

Rijnland in hoofdstuk 5. Bij de beschrijving van de in of kort na 1200 getroffen regeling over verwijdering van de dam in de Rijn bij Zwammerdam als de Stichtenaren drie watergangen zouden graven, worden vanuit het niets 'zegslieden' geïntroduceerd. Dat de graaf van Holland nog niet over een bestuursapparaat beschikte om er op toe te zien dat die watergangen daadwerkelijk gegraven werden, lijkt mij een terechte veronderstelling. Dat hij daarom gebruik moest maken van 'zegslieden', goed bekend met de plaatselijke verhoudingen en te beschouwen als vertegenwoordigers van de plaatselijke besturen die het samenwerkingsverband vormden waaruit later het hoogheemraadschap van Rijnland ontstond, is echter een hypothese. Die sluit weliswaar aan bij de visie van Van der Linden op de oorsprong van het hoogheemraadschap, maar in de schaarse teksten uit het begin van de dertiende eeuw is nergens sprake van deze 'zegslieden'. De veronderstelling dat zij voor de graaf alleen interessant waren als hun betrouwbaarheid op voorhand niet door de tegenpartij werd betwist en dat zij dus ver van de machtskring rond de graaf stonden, is niet onlogisch, maar het staat niet vast.

In de zeer boeiende beschrijving van de gevolgen van de afdamming voor het regime van de IJssel in hoofdstuk 5 berekenen de auteurs het tempo van zich stroomopwaarts uitbreidende lage ebbes als gevolg van insnijding in het rivierbed aan de hand van de aanneming dat de vergunningsprocedure voor de polder Bloemendaal om op de IJssel uit te mogen wateren vijf jaar in beslag nam. In 1326, vijf jaar vóór de verlegging van de uitwatering van Bloemendaal naar de IJssel, zouden de lage ebbes het latere punt van uitwatering van de polder hebben bereikt. Best mogelijk dat de procedure vijf jaar in beslag nam, maar dat weten we niet. Het kan ook twee jaar geweest zijn, of tien jaar. Mijn vraag is dan: blijft de berekening van de auteurs in dat geval overeind?

Door de opbouw van het boek kan de lezer volgen hoe de auteurs tot hun conclusie komen. Dat maakt het boek tot een informatief onderzoeksverslag, maar het betekent wel dat bepaalde feiten meerdere keren genoemd worden. Zo komt de verlegging van de afwatering van Bodegraven-Zuidzijde naar het zuiden in 1363 in hoofdstuk 3 twee keer voor, in hoofdstuk 4 ook twee keer en in hoofdstuk 5 nog een keer. Ook de aanleg van de Dubbele Wiericke in het midden van de vijftiende eeuw passeert meerdere keren de revue. Dat is een gevolg van de gekozen werkwijze, niet chronologisch, maar kijken naar het samenspel van de verschillende processen die een rol speelden bij de verlegging van de afwatering.

Borger, Horsten en Roest hebben een interessante studie geproduceerd, niet alleen een waterstaatsgeschiedenis van een regio, maar ook een beschrijving van de gevolgen van een waterstaatkundige ingreep waardoor allerlei processen in gang worden gezet. Dat dijkdoorbraken in de omgeving van Dordrecht grote invloed hadden op de mogelijkheden van afwatering in de omgeving van Oudewater en Woerden laat zien hoe verweven deze regio's in waterstaatkundig opzicht zijn. Een grondige studie, geïllustreerd met 21 kaarten, die bovenal toont hoe vruchtbaar een interdisciplinaire benadering van een historisch fenomeen kan zijn.

Michiel Bartels (red.), *Dwars door de dijk. Archeologie en geschiedenis van de Westfriese Omringdijk tussen Hoorn en Enkhuizen*. Publicaties Stichting Archeologie West-Friesland 2, Hoorn 2016, 4 dln. in cassette. 576 blz. Geïll. ISBN 978-90-846452-0-1. € 35,-.

ADRIE
DE KRAKER

Een van de vele klachten in de wereld van archeologen, historici en erfgoedonderzoekers is dat de duizenden archeologische rapporten vrijwel ontoegankelijk zijn. Ze worden de opdrachtgever toegestuurd en vinden maar mondjesmaat hun weg naar de vakbladen. Slechts in een beperkt aantal gevallen leidt het tot een artikel in bijvoorbeeld *Westerheem* of komt er een uitgave die een wijder publiek bereikt, zoals de ADC-reeks en bepaalde RAAP-rapporten. Het merendeel van de archeologische rapporten is wellicht helemaal niet interessant omdat ze hooguit aangeven dat de verrichte boringen op de desbetref-

fende locatie niet aan het verwachtingspatroon voldoen of dat er gewoonweg niets belangrijks is aangetroffen. Mag dan negentig procent misschien minder relevant zijn, het onderzoek onder leiding van Michiel Bartels behoort daar zeker niet toe.

Dwars door de dijk is het resultaat van jarenlang onderzoek in de Westfriese Omringdijk. Deze dijk omsluit het oude cultuurland van West-Friesland, loopt benoorden Schagen van west naar oost, vervolgens langs de voormalige Zuiderzee, om bij Hoorn weer naar het westen om te buigen. Het gaat hier niet alleen om een lange dijk, maar ook om een oude, waarvan de oorsprong zeker tot de dertiende eeuw terugreikt. De lange ringdijk kwam tot stand om het gebied tegen het opdringende water van de zee te beschermen, mede doordat het maaiveld steeds lager kwam te liggen door veeninklinking. Het succes van de dijk blijkt uit het behoud van het omsloten cultuurlandschap, terwijl ten noorden en vooral ook ten zuiden ervan grote gebieden veranderden in uitgestrekte meren.

Aanleiding tot de publicatie is de aanpassing van de dijk tussen Enkhuizen en Hoorn aan de huidige veiligheidsnorm in 2007-2012. Als gevolg daarvan heeft archeologische onderzoek plaatsgevonden, waarbij zich de unieke gelegenheid heeft voorgedaan om op een achttal plaatsen doorsneden dwars door genoemd dijkvak te maken. Dit heeft oudere dijkprofielen aan het licht gebracht, waaruit de geschiedenis van de dijkbouw ter plaatse kon worden bestudeerd. Tevens kon worden onderzocht hoe de dijk op het oorspronkelijke maaiveld was gebouwd. Aangezien West-Friesland veel veen in de ondergrond heeft, drukte het dijklichaam het veen in en verzakte. Dit noopte steeds tot aanpassing, lees: ophoging van de dijk. De verschillende ophogingen of bouwfasen konden ook worden gedateerd. Kortom, de resultaten van het archeologisch onderzoek waren zo belangrijk dat dit een publicatie voor een ruimer publiek verdiende.

Hoe is het boek opgebouwd? *Dwars door de dijk* bestaat uit 24 hoofdstukken. De meeste daarvan zijn geschreven door Michiel Bartels – leider van het archeologische onderzoek – zelf, die tevens de redactie verzorgde. Na wat inleidende gedeelten begint de redacteur met een samenvatting (blz. 14-21). Een gelukkige greep, want de lezer krijgt 576 pagina's voorgeschoteld. Hij kan dus beginnen met de algemene lijn en deze is: aanleg dijk dertiende eeuw; organisatie in bannen die het onderhoud regelden door verhoefslagging en dat onder toezicht van een baljuw en een dijkgraaf; inlaagdijk geen succes, dus palendijken gebouwd, paalworm, et cetera. Vervolgens leidt Bartels de studie in (blz. 22-34) en komen de hoofdvragen aan bod die betrekking hebben op de opbouw van de dijk, de periodisering, mogelijke calamiteiten, uniformiteit in bouw en mogelijke oude constructies van voor de bouw.

Daarna schetst Bas van Geel (blz. 35-43) het oorspronkelijke natuurlandschap en wat daarin aan cultuurelementen is aangetroffen. Belangrijk is zijn vaststelling dat het landschap rond 1000 vooral uit hoogvenen bestond met overwegend veenmossen. Daarna is de ontwatering en dus ook het zakken van het maaiveld begonnen.

In hoofdstuk 5 schetst Jan de Bruin (blz. 44-83) de institutionele geschiedenis van het gebied met betrekking tot aanleg en onderhoud van de dijk. Dit is het verhaal van de kogen, bannen en waarschappen en hoe het onderhoud werd geregeld. Bij dit laatste gaat het om de verstoeling tot circa 1600 en de gemeenmaking erna. Zijn overzicht eindigt met het waterschapsreglement van 1865.

In hoofdstuk 6 schetst Christiaan Schrickx (blz. 85-121) de toepassing van hout in de dijk en de houthandel vanaf de zestiende eeuw. Hij gaat nader in op vragen als welke soort hout werd gebruikt en waar het vandaan kwam. Het einde van het houtgebruik dateert de auteur in de achttiende eeuw wegens de paalworm, maar het gebruik van de grote palen stopte pas een eeuw later.

In hoofdstuk 7 gaat Bartels zelf in op (blz. 122-175) de dijkbouw, hoe het dijkwerk was georganiseerd en welke overige materialen werden gebruikt. Daarbij gaat hij tevens in op de veranderingen die hebben plaatsgevonden vanaf 1600. Zo laat hij zien dat dijken aanvankelijk deels uit plaggen waren opgebouwd. Vervolgens bespreekt hij het gebruik van zeegras (zeewier) en hoe wierdijken werden gebouwd. De toepassing van zeegras stopte

pas rond 1930. Dan komt het trieste relaas over de paalworm en – jawel – de paalwormcrisis, gevolgd door het gebruik van puin en keien om de zeedijk te versterken. In het relaas over de paalworm haalt de auteur een bron aan op grond waarvan er in 1731 slechts 176 millimeter neerslag zou zijn gevallen in plaats van de gebruikelijke 342 millimeter (blz. 148). Dit lijkt me een onwaarschijnlijk laag jaarlijks neerslaggetal! Vooral het relaas over het gebruik van keien, veelal afkomstig uit Drenthe van onder meer de hunebedden, is interessant. Het geeft niet alleen een inzicht in de aard en omvang van de handel in keien, maar laat ook zien hun scrupuleus de Drenten hun erfgoed eenmalig verpatsten.

Hoofdstukken acht en negen (blz. 176-226) vormen wellicht het meest vernieuwende deel van deze publicatie, omdat hier de acht dijkprofielen nader worden toegelicht. Bartels laat zien hoe de dijkvakken in de loop van de tijden zijn aangepast. Zonder uitzondering zijn ze op een venige ondergrond gebouwd. Profielen 8.14 tot en met 8.17 zijn de meest interessante, omdat ze niet alleen de verschillende bouwfases laten zien, maar ook hoe deze later tot paaldijken, wierdijken en keidijken werden verbouwd. Opvallend aan veenprofielen aanwezig onder het dijklichaam is dat de dijk vrijwel altijd op bestaand cultuurland werd gebouwd, gelet op de oudere percelen eronder. Vervolgens bespreekt Bartels alle archeologische sporen en vondsten die in de dijkprofielen aan het licht zijn gekomen.

Daarna gaan enkele hoofdstukken over bijzondere onderwerpen, zoals de enige resterende poldermolen langs de dijk (Diederik Aten), de verdedigingsmuur van Enkhuizen bij de Katenpoort (Dieuwertje Duijn), dijkmagazijnen en dijkhuizen. Bijzonder is ook het onder de dijk aangetroffen kerkhof van Oosterleek (blz. 321-353).

Het boek wordt afgesloten met een samenvatting in het Engels en Duits, literatuurlijst en register. Deel IV bevat tien losse profieltekeningen van de opgravingssites. Ten slotte moet worden opgemerkt dat alle auteurs op het eind van hun hoofdstukken een uitgebreid notenapparaat hebben geproduceerd. Op een aantal plaatsen in het boek zitten reconstructies van onderdelen van het vroegere landschap.

Dwars door de dijk is een lijvige publicatie bestaande uit vier slappe delen, die terecht in een praktische cassette zijn gestopt. Het boekwerk is een grote aanwinst voor het onderzoek naar de geschiedenis van de dijkbouw in Nederland. Het laat zien dat ook hier samenwerking van verschillende disciplines tot een meerwaarde heeft geleid. Naar mijn mening is *Dwars door de Dijk* een standaardwerk over de dijkbouw in ons land, een werk dat veelvuldig geraadpleegd zal worden bij archeologisch onderzoek naar historische dijken en door historische geografen die dijkgeschiedenissen onderzoeken. Het werk is bovendien prachtig geïllustreerd.

Natuurlijk blijven er vele vragen over en uiteraard kan men kritiek uitoefenen. Zo blijft het begin van de dijkbouw in dit gebied toch nog redelijk duister en blijft het dateren van de oudste dijkstukken lastig. Een historische bron kan aantonen dat de bouw van een dijk bijvoorbeeld in april 1394 is begonnen, de archeoloog moet volstaan met begin vijftiende eeuw. Het gesjor met afbraakmateriaal in vroeger eeuwen blijft een interessant gegeven. Ook in Zeeland zijn volledige kastelen afgebroken en op de vooroevers terecht gekomen. Zoals het oude wiel de fundering voor een stenen waterput vormde (blz. 186), zo vormden ook oude grafzerken de fundering voor sluizen. Een nadere studie van hergebruik van materiaal lijkt me een uitdaging voor toekomstig onderzoek. Over de organisatie van de dijkbouw op het einde van de Middeleeuwen zijn voor Zeeland studies beschikbaar;² Bartels heeft ze niet gezien. Ook kan men zich afvragen waarom het hoofdstuk over het hout ook niet de paalwormproblematiek bevat. Dit lezen we een hoofdstuk later. Ten slotte worden op het eind van de hoofdstukken nauwelijks conclusies van belang getrokken. Dit alles neemt niet weg dat *Dwars door de Dijk* gerust verplichte literatuur voor het vakgebied kan worden genoemd. En de geïnteresseerde leek? Die kan zich al vergapend aan het mooie fotowerk laten verleiden kennis van de tekst te nemen, een tekst die overigens vlot leest.

Last but not least dient nog te worden vermeld dat de presentatie van het boek plaatsvond

² A. de Kraker, 'Dijkaanleg en dijkherstel in noord-oost-Vlaanderen tijdens de zestiende eeuw. Een kwestie van geld en organisatie', *Tijdschrift voor waterstaatsgeschiedenis* (TWG) 21 (1993), 26-37.

te Hoorn en werd onderstreept met diverse belangwekkende lezingen over dijken en dijkbouw elders in en buiten Nederland. Het lijkt alsof de auteurs al vermoeden dat hun werk van groot belang zal worden voor het vakgebied van de archeologie en waterstaat. Helaas zijn de bijdragen van die feestelijke dag niet gebundeld.

ADRIE
DE KRAKER

Hans Buiten en Roger Staat, *Nederland Kanalenland. Een reis langs twaalfkanalen*. Stokerkade Cultuurhistorische Uitgeverij, Amsterdam 2016. 208 blz. Geïll. ISBN 978-90-79156-35-1. €24,50.

In een reis langs twaalf kanalen, verspreid liggend in twaalf provincies, geven Buiten en Staat een overzicht van het fenomeen kanaal als onderdeel van ons Nederlands erfgoed. Het boek is een nadere uitwerking van de tentoonstelling die in 2011 in het Noordelijke Scheepvaartmuseum in Groningen te zien was.³ Deze tentoonstelling vormde een onderdeel van de *World Canals Conference* die in genoemd jaar te Groningen werd gehouden.

Buiten en Staat vragen in hun boek aandacht voor de kanalen omdat een groot aantal rond 1970 in onbruik is geraakt en zelfs dreigde te vervallen. Per provincie wordt een kanaal behandeld als typisch voor die provincie of het is een van de vele typen kanaal dat juist in die provincie voorkomt. Er zijn namelijk scheepvaartkanalen, inundatiekanalen, afleidingskanalen enzovoort. De auteurs schrijven daarover het volgende: er “is sprake van een kanaal wanneer het een kunstmatig, gegraven waterweg is, met of zonder technische kunstwerken (als sluizen, duikers en bruggen) ten behoeve van transport, met als doel om plaatsen of gebieden op bovenlokaal niveau met elkaar te vinden”. Met hun boek hopen zij een bijdrage te leveren aan de herwaardering van de kanalen, een herwaardering die in feite al in de jaren 1970 is begonnen en voortduurt.

De auteurs hanteren bij hun beschrijving een vast patroon. Na de openingsbladzijde volgt een beschrijving van de ligging en loop van het kanaal, de aanleg, de sluizen – indien deze er zijn – en de bijzonderheden langs het kanaal. Ook wordt aandacht besteed aan het verval, dat is het teruglopen van de scheepvaart op het kanaal en wat er vervolgens mee is gebeurd.

Een goed voorbeeld is de Drentsche Hoofdvaart. Met de aanleg werd in 1633 begonnen. Het initiatief kwam van een zevental Amsterdamse financiers, de zogeheten *Hollandsche Compagnie der Dieverde en Leggeler en Smilderveenen*. Hiermee is al de reden waarom het kanaal is aangelegd duidelijk: vervoer van turf! In de eerste fase kwam een lengte van zeventien kilometer gereed. Het duurde vervolgens tot de jaren 1760-1780 alvorens het werk werd voortgezet. Toen kreeg het kanaal ook zijn naam. Uiteindelijk werd het kanaal 41 kilometer lang. Vanwege het reliëf (vijftien meter hoogteverschil) in het landschap kwamen er negen sluizen in het kanaal, waarvan er inmiddels drie zijn verdwenen. De Drentsche Hoofdvaart is dus een kanaal dat in oorsprong een kleine vier eeuwen oud is. De bloeitijd van het kanaal was de tijd van de turfwinning. In de negentiende eeuw maakten dagelijks dertig tot veertig schepen gebruik van het kanaal (blz. 56). Onderhoud en bediening van het kanaal waren intensief, alleen al de vele sluizen vroegen regelmatig onderhoud. Op het kanaal kwamen ook veel zijkanalen uit.

Het hoofdstuk over de Drentsche Hoofdvaart is voorzien van prachtig illustratiemateriaal, uiteenlopend van foto's van vroeger en nu en een enkele kaart. Van groot belang is de standaardbladzijde waarin een nieuwe kaart is opgenomen van het kanaal met de kerngegevens: ligging, lengte, breedte, sluizen, verdwenen sluizen, aanleg, bereikbaarheid, waarom gekozen. Bij het laatste item laten Buiten en Staat nog eens duidelijk zien om welke redenen dit kanaal een plaats in het boek heeft verdiend. De Drentsche Hoofdvaart beschouwen ze als een goed voorbeeld van een turfvaart die is uitgegroeid tot een centrale as in de provincie met investeringen langs de oevers.

Voor de provincie Utrecht viel de keuze van Buiten en Staat op het Merwedekanaal. Dit kanaal werd aangelegd om de verbinding van Amsterdam met het Duitse achterland te

3 Zie TWG 20 (2011), 51.