

Boekbesprekingen

A.A.B. van Bommel, *De Lekdijk van Amerongen naar Vreeswijk. Negen eeuwen bescherming van Utrecht en Holland*. Historische Reeks Kromme-Rijn 9 (Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2009). 298 blz. Geïllustreerd. ISBN 9789087041175. € 29,-

ADRIE DE
KRAKER

In 2009 verscheen het boek van sociaal-geograaf Ad van Bommel over de geschiedenis van de Lekdijk tussen Amerongen en Vreeswijk. Het werk telt elf hoofdstukken, vijf bijlagen, een verklarende woordenlijst, een uitgebreid notenapparaat en literatuuropgave, een extra uitklapbare hoogtekaart van het onderzoeksgebied en een index op namen. Van Bommel doet al jarenlang onderzoek naar deze regio en heeft daarover meerdere publicaties het licht doen zien, zodat hij erg vertrouwd is met de geschiedenis van dit gebied. Dit komt al direct tot uiting in de vele interessante details die het boek rijk is.

Wat Van Bommel in deze studie wenst te onderzoeken, is hoe en door wie de 33 kilometer lange rivierdijk is aangelegd en of dit in één keer is gebeurd of in etappes. De tweede hoofdvraag betreft het onderhoud van de dijk en wie daarvoor verantwoordelijk waren of was. De Lekdijk Bovendams is in feite de dijk langs de noordzijde van de rivier. Hij begint aan het hogere land van de Utrechtse Heuvelrug bij Amerongen en eindigt in het lage land van Vreeswijk. De rivierdijk ligt deels op oeverwallen en deels op komgronden. Dit laatste is te verklaren door de dynamiek van de rivier in de periode van voor de aanleg van de dijk waardoor delen van oude oeverwallen reeds waren afgekalfd. Bovendien ligt de dijk op verkaveld land, want het typische langgerekte verkavelingspatroon van bijvoorbeeld het ontgonnen veengebied loopt onder de rivierdijk door. Het ontstaan van het gedeelte Lekdijk vanaf Amerongen tot Wijk (bij Duurstede) wordt in verband gebracht met de ontginning van het broekland van onder meer Schalkwijk. Ook de aanleg van de dam in de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede in 1122 was volgens Van Bommel alleen maar zinvol wanneer er aan weerszijden een doorgaande rivierdijk werd aangelegd. Alleen op deze wijze kon het broekland met succes worden ontgonnen en ook behouden blijven. De reeds aanwezige ontginningen zijn ouder dan de dijk. Het feit dat een dijkstuk op iemands kavel lag, onderstreepte diens plicht tot onderhoud van dat dijkstuk (blz. 47). Van Bommel dateert de aanleg van de rivierdijk dus in het begin van de twaalfde eeuw, maar sluit niet uit dat er oudere stukken waren.

In hoofdstuk twee behandelt de auteur het meeslepende verhaal van de vele rivierbraken en het ontstaan van even zo vele wielen. Niet alleen piekwaterafvoer en ijsgang, maar ook andere oorzaken voor doorbraken en overstromingen passeren de revue, zoals stormvloeden (blz. 55). Niet zelden waren dergelijke rampen aanleiding de dijk te verhogen, nog vaker leidden ze tot lang juridisch gesteggel. Zelfs aan de perceptie van dergelijke natuurrampen, zoals die van 1624, worden enkele woorden gewijd. Ook de militaire inundaties in het Rampjaar 1672 krijgen flink wat aandacht. Dit hoofdstuk vol menselijke ellende en vooral ook menselijk falen wordt niet afgesloten met een conclusie of samenvatting. Van Bommel vraagt zich niet af wat men nu van elke ramp had geleerd, zoals een te lage dijk die nodig opgehoogd moest worden (blz. 79). Hoe belangrijk de doorbraak van 1523 was, wordt pas in de loop van het boek duidelijk.

In hoofdstuk drie gaat de auteur nader in op de aanleg van de rivierdijk. Dit is in feite een technisch hoofdstuk met veel hoogte-, breedte- en lengtematen. Deze gegevens ma-

ken duidelijk dat de dijk in de loop der tijd flink hoger en breder is geworden. Maar gelet op de schaarse gegevens kan dit alleen voor een bepaalde periode en enkele dijkstukken worden bepaald. Tussen 1577 en 1772 was dit een verhoging van twee en een kwart meter, terwijl dit elders tussen 1664 en 1880 drie en een derde meter was. Wat de verbreding betreft, is de figuur op blz. 80 zeer treffend gekozen. Tevens wordt uitgelegd waar de aardhaling plaatsvond. Interessant is dat er reeds eind zeventiende eeuw grondboringen werden verricht om meer over de stabiliteit van het dijklichaam te weten te komen. Ook lezen we wat er op de rivierdijk mocht worden gezet (bomen) of aangelegd en wat niet. In feite is dit een cruciaal hoofdstuk waar de auteur een interessante brok waterstaatsgeschiedenis aan de primaire bronnen ontfutseld heeft en voor een ruim publiek toegankelijk maakt. Maar bij de bespreking van dit alles vergeet Van Bommel het opslibbingsproces te betrekken bij de dijkhoogte en het volledige stelsel van bochten en meanders dat de rivier maakt. Elke bocht in de dijk behoeft eigenlijk zijn eigen dijkhoogte. Zijn bochten ook niet bij uitstek de plaatsen waar ijsgang zich verzamelt tot zeer gevaarlijke hoge hopen?

Hoofdstuk vier handelt over het onderhoud van de 33 km lange rivierdijk. Deze was in drie grote stukken verdeeld (kwartieren) en werd in maar liefst 633 dijkslagen onderhouden. De registratie daarvan is vastgelegd in dijkmetingboeken die vanaf 1523 tot in de negentiende eeuw vrijwel ongewijzigd gebleven zijn. De dijkslagen waren zeer ongelijk in lengte, bovendien werden ze in drie categorieën ingedeeld. De erfdijken paalden rechtstreeks aan eigendom dat de onderhoudsplicht had; de roeden- en voetdijken werden door verafgelegen landerijen onderhouden en de hoefslagen door gehele dorpen en gerechten. Interessant in dit hoofdstuk is het relaas van de auteur over de praktijk van het dijkonderhoud in die gevallen dat er iets misging. Van Bommel beschrijft echter nergens hoe het dijkonderhoud nu precies werd uitgevoerd: op welke dagen in het jaar, hoe vaak, met hoeveel mensen, paarden, karren en welke dijkmaterialen. Alleen het kader op blz. 112-113 biedt hierover informatie.

Pas in hoofdstuk vijf wordt duidelijk dat het dijkonderhoud in de praktijk al voor 1800 overwegend door aannemers werd uitgevoerd. Tot 1970 betaalden de dijkslagplichtigen daartoe een geldbedrag, maar dit soort 'belasting' is geleidelijk afgeschaft en/of afgekocht. Uiteindelijk werd het benodigde geld voor dijkonderhoud over alle grondeigenaren omgeslagen.

In hoofdstuk zes behandelt Van Bommel de registratie van en het toezicht op het dijkonderhoud. Teneinde goed toezicht te kunnen houden, is het nodig te weten wie onderhoudsplichtig zijn. Reeds ver voor 1523 waren er hoefslaglijsten en dijkbriefjes. Daarnaast zijn er rijdsdijklijsten, die de namen van alle gerechten bevatten die afwaterden op de Kromme Rijn. Een sterk versnipperd bronnenmateriaal, waaruit toch enkele algemene conclusies zijn te trekken. Een daarvan is dat niet alle landerijen een even groot bedrag betaalden in het onderhoud van de rivierdijk, wat lag aan de kwaliteit van de landerijen en/of het risico van overstromingen. Zo betaalden hoger gelegen gebieden minder dan de helft of een derde van wat een volle morgen opbrengen moest (blz. 141). De grote doorbraak van 1523 was aanleiding om een regelmatige opmeting van de dijkstukken te verrichten. Tot 1840 zijn er zo'n 32 metingen geweest. Van Bommel gaat daar gedetailleerd op in en deelt ook mee dat pas in de zeventiende eeuw werd besloten de dijkslagen van elkaar te scheiden door stenen dijkpalen. Enkele fraaie exemplaren zijn te zien op blz. 156.

In hoofdstuk zeven gaat Van Bommel nader in op een van de belangrijkste bronnen van zijn onderzoek, de zogenaamde dijkboeken. De auteur gaat op tal van bijzondere aspecten in die grotendeels weer teruggrijpen op zaken die reeds eerder de revue zijn gepasseerd. Bij een dergelijk onderzoek bespreekt men doorgaans de aard en strekking van het onderzochte bronnenmateriaal in een eerste hoofdstuk ofwel wordt dit in de thematische behandeling van de hele materie geïntegreerd. Vanaf dit hoofdstuk wordt het voor de lezer bijeenprokkelen van aardige details. Op blz. 172 heeft Van Bommel een niet erg geslaagde poging gedaan om de dijk lengte grafisch samen te vatten en daarbij alle eigenschappen aan te geven. In de drie volgende hoofdstukken komen de drie afzonderlijke

kwartieren van de Lekdijk Bovendams aan bod. Hoofdstuk acht gaat over het dijkstuk van Amerongen naar Wijk bij Duurstede, negen handelt over de dijk in laatstgenoemde plaats en tien gaat over het dijkstuk tot aan Vreeswijk.

In hoofdstuk elf vat Van Bommel alles nog eens samen en kijkt hij vooruit. Zijn eindconclusie is dat de Lekdijk zeer belangrijk is voor het beschermen van het achterliggend gebied, dat deze versterkt dient te worden in het licht van de huidige klimaatsverandering.

Wat valt er nu op dit boek af te dingen? De eerste zes hoofdstukken vormen een logische opbouw, daarna wordt het boek minder overzichtelijk en vervalt de auteur nogal eens in herhalingen, terwijl hoofdstuk elf louter een samenvatting is. Daarnaast laat de eindredactie te wensen over. Op blz. 5 in de inhoudsopgave heeft de *Index van namen XX* meegekregen in plaats van een bladzijnummer. Tussen blz. 59 en blz. 62 moet eerst de huidige blz. 62 komen en dan pas blz. 61. Het ontgaat mij grotendeels waarom er bijlagen zijn opgenomen waarin wordt uitgeweid over visies op dijkbouw. Die hadden net zo goed in de eerste hoofdstukken opgenomen kunnen worden. Verder mis ik de andere rivierdijk, die aan de zuidzijde van de Lek ligt tussen Amerongen en Vreeswijk. Zodra een rivier is bedijkt, worden de lotgevallen op de ene oever toch belangrijk beïnvloed door die op de andere oever? Nu zien we op de zuidelijke oever dat er grote verruimingswerken hebben plaatsgevonden. Ook is er weinig aandacht voor de opslibbing van de rivier tussen zijn beide dijken en het tempo waarin dit plaatsvond gekoppeld aan dijkhoogten en veranderingen daarin. Verder vernemen we nauwelijks iets over de effecten van het in 1952 geopende Amsterdam-Rijnkanaal ten oosten van Wijk bij Duurstede. Als afsluitende kritiek dient te worden gezegd dat het boek in een weinig vlotte stijl is geschreven.

Wel is het boek erg fraai geïllustreerd. Op tal van plaatsen staan schitterende foto's van delen van het landschap, afgewisseld met al even mooi historisch kaartmateriaal. De vele kaderteksten geven een flinke dosis extra informatie. Tenslotte boort Van Bommels studie naar de rivierdijk tussen Amerongen en Vreeswijk zeer veel nieuw archiefmateriaal aan. De potentie lijkt aanwezig om nog veel meer nieuwe wegen open te leggen voor de geschiedenis van de waterstaat van het rivierengebied.

D.M. van der Schrier, *Overijsselse waterstaat in de kaart gekeken*. (Stichting IJsselacademie: Kampen, 2011). 240 blz. Geïllustreerd. ISBN 9789066921311. € 29,95.

FRITS DAVID
ZEILER

Onder de Nederlandse waterstaatshistorici bevindt zich een groep ingenieurs in ruste, die al hun hele werkzame leven gefascineerd zijn geweest door de geschiedenis van 'hun' techniek. Dat enthousiasme houdt niet op bij hun pensionering, maar zet zich voort in onderzoek, publicistisch werk en dikwijls ook daadwerkelijke inzet voor het fysieke behoud van voorbeelden van waterstaatkundig vernuft. Dirk van der Schrier in Zwolle is zo'n bevlogen man. Al sinds zijn benoeming bij de toenmalige dienst van de Provinciale Waterstaat in Overijssel in 1963 heeft hij de praktische toepassing van kennis weten te combineren met onderzoek naar de historische achtergronden van allerlei waterstaatkundige verschijnselen. Deels uit pure nieuwsgierigheid, maar deels ook om erachter te komen hoe men in vroeger dagen aan de problemen van water en wateroverlast het hoofd probeerde te bieden, en oplossingen vond die ook nu nog bruikbaar kunnen zijn. In woord en geschrift heeft Van der Schrier daarvan getuigenis afgelegd, en menige oude sluis is dankzij zijn inzet voor sloop bespaard gebleven en gerehabiliteerd als monument van bedrijf en techniek.

Een groot aantal (26) van zijn 'verspreide geschriften' is nu ter gelegenheid van Van der Schrier's tachtigste verjaardag gebundeld in een fraai verzorgde uitgave, getiteld *Overijsselse waterstaat in de kaart gekeken*. Het is een boek met een veelzijdige inhoud over allerlei aspecten en onderdelen van het water en waterbeheer in de lagere delen van de provincie. Het gaat over dijken en sluisen, over kanalen en rivieren, over ontginningen en overlaten. Wie het gebied niet kent, zal de hoeveelheid gegevens snel doen duizelen, maar ook deze