



De Maasmond in 1673 op een kaart van Guillaume Sanson en Alexis Hubert Jaillot.

# De Nieuwe Waterweg en het Noorderhoofd

door Peter Kouwenhoven

**Onlangs is de collectie van het Kustverlichtingsmuseum in Hoek van Holland uitgebreid met een aantal grote kunststofpanelen waarop de geschiedenis van de Nederlandse kustverlichting in beeld is gebracht. Een aantal van deze panelen toont de historische achtergronden van de vuurtorens en lichtopstanden langs de Nieuwe Waterweg. Bij de voorbereiding van deze panelen heb ik veel oude foto's, kaarten en informatie verzameld. Omdat ik niet alles kon plaatsen op de panelen, wil ik in een serie artikelen het complete verhaal over Hoek van Holland presenteren. Dit artikel begint bij de oorsprong van Hoek van Holland: de aanleg van de Nieuwe Waterweg. Bovendien ga ik in op de boeiende geschiedenis van het Noorderhoofd.**

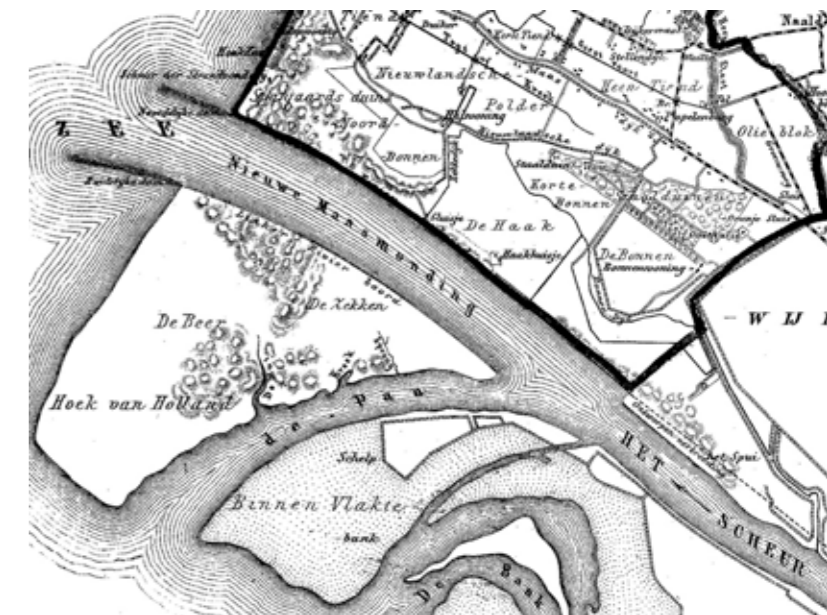
Omdat zowel de Maasmond als het Goereesche Gat in het begin van de negentiende eeuw snel verzandden moest een oplossing worden gezocht voor de slechte toegankelijkheid van de Rotterdamse havens. In 1857 stelde de regering een staatscommissie in om advies te geven. De waterstaatkundig ingenieur Pieter Caland had zitting in deze commissie. Hij stelde voor om een oud plan van de achttiende-eeuwse waterbouwkundige Cruquius om de Hoek van Holland te doorsnijden, nieuw leven in te blazen. Daarnaast zou het Maasprofiel vanaf Krimpen onder handen moeten worden genomen. De Maasmond moest weer trechtervormig worden, net als vroeger, zodat de getijbewegingen de vaarweg vanzelf op diepte zouden

houden. Een eerste wetsontwerp, gebaseerd op Calands plan, werd ingediend in 1860 maar verworpen door de Tweede Kamer. Rotterdamse zakenlieden vroegen daarom een concessie aan om de Waterweg zelf aan te mogen leggen. In 1862 wist Thorbecke de Kamer te overtuigen van het nut van de Nieuwe Waterweg en werd de wet alsnog aangenomen. Uiteindelijk is niet gekozen voor een trechter maar een rechte doorsnijding van de Hoek van Holland. Het werk werd aanbesteed in 1864. Met de aanleg van twee dammen en een hulphaven als eerste aanzet tot de doorgraving naar de Noordzee, begon ook de geschiedenis van het dorp Hoek van Holland, als voorpost van de

Nieuwe Waterweg. Vanaf dat moment vestigden zich ambtenaren van Rijkswaterstaat, arbeidskrachten uit Sliedrecht, Werkendam en 's-Gravezande, caféhouders en bakkers zich als pioniers op de Hoek van Holland.

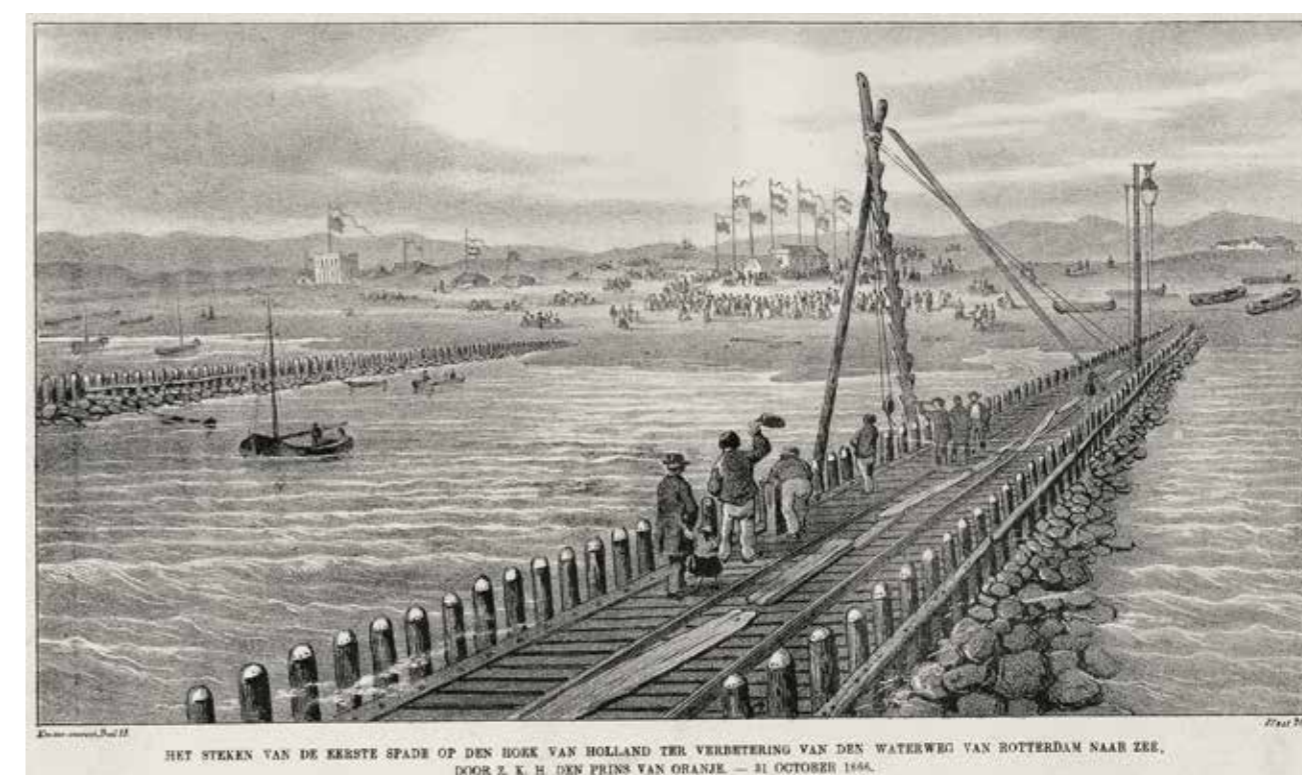
## De doorsteek van 'de Hoek'

Door trage onteigening begon het graafwerk pas in 1866. De Prins van Oranje stak daarvoor op 31 oktober van dat jaar de eerste spade in de grond. In 1868 werd de laatste dam doorgestoken. In 1871 voeren de eerste vissersschepen door de Waterweg naar de Noordzee en op 12 juli 1872 werd de Nieuwe Waterweg officieel geopend. Een Harwichboot, de 'Richard Young', stoomde als eerste zeeschip de waterweg op naar Rotterdam. Dit prestigieuze project was niet direct een succes. Caland ging er vanuit dat de vaargeul door de uitschurende werking van het rivierwater vanzelf op diepte zou komen. Maar omdat van het uitgeschuurd zand het meeste zich weer afzette tussen de hoofden, verzandde de riviermond. Caland koos als oplossing voor verlenging van de havenhoofden, verbreding van de doorsnijding en extra baggerwerk. Maar ook daarna bleef de verzanding doorgaan. Veel schepen weken daarom uit naar andere havens. De Holland-Amerikaans koos Amsterdam als aanleghaven en ging gebruik maken van het Noordzeekanaal. Er ontstond er een anti-Caland stemming en ook Thorbecke moest het ontgelden. Er verscheen in 1871 een spotprent in de Nederlandse Spectator waarop Thorbeckes hoofd als vuurtoren fungeert. De begeleidende tekst luidt: "Hier schijnt Thorbeckes helder licht, op 't grootsche werk, door hem gesticht, tot eer van onzen waterstaat, die zand als water stroomen laat."



De Nieuwe Waterweg op een kaartfragment uit de Gemeente-Atlas 1866-1870 van Jacob Kuyper.

Na jaren extra baggerwerk is het toch gelukt om de vaarweg op diepte te krijgen en te houden en heeft Caland alsnog erkenning gekregen. Met de doorsteek van 'de Hoek van Holland' werd het door de eeuwen aangegroeide duingebied 'De Beer' doorkliefd. Het gebied aan de zuidzijde van de Nieuwe Waterweg bleef De Beer heten en groeide uit tot een internationaal erkend vogelrijk natuurgebied.





In 1871 verscheen in de Nederlandse Spectator een spotprent waarop Thorbeckes hoofd als vuurtoren fungeert.

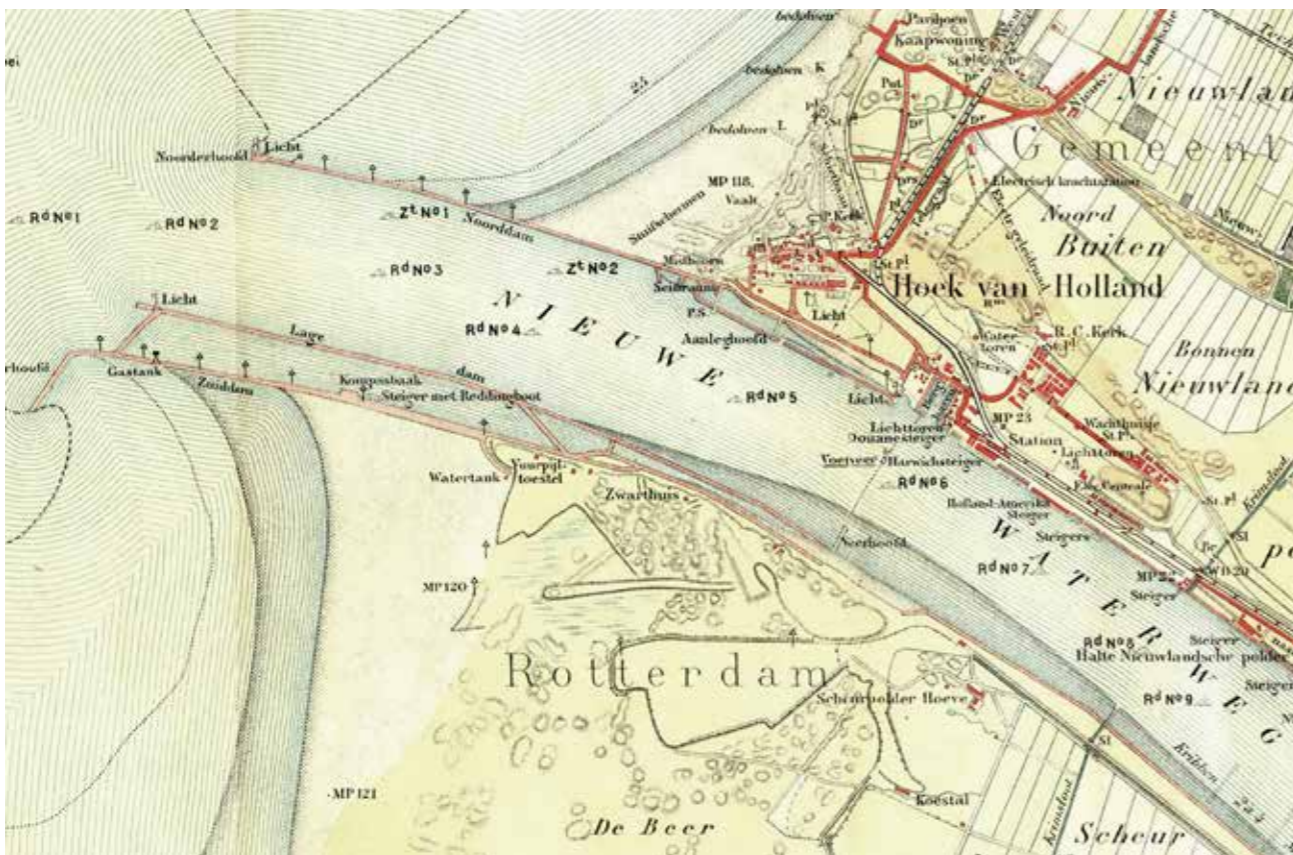
### Infrastructuurprojecten

Er is nog jaren verder gewerkt aan grote infrastructuurprojecten. In de jaren 1883-1884 is in opdracht van het Rijk de Berghaven gegraven. Dit werd de thuishaven voor de schepen van het Loodswezen en Rijkswaterstaat. De Berghaven is ook een uitvalsbasis voor reddingsboten van de KNRM. In 1893 kwam er een spoorwegverbinding met Rotterdam tot stand, waardoor de ontwikkeling van 'de Hoek' werd versterkt. In dat jaar is ook de eerste veerdienst naar Engeland geopend.

De Nieuwe Waterweg is van groot belang voor de Rotterdamse havens en de Nederlandse economie. Om deze vaarweg te beschermen is in de jaren 1881-1889 het Pantserfort Maasmond gebouwd. Het is een onderdeel van de zogenoemde Vesting Holland, de verdedigingslinie die de gehele Randstad moest beschermen. Naast de militaire bescherming is een eeuw later ook de bescherming tegen stormvloed ter hand genomen. Als sluitstuk van de Deltawerken is men in 1989 begonnen met de aanleg van de Maeslantkering. Tussen Maassluis en Hoek van Holland werden twee grote draaibare schermen gebouwd, die bij stormvloed kunnen worden gesloten. Op 10 mei 1997 werd deze waterkering door koningin Beatrix in gebruik gesteld.

### Bebakening Nieuwe Waterweg

De bebakening van de Nieuwe Waterweg was in het begin zeer bescheiden. Op het Noorderhoofd stond vanaf 1866 een eenvoudig wit licht en vanaf 1876 een ijzeren opengewerkte zeskantige toren met een wit licht. Op het Zuiderhoofd stond een rood havenlicht. Op de zuidelijke oever van de Nieuwe Waterweg, op het eiland De Beer, vormden twee houten lichtopstanden een lichtenlijn voor het 'over den drempel naar binnen varen'. De scheepvaart nam heel snel in omvang toe en daarmee steeg ook het aantal ongevallen en strandingen in de monding van de Nieuwe Waterweg. Het was noodzakelijk om de bebakening te verbeteren. In de jaren 1893-1894 werd daartoe een aantal nieuwe kustlichten geplaatst. Een hoge gietijzeren vuurtoren



Een stafkaart van de Nieuwe Waterweg uit 1912.



De vuurtoren op het Noorderhoofd in 1893. Olieverf op doek, C.C. Dommelshuizen.

ren nabij het station van Hoek van Holland vormde samen met een kleiner licht aan de Berghaven een lichtenlijn voor de inkomende scheepvaart. Twee kleinere lichtopstanden vormden een lichtenlijn voor de uitgaande scheepvaart. Voor de schepen die vanuit het zuiden op Rotterdam aan koersten was lichtschip Maas het eerste verkenningpunt. Vervolgens gaf het licht op het Noorderhoofd de richting aan naar de nieuwe lichtenlijn.

### Een bliksemlicht op het Noorderhoofd

In 1895 is het havenlicht op het Noorderhoofd vervangen, nadat zijn voorganger was weggeslagen door een storm. Het was een lantaarn op een houten stoel, met een draailicht. Omdat het havenlicht tevens functioneerde als verkenninglicht op korte afstand, adviseerde een commissie die in 1899 advies gaf over verbetering van de kustverlichting van de Nieuwe Waterweg, om een bliksemlicht te plaatsen op de lichtopstand van het Noorderhoofd. Op 31 december 1900 werd het bliksemlicht voor het eerst ontstoken. Het gaf elke 5 seconden een schittering van 0,1 seconde. Aan het eind van de negentiende eeuw droeg lichtschip Maas een rood licht. Om de verkenningfunctie van dit

licht te vergroten, adviseerde de commissie tevens om het rode licht te vervangen door een wit licht, omdat dit beter zichtbaar is van grotere afstand. Ook stelde de commissie voor om met het oog op het beheer van het bliksemlicht op het Noorderhoofd en alle overige te Hoek van Holland aanwezige lichten een opzichter aan te stellen. Het hoge geleidelicht zou een bewaakt licht blijven met twee wachters. Voor het lage geleidelicht zou met één wachter volstaan kunnen worden.

In 1904 is het licht op het Noorderhoofd opnieuw vervangen. Voor de houten stoel van zijn voorganger is een nieuwe ijzeren opengewerkte toren geplaatst, met een lantaarn en wederom een bliksemlicht. In de periode 1942-1944 hebben de Duitse bezetters een verdedigingslinie van betonnen bunkers aangelegd in West-Europa. Onderdeel van deze Atlantikwall was een bunkercomplex nabij de Noorderpier van Hoek van Holland. Het verkenninglicht op het Noorderhoofd is toen eveneens omgebouwd tot bunker. De kop van het verkenninglicht is op een betonnen onderbouw gezet. Samenhangend met de aanleg van de Maasvlakte is in 1973 de Noorderpier verlengd, waarbij de knik in de dam is verdwenen. De bunker met het verkenninglicht op het

Noorderhoofd is toen afgebroken. Er kwam een modern betonnen havenlicht voor in de plaats, een eind verder zeewaarts gelegen.

#### De ramp met de Berlin

In de vroege ochtend van 21 februari 1907 voltrok zich bij Hoek van Holland de grootste Nederlandse scheepsramp van de twintigste eeuw. In een noordwesterstorm strandde de Harwichboot s.s. Berlin op het puntje van de Noorderpier. Het schip brak al snel in tweeën. Diverse reddingspogingen met de stoomreddingboot 'President van Heel' mislukten. Het voorste deel van de Berlin zonk weg naar de bodem van de Nieuwe Waterweg en sleurde de passagiers die zich hierop massaal hadden verzameld met zich mee. De reddingboot kon slechts één bemanningslid levend uit het water vissen. De volgende middag trok de reddingboot er opnieuw op uit om enkele overlevenden op het achterdek te redden. In totaal hebben 129 mensen het leven gelaten. Dit had grote impact op de hele Nederlandse bevolking.

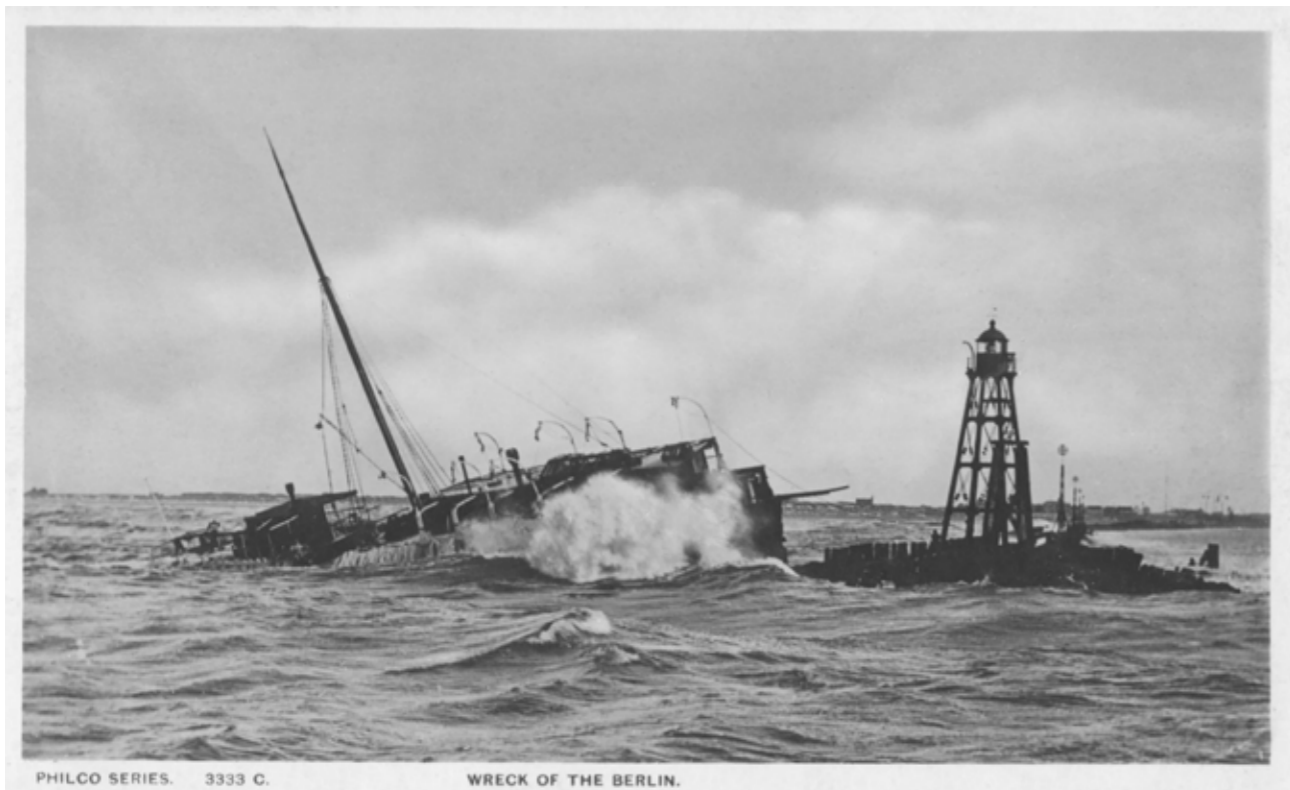
De lichtopstand op het Noorderhoofd heeft een belangrijke rol gespeeld bij de reddingsoperatie. In de middag van 22 februari deden vier loodsleerlingen een poging om het Noorderhoofd te bereiken. Het lukte om onder stormachtige omstandigheden vanuit de jol op het stenen hoofd te klimmen. Ze bonden een loshangende tros van de Berlin vast aan de lichtopstand. Tien opvarenden konden zich langs het touw naar beneden laten glijden. Drie vrouwen durfden de oversteek niet aan en verbleven nog een koude, bange nacht op het achterdek. De volgende dag werden ook zij gered.



*Het Noorderhoofd omstreeks 1920. Op de houten stoel van het voormalige havenlicht is een reddingstoestel geplaatst.*



*De reddingsteiger aan de Noorderpier in de jaren 1920.*



*De vuurtoren op het Noorderhoofd in de jaren 1960.*

#### Reddingstoestel

Na de ramp met de Berlin heeft men onmiddellijk actie ondernomen om de omstandigheden voor eventuele volgende reddingsacties te verbeteren. Het grootste probleem is dat het onder stormachtige omstandigheden voor reddingboten niet mogelijk is om dicht bij de pier te komen. Daarom is er op enige afstand van de lichtopstand op het Noorderhoofd een reddingsteiger gebouwd naast de pier, waar reddingboten zouden kunnen aanmeren. Op de houten stoel van het oude havenlicht, dat er nog steeds stond, is bovendien een reddingstoestel geplaatst, dat met een kabel was verbonden met de reddingsteiger. Langs deze kabel konden, in een kooivormige gondel, drenkelingen van het Noorderhoofd naar de reddingboot worden overgebracht. Deze constructie kon ook worden gebruikt wanneer onder omstandigheden met ruw weer reparaties aan de vuurtoren of de misthoorn noodzakelijk waren.

#### Bronnen:

- Maarten van der Schaft en Marha vollering, 2014. Schilders aan de Nieuwe Waterweg. 150 jaar Hoek van Holland.
- Peter Kouwenhoven, 2010. Vuurtorens, lichtscheperen en kapen. Nautisch erfgoed van Nederland.
- Gemeentearchief Rotterdam.
- Het archief van René Vas, beheerder van het Kustverlichtingsmuseum.
- Het archief van oud-vuurtorenwachter Piet Nota.
- Diverse websites over de ramp met de Berlin.