

Presentatie Dijk onder spanning

Op 13 oktober 2011 werd na afloop van de excursie van de Vereniging te Brakel het eerste exemplaar gepresenteerd van de studie *Dijk onder spanning* over de geschiedenis van de Diemerdijk bij Amsterdam door Alfons Fransen. Het gaat om de handelseditie van het proefschrift van Fransen waarop hij half december 2009 promoveerde aan de Vrije Universiteit. Het boek verschijnt als eerste uitgave in een nieuwe reeks monografieën over de waterstaatsgeschiedenis getiteld 'Waterstaat, Cultuur en Geschiedenis'. Hoogleraar waterstaatsgeschiedenis Petra van Dam gaf een overzicht van de belangrijkste conclusies van het boek en wees ook op de recente strijd om het behoud van de Diemerdijk als belangrijk erfgoed. De auteur verbleef wegens zijn werk in het buitenland, maar werd vertegenwoordigd door zijn moeder en broer. Namens de redactie overhandigde Van Dam het eerste exemplaar aan Thom van der Weijden. Van Dam benadrukte dat het niet alleen passend was dat hij als voorzitter van onze Vereniging het eerste boek ontving, maar ook omdat hij al vele jaren, al tijdens zijn periode als dijkgraaf van Hoogheemraadschap West-Brabant, op allerlei manieren de geschiedvorsing heeft gesteund. Het tweede exemplaar was voor de heer Jef Landman. Hij is adviseur waterbeheer en cultuurhistorie van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, de huidige beheerder van de Diemerdijk en sponsor van het boek. In zijn reactie zei Van der Weijden enorm blij te zijn met het initiatief tot deze reeks en hij bedankte de sponsors nog eens extra voor hun royale steun: behalve het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en onze Vereniging, ook het Schilthuisfonds, het Unger-Van Brerofonds en de Nederlandse Waterschapsbank. In de studie van Fransen staat



De heer Jef Landman van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht met het tweede exemplaar van *Dijk onder spanning*. Rechts hoogleraar waterstaatsgeschiedenis Petra van Dam. Foto Bertus Wouda.

de financiering van de aanleg, het onderhoud en noodzakelijke reconstructies en verbeteringen van de Diemerdijk centraal. Steeds opnieuw kwam het dijkbeheer onder grote spanning te staan. Vooral de op middeleeuwse regelingen gebaseerde lastenverdeling leverde eindeloze complicaties op. De Staten van Utrecht grepen die keer op keer aan om dringend gewenste aanpassingen tegen te houden. Reden hiervan was de vrees voor lastenverzwaring in het Utrechtse deel van het omslagplichtig gebied. Natuurlijk werden deze problemen acuut na zware stormschade, doorbraken en niet te vergeten de ramp van de paalworm in de jaren dertig van de achttiende eeuw. Ook economische crises hadden vaak een negatieve invloed op de financiering. Onder druk van het machtige Amsterdam werden echter toch de nodige vernieuwingen in het dijkbeheer en de financiering doorgevoerd waarbij oude overeenkomsten alleen in naam in stand bleven. Het duurde echter tot na de grondwet van 1848 voordat het beheer van de Diemerdijk werkelijk op nieuwe leest werd geschoeid.

Alfons Fransen, *Dijk onder spanning. De ecologische, politieke en financiële geschiedenis van de Diemerdijk bij Amsterdam, 1591-1864*. Verloren, Hilversum. ISBN 9789087041915. 404 pag. geïll. € 40,-.

Renovatie gemaal Katwijk

In 1954 werd het stoomgemaal voor de bemaling van Rijnlands boezem te Katwijk vervangen door een diesel-elektrisch gemaal. Dit kon tweemaal zoveel water uitmalen. Een halve eeuw later bleek opnieuw uitbreiding van de capaciteit nodig. Door de voortgaande verstedelijking in Rijnland stroomt regenwater steeds sneller af naar het oppervlaktewater. Hierbij komt de klimaatverandering, die voor meer en vooral intensievere regenval zorgt. Tenslotte stijgt de zeespiegel en moet het gemaal tegen een hogere stand van het buitenwater opwerken. Het huidige gemaal is een gemeentelijk monument. Het gebouw is karakteristiek voor de architectuur uit de jaren na de Tweede Wereldoorlog. Daarom is het ook opgenomen in de lijst van topmonumenten uit de periode van de Wederopbouw en loopt er een procedure om het gemaal op de Rijksmonumentenlijst te plaatsen. Bij de noodzakelijke renovatie was daarom behoud van de karakteristieke uitstraling van het gemaalgebouw een vereiste. De oude pompen -waarvan er twee door een dieselmotor en één door een elektromotor werden aangedreven- maakten plaats voor vier nieuwe, allemaal met elektrische aandrijving. De capaciteit nam toe van 54 tot 94 kubieke meter water per seconde. Bij een extreem hoge zeestand is het moeilijker om uit te malen, maar onder die omstandigheden kan nog altijd 75 kuub per seconde gehaald worden. In mei 2008 ging de bouw van een nieuwe gemaalunit naast het bestaande gemaal van start. Hierin kwam de vierde elektrische pomp. Deze unit ging in november 2009 in bedrijf. Daarna werden de drie pompen in het oude gemaal één voor één vervangen zodat altijd met drie units gemalen kon worden. Tegelijkertijd liet het hoogheemraadschap van Rijnland diverse kanalen en waterlopen baggeren om de toestroming van het boezemwater naar het gemaal te verbeteren. De officiële inbedrijfstelling van het gerenoveerde gemaal vond op zaterdag 19 november 2011 plaats met een feestelijke open dag. Twee eeuwen na de totstandkoming van de Katwijkse uitwatering en 130 jaar na de ingebruikstelling van het eerste gemaal blijft Katwijk een belangrijke plaats voor de afwatering van Rijnland en het houden van ‘droge voeten’ in een groot deel van de Randstad.

Integrale benadering beken

Door de hogere, zanderige delen van ons land stromen honderden beekjes. Na de Tweede Wereldoorlog werden ze bijna allemaal ‘genormaliseerd’, rechtgetrokken om de afvoer te

De nieuwe unit van het boezemgemaal te Katwijk. Foto hoogheemraadschap van Rijnland, Leiden.



verbeteren. In de jaren negentig van de vorige eeuw groeide het besef dat hierdoor grote ecologische schade was aangericht. Dit leidde tot grootschalig herstel van beken in hun natuurlijke staat. Ze mogen weer slingeren en ook de harde oeverbeschermingen hebben afgedaan ten gunste van flauwe, drassige oevers, afgewisseld door hoge en steile kanten. Probleem is wel dat door deze eenzijdige op natuurherstel gerichte benadering de grote cultuurhistorische waarde van beken wordt miskend. Ze werden namelijk duizenden jaren lang door de bevolking gebruikt voor visvangst en als stortplaats voor afval. In de dalen vond houtkap en kleiwinning plaats en werd vee geweid. Rond de beken ontstond bovendien in de loop der tijd een infrastructuur van wegen en bruggen. Verder ging men al in de negende eeuw het stromende beekwater gebruiken om molens aan te drijven. Ook het rechttrekken en onderling verbinden van beken ten behoeve van de scheepvaart is niet nieuw. Rond 1500 werd bijvoorbeeld de Schipbeek in Overijssel reeds aangepast om de verbindingen van Zwolle te verbeteren. Kortom, beken zijn niet alleen door de natuur gevormd, maar ook het resultaat van menselijke activiteit. Daarom moet bij het herstel van beken naast de ecologie tevens recht worden gedaan aan de cultuurhistorie. Als handreiking werkt de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed momenteel samen met andere organisaties aan het opstellen van een nationaal overzicht van de cultuurhistorische waarde van alle natuurlijk beken. Reeds in 2008 bracht de toenmalige Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten een leidraad uit voor archeologisch onderzoek in beekdalen. Meer informatie: www.cultureelerfgoed.nl.

West-Overijsselse waterstaat

Dirk M. van der Schrier (1931) heeft zijn beroepsleven grotendeels gewijd aan de Overijsselse waterstaat. Na een opleiding tot civiel ingenieur was hij na enkele tussenstations van 1963 tot 1990 werkzaam bij de afdeling waterstaat van de provincie Overijssel. Daar stuitte Van der Schrier regelmatig op kwesties met een lange voorgeschiedenis. Zijn nieuwsgierigheid was gewekt en leidde tot historisch-geografisch onderzoek en diverse publicaties in onder andere de *Overijsselse Historische Bijdragen*. Deze bijdragen zijn nu samengebracht in de bundel *West-Overijsselse waterstaat in de kaart gekeken*. Het eerste exemplaar werd op 18 november 2011 in het provinciehuis te Zwolle aangeboden aan de houder van de portefeuille Water in de provincie Overijssel, gedeputeerde Bert Boerman. Het

boek bevat zestien hoofdstukken, stuk voor stuk eerder verschenen, maar voor de gelegenheid geactualiseerd en nader toegelicht. Het opent met een luchtige beschrijving van de werkkring van de auteur bij Provinciale Waterstaat van Overijssel. De volgende hoofdstukken zijn geordend op basis van de geografische indeling van West-Overijssel en bespreken onder andere de rivieren en rivierdijken, beken, dammen, overlaten en enkele sluizen en gemalen. Veel aandacht is er ook voor Zwolle en omgeving. Het laatste hoofdstuk bespreekt de overstromingen van 1784 en 1916. *West-Overijsselse waterstaat in de kaart gekeken* is royaal geïllustreerd met kaarten, tekeningen en foto's. Meer informatie: www.ijsselacademie.nl.



D.M. van der Schrier, *West-Overijsselse waterstaat in de kaart gekeken*. Publicaties Stichting IJsselacademie, Kampen. ISBN 9789066972131. 200 pag. geïll. € 23,95.

Restauratie Nederlands Stoommachinemuseum bij Medemblik

In 1869 liet het ambacht van Westfriesland genaamd de Vier Noorder Koggen een stoomgemaal bouwen bij Medemblik. Dit gemaal werd in 1907 stevig vergroot. Het draaide op stoom tot de afkeuring van de ketels in 1971. Met een daarna bijgeplaatste dieselmotor bleef het gemaal nog in bedrijf tot 1977. Dat jaar werd het vervangen door een modern elektrisch gemaal op een andere plek. De toenmalige eigenaar, Waterschap Westfriesland, droeg het oude stoomgemaal over aan de Stichting Stoomgemaal Vier Noorder Koggen die het verhuurt aan de Stichting Nederlands Stoommachinemuseum. Deze laatste Stichting richtte in het gebouw een druk bezocht museum in. De collectie geeft een mooi en boeiend overzicht van de ontwikkeling van de stoommachine. Bovendien kan het gemaal met een in 1985 herstelde ketel weer op stoom draaien. De drie centrifugaalpompen behoren tot de oudste voorbeelden van dit type pomp die nog op hun oor-

Het stoomgemaal bij Medemblik, onderkomen van het Nederlands Stoommachinemuseum. Foto Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Heerhugowaard.



spronkelijke plek in bedrijf zijn. De toestand van het architectonisch bijzondere gebouwencomplex ging helaas in de loop der tijd hard achteruit. Ook de paalfundering is niet in orde als gevolg van peilveranderingen. De eerstgenoemde Stichting was niet in staat de restauratie financieel rond te krijgen. Dit leidde in 2009 tot de overname van het gemaal om niet door Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Een belangrijk argument hiervoor was dat het gemaal op en direct achter de Westfriese Omringdijk staat, die aldaar nog steeds een primaire waterkering is. Het hoogheemraadschap reserveerde meteen een miljoenenkrediet voor de restauratie. Bovendien kwam er een subsidie van 2,2 miljoen Euro beschikbaar uit de *Regeling extra rijkssubsidiën restauratie monumenten 2009*. Dit betreft een eenmalige financiële injectie om de achterstanden bij de restauratie van 24 met name genoemde projecten in te lopen. Het stoomgemaal bij Medemblik is er daar één van. Het hoogheemraadschap droeg de restauratie in oktober 2010 op aan Koninklijke Woudenberg. Helaas liep de start van de werkzaamheden stevige vertraging op doordat in het gebouw asbest werd aangetroffen. Eind oktober 2011 kon Woudenberg eindelijk echt beginnen. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed voert het noodzakelijke bouwhistorisch onderzoek uit. De restauratie moet voor het einde van 2012 voltooid worden in verband met de subsidies. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is nog in gesprek over de stoomketel, die ook aan een opknopbeurt toe is. Het Nederlands Stoommachinemuseum blijft tijdens de werkzaamheden zoveel mogelijk geopend. Meer informatie: www.hhnk.nl en www.stoommachinemuseum.nl.

Kanalententoonstelling Noordelijk Scheepvaartmuseum, Groningen

Tot en met 12 februari 2012 is in het Noordelijk Scheepvaartmuseum te Groningen de tentoonstelling *In de vaart. Nieuw gebruik van oude kanalen* te zien. Op deze tentoonstelling wordt onder andere op grote panelen de Nederlandse kanalen 'top twaalf' gepresenteerd, voor iedere provincie één. Aan de hand van oude kaarten en foto's kan de bezoeker zich een indruk vormen van de opbouw van het aaneengesloten kanalen-netwerk in ons land. Bijzondere aandacht is er voor de recreatievaart met motorjachten waarvan diverse fraaie modellen getoond worden. Ook is er speciaal documentatiemateriaal te zien uit de collectie van de ANWB. Continu vertoonde historische filmbeelden van waterrecreatie completeren het beeld. *In de vaart* kwam tot stand in samenwerking met de ANWB en het projectbureau van de eind september in Groningen gehouden World Canals Conference 2011. Deze grote internationale conferentie vormde ook de aanleiding voor de tentoonstelling. Meer informatie: www.noordelijkscheepvaartmuseum.nl en www.worldcanals-conference.nl.