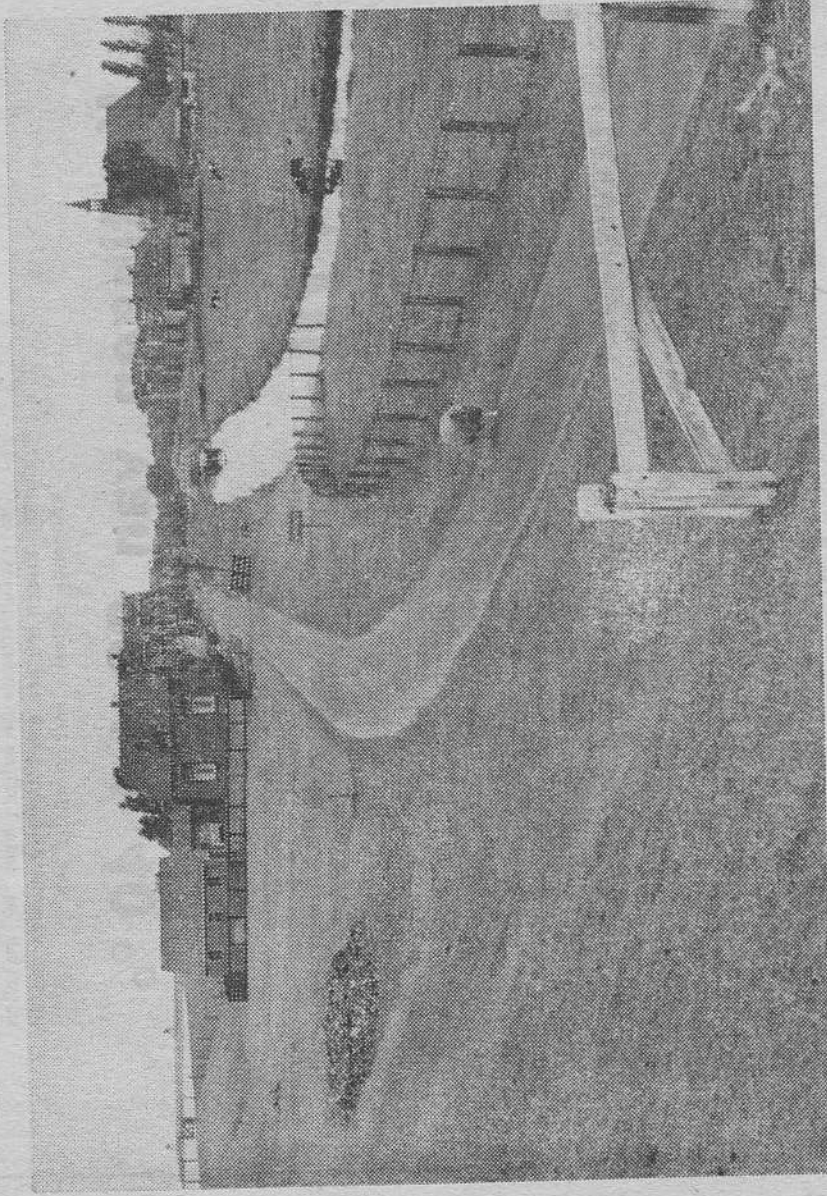


ZATERDAG 17 OKTOBER 1959

*Stad van Vrouwtje dupe van Zuiderzeewerken*

# Staveren wil bij het tweede gemaal graag grote sluis

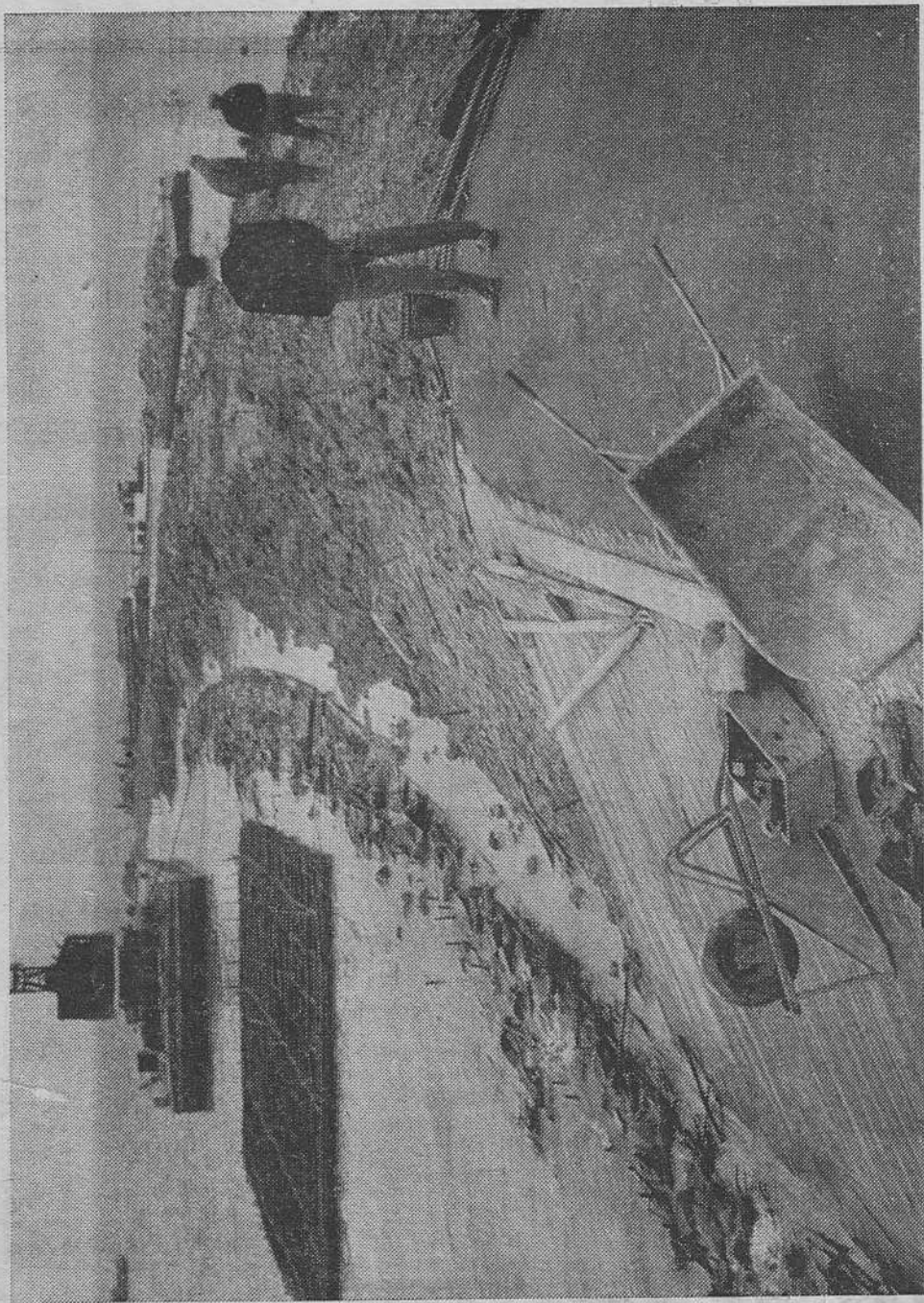


Staveren staat op het standpunt, dat de stad de dupe is geworden van de maatregelen, die de overheid in het grote algemeen belang heeft genomen door de aanleg van de Afsluitdijk en de nog steeds voortgaande droogmaking van grote delen van de vroegere Zuiderzee. De zee, die Staveren een economische basis gaf doordat velen hun bestaan in de visserij vonden. Dat is nu verleden tijd. Wat er nog aan visserij is, kwijnt weg. Het gehele stadje kwijnt weg. Elk jaar verliest het ongeveer drie procent van zijn bevolking. Met in-

gang van dit jaar is het onder de duizend zielen gezakt.

Een en ander verontrust het gemeentebestuur in hoge mate. Reden waarom in 1956 de regering is gevraagd een rijkscommissie in te stellen, gelijk ook voor Urk was geschied. De minister antwoordde hierop, dat hem de moeilijkheden van Staveren bekend waren; dat hij direct niets kon doen, maar dat hij zich met Gedeputeerde Staten in verbin-

ding zou stellen.



# Bij Staveren groeit de eerste pier voor gemaal en sluis

*Veel onwerkbaar weer, ook bij arbeid  
stroomkanaal van Staveren naar Warns*

Aan de kant van Staveren, waar straks Friesland's tweede gemaal komt en de stad haar felbegeerde, grotere sluis krijgt, is het op het ogenblik erg stil. Baggermachine, bakken, grijper, sleepbootjes en drijvende asfaltfabriek hebben rust gekregen, omdat de mensen, die hen moeten bedienen veertien dagen vacantie hebben. Het is hier wel vaker stil geweest, maar dat kwam dan omdat de natuur het werken aan de pieren, die gemaal en sluis voor het geweld van het IJsselmeer moeten beschermen volkomen onmogelijk maakte. Tot zijn verdriet heeft de firma Van Hattum & Zn. uit Zaltbommel gemerkt, dat de elementen in deze open wereld heel gauw tegen zitten. Zij was wat blij, dat zij dit op 2 oktober van

Bij Staveren groeit de noordelijke pier, die tweede gemaal en sluis moet beschermen tegen het golven-geweld van het IJsselmeer.

berekend is voor dergelijke schepen, vooral ook omdat de scheepvaart nog altijd een zekere voorkeur aan de dag legt voor de korte oversteek naar Staveren. Daarvan kunnen nu maar betrekkelijk weinig schepen profiteren, omdat de sluis in Staveren slechts 31½ meter lang, 7,60 meter breed en boven de drempels van de sluisdeuren slechts 1,85 meter diep is. Die maten zijn veel te klein voor de steeds groter wordende binnenschepen. De nieuwe sluis zal beter aan de eisen van het moderne watertransport voldoen, want de afmetingen daarvan worden 71 meter lang, negen meter breed en 3,10 meter diep.



# Veel onwerkbaar weer, ook bij arbeid

## stroomkanaal van Staveren naar Warns

Aan de kant van Staveren, waar straks Friesland's tweede gemaal komt en de stad haar felbegeerde, grotere sluis krijgt, is het op het ogenblik erg stil. Baggermachine, bakken, grieper, sleepbootjes en drijvende asfaltfabriek hebben rust gekregen, omdat de mensen, die hen moeten bedienen veertien dagen vacantie hebben. Het is hier wel vaker stil geweest, maar dat kwam dan omdat de natuur het werken aan de pieren, die gemaal en sluis voor het geweld van het IJsselmeer moeten beschermen volkomen onmogelijk maakte. Tot zijn verdriet heeft de firma Van Hatlum & Zn. uit Zaltbommel gemerkt, dat de elementen in deze open wereld heel gauw tegen zitten. Zij was wat blij, dat zij dit op 2 oktober van het vorig jaar aanbesteed werk heeft toegewezen gekregen, maar als toen alle onwerkbare dagen voorzien zouden zijn geweest, zou die blijdschap vast erg getemperd zijn geweest en dat wil heel wat zeggen, want de mensen, die dergelijke werken uitvoeren weten anders wel hoe afhankelijk zij van weer en wind zijn.

Maar goed, ondanks alles vordert het werk, al zal er heel wat moeten gebeuren, wil men met oktober klaar zijn. Van de noordelijke pier, die een 370 meter lang wordt, is thans een tweehonderd meter met een twintig centimeter dikke asfaltaag bedekt. Daar bovenop komt nog een asfaltbetonlaag van vijf centimeter dikte. Aan de voet wordt de asfaltaag tien centimeter dikker. Van de kortere zuidelijke pier is nog niets te zien. Een bag-

germolen is daar voor de bouwvakvacantie alleen nog maar aan de slag gegaan met het baggeren van een geul.

Landinwaarts is er een niet minder spectaculair werk aan de gang. Tussen Warns en Staveren is de firma A. Kraaijeveld Pzn. uit Zwijndrecht bezig om van de Warnservaart het stroomkanaal te maken. Dat houdt een enkele bochtafsnijding in met verder de verbreding van het kanaal van gemiddeld 30—35 meter tot 68 meter. Verder wordt het kanaal van ongeveer 2½ meter diepte op 3½ meter gebracht. Dit werk moet met het vele bijwerk om deze tijd van volgend jaar gereed zijn. Daarvoor hoopt ook deze aannemer echter op beter weer dan hij tot dusverre heeft gehad. Het volgende project dat straks onder handen wordt genomen, is het traject Warns-Galamadammen. In Warns en op Galamadammen moeten verder nieuwe bruggen worden gebouwd en dan is er natuurlijk ook nog de bouw van het tweede gemaal, waar alles om begonnen is. Als alles normaal verloopt, zal het gemaal, in 1967 kunnen gaan draaien.

Natuurlijk rekent Staveren er op, dat dan de nieuwe sluis ook klaar zal zijn. Gemaal- en sluiswerken staan los van elkaar, al zijn ze niet los van elkaar te denken. Wanneer het gemaal echter niet op deze plaats zou zijn gebouwd, had wellicht Staveren geen nieuwe sluis gekregen. Nu het stroomkanaal bevaarbaar wordt voor schepen van zeshonderd ton, zou het „dwaas” zijn geweest niet een sluis te bouwen, die

trekkelijk weinig schepen profiteren, omdat de sluis in Staveren slechts 31½ meter lang, 7.60 meter breed en boven de drempels van de sluisdeuren slechts 1.85 meter diep is. Die maten zijn veel te klein voor de steeds groter wordende binnenschepen. De nieuwe sluis zal beter aan de eisen van het moderne watertransport voldoen, want de afmetingen daarvan worden 71 meter lang, negen meter breed en 3.10 meter diep.

# en Lauwers

warer voor: In elfje yn kabouterli



De zuidelijke en tweede pier voor het gemaal en de schutsluis in Staveren komt dezer dagen gereed.

## Pieren voor gemaal bij Staveren zijn klaar

De firma Van Hattum & Zn. uit Zaltbommel maakt deze week gedaan werk in Staveren. Dit betekent, dat de beide pieren, die in het IJsselmeer zijn gebouwd om Friesland's toekomstige tweede gemaal en Staveren's toekomstige nieuwe schutsluis tegen het golvende wijd van Neerland's grootste meer te beschermen, voltooid zijn. Tenminste, voorzover het bestek dat aangaf. De pieren moeten nog een „opperhuid” hebben, maar dat komt later.

Het werk is een maand later gereed gekomen dan gehoopt was. Vooral de harde wind heeft de aannemer nogal wat oponthoud bezorgd. Dat het op het IJsselmeer duchtig kan spoken, — en dus de pieren er noodzakelijk zijn! — is vooral op 7 augustus gebleken. Tijdens de storm op die dag maakte een baggermolen water en zonk, hetgeen natuurlijk een flinke tegenslag was. Met de werkzaamheden aan het stroomkanaal in het vak tussen Staveren en Warns maakt de firma A. Kraaijeveld Pzn. uit Zwijndrecht de nodige vooruitgang. Op het ogenblik is men tot vlak bij Warns gevorderd. Klaar is het hele werk in dit

deel van het stroomkanaal nog niet. Alles is in zekere zin nog in het beginstadium wat de uitvoering betreft van het werk, dat leiden moet tot de totstandkoming van het tweede gemaal. Als streefjaar geldt, dat het gemaal in 1967 gaat draaien.

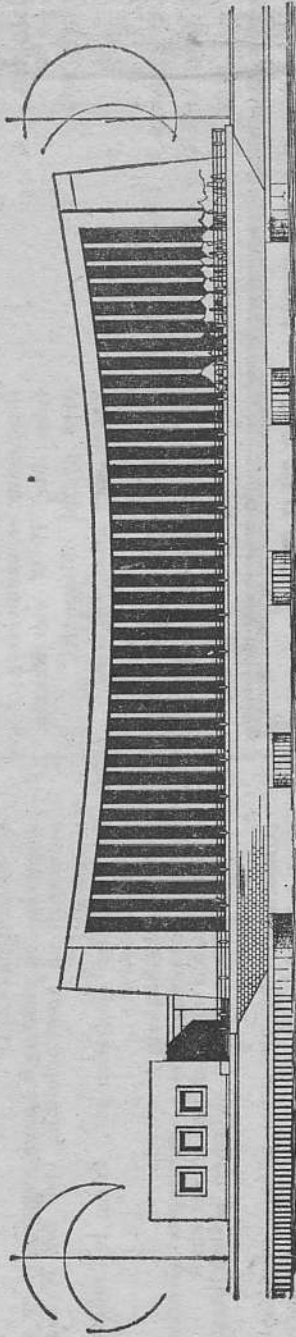


ZATERDAG 24 AUGUSTUS 1963

LEEWARDI

VIJFTIG JAAR NA PRINCIPE-BESLUIT

# Commissaris heide eerste paal voor het tweede gemaal bij Stavereen



## Wouda-gemaal komt op tweede plan; stroomkanaal voor duizend-tonners

Om twee minuten na vijven heeft de commissaris der koningin gistermiddag bij Stavereen met de stoomhamer de eerste klap gegeven op de eerste paal, die daar gelaten wordt dan niet in de eerste plaats bedoeld, dat mr. H. P. Linthorst Homan pas na de gewone arbeidsdag als heibaas kon gaan optreden. Om dat te kunnen doen was hij al om half drie in Stavereen aangekomen, maar Friesland's eerste burger wist toen al, dat hij wellicht even geduld moest hebben voor hij de eerste van de 533 palen, die het gemaal zullen dragen ongeveer tien meter diep in de grond zou drijven. Aanvankelijk was deze „mijlpaal-bezigheid" op aanstaande maandag gesteld, maar dat schikte de commissaris slecht, weshalve het karwei naar vrijdag werd verschoven, hetgeen betekende, dat er haast-je-rep-je door onwerkbaar wegr. Door elk droog ogenblik — ook gisteravond — door te werken, heeft men het echter kunnen klaren. Heel Stavereen is daarvan getuige geweest. Vooral ook, omdat deze week zo sterk gekenmerkt werd.

Het stadje leeft namelijk erg mee met de bouw van dit voor Friesland's waternutten zo belangrijke gemaal. De werkzaamheden brengen ook bedrijvigheid en inkomsten in het stadje. Niet daarom alleen is men echter zo ingenomen met het gemaal. Veel belangrijker voor de stad is, dat met het gemaal ook de bouw van een nieuwe, gro-

draait, bewijst tevens de noodzaak van het tweede gemaal. Voorheen werkte het gemaal bijna nooit in augustus; nog is dat een uitzondering, maar door het kleiner worden van de boezem is de kans veel groter geworden om ook dan water te moeten afvoeren.

In de zomer van 1965 zal de nieuwe

De naar het zuidoosten gelegen gevel van het tweede gemaal.

langstelling getoond voor de ontwikkeling op het gebied van de vleugelboten. Om ook op dat punt „bij" te zijn, heeft „Iemand" van provinciale watersstaat reeds een demonstratie met een „Hoo-vercraft" bijgewoond.

is dat een uitzondering, maar door het kleiner worden van de boezem is de kans veel groter geworden om ook dan water te moeten afvoeren.

In de zomer van 1965 zal de nieuwe sluis gereed zijn. Officieel is dat een sluis voor schepen van zeshonderd ton, maar de afmetingen zijn zodanig, dat er ook duizend-tonners in kunnen worden geschuut. Die zullen ook in het stroomkanaal kunnen varen, want dat krijgt een grotere bodembreedte dan de beide andere grootscheepsvaartwegen in Friesland, het Prinses Margrietkanaal en het Van Harinxmakanaal nu hebben.

Geen wonder dus, dat men in Stavereen blij is met deze ontwikkeling, die wellicht nieuwe levensmogelijkheden biedt. Daarom werd er gisteren druk gevlagd. Daarom ook legde burgemeester Th. van Hout ten stadhuis hierop nog eens extra de nadruk tegenover de hoge gasten van het provinciehuis. Hij getuigde ook van de Staverse dankbaarheid voor de onverdrotten ijver, waarmee het provinciaal bestuur — ook met financiële daden — voor de totstandkoming van de nieuwe sluis had gestreden.

Mr. H. P. Linthorst Homan antwoorde, dat dit punt Staveren altijd een wit vootje bij de provincie had gehad. De stad heeft zware klappen gehad door de afschaffing van de Zuiderzee (teleoortafnamming van de grotere sluis met het schrootvoedselwater bij Lemmer (in-als de eb het laagst is keert het tij. Behalve de mogelijkheden om de betere vaarweg voor de handelsvaart liggen er ook kansen voor recreatie en toerisme. De veertiens, die gelukkig voor de zomervakanties behouden is gebleven, speelt daarin een rol, die misschien nog groter kan worden. Van particuliere zijde wordt namelijk reeds be-

Om het werk gemakkelijker te kunnen overzien heeft de bouw van het gemaal, de firma J. G. Nelis en Zonen uit IJmuiden, een maquette laten maken van de schepping op papier van architect Piet de Vries uit Leeuwarden. Over de dijk en over de uitlaatmonden zal het verkeer voor het gemaal langs rijden. De frontbreedte van het glaszijde machinehuis wordt 45 meter, terwijl de hoogte — in verband met het holle dak — varieert van acht tot tien meter. Boven de grond zit echter maar een betrekkelijk klein stuk van dit grote gemaal.

De werkzaamheden brengen ook bedrijvigheid en inkomsten in het stadje. Niet daarom alleen is men echter zo ingenomen met het gemaal. Veel belangrijker voor de stad is, dat met het gemaal ook de bouw van een nieuwe, grotere sluis mogelijk is geworden. Gehoopt wordt op de terugkomst van het levendige scheepvaartverkeer en alles wat daaraan vast zit. Gehoopt wordt, dat de sluis en stroomkanaal ook andere, industriële bedrijvigheid zullen aantrekken.

Daarom is Staveren blij, dat in 1958 werd besloten, het gemaal bij de stad te bouwen. Aanvankelijk had men immers Laarum op het oog gehad. Dit „aanvankelijk” is al oud, maar nog ouder zijn de plannen voor een tweede gemaal aan Friesland's zuidkust. Toen op 7 februari 1913 de Provinciale Staten het wijze besluit namen om bij Lemmer een sterk stoomgemaal te bouwen, werd tevens besloten aan de zuidkust nog een gemaal te bouwen. Dat is dus vijftig jaar geleden en eigenlijk zijn de plannen nog ouder, want toen in 1847 gesproken werd over de wenselijkheid de Lauwerszee te dempen, stond het ook al vast, dat er ter beheersing van de Friese boezem „iets” aan de zuidkant moest gebeuren.

In de tweede fase van dat „iets” is dus gisteren een mijlpaal bereikt. Om daarvan getuige te zijn, waren met de commissaris der Koningin de gedeputeerden H. M. Gerbrandy en P. van der Mark meegekomen, alsmede de hoofd-ingenieur-directeur van de provinciale waterstaat ir. H. Zandvoort met de hoofd-ingenieurs H. Ehrhardt en B. Volbeda. De laatstgenoemde leidt de bouw van het gemaal, terwijl ir. Ehrhardt de leiding heeft van de kanaalwerken.

Als alles volgens de plannen verloopt, kan het gemaal in de herfst van 1965 gaan draaien. Van dat ogenblik af komt het ir. Wouda-gemaal bij Lemmer op de tweede plaats. Dit niet, omdat dat het nieuwe gemaal — ook vierduizend kubieke meter water per minuut — een grotere capaciteit heeft, maar enkel vanwege het feit, dat „Staveren” electrisch zal worden aangedreven. Met het om draaien van een knopje gaat alles in werking. Het ir. Wouda-gemaal heeft nog altijd vier uur (voorheen 24 uur!) tijd nodig om de ketels op te stoken. Dat zijn kostbare uren, niet alleen wat het geld, maar ook wat het water betreft. Vooral des zomers moet er soms snel worden gehandeld, hetgeen dus met het nieuwe gemaal mogelijk wordt. Dat het gemaal bij Lemmer thans



## LEPENLOFTSPUL JOI

rdens gegeven te Utrecht, s Gravenhag  
eijching te Leeuwarden op donderdag 1  
uur in Hotel Koffiehuis Jongsma, Ruiters

ing.

edgekeurd.

diploma

Een zelfstandig beroep zowel voor dam

TWOORDE VOETVERZORGE

Praktische en theoretische opleidingscu

STITUUT ter OPLEIDING van

G. I. O. G.

OURANT

3 september  
opliering fan

ALLE aanmeldingen met volledige gegevens (naam, geb.-datum, adres, werkgever, genoten onderwijs en behaalde diploma's).  
Van het juiste tijdstip van aanvang van de lessen ontvangen degenen die zich hebben laten inschrijven



van dit grote gemaal

De frontbreedte van het glastijke machinehuis wordt 45 meter, terwijl de hoogte in verband met het holle dak varieert van acht tot tien meter. Boven de grond zit echter maar een betrekkelijk klein stuk

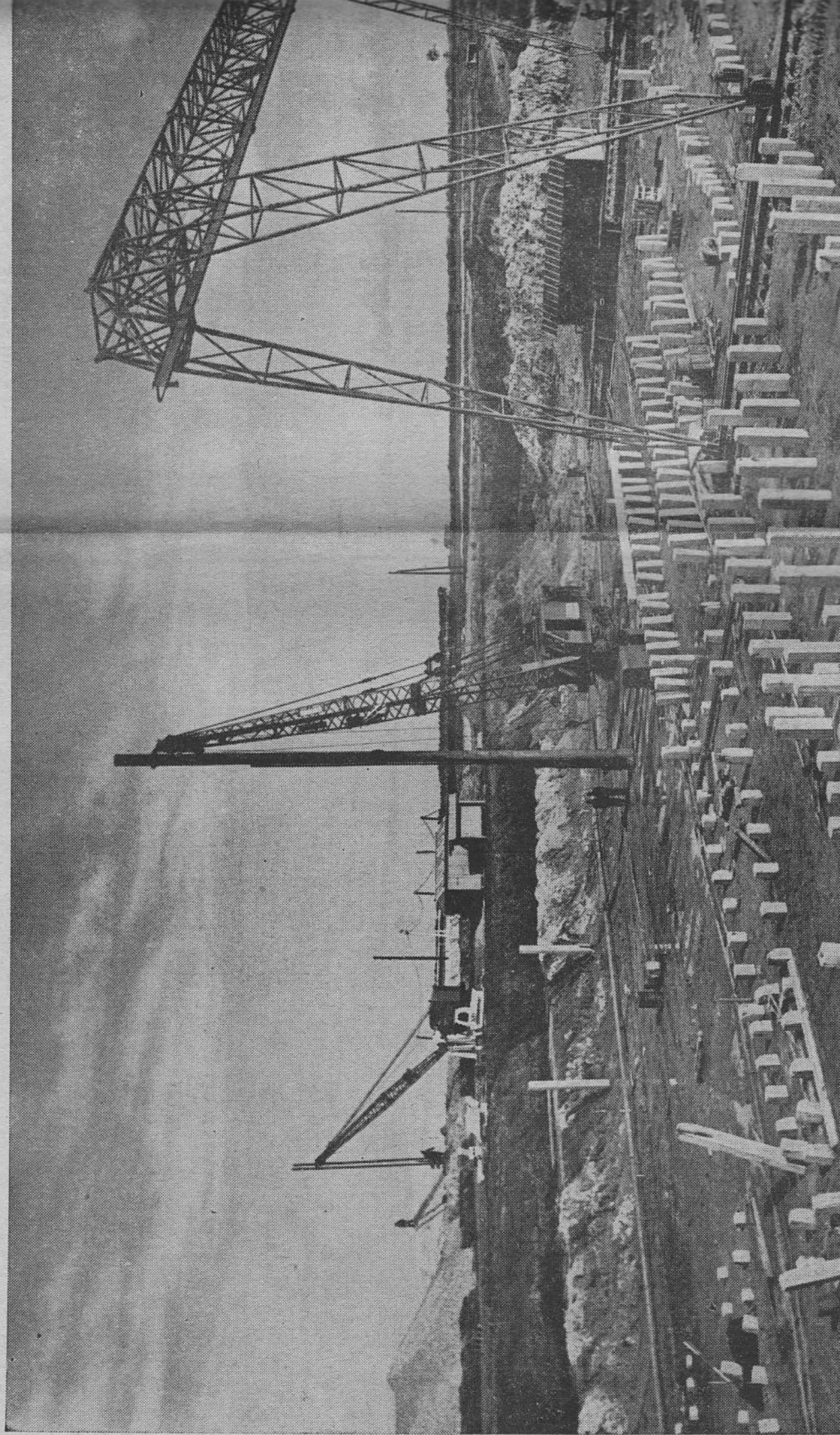
uur! tijd nodig om de ketels op te stoken. Dat zijn kostbare uren, niet alleen wat het geld, maar ook wat het water betreft. Vooral des zomers moet er soms snel worden gehandeld, hetgeen dus met het nieuwe gemaal mogelijk wordt. Dat het gemaal bij Lemmer thans



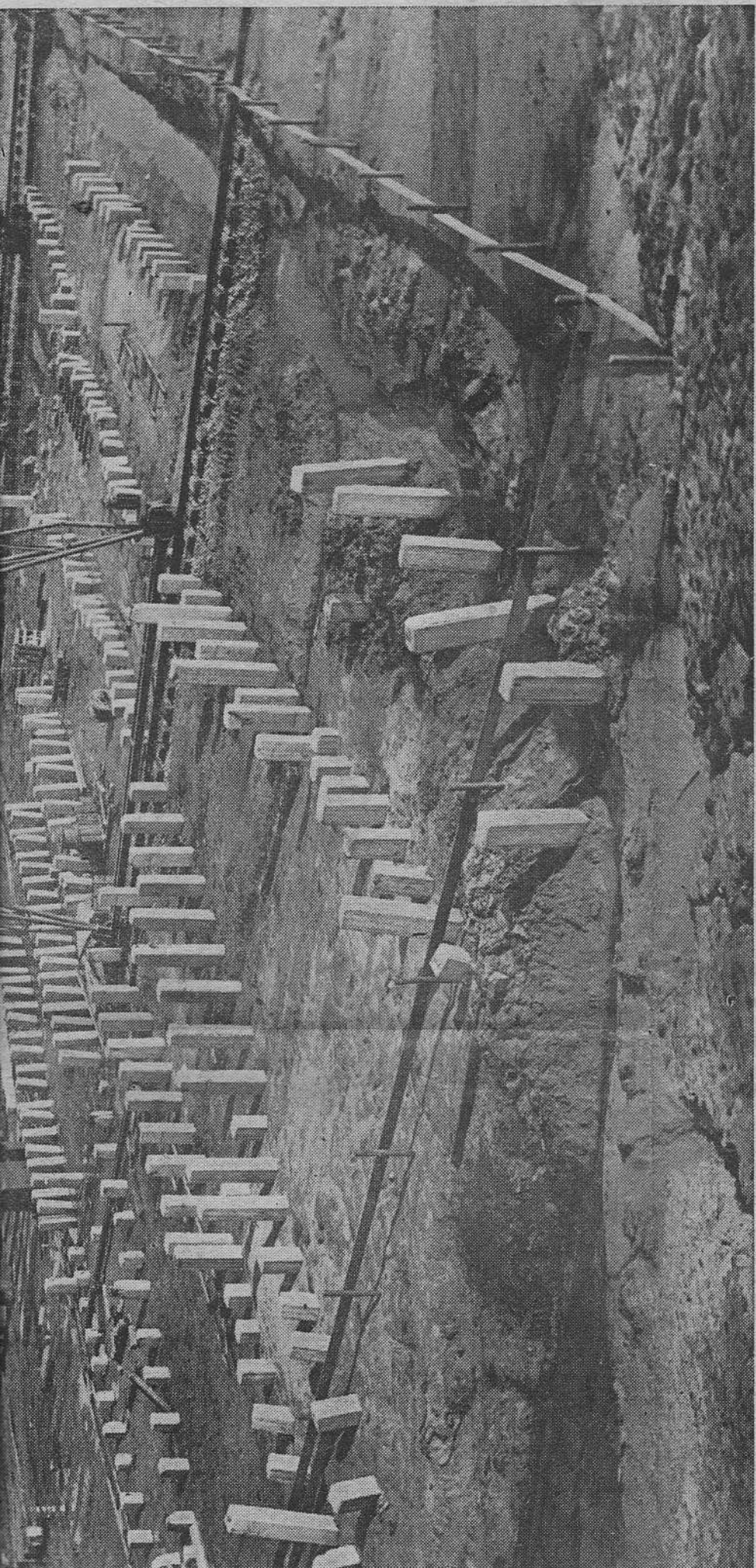
ZATERDAG 12 OKTOBER 1963

*Leeuw Courant p. 17*

**SNEON EN SNEIN**







Voor Friesland's tweede gemaal bij Stavereen is een grote bouwput ge-graven. Hierin worden de 533 palen geheid, waarop dit gemaal zal ko-men te rusten. Dit werk levert een imposant schouwspel op. Heus, er wordt hier iets groots verricht, waarvan — als alles volgens wens ver-loopt — het gewest in 1965 de vruchten zal kunnen plukken. Voordien moet er nog heel wat gebeuren. De bouw van het gemaal is daar een onderdeel van. Iets minder spectaculair, maar niet van geringer belang is het uitdiepen van kanalen en meren, die als stroomkanaal voor het gemaal moeten fungeren. Daarmee in verband staan weer de bouw van nieuwe bruggen bij Warns en op Galamadammen. Voorlopig echter biedt het werk in de bouwput bij Stavereen de meest imponerende aan-blik. Straks zal hier nog meer te zien zijn als de werkzaamheden aan de nieuwe sluis beginnen. De strekdammen, die het gemaal — en ook de sluis — moeten beschermen tegen het watergevel van het IJsselmeer zijn al geruime tijd gereed. Als tussen deze betide dammen de zeedijk wordt doorgegraven, is het werk gereed. Dat zal dus wel geen twee jaar meer duren, want in de herfst van 1965 moet het gemaal gaan draai-en en de sluis de schepen kunnen schutten.

214e JAARGANG

ZATERDAG

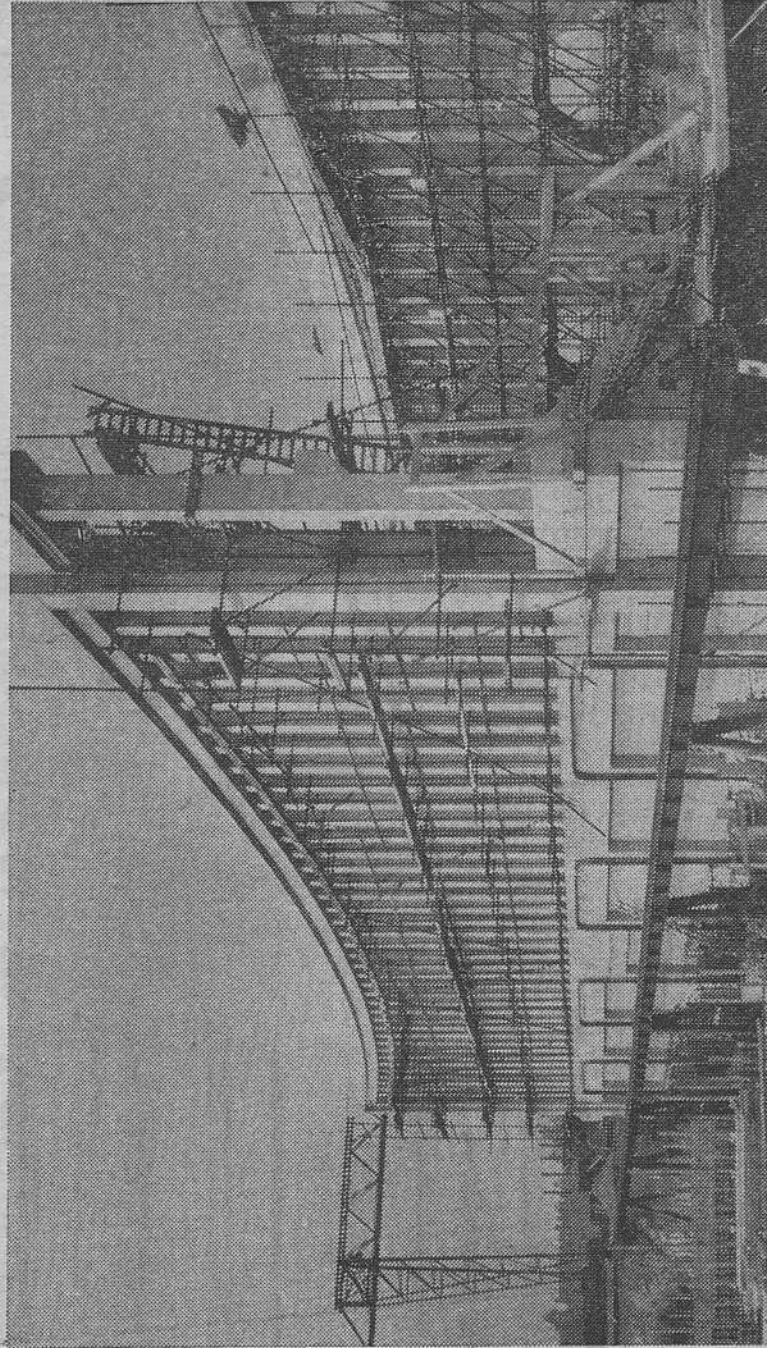


# LEIDUWARDER

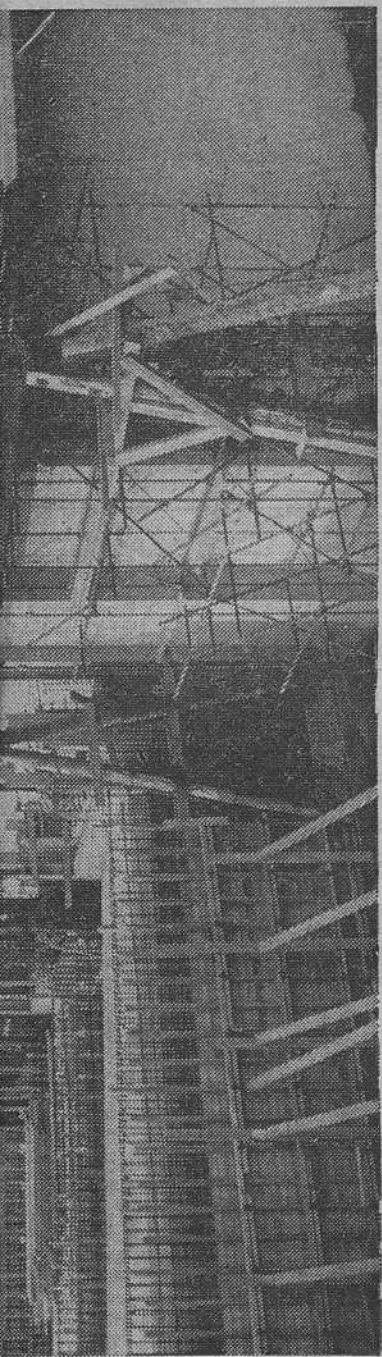
UITGEEFSTER: N.V. FRIESE PERS  
DIRECTEUR: L. R. Stallinga

HOOFDREDACTIE: J. Piebenga en E. Evenhuis  
Abonnementspr.: p. kwartaal f 10.35, p. maand f 3.55  
Girono. 872459

Sinds  
HOOFDBLAD







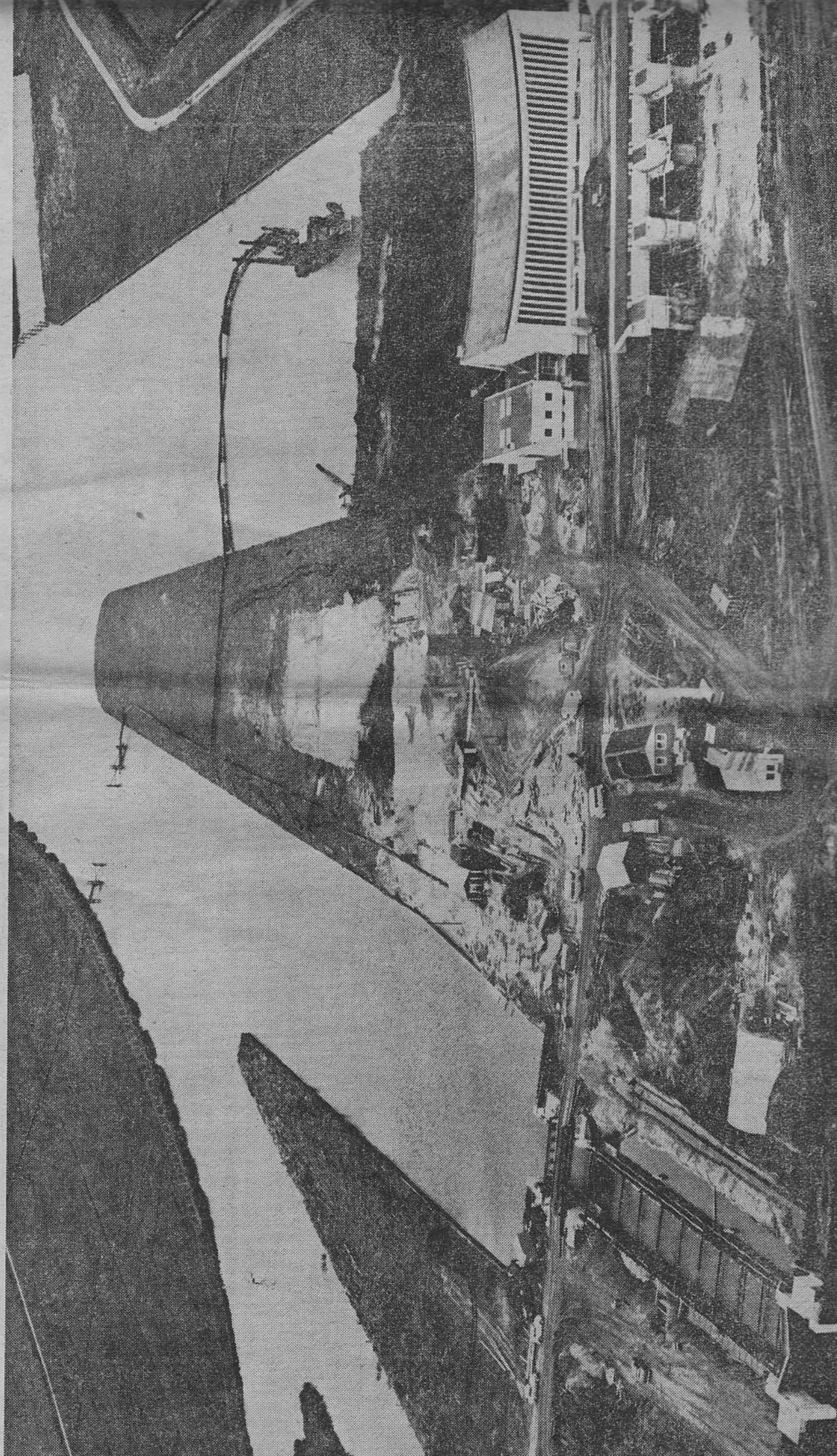
De bouw van het tweede gemaal bij Staveren is een imposant werk. De bouwput laat zien, dat er meer in de grond (en straks ten dele ook onder water) wordt gestopt dan erboven verrijst. De ondergrond van de kolommen, die het gemaal iets van een orgel geven, vormt straks de hoogte van het trottoir, dat voor het bouwwerk langs komt te lopen.

Op 23 augustus 1963 heeft de Commissaris der Koningin de eerste van de 533 palen geheild, waarop dit gemaal komt te rusten. De voorbereidende werkzaamheden waren al in het vroege voorjaar van 1962 aangevangen. Dat betref de dammen in het IJsselmeer, die gemaal en sluis tegen het watergeweld moeten beschermen.

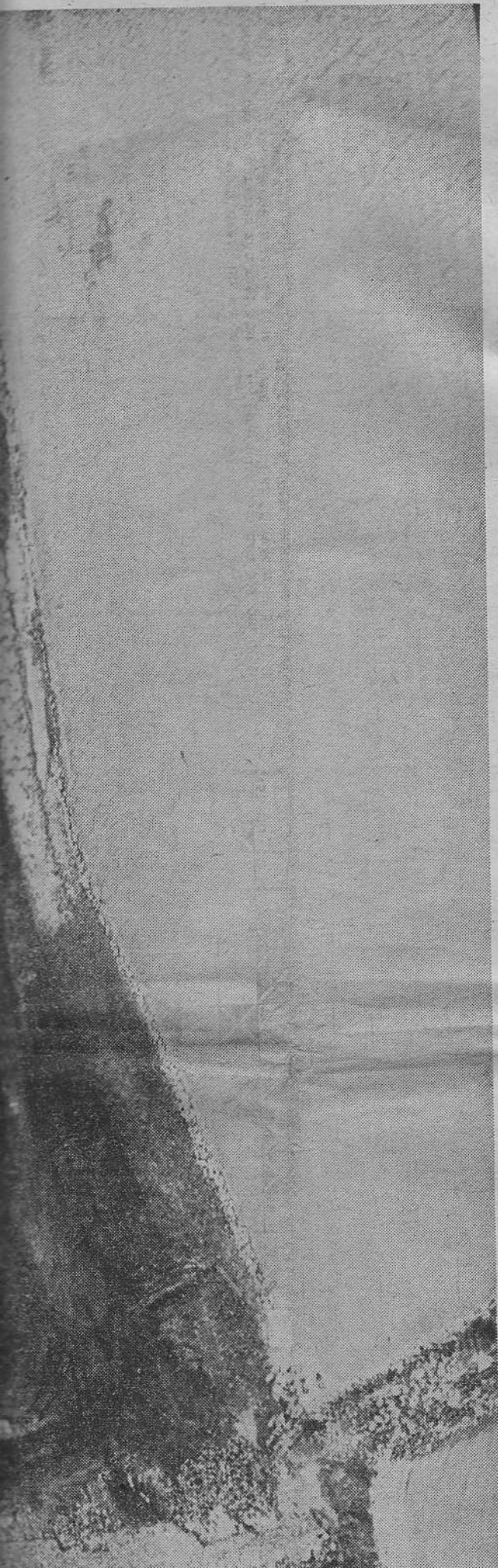
Tegelijk met het gemaal wordt namelijk ook een grote nieuwe sluis gebouwd. Binnenkort zal de sluis kennismaken met het water. Bevatbaar is hij dan nog niet, om dat de zeedijk pas zal worden doorgraven als ook het gemaal klaar is. Gehoopt wordt, dat dit de volgende zomer het geval zal zijn, hetgeen ongeveer een jaar later is dan aanvankelijk gedacht was. Slecht weer en ook schaarste aan werkvolk hebben een vertragingde invloed op de werkzaamheden uitgeoefend.

Over een paar maanden zal het gemaal glasduch zijn. Dan zal worden begonnen met de montage van de machines. Het gemaal krijgt een capaciteit van vierduizend kubieke meter per minuut. Evenveel dus als het gemaal bij Lemmer, maar met dit verschil, dat het gemaal bij Staveren onmiddellijk met het uitslaan kan beginnen, omdat het electrisch wordt. Voor het in Wouda-gemaal kan gaan onder de ketels eerst het vuur onder de ketels

**SNEON EN SNEIN**

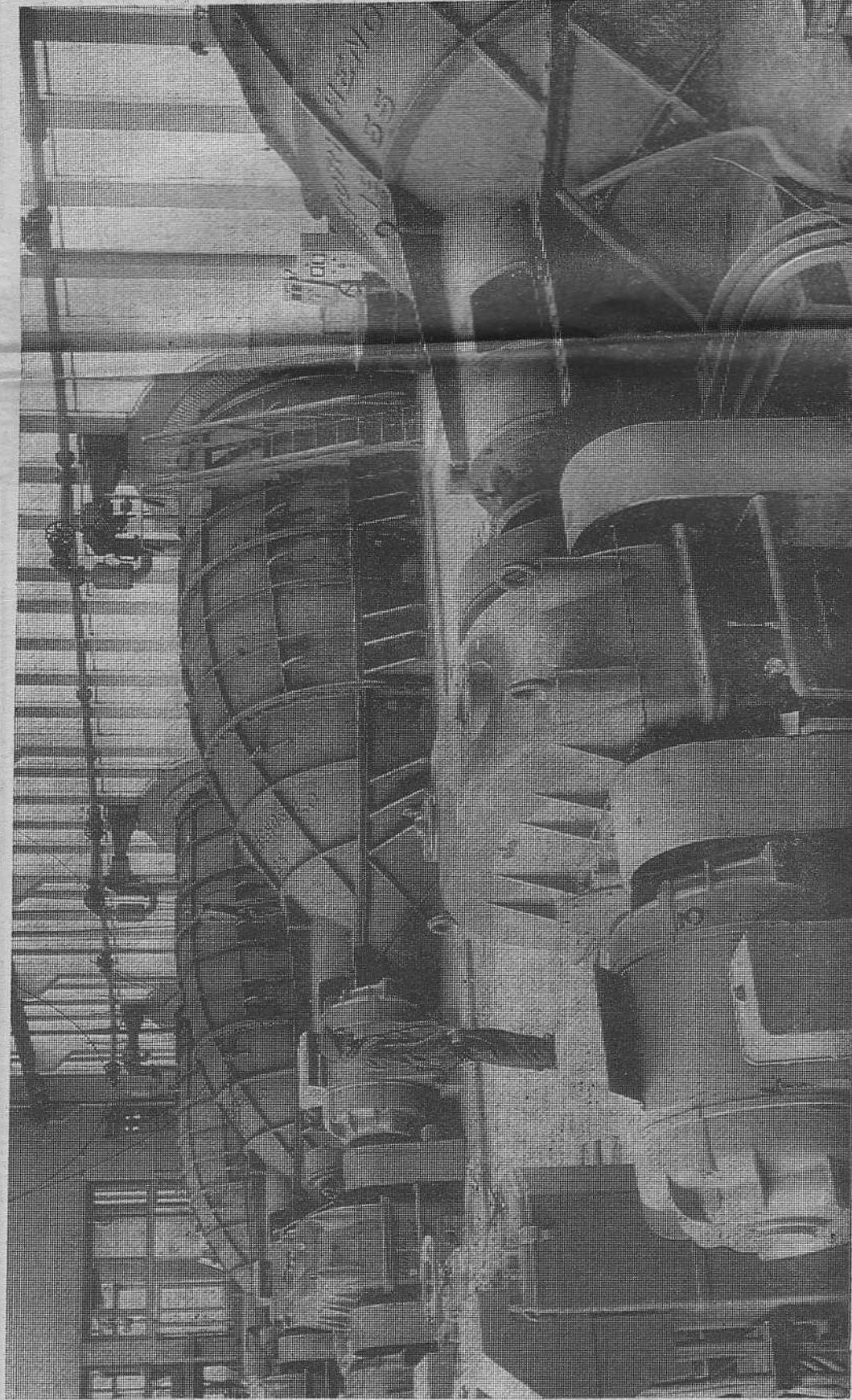






In Staveren loopt een groot werk ten einde, dat in het voorjaar van 1963 is aangevangen. Sluis en tweede gemaal zijn practisch gereed. Sinds deze foto werd gemaakt, is het werk al weer flink gevorderd. De baggermolens rechts heeft het stroomkanaal al tot het gemaal gegraven. Op het ogenblik ligt de molen in het IJsselmeer, vóór het gemaal om de lozingsuitgang naar „zee” te baggeren. Links onder op de foto ligt voor de sluis nog een stuk vaste grond, die inmiddels al weggegraven is en daarmee is ook het stuk oude muur, waarop men stiet, verdwenen. De sluis kan in oktober in gebruik worden genomen. Eerst moet echter de baileybrug nog vervangen worden door de brug, die thans over de oude sluis bij het station ligt. Op het terrein tussen sluis en gemaal is de afbraak van de vele keten al begonnen. Op dit schiereiland zijn inmiddels de fundamenteën gelegd voor drie dienstwoningen.

(Foto Slagboom)



# Tweede gemaal en sluis

Het interieur van het nieuwe gemaal te Stavoren met de vier lossale pompen. De waaiers in deze pompen hebben een diameter van 3,60 meter. De waaiers of schroef worden normaal aangedreven door een elektromotor van 285 pk en in tijden van groot waterbezwaar door een motor van 570 pk. De capaciteit van het gemaal is 4.000 m<sup>3</sup> per uur.

## Pas na studie: Strakke 16,8

Pas na een zee- en nadelen van Stavoren van water omlaag van water omlaag met de menwerking met de J. J. Dronkers van heid vormde daarvoor soms niet tegelijk.

Het feit dat het Friesland zo rijk is na de berekeningen zijn ten opzichte van een te eenzijdige bemaling in het zand dat de benutting van de mogelijkheid door de grootste effect heeft gelijkertijd een geringe capaciteit van de beslag neemt. Een zou bovendien — vloeden — een vloed moeten hebben de decimeters opvoert maal aan het 1,5

### Verdubbel

Dit vertelt de directeur van de Provincie H. Zandvoort, in het weekblad De hand van grafiek bij aan dat er hand van grafiek staat een w



# gaan spoedig „draaien“

Als alles naar wens verloopt kan de nieuwe sluis te Stavereen binnen veertien dagen voor de scheepvaart worden opgesteld. En reeds over een week zullen de kolossale pompen van het naast deze sluis gelegen tweede gemaal voor het eerst gaan (proef)draaien. Daarna moeten er nog verschillende werken aan installatie en gebouw worden uitgevoerd, maar in de loop van december kan ook het gemaal in gebruik worden genomen. Dan is eindelijk — en ruim een jaar later dan aanvankelijk de bedoeling was — het grote complex ten zuiden van Stavereen klaar, waarmee op 1 april 1963 begonnen werd. Voor deze datum was er natuurlijk al heel veel voorbereidend werk gedaan en in feite vormen de gemaalwerken te Stavereen een uitoefening van het al op 7 februari 1913 genomen besluit van de Provinciale Staten om over te gaan tot de bouw van een tweetal gemalen aan de zuidkust van Friesland. Het eerste — het huidige ir. Wouda-gemaal bij Lemmer — werd op 7 oktober 1920 in gebruik genomen en het tweede komt nu zeer binnenkort en bijna een halve eeuw na „Lemmer“ in bedrijf. Friesland heeft dus wel bijzonder lang op zijn tweede gemaal moeten wachten en het gemis daarvan verschillende keren duidelijk ondervonden. Naar menselijke berekening zal de provincie echter niet meer met zulke ernstige wateroverlast te kampen krijgen als verleden winter het geval was. Voor het provinciaal bestuur, de mensen van waterstaats en natuurlijk ook voor de bewoners van de (Friese) lage landen betekent de totstandkoming van het gemaal te Stavereen waarschijnlijk net zoveel opluchting als vreugde. De scheepvaart en het stadje Stavereen hebben reden in dat laatste te delen: zonder het gemaal hadden zij niet de nieuwe sluis en de betere vaarweg tussen Stavereen en het Prinses Margrietkanaal gekregen.

De vlaggen mogen straks wel uit als het complex officieel in gebruik wordt genomen. Hier is immers een voor de gehele provincie zeer belangrijk werk tot stand gekomen, waarmee in totaal een bedrag van bijna zestien miljoen gulden was gemoeid. De bouw van de sluis vergde een bedrag van achthonderdduizend gulden, voor de pompinstallaties was globaal drie miljoen gulden nodig, voor het gebouw en de werken rondom het gebouw vier en een half miljoen en voor de aanleg van de leidammen, de verbetering van de toevoerkanalen en de bouw van bruggen te Warns en Gamladammen werd een bedrag van zeven en een half miljoen gulden besteed.

## Kolossale schroeven

Van al deze werken is het gemaal het interessantste en spectaculairste deel. Om te beginnen zijn de vier horizontale schroefpompen de grootste, die tot nog toe in Nederland zijn ge-

ter lang, vijftien meter breed en gemiddeld negen meter hoog is.

De zwaardere motoren zullen alleen worden gebruikt in tijden van groot waterbezwaar. Bij het gebruik van deze motoren stijgt het stroomverbruik per uitgeslagen kubieke meter namelijk aanzienlijk. Een verhoging van het gebruikelijke toerental van de pompen kost begrijpelijk extra vermogen, net zoals een auto meer benzine verbruikt — ook over de afstand gerekend — naarmate men er sneller mee rijdt. Niettemin is besloten deze zwaardere motoren te plaatsen, omdat de Friese boezem zo langzamerhand erg gevoelig is geworden en men na veel regenval snel over een grote capaciteit moet beschikken om overlast te voorkomen.

De grote schroef in het pomphuis ligt aan de benedenkant 52,5 centimeter boven de gemiddelde boezemwatersstand. Om het water bij de schroef te krijgen moet voor de pomp in beweging wordt gezet het schroefhuis uichtledig worden gemaakt. Met

plaats tijdelijk verontreinigd is door olie of om een andere reden niet kan worden gebruikt.

Door middel van hevelwerking is het gemaal te Stavereen geschikt gemaakt voor het inlaten van water. Nadat met behulp van de vacuumpompen het schroefhuis vol water is gezogen zal het water naar de lage kant — de Friese boezem — wegstromen en het water uit het IJsselmeer naar binnen hevelen. Daartoe moet eerst de tien à elf ton wegende klep aan de buitenzijde, die voorzien is van zes terugslagkleppen, die zich bij het malen automatisch openen, omhoog worden getrokken. Ook moeten aan de buitenkant de wierroosters worden geplaatst. Deze roosters hebben kleinere doorgangsoopeningen dan die aan de binnenkant. Vuiligheid, dat bij het inlaten mee naar binnen wordt gezogen, kan er aan de andere kant altijd weer uit. Uiteraard zal de grote schroef bij het inlaten in tegengestelde richting mee gaan draaien. Een bezwaar zou daarbij zijn dat in de tandwielkasten zeer hoge snelheden zouden ontstaan. Om dit bezwaar te ondervangen wordt de schroefas losgekoppeld van de vertragingsbak.

Behalve de grote pompen in de machinehal bevat het nieuwe gemaal nog verschillende andere installaties. In de grote hal bevindt zich een kraanbaan met een loopkat, die vijftien ton kan tillen. Dat vermogen is voldoende voor het zwaarste onderdeel, de as met koppeling en waaler, die samen veertien ton wegen. De gehele pomp heeft een gewicht van honderdvijftig ton. In de kelders bevinden zich de oliekoelers en een noodaggregaat, dat voldoende stroom kan opwekken voor de verlichting van het gemaal, de elektrische lasapparatuur en de kraan-

De ruime haven van Stavereen zal in de toekomst weinig meer door de binnenvaart worden gebruikt. De sluis (rechts op de achtergrond), waar nu al een vaste brug voor ligt, gaat te zijner tijd dicht. Als er de nodige voorzieningen worden getroffen kan de ruime haven echter prachtig voor de binnenvaart worden gebruikt.

baan met loopkat. Het aggregaat is verplaatsbaar en kan zondig ook buiten het gemaal bij bruggen, sluizen of dijken worden gebruikt. Verder beschikt men in het gemaal over de reeds genoemde vacuumpompen, enkele lenspompen en elektrische handlienen voor de kleppen aan de buitenzijde en de wierroosters aan de voorkant. Het geheel vormt samen met het moderne gebouw een prachtig stuk techniek, dat samen met het gemaal in Lemmer de natuur de baas moet blijven.



Voor wat de afsluiting in een afsluiting

# Nieuwe scheep Stavereen meer

De burgemeester van Stavereen, de heer Th. van Hout, die al sinds zijn benoeming in 1956 verschillende pogingen heeft gedaan om „zijn“ stadje wat van zijn oude glorie terug te geven, is bijzonder ingenomen met de nieuwe sluis. Het gemaal — met straks een bezetting van slechts drie man — zet natuurlijk maar weinig zoden aan de dijk van Stavereen welvaart, maar met het gemaal kreeg het stadje ook de nieuwe sluis. Met de totstandkoming van deze laatste voorziening openen zich immers voor Stavereen hoopvolle perspectieven.

twijfel enige scheep voor wat extra bevoorrading, en het kom een flink vaarwater van industrie Friesland aantrek dan het tot nog toe

Als de nieuwe sluis komen' was Stavereen een echte havenplaats. De oude sluis verloor een bouwvallige toestand voor kleine en arme sluis gelukt om te

maal is respectievelijk 4.000 kubieke meter en bijna 6.000 kubieke meter per minuut.

# Kolossale schroeven

Van al deze werken is het gemaal het interessantste en spectaculairste deel. Om te beginnen zijn de vier horizontale schroefpompen de grootste, die tot nog toe in Nederland zijn gebouwd. De vierbladige schroef heeft een diameter van maar eventjes drie meter zestig. Deze grote schroef wordt normaal aangedreven door een elektromotor van 285 paardekrachten, die door middel van een tandwielkast met een vertraging van 1:16,2 en een één ton wegende koppeling aan de schroefas verbonden is. Al tijdens de bouw van het gemaal werd besloten alle vier pompen tevens te voorzien van een sneller lopende elektromotor met een vermogen van 570 paardekrachten. Via dezelfde tandwielkast kan ook deze motor aan de schroefas gekoppeld worden. De normale en de zwaardere motor maken respectievelijk 750 en 1000 toeren. Bij de genoemde vertraging maakt de schroef dus onder normale omstandigheden 45 omwentelingen per minuut en bij maximaal gebruik 60 toeren.

Normaal hebben de vier pompen totaal een capaciteit van 4.200 kubieke meter per minuut. Het ir. D. F. Wouda-gemaal te Lemmer kan per minuut precies dezelfde hoeveelheid water verwerken. Als de zwaardere motoren in het gemaal te Stavereen worden ingeschakeld kan men hier tot een capaciteit van 5.800 kubieke meter per minuut komen. Die hoeveelheid staat ongeveer gelijk aan de inhoud van de machinehal van het nieuwe gemaal, die vijfenveertig me-

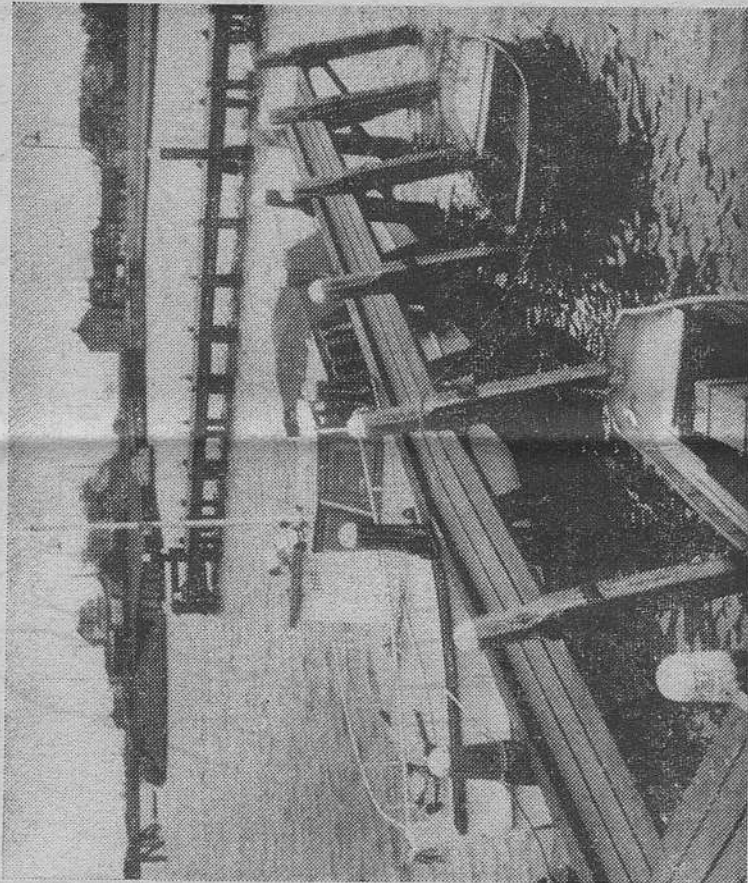
De grote schroef in het pomphuis ligt aan de benedenkant 52,5 centimeter boven de gemiddelde boezemwaterstand. Om het water bij de schroef te krijgen moet voor de pomp in beweging wordt gezet het schroefhuis luchtdicht worden gemaakt. Met behulp van een pompje — één voor twee grote pompen — wordt in het schroefhuis een vacuüm tot stand gebracht, dat door de druk van het water aan de buitenkant onmiddellijk met water wordt opgevuld. Zodra het pomphuis geheel met water is gevuld kan de kolossale schroef gaan draaien en het water naar buiten trekken. De opvoerhoogte bedraagt onder normale omstandigheden 20 à 30 centimeter.

## Waterinlaat

Een bijzonderheid van het gemaal te Stavereen is nog, dat het ook gebruikt kan worden als waterinlaat. Het inlaten van het water is 's zomers nodig om de boezem op peil te houden en verder voor de bestrijding van verzilting en vervuiling. Naast het ir. Wouda-gemaal te Lemmer is een inlaatsluis met een capaciteit van vier à vijf miljoen kubieke meter per etmaal. Voorts is bij Tacozijl, enkele kilometers westelijker, een duiker geplaatst, waar men ook water binnen kan laten. Stavereen krijgt nu de derde inlaatmogelijkheid. Verschillende plaatsen om water in te laten zijn belangrijk wanneer in de toekomst bij een verkleind IJsselmeer het zoutgehalte niet overal gelijk zou zijn of wanneer een inlaat op een bepaalde

in de toekomst weinig meer door de binnenvaart worden gebruikt. De sluis (rechts op de achtergrond), waar nu al een vaste brug voor ligt, gaat te zijner tijd dicht. Als er de nodige voorzieningen worden getroffen kan de ruime haven echter prachtig voor de watersport worden gebruikt.

straks een bezetting van slechts drie man — zet natuurlijk maar weinig zoden aan de dijk van Stavereen welvaart, maar met het gemaal kreeg het stadje ook de nieuwe sluis. Met de totstandkoming van deze laatste voorziening openen zich immers voor Stavereen hoopvolle perspectieven. Het stadje trekt straks zonder



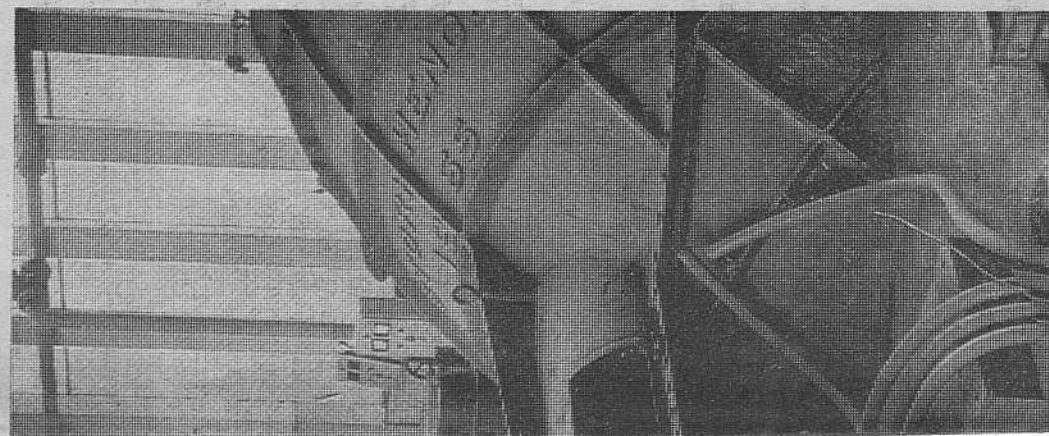
Als de nieuwe sluis komen was Stavereen een echte haven. De oude sluis van de kleine en arme bouwvallige zijn gelukt om ze bouwen. Daarom grootscheepsvaart bij Lemmer te land fikse teleurstelling kreeg, er steeds tweede gemaal vallen omdat een waar men het een aantasting van De Mokkebaat verder omdat bij veren een nuttig gemaakt van de stroomkanaal.

## Grote verl

De nieuwe sluis schepen tot zeshonderd nodig ook een dertien. Dat is een gevergeleken met sluis, die de zo heeft (31,5 meter breed en een draai meter). Deze sluis tot ongeveer twee worden gesloten, dempt. Sinds enkele de sluis een vaste bare brug is naar gaan — die de



*Dit Blad graag lezing.  
C.V.D.*



Het interieur van het nieuwe ge-  
maal te Stavereen met de vier ko-  
lossale pompen. De waters in  
deze pompen hebben een diameter  
van 3,60 meter. De waaijer of  
schroef wordt normaal aangedre-  
ven door een elektromotor van  
285 pk en in tijden van groot wa-  
terbezwaar door een motor van  
570 pk. De capaciteit van het ge-  
maal is respertien tot 4.000 bu-

## Pas na langdurige studie: Stavereen

# Straks per dag een 16,8 miljoen m<sup>3</sup>

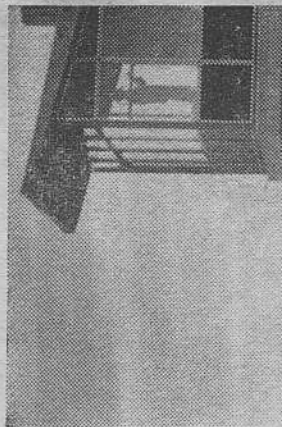
Pas na een zeer langdurige studie is Stavereen aangevezen als plaats voor het tweede ge maal. Behalve met de elders op deze pagina genoemde voor- en nadelen van Stavereen en Laaxum moest men ook rekening houden met de lozing van water op de Lauwerszee. De Provinciale Waterstaat heeft in sa- menwerking met de dienst der Lauwerszee werken en onder leiding van dr. J. J. Dronkers van Rijkswaterstaat jarenlang gerekend. Een grote moeilij- heid vormde daarbij de factor dat ge maal en vrije afstroming soms wel en soms niet tegelijkertijd werken.

Het feit dat het zuidwesten van Friesland zo rijk is aan meren bleek na de berekeningen doorslaggevend te zijn ten opzichte van de nadelen van een te eenzijdige concentratie van de bemaling in het zuiden. Daarbij komt dat de benutting van de vrije lozings- mogelijkheid door de Lauwerszee het grootste effect heeft wanneer niet te- gelijkertijd een ge maal in die buurt de capaciteit van de toevoerkanaalen in beslag neemt. Een ge maal aan zee zou bovendien — in verband met eb en vloed — een veel groter vermogen moeten hebben dan het met enkele decimeters opvoerhoogte werkende ge- maal aan het IJsselmeer.

## Verdubbeling

Dit vertelt de hoofdingenieur-direc- teur van de Provinciale Waterstaat, ir. H. Zandvoort, in enkele artikelen in het weekblad De Ingenieur. Aan de hand van grafieken en tabellen toont hij aan dat er in de toekomst in Friesland een watervervoer van 10.000

tussen Ameland en Friesland een pro- jeet ontstaan, dat in zeer veel opzich- ten vergelijkbaar is met het in uit- voering zijnde Lauwerszee-project. Als de Friese boezem met dat afgeslo- ten deel in verbinding wordt gebracht opent dat geheel nieuwe mogelijkheden, niet alleen voor de afwatering, maar vooral ook voor de ontzilting van noor- delijk Friesland, in welk deel van de provincie dit probleem grote zorgen baart.



maal is respectievelijk 4.000 kubieke meter en bijna 6.000 kubieke meter per minuut.

baan met loopkat. Het aggregaat is verplaatsbaar en kan zonodig ook buiten het gemaal bij bruggen, sluizen of dijken worden gebruikt. Verder beschikt men in het gemaal over de reeds genoemde vacuümpompen, enkele lenspompen en elektrische handlieren voor de kleppen aan de buitenzijde en de wierroosters aan de voorkant. Het geheel vormt samen met het moderne gebouw een prachtig stuk techniek, dat samen met het gemaal in Lemmer de natuur de baas moet blijven.



lijk verontreinigd is door en andere reden niet kan uitk.

tel van hevelwerking is te Staveren geschikt gehet inlaten van water. behulp van de vacuüm-schroefhuis vol water is het water naar de lage Friese boezem — wegstromen uit het IJsselmeer hevelen. Daartoe moet u à elf ton wegende klep zijde, die voorzien is van gkleppen, die zich bij automatisch openen, omtenkant de wierroosters atst. Deze roosters hebben doorgangsoeningen dan innenkant. Vuiligheid, dat ten mee naar binnen en, kan er aan de andere d weer uit. Uiteraard zal roef bij het inlaten in te-richting mee gaan draai-waar zou daarbij zijn dat telkosten zeer hoge snel- n ontstaan. Om dit be-gekoppeld van de vertra-

# Nieuwe scheepvaartsluis geeft Staveren meer mogelijkheden

De burgemeester van Staveren, de heer Th. van Hout, die al sinds zijn benoeming in 1956 verschillende posities heeft gedaan om „zijn“ stadje van zijn oude glorie terug te geven, is bijzonder ingenomen met de nieuwe sluis. Het gemaal — met straks een bezetting van slechts drie man — zet natuurlijk maar weinig zoden aan de dijk van Staverens welvaart, maar met het gemaal kreeg het stadje ook de nieuwe sluis. Met de totstandkoming van deze laatste voorziening openen zich immers voor Staveren hoopvolle perspectieven. Het stadje trekt steeds meer

twijfel enige scheepvaart aan. die voor wat extra bedrijvigheid zal zorgen, en het komt nu te liggen aan een flink vaarwater, hetgeen vestiging van industrieën in dit puntje van Friesland aantrekkelijker zal maken dan het tot nog toe was.

Als de nieuwe sluis er niet was gekomen was Staveren wellicht zelfs een echte havenplaats af geworden. De oude sluis verkeert namelijk in een bouwvallige toestand en het zou de kleine en arme gemeente zeker niet zijn gelukt om zelf een nieuwe sluis te

hier sterk beperkt. In de toekomst zal men hier helemaal niet meer naar binnen of buiten kunnen. Normale scheepvaart zal er dan straks ook niet veel meer zijn in de haven van Staveren. De pleziervaart heeft er dan echter volop de ruimte.

Burgemeester Van Hout ziet wat dat laatste betreft wel mogelijkheden. Staveren ligt centraal in het kleiner wordende IJsselmeer en de zeilers blijken hier graag naar toe te komen, zo is zijn mening. Er is echter niet veel accommodatie en daarom

Aan de afwerking, mankeert nog het een en ander, maar de sluis te Staveren gaat deze dagen voor de scheepvaart open. De nuttige schutkolk lengte van deze sluis is 70 meter en de doorvaartbreedte negen meter. Een schip van duizend ton kan er door.

in een afsluiting van de Waddenzee Voor wat de afwatering betreft kan het stoomgemaal te Lemmer vervangen moeten worden. Het daar aanwezige stroomkanaal laat met een eenvoudige vergroting een verhoging van 4.000 (thans) tot 6.000 kubieke meter per minuut toe.

den. Over ongeveer twintig jaar zal het stoomgemaal te Lemmer vervangen moeten worden. Het daar aanwezige stroomkanaal laat met een eenvoudige vergroting een verhoging van 4.000 (thans) tot 6.000 kubieke meter per minuut toe.

en het Ir. Woudagemaal komt men thans op 8,4 miljoen kubieke meter per etmaal; met Staveren en de betere lozingsmogelijkheid op de Lauwerszeeboezem heeft men in de nabije toekomst een capaciteit van 16,8 miljoen kubieke meter per etmaal. Er is dan dus sprake van een verdubbeling. Later zal de capaciteit nog verhoogd worden. Over ongeveer twintig jaar zal het stoomgemaal te Lemmer vervangen moeten worden. Het daar aanwezige stroomkanaal laat met een eenvoudige vergroting een verhoging van 4.000 (thans) tot 6.000 kubieke meter per minuut toe.

worden gespuild — zal een winst van 2,8 miljoen kubieke meter per etmaal worden verkregen. Met de zeesluizen en het Ir. Woudagemaal komt men thans op 8,4 miljoen kubieke meter per etmaal; met Staveren en de betere lozingsmogelijkheid op de Lauwerszeeboezem heeft men in de nabije toekomst een capaciteit van 16,8 miljoen kubieke meter per etmaal. Er is dan dus sprake van een verdubbeling. Later zal de capaciteit nog verhoogd worden. Over ongeveer twintig jaar zal het stoomgemaal te Lemmer vervangen moeten worden. Het daar aanwezige stroomkanaal laat met een eenvoudige vergroting een verhoging van 4.000 (thans) tot 6.000 kubieke meter per minuut toe.

ter per minuut (dit even afgezien van de extra capaciteit, die alleen in extreme gevallen zal worden gebruikt). Het Ir. Woudagemaal te Lemmer heeft een capaciteit van 4.000 kubieke meter per minuut. Onder normale omstandigheden hebben deze gemalen elk een capaciteit van 5,6 miljoen kubieke meter per etmaal. De zeesluizen (Tsjerk Hiddessluizen, Dokkumer Nieuwe Zijlen, Friese sluis en Ropta-zijl) voeren gemiddeld per dag 2,8 miljoen kubieke meter af. Door de afsluiting van de Lauwerszee — op de bergboezem van de Lauwerszee kan straks onafhankelijk van eb en vloed worden gespuild — zal een winst van 2,8 miljoen kubieke meter per etmaal worden verkregen. Met de zeesluizen en het Ir. Woudagemaal komt men thans op 8,4 miljoen kubieke meter per etmaal; met Staveren en de betere lozingsmogelijkheid op de Lauwerszeeboezem heeft men in de nabije toekomst een capaciteit van 16,8 miljoen kubieke meter per etmaal. Er is dan dus sprake van een verdubbeling. Later zal de capaciteit nog verhoogd worden. Over ongeveer twintig jaar zal het stoomgemaal te Lemmer vervangen moeten worden. Het daar aanwezige stroomkanaal laat met een eenvoudige vergroting een verhoging van 4.000 (thans) tot 6.000 kubieke meter per minuut toe.



een noodaggregaat, dat stroom kan opwekken voor ing van het gemaal, de lasapparatuur en de kraan-

haven van Stavereen, zal komst weinig meer door waart worden gebruikt. (rechts op de achter- vaar nu al een vaste brug gaat te zijner tijd dicht. de nodige voorzieningen etroffen kan de ruime achter prachtig voor de port worden gebruikt.

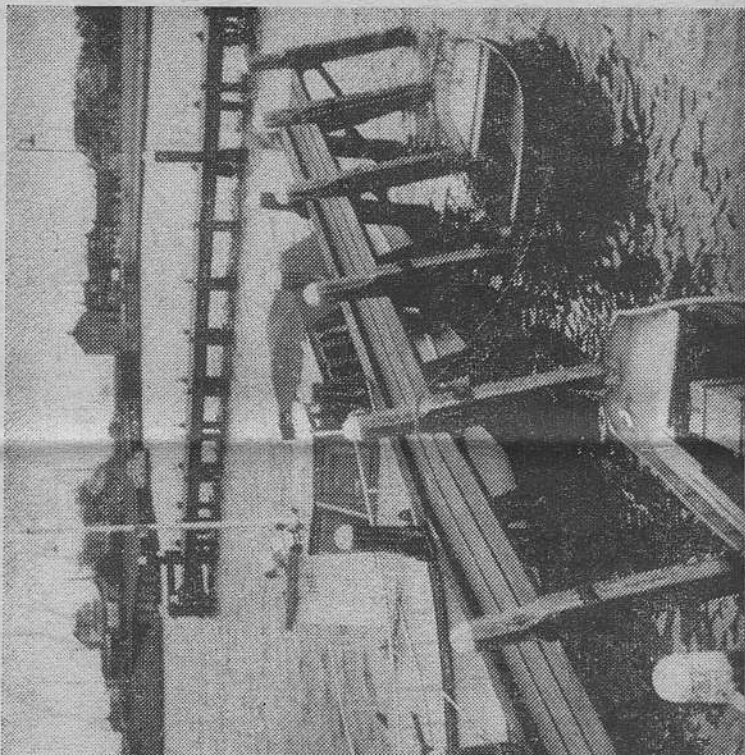
De burgemeester van Stavereen, de heer Th. van Hout, die al sinds zijn benoeming in 1956 verschillende pos- gingen heeft gedaan om „zijn“ stadje wat van zijn oude glorie terug te ge- ven, is bijzonder ingenomen met de nieuwe sluis. Het gemaal — met straks een bezetting van slechts drie man — zet natuurlijk maar weinig zo- den aan de dijk van Stavereen wel- vaart, maar met het gemaal kreeg het stadje ook de nieuwe sluis. Met de totstandkoming van deze laatste voorziening openen zich immers voor Stavereen hoopvolle perspectie- ven. Het stadje trekt straks zonder

twijfel enige scheepvaart aan, die voor wat extra bedrijvigheid zal zor- gen, en het komt nu te liggen aan een flink vaarwater, hetgeen vesti- ging van industrieën in dit puntje van Friesland aantrekkelijker zal maken dan het tot nog toe was.

Als de nieuwe sluis er niet was ge- komen was Stavereen wellicht zelfs een echte havenplaats af geworden. De oude sluis verkeert namelijk in een bouwvallige toestand en het zou de kleine en arme gemeente zeker niet zijn gelukt om zelf een nieuwe sluis te bouwen. Daarom heeft de gemeente, die indertijd, toen besloten werd het grootscheepsvaarwater door Friesland bij Lemmer te laten beginnen, al zo'n fikse teleurstelling te verwerken kreeg, er steeds voor gelijverd het tweede gemaal bij Stavereen te krij- gen. De keuze is op deze plaats ge- vallen omdat een gemaal bij Laaxum, waar men het in 1913 had gedacht, een aantasting van het vogelreser- vaat De Molkebank had betekend en verder omdat bij een vestiging te Sta- veren een nuttig gebruik kon worden gemaakt van de combinatie vaarweg- stroomkanaal.

## Grote verbetering

De nieuwe sluis is geschikt voor schepen tot zeshonderd ton en kan zo- nodig ook een duizendtonner doorla- ten. Dat is een geweldige verbetering vergeleken met de oude, bouwvallige sluis, die de zogenaamde Friese maat heeft (31.5 meter lang, 7.60 meter breed en een drempeldiepte van 1.85 meter). Deze sluis, waarin schepen tot ongeveer tweehonderd ton kunnen worden geschut, zal straks worden ge- dempt. Sinds enkele weken ligt er over de sluis een vaste brug — de beweeg- bare brug is naar de nieuwe sluis ge- gaan — die de doorvaarmogelijkheid



hier sterk beperkt. In de toekomst zal men hier helemaal niet meer naar binnen of buiten kunnen. Normale scheepvaart zal er dan straks ook niet veel meer zijn in de haven van Stavereen. De pleziervaart heeft er dan echter volop de ruimte.

Burgemeester Van Hout ziet wat dat laatste betreft wel mogelijkheden. Stavereen ligt centraal in het kleiner wordende IJsselmeer en de zeilers blijken hier graag naar toe te ko- men, zo is zijn mening. Er is echter niet veel accommodatie en daarom zouden er in deze (Rijks)haven stei- gers voor de pleziervaart moeten ko- men. Dan kunnen hier nog talrijke jachten een ligplaats vinden en kan de haven een gezellig punt blijven. Op de wal zou dan ook nog een voor- ziening voor de watersporter en toe- rist moeten komen, een restaurant of zo.

De burgemeester hoopt dat er ook bij de nieuwe sluis meer aanlegge- genheid voor jachten komt. Omdat straks de Koebrug — we kunnen daar onmogelijk een brugwachter voor in dienst houden — in de vaarweg naar de oude sluis slechts dan bediend zal worden als er bijvoorbeeld een schip van en naar de plaatselijke scheeps- werf moet, verliest men in Stavereen een paar honderd meter aanlegruimte.

De aanlegmogelijkheden voor de binnenvaart bij de sluis acht de bur- gemeester ook te summier. Ook zou hij graag zien dat de vaarweg tussen Stavereen en het Prinses Margrietka- naal overal op diepte wordt gebracht. Enkele kanaalvakken hebben een breedte van 68 meter, een diepte van 3.50 meter beneden Fries zomerpel gekregen. De geul door de Morra is echter nog lang zo diep niet. Hopelijk zal ook deze „drempel“ worden weg- gehaald, zodat de scheepvaart een on- beperkt gebruik van de betere ver- binding kan maken.

en structuur en thematiek en struc- tuur, kan ik met de strekking van De Wispelaere's betoog zeker wat Jef Geertaerts betreft een heel eind weegs meegaan. „Zonder clan“ is een boek dat achter zijn modernistische truca- ge een dwingend stuk levensvisie open-

even intelligente als sensuele Franse vrouw Claude „een lucide amoroie vrouw met een geurig gulzig lichaam“. De gesprekken met deze vrouw (o.a. over zelfmoord) vormen een tweede van de lagen waaruit het boek bestaat, een laag die uiterlijk kenbaar is aan

EEN tot zijn eigen verbazing van een „misdrijf“ (deseritie?) gegraveer- de Feldweibel krijgt opdracht een groep oude mannen als afdeling Volks- stromen te reanimeren uit het Stilletoe-

doet aan de werking v waartoe, open en line novelle, die zich schijn weegt op de grens van haal, de sage, het „spro lectieve denken van de toch steeds met het ove

*Minister Bakker start tweede gemaal*

# „De Hoogland' bewaart boer voor watersnood „Geen waterhuishouding meer van Jan Steen”

„De Hoogland”; ir. G. J. A. Bouma noemde het nieuwe gemaal gister bij de officiële opening plotseling zo en die naam zal in veler gedachten zijn blijven hangen. Het leidde de aandacht even af van degene die zijn naam aan dit gemaal, het tweede op de Friese boezem, gegeven heeft, en bepaalde die bij het imposant waterfort bij Staveren, dat Friesland tegen het regenwater moet verdedigen „De Hoogland” zal de Friese Lage Midden voortaan van te hoge waterstanden op de Friese boezem afhellen. Als dit gemaal er deze afgelopen winter niet geweest was, dan hadden we een herhaling te zien gekregen van de droeve toestanden, die in de winter van 1965/66 in Friesland geheerst hebben. De man, die bij de politieke wilsvorming tot de bouw van dit gemaal een beslissende rol heeft gespeeld, oud-gedeputeerde J. L. Hoogland, heeft zijn naam aan dit gemaal willen geven, dat gister door minister drs. J. A. Bakker officieel in gebruik gesteld is. Minister Bakker onthulde ook de naam „J. J. Hooglandgemaal” door het wegtrekken van de Friese vlag.

## In Staveren enkele vlaggen halfstok

Staveren was gister met vele vlaggen getooid, maar een drietal bij de oude sluis hing halfstok. De oude sluis

mocht stellen. Het was een onverwachte surprise voor hem geweest, omdat hij als oud-Bolswarder bijzonder goed wist, dat met de officiële ingebruikstelling een stukje Friese geschiedenis wordt gemaakt. Bij het beeld, dat men zich elders van Friesland vormt, speelt het water een grote rol, zo zei de minister. Het Friese water is een prima artikel, maar het roept nu ook nog het beeld op van ondergelopen landerijen. Zolang er landerijen in Friesland onder water konden lopen, zat er iets veranderd, maar nu is het geen waterhuishouding meer van Jan Steen, zo deed de hij de aanwezigen mee. Totnu toe stond de scheiding tussen het Friese land en het Friese water nog niet geheel vast. „Foar somliken wie it noch de fraech oft hja yn eigen lân of yn eigen wetterlân wennen”.

Overigens wordt met de opening van het tweede gemaal een vijftig jaar oude belofte jegens de mensen in het waterland ingelost, zo zei de minister verder. In de kosten van het gemaal (dat vijftien miljoen gulden gekost heeft met bijbehorende werken) draagt het rijk 40 procent bij. De afwatering van Friesland zal straks veilig gesteld zijn, wanneer ook de mogelijkheden van de afgesloten Lauwerszee zijn benut. Mettertijd zal Friesland zijn voordeel ook kunnen hebben van een grotere toevoer van Rijnwater naar het IJsselmeer. Aan de Rijn in Duitsland

hoek maakt. Voor velen was dit geen reden tot treurnis, want burgemeester Th. van Hout somde vele zaken op, die tot stand zijn gekomen dank zij het feit, dat het nieuwe complex in het oosten is verzezen. Helemaal klaar is het complex nog niet, want gister was men nog met demeritatief bezig met



## In Staveren enkele vlaggen halfstok

Staveren was gister met vele vlaggen getooid, maar een drietal bij de oude sluis hing halfstok. De oude sluis is nu geheel gedempt, hetgeen het wettelijk deel van Staveren tot een dode

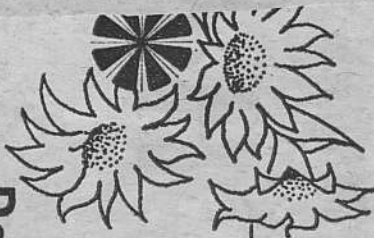


**Kleding**

**Zomer-**

**basis voor uw**

**De beste**



DONDERDAG 11 MEI 1967

hoeke maakt. Voor velen was dit geen reden tot treurnis, want burgemeester Th. van Hout somde vele zaken op, die tot stand zijn gekomen dank zij het feit, dat het nieuwe complex in het oosten is verzezen. Helemaal klaar is het complex nog niet, want gister was men nog wat demonstratief bezig met het heien van voorzieningen ten behoeve van de watersport voor de nieuwe sluis, die in dit opzicht nog in het geheel geen accommodatie bood. Helemaal zonder incidenten is de opening niet voorbij gegaan, want het was de bedoeling van een aantal Staververs om een motorschip voor de nieuwe mond te leggen met het opschrift in koelen van letters „Staveren aan gruis door het dempen van de sluis”. Van gemeentewege werd geen medewerking verleend om dit schip door de Koeburg te halen, zodat het bij het station moest blijven liggen.

## Net een hangbrug

Tientallen autoriteiten begaven zich gistermiddag naar Staveren en bij Warns zagen ze in de verte het grote gebouw al staan. Het lijkt uit de ver-  
te wel iets op een hangbrug. Architect Piet de Vries heeft bij de vormgeving niet gestreefd naar een aanpassing in het landschap, zo zegt hij zelf, maar wel naar een organisatorische eenheid van sluis-, brug- en waterwerken. Hij meent, dat het hoofdbouwwerk zich juist daardoor haast automatisch in het landschap voegt. Het gebouw doet in ieder geval zeer imposant aan en de-  
ze machtige indruk is wel in overeenstemming met de belangrijke functie, die het heeft. Waterstaatswerken doen in de regel wat steriel aan en het moet er altijd erg netjes wezen om de sfeer van overheidsgezag te kunnen volhouden. Wat dat betreft heeft de architect het gemaal en de andere werken toch wel enigszins de zuiverheid van de naamgever meegegeven.

De officiële ingebruikstelling zelf had ook wel wat zwierigs. De genodigden hadden zich daartoe verzameld in de ruimte, waar de grote pompen staan opgesteld, een gebouw met een inhoud van 6.000 m<sup>3</sup>, naar ir. B. Volbeda, die de leiding had van het bouwteam van de Provinciale Waterstaat, meende. De inhoud van het gebouw komt daarmee overeen met de maximum capaciteit van het gemaal per minuut. De normale capaciteit is 4.000 m<sup>3</sup> per minuut. In zijn openingswoord zei de commissaris der koningin, mr. H. P. Linthorst Homan, dat er een telegram was binnengekomen met gelukwensen en een verzoek om medewerking voor de uitvoering van andere werken, waarvan de uitvoering ook bijzonder

van Friesland zal straks veilig gesteld zijn, wanneer ook de mogelijkheden van de afgesloten Lauwerszee zijn benut. Mettertijd zal Friesland zijn voortere toevoer van Rijnwater naar het IJsselmeer. Aan de Rijn in Duitsland worden al gigantische zuiveringsinstallaties gebouwd om het Rijnwater zuiver te houden. In de zomer zal het peil van het IJsselmeer verhoogd worden, zodra de dijk van Lelystad naar Enkhuizen klaar is. Er is dan ruim voldoende water voor het doorspoelen van de Friese boezem.

## Hoogland mist iets

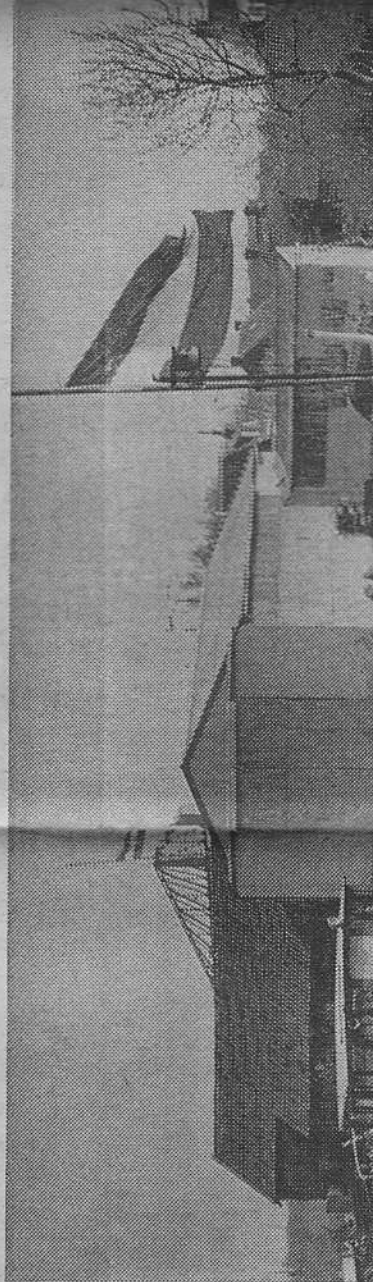
Voor de minister het gemaal, een van de vier pompen, in werking stelde, zei hij nog, dat de naam J. L. Hooglandgemaal een zeer gelukkige keuze is, omdat de heer Hoogland grote verdiensten heeft voor de waterbeheersing in Friesland. Voor een groot publiek — vele Staververs waren toegestroomd — onthulde de minister vervolgens de naam van het gemaal. De heer J. L. Hoogland, die met zijn familie de opening bijwoonde, zei er trots op te zijn, dat het gemaal zijn naam draagt. In zijn verdere toespraak herinnerde de heer Hoogland er aan, hoe hij te pas en misschien ook wel te onpas steeds naar voren heeft gebracht, dat het tweede gemaal er moest komen. De ontwikkeling van de din-  
gen geeft hem hoop, dat de waterbeheersing in het Noordwesten en noordoosten van de provincie zich ook gunstig zal ontwikkelen. Hij had echter in de provinciale begroting een post gemist voor de verbetering van de Zwemmer, die de afstromingsmogelijkheden op de Lauwerszee reguleert.

Na het vertrek van de minister en zijn staf namen de directeur-hoofdingenieur en de adjunct-directeur van de

Provinciale Waterstaat, ir. H. Zandvoort en ir. B. Volbeda, de leiding van de bijeenkomst over. Zij gaven aan verschillende personen het woord, die meegewerkt hebben aan de bouw van het gemaal, t.w. ir. Rauwerda van Stork, die de pompen heeft geleverd, en de heer J. G. Nelis, die de bouw heeft aangenomen. Als nestor van de Provinciale Staten sprak de heer Tsj. de Jong van Bolsward, voor de gemeentelijke Staververs burgemeester Th. van Hout, voor de landbouworganisaties ir. G. J. A. Bouma van Kimsward en voor de waterschappen de heer A. Gaastra van Workum, voorzitter van de Friese waterschapsbond.

Allen toonden zich zeer ingenomen met de totstandkoming van het gemaal. Wel betwistte ir. Bouma de stelling, dat de boeren de enigen zouden zijn, die belang hebben bij de waterbeheersing in Friesland. Ir. Zandvoort had ir. Bouma de vertegenwoordiger van de consumenten genoemd, zonder wie het niet nodig zou zijn geweest dit gemaal te bouwen. Ir. Bouma zei nog, dat van iedere boerenschuur in Friesland de vlag had moeten waaien. Het vlaggen bleef, zoals gezegd, tot Staververs beperkt, maar ook daar was lemand, die op 10 mei, de dag van de Duitse inval, niet wenste te vlaggen.

# Sluis van verdriet in Staveren



te wel ters op een hangbrug. Zichzelf Piet de Vries heeft bij de vormgeving niet gestreefd naar een aanpassing in het landschap, zo zegt hij zelf, maar wel naar een organisatorische eenheid van sluis-, brug- en waterwerken. Hij meent, dat het hoofdgebouw zich juist daardoor haast automatisch in het landschap voegt. Het gebouw doet in ieder geval zeer imposant aan en de stemming met de belangrijke functie, die het heeft. Waterstaatswerken doen in de regel wat steriel aan en het moet er altijd erg netjes wezen om de sfeer van overheidsgezag te kunnen volhouden. Wat dat betreft heeft de architect het gemaal en de andere werken toch wel enigszins de zwierigheid van de naamgever meegegeven.

De officiële ingebruikstelling zelf had ook wel wat zwierigs. De genodigden hadden zich daartoe verzameld in de ruimte, waar de grote pompen staan opgesteld, een gebouw met een inhoud van 6.000 m<sup>3</sup>, naar ir. B. Volbeda, die de leiding had van het bouwteam van de Provinciale Waterstaat, meedeelde. De inhoud van het gebouw komt daarmee overeen met de maximum capaciteit van het gemaal per minuut. De normale capaciteit is 4.000 m<sup>3</sup> per minuut. In zijn openingswoord zei de commissaris der koningin, mr. H. P. Linthorst Homan, dat er een telegram was binnengekomen met gelukwensen en een verzoek om medewerking voor de uitvoering van andere werken, waarvan de uitvoering ook bijzonder dringend was. Het telegram was afkomstig van het gemeentebestuur van Harlingen. De manier waarop Harlingen zo de aandacht voor zijn havenplannen vroeg, had wel succes bij de aanwezigen. De commissaris deelde nog mee, dat deze plannen bij de bespreking met minister Bakker en diens naaste medewerkers 's morgens al aan de orde waren geweest. (Verder kwamen bij die bespreking o.a. aan de orde de plannen die de Spoorwegen hebben met de lijnen Leeuwarden-Harlingen en Sneek-Staveren, de bouw van rioolzuiveringsinstallaties en werken, die aansluiten op de Lauwerszeewerken in verband met de afstroming van de Friese boezem).

## Water, prima artikel

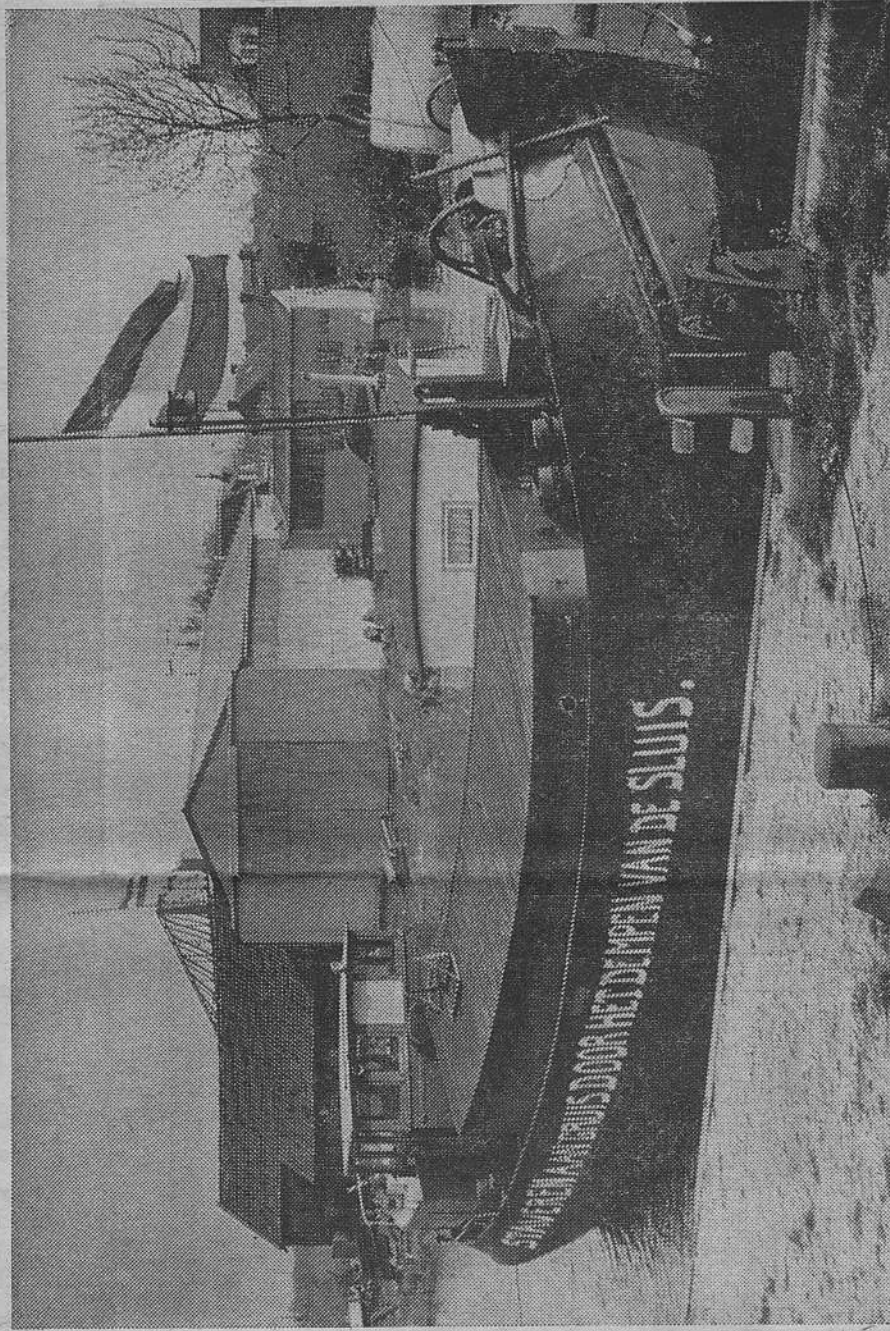
De minister van Verkeer en Waterstaat, drs. J. M. Bakker, toonde zich in zijn toespraak bijzonder verheugd, dat hij nu juist dit gemaal in werking

naam draagt. In zijn verdere toespraak herinnerde de heer Hoogland er aan, hoe hij te pas en misschen ook wel te onpas steeds naar voren heeft gebracht, dat het tweede gemaal er moest komen. De ontwikkeling van de din- gen geeft hem hoop, dat de waterbe- heersing in het Noordwesten en noord- oosten van de provincie zich ook gun- stig zal ontwikkelen. Hij had echter in de provinciale begroting een post ge- mist voor de verbetering van de Zwem- mer, die de afstromingsmogelijkheden op de Lauwerszee reguleert.

Na het vertrek van de minister en zijn staf namen de directeur-hoofd- ingénieur en de adjunct-directeur van de

tuinaf, wel betwistte ir. Bouma de ste- ling, dat de boeren de enigen zouden zijn, die belang hebben bij de water- beheersing in Friesland. Ir. Zandvoort had ir. Bouma de vertegenwoordiger van de consumenten genoemd, zonder wie het niet nodig zou zijn geweest dit gemaal te bouwen. Ir. Bouma zei nog, dat van iedere boerenschuur in Fries- land de vlag had moeten waaien. Het vlaggen bleef, zoals gezegd, tot Stave- ren beperkt, maar ook daar was ie- mand, die op 10 mei, de dag van de Duitse inval, niet wenste te vlaggen.

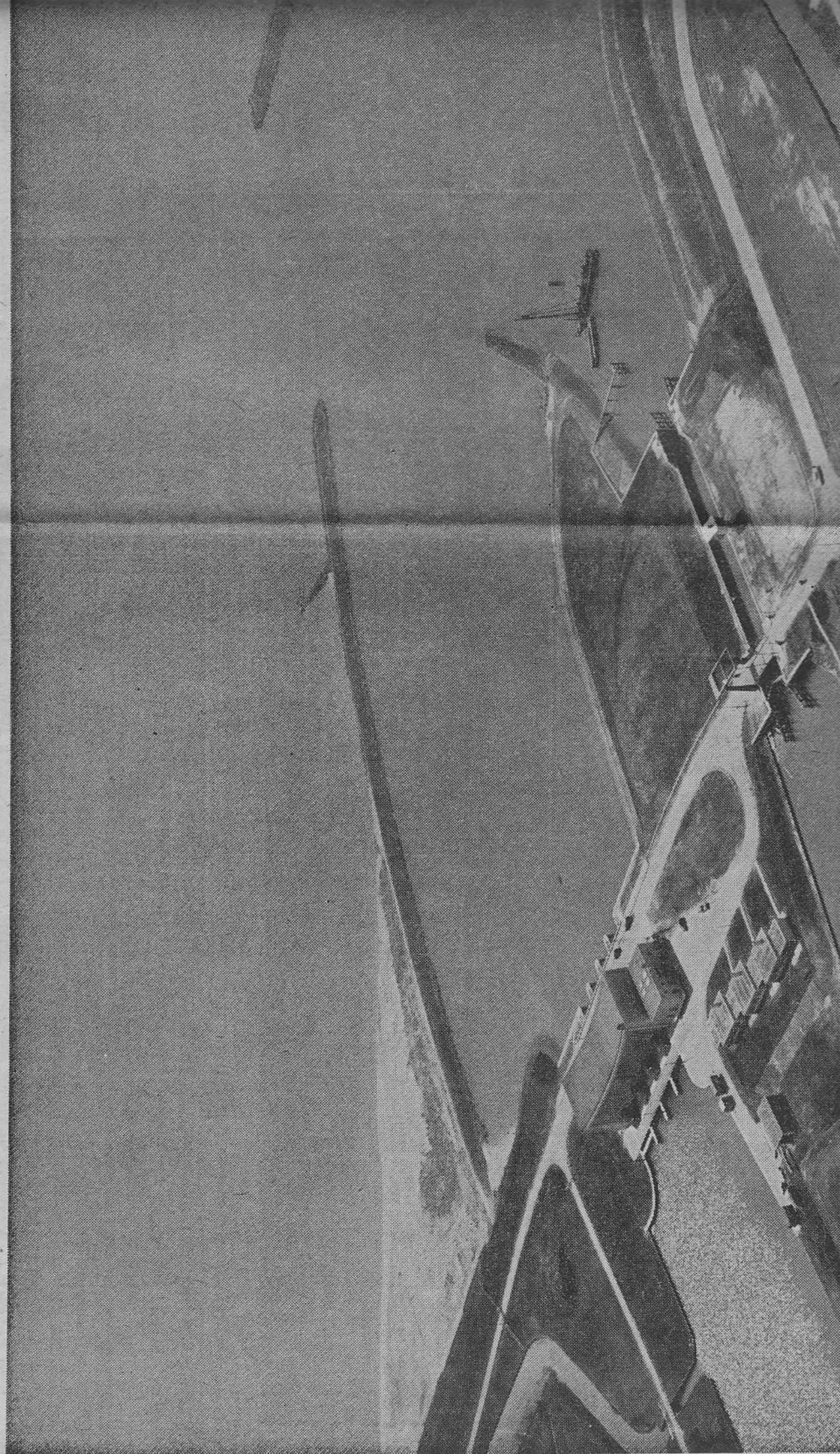
# Sluis van verdriet in Staveren





ZATERDAG 13 MEI 1967

SNEON EN SNEIN







Het J. L. Hooglandgemaal en de nieuwe sluis bij Staveren van landzijde uit de lucht gezien. Rechts nog een stukje nieuw Staveren, vervolgens de sluis en dan het gemaal, waar de weg in richting van het Rode Klif en zo naar Gaasterland voorlangs loopt. Links bij de zeedijk het stukje strand, dat ontstaan is

men voor gemaal en sluis. Rechts, bij de andere dam, een zelfde strandje. Als het met de Pinksterdagen mooi weer is, wordt het hier vast druk. In de voorhaven is bij de sluis een drijvende heisting bezig met voorzieningen voor de watersport.

(Luchtfoto: Aerophoto Eelde, Hoogezand)