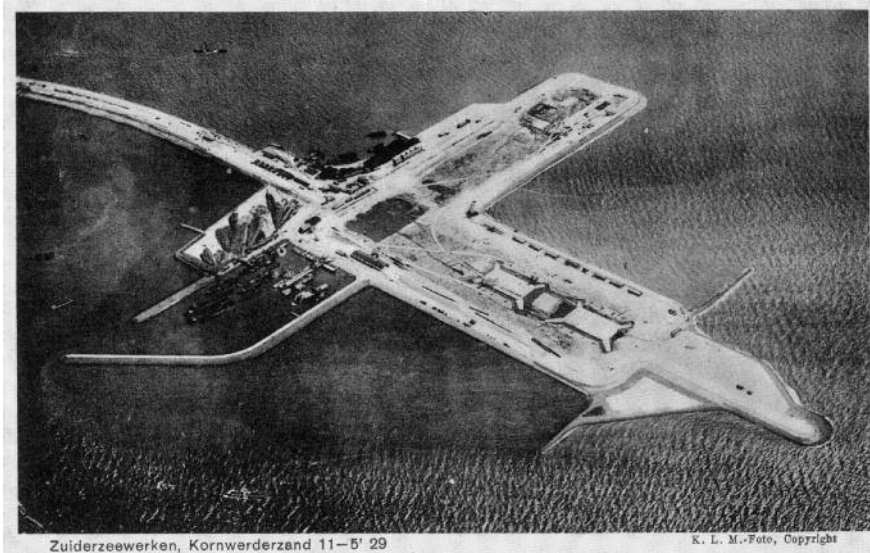


Lely koos Piaam!

In 1918 kon de inmiddels minister van Waterstaat geworden ir. Comelis Lely, zijn plannen tot afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee in een wet vastleggen.

Over de afsluiting van de Zuiderzee werd in een memorie van toelichting nog de volgende informatie gegeven. 'Met de afsluiting der Zuiderzee over Wieringen moet worden begonnen. Daartoe moet een dijk worden gelegd van de Noordhollandsche kust bij de Van Ewijcksluis tot Wieringen en een dijk van Wieringen naar de Friesche kust bij Piaam.

De gezamenlijke lengte dezer dijken is ongeveer 29,3 km. De afsluitdijk zal eene gemiddelde kruinshoogte van 5,40 m. boven N.A.P. verkrijgen, oplopende van 5,20 m. aan de westzijde tot 5,60 m. aan de oostzijde, en eene kruinbreedte van 2 m. De 17 m breede binnenberm biedt gelegenheid tot de aanleg van een kunstweg voor gewoon verkeer benevens een spoorweg met dubbel spoor tus-schen Noord-Holland en Friesland.



In 1920 werd begonnen met de beteugeling van het Amsteldiep tussen de vaste wal van Noord-Holland en Wieringen. Al heel spoedig kwam er een kink in de kabel door de eerste naoorlogse crisis. De regering bezon zich op bezuinigingen en bepaald werd dat voorlopig niet verder mocht worden gegaan met het werk aan de Zuiderzee-afsluiting. Lely had al zijn invloed nodig om de reeds gestarte werk-

zaamheden in het Amsteldiep te kunnen voortzetten. Dit lukte en op 31 juli 1924 om acht uur 's avonds werd dit eerste stukje Afsluitdijk voltooid.



In 1922 had de regering een commissie ingesteld die de noodzaak tot afsluiting opnieuw zou onderzoeken. In '24 kwam deze 'Commissie Lovink', genoemd naar haar voorzitter tot de conclusie 'dat er grote economische baten te verwachten zouden zijn bij de afsluiting en droogmaking'. De financiële toestand was inmiddels beter geworden en zo besloot de regering zelfs tot een versnelde uitvoering van de plannen. Op 27 mei 1925 werd een desbetreffend ontwerp ingediend. Tot de eerste werken die op het programma stonden, behoorden de aanleg van een proefpolder bij Andijk, het droogleggen van de Wieringermeer en de bouw van de afsluitdijk tussen Wieringen en Friesland.

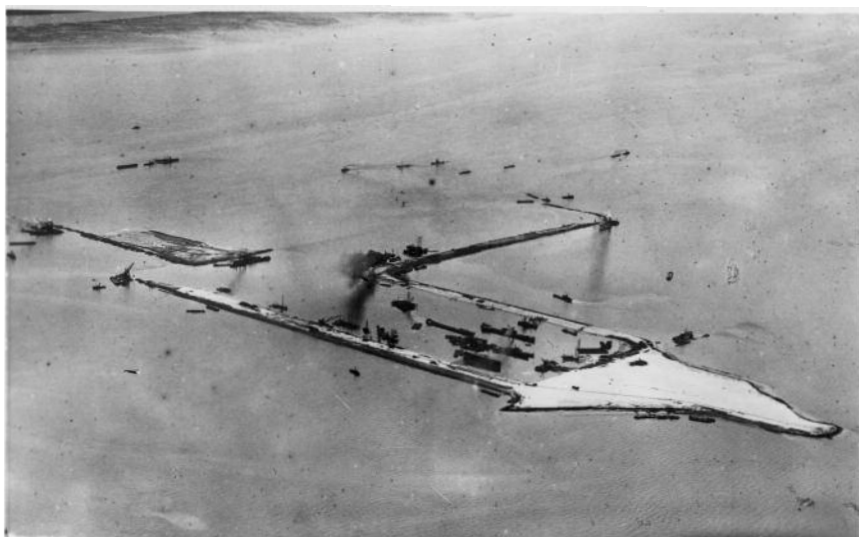
Wat dit laatste betreft, kwam voor het eerst een afwijking van het plan Lely op tafel. Als eindpunt van de dijk in Friesland werd niet langer Piaam genoemd, maar Zurich. Nu deed zich het merkwaardige geval voor dat het Friese aanlandingspunt van de Afsluitdijk als vrijwel enig detail in de wet van 1918 met name was genoemd. Uitdrukkelijk staat hier Piaam vermeld. Vandaar dat bij de wetswijziging van 1926 inplaats van Piaam gesproken wordt over 'benoorden Piaam'.

En dat werd Zurich. Er waren verschillende motieven om Zurich boven Piaam te verkiezen. Zo was de zeebodem bij Zurich beter geschikt voor de bouw van de dijk; een dijkverhoging over het traject van Piaam naar Zurich met een lengte van zes kilometer kon bovendien achterwege blijven. Verder zou door de knik in de dijk een meer ongestoorde lozing van het IJsselmeer op de Waddenzee kunnen plaatsvinden; ook kreeg men bij aansluiting te Piaam een minder vloeiende kustlijn dan het geval zou zijn als Zurich werd gekozen.

Natuurlijk waren er ook bezwaren aan het Zurich-tracé verbonden. Zo zou de Afsluitdijk nu twee kilometer langer worden dan oorspronkelijk berekend was. De extra kosten werden begroot op 3,5 miljoen gulden. Dit bedrag zou echter kunnen worden gecompenseerd door de besparing die onder andere werd bereikt door het vervallen van de anders noodzakelijke dijksverhoging Piaam-Zurich.

Zowel de gemeenten Bolsward als Sneek stribbelden tegen bij de tracé-verlegging, hun verbinding met Holland zou hier door langer worden.

De gemeente Wonserdeel, waarin zowel Zurich als Piaam liggen, had geen voorkeur. De aanlanding zou toch wel binnen de gemeentegrenzen komen. Acties liet volledig over aan Makkum, waar de Vereeniging Plaatselijk Belang de lobby voor Zurich coördineerde.



Zuiderzeewerken: Aanleg Sluisput op het Kornwerderzand (Juli 1927) KLM-Foto Copyright 4980

De vaarweg door de Boontjes naar Makkum was langzaam aan het verzanden. Zij vreesden dat de nijverheid in deze plaats; 'zoo goed als vernietigd wordt, aangezien in genoemde plaats veel dakpanfabrieken en een plateelbakkerij bestaan, welke in hoofdzaak hun fabrikaat over zee naar Duitsland en andere landen uitvoeren en er mede eenige kalkbranderijen worden aangetroffen, waarvoor de te branden schelpen direct uit zee worden aangevoerd, maar dat bovendien nog meer andere aldaar en meer landwaarts gelegene fabrieken die van de haven van Makkum gebruik maken groot ongerief en schade zullen ondervinden.

'Zij verzochten met klem dat Makkum binnen de Afsluitdijk komt te liggen en dat de sluis aldaar door een goed vaarwater in verbinding wordt gebracht met de vaargeulen in het IJsselmeer en met een in de Afsluitdijk te bouwen

schutsluis, waardoor de gemeenschap met de zee wordt hersteld".

Of dit pleidooi van Makkum -Wonseradeel van waarde was bij de keuze voor Zurich is niet bekend, vast staat dat de ontdekking van een grote keileemlaag nabij Zurich van doorslaggevende betekenis was.

Het was voor Lely weliswaar geen grote slag dat hij Piaam, dat hij vanaf het begin in zijn plannen had genoemd, te moeten prijsgeven, maar het ging hem toch wel aan zijn hart, zoals zijn biografie vertelt. Maar hij heeft niet gearzeld dit sentimentsoffer te brengen.



uit Aldnijs 1 (maart 1993)