

Boekbespreking

DIEDERIK ATEN

Willem van der Ham, *Verover mij dat land. Lely en de Zuiderzeewerken* (Amsterdam, Uitgeverij Boom 2007). Geïll. 430 p. ISBN 978 90 8506 437 4. € 39,50.

Tijdschrift voor
Waterstaatsgeschiedenis
17 (2008) 1, 32-34

De sluiting van het laatste gat in de Afsluitdijk op 28 mei 1932 is in 2007 uitgebreid herdacht. In dat kader verscheen ook *Verover mij dat land*, een nieuwe studie over Cornelis Lely (1854-1929). Het is een prachtig verzorgd en rijk geïllustreerd boek geworden dat dezelfde degelijkheid uitstraalt als het imposante beeld van Lely dat is afgedrukt op het stofomslag. Een compliment ook voor het bindwerk: het boek valt steeds prachtig open, of men nu op bladzijde 1 of bladzijde 430 aan het lezen is.

Belangrijker dan de uitvoering is natuurlijk de inhoud. *Verover mij dat land* is nadrukkelijk geen klassieke biografie waarbij de lezer vanaf de geboorte tot de dood langs het leven van de hoofdpersoon wordt gevoerd. Het ging er om een beeld te schetsen van Lely en zijn nalatenschap, van Lely als grondlegger van het moderne Nederland. Daarbij moet dan niet alleen aan de Zuiderzeewerken worden gedacht, maar ook aan de ontwikkeling van een goede infrastructuur en de opbouw van de hedendaagse verzorgingsstaat. Aan dat laatste gaf Lely als sociaal-liberaal staatsman een zeer belangrijke impuls. Een gewone biografie is een minder geschikt instrument voor een dergelijke insteek. Bovendien merkt Van der Ham terecht op dat we daar al over beschikken in de vorm van de studie van K. Jansma, *Lely, de bedwinger van de Zuiderzee* uit 1948. Zodoende is gekozen voor een thematische opbouw.

In hoofdstuk 1, 'De Dijk..., de Afsluitdijk, een plek van herinnering', valt de auteur met de deur in huis. Het vormt een kennismaking met Lely's indrukwekkende levenswerk, de Afsluitdijk. Het tweede hoofdstuk heeft nog het meeste weg van de start van een normale biografie. Hierin wordt een beeld van Lely's jeugd en opleiding, zijn eerste werkkringen en de wijze waarop hij betrokken raakte bij de Zuiderzeevereniging geschetst. De belangrijkste conclusie van dit hoofdstuk is dat Lely een brede visie op het ingenieursvak ontwikkelde. Hij zag in dat het niet genoeg was om technisch perfect werk af te leveren. Maatschappelijk engagement, daadkracht en doorzettingsvermogen waren belangrijker. Als jong en briljant ingenieur mengde Lely zich dan ook direct in de discussies over de grote openbare werken van zijn tijd, met name de Amsterdam-Rijnverbinding waarover hij in 1881 zijn eerste brochure publiceerde.

Na dit inleidende gedeelte volgt de kern van het boek. Het gaat om vier grote hoofdstukken, die in feite aparte essays vormen en zodoende zonder veel moeite in willekeurige volgorde gelezen kunnen worden. Achtereenvolgens behandelen ze:

- Lely als minister van Waterstaat, Gouverneur van Suriname en wethouder van Den Haag;
- Lely's bemoeienissen met de ontwikkeling van de moderne infrastructuur;
- de lange weg naar de Wet tot afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee van 1918 en de uitvoering daarvan;
- de 'verovering' van de IJsselmeerpolders, de ruimtelijke inrichting van het op de zee gewonnen land en de opbouw van een nieuwe samenleving.

Voorals minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid in de regering-Pierson (1897-

1901), bekend geworden als 'het kabinet van de sociale rechtvaardigheid', bereikte Lely veel. Zijn belangrijkste zege was de Ongevallenwet (1901), de eerste sociale zekerheidswet, die hij op meesterlijke wijze langs de klippen van de oppositie wist te loodsen. Zijn derde ministerschap (1913-1918) was echter misschien voor hem zelf het meest bevredigend omdat de geesten nu eindelijk rijp waren voor zijn Zuiderzeeplannen.

Naast de Zuiderzeewerken is er nog een grote constante in Lely's leven, namelijk zijn interesse voor de ontwikkeling van de infrastructuur. Hij zag bijvoorbeeld in dat tramwegen een belangrijke rol konden spelen bij de ontsluiting van het platteland en realiseerde als minister subsidiëring van de aanleg van dergelijke railverbindingen en de nodige wettelijke kaders. Opvallend is ook de vooruitziende blik van Lely als het om het autoverkeer ging. Hij onderkende direct dat de auto het vervoermiddel van de toekomst zou worden. Spijtig is wel dat het betreffende vierde hoofdstuk soms iets teveel in beschrijvingen van de festiviteiten rond de opening van weer een spoorlijn en anekdotes over de pionierstijd van het automobiel blijft steken. Op bladzijde 163 worden bijvoorbeeld uitgebreid de festiviteiten rond de opening van de spoorlijn Breda-Tilburg in 1863 besproken. Dezelfde opening is echter ook het onderwerp van een kader van twee pagina's. Overigens geven beide beschrijvingen de sfeer van dergelijke plechtigheden uitstekend weer.

Het vijfde hoofdstuk, 'Hoe de zee verdween', is gewijd aan Lely's levenswerk. Hij zette in de jaren 1881-1891 in acht technische nota's haarfijn de voor- en nadelen van de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee uiteen en presenteerde een weldoordacht en op wetenschappelijk onderzoek gefundeerd plan. Maar daarmee was het pleit nog lang niet beslecht. Voor velen bleef het nog lange tijd een sprong in het diepe. Wogen de kosten wel tegen de baten op? Was zoiets technisch werkelijk haalbaar? Bovendien ontbrak iedere urgentie. Desondanks slaagden de voorstanders, met Lely voorop, erin het plan steeds levend te houden. Toen hij in 1913 voor de derde keer als minister van Waterstaat aantrad, eiste Lely een verklaring in de troonrede dat de tijd rijp was om de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee te ondernemen. De watersnoodramp van januari 1916 in Noord-Holland maakte dat eigenlijk niemand meer tegen kon zijn en in 1918 was de Wet tot Afsluiting en gedeeltelijk droogmaking van de Zuiderzee een feit. Hoewel Lely na de verkiezingen van 1918 niet als minister terugkeerde, bleef hij als voorzitter van de Zuiderzeeraad zeer invloedrijk. Vertrouwelingen bezetten bovendien sleutelposities in de Dienst der Zuiderzeewerken die de uitvoering moest gaan leiden. Nog enkele malen hing het hele project aan een zijden draadje. In 1926 vielen de werkzaamheden zelfs helemaal stil. Pas nadat nog eens de voordelen waren aangetoond, ging de spade weer in de grond.

Het boek wordt afgesloten met een verhandeling over hoe er met de erfenis van Lely is omgesprongen, meer bepaald de inrichting van het nieuwe land en de opbouw van een nieuwe samenleving. In de Noordoostpolder werd bijvoorbeeld de verzuiling tot in de perfectie in de geprojecteerde dorpen doorgevoerd, met een eigen kerk en school voor iedere zuil. Verschillende groepen probeerden met meer of minder succes het nieuwe land naar hun hand te zetten. Van der Ham onderscheidt de landbouwhervormers, de sociale wetenschappers, de stedenbouwkundigen en de milieubeweging, die de Markerwaard tegen wist te houden. Lange tijd domineerde ordening op agrarische basis totaal. Dat bleek overigens moeilijk genoeg. De mechanisatie van de landbouw verliep bijvoorbeeld zo snel dat de gekozen inrichting vaak al achterhaald was op het moment van realisatie. Een benadering vanuit de moderne stedenbouwkunde kreeg nooit een werkelijke kans door taaie weerstand van de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders. Die dulde eigenlijk geen inmenging van buitenaf, zelfs niet toen in de jaren zestig de nadruk steeds meer op het herbergen van de 'overloop' vanuit de Randstad kwam te liggen. Anno 2008 is Lely's grote plan nog steeds niet voltooid. Van der Ham besluit met de constatering dat momenteel wederom de roep om een *grand design* klinkt, om een integraal plan voor het 'natte hart' van Nederland, het IJsselmeer. Tijd voor een nieuwe Lely?

Alles overziende heeft Van der Ham een bijzonder geslaagde biografie afgeleverd. Het gekozen concept draagt hier in belangrijke mate aan bij. Men zou kunnen opmerken dat

daardoor het privé-leven van Lely er bekaaid afkomt. Daar moet dan direct tegenin worden gebracht dat er over dit onderwerp niet veel bijzonders te vertellen valt. Wat noemenswaardig is, vermeldt Van der Ham keurig. Er worden zelfs twee speciale kaders, ieder voorzien van de nodige privé-kiekjes, aan Lely's rustige en harmonieuze gezinsleven gewijd. Inherent aan de opzet van het boek is ook dat gelijktijdig plaatsvindende ontwikkelingen over diverse hoofdstukken verspreid staan. Dit bezwaar ondervangt Van der Ham echter perfect door waar nodig in de tekst dwarsverbanden te leggen. Bovendien worden in een bijlage de belangrijkste politieke ontwikkelingen, de grote projecten in de waterstaat en infrastructuur en de voortgang van het Zuiderzeeproject overzichtelijk naast elkaar gezet. Een klein puntje is nog dat in het notenapparaat achterin het boek de vijf noten behorende bij de inleiding zijn weggevalen. Ten slotte is een woord van lof op zijn plaats voor Rijkswaterstaat dat deze prachtige studie mogelijk heeft gemaakt.