

100 jaar Zuiderzeewet

In 2018 wordt in het IJsselmeergebied met tal van activiteiten het feit herdacht dat honderd jaar geleden de Zuiderzeewet werd afgekondigd. In die evenementen staan niet alleen de totstandkoming van die wet centraal, maar ook de uitvoering ervan - bekend onder de naam Zuiderzeeproject - en de toekomstige ontwikkelingen inzake de Afsluitdijk, de IJsselmeerpolders, het IJsselmeer en het Markermeer. Ook Genootschap Flevo, in 1938 opgericht om wetenschappelijk onderzoek in het nieuw gewonnen land te ondersteunen, maar thans vooral een platform voor debat over actuele vraagstukken, draagt met zijn jaarprogramma bij aan de 'viering' van het eeuwfeest van de Zuiderzeewet.



Met een twaalfdelige reeks artikelen op de website www.genootschapflevo.nl worden uiteenlopende aspecten van het Zuiderzeeproject in de schijnwerpers geplaatst. Daarmee onderstreept Genootschap Flevo dat de leden kennisdeling en kritische beschouwing hoog in het vaandel hebben staan. De bijdragen, die iedere maand rond de vijftiende gepubliceerd zullen worden onder de knop 'Nieuws / Nieuwsberichten', zijn geschreven door André Geurts, secretaris van Genootschap Flevo, historicus van professie en conservator bij Batavialand in Lelystad. De bijdragen worden in dit groeidocument verzameld.

De januari-bijdrage (pp. 3-5):

Niet drie-, maar viermaal is scheepsrecht

Dit artikel is gewijd aan de wetsontwerpen die aan de afkondiging van de Zuiderzeewet van 1918 vooraf zijn gegaan.

De februari-bijdrage (pp. 6-8):

Het Plan-Lely

Dit artikel is gewijd aan het plan dat ir. Cornelis Lely omstreeks 1890 in opdracht van de Zuiderzeevereeniging maakte voor de afsluiting en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee. Dit plan vormde de basis van de Zuiderzeewet van 1918.

De maart-bijdrage (pp. 9-10):

De bedwinger der Zuiderzee

Dit artikel is gewijd aan ir. Cornelis Lely. Deze gewaardeerde waterstaatkundige en staatsman wist niet alleen een doorwrocht plan voor een Zuiderzeeproject te maken, maar er ook politieke steun voor te krijgen. Na 1918 bleef hij bovendien nauw betrokken bij de eerste uitvoeringswerkzaamheden.

De april-bijdrage (pp. 11-13):

De watersnoodramp van 1916

Dit artikel is gewijd aan de storm en overstromingen die in januari 1916 de geesten rijp maakten om een positieve besluitvorming inzake de afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee op

gang te brengen. Bij het herstel van de watersnoodschade kreeg het ontzouten van door zeewater overspoelde gronden speciale aandacht.

De mei-bijdrage (pp. 14-17):

Eén raad, twee diensten en drie commissies

Dit artikel is gewijd aan een aantal organen dat belangrijk is geweest voor de uitvoering van de Zuiderzeewet: de Zuiderzeeraad (die de minister van (Verkeer en) Waterstaat moest adviseren), de Dienst der Zuiderzeewerken (die de dijkbouw en polderaanleg werd toevertrouwd), de Directie van de Wieringermeer/Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (die het nieuwe land moest ontginnen, inrichten en van inwoners voorzien) en de drie commissies die onder prominente leiding in de jaren twintig van de vorige eeuw belangrijke rapporten samenstelden over waterstaatkundige, landbouwkundige en financiële aspecten van het Zuiderzeeproject.

De juni-bijdrage (pp. 18-20):

Vangen of ontvangen: de Zuiderzeevissers

De ruimtelijke veranderingen die zich aandienden in het Zuiderzeegebied betekenden het einde van de traditionele visserij. De vissers verzetten zich echter niet eensgezind tegen de plannen tot afsluiting en inpoldering, noch trokken ze één lijn bij het verkrijgen van schadeloosstelling. De Zuiderzeesteunwet van 1925 moest soelaas bieden bij de teloorgang van hun nering. Zowel de steunverlening als verschillende aspecten van de zeilvisserij op de Zuiderzee zijn in de twintigste eeuw goed gedocumenteerd.

De juli-bijdrage (pp. 21-23):

Eibert den Herder: Het te late protest

Dit artikel schenkt aandacht aan het verzet van de Harderwijkse vishandelaar en fabrikant Eibert den Herder tegen het Zuiderzeeproject. Hij kreeg omstreeks 1930 in de vissersplaatsen rond de Zuiderzee en in de pers veel gehoor voor zijn protest. Zoden aan de dijk zette dat echter niet, omdat de regering in 1925 had besloten de afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee met kracht voort te zetten.

De augustus-bijdrage (pp. 24-26):

De Korte en Lange Afsluitdijk

Dit artikel schenkt aandacht aan de realisering van één van de belangrijkste onderdelen van het Zuiderzeeproject: de Afsluitdijk. Deze dam kent een kort gedeelte ten westen van Wieringen en een 32 kilometer lang gedeelte tussen dit voormalige eiland en de Friese kust. Bij de feestelijke dichting van het laatste dijkgat, op 28 mei 1932, bevond zich tussen de genodigden en de arbeidslieden slechts één vrouw.

De september-bijdrage (pp. 27-29):

Het nieuwe land en zijn bestemmingen

Dit artikel constateert dat de traditionele agrarische exploitatie van een Nederlandse polder in de IJsselmeerpolders geleidelijk werd ingeruild voor uiteenlopende bestemmingen van de drooggevalle gronden. De verminderde behoefte van aan landbouwgrond en het 'naderen' van de Randstad speelden daarbij een rol.

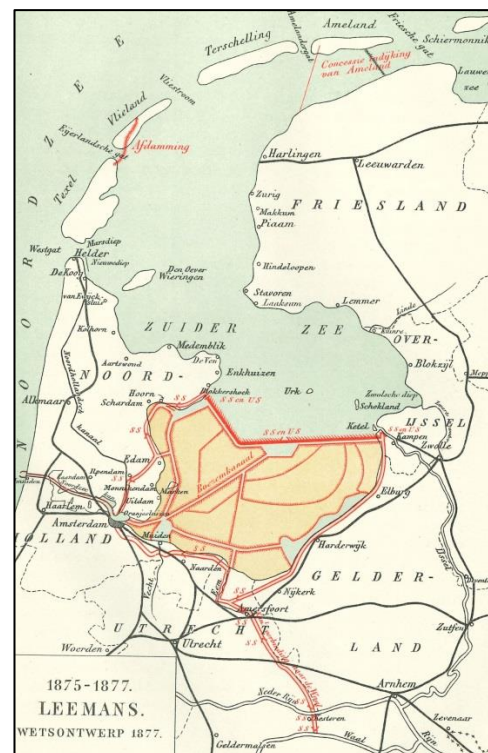
Niet drie-, maar viermaal is scheepsrecht

Wie de voorgeschiedenis van de Zuiderzeewet bestudeert, komt er snel achter dat vóór 1918 reeds tal van plannen zijn gemaakt om het natte hart van Nederland, waar zich tussen de dertiende en zestiende eeuw de Zuiderzee had gevormd, geheel of gedeeltelijk droog te leggen. Die plannen waren vooral ingegeven door de wens om verloren gronden terug te winnen, de verwachting dat een grote landaanwinning bijzonder profijtelijke opbrengsten zou opleveren en de wil om voortschrijdende technische ontwikkelingen te benutten. De laatste maakten het echter pas in de negentiende eeuw mogelijk grote en diepe watervlakten droog te malen én droog te houden. Henric Stevin, zoon van de wiskundige Simon Stevin, stelde reeds in 1667 voor de Zuiderzee van de Noordzee te scheiden door de aanleg van dammen tussen de Waddeneilanden, het afgesloten Zuiderzeegebied droog te malen en een kanaal richting Amsterdam aan te leggen. Maar dat was destijds een weinig realistisch plan. Pas ruim anderhalve eeuw later zouden er, vooral door de inzet van stoomkracht, echte perspectieven voor inpolderingen in de Zuiderzee dagen.

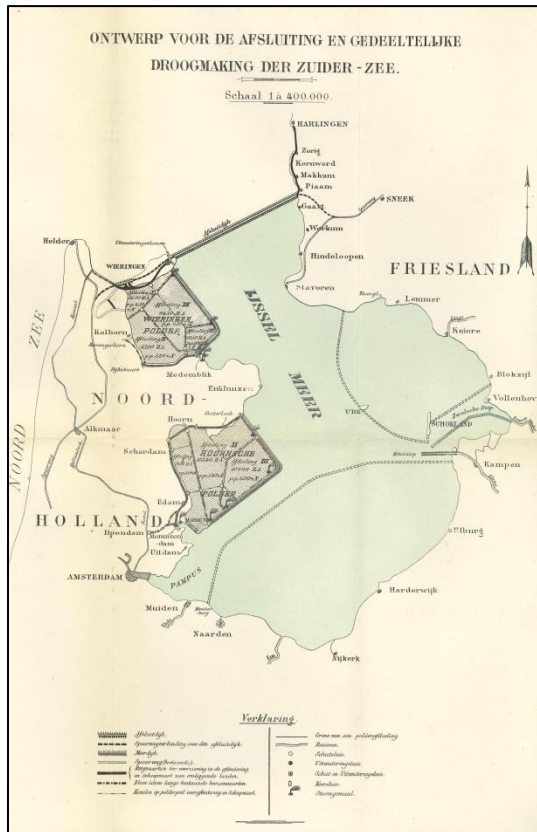
In het kielzog van de aanleg van de Zuidplaspolder (1825-1840) en de Haarlemmermeerpolder (1840-1852) verschenen er vanaf het midden van de negentiende eeuw verschillende plannen om de Zuiderzee geheel of gedeeltelijk droog te leggen. Veel plannen die de nadruk legden op landaanwinning concentreerden zich op het zuidelijk deel van de Zuiderzee; indien een verbetering van de waterstaatkundige situatie voorop stond, kreeg kustverkorting en de aanleg van een afsluitdijk prioriteit. De regering twijfelde regelmatig of de plannen die haar werden voorgelegd wel gedegen onderbouwd waren. Ook bleven de landsbestuurders zich afvragen of men particulieren moest toestaan dijken en polders aan te leggen, of dat landaanwinning een staatszaak zou moeten zijn. De hoge kosten van inpolderingswerkzaamheden in de Zuiderzee en de daarmee verbonden risico's maakten de regering decennialang kopschuw.

In 1877 leek de regering duidelijkheid te gaan verschaffen. In april stuurde Jan Heemskerk Azn., conservatief minister van Binnenlandse Zaken en voorzitter van de Ministerraad, een wetsvoorstel naar de Tweede Kamer dat voorzag in een Afsluitdijk tussen Enkhuizen en Kampen, en de aanleg van polders ter grootte van 137.000 hectare ten zuiden daarvan. Waterstaatsingenieur Wilhelmus Leemans tekende voor de uitwerking van het voorstel. Het was de bedoeling dat de uitvoering van de werkzaamheden door de Staat ter hand zou worden genomen. In november 1877 viel het kabinet en de opvolger van Heemskerk, de liberaal Johannes Tak van Poortvliet, trok als zijn eerste daad het wetsvoorstel inzake de Zuiderzee-inpoldering in.

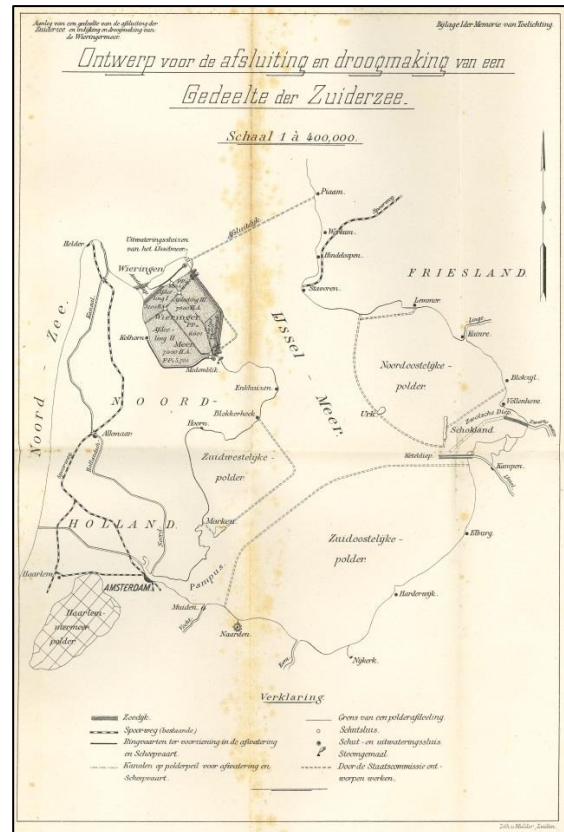
Het zou vervolgens bijna een kwart eeuw duren voordat er opnieuw een wetsontwerp werd ingediend, nu op basis van een plan dat de Zuiderzeevereeniging door ir. Cornelis Lely had laten vervaardigen in de jaren 1887-1892. Dit plan zal in een volgende bijdrage worden besproken. Het wetsvoorstel dat het conservatief-liberale kabinet Pierson in mei 1901 aan de Tweede Kamer aanbood, voorzag in de aanleg van een Afsluitdijk en twee kleine polders in het westelijk deel van de Zuiderzee: de Wieringer en de Hoornsche Polders.



Na de Kamerverkiezingen van juni 1901 trad er een confessioneel kabinet aan. De nieuwe minister van Waterstaat Johannes Christiaan de Marez Oyens, die nogal ontvankelijk was voor kritische geluiden uit visserijkringen, bleek niet overtuigd van de uitvoerbaarheid van het wetsvoorstel en trok het in.



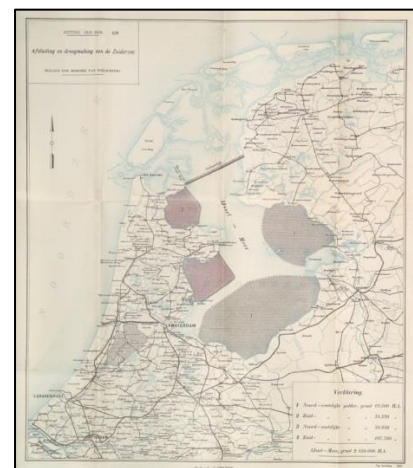
Kaart wetsontwerp 1901



Kaart wetsontwerp 1907

Toen De Marez Oyens in 1905 plaats moest maken voor de liberaal Jacob Kraus werd er opnieuw gewerkt aan een wetsvoorstel op basis van het door Lely gemaakte plan. Voor veel meer dan de aanleg van een afsluitdijk en een eerste polder, de Wieringermeer, kreeg Kraus de handen van zijn collega-ministers niet op elkaar. In november 1907 werd het wetsontwerp ingediend. Hoewel kort daarna het kabinet viel, besloot de nieuwe confessionele regering het voorstel te handhaven, maar tot een parlementaire behandeling is het nimmer gekomen.

Op 9 september 1916 werd er voor de vierde maal een wetsontwerp inzake de afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee bij de Tweede Kamer ingediend. Reeds in de troonrede van 1913, kort na het aantreden van het liberale kabinet Cort van der Linden, was aangekondigd dat vanwege waterstaatkundige redenen, landaanwinning en werkgelegenheidsbevordering ingrijpende werkzaamheden in het Zuiderzeegebied zouden moeten plaatsvinden. Cornelis Lely, die destijds minister van Waterstaat was, had een concept-wetsvoorstel al in mei 1914 gereed. Door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog twee maanden later kreeg het Zuiderzeevraagstuk echter niet de prioriteit die Lely had gehoopt. Pas nadat de watersnood van januari 1916



de zwakte van de dijken langs de Zuiderzee had duidelijk gemaakt en de uitbreiding van de voedselproductie in eigen land een belangrijke beleidsdoelstelling was geworden, kon er een wetsontwerp naar het parlement. Op 21 maart 1918 werd zonder hoofdelijke stemming de Zuiderzeewet door de Tweede Kamer aangenomen. Op 13 juni 1918 stemde ook de Eerste Kamer met de wet in. Deze werd vervolgens een dag later in het *Staatsblad* afgekondigd.

André Geurts

Verantwoording van de illustraties:

Globale kaart van het wetsontwerp van 1877:

L.T. van der Wal, *Geschiedenis van de plannen tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee, met chronologische lijst van geschriften tot en met het jaar 1922*. Rapporten en Mededeelingen betreffende de Zuiderzeewerken 1 ('s-Gravenhage 1923), fig. 7 tussen pp. 26-27.

Kaart van het wetsontwerp van 1901:

Ontwerp van wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee met toelichtende memorie. Zuiderzee-vereeniging ed. (Leiden 1901), achterin.

Kaart van het wetsontwerp van 1907:

De afsluiting en drooglegging der Zuiderzee in de beide Kamers der Staten-Generaal. Deel II. Zuiderzee-vereeniging ed. (Leiden 1908), achterin.

Kaart van het wetsontwerp van 1916:

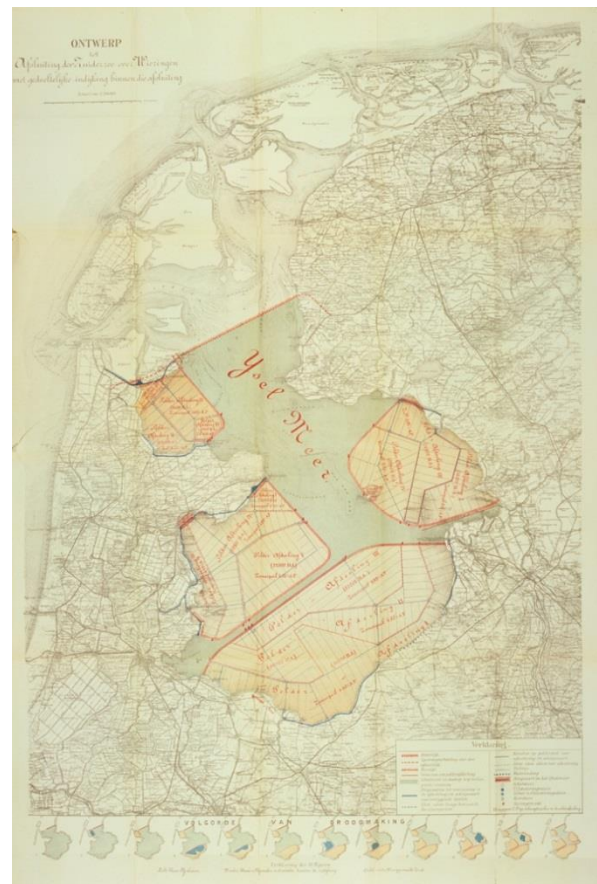
Handelingen en bijlagen van de beide Kamers der Staten-Generaal betreffende het ontwerp van wet tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee, benevens de tekst dier wet en van de wet tot instelling van een fonds ten behoeve van de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee. Zuiderzeevereeniging ed. (Leiden 1920), achterin.

De genoemde publicaties zijn te vinden in o.a. de collecties van Batavialand in Lelystad.

Het Plan-Lely

De basis van de Zuiderzeewet van 1918 werd gevormd door het Plan-Lely, genoemd naar ir. Cornelis Lely (1854-1929). Deze waterbouwkundige vervaardigde in opdracht van de Zuiderzeevereniging een ontwerp tot afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee. Die vereniging werd opgericht in 1886 en beijverde zich meer dan zestig jaar lang voor grootschalige landaanwinning in het natte hart van Nederland. Het maken van plannen werd toevertrouwd aan een klein uitvoerend apparaat, het Technisch Bureau, dat aanvankelijk geleid werd door ir. Jan van der Toorn, maar vanaf 1887 een aantal jaren door Lely. In het Technisch Bureau werden eerst oude inpolderingsplannen bestudeerd, en kaarten en documentatiemateriaal bijeengebracht. Vervolgens werd er aanvullend en nieuw onderzoek uitgevoerd. Al die kennis tezamen vormde de grondslag van het Plan-Lely, waarmee omstreeks 1890 naar buiten werd getreden.

Vaak wordt de in 1891 gepubliceerde kaart van het Plan-Lely aangezien voor het plan zelf. Het feit dat deze kaart als losse afbeelding in talrijke latere publicaties figureert, is daar zondermeer debet aan. Daar komt nog bij dat de gedetailleerde weergave van de dijktracés en de waterhuishouding van de ingetekende polders, alsmede de afgebeelde volgorde van de uit te voeren werkzaamheden in de onderrand van de kaart, de indruk wekken dat we met een zelfstandig document van doen te hebben. In feite is de kaart echter een bijlage van het zevende deel van het Plan-Lely. Het plan en het eraan ten grondslag liggen onderzoek werden namelijk in de jaren 1887-1891 in acht zogenaamde 'Technische Nota's' gepubliceerd. Dat de resultaten van Lely's werk gefaseerd wereldkundig werden gemaakt, is ongetwijfeld terug te voeren op het feit dat zo met enige regelmaat publieke aandacht kon worden gevraagd voor het project dat de Zuiderzeevereniging zo graag uitgevoerd zag. In 1892 kwamen de nota's trouwens ook nog gebundeld op de markt.

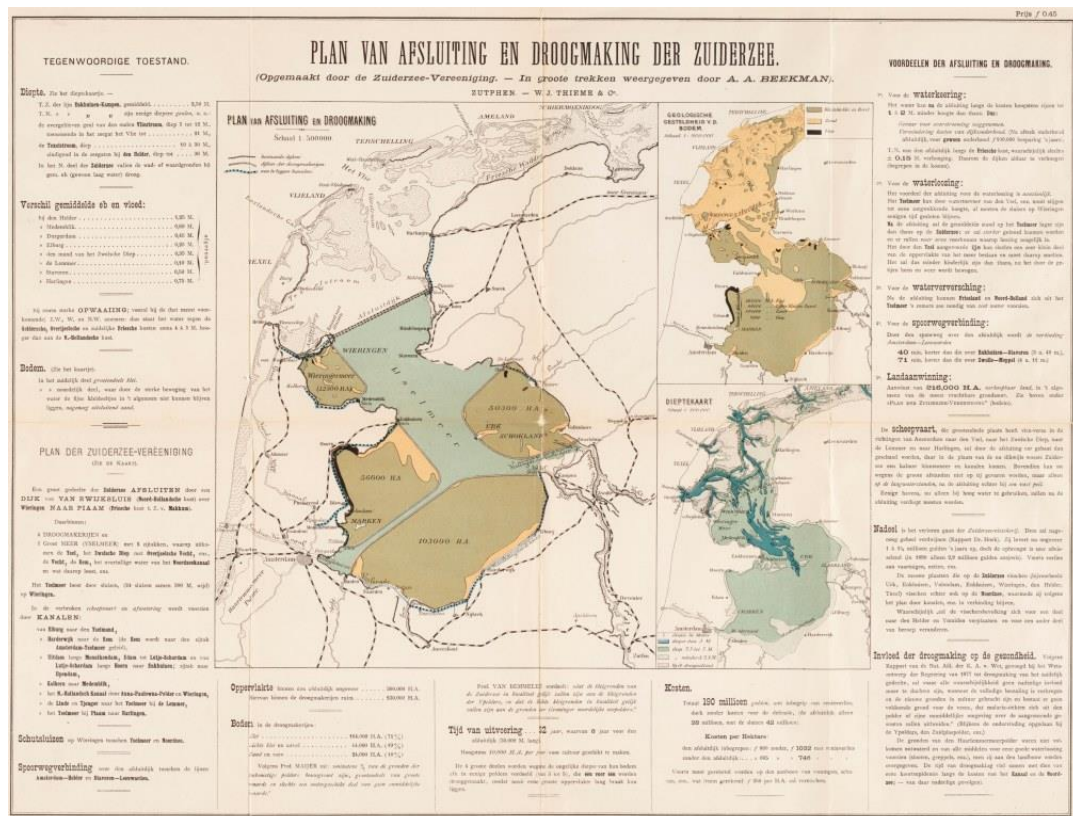
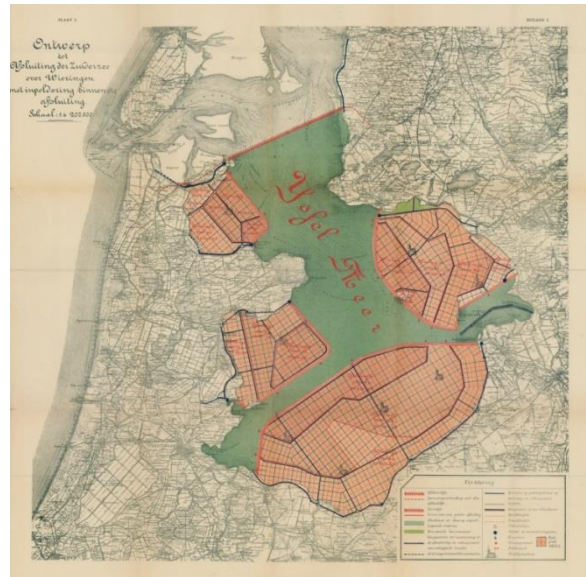


Het Plan-Lely voorzag in de afsluiting van de Zuiderzee door de aanleg van een dijk tussen de kop van Noord-Holland en de westkust van Friesland, alsmede de aanleg van vier polders met een gezamenlijke oppervlakte van 232.000 hectare. Deze polders werden aangemerkt als uitstekend geschikt voor landbouwkundige exploitatie. De monding van de IJssel zou binnen de afgesloten Zuiderzee vallen, maar dat werd niet als een probleem gezien omdat het rivierwater in een groot boezemmeer zou worden opgevangen. Overtollig water zou via sluizen in de afsluitdijk op de Waddenzee



worden geloosd. Het boezemmeer, dat toen al van de naam 'IJssel Meer' was voorzien, werd van groot belang geacht om de verzilting van het grondwater in met name Friesland tegen te gaan.

Nadat het achtste en laatste deel van het Plan-Lely was verschenen, boog een breed samengestelde Staatscommissie zich over dit particuliere plan. De regering wenste de vraag beantwoord te zien of de uitvoering ervan in het lands belang was. Mocht dat zo zijn, dan wilde het kabinet bovendien graag weten op welke wijze de uitvoering ter hand genomen zou moeten worden. Dat de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid tot voorzitter van de commissie werd aangewezen is niet zo verwonderlijk. 'Pikant' is het in hedendaagse ogen wel dat het Lely was die sinds 1891 deze ministerspost vervulde. De commissie kwam in 1894 met een uitvoerig rapport. Daarin werden weliswaar enkele wijzigingen in Lely's ontwerp voorgesteld en een nieuwe kaart gemaakt, maar de meerderheid van de commissieleden zag de uitvoering van het plan wel zitten. Slechts zes leden tekenden bezwaar aan tegen de hoge kosten die daarmee gemoeid waren. Ze achtten bovendien de inkomsten uit de verkoop van de droogvallende gronden, waarmee die kosten moesten worden bestreden, te onzeker. De Staatscommissie was wel unaniem van mening dat de afsluiting en de gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee door de Rijksoverheid en niet door particulieren dienden te gebeuren. Zo'n pleidooi voor ingrijpende staatsbemoeienis was destijds geen vanzelfsprekendheid en gedurende vele jaren zouden kabinetten nog aarzelen om het Plan-Lely, rekening houdend met de bevindingen van de Staatscommissie, ten uitvoer te brengen.



Verskillende bestuurders en leden van de Zuiderzeevereeniging waren sinds 1891 begonnen met het maken van propaganda voor het Plan-Lely. Door middel van lezingen, publicaties en bijdragen in kranten poogden zij het afdammen en gedeeltelijk inpolderen van de Zuiderzee in de publieke aandacht te brengen en te houden. Daarbij maakte de geograaf en cartograaf A.A. Beekman zich zeer verdienstelijk. Hij liet vermoedelijk al kort na het verschijnen van Lely's ontwerp een poster maken waarop hij de essenties van het plan inzichtelijk in woord en beeld samenvatte. De Technische Nota's van de Zuiderzeevereeniging waren immers geen lectuur voor niet-ingewijden in de materie. Dat voor een gunstige publieke opinie een 'vertaalslag' nodig was, zag Beekman wellicht eerder dan vele andere voorstanders van het Zuiderzeeproject.

André Geurts

Verantwoording van de illustraties:

Kaart van het Plan-Lely, 1891:

De afsluiting Noord-Holland-Wieringen-Friesland en de droogmaking van het gedeelte van de Zuiderzee binnen die afsluiting. B. De droogmaking. Onderzoek omtrent de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee, de Wadden en de Lauwerzee Nota No. 7 (Leiden 1891) losse kaart.

Plan-Lely: de acht Technische Nota's:

Lelystad, Batavialand, bibliotheek.

Kaart van de Staatscommissie, 1894, zoals weergegeven in:

H.C. van der Houven van Oordt en G. Vissering, *De economische betekenis van de afsluiting en drooglegging der Zuiderzee* (Leiden 1898) bijlage I.

Poster van het Plan-Lely, samengesteld door A.A. Beekman, 1891-1894:

Lelystad, Erfgoedpark Batavialand, losse kaarten en tekeningen.

Zie ook: <http://www.geheugenvannederland.nl/nl/geheugen/view?coll=ngvn&identifier=ZZM01%3A022207>.

De genoemde publicaties zijn te vinden in o.a. de collecties van Batavialand in Lelystad.

De bedwinger der Zuiderzee

Mr. K. Jansma gaf zijn in 1948 in eerste druk verschenen biografie van ir. Cornelis Lely de subtitel 'De bedwinger der Zuiderzee' mee. Daarmee wilde hij de waterbouwkundige en politicus wiens naam onlosmakelijk verbonden is met het Zuiderzeeproject neerzetten als een daadkrachtige en bevlogen persoonlijkheid. Lely was immers niet alleen de maker van een gedegen plan voor afsluiting en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee, maar ook jarenlang een ijveraar voor de realisering van dat plan en de minister die de Zuiderzeewet van 14 juni 1918 door het parlement loodste. Vervolgens was Lely gedurende een decennium voorzitter van de Zuiderzeeraad, een invloedrijk adviescollege van de regering. Daardoor bleef hij tot aan zijn dood in 1929 sterk betrokken bij de realisering van het Zuiderzeeproject.

Lely werd op 23 september 1854 in Amsterdam geboren als zevende zoon van Jan Lely, makelaar in granen en zaden, en zijn echtgenote Adriana van Houten. Na het behalen van het eindexamen HBS in zijn geboortestad ging hij studeren aan de Delftse Polytechnische School – later Technische Hogeschool en thans Technische Universiteit geheten – alwaar hij in 1875 het diploma van civiel ingenieur behaalde. Vervolgens moest hij meer dan tien jaar genoegen nemen met tal van korte tijdelijke dienstverbanden bij verschillende overheidsdiensten en waterschappen. Dit weinig aantrekkelijke arbeidsperspectief belette hem echter niet in 1881 in het huwelijk te treden met Gerarda Jacoba van Rinsum. Naast twee jong gestorven kinderen, werden uit deze gelukkige echtverbintenis drie zoons en een dochter geboren.

Op 1 oktober 1886 trad Lely in dienst van het Technisch Bureau van de Zuiderzeevereniging, waarvan hij nog geen jaar later chef werd. Gedurende vijf jaar wijdde hij zich aan het samenstellen van een goed gefundeerd ontwerp tot afdamming en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee, dat later als een informeel eerbetoon aan zijn opsteller regelmatig is aangeduid met de naam 'Plan-Lely'. Nog voordat de achtste en laatste nota van dit ontwerp gepubliceerd was, nam Lely ontslag om in het kabinet Van Tienhoven (1891-1894) minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid te worden. Tijdens dit ministerschap sprak een Staatscommissie zich positief uit over het Plan-Lely, maar een besluit tot uitvoering kwam niet tot stand omdat het kabinet daarover verdeeld was.

In de periode 1894-1913 heeft Lely als Tweede en Eerste Kamerlid, en als minister in het kabinet Pierson (1897-1901) vergeefs naar mogelijkheden gezocht om ruimtelijke ingrepen in het Zuiderzeegebied mogelijk te maken. Toen mr. P.W.A. Cort van der Linden hem in 1913 aanzocht om opnieuw minister van Waterstaat te worden, accepteerde Lely deze post slechts onder de voorwaarde dat de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee deel zouden uitmaken van het regeringsprogramma. Toen koningin Wilhelmina in de troonrede op 16 september 1913 kondigde dat de tijd gekomen was om het natte hart van Nederland van de Noordzee af te sluiten en gedeeltelijk in te polderen, leek de realisering van het Plan-Lely dichterbij dan ooit. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog op 28 juli 1914, een maand na de moord op de Oostenrijkse troonopvolger aartshertog Frans Ferdinand in Sarajevo, maakte echter dat de regering het indienen van een wetsontwerp voor zich uitschoof. Lely werd bovendien in de zomer van 1914 getroffen door diep persoonlijk leed: het plotselinge overlijden van zijn echtgenote. Uiteindelijk werd het ontwerp pas in september 1916 aan het parlement aangeboden. Dat het in het voorjaar van 1918 zonder hoofdelijke stemming door beide Kamers van de Staten-Generaal werd aanvaard, was voor Lely een grote triomf.



Ir. Cornelis Lely, 1894.

In de Zuiderzeewet was voorzien dat een Zuiderzeeraad zou worden ingesteld die de regering van advies moest dienen bij de voorbereiding en uitvoering van het afsluitings- en inpolderingsproject. Tijdens de installatie van de raad op 16 juni 1919 aanvaardde Lely de functie van voorzitter. Hij bleef zo nog dicht betrokken bij de concrete uitwerking van het Plan-Lely. De Zuiderzeewet was weliswaar op dit plan gebaseerd, maar bood nog veel mogelijkheden tot aanpassing en fasering van de te nemen uitvoeringsmaatregelen. Een wakend oog van de 'De bedwinger der Zuiderzee' leek zowel de toenmalige regering als Lely bijzonder nuttig.

Ofschoon het voorzitterschap van de Zuiderzeeraad als een blijk van erkenning moet worden beschouwd, lag de waardering die Lely reeds bij leven kreeg aanvankelijk vooral op wetenschappelijk terrein. Al in 1895 was hij benoemd tot lid van de Koninklijke Academie van Wetenschappen, afdeling Natuurkunde. Tien jaar later volgde een eredoctoraat van de Technische Hogeschool te Delft. In 1924 werd Lely's zeventigste verjaardag groots gevierd met aandacht voor zijn verdiensten in de pers en met een receptie waarop ook de minister van Waterstaat aanwezig was. Ook Lely's begrafenis op 26 januari 1929 in Den Haag, vier dagen na zijn overlijden, was een nationale gebeurtenis. Het waren echter niet alleen het Zuiderzeeproject, maar ook zijn verdiensten ter verbetering van de infrastructuur, de bevordering van de mijnbouw, de staatsbemoeienis met het postverkeer en de telefonie, en uiteenlopende wetgeving op sociaal terrein die hem tot een gewaardeerde geleerde en staatsman maakten.



Dr.ir. Cornelis Lely, 1928.

Een jaar na zijn overlijden werd een gemaal in de Wieringermeer, de eerste grote polder van het Zuiderzeeproject, naar Lely vernoemd. Eind 1952 werd de toekomstige hoofdstad van de IJsselmeerpolders, die destijds alleen nog maar op kaarten voorkwam, getooid met de naam Lelystad. De waterbouwkundige en politicus werd in de loop der jaren in tal van Nederlandse gemeenten geëerd met een straatnaam. Op de Afsluitdijk en in Lelystad verrezen standbeelden. Zijn leven en werken werd in twee biografische studies vastgelegd: in 1948 door mr. K. Jansma, van 1919-1966 één van de secretarissen van de Zuiderzeeraad, en in 2007 (bij het 75-jarig jubileum van de dichting van de Afsluitdijk) door de historicus dr. W. van der Ham. Van de hand van E. Voigt zal medio 2018 naar aanleiding van de viering van '100 jaar Zuiderzeewet' een nieuwe levensschets verschijnen. De Cornelis Lelylezing, die sinds 2007 jaarlijks plaatsvindt in Lelystad, wil een eerbetoon zijn aan de visionaire kracht van Lely. Tenslotte zij nog vermeld dat in Suriname Lelydorp en het Lelygebergte eraan herinneren dat Lely 'tussen de bedrijven door', van 1902 tot 1905, in deze voormalige kolonie gouverneur is geweest.

André Geurts

Verantwoording van de illustraties:

Ir. Cornelis Lely, 1894:

K. Jansma, *Lely. De bewinger der Zuiderzee* (Amsterdam 1948) tegenover 33.

Dr.ir. Cornelis Lely, 1928:

K. Jansma, *Lely. De bewinger der Zuiderzee* (Amsterdam 1948) tegenover 256.

Genoemde publicatie is te vinden in o.a. de bibliotheek van Batavialand in Lelystad.

De watersnoodramp van 1916

Om daadwerkelijk over te gaan tot de uitvoering van grote publieke werken is niet zelden een bijzondere aanleiding nodig. De argumenten die wijzen op nut en noodzaak van deze werken worden weliswaar door velen onderkend, maar concrete actie laat vaak lang op zich wachten. Dat geldt ook voor het Zuiderzeeproject. Aan de voordelen van het afsluiten en gedeeltelijk inpolderen van de Zuiderzee hoefde sinds de publicatie van het Plan Lely omstreeks 1890 niet meer te worden getwijfeld. Dat de uitvoering evenwel verschillende decennia op zich liet wachten, had vooral te maken met een terughoudende rijksoverheid. Deze zag steeds opnieuw op tegen de omvang van het project, zowel wat tijdsduur als kosten betreft. De watersnoodramp van januari 1916, die zich grotendeels rond de Zuiderzee voltrok, bleek echter als een katalysator te werken. In september 1916 diende de regering bij de Tweede Kamer een op het Plan Lely gebaseerd wetsontwerp in om de Zuiderzee af te dammen en gedeeltelijk droog te malen.

De watersnoodramp van 13 en 14 januari 1916 trof heel Nederland, maar leidde in het Zuiderzeegebied tot de meeste schade en slachtoffers. Harde winden die van het noordwesten naar het zuidwesten draaiden, gecombineerd met een reeds wekenlange hoge waterstand, maakten dat dijken doorbraken en polders onderliepen. In Noord-Holland overstromden de Anna Paulownapolder, Waterland en Marken. Aan de zuidwal van de Zuiderzee hadden Huizen en Bunschoten-Spakenburg veel te lijden van de storm. Losgeslagen vissersschepen beschadigden huizen en dijken. In Gelderland liepen vooral gebieden nabij Nijkerk en Elburg onder. In Overijssel was er de meeste wateroverlast ten westen van Kampen en nabij Zwartsluis. In Friesland beperkte de schade zich tot het overstromen van enkele buitendijkse gebieden.

De watersnood werd gezien als een nationale ramp. Er waren in de provincie Noord-Holland 19 doden te betreuren, merendeels op het eiland Marken. Op zee vielen nog eens 32 dodelijke slachtoffers. Koningin Wilhelmina en minister van Waterstaat ir. C. Lely bezochten enkele ondergelopen gebieden. Journalisten snelden naar de regio's die het zwaarst getroffen waren en maakten gelegenheidspublicaties, waarvan de opbrengst deels ten goede kwam aan de slachtoffers. Mr. G. Vissering, president-directeur van de Nederlandsche Bank en voorzitter van de Zuiderzeevereeniging, schreef al op 16 januari 1916 in het *Algemeen Handelsblad* dat uitvoering van het Plan Lely nu toch echt ter hand genomen moest worden. De Zuiderzeevereeniging organiseerde in februari en maart 1916 een tentoonstelling in Amsterdam om het belang van dat plan nog eens duidelijk te maken. Dat er ingrijpende maatregelen nodig waren om de veiligheid in het Zuiderzeegebied te garanderen was echter een inzicht dat door de gevolgen van de watersnoodramp eigenlijk geen nieuwe pleitbezorgers meer nodig had.





Propaganda-expositie van de Zuiderzeevereeniging in de tentoonstellingszaal van het Panorama-gebouw te Amsterdam, 1916. Aan de wanden zijn prenten betreffende watersnoden uit de verzameling van de heer A.Th. Hartkamp opgehangen. De collectioneur (rechts) is gefotografeerd terwijl hij in gesprek was met een bezoeker.

Na de watersnoodramp werd gedurende tien jaar aan dijkversterkingen gewerkt. Voor het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut was de storm van januari 1916 aanleiding om tot de oprichting van een waarschuwingdienst voor dreigende stormvloed over te gaan: de Stormvloedseindienst. Thans wordt deze Stormvloedwaarschuwingdienst genoemd en is er al geruime tijd een samenwerking met Rijkswaterstaat aangegaan. De ramp van 1916 leidde ook tot een bundeling van krachten in zeven waterschappen in het noorden van Noord-Holland. In 1919 vormden ze samen het Hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier. Enkele kleine Noord-Hollandse gemeenten raakten door de watersnood zo verarmd dat ze aansluiting bij Amsterdam vroegen. Op 1 januari 1921 werden de gemeenten Buiksloot, Nieuwendam en Ransdorp onderdeel van onze hoofdstad.

De overstroomde Anna Paulownapolder, gelegen in de Kop van Noord-Holland, speelt in de aanloop naar het Zuiderzeeproject nog een speciale rol. Nadat deze polder weer was drooggemalen, werd hier nauwkeurig gevolgd hoe het zout uit de bodem verdween tijdens het opnieuw voor de landbouw geschikt maken van gronden die geruime tijd met zeewater waren overspoeld. Aan dit onderzoek is de naam verbonden van ir. Sikke Smeding, destijds rijkslandbouwconsulent in Noord-Holland en directeur van de Landbouwwinterschool in Schagen. Smeding zou in de periode 1930-1954 leiding geven aan de Directie van de Wieringermeer, de dienst die de in de eerste IJsselmeerpolders de uitvoering van de ontginning, inrichting en kolonisatie ter hand nam. Inzake het grondgebruik in die polders profiteerde hij van vroegere ervaringen, zoals die opgedaan in de Anna Paulownapolder. Totdat het water in het IJsselmeergebied geheel verzoet was, bleef het zoutgehalte in de bodem van het nieuwe land een belangrijk aandachtspunt bij het cultuurrijp maken van de IJsselmeerpolders.

André Geurts

Verantwoording van de illustraties:

Minister Lely en andere hoogwaardigheidsbekleders bezoeken de overstroomde regio van Edam:
M. van der Staal, *Januari-vloed 1916* (Rotterdam 1916) p. 8.

Een van de gelegenheidspublicaties, uitgegeven te Amsterdam, die de watersnoodramp in beeld bracht en waarvan de opbrengst bestemd was voor leniging van de nood:

Herinnerings-album van den grooten watersnood Januari 1916 (Amsterdam 1916) voorkant omslag.

Propaganda-expositie van de Zuiderzeevereeniging in de tentoonstellingszaal van het Panoramagebouw in Amsterdam, 1916:

Het leven geïllustreerd 11(1916) nr. 8 (22 februari) p. 257.

De genoemde publicaties zijn te vinden in o.a. de collecties van Batavialand in Lelystad.

Eén raad, twee diensten en drie commissies

Nadat op 14 juni 1918 de Zuiderzeewet in het *Staatsblad* was gepubliceerd, moest de uitvoering van die wet worden geregeld. Daartoe werd allereerst in juli 1918 de Zuiderzeeraad in het leven geroepen. Dit was een veelzijdig samengesteld adviescollege dat voorstellen met betrekking tot Zuiderzeewerken beoordeelde en becommentarieerd doorgaf aan de minister van Waterstaat. Deskundige adviezen moesten de bewindsman ruggensteun geven bij zijn besluiten. De eerste voorzitter van de raad was ir. Cornelis Lely, die na zijn ministerschap in een invloedrijke functie de uitvoering van zijn afsluitings- en inpolderingsplan van nabij kon blijven volgen. Hij en zijn mederaadsleden, maar liefst 37 in getal, werden op 31 maart 1919 geïnstalleerd. Het adviesorgaan werd door twee secretarissen, de juristen K. Jansma en W.J. Vogel, die beiden maar liefst tot 1966 actief bleven, ondersteund. De Zuiderzeeraad heeft tot september 1969 als zelfstandig orgaan bestaan en werd toen onderdeel van de Raad van de Waterstaat, welke in oktober 1992 zijn adviestaken zag opgaan in de Raad voor Verkeer en Waterstaat.



Installatie van de Zuiderzeeraad op 31 maart 1919 in de Trèveszaal op het Binnenhof in Den Haag. Links van de tafellamp voorzitter ir. Cornelis Lely.

Bij Koninklijk Besluit van 31 mei 1919 werd de Dienst der Zuiderzeewerken (ZZW) ingesteld. Deze dienst had als opdracht de Afsluitdijk te bouwen, een nog nader te specificeren aantal polders aan te leggen en de belangen te behartigen van waterkering, afwatering en scheepvaart in wat later het IJsselmeergebied is gaan heten. Feitelijk was ZZW de bouwdienst van de Zuiderzeewerken en als uitvloeisel daarvan ook de opsteller van de verkavelingsplannen van de verschillende polders. De grote lijnen van de inrichting van het nieuwe land werden in deze plannen, die we thans structuurplannen zouden noemen, vastgelegd.

ZZW was aanvankelijk een afzonderlijke dienst naast Rijkswaterstaat met een eigen directeur-generaal. De eerste persoon die deze functie bekleedde, ir. H.J. Wortman, had al een maand voor de instelling van ZZW zijn benoeming op zak. Hij had jarenlang interesse getoond voor Lely's plan, kende de wereld van de waterstaatsingenieurs uitstekend en had de verwachting gewekt – zoals zou blijken niet ten onrechte – een gelukkige hand te hebben in het aantrekken van deskundig personeel. Alle IJsselmeerpolders zijn aangelegd onder leiding van ingenieurs die door hem waren aangesteld.

Vanaf 1935 was ZZW werkzaam onder verantwoordelijkheid van de directeur-generaal van Rijkswaterstaat. In 1971 kwam



H.J. Wortman, 1920.

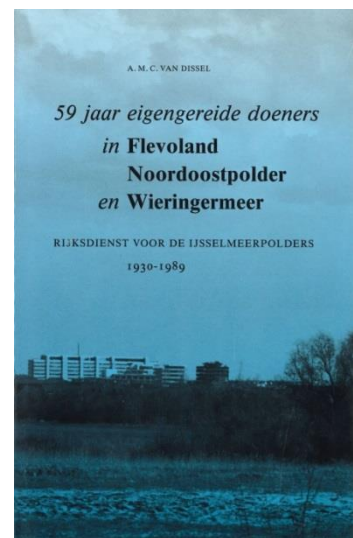
een einde aan deze bijzondere positie en ging ZZW op in de waterstaatsorganisatie. Geleidelijk aan werd hij getransformeerd in een gewone regionale beheersdienst van Rijkswaterstaat: de Directie Zuiderzeewerken. Op 1 januari 1989 ontstond uit een fusie van deze Directie met de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP) de Directie Flevoland van Rijkswaterstaat.

De RIJP was op 29 januari 1963 ontstaan als voortzetting van de Directie van de Wieringermeer. Deze Directie was ten tonele verschenen in 1930, het jaar waarin de Wieringermeer, de eerste grote polder van het Zuiderzeeproject, droogviel. Aan de Directie van de Wieringermeer werd de ontginning, de inrichting en de sociaal-economische opbouw van het nieuwe gewonnen land in de voormalige Zuiderzee toevertrouwd. Gedurende bijna 25 jaar werd de Directie met vaste hand geleid door landbouwkundig ingenieur S. Smeding.



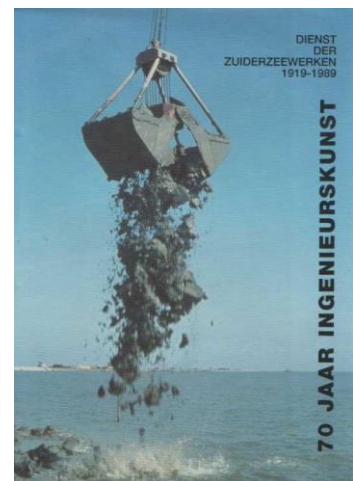
S. Smeding, 1948.

Begin jaren zestig van de vorige eeuw werd duidelijk dat toekomstige IJsselmeerpolders niet meer met een sterke focus op de het agrarische grondgebruik, maar multifunctioneel zouden moeten worden ingericht. Er moest aandacht komen voor bevolkingsopvang uit de Randstad, recreatie en natuurontwikkeling. In Den Haag werd het daarom zinvol geacht de Directie van de Wieringermeer een nieuwe naam te geven, alsmede een nieuwe leiding. Onder de directeuren W.M. Otto en R.H.A. van Duin bleef de RIJP tot 1989 rechtstreeks ressorteren onder de ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën. De laatste was verantwoordelijk voor het eigenaarsbeheer in de polders, maar had dit bijzondere domeinbeheer, dat vroeger werd uitgeoefend door de Directie van de Wieringermeer, toevertrouwd aan de RIJP.



Voor het Zuiderzeeproject zijn naast de Zuiderzeeraad, ZWW en de Directie van de Wieringermeer/RIJP ook het werk van een drietal bijzondere commissies van groot belang. Zij waren actief in de jaren twintig van de vorige eeuw. Op wat zij hebben gerapporteerd is decennia lang bij de uitvoering van de projectwerkzaamheden teruggegrepen.

De met de Nobelprijs gelauwerde natuurkundige ir. H.A. Lorentz heeft in de jaren 1918-1926 een commissie geleid die zijn naam droeg en die als opdracht had na te gaan in hoeverre de afsluiting van de Zuiderzee tijdens storm hogere waterstanden en een grotere golfoploop tot gevolg zou hebben dan voorheen. Dit zou zowel bij het vaste land van Noord-Holland, Friesland en Groningen onderzocht moeten worden, als bij de Waddeneilanden. Op theoretische gronden en met behulp van talrijke empirische gegevens ontwikkelde Lorentz een wiskundig model voor het voorspellen van de wijzigingen in stromingen en waterstanden. Dit was baanbrekend en zou niet alleen toepasbaar blijken in het Zuiderzeeproject. Het onderzoek van de Commissie-Lorentz heeft er ook toe geleid dat medio jaren twintig de Afsluitdijk



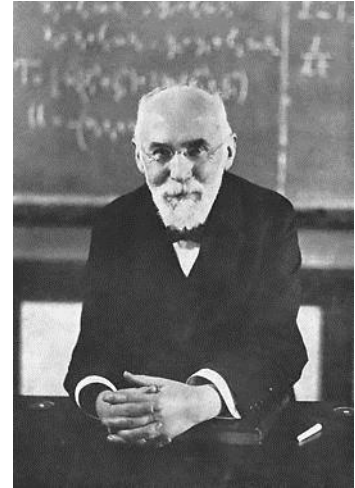
Monografieën over de twee rijksdiensten, geschreven door respectievelijk A.M.C. van Dissel en D.J. Wolffram, en verschenen in 1991 en 1997.

een gewijzigd tracé kreeg. De aansluiting op de Friese kust bij Piaam werd toen ingeruild voor die bij het noordelijker gelegen Zurich.

Een commissie onder leiding van dr. H.J. Lovink kreeg in 1922 opdracht een hernieuwd onderzoek in te stellen naar de kosten en baten van de Zuiderzeewerken. De commissie vatte die opdracht ruim op, waarschijnlijk onder invloed van haar leden met een landbouwkundige achtergrond. Behalve over de algemene economische voordelen van het Zuiderzeeproject werd in 1924 ook gerapporteerd over de betekenis van het toekomstige IJsselmeer voor de landbouw in de omliggende provincies, de verkaveling en de ontginning van het nieuwe land, en de te verwachten pacht- en verkoopprijzen van de poldergrond. Ook werd aanbevolen een kleine proefpolder aan te leggen om proefondervindelijk onderzoek te doen naar ontwatering en grondbewerking. Die proefpolder, 40 hectare groot, kwam er in 1927 nabij de Noord-Hollandse plaats Andijk.

Maakte de Commissie-Lovink de geesten rijp voor overheidsbemoeienis met de ontginning van het nieuwe land, de Commissie-Vissering, die in 1926 opdracht kreeg om de uitgifte van de drooggevalen Zuiderzeegronden te bestuderen, adviseerde vier jaar later dat de Staat ook de inrichting en sociaal-economische opbouw van de polders tot zijn takenpakket diende te rekenen. Aan dit advies, dat zou uitmonden in de instelling van de Directie van de Wieringermeer, is de invloed van commissievoorzitter mr. G. Vissering en secretaris dr. H.N. ter Veer niet vreemd. De laatste was in 1925 gepromoveerd op de kolonisatie van de Haarlemmermeer. Hij was de mening toegedaan dat erbarmelijke omstandigheden in een pioniersperiode alleen te voorkomen waren indien ontwikkelingen niet aan de vrije spel der maatschappelijke krachten zouden worden overgelaten. Vissering, president-directeur van De Nederlandsche Bank, was een ijverig pleitbezorger van het Zuiderzeeproject. Hij verenigde in zijn persoon jarenlang het voorzitterschap van de Zuiderzeevereeniging, die het Plan-Lely mogelijk had gemaakt, en het ondervoorzitterschap van de Zuiderzeeraad, waarin hij Lely ter zijde stond. Hem was er alles aan gelegen de uitvoering van het project van de 'bedwinger der Zuiderzee' tot een succes te maken.

André Geurts



H.A. Lorentz, 1927.



H.J. Lovink.



G. Vissering, 1920.

Verantwoording van de illustraties:

Installatie van de Zuiderzeeraad op 31 maart 1919 in de Trèveszaal op het Binnenhof in Den Haag:
G.H.L. Tiesinga, *Het Zuiderzeeproject. Voor- en tegenstanders, plannenmakers en uitvoerders*. Flevo Profiel 6 (Zutphen 1990) 17.

H.J. Wortman:
G.L. Cleintuar, *Wisselend getij. Geschiedenis van de Zuiderzeevereeniging 1886-1949*. Publicaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 42 (Zutphen 1982) afb. 64.

S. Smeding:
Het Flevolands Archief, fotocollectie RIJP en rechtsvoorgangers, Lelystad.

Stofomslagen van de monografieën over de Directie van de Wieringermeer/RIJP en ZZW:
Batavialand, bibliotheek, Lelystad.

H.A. Lorentz:
https://nl.wikipedia.org/wiki/Hendrik_Lorentz.

H.J. Lovink:
<http://resources.huygens.knaw.nl/bwn1880-2000/lemmata/bwn2/lovink>.

G. Vissering:
https://nl.wikipedia.org/wiki/Gerard_Vissering.

De genoemde publicaties zijn te vinden in o.a. de collecties van Batavialand in Lelystad.

Vangen of ontvangen: de Zuiderzeevissers

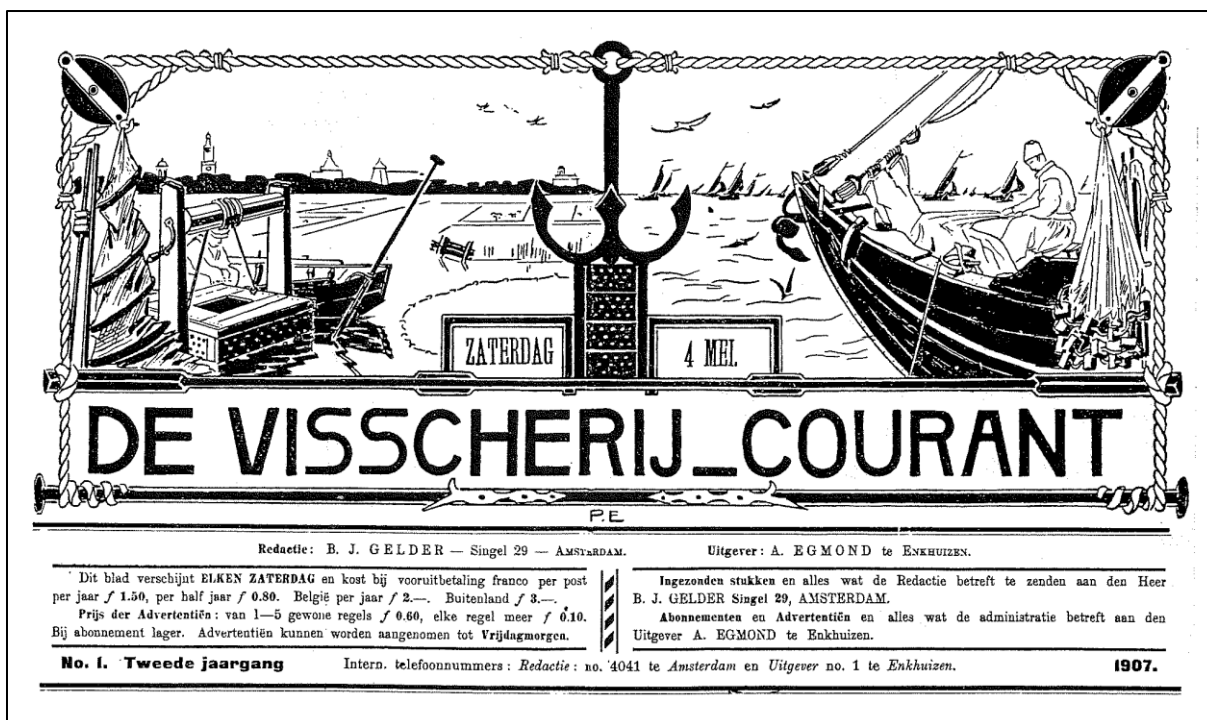
De verschillende negentiende-eeuwse plannen voor afsluiting en (gedeeltelijke) inpoldering van de Zuiderzee hielden nauwelijks rekening met de Zuiderzeevissers, een beroepsgroep die als eerste geraakt zou worden door ingrijpende ruimtelijke ingrepen in het natte hart van Nederland. De weinig florissante situatie waarin de Zuiderzeevervisserij destijds verkeerde, was daar zeker debet aan. Bovendien werd het niet voor onmogelijk gehouden dat de vissers hun nering zouden kunnen verplaatsen naar de Noordzee. Omdat het realiteitsgehalte van de diverse Zuiderzeeplannen als niet erg groot werd beschouwd, lieten de vissers zelf lange tijd nauwelijks van zich horen.

Eerst de publicatie van het Plan-Lely omstreeks 1890 en de pogingen in de decennia daarna om dat plan als basis voor een wetsvoorstel te nemen, brachten de vissers ertoe nadrukkelijk hun belangen te gaan bepleiten. Daarbij stond niet zozeer de afsluiting en drooglegging van de Zuiderzee ter discussie, als wel het verkrijgen van een ruime schadeloosstelling voor de teloorgang van hun middel van bestaan. Noordzeevervisserij bleek voor de bemanningen van de Zuiderzeebotters geen soelaas te bieden. Ze konden de concurrentie met de trawlvissers niet aan. Als de afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee niet was tegen te gaan, dan kon alleen door financiële compensatie uitzicht geboden worden op nieuwe middelen van bestaan. Als demonstratie van de omvang van het vissersbedrijf rond de Zuiderzee werd op 3 augustus 1900 bij Pampus een vlootrevue van maar liefst 1600 vissersschepen gehouden. Onder de toeschouwers bevonden zich de koninginnen Wilhelmina en Emma.



Tegeltableau van de vlootrevue van 3 augustus 1900, vervaardigd door de Faience- en tegelfabriek 'Holland' in 1909-1910, bestemd voor de inrichting van de viswinkel van Eibert Bunte aan de Lange Viestraat 24 te Utrecht. Collectie Zuiderzeemuseum, Enkhuizen.

Terwijl de voorstanders van het Plan-Lely in de Zuiderzeevereeniging een lobbyorganisatie hadden die met regelmaat de voordelen van afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee naar voren bracht, lukte het de vissers niet om eensgezind hun stem te laten horen. Er werd door sommigen gepleit voor het behoud van de Zuiderzeevervisserij, terwijl anderen de teloorgang accepteerden en ijverden voor een royale schadeloosstelling. Over het bedrag dat met dat laatste gemoeid was en of personen wier bedrijven rechtstreeks van de visserij afhankelijk waren al dan niet in de schaderegeling betrokken moesten worden, liepen de meningen sterk uiteen. De Groningse nettenhandelaar Benjamin Jacob Gelder ondernam via de oprichting in 1905 van de Vereeniging tot Bevordering van de Belangen der Zuiderzee-Visscherij en de uitgave van *De Visscherij-Courant* in de jaren 1906-1934 pogingen om de visserijbelangen te bundelen. Zijn inspanningen waren tevergeefs. Dat gold ook voor die van Jacob de Veen, die vooral vanuit West-Friesland opereerde en in de jaren 1911-1931 secretaris was van de Zuiderzeevervisserijraad, een van regeringswege ingesteld overlegorgaan.



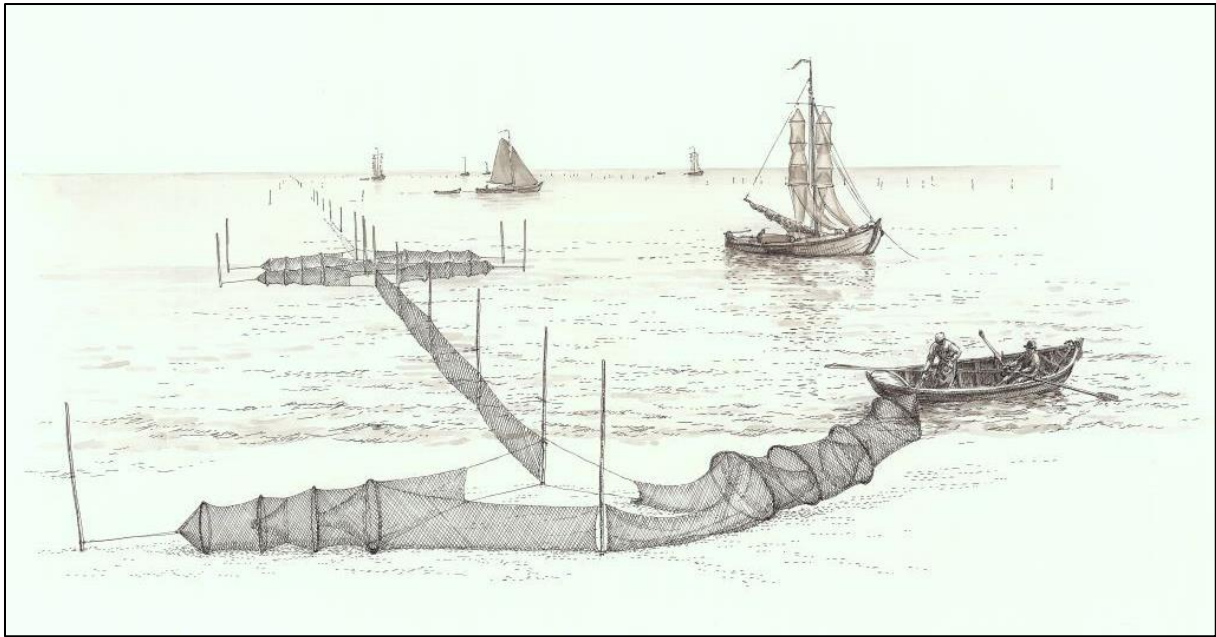
Kop van de voorpagina van De Visscherij-Courant van 4 mei 1907. Collectie Batavialand, Lelystad.

Toen in 1918 de Zuiderzeewet door het parlement werd aangenomen, werd de Zuiderzeevissers een compensatie van 6 miljoen gulden in het vooruitzicht gesteld. De waarde van de bedrijfstak – dus inclusief de nevenbedrijven – werd door betrokkenen zelf echter op 10 miljoen gulden geschat. De ontevredenheid over de schadeloosstelling werd nog aangewakkerd door het uitblijven van een wettelijke regeling van de overheidssteun. Die regeling kwam er pas in juni 1925. Toen werd de Zuiderzeesteunwet in het leven geroepen, waarop ‘belanghebbenden’ – daaronder werden bijvoorbeeld ook scheepsbouwers, visrokers en handelaren verstaan – een beroep konden doen. Voor de waardevermindering van hun bezittingen, scholing van henzelf en hun kinderen, en kredietverlening bij de opbouw van een nieuw bestaan, kon geldelijke steun worden verkregen. Archiven die bij de uitvoering van de Zuiderzeesteunwet zijn gevormd, worden bewaard bij het Nationaal Archief in Den Haag en bij Het Flevolands Archief in Lelystad.

Ontevredenheid over de Zuiderzeesteunwet leidde ertoe dat er in de visserijsector verzet bleef bestaan tegen de bouw van de Afsluitdijk en de IJsselmeerpolders. Hun spreekbuis werd Eibert den Herder, handelaar en fabrikant in Harderwijk. Dat de protesten weinig zinvol waren omdat het landbestuur in 1925 ook besloot met kracht het Zuiderzeeproject voort te zetten, werd door velen niet onderkend. Daarnaast waren er echter ook vissers die besloten de toekomst recht in de ogen te kijken. Zij boden de aannemers die belast waren met de dijkbouw in het Zuiderzeegebied hun werkkraft en vaarervaring aan.



Visserijonderzoeker Peter Dorleijn, 1 februari 2016. Foto Johan Hardeman.



Haringvisserij op de Zuiderzee met fuiken en zegens (staande visnetten die tot de bodem reiken). Tekening Peter Dorleijn. Collectie Batavialand, Lelystad.

Als een monument voor de Zuiderzeevissers heeft onderzoeker en tekenaar Peter Dorleijn sinds 1965 in verschillende publicaties de gebezigde vistechnieken, de zeilende vaartuigen en het belang van visvangst en -verwerking voor de verschillende Zuiderzeeplaatsen vastgelegd. Hij baseerde zich daarbij onder andere op de mondelinge getuigenissen van vissers en ambachtslieden. Zijn vijfdelige reeks *Van gaand en staand want. De zeilvisserij voor en na de afsluiting van de Zuiderzee* (1982-1996), het tekeningenboek *Zuiderzeevervisserij in beeld* (1987) en de monografie *De bouwgeschiedenis van de botter. Vierendertig voet in de kiel* (1987) hebben een breed publiek bereikt. Het merendeel van de illustraties voor deze publicaties, waaronder honderden gedetailleerde tekeningen, worden bewaard bij Batavialand in Lelystad.

André Geurts

Verantwoording van de illustraties

Tegeltabelau van de vlootrevue van 3 augustus 1900:

<https://www.zuiderzeecollectie.nl/object/collect/1635>.

Kop van de voorpagina van *De Visscherij-Courant* van 4 mei 1907:

E. van der Put, *De Visscherij-Courant 1906-1917. Verslag van elf jaar Zuiderzeevervisserij door 'de man aan den kant'*. Publikaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 55 (Zutphen 1991) 10.

Visserijonderzoeker Peter Dorleijn:

<https://www.ad.nl/amersfoort/botterkenner-schenkt-collectie-aan-spakenburg~ab9dbc97/>.

Haringvisserij op de Zuiderzee:

P. Dorleijn, *Zuiderzeevervisserij in beeld*. Publikaties van de Stichting voor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders 51 (Zutphen 1987) 80-81.

De genoemde publicaties zijn te vinden in o.a. de collecties van Batavialand in Lelystad.

Eibert den Herder: Het te late protest

In 1925 besloot het parlement met voortvarendheid het Zuiderzeeproject te continueren. De aanleg van de Afsluitdijk tussen het eiland Wieringen en de Friese kust, de droogmaking van de Wieringermeer en de realisering van een 40 hectare grote proefpolder bij Andijk waren op die bestuurlijke besluitvaardigheid, en uiteraard op de Zuiderzeewet van 1918, terug te voeren. Zij die kritiek hadden op het Zuiderzeeproject vanwege de hoge kosten en de gevolgen voor de visserij hadden definitief het nakijken. De uitvoering van genoemde waterbouwkundige werkzaamheden kon snel ter hand genomen worden, omdat tal van plannen in de eerste helft van de jaren 1920 al waren uitgewerkt door de Dienst der Zuiderzeewerken.

Toch werd tussen 1925 en de sluiting van de Afsluitdijk in 1932 nog regelmatig luid geprotesteerd tegen het Zuiderzeeproject. Die kritiek was vooral afkomstig van Eibert den Herder (1876-1950), vishandelaar en fabrikant te Harderwijk. Jarenlang maakte hij zich sterk voor de visserij en het toerisme in zijn geboorteplaats. De afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee stond in Den Herders ogen haaks op de door hem gewenste ontwikkeling van Harderwijk (en van zijn eigen commerciële activiteiten). In zijn strijd tegen de Zuiderzeewerken publiceerde hij brochures, schreef brieven aan bestuurders en politici, stuurde ingezonden brieven aan kranten en hield op verschillende plaatsen voordrachten. Den Herder was van mening dat de visserijsector een belangrijke economische waarde vertegenwoordigde, die opwoog tegen de opbrengsten van nieuwe poldergrond. Hij stelde vragen bij de rentabiliteit van het Zuiderzeeproject en betwijfelde de sterkte van de Afsluitdijk bij zware stormen.

Ofschoon Den Herder er aanvankelijk niet in slaagde publieke steun te krijgen voor zijn denkbeelden, bleef hij deze op allerlei manieren uitdragen. Pas toen hij in 1929 verzet aantekende tegen de Zuiderzeefilm van de folklorist Dirk-Jan van de Ven, waarin de Zuiderzeevissers als armoedzaaiers werden afgeschilderd, wist hij brede steun te verwerven in de verschillende vissersplaatsen van het (toen nog) natte hart van Nederland. Zijn plan om een nieuwe film te maken waarin het belang van de visserij en aanverwante bedrijfstakken onomwonden duidelijk gemaakt zou worden, werd met geestdrift ontvangen en kon snel worden gefinancierd. Op 24 juni ging de rolprent in Harderwijk in première. Velen kregen toen de overtuiging dat het nog niet te laat was om de afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee een halt toe te roepen. Op druk bezochte bijeenkomsten kon Den Herder zijn bezwaren tegen de Zuiderzeewerken uiteenzetten, werd zijn film vertoond en ging er een telegram naar de minister van Waterstaat met het verzoek de bouw van de Afsluitdijk te stoppen of een nieuw onderzoek naar nut en noodzaak van het Zuiderzeeproject in te stellen.



Eibert den Herder, 1930.



Een van de door Den Herder geschreven brochures, 2^{de} druk 1930; 1ste druk 1927.



Dirk Jan van der Ven.

Het pleidooi van Den Herder en zijn medestanders ontmoette krachtige tegenstand toen dat in de pers steeds meer aandacht kreeg. De geograaf Anton Beekman, de secretaris van de Zuiderzeevereeniging Kornelis Jansma en de ingenieur van de Dienst der Zuiderzeewerken Jo Thijssen zagen zich gedwongen stevig stelling te nemen tegen de uitlatingen van de Harderwijker. Zij merkten op dat zijn ongefundeerde beweringen, fantastische voorstellingen en pertinente onwaarheden het eigenlijk niet waard waren serieus te worden weersproken. Zij wisten bovendien dat de regering op de eerder genomen beslissing om het Zuiderzeeproject met kracht uit te voeren niet zou terugkomen; daarvoor waren de werkzaamheden al te ver gevorderd. Het protest van Den Herder liep letterlijk achter de feiten aan. Toen er zicht kwam op de voltooiing van de Afsluitdijk – het laatste sluitgat zou op 28 mei 1932 worden gedicht – slonk de aanhang van de Harderwijkse activist snel. Den Herder bleef zijn verzet tegen het Zuiderzeeproject tot zijn dood trouw. In 1933 deed hij met een Zuiderzeepartij mee aan de Tweede Kamerverkiezingen, maar behaalde slechts 338 stemmen. Hij continueerde het schrijven van vlugschriften en liet er zich niets aan gelegen liggen dat hij inmiddels als een roepende in een woestijn werd beschouwd. In 1950 liet hij zich nog vol afschuw uit over de aanleg van Oostelijk Flevoland. Zijn liefde voor het erfgoed van de oude Zuiderzee had intussen gestalte gekregen in een reeks schilderijen over de geschiedenis van het Zuiderzeegebied, zijn bewoners en bedrijvigheid, en een vergeefse poging om het Zuiderzeemuseum naar Harderwijk te halen. De gemeente Harderwijk heeft zijn markante ingezetene in 2005 geëerd met het kunstwerk 'Zuiderzeegezicht'.



Door Den Herder geschilderde vissersschuit van het type 'pluut', die veelvuldig voorkwam langs de Gelderse Zuiderzeekust, maar niet de ouderdom had die de schilder eraan toekende.



Het bij het Harderwijker gemeentehuis geplaatste kunstwerk 'Zuiderzeegezicht' van beeldhouwer Hans Mes combineert een portret van Eibert den Herder, die een schilderijlijst vasthoudt waarin een bronzen hoed is geplaatst, en een natuurstenen vlak met de contouren van de Zuiderzee.

André Geurts

Verantwoording van de illustraties

Eibert den Herder:

http://www.biografischwoordenboek gelderland.nl/bio/3_Eibert_den_Herder.

Originele foto berust in het Stadmuseum Harderwijk.

Omslag van de brochure *Domme golven (...)*:

Collectie Batavialand, Lelystad.

Dirk Jan van der Ven:

<https://www.meertens.knaw.nl/cms/nl/cms/nl/110-nieuwsbrief/nieuw-in-de-collectie/144520-nieuw-in-de-collectie-bezoekt-noord-holland-een-eerste-impressie-van-de-collectie-van-der-ven>.

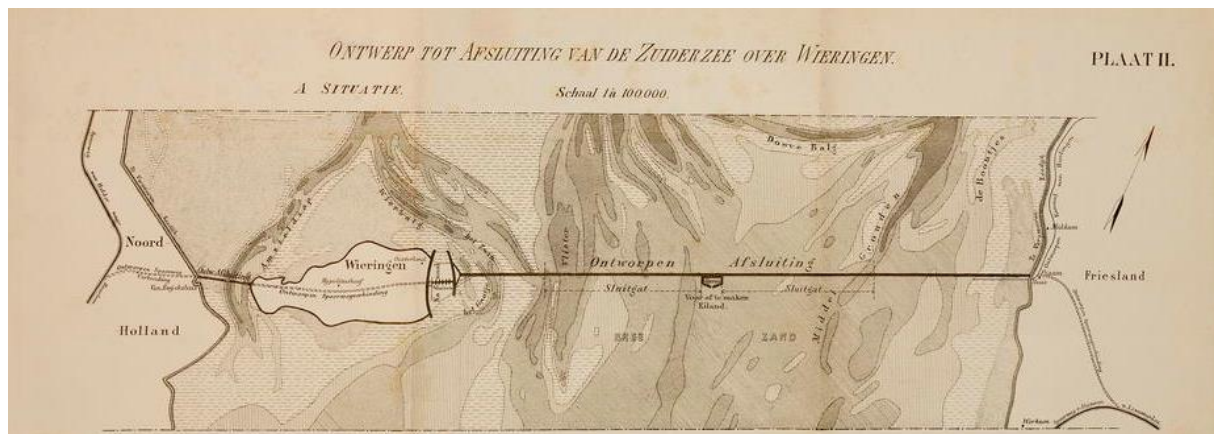
Schilderij 'Pluute 15 eeuw':

Stadsmuseum Harderwijk.

'Zuiderzeegezicht' van beeldhouwer Hans Mes:

<http://hansmes.com/portfolio/427/zuiderzee-gezicht>.

De Korte en Lange Afsluitdijk



Het tracé van de Afsluitdijk in het Plan-Lely.

Al in het Plan-Lely was voorzien dat de afsluiting van de Zuiderzee zou plaatsvinden door de bouw van een dijk tussen de Noord-Hollandse kust en Wieringen en een waterkering tussen dit eiland en Friesland. Eerstgenoemde dijk, die vernoemd zou worden naar het Amsteldiep, de belangrijkste geul ten westen van Wieringen, kwam in 1924 gereed. De bouw ervan verliep niet geheel probleemloos. Er traden verzakkingen en verschuivingen in het dijklichaam op, die voortvloeiden uit het ontbreken van een stevige ondergrond. Het nut van een nauwgezette bodemkartering, het wegbaggeren van slappe bodemlagen en de toepassing van keileem (een stevige grondsoort bestaande uit stenen, grind, zand en leem) waren de lessen die de dijkbouwers uit de realisering van de zogenaamde 'Korte Afsluitdijk' – hij was niet langer dan 2,5 kilometer – trokken.

De problemen die zich bij de realisering van de Amsteldiepdijk voordeden, brachten verschillende aannemers in financiële nood. Een aantal ondernemers dat interesse had in de bouw van de dijk tussen Wieringen en de Friese kust besloot een consortium te vormen waarmee de Nederlandse Staat een contract zou kunnen afsluiten voor de uitvoering van het Zuiderzeeproject. Terwijl het consortium de waterbouwkundige werkzaamheden uitvoerde, kon de Dienst der Zuiderzeewerken de directie blijven voeren over het afsluitings- en inpolderingsproject. Op 4 september 1926 werd de N.V. Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken (MUZ) opgericht. Een maand later kwam er een zogenaamde 'Grondovereenkomst' tot stand waarin de nieuwe onderneming opdracht kreeg de 'Lange Afsluitdijk' met de daarin gelegen sluizen en bruggen te realiseren. De MUZ heeft in wisselende samenstelling bestaan tot 1980 en is ook actief geweest in het buitenland.

De Afsluitdijk tussen Wieringen en Friesland was voor de tijd waarin hij gebouwd werd – maar ook nog lang daarna – een ware bijzonderheid. Er werd negentig jaar geleden dwars door de Zuiderzee een dam gebouwd met een lengte van maar liefst 32 kilometer, die tot 2010, toen in Zuid-Korea een bijna 34 kilometer lange zeedijk werd geopend, als de grootste waterkering van de wereld gold. Het dijklichaam was ter hoogte van de waterlijn 90 meter breed en stak 6,8 tot 7,5 meter boven NAP uit. Na de watersnoodramp van 1953 werd de Afsluitdijk verhoogd tot 10 meter. In de dijk liggen twee complexen met uitwaterings- en schutsluizen. In de jaren 1931-1934 werd hij ook nog voorzien van kazematten (militaire verdedigingsbunkers).

De bouw van de 'Lange Afsluitdijk' vond plaats in de periode 1927-1932 en was grondig voorbereid door de Dienst der Zuiderzeewerken (ZZW). Deze dienst had talrijke onderzoeken verricht, ontwerpen gemaakt en zelfs een werkplan voor de uitvoerder opgesteld. Ook had ZZW zich beijverd om het tracé van de dijk een noordelijker verloop te geven en te voorzien van een knik, dit alles met

het oog op de ondergrond van de dijk, de stroomgeulen en de verwachte golfoploop langs de waterkering.



Drukke rond het laatste sluitgat op 28 mei 1932.

De dijk werd vanaf Wieringen en de Friese kust, en vanaf twee werkeilanden, Breezand en Kornwerderzand, in delen gebouwd. Om deze stukken met elkaar te verbinden moesten sluitgaten worden gedicht. Het laatste sluitgat was De Vlieter, dat op 28 mei 1932 werd volgestort. Nabij de plaats waar de dijk gesloten werd, verrees naar een ontwerp van architect Willem Marinus Dudok een uitkijktoren als herdenkingsmonument. Beeldhouwer Hildo Krop maakte voor dit monument een bronzen reliëf ter ere van de steenzetters, de arbeiders die onontbeerlijk waren voor een gedegen afwerking van een dijklichaam. Het kunstwerk is voorzien van het opschrift 'Een volk dat leeft, bouwt aan zijn toekomst'. Deze tekst was verzonnen door het MUZ-bestuur, dat het monument aanbood aan de Staat der Nederlanden ter gelegenheid van het in gebruik stellen van de weg over de dijk op 25 september 1933.



De noord- en noordwestzijde van Dudoks monument, 1933.

Krop legt de laatste hand aan het kleimodel van zijn reliëf, 1933.



Meer dan het gereedkomen van de dijkweg heeft de sluiting van de unieke waterkering in de Nederlandse en buitenlandse pers aandacht gekregen. In woord en beeld is daar uitvoerig verslag van gedaan. Fascinerend zijn de foto's waarop een vrouw met opgetrokken rok in de keileem van de pas gesloten Afsluitdijk ploetert. Zij moet een opmerkelijke verschijning zijn geweest tussen de daar aanwezig officiële gasten en dijkwerkers, die allen van het mannelijk geslacht waren. De afgebeelde dame was Grietje Bosker. Zij was een zus van een aannemer en beleefde op 28 mei 1932 haar *one minute of fame*. In 1957 werd ze nog betrokken bij de 25^{ste} verjaardag van de dijksluiting. Ze woonde haar hele leven in Hippolytushoef op het voormalige eiland Wieringen en overleed in 1991. Op haar grafsteen staat: 'Haar trots was de Afsluitdijk'.



Grietje Bosker met hoog opgetrokken rok passeert het sluitgat van De Vlieter, 28 mei 1933.



Grietje Bosker ontvangt een bloemenhulde bij het zilveren jubileum van de Afsluitdijk, 28 mei 1957.

André Geurts

Verantwoording van de illustraties

Op één na zijn alle afbeeldingen afkomstig uit de digitale documentatie van 'De verbinding – 75 jaar Afsluitdijk', een tentoonstelling die van 28 mei 2007 tot en met 3 maart 2008 werd georganiseerd door het voormalige Nieuw Land Erfgoedcentrum te Lelystad. Deze documentatie wordt bewaard door Batavialand te Lelystad.

Hildo Krop werkend aan het model van zijn steenzetters-reliëf:

<https://amsterdamse-school.nl/objecten/voorwerpen/voorstudie-tableau-monument-op-de-afsluitdijk/>.

Het nieuwe land en zijn bestemmingen

Wie de Nederlandse poldergeschiedenis bestudeert, zal snel ontdekken dat het winnen van nieuw land traditioneel gevolgd werd door het agrarisch exploiteren van de drooggevalle gronden. Door het verbouwen van landbouwproducten of het weiden van vee kreeg het polderland niet alleen een nuttige functie, maar was het ook mogelijk inkomsten te verwerven, waarmee de aanleg van dijken, afwateringskanalen en gemalen kon worden gefinancierd. Toen ir. Cornelis Lely aan het einde van de negentiende eeuw de gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee bepleitte, werd door velen verwacht dat de opbrengsten uit de verkoop van het nieuwe land de uitgaven voor zowel de aanleg van de polders als de bouw van de Afsluitdijk zouden kunnen dekken.

Een landbouwkundige bestemming voor de polders van het Zuiderzeeproject werd tijdens de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) niet alleen door de traditie geschraagd, maar ook door de toen ontstane voedselkrapte. De roep om uitbreiding van het Nederlandse landbouwareaal werd destijds gepareerd door te wijzen op de grote landwinst die het Plan-Lely zou kunnen opleveren. Zonder naar de wapens te grijpen zou ons land zijn grondgebied kunnen uitbreiden en de voedselproductie aanmerkelijk verhogen. Lely had trouwens aangegeven dat de polderaanleg zich zou moeten concentreren op kleigronden en delen van de Zuiderzee met weinig bodemreliëf. Daar lonkte een vruchtbaar en gemakkelijk te bewerken nieuw landbouwareaal.



De Noordoostpolder als functioneel ingericht landbouwgebied: Johannes Postweg, 30 juni 2011.

De agrarische bestemming van de poldergronden was dominant bij de inrichting van de eerste twee grote polders van het Zuiderzeeproject: Wieringermeer en Noordoostpolder. Daarbij werd gestreefd naar het realiseren van eigentijdse boerenbedrijven en een daarbij passend functioneel landschap. De bedrijfsgrootte en de bedrijfsgebouwen moesten minstens twee generaties boeren het vooruitzicht van een profijtelijk inkomen bieden. Daarom werd de voormalige zeebodem op kosten van het Rijk cultuurrijp gemaakt en kregen landbouwers indringend voorlichting over het gebruik van

moderne landbouwmachines, rationalisatie van werkmethodes en optimalisatie van gewasopbrengsten.

Wieringermeer en Noordoostpolder werden ontwikkeld als op zichzelf staande gebieden. Toen de landaanwinning in de voormalige Zuiderzee zich na de Tweede Wereldoorlog meer richting de Randstad bewoog, werd de relatie van het oude met het nieuwe land echter als steeds belangrijker geoordeeld. In de tweede helft van de vorige eeuw werd naar voren gebracht dat Oostelijk en Zuidelijk Flevoland ruimte zouden moeten bieden voor de opvang van de bevolkingsdruk in de steden van West-

Nederland, de uitbreiding van de industriële werkgelegenheid en de behoefte aan recreatievoorzieningen. Dit leidde ertoe dat polderpercelen niet alleen meer ingevuld werden met velden, maar ook met stedelijke woonbuurten, grootschalige boscomplexen en natuurgebieden. En de randen van de polders waren niet meer uitsluitend waterkeringen, maar ook bijzondere ontspanningsterritoria: dijken werden omgeven door wandel- en fietspaden, campings en stranden.



De 'Rode Donders' van Almere, drie woongebouwen die wat vormgeving betreft refereren aan graansilo's. Ze liggen aan de Lage Vaart, aan de rand van de Regenboogbuurt. Ze zijn een ontwerp van Liesbeth van de Pol en in 1998 gerealiseerd.

Aanvankelijk leek het erop dat in Oostelijk en Zuidelijk Flevoland de verschillende bestemmingen van de poldergronden strikt van elkaar gescheiden zouden blijven. De planningshistorie van deze gebieden laat bijvoorbeeld zien dat de steden Lelystad en Almere apart van de rest van het nieuwe land ontwikkeld werden. In de jaren zestig van de vorige eeuw werd weliswaar reeds gepleit voor een multifunctionele invulling van Flevoland, maar het op elkaar betrekken van 'platteland' en 'stad' was lange tijd voor veel polderinrichters een deur te ver. Ook met het combineren van landbouw, recreatie en natuurontwikkeling konden velen aanvankelijk niet overweg, bang dat de bestemmingen elkaar in de weg zouden gaan zitten. Toch was toen al duidelijk, mede door de economische samenwerking in Europa, dat vergroting van het landbouwareaal in ons land niet meer nodig was. Er waren hooguit compensatiegronden nodig voor boeren die elders moesten wijken voor ruilverkaveling, dorps- en stadsuitbreidingen en infrastructurele werken.

Bij de realisering van het Zuiderzeeproject heeft het bestemmen van de Afsluitdijk en de IJsselmeerpolders voor verbetering van de verbindingen ook altijd een grote rol gespeeld. Lely had weliswaar een spoorlijn op de kruin van de Afsluitdijk voorzien, maar dat werd na voltooiing van die dijk een weg voor autoverkeer, zij het nog lange tijd met een reservering voor railvervoer. Door de polders werden wegen getraceerd die de afstanden tussen West-Nederland en het oosten en noorden van ons land moesten bekorten. De ruimte die ze innamen, was afhankelijk van de voorspelde verkeersintensiteit en van de ideeën die er bij vormgevers en verkeersdeskundigen leefden over profielen en een al dan niet groene aankleding van de verschillende soorten wegen. Een spoorlijn die dwars door Flevoland de Randstad met het noorden van het land zou verbinden, kwam

al vroeg op plankaarten voor. Door de aanleg van de Flevolijn (Weesp-Lelystad) in de jaren 1980-1988 en de Hanzelijn (Lelystad-Zwolle) in het tijdvak 2005-2012 kwam de railverbinding gefaseerd tot stand. Verschillende malen werden voorstellen gedaan om een Zuiderzeelijn (Lelystad-Groningen via de Noordoostpolder) te realiseren, maar die werden in 2007 definitief in de ijskast gezet.



Door de Hanzelijn werd ook Dronten met het Nederlandse spoorwegenet verbonden. Het station aldaar werd ontworpen door Studio SK, het ontwerpbureau van de in Utrecht gevestigde firma Movares.

André Geurts

Verantwoording van de illustraties

De Noordoostpolder als functioneel ingericht landbouwgebied: Stichting Canon De Noordoostpolder, Emmeloord (http://canonnoordoostpolder.nl/1103/22_Landbouw_en_voedselvoorziening)

De Rode Donders in Almere: Geert van der Wijk, Almere (ontleend aan: <https://www.architectuurgidsalmere.nl/almere/rode-donders>).

NS-station in Dronten: Movares, Utrecht (https://movares.nl/wp-content/uploads/2012/12/Hanzelijn_Dronten_architect-T-vd-Lune_Movares_DSC_9238.jpg).