

B. INDIJKING MET EEN BINNENMEER.

De ingenieur van den Rijkswaterstaat B. P. G. van Diggelen wijdt in zijne uitvoerige studie van 1849 betreffende „de Zuiderzee, de Friesche Wadden en de Lauwerszee, hare bedijking en droogmaking” eene geheele afdeeling, in totaal 50 bladzijden groot, aan: „Beschouwingen betrekkelijk de meest besprokene wijze, waarop eene gedeeltelijke bedijking der Zuiderzee zoude zijn tot stand te brengen”, waaronder hij blijkt te verstaan eene verbinding van den vasten wal der provincies Noord-Holland en Friesland. Ofschoon in de meeste gevallen werd gedacht aan een dijk van Enkhuizen of Medemblik naar Stavoren, acht de schrijver toch beter eene afsluiting, verkregen door de verbinding van het eiland Wieringen, zoowel aan de Noordhollandsche als aan de Friesche kust ongeveer ter hoogte van Stavoren. In hoeverre daarna in het gevormde binnenmeer tot indijking van kleinere of grootere gedeelten land zou kunnen worden overgegaan, ook in verband met de behoefte aan boezems, welke behouden zouden moeten blijven, wordt niet verder nagegaan, doch wel geeft de schrijver uitvoerige beschouwingen over de gevolgen, welke van een dergelijken dijksaanleg met de vorming van een binnenboezem van groote oppervlakte zouden zijn te wachten voor de landstreken rondom de Zuiderzee, zulks zoowel uit een oogpunt van veiligheid, als van afwatering, scheepvaart, enz. Zooals bekend, hebben deze beschouwingen den Heer van Diggelen evenwel niet gebracht tot de aanbeveling van een dergelijk plan, doch is hij ten slotte gekomen tot het reeds in den aanvang beschreven grootere bedijkingsontwerp.

Het denkbeeld om, alvorens te gaan droogmaken, eerst de Zuiderzee door een afsluitdijk van Noordholland naar Friesland in een binnenmeer te herscheppen, bleef evenwel vele voorstanders vinden. In 't bijzonder waren het de polderbesturen en de verdere belanghebbenden bij de dijken en de kuststreken rond de Zuiderzee, aan wie een plan in dezen geest aanlokkelijk voorkwam; door eene dergelijke afsluiting zouden zij immers geheel of gedeeltelijk van de zorg voor hunne dijken worden ontlast, terwijl tevens eene betere afwatering en de zoo wensche-lijke inlating van zoetwater mochten worden verwacht.

In het jaar 1864 vestigden daarom de besturen van de 1e en 2e dijksdistricten in de provincie Overijssel de aandacht van den Minister van Binnenlandsche Zaken op een plan van den Heer G. Freislich tot den aanleg van een zwaren dijk met sluizen en havens tusschen Enkhuizen en Stavoren of zooveel verder noordwaarts als noodig zoude blijken, en op de wenschelijkheid om tot uitvoering daarvan te komen. De dijkgraaf van den Anna Paulownapolder in Noordholland, J. C. de Leeuw, vond hierin, in overleg met eenige andere hoofden van waterschapsbesturen in Noordholland, aanleiding een poging aan te wenden, om tot een nader en meer uitgebreid onderzoek van een dergelijk plan te geraken. Eene commissie van deskundigen werd gevormd, een globaal ontwerp werd opgemaakt, en eenige financieele steun werd gevraagd aan de Staten van Noordholland en van Friesland benevens aan de omgelegen polders. Zooals De Leeuw in zijne Nota, toegevoegd aan het verslag van de Staatscommissie ter beoordeeling van het project tot indijking van het zuidelijk gedeelte der Zuiderzee van April 1873, vermeldt, was de belangstelling voor het plan algemeen. Van verschillende zijden waren de gevraagde sommen reeds toegezegd, toen in 1866 het plan Beyerinck tot indijking van het zuidelijk gedeelte van de Zuiderzee verscheen en een Raad van Waterstaat tot onderzoek van dit plan werd benoemd. Men zag toen in, dat eerst moest worden afgewacht, welke de resultaten van dit onderzoek zouden zijn, voordat men zich met een geheel ander plan tot de Regeering zou kunnen wenden.

In verschillende dagbladen en geschriften bleef men evenwel voor eene afsluiting van de Zuiderzee door een dijk van Noordholland naar Friesland de aandacht vragen en werden zelfs globaal aangegeven plannen aan de beoordeeling van het publiek onderworpen. Zoo stelde b. v. de Heer IJ. van der Meulen, lid en vice-president van de Kamer van Koophandel te Leeuwarden in eenige ingezonden stukken in de „Provinciale Friesche Courant” van Juli 1866, welke ook afzonderlijk als overdruk werden uitgegeven, voor, een dijk te leggen van Noordholland over Wieringen naar Makkum en binnen dezen dijk dan zooveel mogelijk land in te polderen. In het midden zou een meer Flevo als bekken in stand kunnen blijven, en vanuit dit

reservoir zouden dan afwateringskanalen kunnen loopen, zooals de natuur die nog tegenwoordig aanwijst, naar het noorden en eventueel langs Amsterdam (open doorgraving) naar het westen. Ook waren ten behoeve van eene betere afwatering van Friesland, in dit gewest nog enkele geheel nieuwe afwateringskanalen gedacht. De hoofdingenieur van den Waterstaat B. P. G. van Diggelen wijdde in eene afzonderlijke brochure aan deze beschouwingen een wederwoord.

In Noordholland was het vooral de Heer Jhr. P. Opperdoes Alewijn te Hoorn, lid der Provinciale Staten en van verschillende Waterschapsbesturen in Noordholland, die herhaaldelijk in deze zelfde richting ten strijde trok. In een open brief aan den ingenieur T. J. Stieltjes in de „Amsterdamsche Courant" van 1 September 1866 (eveneens als overdruk verschenen) vraagt ook hij, of het niet veel beter is, om in plaats van het kortelings gepubliceerde plan Beyerinck een afsluitdijk te leggen van Noordholland over Wieringen naar de Friesche kust, ergens tusschen Harlingen en Hindeloopen. Een kapitaal aan onderhoudskosten van alle dijken en andere werken langs de Zuiderzee zou dan worden bespaard, terwijl tevens de ondernemingszucht tot het inpolderen van de daartoe geschikte gronden, langs de kusten van de Zuiderzee gelegen, zou worden aangewakkerd. Scheepvaart- en uitwateringssluizen in den afsluitdijk zouden voor de gemeenschap en de afwatering van het nieuwe Flevomeer naar het buitenwater kunnen zorgen.

Reeds spoedig daarna deed zich voor de belanghebbenden eene goede gelegenheid voor om gezamenlijk voor hunne denkbeelden in dezen op te komen. De reeds meermalen genoemde Raad van Waterstaat wendde zich n.l. in het najaar van 1866 met het aan zijn oordeel onderworpen plan Beyerinck tot de colleges van Gedeputeerde Staten van de om de Zuiderzee gelegen provinciën, met verzoek om de besturen in hunne gewesten, die het meest bij het plan betrokken waren, te hooren. Als gevolg hiervan werd onmiddellijk door de verschillende Waterschapsbesturen in het noordelijk deel van Noordholland eene gecombineerde vergadering gehouden, alwaar groote eenstemmigheid bleek te bestaan. Men gevoelde voor het plan Beyerinck al zeer weinig, terwijl het algemeen oordeel was, dat

in elk geval eerst een onderzoek moest plaats hebben naar de mogelijkheid van eene afsluiting van de Zuiderzee door eene verbinding tusschen de Noordhollandsche en de Friesche kust benoorden de lijn Enkhuizen—Stavoren. Het gevolg van deze eenstemmigheid was dan ook, dat in Februari 1867 als antwoord op de gestelde vraag aan Gedeputeerde Staten van Noordholland een geheel gelijkkluidend schrijven werd verzonden door: Dijkgraaf en Heemraden van den Anna Paulownapolder, Dijkgraaf en Heemraden van den polder Waard en Groet, het college van Hoofdingelanden en Hoofdingelanden-plaatsvervangers met de Dijkgraven van West-Friesland, Dijkgraaf en Heemraden der Vier noorder Koggen, het polderbestuur van den Waard—Nieuwlandpolder op Wieringen en het college van Burgemeester en Wethouders van Medemblik, aan welk schrijven adhaesie werd betuigd door Dijkgraaf en Heemraden van het Ambacht van Westfriesland, genaamd de Schager- en Nedorper Koggen, terwijl tevens nog rapporten, waaraan dezelfde denkbeelden ten grondslag lagen, werden uitgebracht door het polderbestuur van den Wieringerwaard, het dijksbestuur van Wieringen en het college van Burgemeester en Wethouders van Wieringen.

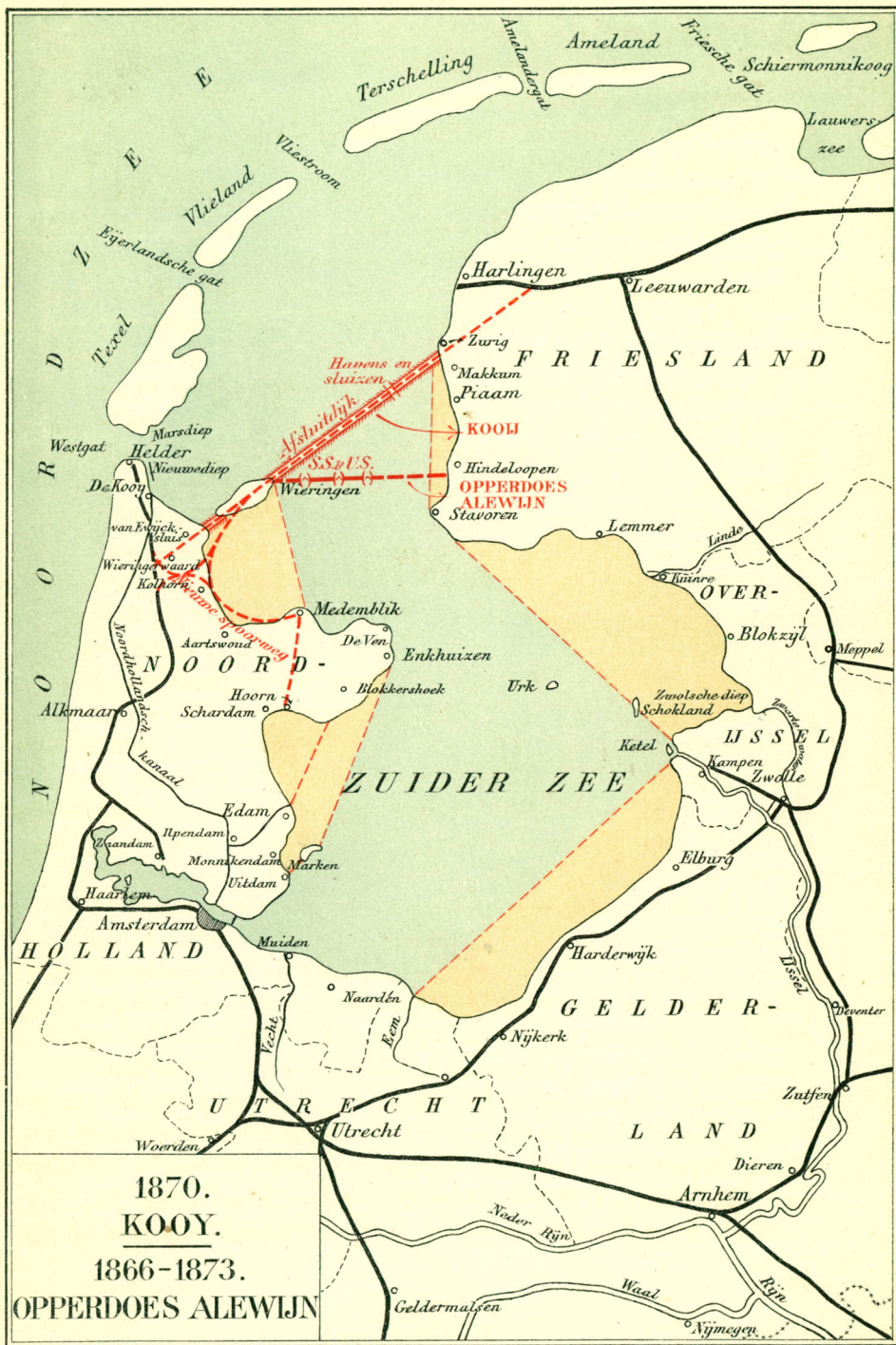
In dit gelijkkluidend schrijven nu, wordt door de besturen in de eerste plaats de vraag gesteld, of, alvorens het raadzame wordt onderzocht van eene *gedeeltelijke* indijking, niet behoort te worden nagegaan, in hoeverre eene *geheele* afsluiting van de Zuiderzee mogelijk is. Misschien bestonden wel bezwaren tegen eene afsluiting door een dijk van Van Ewijkssluis aan de Noordhollandsche kust over Wieringen naar de Friesche kust, doch of eene dergelijke afsluiting bepaald onmogelijk moest worden geacht, was nog nimmer onderzocht. Vandaar, dat door de besturen ten sterkste werd aangedrongen op het instellen van een dergelijk onderzoek, naar de mogelijkheid in het algemeen, naar de kosten, de gevolgen, enz. En zij voegden daaraan toe, dat, mocht onverhoopt dit voornemen bij de Regeering niet bestaan, zij zelve — zoodra zou zijn gebleken, dat het plan Beyerinck overeenkomstig veler meening niet voor uitvoering in aanmerking kwam — pogingen zouden aanwenden om dat onderzoek te doen instellen door de bijzondere krachten van hen, die daarbij een zoo groot belang hadden. Ook uit de provinciën Overijssel en

Friesland bereikten den Raad van Waterstaat enkele adviezen van ongeveer dezelfde strekking.

Een van de eersten, die een dergelijk plan in schets iets nader uitwerkte en in 1870 in eene brochure „Proeve van een ontwerp tot afsluiting der Zuiderzee en daarna gedeeltelijke inpoldering en droogmaking" het licht deed zien, was K. K. Kooy, landmeter en lid van enkele waterschapsbesturen in Friesland. Zooals uit het aan zijn werkje ontleende kaartje, fig. 11, blijkt, ontwierp Kooy den afsluitdijk (met een voet van 100 Meter en een kruin van 10 Meter breedte) over Wieringen in eene rechte lijn naar de Friesche kust bij Zurich, in welken dijk nabij de geul, genaamd de Middelgronden, sluizen met havens waren geprojecteerd. De kosten van dezen dijk met de kunstwerken werden geraamd op 60 millioen gulden. Ook Kooy wijst er op, dat de omgelegen provinciën op deze wijze van het kostbare onderhoud van een groot gedeelte hunner dijken zouden worden ontlast. Voorts zou de Zuiderzee zich langzamerhand in een zoetwatermeer herscheppen en in dit meer zouden dan geleidelijk partieele inpolderingen kunnen worden tot stand gebracht. Om eenig algemeen denkbeeld daarvan te geven, werden door den schrijver op het kaartje door stippellijnen enkele begrenzingen getrokken. In elk geval zou zooveel water als boezem moeten overblijven, als zou worden gevorderd om alle rivieren en omgrenzende kuststreken eene voldoende afwatering te doen behouden. Globaal meende Kooy te kunnen aannemen, dat ongeveer de helft der binnen den afsluitdijk gelegen oppervlakte of \pm 190 000 H.A. land zou kunnen worden ingepolderd.

Ook de reeds genoemde Heer Jhr. P. Opperdoes Alewijn te Hoorn zette eenigen tijd daarna in een in 1873 uitgegeven geschrift „Eenige bemerkingen betreffende de zoo gewigtige aangelegenheid der indijking en inpoldering van een gedeelte der Zuiderzee, in verband met de rigting van den Noord-Hollandsch-Frieschen Spoorweg, tusschen Amsterdam en Leeuwarden" zijne denkbeelden dienaangaande, toegelicht door schetsteekeningen, nader uiteen. De afsluitdijk, met op 3 punten scheepvaart- en afwateringssluizen, trok Jhr. Opperdoes Alewijn van Wieringen naar Hindeloopen (zie de bloklijn op het kaartje fig. 11). De partieele inpolderingen dacht hij zich voorloopig ongeveer op de

FIG. 11.



1870.
KOOY.
 1866-1873.
 OPPERDOES ALEWIJN

Top. Inr.

Schaal 1:1000.000.

wijze, zooals ook door Kooy was aangegeven. Voorts werd veel nadruk gelegd op de goede en gemakkelijke spoorwegverbinding, die over den afsluitdijk tusschen Noordholland en Friesland tot stand zou kunnen worden gebracht.

Ten aanzien van de hier beschreven plannen tot indijking met de vorming van een binnenmeer, blijkt dus, dat de aandrang daartoe in 't bijzonder uitging van de betrokkenen bij waterschappen in Noordholland, Friesland en Overijssel. Deze waren gekant tegen het plan Beyerinck-Stieltjes-Leemans; voordeelen voor hunne landstreken waren daaraan niet verbonden, integendeel, men was bevreesd voor verhoogde waterstanden langs de kusten. Daartegenover stelden zij hunne denkbeelden, in de eerste plaats bestaande uit eene afsluiting door een dijk van de Noordhollandsche naar de Friesche kust. De zorg voor omstreeks 300 K.M. zeedijk zou daardoor aanmerkelijk worden verlicht; voorts zou op het verkregen zoetwatermeer een zoodanig peil kunnen worden gehandhaafd, dat eene verbeterde en meer geregelde loozing der omgelegen streken zou worden verkregen, terwijl in droge tijden tevens van de zoo gewenschte zoetwaterinlating zou kunnen worden geprofiteerd. Ten slotte kwam dan, doch dit eerst in de tweede plaats, de mogelijkheid tot landaanwinning in het verkregen zoetwatermeer.

Tot nadere uitwerking van een dergelijk plan is het in deze tijden evenwel niet gekomen en bijgevolg bleven stappen om tot uitvoering te geraken voorloopig dan ook geheel achterwege.

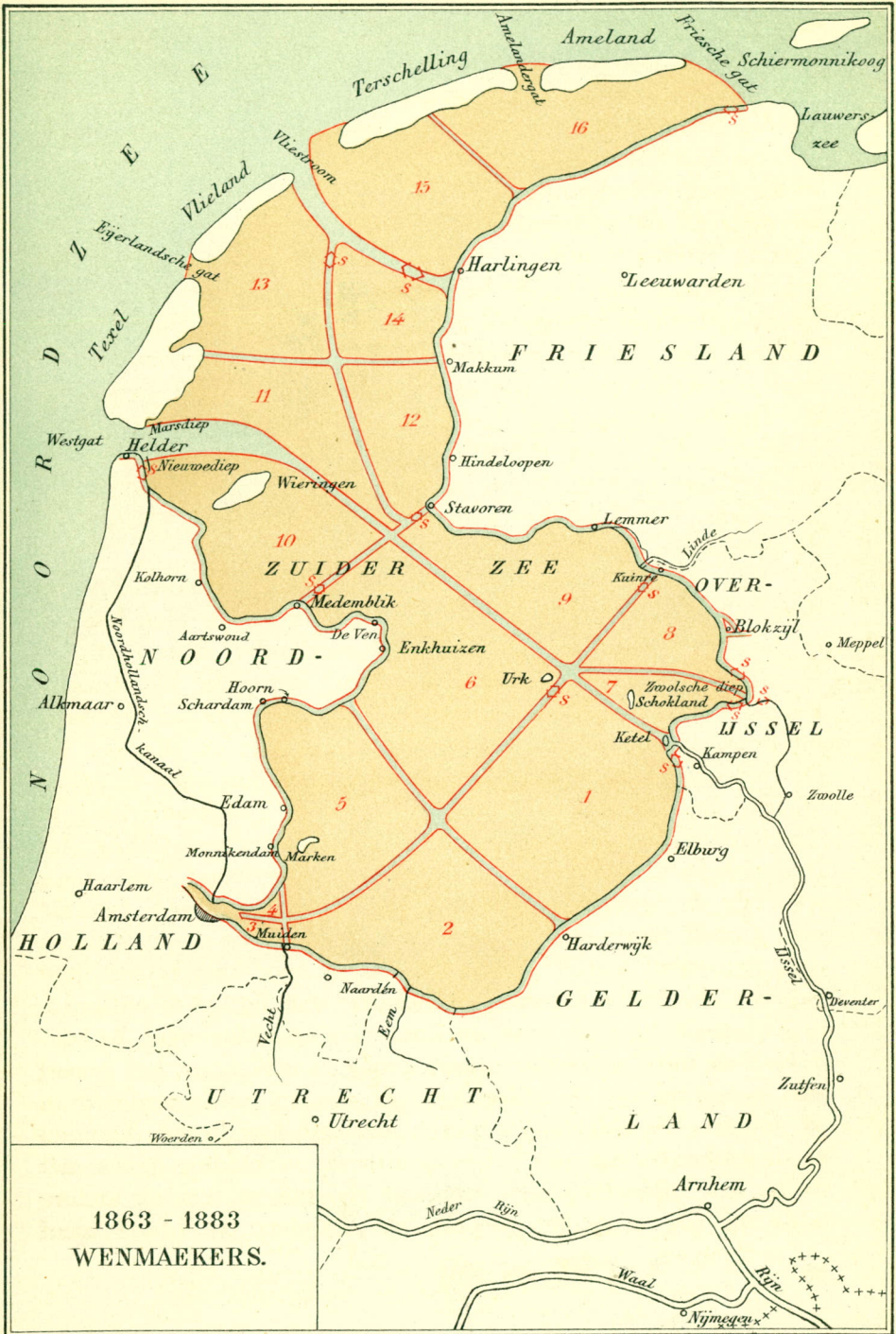
C. VOLLEDIGE INDIJKING VAN DE ZUIDERZEE MET HET AANSLUITENDE WADDENGEBIED TOT AAN DE NOORDZEE-EILANDEN.

Het behoeft niet te verwonderen, dat, nadat Van Diggelen in 1849 zijn bekend indijkingsontwerp had gepubliceerd, nog meer dan eens plannen opkwamen, waarbij eveneens eene droogmaking van de geheele Zuiderzee met de Friesche (en Groningsche) Wadden werd voorgesteld. Naar vrij algemeen wordt aangenomen, moet het vasteland van Nederland zich nog in historischen tijd tot aan de tegenwoordige Noordzee-eilanden hebben uitgestrekt, en herwinning van dit verloren gebied was

ongetwijfeld een zeer aantrekkelijk vaderlandsch denkbeeld. Toch waren het na Van Diggelen in de meeste gevallen en in 't bijzonder in deze tijden geene deskundigen op waterbouwkundig gebied meer, die voor dergelijke plannen ijverden. Nauwgezette beschouwingen omtrent de zoo belangrijke wijzigingen in den waterstaatkundigen toestand der omliggende landstreken en omtrent de technische moeilijkheden, die zich bij de uitvoering zouden voordoen, liggen aan deze latere plannen dan ook doorgaans niet meer ten grondslag, terwijl ook deugdelijke financieele uiteenzettingen daarbij veelal ontbreken. Desniettemin hebben deze plannen beteekenis gehad, zulks voornamelijk om deze reden, dat enkele vooraanstaande personen zich mede voor de daarbij uitgesproken denkbeelden hebben geïnteresseerd en daardoor den stoot hebben gegeven tot een nauwgezet en gedetailleerd onderzoek van het geheele Zuiderzeevraagstuk, wat ten slotte, zooals uit het volgende hoofdstuk moge blijken, tot de definitieve oplossing heeft geleid.

Een van de personen, die herhaaldelijk in verband met een dergelijk plan van grooten omvang van zich heeft laten hooren, is Jer. Wenmaekers, aanvankelijk Nederlander, woonachtig te Maastricht, later Belgisch onderdaan, wonende te Brussel. Reeds in 1863 wendde deze zich met eene aanvraag om concessie tot droogmaking van de geheele Zuiderzee met de Wadden tot de Regeering. Later kwam hij daarop meer dan eens terug en in 1883 had hij zelfs op de Internationale Tentoonstelling te Amsterdam georganiseerd eene „Nationale tentoonstelling der Nederlandsche goudmijn of de nieuwe Provincie Zuiderzee“, waar de drooggelegde landen waren te aanschouwen, bezaaid met granen van verschillende soort en omgeven door kanalen met stroomend water. Zooals uit enkele door hem in het licht gegeven brochures, waaraan het kaartje van fig. 12 is ontleend, blijkt, stelde hij zich voor de Zuiderzee in afdeelingen te verdeelen en deze achtereenvolgens droog te maken; in het geheel was gerekend op 16 afdeelingen of sectiën, onderverdeeld in 39 polders. De afdeelingen bleven omringd door breede kanalen of stroombanen, die aan het eene uiteinde verbinding gaven met de op het Zuiderzeegebied loozende rivieren, en aan de andere zijde met de zeegaten tusschen de eilanden. De IJssel bleef

FIG.12.



Top. Inr.

Schaal 1:1000.000.

aldus door een breed kanaal in open verbinding met de Noordzee; in de overige kanalen waren hier en daar sluizen geprojecteerd. Voor het leggen van de vele dijken, tezamen bijna 1000 K.M. lang, was door Wenmaekers uitgedacht een nieuw „waterbouwtoestel” (waaromtrent „om begrijpelijke redenen” geene nadere bijzonderheden konden worden gegeven), waarmede volgens hem jaar in jaar uit, onafhankelijk van weder, wind en golven, gemiddeld 100 Meter dijk per dag zou kunnen worden aangelegd. De geheele droogmaking zou met 4 van dergelijke toestellen tot stand kunnen worden gebracht. Als werkkapitaal was, zulks in verband met de geleidelijke achtereenvolgende inpoldering van de verschillende onderdeelen, slechts een bedrag van 6 miljoen gulden noodig. De geheele bedijking met droogmaking enz. werd geraamd op rond 120 miljoen gulden, waarvoor 553 300 H.A. land zou worden verkregen. Per H.A. zouden de kosten dus slechts bedragen *f* 217. Later is door Wenmaekers als kosten van indijken, van aanleg van kanalen, grachten, wegen, van verkaveling enz. genoemd een bedrag van rond *f* 400 per H.A. De totale tijd van droogmaking werd geraamd op 16 tot 20 jaren. Ondanks de vele moeite, welke Wenmaekers zich heeft getroost, is aan zijn ontwerp evenwel zoo goed als geene ernstige aandacht geschonken.

Weinig meer succes viel ten deel aan den Heer J. W. Steenbergen, landmeter, later woonachtig te 's-Gravenhage, die zich tusschen de jaren 1860 en 1880 bij herhaling tot de Regeering, de Tweede Kamer der Staten-Generaal en verschillende provinciale besturen (zie b.v. Notulen Prov. Staten van Friesland, wintervergadering 1877) wendde, met een adres, waarbij hij verlangde algeheele afsluiting van de Zuiderzee door het leggen van verbindingsdijken tusschen de eilanden Texel, Vlieland, Terschelling en Ameland en verbinding van dezen keten aan den vasten wal, waarbij de IJssel op de Noordzee zou loozen door sluizen tusschen Helder en Texel. Ook zijn plan, dat trouwens niet nader werd toegelicht, kon geene belangstelling vinden.

In dit verband kan te dezer plaatse ook worden genoemd een in 1867, dus onmiddellijk na de bekendmaking van het plan Beyerinck tot droogmaking van de zuidelijke helft van de kom der Zuiderzee, verschenen geschrift „Wederlegging van een deel

der bezwaren tegen de droogmaking der gansche Zuiderzee geopperd". De schrijver, die zijn naam niet noemt, doch die gemakkelijk viel te identificeeren als te zijn de Heer H. J. Berlin, vangt zijn geschrift aan, met de mededeeling, dat het niet de bedoeling is, om de droogmaking der gansche Zuiderzee, met inbegrip van de Wadden tusschen de eilanden Vlieland, Terschelling en Ameland en de Friesche kust als reeds thans aanbevelenswaardig voor te stellen. Hij wil enkel de ongegrondheid aantoonen van een tweetal daartegen ingebrachte bezwaren en wel deze: 1°. dat de verlenging van de rivier de IJssel tot in de Noordzee noodzakelijk eene aanmerkelijke verhooging van de waterstanden op die rivier tengevolge zou hebben, en 2°. dat de zeegaten tusschen de eilanden voor de scheepvaart onbruikbaar zouden worden, indien er aanmerkelijk minder water dan thans door heen en terug zou stroomen. Aan de hand van betrekkelijk uitvoerige natuur-wiskundige beschouwingen betreffende den loop van stroomen enz. wordt een en ander vervolgens nader toegelicht.

Van eenig belang voor het onderwerp, de droogmaking van de geheele Zuiderzee, is voorts eene in 1877 verschenen brochure „Beschouwingen naar aanleiding van het wetsontwerp tot bedijking en droogmaking van het zuidelijk gedeelte van de Zuiderzee", van de hand van Mr. P. J. G. van Diggelen, den zoon van den ontwerper van het plan van 1849, lid van de arrondissementsrechtbank en van den gemeenteraad te Zwolle. In het algemeen richt de schrijver zich tegen het toen kortelings ingediende wetsontwerp tot droogmaking van het zuidelijk gedeelte van de Zuiderzee. Hij stelt voorop, dat de ingenieur van Diggelen in 1849 wel twee belangrijke boekdeelen aan de zaak heeft gewijd, maar dat toch diens eigen oordeel luidde, dat hij slechts de algemeene aandacht op het onderwerp had willen vestigen, in de hoop, dat zulks zoude voeren tot een nader onderzoek. Aan de hand van de geschiedenis betoogt de schrijver dan, dat dit nader onderzoek eigenlijk nimmer heeft plaats gevonden en dat in 't bijzonder nimmer op deugdelijke wijze is nagegaan, of het denkbeeld van zijn vader, de droogmaking van de geheele Zuiderzee, zooals sindsdien door velen, doch zonder afdoende bewijzen, is verkondigd geworden, — inderdaad ten eenenmale onmogelijk

was. De Raad van Waterstaat van 1866 had slechts het beperkte, door Beyerinck opgemaakte ontwerp ter onderzoek gekregen, en de opdracht aan de Staatscommissie van 1870 was al niet veel ruimer geweest. Desniettemin heeft de Raad van Waterstaat bij de beoordeeling van het plan Beyerinck in zijn eerste (voorloopige) verslag nog weten op te merken, dat volgens zijne meening het behoud van den vrijen uitloop van den IJssel voor de verwezenlijking der droogmaking van de Zuiderzee niet volstrekt noodzakelijk was, al werd toegegeven, dat de onderneming door het opnemen van den IJssel financieel gedrukt zoude worden. Zelfs Beyerinck en Stieltjes moeten tegenover den Raad van Waterstaat hebben toegegeven, dat men niet kon spreken van eene absoluut technische onmogelijkheid tot droogmaking met binnensluiting van den IJssel, doch dat men het geval slechts financieel onmogelijk konde noemen. Voorts verwees de schrijver naar de in 1866 verschenen brochure van den ingenieur Linse, die aantoonde, dat Beyerinck bij zijne bespreking betreffende de onmogelijkheid van de insluiting van den IJssel voor deze rivier wel de meest ongunstige vervallijn had gekozen. Samenvattende wordt geconcludeerd, dat dus nog steeds moet plaats hebben, hetgeen de inspecteurs van den Waterstaat Ferrand en van der Kun reeds in 1849 hadden geadviseerd: een onbevooroordeeld onderzoek van Staatswege naar de wenscheelijkheid en mogelijkheid van indijking der geheele Zuiderzee door verbinding der eilanden onderling en van deze aan den vasten wal, gepaard gaande met landaanwinning in het afgesloten gebied. Zal de onderneming de verlichte, warme sympathie der Natie verwerven, aldus beëindigde Mr. van Diggelen ongeveer zijne beschouwingen, dan zal niet mogen worden begonnen met eene droogmaking van een onderdeel der Zuiderzee, doch zal eerst nog een op breede grondslagen berustend onderzoek moeten voorafgaan.

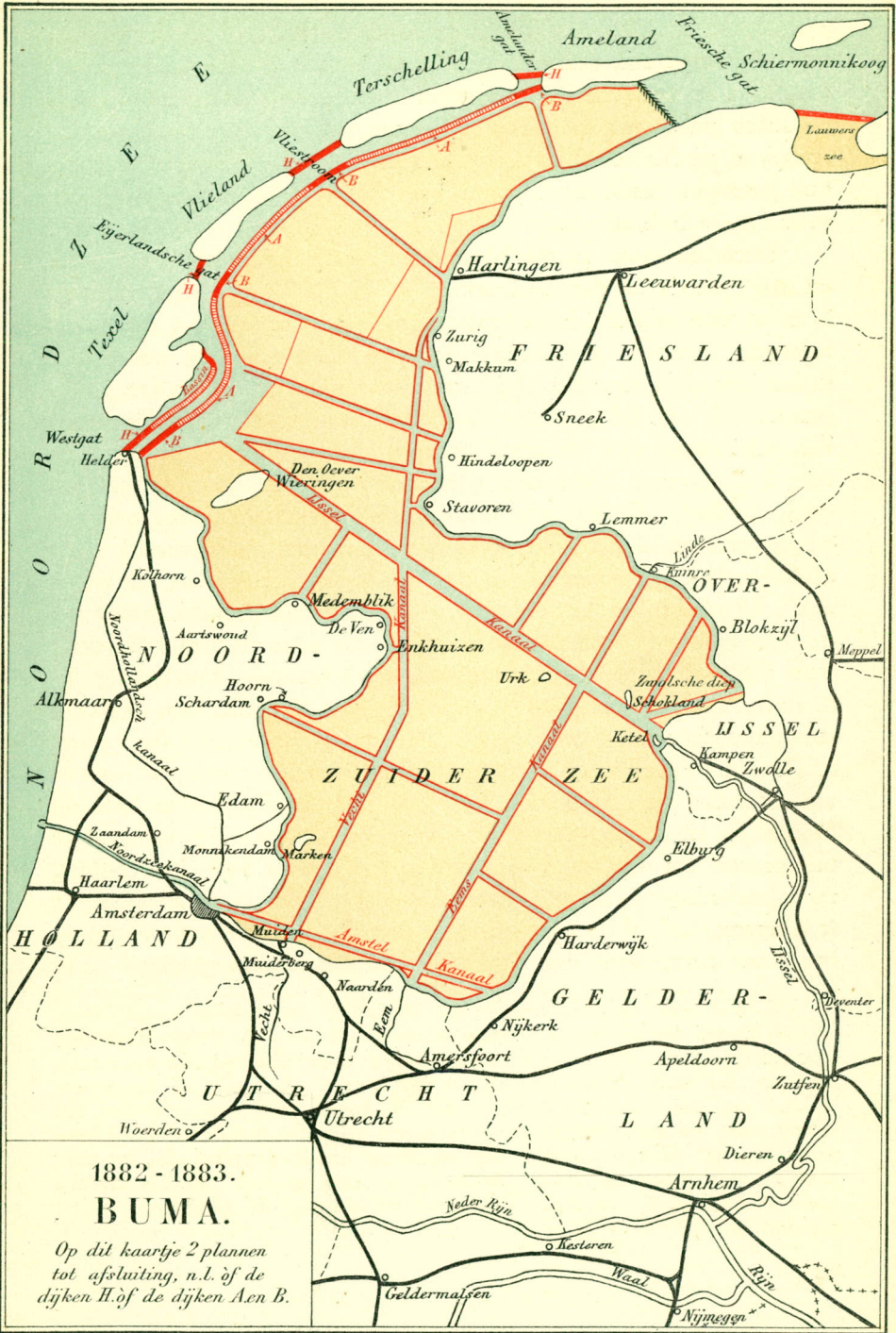
Ten slotte komt de bemoeienis van den Heer A. Buma te Hindeloopen en zijne bekende actie als lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal. Reeds in 1876 diende Buma in de zomerezitting der Staten van Friesland een voorstel in, om van provinciewege te protesteeren tegen het aangekondigde wetsontwerp tot droogmaking van het zuidelijk gedeelte van de

Zuiderzee en om aan de Regeering te vragen, in de plaats daarvan eerst een onderzoek te doen instellen naar eene afsluiting van de geheele Zuiderzee, of door eene verbinding van de eilanden onderling en met den vasten wal, of door eene verbinding van de Noordhollandsche met de Friesche kust. Dit voorstel kon evenwel, tenminste voor zoover het laatste gedeelte betreft, geene meerderheid vinden. ⁽¹⁾

Doch de Heer Buma bleef voor zijne denkbeelden strijden en meer dan eens gaf hij daarvan in de dagbladen blijk; bekend is o. a. zijn artikel, bevattende eene beschrijving van de meest bekende plannen met eenige daaraan vastgeknoopte conclusies in het „Nieuws van den Dag” van 30 October 1876. En ten slotte maakte hij als lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van zijn recht van initiatief gebruik door bij geleidenden brief van 7 December 1882 een wetsontwerp in te dienen, met tot eenig artikel: „Er zal een onderzoek worden ingesteld omtrent de uitvoerbaarheid en de wijze van uitvoering betrekkelijk eene afsluiting en het droogleggen der Zuiderzee en van de Lauwerszee”. Ofschoon dit artikel zeer algemeen was gesteld, bleek uit de Memorie van Toelichting, zoomede uit eene in Mei 1883 door hem uitgegeven brochure, waaraan het bijgaande kaartje fig. 13 is ontleend, dat de Heer Buma toch wel degelijk een bepaald droogmakingsplan voor oogen had. Hij stelde zich nl. voor: *a.* Het van Staatswege dichten der zeegaten tusschen de Noordzee-eilanden om daardoor de vrije gemeenschap tusschen de Noordzee en de Zuiderzee te verbreken en laatstgenoemde te hervormen tot een zoetwatermeer; *b.* Daarna-het droogleggen en kanaliseeren van dat zoetwatermeer mede van Staatswege te ondernemen, of de uitvoering daarvan — althans voorloopig — over te laten aan den particulieren ondernemingsgeest. Ter

⁽¹⁾ Wel werd zonder hoofdelijke stemming een besluit aangenomen, waarbij Gedeputeerde Staten werden uitgenoodigd „aan de Hooge Regeering te kennen te geven, dat er bij deze vergadering tengevolge van uiteenlopende adviezen der deskundigen, twijfel bestaat omtrent de vraag of de droogmaking van het zuidelijk gedeelte der Zuiderzee nadeelige gevolgen zal hebben voor de zeekeringen dezer provincie en zij derhalve dringend verzoekt, dat bij de betrekkelijke wet waarborg worde gegeven, dat de zeekeringen van Rijkswegen voldoende zullen worden versterkt, zoodra uit een speciaal onderzoek van deskundigen zal blijken, dat de geopperde twijfel gegrond is”.

FIG. 13.



bereiking van het onder a. genoemde doel zouden dan achter de eilanden, dus op de beschutte plaatsen, de dijksgedeelten A (zie fig. 13) met daarin alle benodigde sluizen en duikers moeten worden gebouwd; waren deze gereed, dan zou de doorstroming door de eigenlijke zeegaten kunnen worden afgesloten door het leggen van de aansluitende vakken B. Op deze wijze bleef de geheele dijksaanleg binnen de eigenlijke zeegaten, en Buma ging uit van het denkbeeld, dat hiertegen in geen geval technische bezwaren zouden bestaan. Mocht het evenwel mogelijk zijn, de zeegaten zelve te dichten, dan werd daaraan de voorkeur gegeven. De geschetste dijksgedeelten A en B zouden dan kunnen vervallen en de vakken H zouden moeten worden aangelegd, in welk geval ten Z.O. van Texel eerst een dijk met sluizen en duikers zou moeten worden gebouwd, om daardoor de afstroming van het binnenwater tijdig te verzekeren. Wanneer op een van deze beide wijzen de afsluiting tot stand zou zijn gebracht, zou het afgesloten meer geleidelijk zoetwatermeer gaan worden en zou verder de ondervinding bepalen, welke gedeelten achtereenvolgens het best zouden kunnen worden drooggelegd; „het werk zou hier zijn meester leeren”. Om het denkbeeld te verduidelijken, geeft Buma een schema van indeeling van het Zuiderzeegebied, dat mede in fig. 13 is weergegeven.

Dit plan Buma vond zoowel buiten als in de Kamer veel bestrijding. In de vergadering van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, op 16 Augustus 1883 te Amsterdam ter gelegenheid van de Internationale Tentoonstelling aldaar gehouden, en waar de voornaamste ontwerpen tot droogmaking van de Zuiderzee werden besproken, oefende de inleider, de ingenieur J. W. Welcker, op het plan Buma scherpe kritiek uit; de aanleg van de dijken op de aangegeven plaatsen werd onmogelijk genoemd, terwijl ook de wijze, waarop de IJssel door de later in te polderen gebieden zou worden geleid, geene genade kon vinden. Ook in de Tweede Kamer der Staten-Generaal was het onthaal niet gunstig. Eenerzijds bestond oppositie tegen den vorm van het voorstel, terwijl anderzijds de technische kwesties, in 't bijzonder de twee punten: het leggen van den afsluitdijk en de insluiting van den IJssel, eene ongunstige beoordeeling ondervonden. Het

voorloopig verslag eindigde met de woorden: „Wel erkenden allen, dat er geene redenen bestaan om de oplossing van het vraagstuk technisch onmogelijk te noemen, maar die erkenning heeft weinig waarde, zoolang geen deugdelijke plannen en berekeningen worden geleverd, waaruit blijken kan door welke middelen en tegen welke offers de afsluiting van den IJssel verkregen kan worden, en zulks is tot nog toe niet geschied.” Als gevolg van deze geringe medewerking en waardeering zag Buma zich genoodzaakt het wetsontwerp in te trekken. Wel heeft hij daarna nog getracht door indiening van eene motie van dezelfde strekking zijn doel te bereiken, doch ook deze poging faalde. Toen de motie den 1en April 1883 in bespreking kwam, werd zij, na bestrijding door de Regeering, eveneens ingetrokken. ⁽¹⁾

V. ZUIDERZEEVEREENIGING. PLAN LELY. STAATS-COMMISSIE. WETSONTWERPEN. 1885—1919.

Uit het voorgaande hoofdstuk is gebleken, dat langzamerhand weder groote verscheidenheid van plannen was ontstaan. Al mocht het gedurende langen tijd en wel in 't bijzonder in de zestiger en zeventiger jaren hebben geschenen, alsof slechts een ontwerp tot droogmaking van alleen het zuidelijk gedeelte van de kom van de Zuiderzee eenige kans van verwezenlijking had, in de tachtiger jaren bestond omtrent het onderwerp van de Zuiderzeedroogmaking geen eenheid van gedachte meer. Zeer

⁽¹⁾ In de allerlaatste jaren is nogmaals een plan tot drooglegging van de geheele Zuiderzee met de Groningsche en Friesche Wadden tot aan de Noordzee in het licht gegeven. De Heer J. Ulehake, Hoofd eener school in den Grooten IJ-polder (Noordholland) gaf in de jaren 1916 en 1920 voor eigen rekening een tweetal brochures uit over „de drooglegging van de Zuiderzee”, waarin wordt beschreven, zooals de titel vermeldt, een „plan Ulehake, in ieder opzicht voortreffelijker dan het plan Dr. C. Lely”. De indeeling van de Zuiderzee met het waddengebied in verschillende afdeelingen, door stroombanen van meer of minder breedte gescheiden, waarbij ook aan een „defensiekanaal” binnen langs de eilanden is gedacht, is ongeveer in den geest, zooals ook door Buma werd geschetst. Een bepaald onderscheid met het plan Buma is evenwel dit; Buma had, om de groote diepten en sterke stroomingen in de zeegaten te ontgaan, de afsluitingen tusschen de eilanden binnenwaarts verlegd; Ulehake daarentegen buigt deze afsluitdijken buitenwaarts om en ontwerpt deze dus over de platen, buiten de zeegaten in de Noordzee gelegen.

verschillende ontwerpen, wat omvang betreft, uiteenlopende van enkele partiële inpolderingen ter grootte van eenige duizenden hectaren, tot de droogmaking van het geheele Zuiderzee- en Waddengebied ter grootte van eenige honderdduizenden hectaren, werden besproken en aanbevolen. De een stelde hierbij de afsluiting van de Zuiderzee en de vorming van een zoetwatermeer met de daaruit voortspruitende verbetering van den waterstaatkundigen toestand van een groot gedeelte van ons land op den voorgrond, terwijl de ander allereerst aan landaanwinning dacht. Pogingen, van verschillende zijden aangewend, om van Rijksweg tot een hernieuwd en nauwgezet onderzoek van het Zuiderzeevraagstuk in zijn vollen omvang te geraken, hadden evenwel geen succes gehad.

Uit het volgende moge nu blijken, hoe het ten slotte het particulier initiatief in den vorm van de in 1886 opgerichte Zuiderzeevereeniging is geweest, die dit zoo noodige onderzoek heeft ter hand genomen en hoe de ingenieur dezer vereeniging, de Heer C. Lely, in de vele plannen en denkbeelden ordening heeft gebracht en daarbij op zoo duidelijke en logische wijze een afsluitings- en droogmakingsplan heeft ontwikkeld en uitgewerkt, dat mag worden gezegd, dat het voor geheel Nederland zoo belangrijke vraagstuk daarmede zijne technische oplossing heeft gevonden. In de sindsdien verlopen dertig jaren zijn de hoofdlijnen van het door Lely voor de Zuiderzeevereeniging opge maakte plan dan ook vrijwel onaangetast gebleven.

De geschiedenis van de oprichting van de Zuiderzeevereeniging en van hare werkzaamheden gedurende de eerste jaren leert men het best kennen uit de verslagen, welke de secretaris der vereeniging dienaangaande aan de leden uitbracht ⁽¹⁾. Vermeld zij, dat reeds in 1885 het gewichtige vraagstuk der afsluiting en drooglegging van de Zuiderzee een onderwerp van ernstige bespreking uitmaakte tusschen de beide reeds hierbovengenoemde Heeren A. Buma en Mr. P. J. G. van Diggelen, met de 9 volgende Heeren: Jhr. Mr. J. H. F. K. van Swinderen, lid van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, te Rijs; Mr. D. de Ruyter Zijlker, lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, te Winschoten;

⁽¹⁾ Drie stuks verslagen zijn in druk verschenen. Veel van het eerstvolgende is ontleend aan het eerste verslag (Juni 1887).

Mr. J. P. R. Tak van Poortvliet, lid van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, te 's-Gravenhage; J. T. Cremer, lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, te Haarlem; C. Donker, lid van de Provinciale Staten van Noordholland, te Benningbroek; Jhr. Mr. Humalda van Eysinga, lid van den Raad van State, te 's-Gravenhage; Mr. J. Thiebout, lid van de Provinciale Staten van Overijssel, te Zwolle; J. Duyvis, lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, te Utrecht, en Mr. W. Baron van Heeckeren van Kell, oud-Minister van Buitenlandsche Zaken, te 's-Gravenhage.

Na verschillende samenkomsten aan de behandeling dezer zaak gewijd te hebben, werd besloten het gevoelen daarover in wijder kring in te winnen. Eene circulaire werd verspreid, die groote instemming mocht verwerven en eene algemeene vergadering op 4 Januari 1886 te Amsterdam ten gevolge had. Deze vergadering getuigde van veel sympathie met het denkbeeld, om deze omvangrijke aangelegenheid ernstig en onpartijdig onder de oogen te zien. Ten bewijze der algemeene belangstelling zij aangestipt, dat vertegenwoordigd waren de besturen van 6 provinciën, 52 gemeenten, 64 waterschappen, 15 vereenigingen van landbouw, handel, nijverheid en scheepvaart, terwijl verder nog vele particulieren waren opgekomen. Uitvoerige gedachtenwisseling vond hier plaats, en met algemeene stemmen werd de wenschelijkheid uitgesproken eene vereeniging op te richten, die zich ten doel zou stellen: „Het instellen van een technisch en financieel onderzoek omtrent de afsluiting, mede ter voorbereiding eener latere geleidelijke drooglegging van de Zuiderzee, de Wadden en de Lauwerszee”.

Het bestaande comité bereidde de oprichting van de Vereeniging, welke den naam van Zuiderzeevereeniging zou verkrijgen, verder voor, en den 28sten April 1886 kwamen de belangstellenden opnieuw bijeen. De ontworpen statuten werden vastgesteld, waarop bij Koninklijk Besluit van 16 Augustus 1886 n°. 30 de goedkeuring werd verkregen. Een algemeen bestuur, bestaande uit 35 leden, werd benoemd, dat in zijne vergadering van 24 Juli 1886 een dagelijksch bestuur koos, bestaande uit de Heeren: A. Buma, lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, te Hindeloopen, voorzitter; Mr. P. J. G. van Diggelen, lid van

de Provinciale Staten van Overijssel, te Zwolle, ondervoorzitter; A. C. Wertheim, lid van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, te Amsterdam, penningmeester; H. C. van der Houven van Oordt, lid van Gedeputeerde Staten van Gelderland, te Apeldoorn, secretaris; Mr. W. A. Bergsma, oud-lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, te Dronrijp; C. Donker, lid van de Provinciale Staten van Noordholland, te Benningbroek; F. C. Tromp, lid van den Raad van Amsterdam, te Amsterdam, en D. A. Wittop Koning, ingenieur bij de Publieke Werken te Amsterdam.

Het eerste werk van het bestuur bestond in het winnen van leden en het zorgen voor de noodige geldmiddelen, waarbij reeds spoedig op eenig succes kon worden gewezen. In korten tijd steeg het aantal leden tot ruim 500, terwijl verschillende besturen en ook eenige particulieren extra-bijdragen toezegden. Als gevolg hiervan werd dan ook besloten onmiddellijk daadwerkelijk met het onderzoek aan te vangen, en het bestuur was zoo gelukkig den hoofdingenieur van den Rijkswaterstaat J. van der Toorn en den civiel-ingenieur C. Lely bereid te vinden hunne krachten aan deze zaak te geven. Met ingang van 1 October 1886 werden deze Heeren door het algemeen bestuur respectievelijk tot Hoofdingenieur en tot Ingenieur der Zuiderzeevereeniging benoemd.

De ingenieurs vingen hunnen arbeid aan met alle gegevens te verzamelen, die op het onderwerp betrekking hadden en tot de geschiedenis der zaak behoorden. Dit aan eigen inzicht en ervaring toetsende, legden zij hunne eerste gedachten neder in eene nota n^o. 1, die in Februari 1887 in druk aan de leden der vereeniging werd toegezonden. Spoedig daarop keerde de Heer van der Toorn evenwel in werkelijken Rijksdienst terug en werd de Heer Lely in zijn plaats tot „chef van het technisch onderzoek der Zuiderzeevereeniging" benoemd (1). Van diens hand verschenen achtereenvolgens nog een zevental andere nota's, de nos. 2 tot en met 8, nota's, waarin alle onderdeelen van het Zuiderzeevraagstuk met groote nauwgezetheid worden behandeld en het toenmaals reeds ongeveer 40 jaren hangende vraagstuk, men mag zeggen, tot klaarheid wordt gebracht.

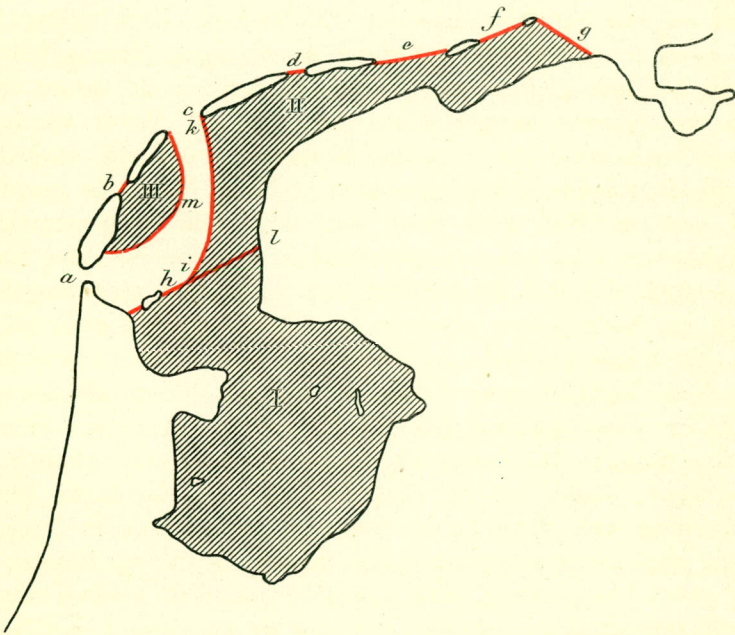
(1) Aan dezen technischen dienst waren voorts verbonden: achtereenvolgens de ingenieurs R. van den Broek, Ch. C. Coomans en P. Joosting, benevens eenig verder technisch en administratief personeel.

Hoe is nu in deze nota's de uiteenzetting van den Heer Lely, welke heeft geleid tot het door hem uitgewerkte plan, en hoe ziet dat ontwerp er uit? In 't kort samengevat kan van een en ander het volgende worden gezegd. ⁽¹⁾

Uitgegaan wordt van een onderzoek naar een bedijkingsontwerp van den grootst denkbaren omvang, dus van eene afsluiting van de geheele Zuiderzee, de Wadden en de Lauwerszee door een dijk van de Noordhollandsche kust nabij Helder over de eilanden naar de Groningsche kust, ongeveer volgens de lijn a b c d e f g in fig. 14. De vraag is daarbij evenwel, of het praktisch mogelijk zal zijn, de afdammingen van al die zeegaten en in 't bijzonder van het Marsdiep tusschen Noordholland en Texel en van het Vlie tusschen Vlieland en Terschelling (dus van a en c in fig. 14) tot stand te brengen. Zooals bekend, betreft het hier geulen van grooten omvang; in de eerste wordt eene waterdiepte aangetroffen van rond 40 Meter en in de tweede van rond $22\frac{1}{2}$ Meter beneden gemiddeld laagwater, terwijl door beide sterke stroomen trekken. Werd de mogelijkheid van dichting eens voor een oogenblik aangenomen en daarenboven elke risico uitgeschakeld, dan leerde eene matige berekening, dat met de dichting van deze twee zeegaten alleen reeds een bedrag van minstens 36 millioen gulden gemoeid zou zijn. Dit hooge bedrag (de kosten van den geheelen afsluitdijk van Noordholland naar Friesland werden toenmaals geraamd op 27.7 millioen gulden) gevoegd bij de aan het werk verbonden groote risico's (en mogelijk zelfs vrijwel onoverkomenlijke bezwaren), leidde tot de uitspraak, dat in elk geval van de afdamming van deze beide zeegaten moest worden afgezien. Wilde men niettemin vasthouden aan het bedijkingsontwerp van den grootsten omvang, dan zou dus een dijk moeten worden gelegd binnen deze zeegaten om, van de noordpunt van Noordholland naar de westpunt van het eiland Terschelling, in den geest dus zooals ook reeds door Van Diggelen (zie fig. 3) was voorgesteld. Daar hierbij doelmatig van het eiland Wieringen gebruik zou kunnen worden gemaakt, zou deze dijk dus b. v. kunnen worden ontworpen volgens de in fig. 14 door h i k aangegeven richting.

(1) Het eerstvolgende is in hoofdzaak ontleend aan de genoemde technische nota n^o. 1, van Februari 1887.

FIG. 14.



Beschouwt men nu evenwel de oppervlakte van de Zuiderzee, de Wadden en de Lauwerszee binnen de bedijkingslijn h i k d e f g, dan blijkt onmiddellijk, dat die geheele oppervlakte eigenlijk uit twee verschillende deelen bestaat, waarvan het eene deel op de kaart eene lange smalle strook langs de Friesche en Groningsche kusten vormt, terwijl het andere deel het grootste gedeelte van de Zuiderzee inneemt. Deze beide deelen kunnen geheel van elkander gescheiden worden door uit eenig punt van de afsluitlijn Noordholland—Terschelling, b. v. vanuit het punt i, eene verbinding met de Friesche kust tot stand te brengen b. v. naar het punt l. Zelfs wanneer men deze beide deelen I en II gelijktijdig tot uitvoering mocht willen brengen, zoo zou het om vele redenen, zooals in de nota n°. 1 wordt aangetoond, toch wenschelijk zijn, die deelen op deze wijze te scheiden. Naast deze twee deelen I en II staat dan nog eene mogelijke derde inpoldering, nl. die van de hooge waardgronden ten zuidoosten van de eilanden Texel en Vlieland.

Later zijn deze beschouwingen aangevuld door de resultaten der grondboringen, die aantoonde, dat de Wadden (dus deel II), in hoofdzaak bestonden uit zand, terwijl de goede kleigronden, tenminste in beteekenende oppervlakte, slechts werden aangetroffen in de eigenlijke kom van de Zuiderzee en in de Wieringermeer ten zuiden van het eiland Wieringen, dus alle in het zoogenaamde deel I. En hiermede was het pleit beslecht. Immers deze resultaten, gevoegd bij de voorgaande uiteenzettingen konden slechts leiden tot één conclusie en wel tot deze, dat inpoldering van de Wadden, deel II, vooreerst nog geen zin zou hebben en dat dus de inpoldering, zelfs van den grootsten omvang, zich voorshands zou moeten beperken tot deel I, dus zich in geen geval verder zou moeten uitstrekken dan tot de lijn h i l van de Noordhollandsche naar de Friesche kust.

Het op te lossen vraagstuk werd hierdoor dus teruggebracht tot de vraag, wat nu bezuiden de aangegeven lijn van Noordholland over Wieringen naar Friesland zou kunnen worden binnengedijkt, de geheele oppervlakte of slechts één of meer kleinere onderdeelen. Zooals bekend, had gedurende langen tijd de stelling gegolden — en bekende ingenieurs zooals Beyerinck,

Stieltjes, Leemans, Welcker, e. a. hadden dit meer dan eens uitdrukkelijk betoogd —, dat niet verder zou kunnen worden gegaan dan tot eene lijn, die bleef bezuiden den IJsselmond, omdat de rivier de IJssel eene vrije uitmonding in zee zou moeten behouden. Deze uitspraak was dan gegrond op deze redeneering, dat 1°. eene verlenging van den IJssel als rivier, b.v. naar een punt ter hoogte van Wieringen of Helder niet mogelijk was wegens de verhooging van den waterspiegel, welke daarvan op de tegenwoordige rivier het gevolg zou zijn, en 2°. dat eene verlenging der rivier door eene stroombaan van buitengewone afmetingen, of wel eene uitstrooming van de rivier op een te vormen binnenmeer moest worden afgeraden, omdat ten gevolge van de geringe snelheid van het water de bezinking van de slibstoffen zoodanige afmetingen zou aannemen, dat die wijde stroombaan of dat eventueele binnenmeer spoedig zou verondiepen en niet in stand zou zijn te houden. Lely toonde thans evenwel aan, dat deze laatste meening niet als juist kon gelden. Tot recht begrip en billijke beoordeeling moet hierbij worden opgemerkt, dat in de tijden van Beyerinck, Stieltjes en Leemans omtrent het slibgehalte van het water van onze groote rivieren nog zoo goed als geene waarnemingen waren verricht en dat de toenmaals algemeen geldende (overdreven) voorstellingen dienaangaande tot voorzichtigheid moesten manen. Sindsdien waren echter in het tijdvak van Juli 1879 tot December 1884 van rijkswege tweemaal per week op den IJssel waarnemingen betreffende het slibgehalte gedaan, waaruit was gebleken, dat voor hinderlijke slibafzettingen in een eventueel binnenmeer geen vrees behoefde te bestaan. En daarmede was dus het genoemde bezwaar vervallen en eene nieuwe mogelijkheid, nl. inpoldering van een grooter deel van de Zuiderzee dan alleen de zuidelijke helft, geopend.

Het spreekt vanzelf, dat een dergelijk binnenmeer, waarop de IJssel en andere rivieren zouden afwateren, door een voldoende aantal sluizen in den afsluitdijk het overtollige water weer naar buiten zou moeten kunnen loozen. Daarbij zou de minimumgrootte van het meer zoodanig moeten zijn, dat ook tijdens stormvloeden, wanneer uitstrooming door de sluizen belet werd, geene hinderlijk hooge waterstanden op het meer zouden kunnen ontstaan. Berekend werd, dat met het oog daarop eene oppervlakte

van minstens 80 000 H.A. wenschelijk was (het totale oppervlak bezuiden de aangenomen lijn Noordholland—Wieringen—Friesland bedraagt ongeveer 360 000 H.A.). Werd het peil op dit meer vastgesteld op 0,40 Meter beneden A. P., dan zou dit in de ongunstigste omstandigheden wel niet altijd te handhaven zijn, doch de eventueele stijgingen zouden toch zoodanig beperkt blijven, dat de toestand met het oog op de afwatering van de omgelegen gebieden in elk geval aanmerkelijk gunstiger zou worden dan bij de tegenwoordige omstandigheden het geval is. Bemaling van het binnenmeer zou dan ook niet noodig zijn; met natuurlijke loozing kon worden volstaan.

Wat het reeds genoemde slibbezwaar betreft, gebleken was, dat de door den IJssel afgevoerde hoeveelheid slib bedroeg gemiddeld 200 000 M³. per jaar, hetgeen bij eene oppervlakte van het meer van minstens 80 000 H.A. en eene gelijkmatige verdeling over den bodem, eene ophooging zou vertegenwoordigen van slechts $\frac{1}{4}$ millimeter per jaar. Mocht de slib, in plaats van zich over groote oppervlakten te verspreiden, zich meer plaatselijk neerzetten en aldaar hinderlijk gaan worden, dan zou het met het oog op de betrekkelijk geringe hoeveelheid, eene eenvoudige en niet kostbare zaak zijn, het door baggering te verwijderen (¹). Ook voor den ijsafvoer, een bezwaar, dat vroeger eveneens herhaaldelijk was genoemd, behoefde geene vrees te bestaan. Juist wanneer een binnenmeer werd gevormd zou daarvoor eene goede oplossing zijn gevonden; eene oppervlakte van minstens 80 000 H.A. is groot genoeg om al het ijs, dat door den IJssel wordt afgevoerd op te nemen en aldaar tot ontdooing te laten komen.

Nadat dus op deze wijze was aangetoond, dat eene afsluiting van de Zuiderzee volgens eene lijn van Noordholland over

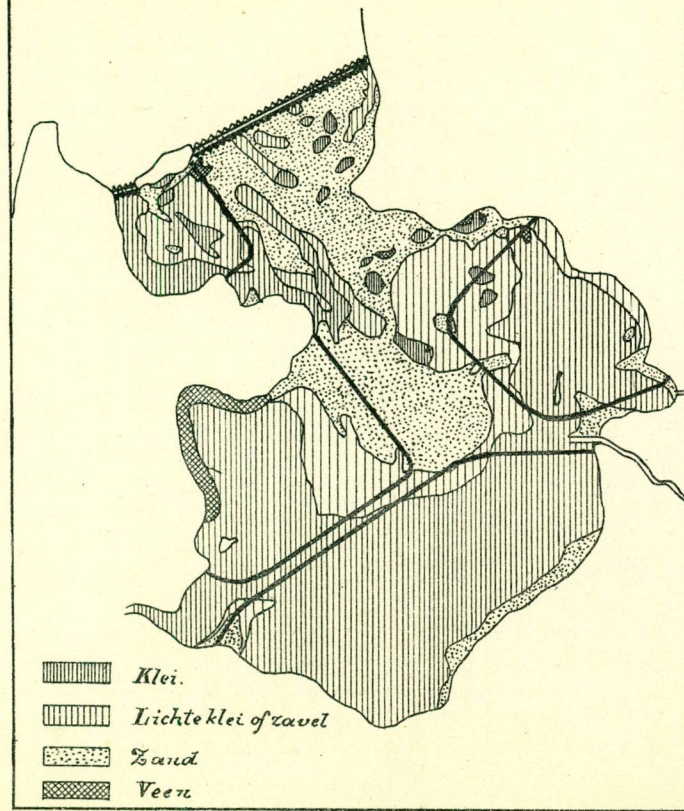
(²) In technische nota n^o. 8 deelt ir. Lely mede, dat bij de berekening van de genoemde hoeveelheid slib eene vergissing is begaan. De werkelijke slibafvoer is te stellen op rond 400 000 M³. per jaar. Daar het IJsselmeer ten slotte eene oppervlakte van rond 120 000 H.A. heeft verkregen, kunnen dus met het oog op de aanslibbing deze twee *uiterste* gevallen worden onderscheiden: a. de slib verdeelt zich gelijkmatig over de geheele oppervlakte; opslibbing per jaar = $\frac{1}{3}$ m.M.; voor eene verhooging van den bodem met 1 Meter is 3000 jaar noodig; b. de slib bezinkt alleen plaatselijk en verhoogt den bodem met 4 M., d. i. met de gemiddelde diepte; aanslibbing per jaar 10 H.A.; in 3000 jaar tijds nog slechts eene aanslibbing van 30 000 H.A.

Wieringen naar de Friesche kust mogelijk was, indien daarbinnen slechts een meer ter grootte van minstens 80 000 H.A. behouden bleef, moest nader de begrenzing van dit meer of wel de begrenzing van de te maken inpolderingen in het afgesloten gebied, worden vastgesteld. Het is duidelijk, dat dit meer aan de eene zijde zou moeten grenzen aan de uitmonding van den IJssel en aan de andere zijde zou moeten aansluiten tegen den afsluitdijk om verbinding met de daarin te bouwen sluizen te verkrijgen. Voor de beoordeeling van de wijze, waarop verder de grenslijnen der inpolderingen werden vastgesteld, raadplege men de beide kaartjes, weergegeven door de fig. 15 en 16, het een voorstellende de bodemgesteldheid, het ander den dieptetoestand van het afgesloten deel ⁽¹⁾. In het algemeen zal het immers wenschelijk zijn de diepste geulen in het te vormen meer te houden, terwijl het voorts noodig is zooveel mogelijk kleigrond en zoo weinig mogelijk zandgrond in het droogmakingsgebied te betrekken. Met het oog op dit laatste blijkt onmiddellijk reeds uit het kaartje betreffende de bodemgesteldheid, dat binnen het afgesloten gebied twee geheel van elkander gescheiden deelen voorkomen, die voor droogmaking geschikt zijn, n.l. a) het Wieringermeer ten zuiden van het eiland Wieringen en b) het zuidelijk gedeelte van de eigenlijke kom van de Zuiderzee met het

⁽¹⁾ Het kaartje betreffende de bodemgesteldheid is eene samenvatting van de resultaten van de volgende series boringen: a. 134 stuks, verricht in 1866 door de *Nederlandsche Maatschappij voor Grondkrediet* in de zuidelijke helft van de kom van de Zuiderzee; b. 271 stuks, verricht in 1875 door de *Regeering* in hetzelfde gedeelte; c. 102 stuks, verricht in 1874 door de *Regeering* tusschen Schokland en de Overijsselsche kust; d. 120 stuks, verricht in 1880 door de *Commissie tot voorbereiding eener indijking van het Wieringermeer*, en e. 422 stuks, verricht in 1889 door de *Zuiderzeevereeniging* in het overige gedeelte van de Zuiderzee. Deze boringen zijn gedeeltelijk onderzocht en bewerkt door Prof. Dr. J. M. van Bemmelen te Leiden, en gedeeltelijk door Prof. Dr. A. Mayer, Directeur van het Rijkslandbouwproefstation te Wageningen. Beiden komen tot vrijwel gelijke resultaten. Prof. van Bemmelen is van oordeel, dat de kleigronden van de Zuiderzee in kwaliteit gelijk zullen zijn aan de kleigronden der IJpolders en dat de lichte kleigronden der Zuiderzee in kwaliteit gelijk zullen zijn aan de gronden der Groninger noordelijke zeepolders (waarvan ter vergelijking ook grondmonsters zijn onderzocht). Prof. Mayer zegt, dat, wat de kwaliteit der in te dijken gronden aangaat, minstens $\frac{3}{4}$ gedeelte zal zijn bouwgrond grootendeels van groote waarde en slechts een ondergeschikt deel van geene onmiddellijke waarde.

FIG. 15.

BODEMGESTELDHEID 1891.

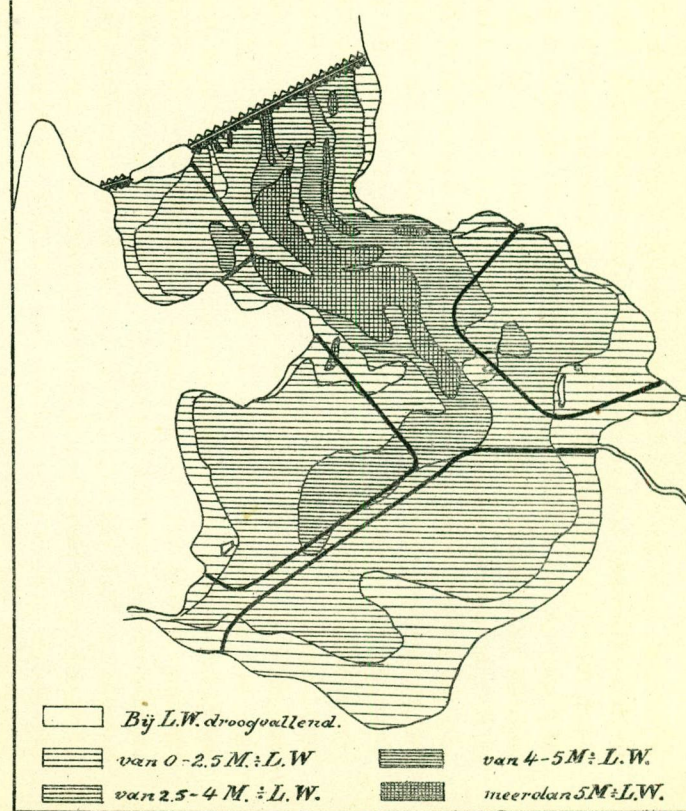


Top. Inv.

Schaal 1 à 1.000.000.

FIG. 16.

DIEPTETOESTAND 1891.



Schaal 1 à 1.000.000.

daaraan aansluitende gedeelte ten noordoosten van Urk. Het gedeelte onder b) genoemd moet echter nader worden verdeeld. In de eerste plaats moet het noordoostelijk deel gescheiden blijven van het geheele zuidelijke deel om een vrijen uitloop van den IJssel en het Zwartewater op het binnenmeer te behouden. Het daarna overblijvende zuidelijke deel, dat dus den vorm zou kunnen hebben van het ontwerp-Leemans, zooals dat in de wet van 1877 was opgenomen, wordt evenwel nog weer in een oostelijk en een westelijk gedeelte onderverdeeld, opdat, zoowel gedurende de indijking en droogmaking als daarna, eene volkomen onbelemmerde open scheepvaartverbinding tusschen de Oranjesluizen en de noordelijke en oostelijke provinciën behouden blijve. Door het scheidingskanaal, wel genoemd het Amsterdamsche kanaal, eene behoorlijke breedte te geven (aangenomen werd $1\frac{1}{2}$ K. M.) zal, evenals in den tegenwoordigen toestand, een open, ruime en goed bezeilbare vaarweg ter beschikking blijven. Op deze wijze ontstonden dus binnen den afsluitdijk de vier inpolderingen, waarvan de omtreklijnen op de beide kaartjes fig. 15 en 16 zijn aangegeven.

Bij beschouwing van dit plan (zie fig. 17) valt het onmiddellijk op, dat de 4 genoemde inpolderingen niet in een onverbreekbaar verband staan tot den afsluitdijk. Het is immers ook mogelijk deze zelfde 4 gedeelten van de Zuiderzee te gaan droogmaken zonder den afsluitdijk van Wieringen naar Friesland te leggen. En het was dus noodig nog eene vergelijking te maken tusschen een plan met en een plan zonder den afsluitdijk, welk laatste ontwerp gewoonlijk wordt genoemd, dat van de partieele indijking. Lely heeft beide ontwerpen dan ook in zijn nota's uitgewerkt. Bij vergelijking blijkt, dat, indien werd overgegaan tot de partieele indijking en dus geen afsluitdijk werd gemaakt, eenerzijds wel de kosten van dien dijk zouden worden uitgespaard, doch anderzijds de aanlegkosten van de 4 inpolderingen aanmerkelijk zouden worden verhoogd. Het leggen van dijken in eene aan getijbewegingen en stormvloeden onderhevige zee is immers in betekenende mate duurder dan van dijken in een afgesloten binnenmeer. De kostenberekening leert zelfs, dat, omgeslagen per H.A. verkoopbaar land, de droogmaking van de 4 polders bij partieele

indijking moest worden geraamd op f 1485 en de inpoldering met den afsluitdijk op het zooveel lagere bedrag van f 1032 (een en ander zonder renteverlies). Het eenig mogelijke voordeel op financieel gebied, dat het ontwerp zonder afsluitdijk zou kunnen opleveren, zou hierin bestaan, dat wanneer eens mocht worden besloten slechts een deel, stel 2 van de 4 inpolderingen droog te leggen, de kostprijs per H.A. van het ontwerp met afsluitdijk aanmerkelijk zou stijgen, omdat dan de kosten van den afsluitdijk over eene zooveel kleinere oppervlakte zouden moeten worden verdeeld, terwijl de kosten per H.A. bij de partieele inpoldering ongeveer gelijk zouden blijven.

Het ontwerp met den afsluitdijk geeft evenwel nog vele nevenvoordeelen, welke niet aan het ontwerp der partieele inpoldering zijn verbonden. Het zijn voordeelen, welke wel niet alle in geld zijn uit te drukken, doch niettemin zeer belangrijk zijn. De voornaamste daarvan zijn de volgende: 1°. de veiligheid in verband met de waterkeeringen wordt gunstiger; wordt de afsluitdijk gelegd, dan behoeven de drooggemaakte poldergronden slechts te worden beveiligd tegen het binnenmeer met een hoogsten waterstand van ± 1 M. + A. P., terwijl bij partieele indijkingen waterstanden van ± 3 M. + A. P. zijn te verwachten; eveneens blijven in dit laatste geval sommige der Friesche en Noordhollandsche dijken, alsmede die langs het Zwartewater en den IJssel aan de zee blootgesteld, welke bij den aanleg van een afsluitdijk tweede waterkeering zullen worden; 2°. de waterloozing, en 3°. de waterverversching van de omliggende provinciën zullen aanmerkelijk worden verbeterd; het binnenmeer zal langzamerhand worden ontzilt en het zoete water, waaraan vooral Friesland en Noordholland in droge zomers zoo groote behoefte hebben, zal voor waterinlating kunnen worden gebruikt; 4°. eene kortere en gemakkelijke spoorwegverbinding kan over den afsluitdijk tusschen het Noorden van ons land en Noordholland worden tot stand gebracht.

Samengevat blijkt alzoo, dat eene partieele indijking van de 4 polders niet anders dan het ééne voordeel van de landaanwinning zou geven, terwijl eene inpoldering met een afsluitdijk over Wieringen daarenboven nog voor een groot gedeelte van ons land eene aanmerkelijke waterstaatkundige verbetering zou

brengeu. Ingenieur Lely komt dan ook tot het eindresultaat, dat wanneer inderdaad alle 4 polders achtereenvolgens worden drooggemaakt, hetgeen zal kunnen geschieden; indien er op economische gronden geene overwegende bezwaren bestaan om gedurende eenigen tijd jaarlijks gemiddeld ongeveer 10 000 H.A. drooggemaakt land in cultuur te brengen (waarop volgens het opgemaakte werkplan zou moeten worden gerekend), dat dan het ontwerp met den afsluitdijk verre de voorkeur verdient.

Hiermede waren dus de hoofdlijnen van het plan Lely vastgesteld. Thans volgen nog enkele nadere gegevens omtrent de verschillende onderdeelen en het geheele werk (zie fig. 17).

Afsluitdijk met sluizen en bijbehorende werken. Lengte van Van Ewijckssluis aan de Noordhollandsche kust tot de westpunt van het eiland Wieringen 2 400 M¹., van Den Oever aan de oostpunt van het eiland Wieringen tot Piaam aan de Friesche kust 27 600 M¹., tezamen 30 000 M¹.; kruinshoogte van 5 M. + tot 5.50 M. + A.P.; binnenberm ter breedte van 10 M., waarop spoorbaan. Op de oostpunt van het eiland Wieringen 24 uitwateringssluizen, verdeeld over 6 groepen, ieder van 4 sluizen wijd 12.50 M., tezamen alzoo eene sluiswijdte van 300 M.; tevens 2 scheepvaartsluizen, wijd 8 en 14 M. Aan den Frieschen kant wordt verbinding tusschen het IJsselmeer en de Waddenzee verkregen door een binnendijksch kanaal van Piaam naar Harlingen. Voorts verbetering van enkele havens langs de Zuiderzee en verzwaring van de aansluitende dijksvakken langs de Friesche en de Noordhollandsche kusten. Totale raming *f* 42 000 000. Duur van aanleg minstens 8 jaar.

Noordwestelijke of Wieringermeerpolder. Lengte meerdijk Oostpunt Wieringen—Medemblik 19 600 M¹.; dijkshoogte 2.50 M. + A.P. Oppervlakte binnen de bedijking = 21 700 H.A., waarvan ± 20 000 H.A. verkoopbaar land. Ringkanaal van Kolhorn naar Medemblik, met stoombemaling van 200 P.K.; kanaal in den Anna Paulownapolder van de Kooy (Noordhollandsch kanaal) naar Van Ewijckssluis en een afzonderlijk afwateringskanaal van Wieringerwaard naar de Van Ewijcksvaart. Voorts een kanaal van Van Ewijckssluis door een achter den afsluitdijk van het Amsteldiep ontworpen boezemmeer en verder door Wieringen naar Den Oever, alwaar schut- en uitwaterings-

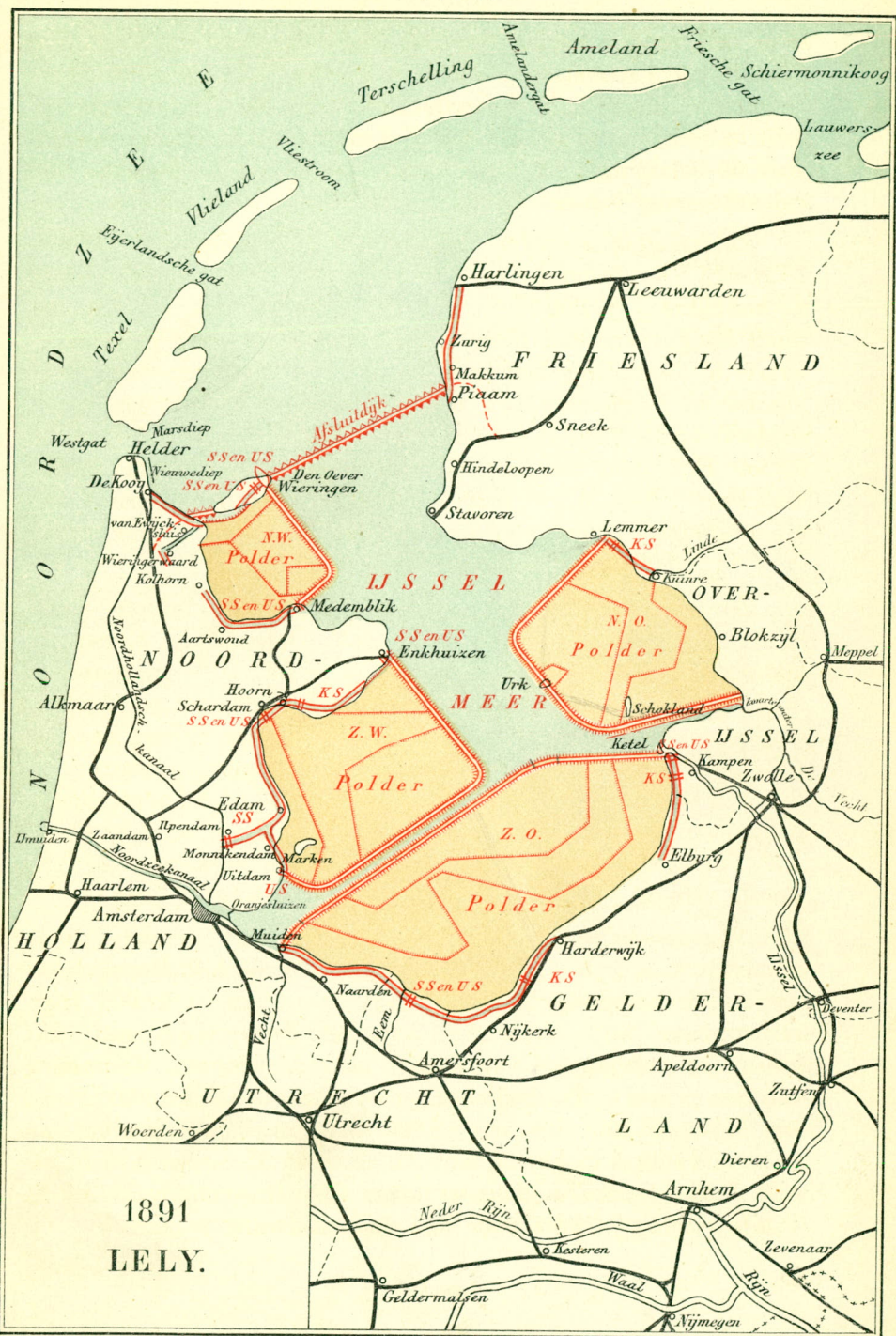
sluis met haven. Verdeeling van den polder in 4 afdeelingen, groot resp. 3 100 H.A., 6 700 H.A., 9 400 H.A. en 2.300 H.A., met zomerpeilen van respectievelijk 3.80 M. ÷, 4.70 M. ÷, 5.60 M. ÷ en 6.40 M. ÷ A.P. Totaal vereischt stoomvermogen voor de bemaling 1.330 P.K. Totale raming = f 14 000 000. Tijd van uitvoering 7 jaar.

Zuidwestelijke polder. Lengte meerdijk Enkhuizen—Uitdam 53 200 M¹.; kruinshoogte = 2.70 M. + A.P. Oppervlakte binnen de bedijking ± 57 000 H.A., waarvan ± 53 000 H.A. verkoopbaar land. Ringkanaal van Uitdam over Schardam naar Enkhuizen; voorts in aansluiting hiermede kanaal van Ilpendam naar Monnikendam. Verdeeling van den polder in 5 afdeelingen, groot respectievelijk 3500 H.A., 600 H.A., 7800 H.A., 22 200 H.A. en 22 500 H.A. met zomerpeilen van respectievelijk 4.20 M. ÷, 4.40 M. ÷, 4.40 M. ÷, 5.20 M. ÷ en 6 M. ÷ A.P. Totaal vereischt stoomvermogen voor de bemaling 3630 P.K. Totale raming = f 43 100 000. Tijd van uitvoering 9 jaar.

Zuidoostelijke polder. Lengte meerdijk Muiden—Ketel 59 400 M¹.; kruinshoogte 3 M. + A.P. Oppervlakte binnen de bedijking ± 103 000 H.A., waarvan ± 96 000 H.A. verkoopbaar land. Verlenging van de Eem naar de buitenhaven te Muiden; ringkanaal van Harderwijk naar de Eem en van Elburg naar de Ketel. Verdeeling van den polder in 3 afdeelingen, groot respectievelijk 40 000 H.A., 36 000 H.A. en 27 000 H.A., met zomerpeilen van respectievelijk 4.20 M. ÷, 4.90 M. ÷ en 5,80 M. ÷ A.P. Totaal vereischt stoomvermogen voor de bemaling 6020 P.K. Totale raming f 57 500 000. Tijd van uitvoering 13 jaar.

Noordoostelijke polder. Lengte meerdijk Lemmer—Overijsselsche kust 56 600 M¹.; kruinshoogte 3 M. + A.P. Oppervlakte binnen de bedijking ± 50 300 H.A., waarvan ± 47 000 H.A. verkoopbaar land. Verlenging van het Zwartewater naar het IJsselmeer; ringkanaal van Kuinre naar de Lemmer. Verdeeling van den polder in 4 afdeelingen, groot respectievelijk 14 000 H.A., 700 H.A., 16 800 H.A. en 18 800 H.A., met zomerpeilen van respectievelijk 4.15 M. ÷, 3.65 M. ÷, 4.95 M. ÷ en 5.75 M. ÷ A.P. Totaal vereischt stoomvermogen voor de bemaling 3030 P.K. Totale raming f 33 400 000. Tijd van uitvoering 9 jaar.

FIG. 17



Top. Inv.

Schaal 1:1000.000.

Geheele werk. Volgens het opgemaakte werkplan zal reeds met de eerste inpoldering, den Wieringermeerpolder, worden begonnen, wanneer de afsluitdijk nog niet geheel gereed is. Nadat vervolgens de dijken met de ringkanalen van dezen eersten polder zijn voltooid, dus tijdens de droogmaking en de verkaveling van dezen polder, wordt aangevangen met de dijken, enz. van den zuidoostelijken polder. Tijdens de droogmaking en de verkaveling van dezen polder wordt begonnen met den zuidwestelijken polder en zoo wordt doorgewerkt tot ook de noordoostelijke polder voltooid is. Het geheele werk zal op deze wijze 32 jaren vorderen, waarbij dan de afsluitdijk met toebehooren wordt gelegd tijdens het 1e tot het 8e jaar, de noordwestelijke polder wordt gemaakt gedurende het 7e tot het 13e jaar, de zuidoostelijke gedurende het 10e tot het 22e jaar, de zuidwestelijke gedurende het 19e tot het 27e jaar en de nooroostelijke polder gedurende het 24e tot het 32e jaar. Wanneer daarbij de droogmaking van elken polder geleidelijk plaats vindt volgens de verschillende afdeelingen, zal vanaf het 10e jaar gemiddeld ongeveer 10 000 H.A. land voor cultuur beschikbaar komen. De totale droog te maken oppervlakte bedraagt ongeveer 232 000 H.A.; na aftrek voor wegen, kanalen, enz. blijft hiervan aan verkoopbaar land over ongeveer 216 000 H.A., waarvan in ronde cijfers zullen zijn 71 % kleigrond, 19 % lichte klei, zavel en lichte zavelgrond en 10 % zand- en veengrond. Het IJsselmeer behoudt eene oppervlakte van ruim 120 000 H.A. De totale kosten, zonder renteverlies, worden geraamd op *f* 190 000 000 waaronder *f* 42 000 000 voor de afsluiting. De ramingskosten der werken zonder renteverlies bedragen dus per H.A. verkoopbaar land *f* 880, wanneer de kosten der afsluiting ten laste der droogmaking worden gebracht (dus wanneer de vele voordeelen van waterloozing, waterverversching, betere spoorwegverbinding, enz. niet in rekening worden gebracht) en *f* 685, wanneer de kosten der afsluiting niet ten laste der droogmaking komen. Neemt men de rente der voor de uitvoering der werken geleende gelden in de berekening op (niet de rente van deze rente), en neemt men daarbij aan een rentestandaard van $3\frac{1}{2}$ %, dan worden deze bedragen per H.A. verkoopbaar land respectievelijk *f* 1032 en *f* 746.

Met de verschijning van deze 8 technische nota's van den ingenieur Lely, was het eerste gedeelte van de taak der Zuiderzeevereëning volbracht. „Een goed doorwerkt, op grondige studie en nauwkeurig plaatselijk onderzoek steunend rapport, dat het vraagstuk in zijn geheel overziet en omvat”, het doel, dat zij zich bij de oprichting had gesteld, was verkregen. Thans achtte het bestuur dan ook den tijd gekomen het geheel neutrale standpunt, dat het nog steeds had ingenomen, te verlaten en te zeggen hoe het zelf over het vraagstuk der Zuiderzeedroogmaking dacht. Eene Commissie, bestaande uit de Heeren K. Breebaart, Mr. P. J. G. van Diggelen en H. C. van der Houven van Oordt werd uitgenoodigd de financieele, oeconomische en sociale zijden van het vraagstuk na te gaan. Het door deze Commissie uitgebrachte rapport (samengesteld door den Heer Van der Houven van Oordt), dat tot de eindconclusie voert, dat het voor Nederland geraden moet worden geacht, in beginsel tot de groote onderneming te besluiten, werd nog in Maart 1892, tegelijk met de laatste technische nota, aan de leden der Zuiderzeevereëning toegezonden.

Deze oeconomische en financieele beschouwingen werden met de technische nota's door de Zuiderzeevereëning aan Hare Majesteit de Koningin-Weduwe-Regentes en aan den Minister-raad aangeboden. Het gevolg was, dat reeds spoedig daarna bij Koninklijk Besluit van 8 September 1892, N^o. 21 eene Staatscommissie werd ingesteld, met opdracht om te onderzoeken, of eene afsluiting en eene droogmaking van de Zuiderzee op eene wijze als door de Zuiderzeevereëning was voorgesteld, in 's Lands belang behoorde te worden ondernomen en, zoo ja, op welke wijze dit werk dan tot uitvoering zou moeten worden gebracht. Volgens ditzelfde besluit werd tot Voorzitter der Commissie benoemd de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, terwijl de Commissie verder werd samengesteld uit 28 leden, vertegenwoordigers van vrijwel elken tak van wetenschap en van volksbestaan, en 2 secretarissen. (1)

(1) De Heer C. Lely was inmiddels als Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid opgetreden. Hij heeft evenwel alleen de eerste en de laatste vergadering als voorzitter geleid. De eigenlijke leider der vergaderingen is geweest de door de leden gekozen ondervoorzitter Mr. M. Mees.

Onder datum van 14 April 1894 bracht deze Staatscommissie haar verslag uit, een lijvig boekdeel, bestaande uit 180 bladzijden druks met daarenboven nog vele kaarten en bijlagen, betrekking hebbende op verschillende met het vraagstuk samenhangende onderwerpen. De commissie vangt hare beschouwingen aan met een onderzoek naar elk onderdeel van het aan haar oordeel onderworpen technische plan, en geeft aan, waar zij eventueele wijzigingen noodig oordeelt. Hetzelfde geschiedt met

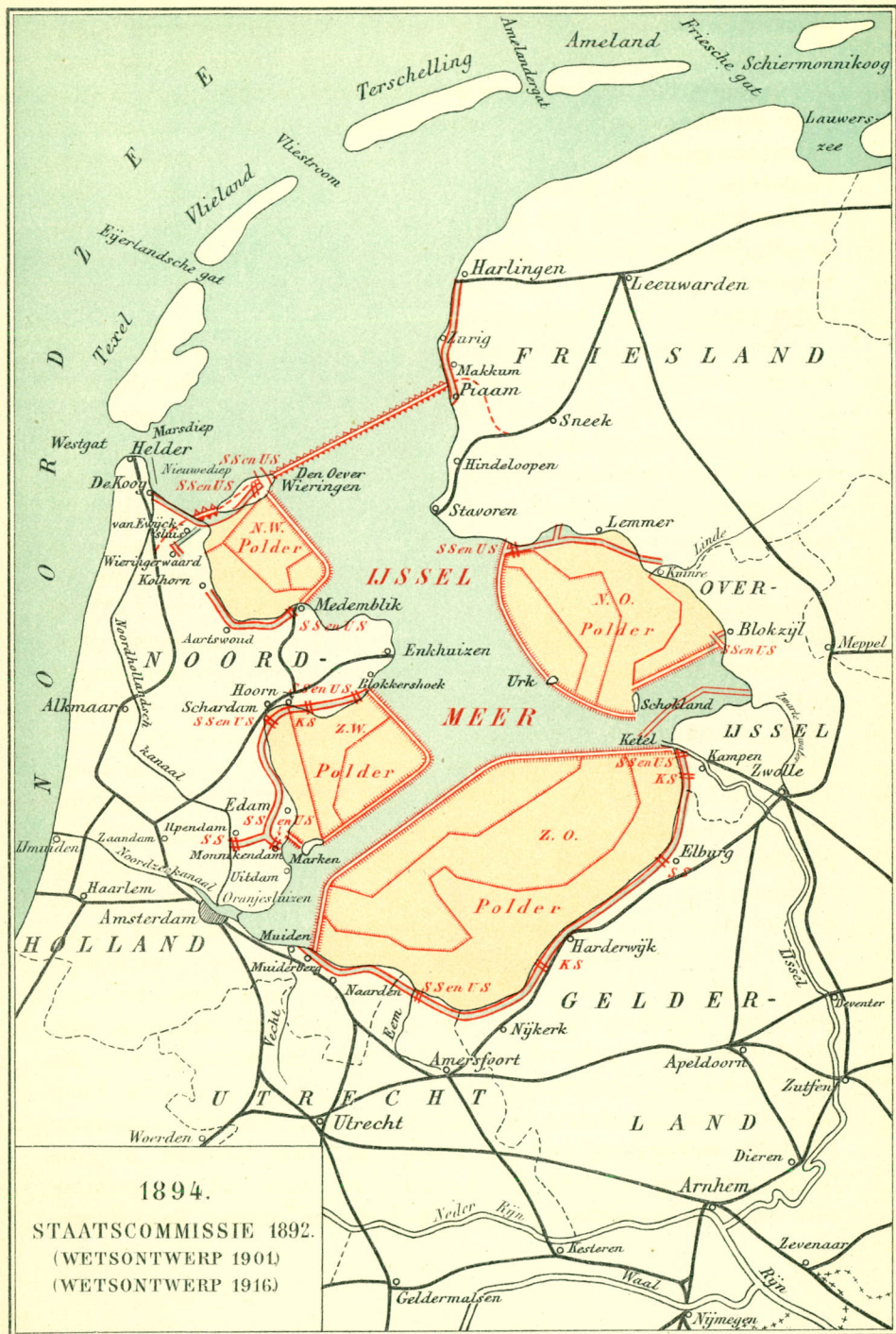
De leden der commissie waren: P. A. Bos, aannemer; C. ten Bosch, schout bij nacht; J. Breebaart Kzn., lid van het hoofdbestuur der Hollandsche Maatschappij van Landbouw; K. Eland, kolonel bij den Generalen Staf; D. Fontein de Jong, voorzitter van de Friesche Maatschappij van Landbouw en Veeteelt; Dr. Th. H. Mac Gillavry, hoogleeraar te Leiden; A. M. J. Hendrichs, ondervoorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Amsterdam; A. A. Hoekwater, luitenant ter zee eerste klasse; Mr. Ph. A. Holsboer, administrateur der domeinen aan het Departement van Financiën; H. C. van der Houven van Oordt, lid van Gedeputeerde Staten van Gelderland; W. Hovy, lid van den gemeenteraad van Amsterdam; W. van Konijnenburg, raadadviseur bij het Departement van Financiën; W. F. Leemans, inspecteur van den Rijkswaterstaat; Mr. M. Mees, ondervoorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Rotterdam; Mr. F. S. van Nierop, lid van de Provinciale Staten van Noordholland; Mr. B. H. Pekelharing, hoogleeraar aan de Polytechnische school te Delft; Mr. E. N. Rahusen, voorzitter van het college voor de zeevisscherijen; Dr. R. H. Saltet, directeur van den Gemeentelijken Gezondheidsdienst van Amsterdam; Mr. C. J. Sickesz, eere-voorzitter van de Geldersch-Overijsselsche Maatschappij van Landbouw; Mr. H. Smeenge, voorzitter van de schippersvereniging „Schuttevaer”; J. M. Telders, hoogleeraar aan de Polytechnische school te Delft; Mr. J. D. Veegens, lid van de Tweede Kamer der Staten-Generaal; S. J. Vermaes, hoofdingenieur van den Provinciaalen Waterstaat in Friesland; A. J. Voorduin, commandant in het tweede Genie-Commandement; J. W. Welcker, hoofdingenieur van den Rijkswaterstaat; J. M. F. Wellan, inspecteur van den Rijkswaterstaat; A. C. Wertheim, lid van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, en A. D. Zur Mühlen, lid van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Amsterdam. De secretarissen waren: W. K. Behrends, ingenieur van den Rijkswaterstaat, en Mr. P. F. L. Verschoor.

Het onderzoek werd verricht in 4 afdelingen; afdeling I voor de technische en defensievraagstukken, voorzitter W. F. Leemans; afdeling II voor de oeconomische, agrarische en financieele vraagpunten, voorzitter Mr. C. J. Sickesz; afdeling III voor de vraagpunten betreffende scheepvaart en visscherij, voorzitter Mr. E. N. Rahusen, en afdeling IV voor de hygiënische vraagpunten, voorzitter Dr. Th. H. Mac Gillavry. De eerste drie afdelingen benoemen verschillende sub-commissiën ter voorlichting omtrent bepaalde vraagstukken en ter voorbereiding van de beraadslagingen. Voorts werd eene gemengde sub-commissie ingesteld, die in een uitvoerig rapport van advies diende omtrent de vele met elkander verbandhoudende vragen, die zich in de verschillende afdelingen voordeden.

het plan der partieele indijkingen (het plan zonder afsluitdijk). Vervolgens worden beide ontwerpen op economisch en financieel gebied aan eene uitvoerige bespreking onderworpen. De vergelijking, die daarop volgt, valt, evenals bij de adviseurs der Zuiderzeevereeniging, geheel uit ten voordeele van het ontwerp met den afsluitdijk. Voorts wordt een belangrijk hoofdstuk gewijd aan de hoedanigheid van den grond, den staat, waarin de grond voor de uitgifte moet worden gebracht en aan de wijze van uitgifte en kolonisatie, terwijl ten slotte nog de vermoedelijke opbrengst der droogmaking wordt besproken.

Wijzigingen in den eigenlijken opzet van het plan Lely worden door de Staatscommissie, zooals uit fig. 18 kan blijken, niet aangebracht; de door haar noodig geoordeelde veranderingen betroffen slechts onderdeelen van het geheel. Van het meeste belang is hierbij de wijziging van de begrenzing van enkele der inpolderingen, waarbij in 't bijzonder opvalt de aanmerkelijke verkleining van den zuidwestelijken polder. De defensiebelangen vorderden hier verbreding van den waterweg tusschen Amsterdam en het IJsselmeer (het Amsterdamsche kanaal) van 1500 M. tot 5000 M., terwijl tevens in het belang der inundatiestellingen de meerdijk tusschen Marken en den vasten wal zoodanig moest worden omgebogen, dat Monnikendam geheel buiten de indijking bleef. Voorts is deze inpoldering nog verkleind aan de noordoostzijde, waardoor ongeveer 9000 H.A. zeezand (het Enkhuizerzand) buiten de indijking werd gelaten. Het noordelijk aansluitingspunt van den meerdijk aan de Noordhollandsche kust is daarbij verplaatst naar Bloklershoek tusschen Enkhuizen en Hoorn. De zuidoostelijke polder heeft eene vergroting ondergaan, doordat de meerdijk langs het genoemde Amsterdamsche kanaal ongeveer 1500 Meter noordwestwaarts werd verschoven; daartegenover heeft het belang der defensie eene verkleining teweeggebracht, doordien het zuidelijk eind van den meerdijk van Muiden oostwaarts werd verplaatst naar Muiderberg. Van de noordoostelijke inpoldering werd het tegen de Friesche kust nabij Lemmer aansluitende uiteinde van den meerdijk ongeveer 12 K.M. westwaarts verlegd, omdat de vrees bestond, dat de trechtersvormige toegang tot Lemmer bij wind uit het westen zeer moeilijk bevaarbaar zoude zijn. Een van Lemmer naar dezen

FIG. 18.



1894.

STAATSCOMMISSIE 1892.
(WETSONTWERP 1901)
(WETSONTWERP 1916)

Schaal 1:1000.000.

Top. Inv.

dijk gerichte kade zou tusschen deze kade en de Friesche kust een breeden waterweg openlaten, die aan Frieslands boezem zou worden toegevoegd en afdoende in de scheepvaart zou kunnen voorzien. Voorts werd met het oog op het afwateringsbelang van het waterschap Vollenhove en het scheepvaartbelang van het Zwolsche diep eene wijziging wenschelijk geacht van de zuidelijke begrenzing; gekozen werd eene richting, die de Overijsselsche kust even zuidwaarts van Blokzijl verbindt met het midden van het eiland Schokland.

Eenige verdere gegevens omtrent het ontwerp der Staatscommissie zijn te vinden in de volgende omschrijving van de onderdeelen en van het geheele werk (zie hierbij fig. 18).

Afsluitdijk met sluizen en bijbehorende werken. Lengte van Van Ewijkssluis aan de Noordhollandsche kust tot de westpunt van het eiland Wieringen 2300 Meter, van Den Oever aan de oostpunt van het eiland Wieringen naar Piaam aan de Friesche kust 27 000 M., tezamen 29 300 M.; kruinshoogte 5.20 M. + N.A.P. tot 5.60 M. + N.A.P.; binnenberm ter breedte van 17 M., waarvan 10 M. voor baan voor dubbel spoor en 7 M. voor weg voor gewoon verkeer. Op de oostpunt van het eiland Wieringen 30 uitwateringssluizen, verdeeld over 6 groepen, ieder van 5 sluizen wijd 10 M., tezamen alzoo 300 M. sluiswijdte; tevens 2 scheepvaartsluizen wijd 6 M. en 10 M. Aan den Frieschen kant wordt evenals bij het ontwerp Lely verbinding verkregen tusschen het IJsselmeer en de Waddenzee door een binnendijsch kanaal van Piaam naar Harlingen. Voorts verbetering van enkele havens langs de Zuiderzeekust en verhooging van de aansluitende dijksvakken langs de Noordhollandsche en de Friesche kust. Raming van deze werken *f* 40 500 000. Wordt daarbij nog gerekend op eene verbetering van het Zwolsche-diep voor *f* 3 564 000, op een kapitaal groot *f* 300 000 tot vorming van een fonds, uit de rente waarvan te zijner tijd hinderlijke slibnederzettingen in het IJsselmeer zijn weg te baggeren, op een bedrag van *f* 4 500 000 voor de voorziening in de visscherijbelangen en op *f* 236 000 voor de voorziening in de waterverversching van Amsterdam, dan wordt de totale raming van de afsluiting met alles wat daarbij behoort *f* 49 100 000. Tijd van uitvoering 9 jaar.

Noordwestelijke of Wieringermeerpolder. Ongeveer gelijk aan het ontwerp der Zuiderzeevereeniging. Lengte meerdijk oostpunt Wieringen—Medemblik 19 600 M.; dijkshoogte 2.50 M. + N.A.P. Oppervlakte binnen de bedijking 21 700 H.A., waarvan ongeveer 18 700 H.A. vruchtbaar land. Ten behoeve van scheepvaart en afwatering aan de zuidzijde een ringvaart van Kolhorn naar Medemblik (met bemaling) en aan de noordzijde een kanaal van Van Ewijckssluis naar de Kooy (Noordhollandsch kanaal) met een afzonderlijk afwateringskanaal van de Van Ewijcksvaart naar Wieringerwaard; voorts een kanaal van Van Ewijckssluis door Wieringen naar het IJsselmeer iets bezuiden het aansluitingspunt van den afsluitdijk. Verdeeling van den polder in 4 afdeelingen, groot resp. 3200 H.A., 6700 H.A., 9450 H.A. en 2350 H.A., met zomerpeilen van resp. 4.30 M. ÷, 5.20 M. ÷, 6.10 M. ÷ en 6.90 M. ÷ N.A.P. Totaal vereischt stoomvermogen voor de bemaling 1530 P.K. Totale raming f 12 700 000. Tijd van uitvoering 7 jaar.

Zuidwestelijke polder. Lengte meerdijk Monnikendam—Blokkeershoeck 36 600 M.; kruinshoogte 2.50 M. + N.A.P. Oppervlakte binnen de bedijking ongeveer 31 520 H.A., waarvan ongeveer 27 820 H.A. vruchtbaar land. Aan de landzijde een doorgaand scheepvaart- en uitwateringskanaal van Monnikendam naar Blokkeershoeck; voorts ook hier eene waterverbinding van Monnikendam met Ilpendam. Verdeeling van den polder in 3 afdeelingen, groot resp. 7890 H.A., 13.340 H.A. en 10 290 H.A. met zomerpeilen van resp. 5 M. ÷, 5.40 M. ÷ en 6 M. ÷ N.A.P. Totaal vereischt stoomvermogen voor de bemaling 2180 P.K. Totale raming f 22 850 000. Tijd van uitvoering 8 jaar.

Zuutoostelijke polder. Lengte meerdijk 63 000 M.; kruinshoogte langs het Amsterdamsche kanaal 2.75 M. + N.A.P., verder 3.50 M. + N.A.P. Oppervlakte binnen de bedijking ongeveer 107 760 H.A., waarvan ongeveer 98 990 H.A. vruchtbaar land. Doorgaande ringvaart van Muiderberg naar de Ketel. Verdeeling van den polder in 3 afdeelingen, groot resp. 40 600 H.A., 46 160 H.A., en 21 000 H.A., met zomerpeilen van resp. 4.60 M. ÷, 5.50 M. ÷ en 6.30 M. ÷ N.A.P. Totaal vereischt stoomvermogen voor de bemaling 7200 P.K. Totale raming f 61 850 000. Tijd van uitvoering 14 jaar.

Noordoostelijke polder. Lengte meerdijk 52 900 M.; kruins-
hoogte tusschen Overijssel en Schokland 3 M. + tot 2.75 M. +
N.A.P., van Schokland over Urk tot de noordelijke ombuiging
2.75 M. + tot 3.25 M. + N.A.P., voor het overige gedeelte
3.50 M. + N.A.P. Oppervlakte binnen de bedijking ongeveer
50 850 H. A., waarvan ongeveer 48 900 H.A. vruchtbaar land.
Aan de noordzijde een kanaal van Kuinre naar den tusschen
de Friesche kust en de inpoldering gevormden binnenboezem;
aan de zuidzijde een kort kanaal van Blokzijl naar het IJssel-
meer. Verdeeling van den polder in 5 afdeelingen, groot resp.
5600 H.A., 20 940 H.A., 12 800 H.A., 10 800 H.A. en 710 H.A.,
met zomerpeilen van resp. 4.30 M. ÷, 5.40 M. ÷, 6 M. ÷,
6.40 M. ÷ en 4.15 M. ÷ N.A.P. Totaal vereischt stoomvermogen
voor de bemaling 3600 P.K. Totale raming *f* 32 500 000. Tijd van
uitvoering 9 jaar.

Geheele werk. Ook het werkplan van de Staatscommissie
vertoont groote gelijkenis met dat, behoorende bij het ontwerp
der Zuiderzeevereeniging. Wanneer de meerdijken met de ring-
vaarten van den eenen polder gereed zijn en met de droogmaking
daarvan wordt aangevangen, wordt tegelijkertijd begonnen met
de meerdijken en ringvaarten van den volgenden polder. De
totale tijdsduur is berekend op 33 jaar; de afsluitdijk met bijbe-
hoorende werken zal worden gemaakt gedurende het 1e tot het
9e jaar, de noordwestelijke polder gedurende het 8e tot het
14e jaar, de zuidoostelijke polder gedurende het 11e tot het
24e jaar, de zuidwestelijke polder gedurende het 21e tot het
28e jaar en de noordoostelijke polder gedurende het 25e tot het
33e jaar. De totale droog te maken oppervlakte bedraagt rond
212 000 H.A., waarvan ongeveer 194 410 H.A. vruchtbaar land;
hierin is dan niet begrepen de binnen den noordoostelijken polder
vallende vergrooting van Frieslands boezem met 1550 H.A. Het
IJsselmeer behoudt eene oppervlakte van rond 145 000 H.A. De
gezamenlijke kosten van den afsluitdijk met toebehooren en van
de 4 inpolderingen zijn geraamd op *f* 179 000 000; daarbij komt
dan nog een bedrag van *f* 10 000 000 voor de voorziening in de
belangen der defensie, waardoor het geheele bedrag, dat met
de afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee
gemoeid zal zijn, stijgt tot *f* 189 000 000. Neemt men het rente-

verlies gedurende den tijd van aanleg in de rekening op, dan wordt het totaal cijfer bij een rentestandaard van $3\frac{1}{2}$ % rond f 260 000 000 en bij berekening van rente op rente rond f 312 000 000. Per H.A. drooggemaakte grond worden dan de kostencijfers: zonder rente f 982, met rente f 1350 en met rente op rente f 1620. Eene dergelijke renteberekening, al wordt de becijfering gegeven, mag evenwel volgens de Commissie door den Staat niet worden toegepast. Dit is bij dergelijke werken nimmer geschied. Het algemeen belang en de indirecte voordeelen dienen hier den doorslag te geven. „En wanneer men de balans, op welke wijze ook, met rente op rente belasten wil, dan moeten, wil men waar zijn in zijn voorstelling, daartegenover in den loop der jaren steeds grooter wordende indirecte voordeelen worden geplaatst. Zijn die niet onder cijfers te brengen, zij zijn toch zeker van dien aard, dat zij de rente op rente-cijfers verre zullen overtreffen. Mocht men al willen aannemen, dat de Staat door de uitgifte der gronden niet volkomen zal terugkrijgen het geld, dat hij voor de droogmaking heeft uitgegeven, de indirecte voordeelen doen de balans niet alleen sluiten, maar wijzen een zoodanig voordeelig saldo aan, dat de nazaten het tegenwoordig geslacht, wanneer het de onderneming mocht beginnen, zeer stellig daarvoor dankbaar zullen zijn.”

Eindconclusies. Tot besluit geeft de Staatscommissie als slotsom van hare beschouwingen te kennen: 1°. dat de vraag of eene afsluiting en eene droogmaking van de Zuiderzee op eene wijze als door de Zuiderzeevereeniging in 's Lands belang behoort te worden ondernomen, volgens de meening van een en twintig der zeven en twintig leden, (1) die over de eindconclusies stemden, bevestigend moet worden beantwoord, behoudens de wijzigingen in het verslag vermeld. De leden, (2) die deze vraag in ontkennenden zin hebben beantwoord, gronden in hoofdzaak hunne bezwaren op de groote financieele verplichtingen, die het uitvoeren der geheele onderneming met zich zal brengen, en op

(1) Het lid W. van Konijnenburg kon wegens ziekte aan het laatste deel van den arbeid niet deelnemen en was ook niet in de gelegenheid het verslag mede te onderteekenen.

(2) N.l. de 6 leden Mees, Van Nierop, Rahusen, Veegens, Welcker en Wellan.

de onzekerheid van hare oeconomische uitkomsten; 2°. dat het antwoord op de vraag, op welke wijze dit werk tot uitvoering moet worden gebracht, volgens de meening van al de leden, behoort te luiden: door den Staat, op den voet, in het verslag vermeld.

Met het jaar 1894 was dus opnieuw in de geschiedenis van de Zuiderzeedroogmaking een „mijlpaal” bereikt. De technische zijde van het onderwerp was tot oplossing gebracht; een bepaald logisch beredeneerd plan was uitgewerkt. Oeconomische en sociale beschouwingen waren gehouden. Eene Staatscommissie had over het vraagstuk in zijn vollen omvang gerapporteerd. Wat nu? De Regeering gaf daarop voorshands geen antwoord. Reeds binnen een maand na het verschijnen van het verslag der Staatscommissie trad het Ministerie Van Tienhoven met den heer C. Lely als Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid af en werd vervangen door het Ministerie Roëll met den Heer Ph. W. van der Sleyden als opvolger van Minister Lely, en van deze Regeering ging geene poging uit om tot uitvoering of tot voorbereiding van eenige uitvoering van de vastgestelde plannen te geraken.

De Zuiderzeevereeniging evenwel bleef actief. Vrijwel over het geheele land werden door hare bestuurderen of van harentwege voordrachten over de Zuiderzeedroogmaking gehouden. Tevens werd voortgegaan met bestudeering van het onderwerp, in 't bijzonder van die onderdeelen, die nog niet als voldoende opgehelderd werden beschouwd. Waar de Staatscommissie kennelijk den nadruk had gelegd op het financieel en economisch gedeelte der zaak, en de tegenstanders hunne bezwaren grootendeels op de groote financieele verplichtingen hadden gegrond, werd het wenschelijk geacht, om, in aansluiting aan de vroegere beschouwingen, en rekening houdende met het verslag der Staatscommissie, een geschrift te doen verschijnen, waarin de onderneming nog eens nader van deze zijde werd gezien. De samenstelling daarvan werd opgedragen aan den secretaris der vereeniging, den Heer H. C. van der Houven van Oordt, die het voorrecht had, den Heer Mr. G. Vissering bereid te vinden hem daarbij ter zijde te staan. In 1898 verscheen het

bekende werk dezer beide Heeren: „De economische beteekenis van de afsluiting en drooglegging der Zuiderzee”, bevattende zeer duidelijke uiteenzettingen betreffende 1°. het technische ontwerp; 2°. de wijze van uitvoering van het werk, beschouwd van economisch standpunt; 3°. de gevolgen van het werk a) voor het huishouden van den Staat b) voor de economische toestanden ten opzichte van bevolking en loonen, grondwaarde, landpachten, productieprijzen en landbouwtoestanden in het algemeen, c) voor handel en nijverheid, d) voor de visscherij, e) voor andere openbare werken, heide-ontginning enz. en f) voor den gezondheidstoestand van de in- en omwonende bevolking; 4°. de wenschelijkheid en de urgentie van het werk voor het Nederlandsche volk. Voorts is daaraan nog toegevoegd de bespreking van enkele in dezen tijd verschenen en op het onderwerp betrekking hebbende brochures, zoomede een overzicht van hetgeen in de binnen- en buitenlandsche pers van het „nationale vraagstuk” was gezegd. In 1901 werd van dit werk een tweede druk uitgegeven.

Van al de in dit vrij omvangrijke werk (332 bladz. met 3 kaarten) gegeven beschouwingen, kan hier geen overzicht worden gegeven. Slechts zij een en ander medegedeeld omtrent den vorm, waaronder volgens de Heeren Van der Houven van Oordt en Vissering, de Staat de uitvoering ter hand zou kunnen nemen, en hoe daarbij de financieele opzet zou kunnen zijn.

Noodig zal zijn, zoo schrijven zij, dat de financieele rekening van meet af aan werkelijk zuiver gesteld wordt en blijft. Hiervoor zal dan gewenscht zijn eene afzonderlijke afdeling van het Staat-huishouden, een soort „Zuiderzee-Departement”, dat een beheer voert, dat b. v. zou zijn te vergelijken met dat eener nieuwe nog geheel onontgonnen kolonie, een vreedzaam geannexeerd „Rijksland”. Dit Staatsdepartement zou dan in dien zin met een gewonen concessionaris moeten worden gelijkgesteld, dat aan hem wordt toegekend zoodanige bijdrage „à fonds perdu”, als zoude worden verleend, indien eene particuliere maatschappij de onderneming begon met hulp van het Rijk en in het overige uit eigen middelen voorzag.

Hoe groot zal nu die Rijksbijdrage moeten en mogen wezen? De schrijvers herinneren er aan, dat de droogmaking van de

Haarlemmermeer (rente inbegrepen, doch geene rente op rente) een „verlies” voor den Staat heeft opgeleverd, overeenkomende met een bedrag van *f* 250 per H.A.; wordt de door de provincies Noord- en Zuidholland verleende subsidie van *f* 600 000 medegerekend, dan heeft het werkelijke „verlies” het bedrag bereikt van rond *f* 300 per H.A. (1) Ook bij de droogmaking van den Alexanderpolder heeft het offer uit de publieke kassen ongeveer *f* 300 per H.A. bedragen. De Maatschappij voor Grondkrediet vroeg destijds voor de droogmaking van het zuidelijk gedeelte van de Zuiderzee eene subsidie van *f* 250 per H.A., benevens nog eenige andere voordeelen of ontheffing van verplichtingen, die het Rijk dus daarenboven te dragen had. Voorts was bij het Regeeringsontwerp van 1877 het „verlies” met inbegrip van de defensiekosten geraamd op *f* 350 per H.A.; bij eene geheel zuivere renteberekening zou dat cijfer evenwel nog aanzienlijk hooger zijn gekomen. Een en ander samenvattende en overwegende wordt geconcludeerd, dat eene Rijkssubsidie van *f* 325 per H.A. zeker gerechtvaardigd moet worden geacht, mits daarmede dan ook alles verleend zij, wat 's Lands schatkist à fonds perdu voor deze onderneming te betalen zal hebben. Vandaar, dat ook wordt gevorderd, dat van de boven de subsidie benooidigde gelden rente op rente wordt berekend, al wordt toegegeven, dat de Staat zulks voordien nog nimmer heeft gedaan, noch bij de honderden millioenen besteed voor den aanleg der Staatspoorwegen, noch bij de tientallen millioenen voor de waterwegen.

De berekening, welke door de Heeren van der Houven van

(1) De juiste cijfers van de Haarlemmermeer-droogmaking zijn de volgende. De Staatscommissie van 1837 raamde de uitvoeringskosten op *f* 8 355 000, de ontvangsten naar eene waarde der gronden van ongeveer *f* 200 per H.A. op *f* 3 200 000. De werkelijke uitvoeringskosten hebben bedragen *f* 9 377 512, de rente- en emissiekosten der leeningen *f* 4 411 865, te zamen alzoo aan lasten *f* 13 789 377. De verkoop van 16 842,57 H.A. grond bracht op *f* 7 972 400, de waarde van 74,75 H.A. overblijvendens grond werd geraamd op *f* 57 681, te zamen 16 917,32 H.A. voor *f* 8 030 081. Voorts is ontvangen aan rente uit de tijdelijke belegging van aanvankelijk te veel opgenomen kapitaal, aan verpachtingen, enz., een bedrag van *f* 747 181, te zamen alzoo aan baten *f* 8 777 262, of omgezet per H.A.: kosten zonder rente *f* 554, met rente *f* 815; verkoopwaarde van den grond *f* 475, ontvangen renten enz. medegerekend *f* 519; „verlies” zonder rente *f* 79, met rente *f* 296.

Oordt en Vissering op dezen grondslag wordt opgezet, en waarbij de rentevoet is gesteld op 3 %, is de volgende. De totale oppervlakte verkoopbare grond bedraagt 194 410 H.A. of, na aftrek van de gronden door den Staat gratis aan de nieuw te stichten gemeenten af te staan, afgerond 192 500 H.A. De tijdsduur van het werk is gesteld op 33 jaar; daar werd aangenomen, dat gemiddeld 3 jaren zouden verlopen alvorens de bedijkte en drooggevallen gronden tot volkomen opbrengst zouden zijn gekomen, moet de berekening zich evenwel over 36 jaren uitstrekken. Nu moet op de debetzijde dezer rekening worden gebracht, al hetgeen voor de uitvoering der werken gedurende de 33 jaren van aanleg is uitgegeven. De ingestelde becijfering geeft aan, dat deze uitgaven, zonder rente groot f 189 000 000, met rente op rente aan het einde van de 36-jarige periode zullen zijn opgelopen tot f 370 316 200. Aan de creditzijde der rekening komt dan in de eerste plaats te staan de over de 33 jaren van aanleg te verdeelen rijksbijdrage van $192\,500 \times f\,325 = f\,62\,562\,500$ (dit is $f\,1\,895\,835$ per jaar), vertegenwoordigende bij berekening van rente op rente aan het eind van de beschouwde periode een bedrag van f 117 524 000. Zal nu ten slotte door het Zuiderzee-departement geen verlies worden geleden, noch winst worden gemaakt, dan moet dus uit de opbrengst der gronden gedurende het 17e tot het 36e jaar, waarin tot uitgifte kan worden overgegaan, een bedrag worden verkregen, dat aan het eind van de 36-jarige periode met rente op rente is opgelopen tot f 370 316 200 — f 117 524 000 = f 252 792 200. De samengestelde interestberekening toont aan, dat de gemiddelde prijs dan zal moeten bedragen rond f 950 per H.A. Wordt dezelfde berekening opgezet niet met rente op rente, doch met enkelvoudigen interest, dan wordt deze vereischte minimum-kostprijs van den grond f 835 per H.A., terwijl zonder renteberekening wordt gevonden f 657 per H.A. Een en ander samengenomen, indien door het Rijk gedurende 33 jaren van aanleg jaarlijks ten bate der Zuiderzeedroogmaking wordt gestort een bedrag van f 1 895 835 à fonds perdu, overeenkomende met een bedrag van f 325 per H.A., dan zal de rekening dezer onderneming aan het einde van de 36 jaar, waarin alle gronden kunnen zijn uitgegeven of voor uitgifte geschikt zijn, sluitend zijn, wan-

neer de H.A. grond gemiddeld heeft opgebracht of waard is: a. bij berekening van rente op rente bij een rentevoet van 3 % een bedrag van f 950 per H.A.; b. bij berekening van enkelvoudige rente, eveneens bij een rentevoet van 3 % een bedrag van f 835 per H.A.; c. zonder berekening van rente een bedrag van f 675 per H.A.

In dezen zelfden tijd viel ook de voornaamste werkzaamheid van den Nationalen Zuiderzeebond, eene vereeniging, opgericht kort na het verschijnen van het verslag der Staatscommissie, met het doel de droogmaking bijzonder op grond van industrieele overwegingen te steunen. De hoofdzetel van den bond was gevestigd te Rotterdam, (1) doch op onderscheidene plaatsen in ons land waren afdelingen opgericht. De Bond liet, evenals de Zuiderzeevereeniging (wier schildknaap hij zich noemde, „eene verhouding die gaarne werd aanvaard”), meerdere voordrachten houden en gaf verschillende brochures uit, waarin in zeer beknopten vorm bepaalde onderdeelen van de nationale onderneming werden besproken. Zoo zijn achtereenvolgens verschenen: „Een kort woord aan het Nederlandsche volk” (1896), „De ware winst- en verliesrekening” (1897), „Een IJsselmeer met zoetwater” (1897) en „De geldelijke voordeelen van eene afsluiting der Zuiderzee, afgescheiden van de bepoddering” (1898). Vooral deze laatste brochure, resultaat van eene in Noordholland en Friesland ingestelde enquête naar de voordeelen van de voorziening van deze provinciën met zoetwater, trok zeer de aandacht.

Middelwyl had aan de Regeeringstafel eene verandering ten gunste van de droogmaking plaats gevonden. In Juli 1897 was het Ministerie Roëll vervangen door het Ministerie Pierson. Minister van Waterstaat, Nijverheid en Handel was weder de Heer C. Lely en in het 4e jaar van zijn Ministerschap gelukte het hem de Zuiderzeedroogmaking bij de Staten-Generaal aanhangig

(1) Het Hoofdbestuur bestond uit: J. Drost te Rotterdam, voorzitter; P. A. Bos te Gorinchem, ondervoorzitter; G. A. van Hattem te Sliedrecht; W. Hovy te Amsterdam; P. J. van Limburgh Pzn. te Rotterdam; Jos. van Raalte te Vlissingen; S. J. Vermaes te Leeuwarden; S. M. van Wijck te Renkum; A. D. Zur Mühlen te Amsterdam; Mr. Th. Reepmaker, algemeen secretaris, te Rotterdam.

te maken. Bij Koninklijke Boodschap van 7 Mei 1901 werd aan de Tweede Kamer een ontwerp van wet aangeboden, waarbij werd voorgesteld voor rekening van den Staat over te gaan tot den aanleg van: 1°. den afsluitdijk van Noordholland over Wieringen naar Friesland, en 2°. twee polders, den noordwestelijken of Wieringerpolder en den zuidwestelijken of Hoornsche-polder, een en ander op de wijze, zooals in het rapport der Staatscommissie was aanbevolen. Wat de beperking van het plan tot voorloopig slechts 2 polders betreft, in de Memorie van Toelichting wordt door de betrokken Ministers (zijnde, behalve Minister Lely, de Minister van Financiën Pierson, de Minister van Oorlog Kool en de Minister van Binnenlandsche Zaken Goeman Borgesius) medegedeeld, dat het hun minder gewenscht voorkomt, de uitvoering van een werk van een omvang als het door de Staatscommissie aanbevolen gewijzigde ontwerp van de Zuiderzeevereeniging, in één wet vast te leggen. Zij achten het beter, althans voorzichtiger, om nu alleen te besluiten tot wat het eerst voor de hand ligt, onder voorwaarde evenwel, dat dit past in het groote geheel en dat er voldoende zekerheid besta, dat met het nu reeds te ondernemen werk, ook op zich zelf beschouwd, eene behoorlijke rekening zal worden gemaakt. Wat de kosten betreft, wordt aangehaald, dat de Staatscommissie die van de afsluiting (met inbegrip van de verbetering van het Zwolsche diep en de voorziening in de belangen van de defensie, de visscherij en de waterverversching van Amsterdam) en de twee westelijke polders heeft geraamd op *f* 94 650 000 of op rond *f* 95 000 000. Brengt men van de uitgaven voor de defensiewerken 8 millioen op rekening van de afsluiting en 2 millioen op rekening van de polders, dan zal de afsluiting kosten 57 millioen gulden en de droogmaking van de beide polders 38 millioen gulden. Tusschen deze beide bedragen wordt nu verder in de Memorie van Toelichting eene scherpe grenslijn getrokken. Het eerste bedrag van *f* 57 000 000 zouden de onderteekenaars beschouwd willen zien als eene uitgave zonder meer. Eene becijfering, waaraan eene rente van $3\frac{1}{2}$ % ten grondslag werd gelegd, deed zien, dat, indien voor deze uitgaaf eenerzijds telken jare werd geleend, maar anderzijds van het eerste jaar af *f* 2 000 000 voor rente en aflossing werd aangewezen, in 60 jaren

tijds de leeningen gedelgd zouden zijn. Eene dergelijke verhooving van het budget der gewone uitgaven gedurende een vrij langen tijd werd in verband met de vele belangen, welke door de onderneming zouden worden gediend, een niet te hooge prijs geacht ⁽¹⁾. Wordt hierin meegegaan, dan verschijnen de inpolderingen in een gunstig licht. De totale oppervlakte vruchtbaar land bedraagt 46 500 H.A., of na aftrek van de oppervlakten, welke ter beschikking van de gemeenten zullen worden gesteld, rond 46 000 H.A. De Staatscommissie meende de pachtwaarde (na aftrek van dijks- en polderlasten) daarvan te kunnen stellen op *f* 60 per H.A., zoodat de jaarlijksche opbrengst kon worden geraamd op *f* 2 760 000. De totale droogmakingskosten werden geraamd op *f* 38 000 000, welke kosten tot *f* 48 500 000, overeenkomende met een jaarlijkschen rentelast van *f* 1 700 000 bij een rentevoet van $3\frac{1}{2}$ %, zouden stijgen, indien rente op rente in rekening werd gebracht. De jaarlijksche opbrengst zal dus den jaarlijkschen rentelast volgens deze rekening met 1 millioen gulden kunnen overtreffen, waaruit genoegzaam blijkt, dat die

⁽¹⁾ Niet betoogd wordt, dat de afsluiting zonder meer reeds eene rendabele of aanbevelenswaardige onderneming zoude zijn. De voordeelen daarvan zijn vrijwel niet in geldswaarden om te zetten. Bezwaarlijk is reeds eene schatting omtrent de besparing op de kosten van waterkeering en waterloozing; vrijwel ondoenlijk is dit, wat betreft de voorziening van Friesland en Noordholland met zoetwater, de meerdere veiligheid bij stormvloed voor de kustprovinciën, de veiliger scheepvaart en de kortere spoorwegverbinding. Alleen het genot van een zoetwaterboezem voor de waterverschuing van Friesland en Noordholland werd bij een door den Nationalen Zuiderzeebond gehouden navraag geschat op eene waarde van *f* 680 000 's jaars, en wel op grond van door verschillende belanghebbenden verstrekte mededeelingen, waaruit bleek, dat de meerdere opbrengst van het grasland, als een gevolg van de waterverschuing, werd geraamd op *f* 10 per H.A. voor Noordholland en *f* 6 per H.A. voor Friesland. Eene meerdere opbrengst van *f* 680 000 per jaar nu, vertegenwoordigt bij een rentevoet van $3\frac{1}{2}$ % reeds een kapitaal van 19,5 millioen gulden. Dit cijfer wordt slechts genoemd om eenig denkbeeld te geven van de waarde, die door goed ingelichte personen aan sommige indirecte voordeelen wordt toegekend, geenszins om het genoemde bedrag voor het eepe genoemde indirecte voordeel in mindering van de kosten van de afsluiting te willen brengen. De Memorie van Toelichting sluit zich trouwens aan bij de zoowel door de Zuiderzeevereeniging als door de Staatscommissie uitgesproken meening, dat de voordeelen van den afsluitdijk niet van dien aard zijn, dat het wenschelijk zou wezen om alleen met het oog daarop, geheel afgescheiden van eene latere droogmaking, de afsluiting ten uitvoer te leggen.

droogmakingen, is de afsluiting tot stand gekomen, als winstgevendende ondernemingen kunnen worden beschouwd. De onder-teekenaars der Memorie van Toelichting aarzelen dan ook niet, als hunne overtuiging uit te spreken, dat de uitvoering van het in het wetsontwerp neergelegde plan zonder gevaar voor 's lands geldmiddelen kon worden ondernomen.

Dit tweede Regeeringsontwerp betreffende de Zuiderzee-droogmaking bracht het evenwel al niet verder dan zijn voorganger, dat van het jaar 1877. In verdere behandeling kwam het niet. Ongeveer 3 maanden na de indiening, in Augustus 1901, had weder eene wisseling van Ministerie plaats en onder het nieuwe Ministerie Kuyper, met den Heer Mr. J. C. de Marez Oyens als Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid werd het nog hangende wetsontwerp ingetrokken.

Geheel ter zijde schuiven deed het nieuwe Ministerie de Zuiderzeezaak evenwel niet. Ten minste, op eene reeds spoedig door het bestuur der Zuiderzeevereeniging bij den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid aangevraagde audiëntie, verklaarde deze, dat de intrekking van het wetsontwerp aldus moest worden gezien, dat de nieuwe Regeering te vreemd tegenover eene zaak van zoo groot gewicht stond, om daarmee zonder meer door te kunnen gaan. Zij wenschte het plan eerst nog aan eene nadere overweging te onderwerpen, waartoe in 't bijzonder twee bepaalde motieven hadden geleid, en wel: 1°. dat volgens het oordeel der Regeering het vraagstuk van eene eventueel uit te keeren schadeloosstelling aan Zuiderzeevisschers nog niet in alle opzichten voldoende was onderzocht, dat de Minister mitsdien het Rijkscollege voor de zeevisscherijen had uitgenoodigd alsnog een rapport over dit onderdeel uit te brengen en 2°. dat de Regeering het wenschelijk had geoordeeld, waar het een zoo groot waterstaatswerk betrof, het oordeel te vernemen van de inspecteurs van den Waterstaat. Spoed was hierbij betracht; reeds bij schrijven van 21 October 1901 was aan de genoemde autoriteiten het nader onderzoek verzocht.

De rapporten, waarvan de eventueele verdere voortgang dus afhankelijk werd gesteld, lieten evenwel lang op zich wachten. Toen ze eindelijk waren verschenen (dat van de inspecteurs-generaal van den Waterstaat dd. 28 Juli 1904, dus bijkans 3 jaren

na de verstrekking van de opdracht) en van verschillende zijden op publicatie werd aangedrongen, deelde de Minister mede, dat eerst nog de hoofdinspecteur-generaal van den Waterstaat daarover moest worden gehoord. Het werd eind 1905, onder het in Augustus van dat jaar opgetreden Ministerie De Meester, met Prof. Dr. J. Kraus als Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid, alvorens de rapporten ter kennis van de Staten-Generaal en van het publiek kwamen.

Inmiddels was van verschillende zijden de belangstelling voor de Zuiderzeezaak levendig gehouden. In tijdschriften en dagbladen werden bij herhaling artikelen aan de onderneming gewijd of mededeelingen dienaangaande opgenomen. Kamerleden vroegen bij de behandeling van de Waterstaatsbegrotingen inlichtingen of drongen op spoedige behandeling aan. Ook de Zuiderzeevereeniging zat niet stil. Nadat zij, zooals bekend is, onderzoekingen had doen instellen naar de bodemgesteldheid der Zuiderzee, de technische uitvoerbaarheid van de bedijking en de daarbij voorkomende oeconomische en sociale kwesties, besloot zij, thans nog op zich te nemen een gedetailleerd onderzoek naar de beteekenis der Zuiderzeevisscherij, hare toekomst onder de bestaande omstandigheden en het nadeel, dat aan deze visscherij zou worden toegebracht door eene eventueele afsluiting en gedeeltelijke droogmaking ⁽¹⁾, een onderzoek, dat zich niet zou moeten bepalen tot de visscherlieden alleen, doch ook tot de met de visscherij verband houdende bedrijven. Het bestuur achtte het evenwel niet gewenscht, dit onderzoek in eigen hand te houden. Als gevolg van de verrichte navorschingen en de gemaakte studies, had zij zich langzamerhand eene vaststaande meening over het belang en de wenschelijkheid der zaak gevormd, en zij wenschte thans elke mogelijke opmerking over eventueele partijdigheid bij een dergelijk onderzoek te voorkomen. Het gelukte haar eene zelfstandige Commissie te vormen van 5 Heeren, die met de vereeniging in geene verbinding stonden; alleen werd als vertegenwoordiger der vereeniging één lid

⁽¹⁾ Over dit laatste gedeelte was reeds eerder door de Zuiderzeevereeniging advies ingewonnen, zooals kan blijken uit de technische nota n^o. 5, waarin van de hand van den Heer P. P. C. Hoek, rijksadviseur voor de visscherijzaken, eene afzonderlijke bijlage voorkomt: „De invloed der afsluiting en droogmaking op de visscherij in de Zuiderzee.”

van het dagelijksch bestuur aan hen toegevoegd. ⁽¹⁾ Daarenboven verzocht het bestuur der Zuiderzeevereeniging nog aan de Directie der Nederlandsche Heidemaatschappij haar oordeel te willen uitspreken over de beteekenis van de zoetwatervisscherij, welke in het nieuw te vormen IJsselmeer en in de wateren in en om de polders zou kunnen ontstaan.

Wat behelsden nu deze rapporten, waarop de verdere behandeling der Zuiderzeezaak in de Staten-Generaal moest wachten? In de eerste plaats de visscherij. Het college voor de zeevisscherijen bracht het gevraagde rapport onder datum van 26 Januari 1903, n^o. 4830, uit en voegde daarbij een van den wetenschappelijken adviseur in de visscherijzaken, Dr. P. P. C. Hoek, ontvangen advies van 29 Mei 1902. Laatstgenoemde toont aan, dat hij niet mee kan gaan met het voorstel van de Staatscommissie van 1892 om de Zuiderzeevisschers zooveel mogelijk uit te rusten voor de vischvangst op de Noordzee en hun daarvoor geschikte vaartuigen, enz. te verschaffen (waarvoor was gerekend op eene uitgave van f 4 500 000). Voorts is hij van meening, dat de toekomstige visscherij op het IJsselmeer van vrijwel geene beteekenis zal zijn. Hij raadt aan, den visschers zooveel mogelijk steun te verleenen bij het zoeken naar een ander emplooi en hen, wien zulks niet gelukt of die daarvoor te oud zijn, te pensionneeren. Ook het college voor de visscherijen gaat niet mede met het denkbeeld van de Staatscommissie; het biedt evenwel geen eigen voorstel aan, omdat het van meening is, dat eene enquête in alle visschersplaatsen eerst nadere gegevens dienaangaande zou moeten verschaffen.

Het rapport van de commissie, ingesteld door de Zuiderzee-

(¹) De commissie was samengesteld uit: Mr. J. F. Neeb, notaris te Harderwijk, voorzitter; H. J. Calcoen, burgemeester van Edam, lid van de Provinciale Staten van Noordholland en lid van het Rijkscollege voor de zeevisscherijen; J. van Hasselt, burgemeester van Kamperveen, lid van de Provinciale Staten van Overijssel en industrieel te Kampen; A. Draisma de Vries, burgemeester van Franekeradeel, lid van de Provinciale Staten van Friesland, bestuurslid der vereeniging voor zoetwatervisscherij, bestuurslid van de Nederlandsche Heidemaatschappij en industrieel te Franeker, en Mr. C. J. Pekelharing, advocaat te Amsterdam, secretaris; bovendien als vertegenwoordiger der Zuiderzeevereeniging Mr. G. Vissering, advocaat, Directeur der Amsterdamsche Bank te Amsterdam, secretaris der Zuiderzeevereeniging.

vereeniging en gedateerd 26 October 1905, is daarentegen zeer uitvoerig (in de uitgave der Zuiderzeevereeniging beslaat het 266 bladz. druks) en bevat vele gegevens. Overal langs de kust en op alle eilanden is door de leden een onderzoek ter plaatse ingesteld. Beschouwingen en overzichten worden gegeven over de soorten van visch, de vaartuigen, het vischtuig, de visschers en over de aan de Zuiderzeevisscherij verwante bedrijven; daarenvens wordt besproken de toestand van de visscherij in iedere gemeente afzonderlijk. In de samenvatting deelt de Commissie mede, dat haar algemeene indruk van het bedrijf niet gunstig was; zij was zelfs getroffen door den gestadigen achteruitgang. Met het voorstel der Staatscommissie van 1892 om de Zuiderzeevisschers tot Noordzeevisschers te maken, gaat ook deze Commissie niet accoord. Zij wenscht opening van de gelegenheid om de kennis van de visschersbevolking te vermeerderen, om ambachten te leeren, enz. en daarnaast eene tegemoetkoming in geld, aan de ouden gedurende hun leven, aan de jongeren gedurende beperkten tijd. De schadevergoeding, welke op deze wijze ten laste van den Staat zou komen, kon slechts globaal worden geraamd; de Commissie meende te mogen aannemen, dat dit bedrag de som van f 4 500 000 (genoemd door de Staatscommissie) niet zou behoeven te overschrijden.

Het bestuur der Nederlandsche Heidemaatschappij ten slotte is in zijn rapport van 13 Januari 1906, betreffende de zoetwater-visscherij op het IJsselmeer, zeer voorzichtig met het uitspreken van positieve meeningen. Uit het rapport blijkt, dat de toestand waarin de zoetwatervisscherij in ons land verkeert, in 't algemeen bedroevend is. Wordt hierin verbetering aangebracht (betere wetgeving, meerdere kennis omtrent rationeele exploitatie, enz.), dan — zoo valt er wel uit het rapport te lezen — zal de zoetwater-visscherij een geheel ander aanzien kunnen verkrijgen en ook op een eventueel zoetwater-IJsselmeer van beteekenis kunnen worden.

In de tweede plaats, de beoordeeling van de plannen door de inspecteurs-generaal van den Waterstaat. Het rapport van de Heeren C. F. M. H. Schnebbelie en R. O. van Manen was, samengevat, ongunstig. Achtereenvolgens worden besproken de 8 technische nota's van den ingenieur Lely, de in verband daarmee

in 1891 uitgegeven oeconomische en financieele beschouwingen van het bestuur der Zuiderzeevereeniging en het wetsontwerp van 1901. Tegen verschillende onderdeelen worden bedenkingen geopperd. De constructie van den afsluitdijk, het belangrijkste punt in het rapport, wordt onvoldoende geacht. Door Lely was in het lichaam van den dijk een rijzendam aangenomen tot de hoogte van laagwater; de inspecteurs achten dit onverantwoordelijk en meenen, dat deze rijzendam moet worden opgetrokken tot stormvloedshoogte (ongeveer $2\frac{1}{2}$ à 3 M. hooger). Voorts zijn zij van oordeel, dat de klei voor den dijk (de dijk was buiten den rijzendam samengesteld uit zand met aan de buitenzijde eene kleibekleding ter dikte van 1 M.) bezwaarlijk zal zijn te verkrijgen. Zij meenen, dat daarvoor slib zal moeten worden gebaggerd en gedroogd, die daarbij tot $\frac{1}{3}$ van het oorspronkelijke volume zal inklinken. Met dit drogen zou bovendien minstens 6 jaren gemoeid zijn, terwijl aan het eind dezer periode nog zou moeten blijken, of ze wel bruikbaar was. Ten gevolge van de verschillende noodig geachte wijzigingen wordt de begrooting van het geheele werk verhoogd met *f* 31 500 000, en dus gebracht van *f* 189 000 000 (raming der Staatscommissie van 1892) op *f* 220 500 000. Voor de werken, opgenomen in het wetsontwerp 1901 (afsluitdijk met de twee westelijke inpolderingen) wordt niet *f* 95 000 000, doch *f* 115 000 000 noodig geacht.

De hoofdinspecteur-generaal van den Waterstaat, de Heer W. F. Leemans, behandelt in zijn schrijven van 27 Maart 1905 dit rapport, waarbij hij zich beslist tegenover de meeningen der inspecteurs stelt. Omtrent de hoogte van den rijzendam in den afsluitdijk merkt hij op, dat bij alle vroegere plannen, zooals dat tot droogmaking van het zuidelijk gedeelte van de kom der Zuiderzee, eene constructie tot laagwater en niet hooger werd ontworpen. In den Raad van Waterstaat van 1866 en in de Staatscommissies van 1870 en van 1892 hadden zitting meerdere inspecteurs, hoofdingenieurs-directeuren, hoofdingenieurs en ingenieurs van den Rijkswaterstaat, hoofdingenieurs van den provincialen Waterstaat en hoofdofficieren van de genie, een bekend aannemer, enz. en allen hebben deze constructie gewogen en goed bevonden. Nog nergens is een rijzendam tot stormvloedshoogte toegepast of ontworpen en de Heeren Schnebbelie en Van

Manen staan hierin dan ook geheel alleen. Wat de bekleedingsklei betreft, wijst de Heer Leemans er op, dat het volgens zijne meening in 't geheel niet noodig zal zijn, slib te baggeren, doch dat gebruikt zal kunnen worden de vaste zoogenaamde blauwe klei of woelklei, die bij de boringen op verschillende punten in de Zuiderzee is aangetroffen en die onmiddellijk na opbaggering zonder afzonderlijke droging zal kunnen worden verwerkt; op enkele plaatsen langs de kusten van de Zuiderzee is deze methode van verwerken reeds toegepast.

Ook het dagelijksch bestuur van de Zuiderzeevereeniging onderwerpt het rapport der inspecteurs aan scherpe critiek.

De door den Minister De Marez Oyens gewenschte rapporten waren dus verschenen en besproken. Doch, zooals reeds is vermeld, middelerwijl was weder een nieuw Ministerie opgetreden, het Ministerie De Meester met Prof. Dr. J. Kraus als hoofd van het Departement van Waterstaat. Hoe zou nu het standpunt dezer nieuwe Regeering tegenover de Zuiderzeedroogmaking zijn? Het antwoord gaf het ontwerp van wet, dat den 4en November 1907 aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal werd aangeboden. De Memorie van Toelichting, onderteekend behalve door den Minister van Waterstaat, door den Minister van Landbouw, Nijverheid en Handel J. D. Veegens en den Minister van Financiën De Meester, herinnert er aan, dat de Regeering van 1901 de werken, die zij in de eerste plaats wenschte uit te voeren, tot geringer omvang had teruggebracht dan door de Staatscommissie van 1892 was voorgesteld (nl. tot den afsluitdijk met 2 polders in plaats van met 4 polders). De tegenwoordige Regeering was evenwel van oordeel, dat in deze richting van beperking nog verder moest worden gegaan en dat men zich vooreerst diende te bepalen tot het maken van een klein deel van den afsluitdijk en het droogleggen van één enkelen polder. Hiervoor waren dan aangewezen het gedeelte van den afsluitdijk door het Amsteldiep tusschen Noordholland en Wieringen en den Wieringerpolder bezuiden dit eiland. Uitdrukkelijk wordt er op gewezen, dat hierin niet moet worden gezien het laten vallen van den afsluitdijk en het overgaan naar het plan der partieele droogmaking (inpoldering zonder afsluitdijk), doch

zeer bepaald een eerste stap in de richting van het plan der Staatscommissie van 1892. Toegegeven wordt, dat de inpoldering op deze wijze duurder zal worden, dan wanneer eerst de afsluitdijk werd gelegd. Thans zal immers de dijk Wieringen—Medemblik niet als meerdijk doch als zeedijk moeten worden geconstrueerd. Doch het groote voordeel is, dat bij het maken van dezen eenen polder niet die hooge uitgaven worden vastgelegd, dan wanneer onmiddellijk met het volledige plan en dus eerst met den bouw van den geheelen afsluitdijk werd begonnen. Bovendien zouden waardevolle gegevens worden verkregen, die zouden kunnen leiden tot een oordeel over de juistheid van de cijfers, waarop de berekeningen en beschouwingen der Staatscommissie steunden.

Onmiddellijk na aanneming der wet zou kunnen worden aangevangen met de nadere uitwerking der onderdeelen van het ontwerp. Voorshands was een voorloopig plan opgemaakt, waarvan de volgende beschrijving wordt gegeven. De afsluitdijk door het Amsteldiep is van dezelfde afmetingen als door de Staatscommissie is aangegeven; lengte 2300 M., kruinshoogte 5.20 M. + N.A.P., binnenberm breed 17 M. voor dubbelspoor en weg voor gewoon verkeer. De dijk van de oostpunt van Wieringen naar Medemblik volgt eene enigszins andere richting; het laatste gedeelte loopt vrijwel noord-zuid, waardoor de zuidoostelijke hoek van den polder wordt afgesneden; de dijkslengte wordt daardoor verminderd van 19 200 M. tot 17 200 M.; kruinshoogte 4.50 M. + N.A.P. De oppervlakte binnen de bedijking wordt ten gevolge van deze gewijzigde richting teruggebracht van 21 700 H.A. tot 19 500 H.A., waarvan 16 500 H.A. vruchtbaar en verkoopbaar land. De voorziening in de belangen der scheepvaart en afwatering der omgelegen landstreek, is aangehouden zooals bij de plannen van de Zuiderzeevereeniging en van de Staatscommissie was ontworpen. In den polder 4 afdeelingen met zomerpeilen van respectievelijk 4.80 M. ÷, 5.70 M. ÷, 6.60 M. ÷ en 7.20 M. ÷ N.A.P. Totaal vereischt stoomvermogen voor de bemaling 2125 P.K. Totale raming f 23 000 000. Tijd van uitvoering 7 jaar. Evenals door de Staatscommissie, wordt aangenomen, dat de grond eerst 3 jaar na de verkaveling in geregelde exploitatie zal zijn. Wordt enkelvoudige rente

ad $3\frac{1}{2}$ % bijgerekend, dan wordt de totale uitgaaf f 27 609 500, en met berekening van rente op rente f 28 061 600. De kostende prijs van den vruchtbaren voor uitgifte geschikten grond, wordt zonder rente f 1394 per H.A., met enkelvoudige rente f 1673 per H.A. en met rente op rente f 1700 per H.A. Deze bedragen zijn, zooals te verwachten was, hooger dan die, welke door de Staatscommissie voor het geheele werk met den afsluitdijk werden berekend (resp. f 982, f 1350 en f 1620 per H.A.), doch de Memorie van Toelichting spreekt de verwachting uit, dat de kostende prijs ook in dit geval nog in de opbrengst van de droog-gemaakte gronden zal worden teruggevonden.

In Februari 1908 trad het Ministerie de Meester af en werd opgevolgd door het Ministerie Heemskerk. De nieuwe Minister van Waterstaat Mr. J. G. S. Bevers vond evenwel reeds spoedig gelegenheid te verklaren, dat hij zich geheel vereenigde met het hangende wetsontwerp betreffende de droogmaking van de Wieringermeer. En na het overlijden van dezen Minister liet ook zijn in Januari 1909 opgetreden ambtsopvolger Mr. L. H. W. Regout zich in ongeveer gelijken geest uit. Het wetsontwerp bleef dus gehandhaafd, en den 3en Mei 1909 verscheen het door de Tweede Kamer uitgebrachte Voorloopig Verslag. In 't algemeen was de inhoud daarvan niet ongunstig. Wel verklaarden sommige leden zich tegen het wetsontwerp, omdat in hunne oogen de droogmaking der Zuiderzee voorloopig geene aanbeveling verdiende, doch daartegenover stonden vele anderen, die een principieel ander standpunt innamen en, in verschillende schakeeringen, de plannen der droogmaking sympathiek gezind waren. Onder dezen waren er, die zich besliste voorstanders noemden van het plan der Zuiderzeevereeniging, eerst de afsluitdijk en daarna successievelijk de polders. Vooral in verband met de vele voordeelen, die eene afsluiting van de Zuiderzee voor de omgelegen streken zou opleveren, hadden deze leden liever een wetsontwerp, meer in den geest van het groote plan, gezien. Doch daar de Regeering had verklaard in beginsel toch aan dit groote plan te willen vasthouden, alleen in de volgorde van uitvoering der onderdeelen, zulks ten behoeve van het verkrijgen van ervaring, iets te hebben willen veranderen, verklaarden de