

Rottumerplaat

Door: P. Bouwsema

Velen die op Rottumerplaat een werkweek hebben doorgebracht, vragen zich af waarom op Plaat een dergelijk groot en redelijk luxueus onderkomen staat. Na de Tweede Wereldoorlog onderstreepten opeenvolgende regeringen het belang van de landbouw in Nederland en was men de mening toegedaan dat ons land voor een deel selfsupporting diende te zijn voor wat betreft de voedselvoorziening. Eén en ander betekende een uitbreiding van de landbouwarealen. Het zogenaamde plan Mansholt omvatte in eerste instantie de inpoldering van de gehele Waddenzee. Later werd dit beperkt tot de oostelijke helft, vanaf de nog steeds aanwezige rudimentaire dam naar Ameland tot en met Rottumeroog, zeg maar het Wad boven Groningen. Een begin werd gemaakt met het creëren van de Rottumerplaat tot eiland met duinenrij aan de noordkant. Uit het rapport "Rottumerplaat 1950 1980" van de heer P. Bouwsema, Baflo, (januari 1983) is het onderstaande betreffende de motieven, eerste werkzaamheden en de huisvesting overgenomen. Ter verduidelijking is de tekening van donateur/vrijwilliger Herman van der Mark uit Benthuizen, d.d. oktober 2001, nogmaals afgedrukt. Met dank aan RWS, Dienstkring Waddengebied Groningen te Delfzijl, voor het beschikbaar stellen van het rapport.

Motieven om op de Rottumerplaat werkzaamheden uit te voeren

Omtrent 1950 werden plannen ontwikkeld om de gehele Waddenzee in te polderen. In deze denkwijze paste het goed om op alle plaatsen die daarvoor in aanmerking konden komen steunpunten te hebben of te creëren die als schakel en als werkbasis zouden kunnen dienen. Hierbij viel het oog op de Rottumerplaat. Door het aanleggen van een stuifdijk c.q. stuifduinen kon ook vrij goedkoop de basis voor een zeeverende dijk worden verkregen. Als belangrijk nevenverschijnsel verwachtte men een bescherming van de vaste landkust tijdens stormen, althans zolang het wad niet ingepolderd zou zijn en uiteraard daarna definitief. De redenatie was aldus: De Noordzeedeining zal op de nieuwe kust stuk lopen en er zullen zich in de schaduw van het eiland alleen nog windgolven kunnen vormen waardoor de aanval op de dijken van het vaste land minder sterk zal zijn. Hoewel het niet geheel vast staat kan ook reeds met de gedachte zijn gespeeld dat zich een natuurgebied zou ontwikkelen dat in grote trekken overeenkomst zou vertonen niet bijvoorbeeld de Boschplaat op Terschelling. Verder zal men mogen veronderstellen dat ook toen al is gedacht dat Rottumeroog zou kunnen verdwijnen. De Rottumerplaat zou dan eventueel Rottumeroog kunnen vervangen. Dit laatste uiteraard als niet het gehele waddengebied zou worden ingepolderd. Het aanwinnen van stuifduinen c.q. stuifdijken was een uitdaging om hierin ervaring op te doen. De techniek van stuifdijkvorming was lang niet algemeen bekend bij de waterstaatsdiensten. Veelal berustte de kennis alleen aan de bases en was bovendien erg regiogebonden. Gebleken is dat inderdaad verschillende kustbeherende waterstaatsdiensten belangstelling hebben getoond.

Als bijzonderheid dient te worden vermeld dat in de weinige literatuur bijna niets bekend was over de voorwaarden tot het vormen van stuifdijken of -duinen. In de literatuur was vermeld dat het vormen van stuifdijken een terreinhoogte vereiste van volzee + 1,0 m. (volzee = \pm GHW = Gemiddeld Hoogwater). Dit gegeven is door de initiatiefnemers verkeerd geïnterpreteerd, men dacht namelijk NAP + 1,0 m. De gemiddelde hoogteligging van de Rottumerplaat was \pm NAP + 1,0 m. Met andere woorden: het terrein was plm. 1,0 m. te laag. Door deze vergissing en de boven omschreven motieven werd het mogelijk om dit werk te beginnen. De jaarlijkse begroting beliep waarschijnlijk nog geen fl 25.000. voor materieel en materialen.

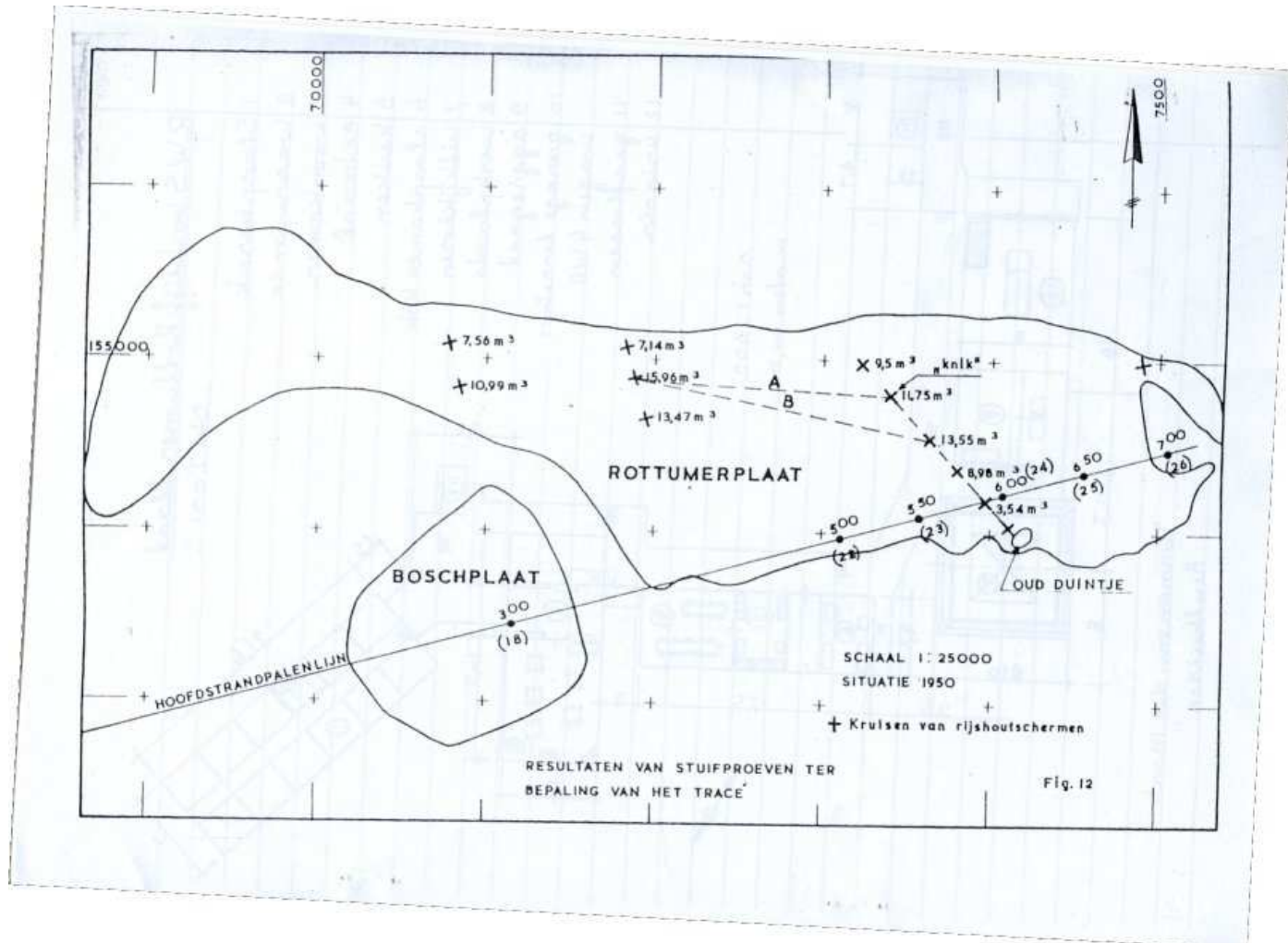
In de jaren zestig en zeventig zijn er wel plannen ontworpen om de eilanden Rottumerplaat en Rottumeroog aan elkaar te verbinden. Deze plannen zijn als afstudeeropdrachten door HTS-ingenieurs ontwikkeld. Tot op heden zijn er nog geen officiële studies uitgevoerd om na te gaan wat in de toekomst het beste zal zijn. Hiertoe is allereerst een duidelijke probleemstelling nodig alvorens tot de studie kan worden overgegaan. Pas daarna kan tot een besluit worden gekomen.

De eerste werkzaamheden

De in 1950 gestarte werkzaamheden waren waterpassingen om daarna aan de hand van een kaart een beeld te krijgen van de hoogte en de grootte. Hieruit bleek dat de Noordwestelijke plaat en de

Rottumerplaat met elkaar waren verheeld. De Boschplaat die inmiddels nog in omvang en hoogte was afgenomen lag nog in het zuidwesten van het gebied.

Inmiddels had men ontdekt dat er met krachtige winden veel zand in beweging was. Om vast te stellen om welke hoeveelheden het ging zijn op verschillende plaatsen een aantal kruisen van rijshoutschermen gemaakt. Nadat men hiermee een jaar lang had geëxperimenteerd veronderstelde men voldoende te weten van de dynamiek van het stuifzand. Vervolgens werd het tracé vastgesteld voor de te vormen stuifdijk c.q. stuifduinen, Jammer genoeg wist men toen echter onvoldoende van de dynamiek.



De keus van liet tracé werd dus enerzijds bepaald door de resultaten in de kruisen van stuifschermen, anderzijds door de aanwezigheid van het reeds bestaande oude duintje op het zuidoosten van de Rottumerplaat. Dit duintje zou namelijk dienst gaan doen als uitvalsbasis en als plaats waar de dienstgebouwen zouden worden opgericht.

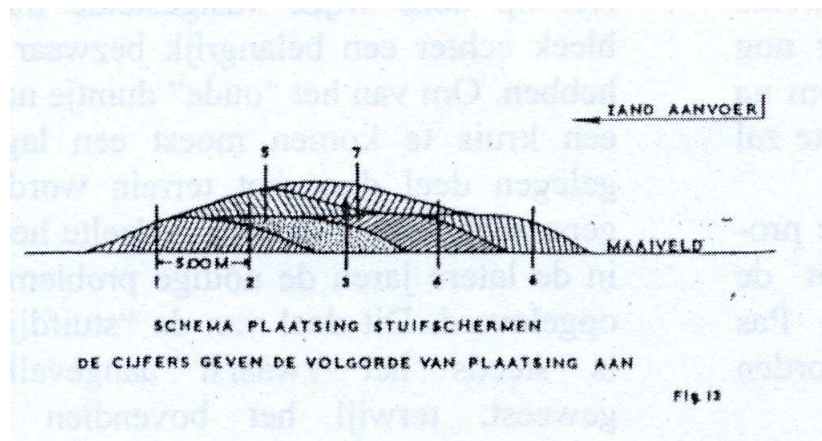
Het op deze wijze vastgestelde tracé bleek echter een belangrijk bezwaar te hebben. Om van het "oude" duintje naar een kruis te komen moest een lager gelegen deel door het terrein worden gepasseerd. Juist dit lage gedeelte heeft in de latere jaren de nodige problemen opgeleverd. Dit deel van de "stuifdijk" is steeds het zwaarst aangevallen geweest. terwijl het bovendien de kleinste hoeveelheid zand kreeg aangevoerd.

Bij de keuze van het tracé hebben zich duidelijke verschillen van inzicht geopenbaard. Er waren voorstanders voor zowel het tracé A als voor tracé B. De voorstanders van A hebben hun zin gekregen. Achteraf kan worden gesteld dat naar alle waarschijnlijkheid het tracé B beter was geweest en beduidend minder onderhoud zou hebben gevergd. In de eerste plaats zou het NW?ZO lopend

deel minder zwaar zijn aangevallen tijdens westelijke stormen. Nog belangrijker echter is dat bij tracé A de noodzaak is ontstaan dat "de knik" moest worden verplaatst, omdat de Gemiddelde Hoowaterlijn tot dat punt opdrong. Bij tracé B zou dit waarschijnlijk niet nodig zijn geweest.

De werkwijze bij het vormen van de stuifdijken verliep als volgt:

In de lengterichting van de te maken "stuifdijk" werden rijshouthagen geplaatst op onderlinge afstanden van ongeveer vijf meter. Aanvankelijk werden ook nog dwarschermen geplaatst. Omdat hieruit geen duidelijk voordeel bleek werd dit gestaakt. Zodra vier parallel lopende schermen zogenaamd "vol" waren werd een scherm op het stuifzand tussen de tweede en derde scherm gezet. Vaak werd er kort daarop een zesde scherm op vijf meter afstand langs de zeezijde geplaatst. En zo vervolgens één er voor.



Het streven was er op gericht om in één seizoen zoveel hoogte te krijgen dat het als "stuifdijk" kon overwinteren. Dit bleek de eerste jaren niet te lukken. Pas in 1956/1957 bleek het gewonnen profiel voldoende sterk om te overwinteren. Dat het toch mogelijk werd om een "stuifdijk" te laten overwinteren kwam omdat het zand, dat gedurende de zomer in de stuifschermen was verzameld en in de winter door stormen uitgevlakt in de onmiddellijke omgeving voor een verhoging in het terrein zorgde, waardoor toch het vereiste 1,0 meter + volzee werd bereikt.

Wanneer men toen niet "koppig" had volgehouden, zou de Rottumerplaat nu waarschijnlijk niet méér zijn dan het in 1950 was.

Hiermede wordt bewezen dat de in de literatuur genoemde vereiste terreinhoogte discutabel is.

De huisvesting

In 1950/51 is op de Rottumerplaat een barak "De Pionier" gebouwd, waar maximaal elf mensen in konden worden ondergebracht. De barak was klein en zeer primitief. Bijvoorbeeld het drinkwater moest in melkbussen worden aangevoerd, er was gasverlichting en de verbindingen met de vaste wat gingen door middel van walkie-talkie sets uit legerdumps. etc.

Omstreeks 1958 werd de barak uitgebreid met een vleugel die dienst ging doen als slaapbarak. Hierin konden twintig mensen in één ruimte slapen, evenals in de vorige barak waar ook twee bedden boven elkaar waren gemaakt. Wat oorspronkelijk slaapkamer was werd bij liet woongedeelte getrokken, terwijl ook de keuken wat groter werd gemaakt. Overigens veranderde er niet veel. Wel was intussen een romneyloods gebouwd voor werktuigen en gereedschappen.

Inmiddels werd de zuidkant van het "oude duintje" aangevallen door liet water waardoor de barakken gevaar liepen. Gelijkertijd ontstond de behoefte om een beter onderkomen te hebben voor het personeel dat daar van maandag tot en met vrijdag werkte. De huisvesting voldeed inderdaad niet meer aan de te stellen eisen.

In 1963 werd gestart met de bouw van een geheel nieuw onderkomen, dat in 1965 kon worden betrokken. Hiermee werd voorzien in een grotere keuken, slaapvertrekken voor hoogstens vier personen, een elektrische verlichting en enkele andere verbeteringen zoals eigen waterleiding (van opgevangen regenwater). Ook waren de verbindingen met de vaste wal verbeterd met behulp van mobilfoon. Nog later kon worden beschikt over een eigen verbindingssysteem door middel van marifoon met een privé kanaal.

Met dit gebouw en de voorzieningen wordt heden nog gewerkt. Wel is in 1979 een nieuwe vleugel in gebruik genomen, geheel ingericht als slaapbarak, waarin kamertjes in principe geschikt voor twee personen. De oorspronkelijke slaapbarak is een recreatiezaal geworden terwijl bovendien nog verbeteringen in meubilair, stroomvoorzieningen, enz. zijn aangebracht.

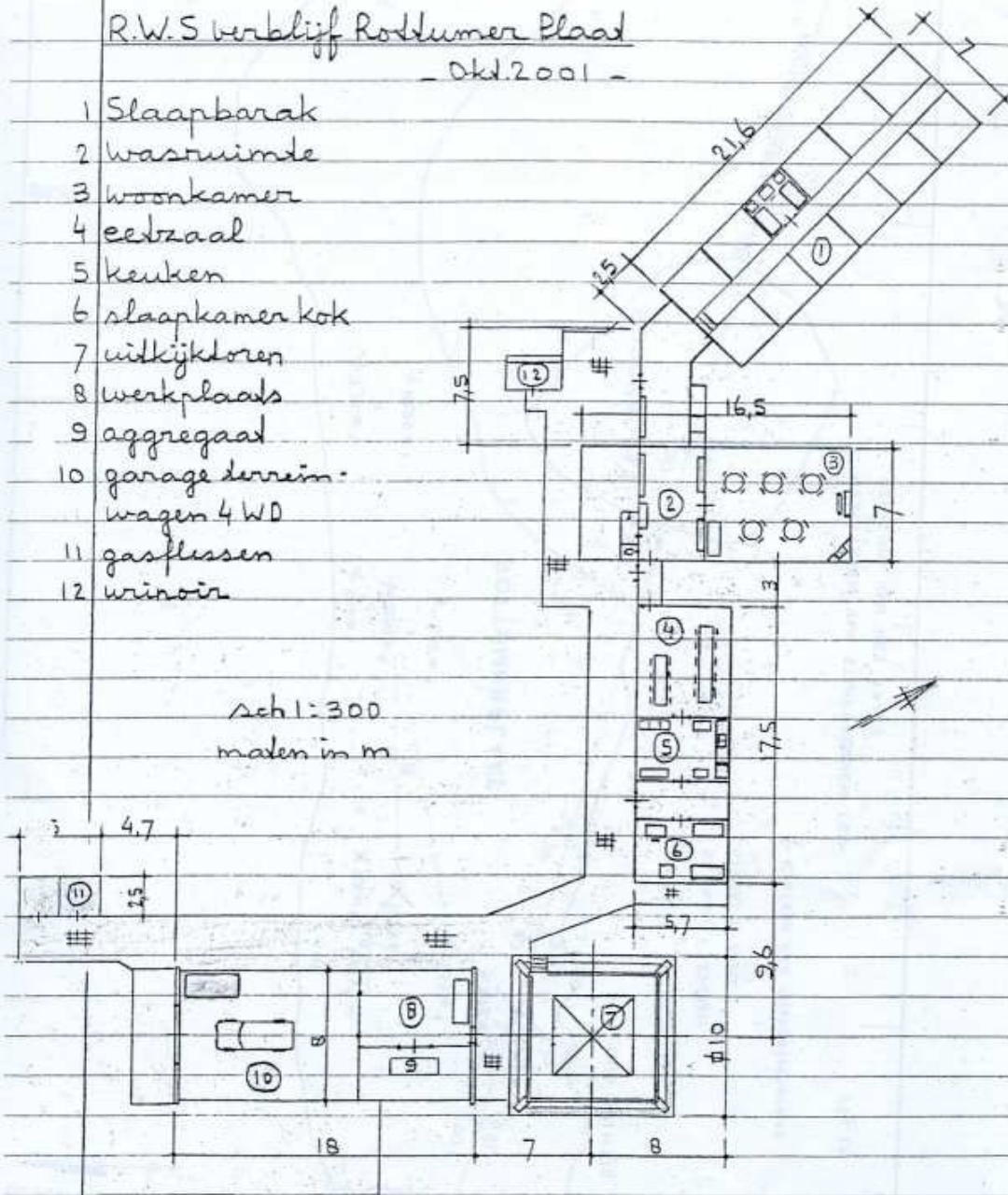
In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat de huisvesting van de beginperiode en van nu weinig punten van overeenkomst meer vertoont. Het primitieve is veranderd in een zekere luxe.

*De Kaap
Voorjaar 2004*

R.W.S verblijf Roddumer Plaad

- Okt. 2001 -

- 1 Slaapbarak
- 2 wasruimte
- 3 woonkamer
- 4 eetzaal
- 5 keuken
- 6 slaapkamer kok
- 7 uitkijktoren
- 8 werkplaats
- 9 aggregaat
- 10 garage terrein -
wagen 4 WD
- 11 gasflussen
- 12 winoer



Sch 1:300
maten in m

Herman van der Mark
Benthuisen