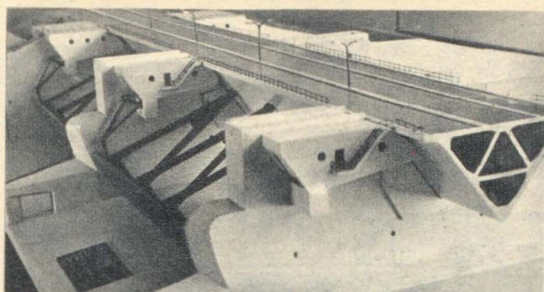


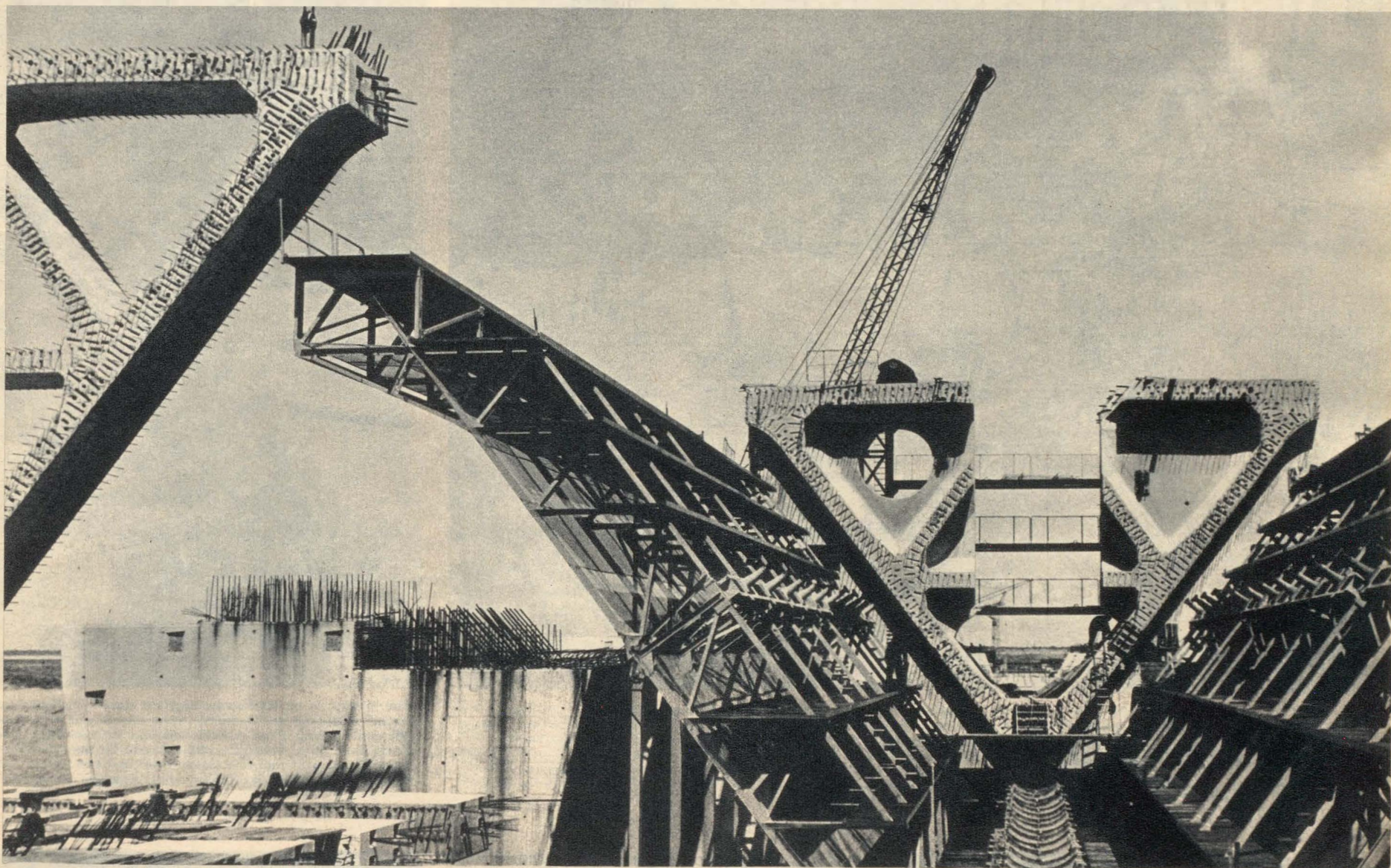
Eine Reportage für die «WOCHE»
von Herbert Maeder

Einen guten Teil ihres Lebensraumes haben die Holländer dem Meer abgetrotzt. Sie haben hiezu 1800 Kilometer Dünen und Deiche errichtet und ein in der ganzen Welt einzigartiges System von unzähligen Windmühlen und modernen Pumpanlagen zur Trockenlegung und Trockenhaltung des so in den Poldern gewonnenen Bodens entwickelt. Vor vielen Generationen riegelten sie die ersten landeinwärts dringenden Meeresarme zu und kürzten damit die lange Küstenlinie ab: Dank der Technik unseres Jahrhunderts wurde es ihnen in zielbewußter, jahrzehntelanger Arbeit möglich, mit dem 32 Kilometer langen Abschlußdamm die Zuidersee abzriegeln, 225 000 Hektaren Neuland zu gewinnen und die Küste um 300 Kilometer zu verkürzen. Jetzt arbeiten sie an einem noch kühneren Unterfangen: Durch Verwirklichung des ‚Deltaplanes‘, des gegenwärtig größten Bauvorhabens in Europa, werden sie Hollands Küstensaum bis zum Jahre 1978 um weitere 700 Kilometer schürzen.



◀ Abzugschleuse im Haringvliet (Aufnahme eines Teilmodells mit zwei Durchlaßöffnungen). Der 1048,5 m lange Damm weist 17 Durchlaßöffnungen von je 56,5 m Breite auf. Bis zu 21 Millionen Sekundenliter Wasser können hier dem Meere zugeführt werden, d. h. etwa zwei Drittel der kombinierten Wasserführung von Rhein und Maas. Eine dreieckförmige Brückenkonstruktion überspannt zwischen den Pfeilern die Abzugschleusen; sie trägt die Gelenke der Stahlarme der je 425 Tonnen schweren Segmentschützen. Über diese 22,4 m breite Brücke kommen eine vierspurige Schnellverkehrsstraße, ein Sträßchen und ein Fußweg zu liegen.

Holland schürzt seinen Küstensaum



Dreiecksegmente der Brückenkonstruktion werden zwischen zwei Dampfpfeilern in ein stählernes Gerüst hineingestellt, mittels Stahlseile vorgespannt und durch Ausgießen der Zwischenräume zum fertigen Träger montiert. Da im Querschnitt die in Dreiecke gegliederte Dreieckform einem arabischen Schriftzeichen ähnelt, wird nach diesem die Konstruktion ‚Nabla‘-Träger genannt. Die Bilder auf der nächsten Doppelseite schildern, wie auf dem Bauplatz auf der künstlichen Insel im Haringvliet solche Träger entstehen.

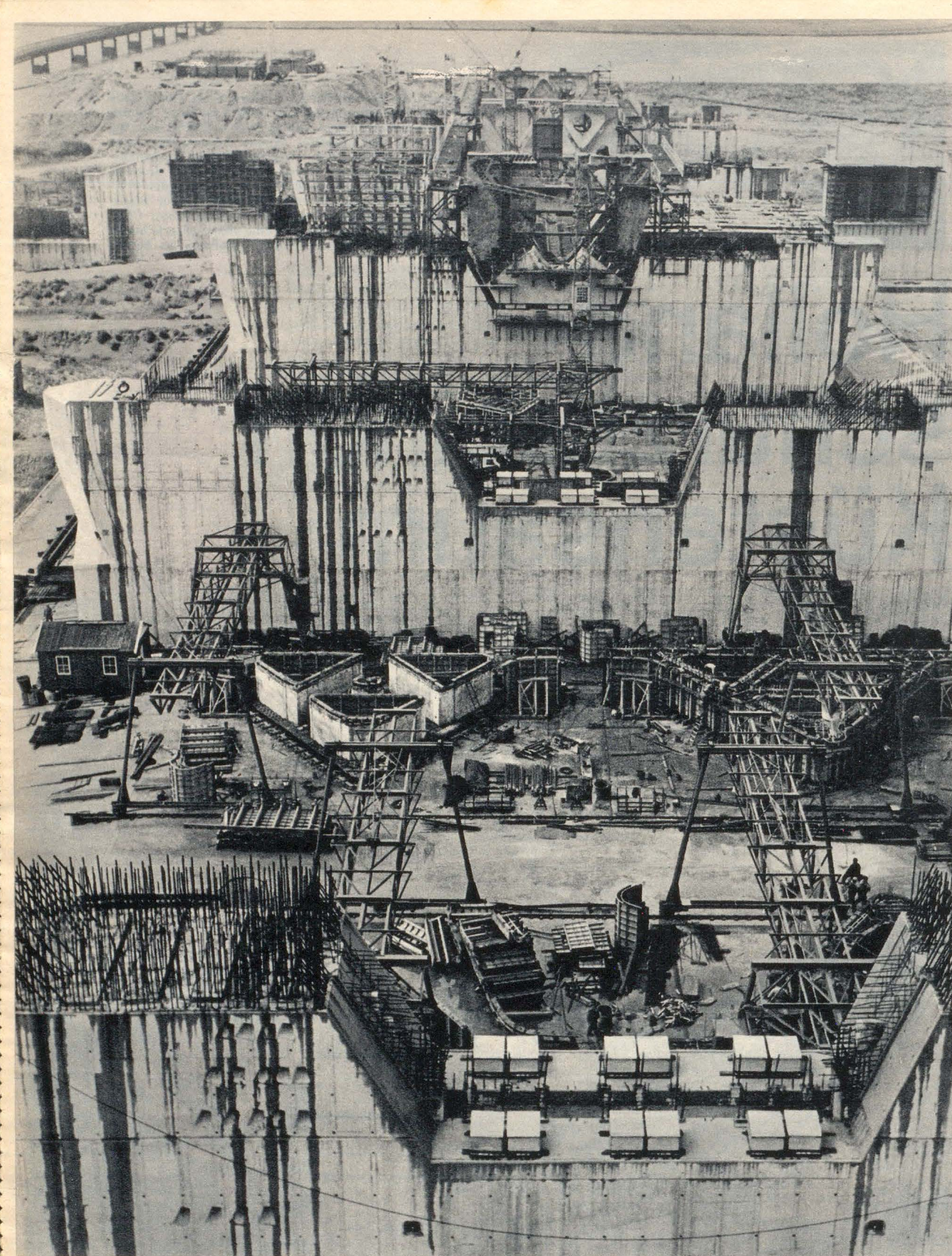
Trotz der Arbeit zahlreicher Generationen zielbewußter Holländer, die dem Meere unermüdlich an Land abgerungen haben, reichen im Südwesten der Niederlande, im Mündungsgebiet des Rheins und der Maas, mächtige Meeresarme tief landeinwärts. Sie machen viele hundert Kilometer sichernder Deiche notwendig, verlängern die Küstenlinie ungebührlich und vergrößern entsprechend die Gefahr von Wassereintrüben. Das zeigte sich im Februar 1953: Die verheerende Sturmflut schlug zahlreiche Breschen in eben diese Deiche, die Inseln zwischen den Meeresarmen wurden größtenteils überflutet. Es bestanden damals schon Studien für eine Sanierung der Verhältnisse; binnen Jahresfrist wurde darauf der Deltaplan ausgearbeitet, der die Küstenlinie um ganze 700 Kilometer verkürzen soll und damit der stets drohenden Gefahr im Südwesten

Am anderen Ende des Rheins verwirklicht Holland das größte Bauvorhaben Europas: Den Deltaplan

der Niederlande entgegenwirken wird. Vier große Meeresarme – das Haringvliet, der Brouwershaven Gat, die Oosterschelde und das Veeregat – werden mittels schwerer Dämme abgeschlossen. Die schleusenlose Sperre im Veeregat ist bereits vollendet; sie wurde dieses Frühjahr eingeweiht. Am über tausend

Meter langen Hauptabschlußdamm im Haringvliet, der 17 Abzugschleusen und eine kleine Kammerchleuse für Schiffe aufweisen wird, sind – wie unser Bildbericht dartut – die Arbeiten in vollem Gange. Durch seine Durchlasse werden künftighin 60 bis 70 Prozent des Rhein- und Maaswassers ins Meer abfließen. Nach dem Plan soll der letzte der vier Dämme, jener in der Oosterschelde, im Jahre 1978 vollendet werden. Eine Übersicht über den ganzen Plan gibt die Kartenskizze auf der nächsten Seite.

Der Deltaplan dient aber nicht bloß der Sicherung der südwestlichen Niederlande gegen Überflutungen; er wird auch ein besseres Haushalten mit dem verfügbaren Süßwasser ermöglichen, das jetzt noch fast ungenutzt ins Meer strömt, im Lande jedoch – vor allem in trockenen Sommern – dringend be-



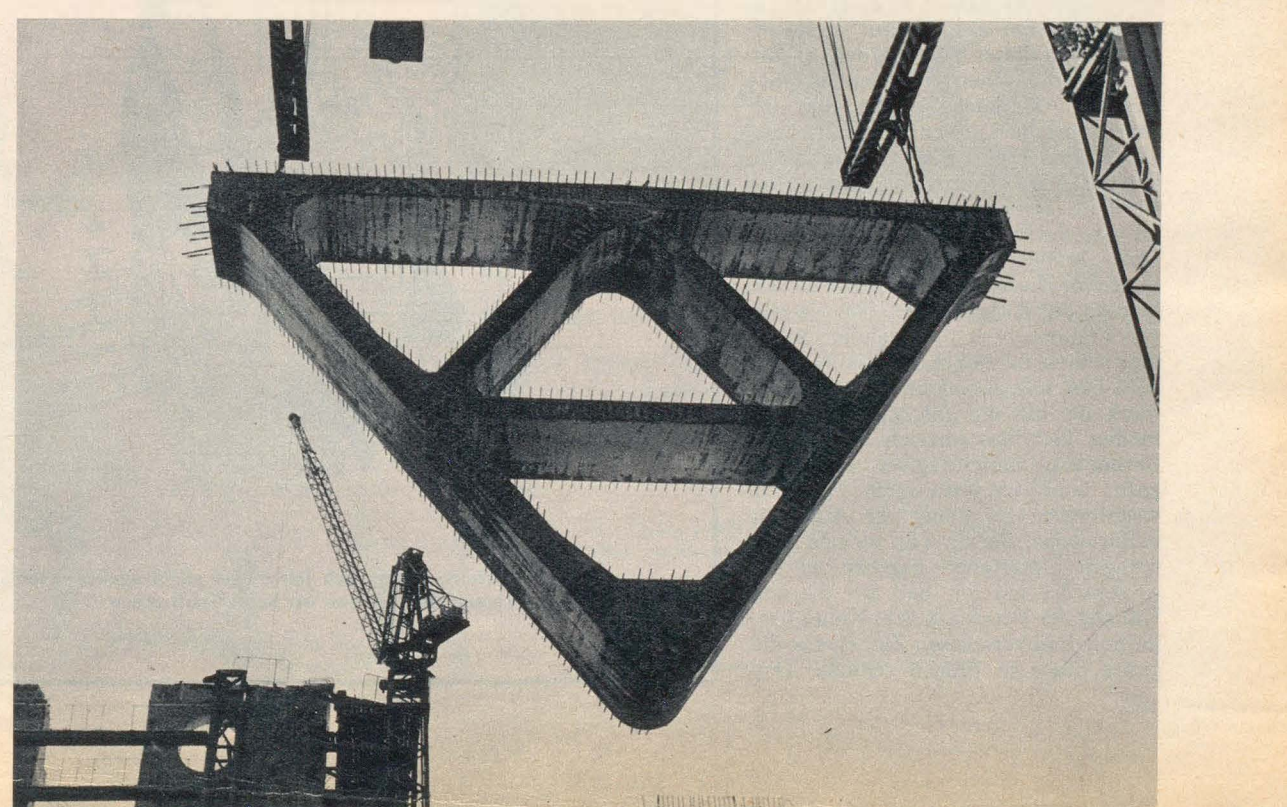
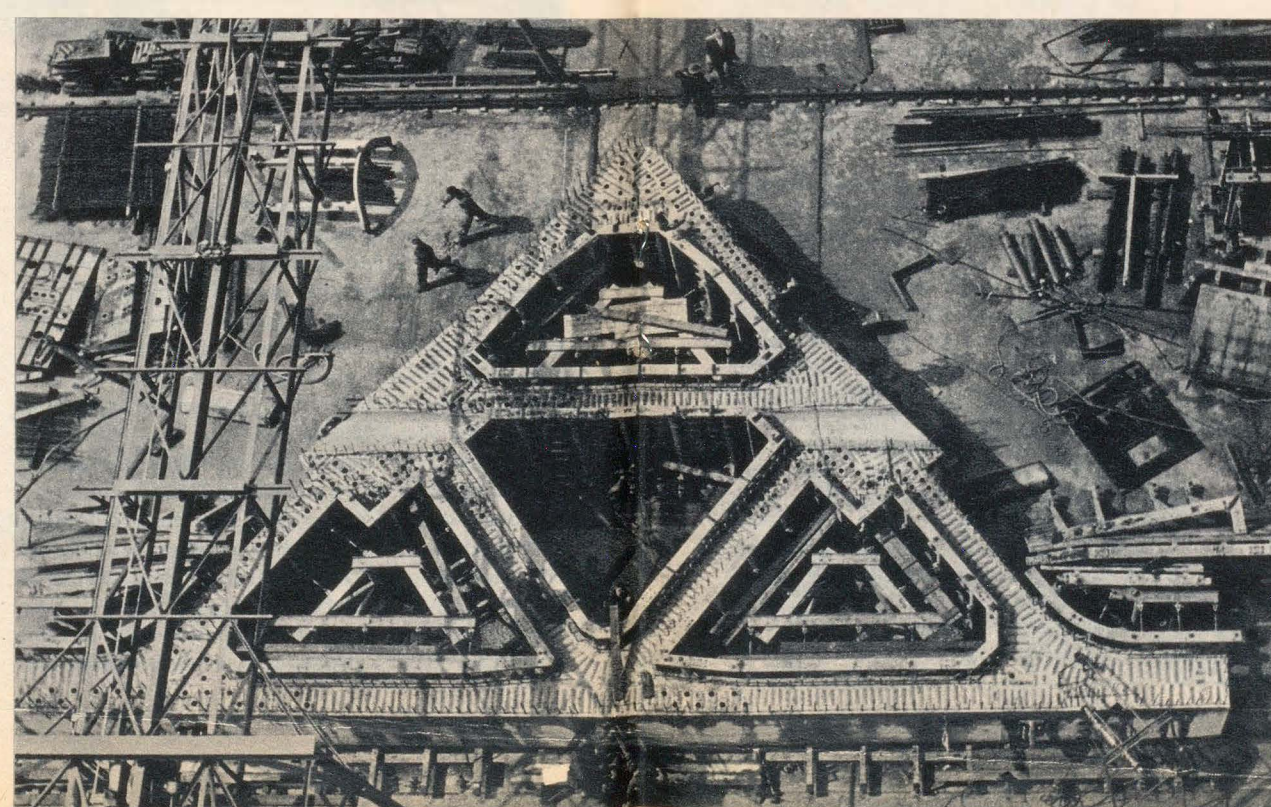
Holland schürzt seinen Küstensaum



Nach dem IJsselmeer im Norden soll nun in Holland das Deltameer im Südwesten entstehen. Hat man einst in der Zuidersee drei neue, große Forder Land gewonnen, wird der Deltaplan nach seiner Ausföhrung das Land im Mündungsgebiet von Rhein und Maas sichern und dank der Damm- und Stauschleusen eine Verfeinerung des Wasserhaushaltes zwischen IJsselmeer und Voergrat ermöglichen.

nötigt wird, nicht zuletzt, um der zunehmenden Versalzung der Binnengewässer entgegenzuwirken. Durch Kanäle und Gräben dringt nämlich Meerwasser weit ins Land hinein, versalzt den Boden und mindert so den Ertrag. Hinter den geplanten Abschlussdämmen wird sich ein großes Süßwasserreservoir, das 'Deltameer' (holländ. 'Meer' = See), von dem aus man mittels Stauschleusen salziges Wasser aus dem Netz der Kanäle und Gräben verdrängen wird. Ein ähnliches Süßwasserreservoir besteht schon im Norden: Das durch die Absperrung der Zuidersee geschaffene 'IJsselmeer' wird ja bereits über die gelderlandische IJssel mit Rheinwasser gespeist. Ein System von Stauschleusen, das zugleich mit dem Haringvlietdamm gebaut wird, soll es ermöglichen, noch in vermehrtem Maße Rheinwasser nordwärts zu leiten. Im weitem wird das bisher durch die Meeresarme aufgesplitterte, unwegsame Südwestholland dank des Deltaplanes einen großen wirtschaftlichen Aufschwung erleben; über die Abschlussdämme werden nämlich leistungsfähige Straßen führen, welche die Inseln aus ihrer Isolierung befreien und unmittelbar an das überbevölkerte Westholland anschließen.

H. M.



Der Werkplatz im Haringvliet liegt auf einer künstlichen Insel, die nach Vollendung des Dammes wieder abgetragen wird. Aus ihrem Material werden dann Anschlußdämme aufgeschüttet. Bild oben links: Vom 45 m hohen Fahrkran überblickt man den Werkplatz. Dammfundament und Schleusenpfeiler sind hier bereits betoniert. Flußaufwärts haben die Pfeiler schiffsbugartige Form, die durch

aufgesetzte Stahlkämme noch betoniert werden wird. Diese Form wurde des Treibbisses wegen gewählt, das hier künftig in großen Mengen Durchlaß finden muß. Vor dem zweiten Pfeiler der Aufnahme erkennt man die dreieckförmigen Schalungen für Segmente der 'Nabla'-Konstruktion. Diese wird hier, zwischen den Pfeilern, tranchenweise aus Beton gegossen, in Plastic gefüllt und mit Heiß-

luft getrocknet. - Mittleres Bild oben: Langsam senkt sich der mächtige Kranhaken, um die armdicken Stahlrossen aufzunehmen, an denen dann der Kran das 250 Tonnen schwere 'Nabla'-Segment in die Höhe hebt und zum Lagerplatz schwenkt. Die Arbeiter sind Holländer; beim größten Bauvorhaben in Europa kommt man erstaunlicherweise ganz ohne Italiener aus. Oben rechts: 'Nabla'-Segmente werden für den Einbau weiter vorbereitet. Die vielen Löcher darin sind für die Aufnahme der Vorspann-Stahlsäule bestimmt, mit denen der ganze Träger vorgespannt wird. Bilder unten: Vom Werkplatz (links) hebt der 1500-PS-Kran das 250 Tonnen schwere 'Nabla'-Segment, als ob es federleicht wäre, in die Höhe (rechts).