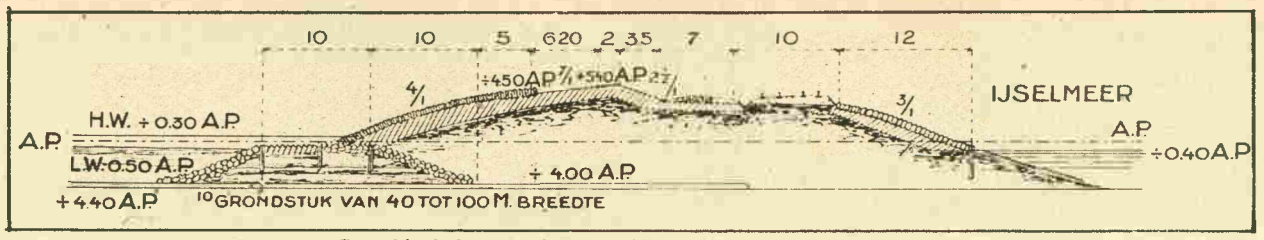
ook bij andere provincies rond de Zuiderzee voorkomt. De schepping van het IJselmeer is dan ook de meest geniale combinatie van verschillende belangen in het plan, omdat daaraan tal van voordeelen verbonden zijn. In de eerste plaats toch worden nu de meest vruchtbare gedeelten drooggelegd. In de tweede plaats wordt een zoetwatermeer gevormd, waarin de IJsel uitstroomt. In de derde plaats kan met behulp van kanalen de vaart behouden blijven. In de vierde plaats zal de visscherij niet geheel te niet gaan. In de vijfde plaats is de grootte zoodanig dat het als reservoir van het IJselwater dienst kan doen, wanneer dit 's winters in tienvoudige hoeveelheid afstroomt, terwijl door hoogen waterstand van de Noordzee niet geloosd kan worden.



Gemiddeld dwarsprofiel van den afsluitdijk, schaal 1 : 500.
(De 4 puntjes op den dijk onder cijfer 10 rechts stellen spoorstaven voor).

***

Als 'n motief dat wel tot terughouding van dit plan wordt aangevoerd, noemden we de kosten. Die zijn dan ook inderdaad niet gering. Men moet het werk beseffen, het enorme werk, om een begrip te krijgen van de kosten. Daar is b.v. de afsluitdijk, een dijk van 60 Meter breedte en ruim 29 K.M. ($5^1/_2$ uur gaans!) lengte, terwijl hij gelegd wordt in gemiddeld 4 M. diepte, op enkele plaatsen echter 11 M.! En hoe enorm sterk moet die zeedijk, welke de hevigste stormen uit het N.-W. vlak in front krijgt, gemaakt worden! De droeve ervaring van de laatste ramp bewijst alweer, wat er van een dijk gevergd kan worden. Van de nieuwere technieken op waterbouwkundig gebied (zooals o.a. van gewapend beton) zal dan ook ongetwijfeld een nuttig gebruik gemaakt worden. Die dijk zal tevens de spoordijk zijn, die Holland en Friesland sneller verbindt dan nu. De kosten van dien afsluitdijk met het sluizenstelsel worden geraamd op pl.m. 45 millioen! Van het werk in zijn geheel, d.w.z. de drooglegging, inpoldering, verkaveling der gronden, het omringen daarvan met dijken, het graven van kanalen (o.a. van Piaam naar Harlingen, van Hoorn naar Monnikendam, van Kampen naar Naarden enz.), de verlenging van het Zwolsche Diep e.a., wordt het totaal met rente op rente (gerekend over pl.m. 50 jaar) circa 400 millioen... Het behoeft nauwelijks betoog, dat dit een uitgave is, die wordt verdeeld over jaren en jaren, een uitgave, waaraan een stelsel van leening en aflossing zich aanpast zonder dat de last te veel op het heden drukt, terwijl later de baten der nieuwe gronden de voornaamste delging zullen vormen.

Er is ook een ander bezwaar. Dat is de risico. Niet alles is immers te overzien. Zal de aanleg van den dijk binnen het kunnen onzer beroemde waterbouwkundigen vallen? Zal het Noorden van Groningen en Friesland vrij blijven van overstrooming, nu de Zuiderzee geen tijdelijke bergplaats is van den korten hevigen vloedgolf bij een Noordwester? Het zijn slechts vragen. Konden zij ontkennend beantwoord worden, dan was er immers aan een drooglegging niet te beginnen.

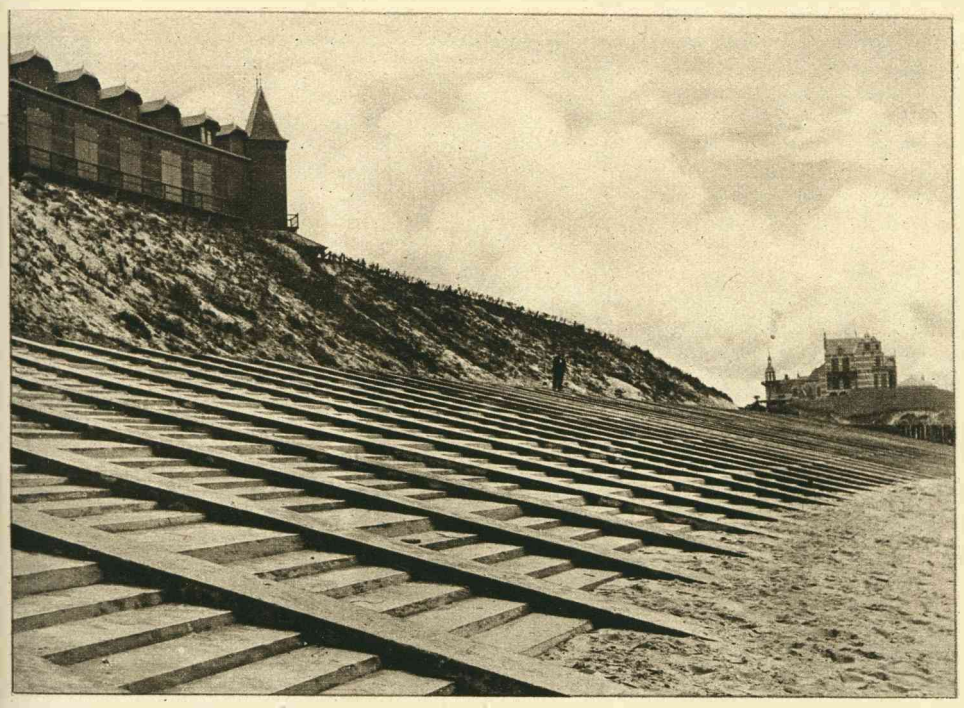
Het risico is er. Zeker. Maar er is òok de prachtige durf en het vertrouwen van het slagen in den strijd tegen den aartsvijand van ons land: de zee.

***

Er gaat ook verloren. Veel karakteristieke schoonheid zal te niet gaan wanneer de stille stadjes langs de Zuiderzee-kust ingepolderd worden; wanneer zoo menig typisch knus haventje zijn bestemming verliest, als de visschers niet meer die merkwaardige Zuiderzee-typen zijn. Doch van de visschers zal ook alleen het verlies van hun karakteristiek te betreuren zijn, want tegenover het veel aangevoerde motief, dat zij hun bestaan gaan verliezen en broodeloos worden, kan aangevoerd worden, dat in het ontwerp een schadeloosstelling is opgenomen en dat de zeer schamele verdiensten van 3000 visschers vervangen zullen worden door de inkomsten eener welvarende provincie van ruim 200.000 landbouwers.

Tenslotte is er de uitvoering van het werk zelf. Iets grootsch voor ons kleine land en tevens een bron van inkomsten voor onze industrieën die moeten leveren aan den opbouw der dorpen en stadjes. En een arbeidsveld voor duizenden werkkrachten.

V.



MODERNE ZEEWERING. Glooiing van gewapend beton (systeem de Muralt.)



MODERNE ZEEWERING. Dijkverhooging in beton (systeem de Muralt.)



EEN BEELD VAN DROEVE VERLATENHEID.