavond 5 januari ontstaat er paniek op het eiland, omdat van de veerboot 'Haringvliet' die om 16.00 uur van Hellevoetsluis is afgevaaren, afgeladen met vrachtwagens en circa 200 passagiers, om 19.00 uur nog niets is vernomen. Later blijkt dat de veerboot door zware ijsgang op het Haringvliet en door de mist op een zandbank is gelopen en daar enige uren heeft vastgezet. Er heeft geen gevaar bestaan voor de passagiers, waaronder ook vrouwen en kinderen. Toch zullen zij blij zijn geweest bij het binnenvaren van de tramhaven van Middelharnis. Na omroep van het radiobericht dat de boot vermist is, ontstaat er bij familieleden van de passagiers grote ongerustheid. Normaal duurt de vaart circa 20 minuten tot een halfuur en bij ijsgang soms wel twee uren, zodat er de eerste uren nog geen reden tot zorgen over het uitblijven van de boot is. Als het echter steeds later wordt en totaal niets van de 'Haringvliet' wordt vernomen – en ook geen signalen – neemt de spanning toe en is men met de 'Goeree' van Thomsen's Havenbedrijf een motorboot die pendelaars vervoerd, het Haringvliet opgevaaren om te gaan zoeken. Dit scheepje heeft geen radar aan boord en keert een uur later zonder resultaat terug. Intussen zijn de autoriteiten gewaarschuwd. Burgemeester Hordijk probeert twee sleepboten van de Rijkswaterstaat die in de tramhaven liggen in de vaart te krijgen, maar de chef in Dordrecht maakt bezwaar, omdat deze boten niet van radar voorzien zijn. De burgemeester heeft daarna contact gezocht met de Marine in Hellevoetsluis en ook met de Rotterdamse Droogdok Maatschappij (RDM) om de 'Dockyard XV' te laten zoeken. Dit schip is voorzien van de modernste navigatiemiddelen. De RDM geeft direct vergunning, maar omdat de onderhandelingen vrij veel tijd in beslag hebben genomen, is de 'Haringvliet' intussen 'ontdekt'. De 'Goeree' is namelijk nogmaals uitgevaaren en vindt de 'Haringvliet' op de zandbank langs het vaarwater, waar de boot door de stuwing van het ijs bij laag water is tegen aangedrukt. De 'Goeree' heeft eraan getrokken. Als er vloed in het water komt, lukt het los te komen en kan de veerboot vrij vlug de haven bereiken. Om ongeveer 20.45 uur wordt aan de ponton gemeerd. De opluchting is groot. Kapitein Jongejan verklaart, dat door de dichte mist en de sterke stroming van het drijfijz de boot waarschijnlijk tegen de zandbank is aangedrukt. Schade aan roeren en schroeven heeft men bij dit avontuur niet opgelopen. Een grote handicap is het ontbreken van een mobilfoon aan boord om verbinding met de vaste wal te kunnen onderhouden. Reeds de andere dag zijn op alle veerboten mobilfoons van de BB aan boord gebracht, die er zullen blijven tot de ijsgang voorbij is.

Vervoer van uien en pendelaars

Begin januari kunnen door de zware ijsgang op het Haringvliet de coasters, die gewoonlijk hun uien laden in de tramhaven te Middelharnis, de rivier moeilijk bevaren. Daarom is door Rijkswaterstaat en de NV Nestum toestemming verleend om in de werkhaven van de grote bouwput in het Haringvliet uien te laden. De commissionairs krijgen vergunning met geladen vrachtwagens over de beide baileybruggen te rijden om de uien te vervoeren. Zolang er zware ijsgang is, wordt de werkhaven hiervoor afgestaan wat een grote uitkomst brengt voor de uientransport.

De werknemers van de Koni te Oud-Beijerland, die vanaf nieuwjaarsdag niet meer dagelijks naar hun werk kunnen, omdat de veerboot van Den Bommel naar Numansdorp door het ijs is uitgevallen, en daardoor een week thuis moeten blijven, zijn maandag 7 januari via het veer Sluishaven-Dintelsas naar Oud-Beijerland vertrokken om hun werk te hervatten. Zij zullen voortaan als kostgangers een week daar blijven.

Rijmen van Tijmen

In Eilanden Nieuws van 8 januari rijmt Tijmen:

DE TOESTAND

*Alle dagen klagen,
Over 't winters weer.
O zo menig wagen,
Komt maar tot het veer.
En dat in de dagen,
Van het snelverkeer!
Had 'k een onderzeeër,
Had ik een raket,
Zuchtte een Flakkeeër,
Dat was 'je van het'.
Onze ruggen bruggen!
Ja, ging dat toch maar.
Want dan stonden stuggen,
Wellicht ook nog klaar.
Oren vaak bevroren,
En dan wachtersmoe,
Eindelijk aan te horen:
Ga weer huiswaarts toe.
Aan het isoleren,
Raken we gewend,
RTMërs' beuren
Maar een klein procent!
Heren discussiëren,
Wat er moet gedaan.
Wordt 't hier Nova Zembla?
Zal 't ons zo vergaan?
Gaan we strakjes schaatsen,
Op het Haringvliet?
Ouderwetse winters,
Zijn er vaak toch niet?
Die van '63,
Zal ons heugen hoor.
Knoop die asjeblijft in
Uw – bevroren! – oor.*

Imposant schouwspel op het Volkerak bij Ooltgensplaat

In Eilanden Nieuws van 15 januari een impressie van de worsteling van de veerboten door het ijs: "Twee dikke rookwolken steken zich tegen de donkere en dreigende lucht af. Midden op het Volkerak baant de veerboot 'Gorinchem V' zich een weg door de uitgestrekte ijsvelden. De machinist gooit er nog een extra schepje kolen op en kapitein Veraart probeert zoveel mogelijk de ergste ijsbarricaden te ontwijken. Het is een moeizaam werk, maar het gaat. Dat de veerboot kan varen is in hoofdzaak te danken aan de hulp van de grote stoomsleper, de 'Constantine' uit Dordrecht. De kapitein-eigenaar van deze boot, de heer Jegen heeft het zo in de gaten als het niet meer gaat. Hij schiet langs de veerpont heen. De beide dekknechts Jongbloed en Saarloos geven vliegensvlug een draad over, de 'Constantine' geeft een stoot met de stoomfluit, de draad komt strak en de twee in rook omhulde schepen zetten koers naar de Sluishaven bij Ooltgensplaat. Dit schouwspel (want dat is het) kan men de laatste dagen vier keer per dag meemaken of vanaf de Flakkeese- en Branbantse wal met interesse volgen.

Vier keer vice versa vaart de 'Gorinchem V' van Dintelsas naar Ooltgensplaat; totaal afgeladen met grote zware vrachtwagens die levensmiddelen aanvoeren, of de Flakkeese landbouwproducten, zoals aardappelen, uien en witlof naar de vaste wal brengen. In Rotterdam, Den Haag, Amsterdam, Utrecht, Nijmegen, Zwolle en noem maar op heeft men grote behoefte aan deze belangrijke voedingsmiddelen. Aan de beide veerhavens is het dan ook ontzettend druk. Door wal-kapitein J. Bolijn en de rijkspolitie wordt alles zo goed mogelijk geregeld. Ook luxe wagens dienen zich aan en deze vinden tussen de grote vrachtwagens dikwijls nog een plaats waarop men bij aankomst van de havens niet had gerekend.



Gelukkig is men niet alleen op de 'Gorinchem V' aangewezen, al is het een boot die heel wat meeneemt. Toen de vorst ging doorzetten heeft men vlug de veerboot 'Prinses Beatrix' naar Dintelsas gebracht. Genoemde boot vaart gewoonlijk de dienst Den Bommel-Numansdorp, maar deze havens zitten al direct potdicht met ijs. Kapitein P. Vos zag het al aankomen. Hij deed nog een vaart naar

Numansdorp en zette toen koers naar Dintelsas. De 'Pr. Beatrix', die ook vier overtochten per dag maakt, is een motorboot en om nu geen ruzie te krijgen kreeg dit schip hulp van een motorsleepboot. Het werd dus stoom bij stoom en een motor bij een motor. Wij willen helemaal niet onbeleefd zijn, maar we moeten eerlijk bekennen dat de beide stoomschepen ons iets meer interesseren dan de beide motorschepen. De zwarte rook en de witte stoom maken het geheel veel levendiger. De sleepboot die de 'Prinses Beatrix' vergezeld is de 'Broedertrouw' van de Fa. Den Boer en Zonen te Zwijndrecht. Kapitein Den Boer kwam heel toevallig aan dit werk. De 'Gorinchem V' was enkele dagen in reparatie geweest wegens een defecte koelwaterpomp. Het ijs had zich ondertussen in de havens stevig vastgezet. De eerste reis die werd gemaakt, nadat het euvel verholpen was, geschiedde met behulp van de 'Constantine'. Bij Sluishaven liep deze boot op een onzichtbare krib. Juist passeerde de 'Broedertrouw' die op weg was van Wemeldinge naar Dordrecht. De hulp werd ingeroepen en de kapitein Den Boer probeerde zijn kollega vlot te trekken. Het gelukte niet, maar wel nam de 'Broedertrouw' de veerboot mee naar Dintelsas. Door tussenkomst van walkapitein Bolijn werd hij toen maar meteen aangenomen om de andere veerboot behulpzaam te zijn. De 'Constantine' kwam bij hoogwater op eigen kracht vlot."

Halverwege januari hebben enkele schippers in haven van Dintelsas een veilig heenkomen gevonden. Daar is ook de grote zandzuiger 'Ahoj' naartoe gesleept. Het gevaarte is, nadat de vele ankers uit het ijs zijn gelicht, met drie sleepboten vanaf het Volkerak deze haven binnengesleept. In de Flakkeese havens zitten veel schepen, of beter gezegd veel schippers gevangen. Het vrijwillige kerst- en nieuwjaarsverlof wordt zodoende een gedwongen rustperiode.

Goeree-Overflakkee in de greep van het ijs

De derde week van januari raakt Goeree-Overflakkee meer en meer in de greep van het ijs, waardoor een totaal isolement serieuze vormen aan gaat nemen. Wanhopige pogingen worden gedaan op beide veerdiensten om deze gaande te houden. Maar dat lukt niet altijd. Zo is er vrijdag 18 januari geen hulp van sleepboten, zodat de veerboten 'Stad Zierikzee' en 'Haringvliet' niet kunnen uitvaren. Vrijdagavond is de 'Marius' van fa. Koren uit Rotterdam gearriveerd, een 500 pk sleepboot, die er zowat de hele dag over heeft gedaan om de haven van Middelharnis te bereiken. Zaterdagmorgen is de tramhaven opengebroken en kan de 'Haringvliet' weer enige diensten uitvoeren. Intussen arriveert zaterdag een tweede sleepboot de 'Nederland', die in 1956 op dit veer ook als ijsbreker dienst heeft gedaan. Een paar kilometer voor de haven zit deze sleepboot telkens muurvast in het ijs en wordt om 17.00 uur verlost door de 'Haringvliet', die op terugtocht van Hellevoetsluis in samenwerking met sleepboot 'Marius' het ijs van de andere kant opbreken. Vanaf het Havenhoofd wordt dit machtige schouwspel door honderden gade geslagen, die met vele auto's naar de ijsgang in het Haringvliet zijn komen kijken. Zondag zijn door de 'Haringvliet' twee vaarten gemaakt, met behulp van beide sleepboten. De situatie is maandag weer veel erger geworden; de 'Haringvliet' weet met veel moeite weg te komen en ondervindt grote hinder van het ijs op de rivier. Eén van de sleepboten raakt bovendien defect. De terugtocht van de 'Haringvliet' begeleidt door sleepboot 'Nederland' duurt vele uren. Besloten wordt de dienst voor deze dag stil te leggen. Dinsdagmorgen om 9.00 uur heeft de 'Haringvliet' met behulp van de sleepboot 'Nederland' geprobeerd de haven te verlaten wat echter niet lukt. Half tien ligt de boot weer aan de steiger, het samengepakte ijs wordt steeds moeilijker te doordringen, waardoor de toestand steeds hopelozender wordt.

Het veer Sluishaven-Dintelsas kan, zij het ook met uiterste krachtinspanning, in de vaart blijven. Vooral vrijdag is het hier ontzettend druk, omdat het veer Middelharnis-Hellevoetsluis die dag is uitgevallen. Zeven keer wordt de overtocht gemaakt, waarbij 170 auto's en honderden passagiers worden overgezet. Op het Haringvliet, Hellegat, Volkerak en Krammer drijven enorme ijsvelden die de binnenvaart volkomen lamgelegd hebben.

De wegen van en naar Ooltgensplaat zijn zaterdag 19 januari op sommige plaatsen weer moeilijk bereikbaar. De stuifsnegew wordt door de storm tot grote hopen opgejaagd. De mannen van Provincia-

le Waterstaat werken vanaf vrijdagavond tot zondagmorgen om de sneeuw te ruimen. De rijbanen worden hierdoor echter steeds smaller en de busdiensten worden bij avond (vrijdag en zaterdag) niet meer uitgevoerd.

Veer- en sleepboten in de problemen

De veerdienst Sluishaven-Dintelsas beleeft woensdag 23 januari in de avond en nacht enkele spannende uurtjes. Het begint woensdagmiddag ongeveer 16.00 uur. De 'Gorinchem V' heeft een zware tocht achter zich. Door de westenwind is er veel meer ijs losgekomen van de platen en de slikken. Eenmaal bij Sluishaven aangekomen wordt het schip bij het naar binnenvaren door een groot ijsveld dwars de haven ingedrukt en kan de ponton niet bereiken. Kapitein Jan Huisman heeft over zijn boot niets meer te zeggen. Vanaf de wal wordt met vrachtwagens getracht het schip recht te trekken, maar zonder resultaat. De passagiers en de vrachtwagenchauffeurs kunnen wel via het achterschip op de dijk stappen. Gevaar voor schip en mensen is er dus niet. De sleepboot 'Constantine', die de boot begeleidt, komt ook in een ijsveld terecht en moet werkeloos toezien.

Inmiddels is de 'Prinses Beatrix' met de sleepboot 'Broedertrouw VI' vanuit Dintelsas vertrokken. Op eigen kracht vaart de 'Prinses Beatrix' door de ijsmassa naar de haven en wordt daar door de 'Broedertrouw VI' naar binnen getrokken. De veerboot kan met haar kop tegen de 'Gorinchem V' afmeren. De twaalf passagiers kunnen het schip verlaten. Er staan zeven vrachtwagens en twee luxe wagens aan boord. Sleepboot 'Broedertrouw VI' heeft een defect aan de keerkoppeling opgelopen en meert af bij de veerboten om dit te kunnen herstellen.

Inmiddels kan de 'Prinses Beatrix' het zonder sleepboothulp niet houden en drijft in een zware eb-stroom de rivier af, waar door de duisternis de bemanning zich niet meer kan oriënteren. In het pikdonker en zonder een licht van gasboeien, die voor het ijs zijn weggehaald, gaat het stroomafwaarts. De schijnwerper doet goede diensten; de lichten van Sluishaven zijn op dat moment niet zichtbaar daar het enigszins heilig is.

Ondertussen is de 'Constantine' weer uit het ijs losgekomen en gaat direct de op drift geraakte veerboot achterna. Het lukt kapitein P. Vos de 'Prinses Beatrix' in de goede koers te krijgen en 's avonds na tien uur steekt de boot de kop weer in de haven.

De te hulp gekomen sleper vaart echter op een zandplaat of wordt er door het ijs op gedrukt. De 'Prinses Beatrix' weet in het donker de 'Constantine' te vinden en schipper Jegen meldt aan schipper Vos dat hij omhoog zit, maar acht de situatie niet gevaarlijk. Aan boord van deze sleper bevinden zich de kapitein met zijn vrouw en een dochtertje, een machinist, een dekknecht en een loods. Mogelijk dat schipper Jegen later de positie waarin de sleper verkeert ziet verslechteren, want om ongeveer 23.00 uur geeft hij noodseinen af door vijf stoten op de stoomfluit. Hierop is schipper Den Boer met zijn 'Broedertrouw VI', die inmiddels de keerkoppeling heeft gerepareerd, het donker ingegaan om de 'Constantine' te zoeken. Aan de beide havens te Dintelsas en Sluishaven komt men daardoor in onzekerheid, die evenwel om 1.00 uur 's nachts wordt weggenomen als de beide slepers veilig Sluishaven bereiken. Om drie uur donderdagnacht (bij hoogwater) heeft de sleepboot 'Broedertrouw VI' de veerboot 'Gorinchem V' recht getrokken en kunnen beide veerboten aan de ponton meren. Donderdagmorgen is met nieuwe moed begonnen om de dienst uit te voeren.

Stadtenaars te voet over het Haringvliet

Donderdagmiddag 24 januari begeven zich in Stad aan 't Haringvliet vijftien stoere mannen op het ijs, om te proberen via het eiland Tiengemeten naar de Hoeksche Waard over te steken. De onderneming lijkt aanvankelijk bij het zogenaamde Vuile Gat, de geul tussen Tiengemeten en de Hoeksche Waard, dood te lopen omdat daar twee dagen eerder nog sleepboten op weg naar Middelharnis zijn doorgevaren. De vorst is echter zo streng geweest, dat het boven verwachting zelfs mogelijk is ook deze geul over te steken. Met een stevig touw als enig hulpmiddel wanneer er iets verkeerd zou gaan, gaan de mannen om ongeveer 13.00 uur in de haven op het ijs. Heel in de verte, door de lichte nevel is het doel van hun tocht, de zogenaamde 'bakkerskeet' op de Hoeksche Waard, vaag te onderscheiden. Op het ijs worden de silhouetten kleiner en kleiner tot ze op het laatst door de bonkige ijsmassa lijken te zijn opgeslokt. Na een half uur wordt het eilandje Tiengemeten bereikt. Nu komt

nog het moeilijkste het Vuile Gat, waar ze zoals van tevoren wordt beweerd nooit over zouden komen. Voorzichtig, steeds beducht op gevaar, waarbij vooral goed op scheuren moet worden gelet, gaat het voorwaarts. Het enthousiasme stijgt onder de mannen als de kust van de Hoeksche Waard dichterbij komt en de huizen steeds duidelijker zijn te onderscheiden. Groot is dan ook de vreugde als ze bij het gehucht Den Hitsert de kant opstappen en ze in het enige cafeetje dat daar staat een biertje kunnen drinken op de goede afloop. Ongeveer 16.30 uur arriveert het ondernemende gezelschap weer in Stad.

Hulde aan de bemanning

Eind januari krijgt walkapitein J. Bolijn van de veerdienst Sluishaven-Dintelsas van de voorzitter van de afdeling Goeree-Overflakkee van de Nederlandse Bond van Verzendhandelaren een cheque ter waarde van fl. 500,- overhandigd te verdelen onder de bemanningsleden van Rederij Van der Schuyt. De in genoemde afdeling georganiseerde commissionairs in landbouwproducten zijn vol lof en bewondering voor de moed en de doortastendheid, waarmee de mensen van deze veerdienst op Brabant zijn blijven varen.

Maandagavond 11 maart worden de bemanningen van de veerboten van Rederij Van der Schuyt en van de drie sleepboten, die tijdens de zware ijsperiode op het veer Sluishaven-Dintelsas de havens en de vaarweg hebben opgehouden, nog eens in het zonnetje gezet. In vereniginggebouw 'Het Centrum' in Ooltgensplaat ontvangen zij uit handen van burgemeester W.M. van der Harst een legpenning. Op iedere penning de naam en geboortedatum van de betrokkene en verder: 'Ooltgensplaat-Dintelsas S.B.S., Winter 1963' (S.B.S. = Rederij Van der Schuyt-van der Boom-Stanfries). Van de rederij krijgen de manschappen de draagpenning. In de toespraak van de burgemeester deelt hij mede, dat de door de ijsgang zwaar beschadigde veerboot 'Prinses Beatrix', die reeds is afgeschreven, toch zal worden gerepareerd. De feestavond voor de bemanning gaat niet uit van het gemeentebestuur; de gelden daarvoor blijken te zijn bijeengebracht door expediteurs en vervoerders. De burgemeester releveert nog eens de hoofdpunten uit de ijsperiode van 3 januari tot 6 maart, wat de rederij Van der Schuyt een schip heeft gekost. De 'Prinses Beatrix' is door het ijs dermate gehavend, dat in eerste instantie besloten is niet meer tot reparatie over te gaan. Dit offer is toch wel bijzonder groot en er zou uit voortvloeien, dat het veer Den Bommel-Numansdorp het lange tijd zonder boot moet doen. Op 3 januari is sleepboothulp van de 'Constantine' tot 18 februari; de 'Broedertrouw VI' van 3 februari tot begin maart week en de 'Lambert' van 25 januari tot 18 februari. De 'Prinses Beatrix' heeft vanaf 4 januari vervoerd 1.681 auto's; de 'Gorinchem V' in januari 2.851 en in februari 3.600 auto's. Wanneer de rekening wordt opgemaakt van de kosten, blijken deze bijzonder hoog te zijn. De sleepboothulp bedraagt meer dan een ton, verder de kosten van boten, havens, pontons etc. vraagt tienduizenden guldens. De reparatie van de 'Prinses Beatrix' wordt op fl. 90.000,- geraamd.

Maandagavond 4 februari zijn de kapitein en volledige bemanningen van de RTM-veerboten, alsook die van de sleepboten (ijsbrekers) gehuldigd voor hun zwaar en moeizaam werk om met de zware ijsgang de veerdienst Middelharnis-Hellevoetsluis gaande te houden en het eiland daardoor voor een isolement te vrijwaren. Genoemde bemanningen zijn samengeroepen in de kantine van het Binnenhof, door het kort ervoor in het leven geroepen Comité 'Ijsgang 1962/1963'. Het comité weet binnen één dag van particulieren, zakenlieden, verzekeraars, expeditiebedrijven, bodediensten enz. (uitgezonderd commissionairs) fl. 1.313,13 bijeen te brengen. Dit bedrag wordt in de vorm van een cheque overhandigd aan walkapitein L.van Ours om onder de bemanningen te verdelen. Ondanks de vele en grote moeilijkheden zijn over het veer Middelharnis-Hellevoetsluis in de maand januari overgezet: 1.534 vrachtauto's, 681 personenauto's en 244 opleggers.

Ook hier is de schade aan het materieel groot. De veerboot 'Haringvliet' heeft door het wekenlang zwoegen door het ijs schade aan de schroeven opgelopen. De laatste weken van februari blijkt het schip niet alle kracht te kunnen ontwikkelen en moet door de ijsbreker 'Maria Cornelia' worden geduwd. De 'Haringvliet' gaat de eerste week van maart een paar dagen naar de werf. De veerdienst wordt in de tussentijd onderhouden door de 'Stad Zierikzee' en de 'Schelde'. Al is er een flinke dooi

ingetreden, op het Haringvliet bevindt zich vrijdagmorgen 8 maart nog veel ijs, waardoor de veerdiensten ongeregeld varen.

Ingesloten vissersschepen kunnen weer uitvaren

Eilanden Nieuws van 5 maart laat ons getuige zijn van het openbreken van de haven van Stellendam: "Daar gaat ie hoor! wordt er geschreeuwd van de 'Broedertrouw VI' die een vaargeul probeert open te breken voor de te Stellendam ingesloten vissersschepen. De bemanning zoekt steun en om het gezicht van loods Teeuw van Ours spiegelt zich een verbeterd trek als hij de solide sleper het ijs opjaagt. Hoog steigert de neus en 180 pk's drukken een gewicht van 10 ton op het schijnbaar onwrikbare ijs. De roerkettingen rammelen, onder in het kombuis rinkelen de kopjes, alles staat gespannen dan zakt de boot en splijt kleine brokjes van het massieve ijsveld af, die borrelend naar boven komen, soms ook zit de boot hoog en droog zonder dat haar kracht enig effect heeft gesorteerd, dan wordt het nog eens geprobeerd, kapt. den Boer haalt dan het handel weer over en weer jaagt de boot op haar vijand in, net zo lang tot deze krakend en scheurend het onderspit moet delven. De mensen op de ophaalbrug knijpen verschrikt wat harder in de brugleuningen als ze het scheepje beneden zich zien steigeren, waarbij het soms vervaarlijk slagzij maakt. Maar dat deert de bemanning allerminst, ze hebben elkaar goed getroffen, zomin kapt. den Boer als loods van Ours zijn van plan dit karwei op te geven."

De volgende editie van Eilanden Nieuws gaat verder:

"Het is wel 'martelen' geweest voor de sleper 'Broedertrouw VI' om het soms een halve meter dikke ijs te breken, maar de pogingen zijn niet zonder succes gebleven. Dinsdagmiddag arriveerde de sleepboot in de Stellendamse haven waar ze een flinke ruimte openbrak om de ingevroren vissersschepen uit hun gevangenschap te bevrijden. De belangstelling van de burgers en de schooljeugd was bij dit evenement uiteraard bijzonder groot. Zeer waarschijnlijk is dit wel de laatste bedrijvigheid geweest waarin het pittoreske haventjes, dat aan Stellendam een apart karakter geeft, zich heeft mogen verheugen. Geleerd door de ervaring zullen de vissers vermoedelijk de oude haven niet meer gebruiken, de vaargeul door het Zuiderdiep wordt steeds smaller en ondieper en de Kwade Hoek, die op weg naar zee eveneens moet worden gepasseerd wordt steeds vervaarlijker, waartegen de nieuwe Delta-haven grote voordelen biedt. Binnen korte tijd zal deze haven geheel gereed zijn. De raad stelde krediet beschikbaar voor het charteren van de sleepboot annex ijsbreker."

Deltawerken

Zelfs oude mensen kunnen zich niet herinneren te hebben gezien wat zich eind januari op de Krammerplaat, de zandplaat waarop de Grevelingendam is gelegd, heeft gevormd namelijk een ijsdam van verschillende meters hoog en tientallen meters lang. Kennelijk is het ijs op de Krammerplaat aan de grond geraakt en is ander ijs daartegen gaan kruien, vandaar dat zich een ijsrug heeft gevormd. Volgens sommigen een nieuw bewijs van de veranderingen in de stromingen op de kentering van Grevelingen en Zijpe, die door de Grevelingendam wordt veroorzaakt.

De Deltawerken zijn in 1963 in volle gang. In het Haringvliet wordt al enige jaren gewerkt aan de Haringvlietssluisen, een enorm complex. We hebben al kunnen lezen, dat de bruggen naar het werkeiland midden in het Haringvliet door middel van de inzet van militairen met explosieven beschermd is moeten worden. De pijlers van de in aanbouw zijnde Haringvlietbrug staan machtig, maar gelijk ook zo onbeholpen in een ijzige watermassa. Enorme ijsschotsen beuken met oorverdovend gekraak op de door de mens ontworpen werken om het water te bedwingen. De natuur is nog een keer aan het woord.

De winter van 1979

In december 1978 wordt het langzaam maar zeker steeds kouder. De jaarwisseling is bijzonder koud. Er valt op 2 januari een dik pak sneeuw. Deze winter ligt er 60 dagen sneeuw. Het is een sombere winter met weinig zon. Enkele keren valt er ijzel, je kunt het de winter van de gladheid noemen. Er wordt volop op de straten geschaatst. Het verkeer in Nederland raakt verschillende malen totaal ontregeld. De winter wordt gevolgd door een natte lente. In mei valt nog enige sneeuw.

Zonder stroom

Het optreden van stuifsnegew en vervolgens het smelten daarvan heeft in het oudejaarsweekend en dinsdag 2 januari voor stroomstoringen op het eiland gezorgd. De fijne sneeuw is de schakelstations binnengedrongen waar het door de hogere temperatuur smelt en het smeltwater voor kortsluiting zorgt. Van zaterdag op zondag komen daardoor Goedereede en Stellendam enige tijd zonder licht te zitten. Van zondag op maandag heeft een gedeelte van Ouddorp het enige tijd zonder elektriciteit moeten stellen. Erger is het dinsdagmiddag als het in een trafostation langs de Langeweg (even voorbij de zes huisjes) mis gaat. Een passant waarschuwt de EMGO als hij rook uit het kunststoffen station ziet komen. De beveiligde schakelaars naar de richting Nieuwe-Tonge, Battenoord, Herkingen en Dirksland klappen uit, waardoor deze dorpen en een gedeelte van de 'schilderswijk' van Middelharnis enige tijd zonder stroom komen te zitten. De brandweer van Middelharnis heeft met schuim het brandje geblust. De schade is beperkt maar de overlast groot.

De winter van de gladheid

Reeds op 9 januari 1979 schrijft het Eilanden Nieuws: "De meesten – en dat zullen waarschijnlijk vooral de volwassenen zijn – zullen blij zijn dat het weer gedaan is met de winterse kou, maar een groot deel van de jeugd zal daar kennelijk anders over denken, getuige het enthousiasme waarmee ze zich vorige week op de schaats vermaakten." Zondagavond 7 januari en de daaropvolgende nacht en maandagmorgen zorgt ijzel voor spekgladde wegen. Weliswaar is het verkeer niet intensief en blijft iedereen binnen die buiten niets te zoeken heeft, maar toch schuiven hier en daar auto's in de sloot en komen kleine aanrijdingjes voor. Die maandagmorgen treden onder andere in het busvervoer vertragingen op. Pendelbussen wachten eerst de dag af en velen komen te laat op hun werk. Iedereen kan met succes een beroep doen op overmacht.



De ijzel van zaterdag 20 januari en dinsdagmorgen heeft andermaal geleerd dat “de ingebouwde pk’s in onze automobieltjes” het lelijk af moeten leggen tegen dit natuurverschijnsel. Zaterdag stranden de auto’s bij tientallen in de Plaatweg waar het onmogelijk blijkt de spekgladde oprit te halen. Er moet dan ook mankracht en dikwijls ook takelhelp aan te pas komen om de zaak boven te krijgen. In Dirksland wordt die hulp verschaft door een aantal jongelui, die gereed staan om de auto’s een zetje te geven, zodat ze de oprit naar de Boezemweg kunnen halen. Ook die dinsdagmorgen ondervindt het verkeer ernstige hinder. Met name op de Provincialeweg bij Achthuizen heeft het verkeer geruime tijd vastgezet. Die dag is er van de ZWN geen bus van stal geweest met het gevolg dat een groot aantal scholieren die een school in Middelharnis bezoeken en uit het eiland komen niet op zijn komen dagen, waarom de respectievelijke directeuren dan ook maar hebben besloten die dag vrijaf te geven. “Men denke alleen maar aan de bakkers, de melk- en groentehandelaren, de postbodes en de mensen van de strooiwagens die die dag een slijtageslag hebben geleverd.” De gladheid heeft ervoor gezorgd dat de betreffende afdeling van het ziekenhuis waar gebroken armen en benen worden behandeld het extra druk heeft. Er wordt zelfs overgewerkt. In januari zijn zo’n tachtig fracturen behandeld en dat mag voor Flakkeese begrippen een fors aantal heten.

Pekelen, pekelen, pekelen

Reeds aan het begin van de winter van 2010-2011 – halverwege december – is er sprake van zouttekorten bij de gemeenten. In 1979 is dat ook zo, maar door de ijzel is het echt glibberen op de straten. Er kan zelfs op straat worden geschaatst. In de raadsvergadering van januari van de gemeente Oostflakkee komt bij de begrotingsbehandeling de gladheidbestrijding ter sprake. “Een onnozel ding is het”, zei Van Dam over de strooier die in de Ooltgensplaat wordt gebruikt, “’t is een grote auto met een soort koffiemeule d’r achter”. Overigens probeert de voorzitter de raad duidelijk te maken dat de dienst gemeentewerken niet op een winter als deze berekend is.

Halverwege januari hebben de gladheidbestrijders van Provinciale Waterstaat, de gemeenten, Rijkswaterstaat, het Waterschap Flakkee en de Polder Goeree naar schatting de wegen op het eiland al met zo’n duizend ton zout bestrooid. Omdat zich steeds weer nieuwe sneeuwbuien aandienen moeten de strooiers er keer op keer op uit. Het gevolg is dat het zout bijna op is en nieuw strooizout nauwelijks of helemaal niet meer te krijgen is. Het Waterschap Flakkee overweegt zelfs kunstmest te strooien wanneer de toestand dat wenselijk zou maken. In de eerste twee weken van het jaar heeft het waterschap al 260 ton zout weggestrooid en er is nog slechts voor een week voorraad. Dat strooien heeft honderd manuren gekost en inclusief de aankoop van het zout heeft het waterschap dan al zo’n 50.000 gulden aan gladheidbestrijding uitgegeven. Het is duidelijk dat elke wegenbeheerder een keus moet maken, zoals dat ook door het waterschap gebeurt. Het is ondoenlijk om alle pol-

derwegen te strooien, zeker omdat één ronde volstrekt onvoldoende is gebleken. In eerste instantie wordt dan ook volstaan met het strooien van de verbindingswegen naar de dorpen en de meest belangrijke wegen waarover onder andere openbaar vervoer plaatsvindt, ter lengte van 75 km. Zolang de dooi niet intreedt blijven de polderwegen moeilijk begaanbaar. Wanneer het droog blijft kan het waterschap het misschien met het resterende voorraadjie stellen. Wanneer er echter opnieuw neerslag valt zal misschien met kunstmest moeten worden gestrooid, weliswaar een effectief middel maar minstens driemaal zo duur als strooizout. AKZO heeft haar afnemers duidelijk laten weten dat levering van zout op korte termijn onmogelijk is. Ook de Polder Goeree heeft een selectie toe moeten passen. Daar worden ook alleen de belangrijkste wegen (30 km) gestrooid, waarmee ongeveer 40.000 gulden is heengegaan. Een gemeente als Goedereede heeft zo'n 250 ton maar Middelharnis komt niet verder dan 55 ton. Al enkele jaren geleden is door de raad van Middelharnis – om milieutechnische redenen – gemaand het zoutstrooien te minimaliseren. De gemeente heeft alle zout opgebruikt en er resteert nog slechts de mogelijkheid zand te strooien. Rijkswaterstaat is er fors tegenaangegaan met circa 300 ton op de Rijkswegen op het eiland en wanneer het gebruik van de gemeenten Dirksland en Oostflakkee op een gemiddelde wordt gerekend dan betekent dat een totale hoeveelheid zout van zo'n duizend ton, bij benadering de inhoud van vier rijtjeshuizen.

Een week daarna zit de gemeente Middelharnis zonder strooizout. Eilanden Nieuws meldt: "Het is misschien op een zwoele zomeravond geweest dat de gemeenteraad van Middelharnis heeft besloten het voortaan wat kalmer aan te doen met het pekelen van de straten. Het milieu immers dient te worden gespaard en de raad bleek daar best gevoelig voor. De nu heersende winter heeft intussen geleerd dat die uitspraak ietwat onvoorzichtig is geweest. Het gevolg ervan was nl. dat gemeentewerken maar tien ton zout in voorraad had, dat weliswaar nog eens 50 ton kon worden aangevuld maar dat verhoudingsgewijs niet meer kon betekenen dan het sprenkeltje zout op een zachtgekookt eitje. Spiegelgladde wegen en stoepen derhalve al heeft het inmiddels gestrooide zand er wel wat aan geholpen."

Op de slee

Op de dagen dat de wegen en straten door de ijzel vrijwel onbegaanbaar zijn hebben velen weer naar het beproefde vervoermiddel in die omstandigheden gegrepen ... de slee! Mensen gaan ermee naar het werk of hebben sleeën volgestouwd met boodschappen. Je kunt ook de schaatsen onderbinden en een rondje door het dorp doen.

Zaterdagmiddag 24 februari is het een drukte van jewelste op de ijsbaan van Middelharnis. Er worden wedstrijden gehouden, geen hardrijderij op de schaats maar ringrijderij met de arrenslee. Niemand van de aanwezigen – en onder hen zijn toch royale zeventigers! – kan zich herinneren dat er in Middelharnis ooit een ringrijderij met arrensleeën is gehouden. De honderden aanwezigen zijn getuige van een aantrekkelijk schouwspel en kunnen het romantische getingel van de belletjes aan de paardetuigen nu eens met eigen oren horen. Het evenement is georganiseerd door de 'Oostmoerse ruiters' in samenwerking met de plaatselijke ijsclub. Vijftien deelnemers hebben zich aangemeld, voornamelijk afkomstig uit de Hoeksche Waard. Van Flakkeese zijde zouden er wellicht meer deelnemers zijn geweest, maar het ontbreekt aan geschikte paarden. De meeste rijpaarden zijn geen wagen of slee achter zich gewend. Als de paarden eenmaal ingespannen zijn en het ringrijden begint wordt het toch wel lange wachten van de belangstellenden ruimschoots beloond. Vurige paardjes met prachtige sleeën trekken voorbij en sommige deelnemers hebben de moeite genomen zich in klederdracht te steken. Eén van de weinige Flakkeese deelnemers is Kl. van der Wal uit Melissant. Hoe zouden we deze serie over voorbije winters op Goeree-Overflakkee mooier kunnen beëindigen.