

**KLOPPENBURG JAKOB,
FADDEGON PIETER**

**HET EERSTE
ONTWERP VOOR
DE BEDIJNING DER
ZUIDERZEE, 1848**

**Pieter Faddegon
Jakob Kloppenburg
Het eerste ontwerp voor de
bedijking der Zuiderzee, 1848**

*http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=24714649
Het eerste ontwerp voor de bedijking der Zuiderzee, 1848:*

Содержание

Voorwoord	4
VOORBERIGT	27
INLEIDING	33
Конец ознакомительного фрагмента.	52

Pieter Faddegon

Het eerste ontwerp voor de bedijking der Zuiderzee, 1848

Voorwoord

Op het Ingenieurs-congres tijdens de internationale tentoonstelling te Amsterdam in 1883 was aan den ingenieur J. W. Welcker, lid van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, door den Raad van Bestuur de eervolle taak opgedragen een overzicht te geven van de voornaamste ontwerpen, welke achtereenvolgens voor de droogmaking van de Zuiderzee zijn openbaar gemaakt. Inmiddels zijn wij de 20^{ste} eeuw ingegaan. Als uitnemend kenner van zijne landgenooten nopens de bedachtzaamheid waarmee in Nederland dergelijke grootsche ontwerpen worden behandeld, sprak hij de volgende merkwaardige woorden, die nu reeds bewaarheid zijn: „Doch al zullen, indien ik mij niet bedrieg, slechts de jongsten onzer, zooals wij hier vergaderd zijn, wellicht eenmaal op gevorderden leeftijd den dag zien aanbreken, waarop met de droogmaking wordt begonnen,” enz.

Intusschen brengt ook die bedachtzaamheid zijne voordeelen mee. Dertig jaar later, in 1913, weerklonken in 's lands vergaderzaal de bemoedigende woorden van de troonrede, dat nu

de tijd was aangebroken om een daadwerkelijk begin te maken met de bedijking en de droogmaking der Zuiderzee.

In hetzelfde jaar was ook een nieuw ministerie opgetreden, waarbij aan het hoofd van het Departement van Waterstaat benoemd werd Dr. C. Lely, c. i., die als adviseur van de Zuiderzee-vereeniging in 8 achtereenvolgende nota's het grootsche ontwerp op grondige wijze had bestudeerd.

Een betere introductie van deze plannen bij den Waterstaat dan door dezen minister kan men zich bezwaarlijk denken. Nu de koninklijke boodschap het Nederlandsche volk heeft bereikt en wij het werk veilig zien in handen waarin het behoort, de welgeprezen Hollandschen Waterstaat, wachten wij met gepasten eerbied geleidelijke afwikkeling der zaken af.

Denk echter niet, geachte lezer, dat het publiek zich onbetuigd heeft gelaten zijne belangstelling te toonen bij het Zuiderzee-vraagstuk, reeds lang voor 1913. Om dit te illustreeren, laten wij hier volgen, wat in het Algemeen Handelsblad van 31 October 1885 staat te lezen:

„Het is opmerkelijk, hoe vaak de eerste gedachte tot een groot openbaar werk door niet-ingenieurs wordt aangegeven en dan blijkt het soms later dat het, door den niet met technische kennis gewapenden man aangeprezen denkbeeld, veel practischer en voor de uitvoering veel beter geschikt is, dan de door technici gewenschte wijze. Deze bewering klinkt vreemd en toch ondervindt men in de dagelijks voorkomende gevallen er vaak de waarheid van. – Een eigenaardig sprekend geval in deze

is, dat van den aanleg van het Noord-Hollandsche kanaal, dat door de ingenieurswereld is doorgedreven, terwijl op de ontwerpkaart van dat kanaal Koning Willem I een potloodstreep trok, in de richting, waar men later ter vervanging van het Noord-Hollandsch kanaal het kanaal door Holland op zijn Smalst heeft moeten graven, terwijl Z. M. bij het plaatsen van die streep moet gezegd hebben: „Ik meen dat het hier moet komen.”

„Met de afsluiting en droogmaking der *geheele* Zuiderzee verkeerden wij thans eenigermate in hetzelfde geval. In ons eerste opstel vermeldde wij, dat de ingenieur van den waterstaat Welcker in eene lezing te Amsterdam dat werk voor eene onmogelijkheid heeft verklaard en dat de ingenieurs Stieltjes en Caland er van hebben gezegd: dat het denkbeeld geen 5 minuten ernstig onderzoek waard was. En thans ziet men de heeren Buma en van Diggelen, beide mannen geheel buiten het vak van den ingenieur, met den meesten ijver aan het werk, om het grootsche denkbeeld nader te doen onderzoeken voor te bereiden en zoo mogelijk te doen uitvoeren.

„Het eerste werkje, dat over de droogmaking der Zuiderzee in 1848 het licht zag, was hoofdzakelijk van niet deskundigen, I. Kloppenburg en P. Faddegon Pz. De eerste was een groot voorstander van droogmakerij en heeft voornamelijk tot de droogmaking van het IJ, vele ijverige pogingen in het werk gesteld, doch was in het geheel niet met technische kennis toegerust. Faddegon evenwel stond niet geheel buiten het vak, hij is bekend als de uitvinder van een nieuw

wateropvoeringswerktuig, destijds de Waterbraker genaamd; hij was een practisch waterbouwkundige, doch niet de man met die technische wetenschappen toegerust, waardoor men een zaak, als de droogmaking der Zuiderzee degelijk kan overzien. Maar het is niet meer te loochenen, dat evengoed als Leeghwater het eerst schreef over de droogmaking van de Haarlemmermeer, de heeren Kloppenburg en Faddegon de voorloopers waren van het spoedig daarop in 1849 gevolgde, meer doorwrochte werk van den ingenieur B. P. G. van Diggelen over de droogmaking der geheele Zuiderzee en der Wadden. Van Diggelen evenwel heeft het denkbeeld niet van Kloppenburg en Faddegon overgenomen, doch was reeds druk aan het werk van zijn plan, toen het eerste werkje het licht zag.

„In „de Gids” van 1849 zegt professor Vissering daarvan: „Terwijl Kloppenburg en Faddegon hunnen arbeid lieten drukken, zond de heer van Diggelen den zijnen ter perse.”

„Doch het gebeurt meer, dat een zelfde gedachte op een zelfde oogenblik, op verschillende plaatsen ontstaat.

„Bijzondere oorzaken zijn hiertoe soms de aanleiding. Wij hebben wel eens gedacht, dat het uitgeven van een kaart daartoe aanleiding zou hebben kunnen geven, want is onze zienswijze juist geweest, dan heeft het telkens beschouwen van de kaart van den bodem der Zuiderzee, die op het bureau van een destijds jong ingenieur den heer Van Diggelen dagelijks onder de oogen kwam en die hij daar menig oogenblik met ernst bestudeerde, de grondgedachte van Van Diggelens groot werk gelegd.

„Doch laten wij eerst de denkbeelden van de heeren Kloppenburg en Faddegon in herinnering brengen, want al mag hun werk op verre na niet op volledigheid bogen, zijn toch hunne denkbeelden zoo geheel verwerpelijk niet. Het in 1848 door hen aangegeven plan bestaat uit 3 deelen:

„1^o. de droogmaking van het Y en het graven van het kanaal door Holland op zijn smalst, 2^o. afsluiten van de Zuiderzee langs de lijn Enkhuizen–Stavoren en het droogmaken van dat gedeelte en 3^o. het aanhechten van de eilanden langs onze kust, zoowel onderling, als met den Helder en Emden en de droogmaking van dat noordelijk deel.

„Dit derde perceel beschrijven die heeren evenwel minder uitvoerig en wel voornamelijk, zoo mij later wel eens ter oore is gekomen, omdat ze het denkbeeld koesteren dat noordelijk deel liever door opslibbing dan wel door droogmaking tot land te maken. Zij beoogden toch de beperking van den invloed der Noordzee door de aanhechting der eilanden, welke beperking zeker tot een der eerste werken zouden behooren. Daar het derde perceel als allerlaatste deel der uitvoering door de aanslibbing dan alreeds zulke groote en voordeelige verandering zoude hebben ondergaan, poogden zij niet, dienaangaande eene nadere ontwikkeling hunner denkbeelden op papier te brengen en bleef dus dit deel van landaanwinning in hun plan meer in de lucht hangen.

„Het denkbeeld tot afleiding van den IJssel werd door die heeren minder volledig behandeld en zoude zeker naar hun plan

niet kunnen geschieden.

„Ze stelden voor een kanaal te graven door de hooge Veluwegronden van Westervoort tot Nijkerk, ze wilden den tegenwoordigen IJssel kanaliseeren en den kop van de IJselrivier met een overlaat of regelaar bij hooge rivierstanden beperken.

„Het water werd in een ringvaart om de drooggemaakte Zuiderzee geleid, die met sluizen zoude afgesloten zijn.”

De schrijver volgens mededeeling van de Directie van het Algemeen Handelsblad aan de huidige Redactie onbekend, eindigt in dit nummer zijn opstel, waarvan wij slechts de eerste helft hebben overgenomen met den volzin:

„Al het thans meegedeelde moge er toe leiden, dat zij het plan der H.H. Kloppenburg en Faddegon nog eens overwegen, die het hunne zullen moeten bijdragen tot het nemen van initiatief tot het opmaken der ontwerpen voor de afsluiting en droogmaking der Zuiderzee.”

Ook op de vergadering, van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs op 16 Augustus 1883 is de eer van eerste ontwerpers te zijn, gegeven aan de heeren Kloppenburg en Faddegon; er wordt echter dadelijk aan toegevoegd dat hun werk in grondige bewerking niet de vergelijking kon doorstaan met het hierboven vermelde één jaar later verschijnende plan van den Ingenieur van 's Rijks Waterstaat B. P. G. van Diggelen.

Op bladzijde 146 van het boekje in 1848 verschenen, getiteld: De indijking en droogmaking van de Zuiderzee en het Y, schrijven de heeren Kloppenburg en Faddegon zelf er van:

„Vele geleerden zullen zich wellicht omtrent den inhoud bedrogen vinden, dewijl ons geschrijf geen technisch betoog is, zooals men later wellicht van een meer bekwame hand dan de onze zal kunnen verwachten doch dit was ons doel niet. In zoodanige werken komen statistieke tabellen en waterbouwkundige opgaven te pas, die zulk een werk zeer kostbaar en zeer droog voor den lezer maken, waardoor de schrijver bij deskundigen veel eer en roem verkrijgt, maar waarbij het algemeen minder belang heeft.”

Deze verklaring door henzelve afgelegd, ontslaat mij van de moeite van het leveren van nader commentaar op dit punt.

Hoe is het nu gesteld met de eer en roem die de deskundige collega van den heer Welcker oogst in diens overzicht ten aanhoore van de vergadering van het Instituut van Ingenieurs? Slaan wij weer de notulen van de vergadering van 16 Augustus 1883 op. Nadat de heer Welcker het ontwerp van Diggelen in korte trekken heeft geschetst zegt hij voorts:

„Dit is in hoofdzaak het ontwerp, dat voorzeker op den eersten aanblik door zijne stoutheid verrast. Reeds in den weinig uitgewerkten toestand, waarin het door den ontwerper is bekend gemaakt, lijdt het echter aan kapitale gebreken, die het tot onuitvoerbaarheid veroordeelen.”

Wat dunkt den lezer van zulk een kritiek? Met den eersten volzin stelt hij zijn collega Van Diggelen met zijn doorwrocht voorstel op een voetstuk, maar reeds heeft hij het zwaard gereed om hem te onthoofden. Dat gelukt hem dan met den tweeden

volzin als met één slag. Een koppensneller kan er jaloersch op worden.

Maar dit is den heer Welcker niet voldoende en na de terechtstelling gaat hij tot de sectie over en houdt als een professor een anatomische les voor zijne toehoorders. Men leze verder en oordeele zelf:

„De aftapping van de bedijkte Zuiderzee door natuurlijke loozing tot 1,25 ÷ A.P. terwijl daarop het water van IJsel en Zwarte Water en tal van andere riviertjes blijft afvloeien is een hersenschim; en toch berust hierop de aanleg der stroombanen voor den IJsel en het behoud van de tegenwoordige toestanden langs die rivier. Ook de aanleg dier stroombanen is een denkbeeld dat voorwaar niet pleit voor Van Diggelens rivierkundige kennis.”

Zoo gaat de heer Welcker nog een veertigtal regels door, die ik den lezer besparen zal, en geeft dan nog even de opinie van de bekende ingenieurs Beijerinck en Stieltjes weer a. v.:

„Terecht gaven zoowel Beijerinck als Stieltjes in September 1865 aan den Minister Rochussen terstond te kennen dat de afsluiting van den IJsel het ontwerp Van Diggelen ten eenenmale onuitvoerbaar maakt, omdat de droogmaking zou bezwaard worden met het water van ruim 8 millioen hektaren. Dit zegt genoeg en het ontwerp is met betrekking tot de uitvoering hiermee geoordeeld en veroordeeld. Geen deskundige heeft het na den ontwerper zelven nog in beslissing genomen.”

Ook deze verklaringen zouden mij van nader commentaar

over de beoordeeling van het plan Van Diggelen ontslaan, ware het niet dat degeen die de critiek leverde op diens ontwerp, zelve in zijne absoluutheid te ver ware gegaan.

Meegesleept door de felheid waarmee deze laatste zich opponeerde tegen elk plan dat de bedijking beoogde met insluiting van den IJsel, dus benoorden de afsluitlijn Kampen–Enkhuizen, schreef de heer Welcker na nog even het plan Buma geducht onder handen genomen te hebben:

„Alzoo nimmer de IJsel binnen de droogmakerij, luidt de uitspraak van elk deskundige”, (pag. 13 der Notulen).

N.B. Reeds in 1879 was het denkbeeld van een IJselmeer geopperd met een verbinding daarvan met eene doorgraving van Holland op zijn Smalst, de open doorgraving volgens de ideeën van wijlen ingenieur Huet! En nu de oplossing van het Noordzeekanaal reeds zijn beslag heeft gekregen volgens de ideeën van het eerste gedeelte der plannen Kloppenburg en Faddegon met sluizen aan de Noordzee, eene oostelijke afdamming van het IJ is nog in het laatste ontwerp van Minister Lely de IJsel binnen de droogmaking genomen en ziet men daardoor hoe Welcker den bal missloeg, omdat hij niet voldoende op de hoogte was van hetgeen anderen voor dien datum hadden gepubliceerd.

Hoe geheel anders is het onderzoek geleid onder leiding en door den Ingenieur Lely!

In het plan Kloppenburg-Faddegon zou de IJsel gekanaliseerd worden en de aanmonding aan den Rijn afgesloten met behoud

van een schutsluis en boven den dam een overlaat waardoor water afgetapt kan worden voor een scheepvaart kanaal dwars door de Veluwe naar de ringvaart van de Zuiderzee-Polder. Het meerdere water dat niet benoodigd was voor dit kanaal en den gekanaliseerden IJssel moest langs Waal en Neder-Rijn worden afgevoerd hetgeen dienstig zou zijn voor de diephouding dezer Rijnarmen.

De verbinding van Rijn met Amsterdam is nu sedert lang door het Amsterdam—Merwede kanaal bewerkstelligd, dus het kanaal door de Veluwe is thans niet meer noodig voor eene verbinding van Amsterdam met den Rijn. Echter is degelijk onderzocht door Lely of met voordeel het IJsselwater bij Hoogwaterstanden langs de andere Rijnarmen kon worden afgevoerd. Het resultaat van dit onderzoek was, dat op de eindsom van de bedijking en droogmaking van de Zuiderzee als het IJsselwater bij Hoogwaterafvoer niet in de droogmaking werd opgenomen 8 miljoen gulden kon worden bespaard en voor die 8 miljoen is dit IJsselwater niet langs andere rivieren af te leiden.

Ook is door Lely overwogen in plaats van de loozing op de sluizen bij Wieringen de open doorgraving van Holland op zijn smalst daarvoor te bezigen. Het zou wel mogelijk zijn, doch de scheepvaart zou last hebben van veranderlijke waterstanden en sterke stroomingen zoodat de lossing bij Wieringen beter is geacht.

Hier alzoo geen holle phrasen doch ernstig onderzoek!

Wij zien hier het groote onderscheid en wijzen er met nadruk

op. Terwijl Welcker de idee het IJselwater naar elders af te voeren verwerpt en het andere voorstel om het over een te behouden IJselmeer en een open doorgraving van Holland op zijn smalst in de Noordzee te loozen negeert, zijn beide middelen door Lely deugdelijk onderzocht.

In de buitengewone vergadering van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs d.d. 2 October 1883 zeide het lid Huët:

„Indien het hem vergund ware een paar bladzijden voor te lezen – wat hij echter niet doen zal – hij daartoe kiezen zou bladzijde 8 en 9 van het geschrift zoo even aan het Instituut aangeboden en door Kloppenburg en Faddegon samengesteld. (door J. G. Jäger, oud-concessionaris van het Noordzee-kanaal).

„Men zou in die bladzijden eene reeks van werken vermeld zien, die sedert de uitgave van dit werkje allen uitgevoerd zijn en daarin het bewijs kunnen vinden, dat deze schrijvers volstrekt niet ondoordacht geschreven maar inderdaad ernstigen arbeid geleverd hebben.

„Wat meer is, men zal daarin ook vinden de ringvaart Muiden–Kampen die later door Beyerinck is opgenomen in zijn ontwerp tot droogmaking, en door Stieltjes in het gewijzigd ontwerp is behouden. Hoe kan men dan nog beweren dat dit ontwerp zulk eene geringe waarde had?”

Zooals ik boven memoreerde, het idee het IJselwater bij hoogwaterafvoer langs Waal en Lek af te voeren is nog niet zoo hersenschimmig, anders zou Lely zijne becijfering van 8 miljoen onkosten niet gemaakt hebben.

Om den lezer eenig denkbeeld te geven hoe groote ontwerpen zooals nu door Lely worden aangeboden geleidelijk tot ontwikkeling komen en hoe het idee IJselmeer in de wereld kwam laten wij nog een extract uit de notulen van de buitengewone vergadering van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs van 2 October 1883 volgen. Het lid Huët zegt:

„Wil men den IJsel buitensluiten dan is de droogmaking uit den aard der zaak beperkt tot 'n klein deel van de Zuiderzee; wil men een grooter deel droog maken, dan is men verplicht den IJsel door sluizen afleiding te geven of hem door leidijken te verlengen; de bezwaren tegen het eerste zijn te wel bekend om die opnieuw aan te wijzen en het laatste is evenmin goed uitvoerbaar. Schijnbaar is er dus geen middel om uit dit dilemma te geraken en de heer Welcker heeft in zijn voordracht ook den indruk gegeven, dat er verder over dit hoofdpunt niets te zeggen viel.

„Nu is echter in 1879 in het Instituut een ontwerp gegeven, waarbij de moeilijkheden van de beide zooeven genoemde oplossingen vermeden worden; en die oplossing zooals toen ook werd aangewezen, is het eerst gegeven door den onbekenden schrijver van 'n brochure getiteld: „Wat nu?“

„Daarin werd voorgesteld de open doorgraving door spreker steeds verdedigd, in verband te brengen met eene afsluiting der Zuiderzee tusschen Enkhuizen en Stavoren. De IJsel loost dan in de afgesloten kom en die kom loost door Holland op zijn Smalst in de Noordzee. Het merkwaardige in deze oplossing, waarbij de uitloozing van den IJsel ongestoord blijft, is – hoewel dit door den

schrijver der brochure niet op den voorgrond is gesteld – hierin gelegen, dat de Zuiderzee dan voor deze rivier dezelfde rol gaat vervullen als bijvoorbeeld het meer van Constanz voor den Rijn en het meer van Genève voor den Rhône. Zulk een meer vormt in het lengteprofiel der rivier een nagenoeg horizontaal gedeelte, dat anders uit den aard der zaak in het lengteprofiel eener rivier nimmer kan voorkomen en neemt alzoo het bezwaar weg, dat bij een verlenging van de rivier tusschen leidammen over grooter afstand zou worden ontmoet.”

Het IJselmeer door wijlen Professor Huet als een trouvaille beschreven is inderdaad het middel geworden, waarbij het probleem van het waterbezwaar van het stroomgebied van den IJsel tot de huidige oplossing is gebracht.

De aanleiding, dat de heer Huet hier ter sprake is gebracht zijn de waardeerende woorden gewijd aan het boek in 1848 door Kloppenburg en Faddegon geschreven en tegen den prijs van f 1.50 bij den uitgever G. M. P. Londonck te Amsterdam verkrijgbaar gesteld.

In verband met de huidige door Minister Lely aanhangig gemaakte voorstellen heeft het geen nut den heer Huet verder in zijn betoog te volgen. Er is na rijp beraad afgezien van een open doorgraving van Holland op zijn Smalst.

Ook omtrent dit punt schreef de heer I. Kloppenburg het navolgende in het Amsterdamsch Handelsblad.

„Ik eer elk streven en ieders gevoelen, het doel zijnde, om tot het algemeen welzijn bij te dragen, al kan ik mij ook niet

met de voorgestelde richting vereenigen. Er is veel aanlokkelijks in de voorstellen van den heer Huet; de theorie van een diepen breeden stroom is goed, doch de practijk leert, dat rivieren die voordeelen voor de scheepvaart niet opleveren als de kanalen; maar men dient zich bij het voordragen dier theoriën toch ook aan de waarheid te houden en die niet te verkrachten. Ik weet niet of de heer Huet het ergens heeft gezegd, maar de heer R. G. B. de Vaijnes van Brakel laat den heer Huet, in zijne brochure te Arnhem uitgegeven, eene rivier of open zeegat door Holland op zijn Smalst maken, waar de eb en vloed regelmatig, zooals op andere rivieren loopt; dit druischt tegen de waarheid in, zoo men onderstellen mag, dat de waarnemingen juist zijn, welke gedaan zijn door en onder toezicht van den hoofd-ingenieur van den Waterstaat in 1851 belast geweest door de Stad Amsterdam om de mogelijkheid der doorgraving te onderzoeken. Nu leest men in het desbetreffend verslag op pag. 7

„b. Dat het te Durgerdam ongeveer 2 uren vroeger hoog water is, dan te Spaarndam.

„c. Dat het hoog water te Wijk aan Zee drie minuten vroeger invalt dan te Spaarndam.

„Hieruit blijkt nu immers duidelijk, dat in de te scheppen rivier of Noordzee voor Amsterdam, nimmer een regelmatige eb en vloed, zooals op gewone rivieren plaats heeft, zal kunnen bestaan; dat de beide vloed en eb op een of ander punt in dat open gat tegen elkaar zouden botsen, en ook de ebb en vloed zouden scheiden zoodat ook nimmer een regelmatige stroom zou kunnen ontstaan,

waardoor verslibbing of verzanding in dat open gat werd gekeerd.

„Het is wel geene zaak van overwegend belang, die waren er overigens geene bezwaren tegen de Noordzee voor Amsterdam, daarom voldoende grond zou opleveren, om geheel van zoodanige onderneming af te zien, maar zeker is het toch, dat de paalworm veel gevaarlijker voor de waterkeeringswerken in het Y zou worden, dan hij thans is, daar de worm beter in het zuivere, zoutere water van de Noordzee tiert, dan in het slibberige, zoetere water van het Y.”

Dit schreef hij in Juli 1862, dus tijdens dergelijke vragen ter behandeling in het Koninklijk Instituut werden genomen. Behalve in artikelen van het Amsterdamsch Handelsblad, zijn nog twee brochures van den heer I. Kloppenburg gepubliceerd:

„Het kanaal van Amsterdam tot in de Noordzee met eene indijking van het Y, beschouwd in het belang van de stad en het gewest, voor 40 cent verkrijgbaar gesteld bij G. M. P. Londonck te Amsterdam in het jaar 1854.”

Het standpunt, waarop zich de schrijver bij het publiceeren van dit werkje gesteld heeft, blijkt uit de volgende zinsnede aan deze brochure ontleend:

„Ik geloof te mogen zeggen, dat de enkel technische bedrevene, de waterbouwkundige, de ingenieur, dient ingelicht te worden door dezulken, welke met de behoefte van de scheepvaart, den handel, de industrie en den landbouw beter bekend zijn; genen toch hebben hunnen tijd moeten besteden aan de studie der hoogst belangrijke waterbouw en waterbouw-

werktuigkundige aangelegenheden, en zonder daarom hunne talenten min te achten, mag men evenwel veronderstellen, dat zij met andere, zooals met de hierboven vermelde vakken en wetenschappen, minder bekend zullen zijn, wat dan ook niet meer als natuurlijk is.”

In deze brochure wordt een nauwkeurige beschrijving gegeven van zijn plan voor het Noordzeekanaal en om dit aan te toonen acht ik het noodig enkele regels er van aan te halen:

„Wij stellen ons een kanaal voor met groote sluizen, zoo groot als de kunst ze maar immer maken kan, behoudens de noodige veiligheid voor het binnenland. Die sluizen aan zee, om de zee te weren, meenen wij, moesten niet in de onmiddellijke nabijheid van het strand liggen, maar minstens op een kwartier afstands daarvan, binnen in de duinen gelegen zijn. Wij zeggen sluizen, zoo wijd en diep en lang, als de kunst ze, verbonden aan veiligheid, kan daarstellen, want lengte, breedte en diepgang van schepen, gelijk die thans in het buitenland gebouwd worden, zoude men voor eenige jaren als fabelachtig beschouwd hebben; doch zij behooren thans tot de werkelijkheid en zooveel doenlijk moet toegang, door de sluizen, aan die groote schepen en stoomkasteelen verleend worden. De afstand der sluizen van de zee achten wij raadzaam, tot meerdere zekerheid voor die sluizen, bij een eventueel vijandelijken aanval, gedeeltelijk tot het daarstellen van eene ruime buitenhaven, welke alsdan het kanaal zal vormen, deels voor schepen, die niet voor de sluizen blijven liggen, bij het doorschutten en het oponthoud daardoor

veroorzaakt, een gunstig hoog tij zouden kunnen missen. Wij stellen ons voor om aan het begin van het kanaal, bij de stad geene sluis of sluizen te leggen. Wij achten dit overbodig bij eene afdamming van het Y, beoosten de stad, waarover wij straks zullen spreken” enz.

Over deze afdamming van het Y beoosten de stad is in die tijden een hevige strijd gevoerd.

Nadat de schrijver nog een tiental bladzijden voortgaat met de beschrijving van zijn plan begint hij de voordeelen er van op te sommen en is dan eerst recht op dreef. Hij is de groote enthousiast voor de verbetering van de haventoestanden van Amsterdam.

In 1862 schreef hij op ruim zeventig jarigen leeftijd nog een brochure getiteld „Wordt Amsterdam alleen gebaat door de doorgraving van Holland op zijn smalst?” Op het exemplaar dat voor mij ligt staat: uitgegeven bij P. D. van Es 1862 te Amsterdam (Tweede druk). Dit geschrift vond blijkbaar veel aftrek bij zijne stadgenooten.

De handel van Amsterdam had dringend behoefte aan hulp ten einde voor nog meer verval behoed te worden. Het protectiestelsel tijdens onze vereeniging met België had Amsterdam benadeeld en Hamburg als concurrent doen bloeien. Rotterdam was in opkomst en dreigde de hoofdstad van het Land de loef af te steken. Voor den aanleg van spoorwegen werd door de vertegenwoordigers in de Staten-Generaal voor de andere provinciën belangrijke sommen gevorderd, ja zelfs

voor de verbetering van het Noord-Hollandsch Kanaal naar den Helder waren mannen van invloed in de weer, die een gunstige beschikking voor het kortere Noordzee-kanaal tegenwerkten. Om aan de rivaliteit van Amsterdam en Rotterdam tegemoet te komen was o.a. door de heeren C. Verloop & Zoon, Architect-Ingénieurs, eene aanvraag om concessie ingediend voor een zeekanaal uit de Noordzee tusschen Noordwijk en Zandvoort en vandaar met twee kanalen naar Amsterdam en Rotterdam. In een ouden boekentrommel vond ik niet minder dan 20 geschriften van allerlei personen betreffende de verbinding van Amsterdam met de Noordzee alle gedateerd voor 1864, het jaar waarin aan den heer J. G. Jäger concessie werd verleend voor het Noordzeekanaal van Holland op zijn Smalst n.m. bij de wet van den 11^{den} Juni 1864, Staatsblad N^o. 72.

Met den heer Jäger stond de heer Kloppenburg in goede relatie. Deze laatste had de aandacht getrokken door een artikel in het Handels en Effectenblad onder den titel van: „Hoe staan wij thans met de doorgraving van Holland op zijn smalst? een vraag in Maart 1861.” De heer Kloppenburg werd uitgenoodigd bij den heer J. Heemskerk Az. te komen waar hij nog de heeren van Heukelom en Cool ontmoette, alle Raadsleden van Amsterdam. Ook met den toenmaligen vertegenwoordiger van Deventer den heer Thorbecke had hij te voren een onderhoud die hem aanraadde zich te wenden tot den generaal Delprat en hem aanmoedigde zijn geschrift in druk te doen verschijnen. In bovenvermeld geschrift een 24 bladzijden druks vullende

was aangedrongen op den afsluitdam beoosten het Y met een gekoppelde schutsluis en was er de aandacht op gevestigd dat een kanaalplan in verband met eene betere taxatie der in te dijken Ypolders de basis voor eene concessie-aanvraag zou worden met eene rentegarantie door den Staat.

Dank zij den invloed van den heer Thorbecke in den Staten-Generaal werd ten slotte aan den heer Jäger eene voorloopige concessie verleend.

De heer Jäger betuigde zijn erkentelijkheid voor de bemoeiingen van den heer Kloppenburg in deze door hem op den feestdag, toen heel Amsterdam jubelde om de verleende concessie, een album in rood marokijn aan te bieden waarop met gouden letters gedrukt stond:

„Het kanaal door Holland op zijn Smalst”. Voorin prijkte eene keurige fotografie van den heer I. Kloppenburg, waaronder met eigen hand van den donateur stond geschreven:

Amsterdam 1848-1863. Souvenir van J. G. Jäger, daarachter het uitgegeven plan van het Kanaal door Holland op zijn Smalst en de daarbij ontworpen landaanwinning met de daarbij gevoegde Nederlandsche en Fransche uitlegging. Ook ontving hij de toezegging van een meer honoraire dan effectieve betrekking van adviseur bij de Kanaalwerken.

Deze bijzonderheden zijn ontleend aan een schrijven van den heer I. Kloppenburg aan den heer I. Dirks, Directeur der Amsterdamsche Kanaal Maatschappij, dd. 25 Maart 1865, waarin de schrijver zich met waardeering uitliet over den heer J.

G. Jäger, die inmiddels zijne concessie had overgedragen aan de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij. Bij die overdracht werd tevens de verplichting overgenomen, om den heer I. Kloppenburg een bedrag van vierduizend gulden uit te keeren voor zijne adviezen voor het ontwerp, hetgeen ook na eenig geschrijf is uitbetaald.

De gezondheidstoestand van den toen vijf en zeventig jaar ouden heer Kloppenburg sloot een daadwerkelijke verdere bemoeiing met de werkzaamheden van de uitvoering van het grootsche plan uit. Voor een onpartijdig lezer blijkt uit de medegedeelde feiten dat voor die tijden een bedrag van vier duizend gulden een stoffelijk bewijs van erkentelijkheid is, dat niet onbelangrijk kan worden genoemd. In ieder geval zal het voor den grooten enthousiast eene groote voldoening zijn geweest het begin van de vurig gewenschte verbetering van de Amsterdamsche haventoestanden nog te hebben mogen beleven.

Men vraagt zich wellicht af hoe een particulier al op gevorderden leeftijd er toe kwam zich zoo geheel te wijden aan een dergelijken levenstaak. Eene korte levensbeschrijving moge hier volgen:

Zijn vader Wilcke Kloppenburg, in 1751 te Colmar in Oldenburg geboren, vestigde zich in 1781 als poorter te Amsterdam, waar hij huwde met Anna Maria Lentz. In de familie Kloppenburg was het eerstgeboorterecht van kracht, zoodat het groot-grondbezit in Oldenburg overging op zijn broeder, wiens afstammelingen ook thans nog zich mogen

verheugen in het bezit van de gronden sinds eeuwen her het familie-goed vormende. Deze landgoederen zijn daar te lande bekend onder den naam van „De Twaalf Apostelen”, groote boerderijen.

Bij een bezoek ter plaatse toonde men mij in een kerk een groot orgel, waarop met gulden letters was vermeld dat dit kerkorgel een geschenk was van Wilcke Kloppenburg. Ook een reusachtige grafzerk met gebeeldhouwd familiewapen uit de 17^{de} eeuw werd mij getoond. De familie Kloppenburg, waarvan deze I. Kloppenburg afstamde, was dus van Duitschen oorsprong. Men heeft in Oldenburg ook een kleine stad Kloppenburg en de familie is sedert eeuwen her daar te lande bekend als zeer welgesteld.

Door zijn vader, die te Amsterdam Chef eener reederij was, werd I. Kloppenburg in den handel opgeleid. Van zijn 14^{den} tot zijn 20^{ste} jaar bracht hij door in Engeland en was later als cargadoor werkzaam te Amsterdam, en reisde als super-carga eenige malen naar Amerika en terug, woonde afwisselend ook te Leiden, te Rotterdam en vestigde zich als zeepfabrikant te Amersfoort.

Daar kwam hij in aanraking met Faddegon, een werktuigkundige, met wien hij te zamen in 1848 het eerste plan voor de drooglegging van de Zuiderzee uitgaf. Als ramingsom wordt in dit werk genoemd ruim negentig millioen gulden. Inderdaad vond ik ook eene gedetailleerde raming met een

eindsom van ruim 92 millioen gulden, betrekking hebbende op het gedeelte van het werk zooals het op den omslag is geschetst, dus niet inbegrepen is hierbij: het gedeelte benoorden den afsluitdijk Enkhuizen–Stavoren. De raming en beperkte omschrijving hebben als curiositeit eenige waarde en zijn als bijlagen achterin opgenomen.

De liefhebbers die zich gaarne in details verdiepen worden naar de raming verwezen. Daarentegen kunnen zij die weinig lust gevoelen het ouderwetsche boek te lezen, volstaan met het lezen van de beknopte omschrijving als aanhangsel bijgevoegd.

In den tekst van het oude boek zijn geen wijzigingen gebracht wat betreft de ouderwetsche spelling. Evenmin als een antiquaar een bronzen vaatwerk zal oppoetsen heb ik gemeend aan den oorspronkelijken tekst iets te moeten wijzigen of te schrappen.

Het geheel lijkt mij wel de moeite waard, om aan de vergetelheid ontrukkt te worden. Mocht ooit besloten worden een museum op te richten betrekking hebbende op curiosa betreffende de Zuiderzee, dan moge dit boekje daarin een bescheiden plaats innemen als souvenir aan den grooten enthousiast.

Geboren te Amsterdam op 16 December 1790 overleed hij te Haarlem op 23 December 1868. Dank zij de zorgen van zijne zoons I. Kloppenburg en H. C. Kloppenburg genoot hij nog een betrekkelijk gelukkigen ouden dag, want door zijn verwanten werd hem vaak verweten dat hij zijne eigen belangen heeft opgeofferd aan het algemeen welzijn, in 't bijzonder aan zijn

geboortestad Amsterdam.

Apeldoorn, 31 Maart 1916.

W. H. KLOPPENBURG, c. i.

VOORBERIGT

Nimmer is er grootscher ontwerp aan de Nederlandsche natie voorgedragen, dan hetwelk wij haar thans ter overweging en ter uitvoering aanbieden; maar ook nimmer was de tijd daarvoor zoo gunstig, nimmer bestond daarvoor zulke dringende noodzakelijkheid, nimmer gevoelde het algemeen zulk eene wezentlijke behoefte aan vruchtdragende bedrijvigheid, dan juist nu. De nood, hoe hoog dikwerf hier te lande ook in menigen oorlog geklommen, werd altoos nog door hoop op vrede gelenigd en de vrede bragt dan ook uitkomst en redding aan; maar thans, na jaren van vrede, verkeeren wij in eenen toestand, welke, hoe wij het ook willen verbloemen, elken regtschapen Nederlander met levendige bezorgdheid vervult. Wie staart niet weemoedig op vervlogene grootheid, eer en aanzien bij onzen kwijnenden toestand en toenemend verval van handel? Wie let niet op de vooruitgang en bedrijvigheid der ons omringende volkeren, en betreurt niet den achteruitgang van ons in vele opzigten stiefmoederlijk bedeed Nederland, waar tot hiertoe een heilloos stelsel van behoud, van het Hooge Bestuur af tot het nietigste dorpsbestuur toe den scepter zwaaide; waar te ver gedreven zucht tot behoud der voorvaderlijke instellingen (terwijl die voorvaderen evenwel de bakens naar de getijden verzetten) allen voortuitgang weert, en waardoor wij bij hoogere vlugt van vreemden nietiger, zwak en arm worden. Zie, ten bewijze, op

onze grootboeken van de nationale schuld, op de begrootingen van uitgaven, waaraan geëvenredigde inkomsten ontbreken, bij eene bevolking, die de lasten niet torschen kan, die haar hoop bouwt op eene, geen onderstand behoevende, kolonie, maar welke hare middelen tot zelfbehoud behoeft en hare beste sappen in een twijfelachtig batig slot aan ons verliest. Zie op onze marine, te zwak in evenredigheid van de behoefte. Zie op ons gebrek aan middelen om eene strijdkracht te lande te onderhouden tot waarborg voor ons bestaan in de rij der volken. Staar de steden aan, die jaarlijks in bevolking van goeuden afnemen, in bevolking van diegenen, die den middelstand en den arbeider door hunnen handel en bedrijven voedden; onze steden, waar weleer fabrieken bloeiden, die thans kwijnende, den werkman een loon toedeelen, waardoor levens gerekt worden, maar 't welk dan ook een leven is, waarbij de veerkracht verlamd, de geest verdoofd en alle edele gevoelens verstikt worden, terwijl de schaars voorziene armenkassen als het eigendom aller schamelen beschouwd wordt. Gave de Voorzienigheid, dat het anders ware! Die wensch tot verbetering van onzen toestand kan, onder Gods zegen, door ons vervulling erlangen, en de middelen daartoe meenen wij in ons ontworpen plan aan te wijzen! Het is waar, niet allen juichen toe, wat grootsch is, wat inspanning van krachten vereischt; niet allen bezielt de zucht om 't geen veel omvattend is, te helpen daarstellen. Men werpt nietige bezwaren op, die vertraging aanbrengen, die de uitvoering belemmeren en dikwerf schipbreuk doen lijden. Men vindt er, die juichen bij den ondergang van

nieuwe ondernemingen, welke bij welslagen meerdere vruchten zouden dragen dan het in stand houden van inrigtingen, die op oude stellingen gegrond zijn, waarbij de toepassing der nieuwere wetenschap ontbreekt. Wij zien er ook maar al te veel, die, ofschoon niet tegenstrevende, moedeloos en werkeloos blijven, en daardoor meerder nadeel berokkenen, dan zij zich voorstellen te doen. Er zullen er zijn, die van projectenmakerij gewagen, doch deze allen zullen de noodzakelijkheid der uitvoering onzer ontwerpen niet ontzenuwen. Heeft een LEEGHWATER zijn geliefkoosd ontwerp, de droogmaking van het Haarlemmer-meer zien bespotten, de naneef zet hem thans de kroon op het hoofd!

In eenen tijd, dat de Koning en de Natie tot vooruitgang zijn gestemd; in eenen tijd, waarin men op geheele opheffing van alle belemmeringen van den handel, den grootsten steunpilaar van ons bestaan, aandringt, en tot deszelfs algeheele vrijheid moet blijven aandringen; in eenen tijd, waarin de verderfelijke handel in fondsen den val van duizenden berokkende, van agiotage nog zedelooser dan het lottospel; in eenen tijd, waarin men doorziet, dat de meergegoeden de lasten moeten dragen, en het volk moet ontlast worden, – in zulk eenen tijd kan ons ontwerp althans niet ontijdig geacht worden. Wij dragen het daarom ook aan den Koning en aan de Natie op, met het bewustzijn van liefde tot ons vaderland, voor het voor alle volkeren steeds open gestaan hebbende verblijf, hetwelk de zetel was van kunsten en wetenschappen, van handel en nijverheid, waar vrijheid van geweten en godsdienst troonde, alle zoo vele oorzaken om dit land

tot een voorbeeld van anderen te doen verstrekken, deszelfs luister te verhoogen en het tot eene zon ter verlichting van de geheele wereld te doen zijn.

De tijd, dien wij beleven, is vruchtdragende in ontwikkeling van denkbeelden, die men weleer als gedrochten van een verhit brein beschouwde. Europa verkeert in eenen staat van opgewondenheid en overspanning, waarin de grootste kalmte van geest vereischt wordt. Goed zal daaruit zekerlijk ontstaan; doch aan dien toestand is spanning verbonden, die handel en vertier aan banden legt, wantrouwen doet ontstaan en het verkeer belemmert, van daar ophooping van goederen, bij steeds dalende waarde in alle landen, wegens gebrek aan geld en werk voor de industrie, waartoe het onmisbaar is; het geld is uit den omloop verdwenen, en het nadeel, daardoor aan handel en bedrijvigheid toegebracht, is onberekenbaar, en werkt nadeelig op den finantiëelen toestand van alle natiën terug, terwijl den volken de middelen benomen worden, om 's lands kassen door verdiensten te stijven.

Het geld is nog voorhanden, ook hier te lande; en is er vooruitzicht op secure belegging, dan zal het ook wel uit zijne niet rentegevende rustplaatsen te voorschijn komen. Er ontstond op het woord van tijdelijken waarborg door Koning WILLEM I hier te lande eene handelsmaatschappij, waaraan meer dan de gevraagde kapitalen aangeboden werden, eene uit den aard der zaak kostbare maatschappij. Hoezeer deze zich zekere voordeelen toebedeeld ziet, blijft zij echter een ligchaam, welks fonds door onvoorziene evenementen aan wisselvallige tijdsomstandigheden

onderworpen is, waardoor de vermeende waarden, waarop zij bouwde, waardeloos kunnen worden. Kwam nu zulk eene onderneming door inschrijvingen tot stand, hoeveel te minder moet dan de door ons voorgestelde, die aan het rijk als een afdoend redmiddel in zijnen benarden toestand wordt aangeboden, wegens geldelijk bezwaar onuitgevoerd blijven! Is het niet een ontwerp, dat bij een vrijgevig handelsstelsel de stad Amsterdam, bij eene verbeterde ligging aan de zee, tot een wereld-entrepôt zal verheffen; een ontwerp, waarbij voor de uitvoerbaarheid geene natuurlijke hinderpalen in den weg staan; een ontwerp, dat aan den middelstand en aan de arbeidende klassen jaren, ja eeuwen achtereen voedsel zal geven; een ontwerp, hetwelk den geldschiet in den drooggemaakten vruchtbaren grond een waarborg met ruimen interest aanbiedt; een ontwerp, dat onder en bij deszelfs voltooiing den toestand van het geheele rijk zal helpen verbeteren?! – Voor het uitvoeren van zulk een ontwerp zijn alle tijden geschikt, maar nu is de tijd gebiedend! Toonen wij der wereld, dat de Hollander, eenen stuurman gelijk, in de stormen het hoofd moedig omhoog heft, en door kloek beleid het ranke schip behouden binnen lootst.

Onze beschouwing omtrent het ontwerp van de droogmaking der Zuiderzee met de daaraan verbondene kanalisatiën is slechts kort, het onderwerp is te veel omvattend, om in weinige bladen ontwikkeld te worden; vele punten zijn min toegelicht, om het werkje niet te omslagtig en zoo veel doenlijk voor het algemeen bevattelijk te maken. Wilde men naar eisch over zulk een gewigtig

onderwerp schrijven en alles behandelen, het zoude een werk van verscheidene boekdeelen worden; tot de overweging daarvan behoorde mede een geheel overzigt omtrent den toestand van het Rijk, in betrekking tot deszelfs kusten en zeeweringen, over den loop der rivieren alsmede de af- en uitwateringen van alle om de Zuiderzee en het IJ gelegene landen en polders, terwijl men voor deze op verandering van wetten van beheer aandringt, die voor het algemeen welzijn bevorderlijk geacht worden.

Mogt de aandacht der Regeering en van de Natie door onze beschouwing, in deze bladen vervat, op het gewigtig onderwerp gevestigd worden, dan werd onze wensch vervuld, en weldadig zouden de gevolgen daarvan op het algemeen terugwerken.

INLEIDING

De natuur is, schoon langzaam en voor het menschelijk oog naauw merkbaar, niettemin onafgebroken werkzaam om de gedaante der aarde te veranderen, en met de afwisselende gedaante van den grond gaat ook die van de zee gepaard. Bestaan er vermoedens, gegrond op de overleveringen, omtrent een land, weleer in den Oceaan, bewesten de zuilen van Herkules, de straat van Gibraltar, gelegen, meer gegrond zijn onze vermoedens omtrent een land, dat zich in de Noordzee, in de nabijheid van onze kusten bevonden heeft, of dat zelfs daaraan verbonden is geweest; een land, welligt grooter in uitgestrektheid dan ons land thans is, hetwelk later eene prooi der golven werd. Als de overblijfselen van dat gewest kan men de nog bestaande, doch steeds afnemende, bank de Breeveertien beschouwen, waarvan de vroeger zich verder in de zee uitgestrekt hebbende Haaksen mede een overblijfsel zijn. Daar, waar nu het oog slechts zee ontwaart, lagen nog voor eene eeuw, omstreeks Huisduinen en Petten, veruitgestrekte gronden, waarvan in den zomer aanzienlijke hoeveelheden hooi gehaald werden; en toont de oude vervallene Pettensche Sluis niet aan, dat hare vroegere uitwatering verder, waar het thans zee is, geloopt heeft? Moet het Huis te Britten niet door landerijen omgeven zijn geweest? En wáár zijn die gronden gebleven? Zijn er niet nog onder ons ouden van dagen, die zich een huis herinneren, dat op dezelfde plaats

gestaan heeft, waar voor omstreeks het vierde eener eeuw de *Wassenaar* bleef, welligt op dezelfde plaats, waarover vroegere WASSENAARS hunnen scepter zwaaiden?

De gedaanteverwisselingen, verwoestingen van land en water, houden aan; soms zijn die nauwelijks te bespeuren, soms verdwijnen uitgestrekte landen in eens, zoo als onze latere schrijvers den ondergang van verscheidene steden en dorpen in de Zuiderzee geboekt hebben, en langzamerhand, door even dreigende en vernielende stroomen en golven, onze steeds zwakker wordende bolwerken, de duinen, langs Noord- en Zuid-Holland. Met geweld tracht zich de zee meester van ons grondgebied te maken, zoo als kortelings bij Ter-heide bleek, waar de zee diep landwaarts in drong, Delfsland en zelfs den Haag bedreigende.

De Zuiderzee was vroeger diep; de toegang tot de havens van onze aan die zee gelegene steden, waaraan Neêrlands roem verbonden was, was vrij. Thans zijn die havens verslibt en met de trapsgewijze verslibbing verdween de scheepvaart – en met haar de welvaart. De verslibbing van de Zuiderzee werd en wordt nog bewerkt door de Breeveertien. De millioenen kubieke ellen water, welke tweemaal daags in en uit onze zeegaten stroomen, vloeijen over de Breeveertien heen, schuren hare kleilaag af, en verplaatsen die klei in ons midden, om ons de gelegenheid te verschaffen, een nieuw gebied daar te stellen, welke de schoonste parel aan Neêrlands kroon kan worden. De Hollander heeft zich vroeger tegen de gangen der natuur verzet, en is de schepper

van de Nederlanden. Hij verbindt thans den Helder aan Texel en keere, door aandijking der eilanden tot bij Emden, den stroom uit de Zuiderzee, en alsdan zal ook de verwoesting aan de duinen en kusten ophouden, terwijl de stroom van om de Oost, alsdan den weg naar de diepte en het kanaal zoeken en onze hol rondende kusten verlaten zal, die niet meer af- maar zullen en moeten toenemen.

Gelijk de Zuiderzee met hare onbruikbaar gewordene havens, zoo zuchten ook de rivieren over het haar sinds eeuwen aangedaan geweld, waaromtrent elk zich tot op dagen toe vermeet, haren loop te bemoeijelijken en te bederven. Voor eene eeuw waarschuwde hiertegen een VAN VELZEN, toen een profeet in de woestijn, zijn stem werd niet gehoord, en nog, ofschoon de voorzeggingen bewaarheid zijn, veronachtzaamt men zijne stem. Het eigenbelang van ééne stad (Kampen) doet den IJssel een groot gedeelte van Gelderland en Overijssel overstroomden, en tapt het water van den Rijn, zijnen natuurlijken loop, af. Langs zijn geheelen loop, tot aan Rotterdam toe en verder, wordt die schadelijke bekribbing van boven gevoeld en worden de beneden-rivieren bedorven. Het werpt eene smet op Nederland, dat van zijne landgrenzen af tot in de zee met zoodanig groot verval is begunstigd door matige rivieren, dat men die zoo wanstaltig heeft gemaakt en ze dus schadelijk, tot ons verderf, laat bestaan.

Ons drukt de geesels van provincialismus, van Baronnismus, van dijk- en polderbesturen, waarbij weleer elk voor zich zelven

zorgde en dit nog doet; waarbij alles de kenmerken draagt, dat het algemeen belang verwaarloosd wordt, en de zorg voor eigene belangen alles doet verachten en bederven. Wat baten ons onze waterbouwkundigen, zoo hun werkkring tot een enkel gewest beperkt wordt, en waar gemis aan een doortastend algemeen Waterstaats-bestuur is, hetwelk het algemeen belang moest overzien en behartigen? Er is meer dan behoefte aan een alles omvattend Bestuur van Waterstaat, te zamengesteld uit onpartijdige deskundige mannen, in staat om grootsche plannen te vormen en te beoordeelen; maar ook hier verlamt alles bij den tijdvernielenden administrativen gang van zaken, waarbij veel geschreven wordt, maar niets wezentlijks tot stand komt.

Nederland, hetwelk zijn aanzijn aan zijne bewoners verschuldigd is; het land, dat door vlijt, kunst en inspanning in wezen blijft; het land, dat de beukende slagen van den Oceaan op eene wijd uitgestrekte lijn moet verduren, dat dien vijand, die tallooze levens, die landen en millioenen schats verslond, in zijn midden heeft, dat daarenboven magtige vlooden, die verwoesting en verdelging met zich slepen, over zijn gebied ziet heen stroomen, dat land is in staat, met inspanning van krachten, dien vijand te verdrijven en zijn veroverd gebied te herwinnen, het strijdperk te verkleinen, en honderd uren lange verdedigingswerken (de dijken om de Zuiderzee) overbodig te maken, terwijl het zich van de eilanden, als van sterkten, tot verwering kan bedienen.

Men zal de Zuiderzee, in eene welige landouw kunnen

herscheppen, den loop der rivieren verbeteren, de Hoofdstad weder tot zeehaven maken, zeekanalen daarstellen, die aan verslibde havens, wier verkwijnende steden, vermaard uit onzen heldhaftigen, het Spaansche juk afwerpenden bevrijdingsoorlog, bekend staan, diepte en hernieuwd leven zullen geven, en uitwateringen verzekeren, waardoor moerassen tot vruchtbare velden gedijen kunnen.

Nederland, het land van den wereldhandel der vroegere eeuwen, dat zeeën en volken beheerschte, is bij verzwakking zijner magt, de verslibbing zijner havens, het verspoelen zijner gronden, het verlies van zoo vele Koloniën, en bij de ontwikkeling van andere volken, het land niet meer, wat het was, wat het zijn konde en moest; echter is het in staat, om, door de hier voor te stellen middelen, deszelfs handel, scheepvaart en landbouw te verheffen, en daaraan eenen langdurigen bloei te verzekeren.

Doordrongen van liefde tot ons Vaderland, vertrouwen wij, dat, met den onwrikbaren wil, daarvoor te zijn, hetgeen men daarvoor zijn kan en moet – bij de kennis der waterbouwkunde, dat edele vak, waarop wij roem mogen dragen, een werk niet onuitgevoerd zal blijven, hetwelk uitvoerbaar is. Daardoor zal voorspoed en heil voor ons land en volk kunnen worden verworven. De geest des tijds en de behoeften werken daartoe mede. Schatten, nu ongebruikt liggende, of aan vreemden ter leen verstrekt, kunnen daartoe voordeelig en met zekerheid aangewend worden; duizenden arbeidzame ingezetenen, nu

vruchteloos werk zoekende, met hunne oogen op vreemde gewesten gevestigd, zullen alsdan voor jaren en eeuwen een onbezorgd bestaan kunnen vinden. Door onze, boven onze voorzaten meerdere kunde en ondervinding, gepaard aan de stoomkracht en verbeterde water-opvoerings-werktuigen, welke de zekerheid tot het droogmaken en drooghouden verschaffen, is ons de magt gegeven, om datgene daar te stellen, waartoe onze voorouders wel den wil, maar niet de kunde en de middelen bezaten. – Bij gemis van welvaart en handel, gelijk weleer, en bij de gedachte, wat er van onze zeevaart geworden is, kwam ons de thans ellendige ligging van Amsterdam voor den geest. Wij dachten aan een zeekanaal, langs Zandpoort door de duinen gegraven, tot in de Noordzee, als uitwatering, zoo noodig voor de droogmaking van de Zuiderzee en het Haarlemmer-meer, en daar verrees, als eene heldere zon, een vernieuwde luister voor de stad Amsterdam en geheel het land! Wij laten het Noord-Hollandsche kanaal, door welks gebruikmaking velerlei tijd en kosten verspild worden, daar het voor de schepen een doortogt van dagen en weken is, liggen, en scheppen den handelaar een kanaal, waardoor zijn rijk beladen schip, zonder lastbreking, in weinige uren tijds, uit de Noordzee voor Amsterdam ligt.

Wij zullen voor onze lezers zoo duidelijk mogelijk ons ontwerp toelichten. Men zoude in eens wel de Zuiderzee, van af den Helder over de eilanden heen, kunnen indijken, doch dan ware de droogmaking en drooghouding ondoenlijk. Er liggen vele steden en havens aan de Zuiderzee, wier regten

ongekrenkt moeten blijven; er stroomen rivieren, riviertjes en beken in dezelve; zoo vele, hoewel veelal verlamde, sluizen en afwateringen bestaan er, die allen voorziening behoeven, zoodat er, alvorens met indijken te beginnen, voor de afwatering en het onderhoud der watergemeenschap moet gezorgd worden. De eerste behoefte bestaat in de daarstelling van eene krachtig werkende afwatering, en dus een groot, wijd en diep kanaal van bij Amsterdam, loopende door de duinen tot in de Noordzee, welks opening in de zee van stevige hoofden moet worden voorzien. Omstreeks Zandpoort hebbe men eenige groote sluizen te leggen, om het water te kunnen laten oploopen, of zulks te kunnen keeren; tevens eene reserve zijnde, om het indringen van het zeewater bij hooge vloed te beletten. Dit kanaal, hetwelk wij het eerste perceel der indijking noemen, zal zeer kostbaar zijn; doch om de kosten daarvan te bestrijden, verbinden wij aan dat kanaal de indijking van het IJ, beginnende van het Westerdok op het tolhek aan den dijk te leggen. In dit af te dammen IJ zullen omstreeks 8000 bunders best kleiland besloten liggen, en van Zaandam af kon, in de rigting van halfweg Haarlem, een voldoende kanaal tot in het groote kanaal gegraven worden; vervolgens een tweede kanaal van af Nauerna, in de rigting van Spaarndam. Zoo werd voor alle verder bestaande uitwateringen en watergemeenschap mede zorg gedragen. Die IJpolder werd, dus doende, in drie polders verdeeld; men bleef met het groote kanaal op eenigen afstand van de sluizen te Halfweg en te Spaarndam, die onmiddellijk

in het groote zeekanaal konden spuijen, en langs de te leggen dijken ontstonden jaagpaden en rijwegen. Dit werk voltooid zijnde, zoude er een begin met de eigentlijke indijking van een gedeelte der Zuiderzee kunnen worden gemaakt. De voorloopige werkzaamheden zouden bestaan, in de ringvaarten voor de noodige afwateringen en ten dienste der scheepvaart, opdat die ongestoord konde blijven; terwijl in het vervolg de dijk in zee, tusschen Enkhuizen en Laaksum of het Klift, in de nabijheid van Staveren, over de ondiepten zoude komen te leggen, moesten er ringvaarten, van af den later in het IJ te leggen dijk, tusschen het Dijkgraaf-huis van Diemen en Durgerdam, van weêrszijden om de zee gegraven worden. Men zoude dan een begin maken met het graven van een kanaal of vaart, van af dien dijk bij Diemen op Muiden aan; deze vervolgende buiten om Naarden heen, op den mond van den Eem aan; van daar op de Steenenkamer boven Nijkerk, langs Harderwijk en Elburg; van daar langs de Ketel of monding van den IJssel, op Genemuiden, of de daaromstreeks daargesteld wordende werken van het Zwolsche diep, voorbij Vollenhove, Blokzijl en de Kuindert, de Lemmer bereikende, van waar, tot bij Laaksum, deze vaart met eene schutsluis zoude eindigen. Aan de andere zijde werd van af de Willemssluis, de vaart op Monnikendam gevolgd, voorts op Hoorn een kanaal gegraven tot bij Enkhuizen, alwaar mede eene sluis moest worden gelegd. De meerder bestaande havens en uitwateringen werden van beide zijden in de ringvaarten opgenomen, waarbij de reeds nu grootelijks werkelooze sluizen

een behoorlijk spuijgsvermogen verkregen.

Er bleef nog een groot bezwaar in de voltooiing van dit werk: het IJsselwater, dat langs Kampen heen afstroomt. Men zou den IJssel, door het droog te maken terrein, op Enkhuizen aan dienen te verlengen, dat evenwel met groote kosten zoude gepaard gaan; doch daarmede waren de waterophooping in Gelderland en Overijssel niet gekeerd, en die dienen in het belang dezer gewesten te verdwijnen, en de werking onzer rivieren dient verbeterd te worden. Door boven aan den IJssel eene krib te leggen, heeft men den Rijn het noodige water ontnomen, en verkrijgt de IJssel nu meer water, dan langs zijne natuurlijke bedding kan afloopen, zoodat de uiterwaarden niet alleen, maar ook vele bouwlanden, onder staan, en bij hoogen stand der boven-rivieren, langen tijd in het voorjaar onder blijven staan, waardoor onberekenbare schade wordt geleden. De IJssel is dikwijls reeds bij Kampen op gewoon peil gedaald, wanneer bouw- en weilanden, hooger op, nog onder staan. Met den IJssel te verlengen, ware de kwaal niet genezen; er dient dus naar een ander middel omgezien te worden, en dit zoude, onzes erachtens, volledig bereikt worden, door een kanaal te graven, van af omstreeks een half uur beneden het veer van Westervoort, bij Velp de hoogten doorsnijddende, om in de rigting van de Steenenkamer in de ringvaart te komen; men zoude in den IJssel zelven welligt drie schutsluizen dienen te leggen, om water op denzelven te houden. Aan de monding van het kanaal moest eene sluis worden gelegd, benevens nog twee

andere tusschen beiden. Op 50 ellen afstands van het kanaal zouden dijken of kaden dienen te liggen, om bij hoogen stand van het water, als uiterwaarden, tot waterberging te dienen. Afgescheiden van de sluis, beneden het veer van Westervoort, moest aan weêrszijden van de sluis een overlaat gelegd worden, om bij hoogen waterstand als regelaar te dienen, waardoor de dikwerf gevaarlijke toestand van het land werd voorkomen. Dit kanaal tevens behoorlijk breed, zou zeer dienstig zijn voor den handel van Amsterdam naar den Rijn, als leverende niet alleen een korter traject op, maar het ware ook beter te bevaren, dan langs Utrecht, het kanaal en den Rijn op, of langs Gorkum in de Waal, stroomopwaarts.

Wij onthouden ons van het verder ontwerp hier ter neder te stellen. De indijking van het overige gedeelte der Zuiderzee, door middel van dijken de eilanden aan elkander te vereenigen, is doenlijk, alsmede kanalen daar door te graven, van Harlingen af, naar de gaten van het Vlie en van Terschelling en van Groningen door de Lauwerzee op Ameland, benevens de benoodigde ringvaarten om de wederzijdsche kusten. De kosten zouden daarvan minder over elk bunder bedragen dan over de twee eerste perceelen; doch middelerwijl de twee eerste vakken voltooid en geschikt voor de cultuur gemaakt werden, is er tijd genoeg om de aandacht op het overige te vestigen. Men had dan door het daarstellen van de eerste werken, meerdere ondervinding verkregen, om met meer zekeren kans op voordeel het verdere door onze nazaten te laten voleindigen. De

oppervlakte van het in te dijken gedeelte van de Zuiderzee, van bij Enkhuizen tot bij Stavoren, is omstreeks 260,000 bunders; het overige om de eilanden en de Groninger kust heen tot in den Dollard, 540,000 bunders.

Tusschen de twee dijken in het IJ, van bij het Westerdok naar het Tolhek en van Diemen op Durgerdam, behield men eene waterkom van omstreeks 1200 bunders oppervlakte, eene schoone ruimte voor eene haven voor Amsterdam, ruim genoeg om de grootste vloot van oorlog- en koopvaardijschepen te bevatten; er bestond een groot verval van het IJ in de Noordzee, waardoor het spuijingsvermogen der sluizen van de stad, hetwelk nu zoo onvolledig is, krachtig bevorderd zou worden; zoodat de grachten met zoet Vechtwater zouden verfrischt worden en de stank, die nu jaarlijks, door het stilstaand water, toeneemt, zoude geheel verdwijnen.

Wij zijn geene geleerden, gewoon om hunne lettervruchten aan het publiek mede te deelen, maar diep doordacht en veel besproken is ons ontwerp; enthusiasten mogen wij in de zaak zijn, doch wij maken desniettemin van ons oordeel een bedaard gebruik. Evenwel zijn wij minder geschikt, om bij het levendig gevoel, over de wenschelijkheid en noodzakelijkheid, der ten uitvoerlegging van ons plan, hetzelfde in dien stijl en zoo regelmatig voor te dragen, als wij het wel zouden wenschen, – dit gelieve de lezer in het oog te houden; hier wordt handelen en daarstellen bedoeld – terwijl wij den landgenoot zoeken te overtuigen, dat er groote behoefte bestaat, om de zaak in

hare uitvoerbaarheid, wenschelijkheid en nuttige strekking te overwegen, en handen aan het werk te slaan, om hetzelfde te volbrengen; eene zaak, die elken Nederlander ter harte moet gaan, en die zoo ontzaggelijk veel tot herleving en bevordering van den bloei en welvaart van ons vaderland zal en moet medewerken.

Vestigen wij ons oog op de noodzakelijkheid der droogmaking van de Zuiderzee, zoo mogen wij het ons niet ontveinzen, dat wij door den Belgischen opstand en het verlies van zoovele provinciën, met hare inwoners, op een lager standpunt in de rij der volken zijn gedaald, dat wij door den afval van *België*, in aantal van bevolking en in onze financiën grootelijks zijn benadeeld geworden, dat ons daardoor hooge schuldenlasten zijn opgelegd, die, men moge zeggen, dat ze dragelijk zijn in voorspoed, echter bij onzen kwijnenden toestand een drukkende last zijn geworden.

De middelen aan te wijzen en tevens aan te grijpen, om die te kunnen torschen en te boven komen, is de pligt zoowel van den onderdaan als van de regering: de onderdaan, de middelen aanwijzende, maakt zich verdienstelijk aan den staat; de regering ware te laken, zoo zij die niet behartigde, omdat het initiatief niet door haar was genomen. Noodzakelijk voor het welzijn van de geheele Natie is dus de aanwinst eener provincie, welke ons door geene politiek kan worden betwist.

De noodzakelijkheid gebiedt de indijking van de Zuiderzee, om de steeds toenemende verspoeling onzer gronden, die den

toestand van het land gedurig benarder maakt; wij blijven er zorgeloos op staren, zien het steeds aangroeiende gevaar over het hoofd en denken slechts dààr aan herstellen, waar zichtbare schade aangerigt of waar het herstellen onvermijdelijk is; maar wij bezigen, helaas! geene middelen, om de herhaalde, ons steeds verzwakkende, aanvallen geheel krachteloos te maken.

Is eenmaal de in- en uitstrooming van het water onzer zeegaten geweerd, zoo zal de stroom, die nu langs de eilanden en de kust loopt en dezelve ondermijnt, ophouden, en daardoor de verdere afspoeling niet meer plaats hebben. Niet alleen zullen de ontzaggelijke daarmede gepaard gaande uitgaven worden bespaard, maar er zal ook nog aanwinst van grond aan de nu steeds afnemende kust ontstaan.

Noodzakelijk wordt de indijking der Zuiderzee gevorderd om de jaarlijks plaats hebbende dijkbreuken en de daardoor veroorzaakt wordende inundatiën te keeren. De provinciën toch worden in hunne financiën te onmagtig, de kosten van herstel alleen te dragen en de te korten in 's lands kas jagen te veel schrik aan, om rijks-subsidiën te gedoogen, terwijl men al tevreden moet schijnen, de dijken in dien toestand te kunnen houden, waarin zij zijn, als de middelen ontbreken, om de gewenschte versterkingen daaraan te bewerkstelligen.

Noodzakelijk wordt de indijking, om door een beter te verkrijgen afloop van water, in en door de ringvaarten en kanalen, de plaats vindende overstromingen, zoo door winden, als door gebrek aan afloop van rivier- en regenwater te keeren.

Er kan aan geene verbetering van gronden door bemesting en bebouwing worden gedacht, wanneer onvruchtbaar regenwater maanden lang achtereen op de velden blijft staan, wanneer de stand der zee te hoog is of het spuijingsvermogen aan de sluizen ontbreekt, om de gewenschte afwatering te kunnen bewerkstelligen, al is het water ook laag in de Noordzee. Voor millioenen nadeel is daardoor aan onzen grond berokkend: gronden, die waarde bezaten, zijn tot moerassen geworden, waar de opbrengst der landen de polderlasten niet meer kan goedmaken. Het is waar, men gewent er zich aan, zulks met onverschilligheid aan te zien, zonder de krachten in te spannen, dit te keeren en te verbeteren. De regering, zoo als in vele andere zaken, kent de behoeften niet, is niet op de hoogte en dikwijls niet bij magte om datgene daar te stellen, wat wenschelijk en noodig is. Provinciale en plaatselijke belangen, worden door tegen elkander schijnbaar indruischende belangen gedwarsboomd en alles is en blijft in eenen verachterden en nog steeds meer verslimmerenden toestand liggen.

Der Genie werd voor omstreeks drie jaren belast, om de linie van defensie, van af de Grebbe tot bij Amersfoort, op te nemen; en die verwaarloosd liggende verdedigingswerken (hoofdzakelijk tot inundatie) te herstellen. Jammerlijk is het gesteld met de afwatering van de Veluwe. Men verlangde tegelijk met de vernieuwing der defensie-kanalen, een kanaal tot afwatering; plannen en bestekken werden gemaakt, de plaatselijke besturen werden opgeroepen, er werd veel gesproken, – maar niets

besloten. Alles blijft dus in status quo, en de genie gaat nu voort, alleen voor hare defensiewerken te zorgen, zonder dat er iets hoegenaamd, voor het welzijn der provincie uit voortvloeit. In Gelderland moet er aan gedacht worden, om voor die provincie alleen eenige verbeteringen aan de afwateringen daar te stellen, alsof Gelderland niet, even als Utrecht, een gedeelte van het geheel ware.

Door vermindering van welvaart in de Veluwe moeten zeer natuurlijk de opbrengsten van alle rijkslasten aldaar verminderen; dit minder beloop moet door alle anderen gezamentlijk vergoed worden, zoodat het Algemeen belang heeft bij de welvaart van de Veluwe, en zoo is het er overal mede gelegen.

Geen Overijssel moest in verschil zijn met Drenthe over kanalen, en de vraag moest maar zijn of het Algemeen er voordeel van trekt? – de hooge regering moest dit punt beslissen.

Hoevele nuttige ondernemingen blijven niet, door zoogenaamde plaatselijke belangen, onuitgevoerd, daar geene der partijen toegeven wil, en het aan een oppergezag ontbreekt, om, eenzijdige en kortzigtige plaatselijke belangen ter zijde stellende, den knoop door te hakken? Alles hier te lande verlamt daardoor. Vestigt men het oog op België, hetwelk sedert deszelfs opstand dit stelsel heeft laten varen, welke verbeteringen zijn daar niet in vergelijking met hier, sedert dien tijd daargesteld? Geene tollën meer op algemeene rijkswegen, en een algemeen spoorwegstelsel aangenomen, dat algemeen en niet eenzijdig

werkt.

Te Amersfoort bestaat eene Arrondissements-regtbank, en het ontbreekt in het Arrondissement aan wegen, om der regtbank te naderen. Een weg van Wijk bij Duurstede naar Amersfoort wordt allerdringendst gevorderd; de handel in vruchten uit de Betuwe naar Vriesland en Groningen zoude daardoor zeer toenemen. De stad Amersfoort legde, ingevolge mondelingsche overeenkomst, op eigene kosten een gedeelte van dien weg tot aan Leusden aan, en bij de provinciale staten er op aandringende, dat de weg zoude worden verlengd, vond men, dat niets daarvan in de Protocollen was opgeteekend.

Sedert twee jaren zijn er door twee verschillende partijen aanvragen gedaan, om eenen weg te maken van Woudenberg naar het station van den Rijn-spoorweg te Maarsbergen, en van daar op Leersum; jaren bleef dit punt onbeslist, ofschoon de stad Tiel met de omliggende Betuwe, Amerongen, Woudenberg enz. als ook de Rijn-spoorweg er het grootste belang bij hebben. Zoo is het doorgaans in het geheele Rijk gesteld.

Niet alleen dat eene betere afloop van water hoogst noodig is, er is ook behoefte aan waterberging. Is de Zuiderzee hoog, dan is er ook geene gelegenheid, de sluizen te openen en in dezelve het tot ons nadeel verstrekkende water te lozen; – daaraan hebben Noord-Holland, Utrecht, Gelderland, Overijssel, Drenthe, Vriesland en Groningen behoefte.

Onze ringvaarten kunnen tot waterberging dienen, en te gelijkertijd is door de noordelijke en westelijke uitgangen, nu

door den eenen, dan door den anderen, gelegenheid tot afloop. Thans is er bij eenen noordelijken, dus opstoppenden, wind geene gelegenheid water te lozen, dat alsdan door het krachtig werkend zeekanaal van Amsterdam naar de Noordzee zal kunnen geschieden, en van zegenrijken invloed op vele provinciën zijn.

Zoolang men in eenen toestand verkeert, die drukkend is, en waarvoor geene uitkomst denkbaar schijnt, moet men in dien toestand blijven verkeeren; wordt er echter een middel aangewezen, dien toestand te verhelpen, zoo is het plichtmatig, dit middel aan te wenden. Als redelijke wezens rust op ons die verpligting, en te regt zouden wij worden beschuldigd, onze dierbaarste belangen te hebben verwaarloosd, als wij de middelen, om onzen toestand te verbeteren, niet aanwendden.

Het grootste gedeelte van Noord-Holland, Amsterdam, Amstelland en een gedeelte van Rijnland lijden in hooge mate door de aanslibbing van het IJ; de sluizen worden daardoor werkeloos; de staat der landerijen is verachterend; daar, waar welige weiden, vruchtbare moesgronden, (die men bij vroegeren voorspoed van vele fabrieken, aan handel en zeevaart verbonden, ontberen kon) zouden zijn, vindt men thans moerassen, die steeds aangroeijen. Deze steeds verslimmerenden toestand schijnt te verhelpen; doch door het voorgestelde kanaal, dat een verval van water van een el zal geven in de Noordzee, zal het spuijingsvermogen kunnen hersteld worden, en nu gebiedt de noodzakelijkheid, dit redmiddel niet van de hand te wijzen. Al onze noordelijke provinciën hebben gebrek aan waterlozing, de

dijken vorderen voorziening, en – het middel tot herstel, de indijking van de Zuiderzee, is daar, de pligt gebiedt dus dit werk te ondernemen.

Denkt men er wel aan, welke noodlottige gevolgen eene inbreuk aan den Westvrieschen-Dijk bij Hoorn voor twee jaren had kunnen hebben, indien niet de Voorzienigheid er voor gewaakt had, dat het nog dag was, zoodat men dus nog reddingsmiddelen kon bijbrengen? Welke jammeren waren er ontstaan, hoeveel menschenlevens er verloren, hoeveel vee en hooi vernield, indien zulks in den nacht ware geschied, gelijk als in 1825! Dit kan in het vervolg worden voorkomen, en de pligt gebiedt, daartoe mede te werken.

De noodzakelijkheid gebiedt de droogmaking van de Zuiderzee; om ontginningen van uitgestrekte heidegronden met goed gevolg te kunnen ondernemen, is er behoefte aan mest, dat door eenen veestapel moet verkregen worden; het vee moet hooi hebben en dat is er niet genoegzaam voorhanden, maar zal in de drooggemaakte Zuiderzee kunnen gewonnen worden – thans zijn er duizende nijvere bouwlieden, die vruchteloos naar land ter bebouwing zoeken, het gevolg daarvan is, dat de pachten derwijze hoog opgedreven worden, dat de huren niet kunnen worden betaald, dat de boer verarmt, en de grondeigenaar ten slotte verliest; daarenboven bestaat er eene overbevolking ten platte lande, waardoor de concurrentie naar werk zoo groot wordt, en de arbeidsloonen dusdanig verminderen, dat de arbeider met zijn gezin gebrek lijdt – tot voor 15 centen per

dag werkt men in den winter. Die toestand zal verbeteren door de voorgestelde droogmaking, en men mag dezelve dus niet onuitgevoerd laten.

De middelstand kwijnt, en alles duidt stilstand aan, hetwelk achteruitgang, en alzoo geene verbetering is. Dat de veeteelt hier te lande een beter resultaat oplevert, is aan de mildere beginselen van eenen PEEL te danken. Brengt zij echter aan de eene zijde voordeel aan, aan de andere zijde lijdt de middelstand daardoor, en wel bijzonder die in de steden. Door meerdere aanfokking van vee zullen de prijzen matiger en het evenwigt hersteld worden, doch dit kan niet geschieden, tenzij de droogmaking der Zuiderzee ons daarvoor den grond oplevere; ook daarom bijzonder is er behoefte aan deze indijking.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.