

# Anton Adriaan Mussert

*Geboren 11 mei 1894 te Werkendam, overleden 7 mei 1946 te 's-Gravenhage. Gehuwd met M. Witlam. Kreeg als ingenieur vooral bekendheid door het Amsterdam-Rijnkanaal en de wegenproblematiek*

## 32 Marie-Louise ten Horn-van Nispen

Anton Adriaan Mussert is vooral bekend geworden als politicus, oprichter en leider van de Nationaal Socialistische Beweging (NSB). De betekenis van zijn werk als ingenieur van de Provinciale Waterstaat in Utrecht raakte daardoor op de achtergrond.

Mussert studeerde weg- en waterbouw aan de Technische Hogeschool in Delft en slaagde begin juli 1918 (met lof) voor zijn ingenieursexamen. Samen met zijn studiegenoot J.P. Josephus Jitta begon hij in oktober van dat jaar bij Rijkswaterstaat in IJmuiden. Hij werd er ingezet bij de bouw van de Noordersluis, waarvoor berekeningen en bestekken gemaakt moesten worden. In die tijd (medio 1919) verscheen ook zijn eerste publicatie: een artikel over 'Een dubbele ophaalbrug met horizontalen rijvloer' in *De Ingenieur*.

Na anderhalf jaar bij Rijkswaterstaat gewerkt te hebben, volgde op 1 april 1920 zijn benoeming als tijdelijk ingenieur bij de Provinciale Waterstaat van Utrecht. Als taak kreeg hij een plan te maken voor de afwatering van de Gelderse Vallei. Al eeuwenlang had dit gebied te kampen gehad met wateroverlast; de provincie vond het tijd worden om er een afdoende oplossing voor te vinden. Omdat het gebied deels in de provincie Gelderland lag, was ook de instemming van die provincie nodig, plus die van de minister van Waterstaat. Er werd een 'bouw bureau Geldersche Vallei' opgezet, dat werd gehuisvest in de dienstwoning van de ingenieur in Baarn. Naast Mussert bestond de staf van het bouw bureau uit een opzichter, een schrijver of typist en later ook enkele tekenaars.

In de periode dat Mussert aan de plannen voor de Gelderse Vallei werkte, werd duidelijk hoe de Zuiderzeewet ingevuld zou worden. Daarnaast speelde de aanleg van de nieuwe Amsterdam-Rijnverbinding waarvoor een aantal mogelijke tracé's ontwikkeld was. Enkele van de alternatieven liepen door de Gelderse Vallei. De verwezenlijking van deze grote projecten zou ingrijpende consequenties hebben voor het afwateringsplan van Mussert en het zelfs gedeeltelijk overbodig maken. Nadat Gelderland en het Rijk zich terughoudender opstelden tegenover de plannen, besloot de provincie Utrecht het bureau per 1 april 1924 op te heffen.

Nu de opdracht waar Mussert voor aangetrokken was verviel, zou hij bij meer algemene waterstaatsaken ingezet worden. De omvang van die taken bleek in de praktijk uitermate beperkt te zijn. Dat was mede te wijten aan het feit dat de hoofd-ingenieur en Mussert niet best met elkaar overweg konden. Daarom had hij tijd om zich met allerlei zaken buiten de provincie bezig te houden: wijzigingen in de inpolderingsplannen voor de Zuiderzee, een waterkrachtcentrale, een kanaal in het Gooi, het Belgisch-Nederlands verdrag, waarover later meer.

De beperkte hoeveelheid taken leidde in 1926 bij het provinciebestuur tot de vraag of er wel twee ingenieurs nodig waren in de provincie. Mussert vroeg daarop om een kans zich te verdedigen. Uit dit gesprek bleek dat de hoofdingenieur uitging van passieve waterstaatszorg: wachten tot er opdrachten kwamen of tot zich problemen voordeden. Mussert vond dat er onderzoek gedaan moest worden, dat in een vroeg stadium aangegeven moest worden dat bepaalde werken gewenst of nodig zouden zijn en dat informatie gegeven diende te worden aan gemeenten en waterschappen. De provincie deelde grotendeels het standpunt van Mussert.

## Nevenactiviteiten

Zoals veel ingenieurs in die tijd was Mussert bezig geweest met de plannen voor de afsluiting en droogmaking van de Zuiderzee. In 1921 verscheen een artikel van hem in *De Ingenieur* onder de titel 'Is aanzienlijke besparing op de toekomstige Zuiderzee-inpolderingen mogelijk?' Mussert ging uit van de inpolderingsplannen die uit de wet voortvloeiden en van een artikel van C.W. Lely in *De Ingenieur* van 1914 over de afwatering van het Noordzeekanaal na afsluiting van de Zuiderzee. Mussert lanceerde het idee om de geplande open waterweg tussen de zuidelijke IJsselmeerpolders weg te laten en eventueel te vervangen door een kanaal met sluizen als scheepvaartverbinding. Het zou betekenen dat de dijken langs dat kanaal aanmerkelijk lager konden worden, wat een flinke besparing op zou leveren. Na de vergroting van de sluis bij IJmuiden, waartoe in 1917 een wet was aangenomen, en de verbreding van het Noordzeekanaal die er een logisch gevolg van was, zou er voldoende water via IJmuiden geloosd kunnen worden. Mussert had zijn plan voor commentaar voorgelegd bij Defensie, in verband met de "verdediging van de vesting Holland". In defensiekringen zag men voordelen in het plan voor de inundatie van gebieden in de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In een reactie op het artikel stelde V. de Blocq van Kuffeler in *De Ingenieur* dat het idee van Mussert al bij de Dienst der Zuiderzeewerken "in overweging" was. Er was zelfs al een commissie ingesteld voor het uitgebreide onderzoek dat daarvoor nodig was. Maar Mussert betwijfelde of zijn idee wel bekend was in bredere kring. "Voor de wetenschappelijke wereld [bestaat] een denkbeeld niet, indien het niet gepubliceerd is of in het publiek besproken, wat op hetzelfde neerkomt, daar vrijwel niets in het publiek besproken wordt of er wordt aantekening van gehouden", stelde hij in *De Ingenieur*. En Mussert was een dergelijk idee nog niet tegengekomen.

Het verslag van de commissie verscheen eind 1922 en onmiddellijk daarna klom Mussert weer in de pen. In *De Ingenieur* stelde hij vast dat de commissie geen woord gewijd had aan een mogelijkheid om één polder te maken. Dat kon ook niet volgens hem, omdat "het voorstel tot samenvoeging der zuidelijke Zuiderzeepolderingen eerst dateert van Augustus 1921" (Mussert doelde daarmee op zijn eigen artikel) en omdat de commissie, met een andere opdracht, in 1919 was ingesteld. De bevindingen van de commissie gaven Mussert echter geen aanleiding te veronderstellen dat samenvoegen van de polder onmogelijk zou zijn. Hij stelde voor een Staatscommissie te laten bepalen "of het wenschelijk is twee gescheiden Zuiderzeepolders tot stand te brengen of één gecombineerde zuidelijke inpoldering".

In 1923 lanceerde Mussert een plan om een waterkrachtcentrale te bouwen in de Oosterschelde, gebruik makend van de tijverschillen die daar het grootst zijn. Er zouden een vloed- en een ebkom moeten worden gemaakt door de waterwegen tussen de verschillende eilanden rond de Oosterschelde af te sluiten. Via een verbinding met de Westerschelde zou de vloedkom (zuidelijk van Tholen) gevuld kunnen worden en bij Yerseke zou via de centrale in de ebkom kunnen worden gespuid. De ebkom zou bij Zierikzee op open water kunnen lozen. Als voordelen noemde Mussert dat een flink deel van de Oosterscheldedijken 'binnendijken' zouden kunnen worden, dat er grond ingepolderd kon worden en dat de betreffende eilanden met elkaar verbonden zouden worden.

Het plan trok zoveel aandacht dat er een 'Comité ter Bevordering van een Onderzoek naar de Mogelijkheid tot Waterkrachtexploitatie en Landaanwinning in Zeeland' werd opgericht. De president van de Nederlandsche Bank trad op als voorzitter. Het comité wilde een uitgebreid onderzoek naar de mogelijkheden van een waterkrachtcentrale en naar de rentabiliteit ervan. Dat nadere onderzoek toonde aan dat er vanwege de oesterteelt in en om Yerseke onoverkomelijke bezwaren waren. Daarmee verdween het plan.

Nog voor het bouw bureau Geldersche Vallei in april 1924 werd opgeheven, werd Mussert eind februari van dat jaar adviseur en lid van de commissie die de scheepvaartverbindingen in het Gooi moest onderzoeken. Hij had toestemming gekregen om van deze commissie, die was ingesteld door de Kamer van Koophandel



1. A.A. Mussert bij de aanvaarding van zijn functie als hoofdingenieur van de Provinciale Waterstaat Utrecht 1927. Uit: G.J. Borger, *Staat van land en water. provinciale waterstaat van Utrecht 1882-1982* (Utrecht/Zutphen 1982), 182.

Gooiland, deel uit te maken. Mussert begon onmiddellijk met zijn onderzoek en zijn rapport verscheen in februari 1926. Daarin bekeek hij de bestaande scheepvaartwegen en binnenhavens en hij zocht uit wat er mis mee was. Verder onderzocht hij de economische gevolgen van een nieuwe scheepvaartverbinding voor de regio. Uitgaande van een te verwachten toenemend gebruik van de vrachtauto formuleerde hij een “radicale oplossing”: een centrale haven en vandaar uit “straalsgewijs groote verkeerswegen door het Gooi”. Maar hij stelde meteen daarbij dat “onze plannen niet alleen gericht mogen zijn op de ver verwijderde toekomst, maar ook op de nabije toekomst en op het heden”. Daarom gaf hij een zestal verschillende mogelijkheden voor tracés en havens. Vooruitlopend op besluiten die op de politieke agenda stonden ging hij daarbij uit van een nieuwe Amsterdam-Rijnverbinding die westelijk van het Gooi zou komen en van een scheepvaartverbinding van Amsterdam met Overijssel over de “ringvaart” van de Zuiderzeepolders. Uit die varianten werd een keuze gemaakt, waarbij naar de exploitatie van de havens en de rentabiliteit van de werken werd gekeken. Het gekozen tracé voorzag in een verbinding van een haven westelijk van Hilversum met de Vecht en een verbetering van de Muider- en Naardertrekvaart vanaf het Merwedekanaal, met aansluiting op havens bij Naarden en Bussum. In zijn conclusie gaf hij verder aan dat na het gereedkomen van de “ringvaart van de Zuidelijke Zuiderzee-inpoldering” daarop vanuit het Gooi een aansluiting gemaakt zou moeten worden. Maar “afhankelijk van den voortgang der Zuiderzeewerken” zou dat nog “20 à 30 jaren moeten worden uitgesteld”.

Een andere zaak waar hij zich in zijn ‘stille’ jaren zeer voor inzette was de strijd tegen het Belgisch verdrag. Dat verdrag was een herziening van de scheidingsregeling uit 1839, dat na veel onderhandelingen in 1925 werd ondertekend. Het moest daarna in de Tweede Kamer worden behandeld. Het recht van Antwerpen op een vrije doorvaart naar zee en naar de Rijn moest hierin gestalte krijgen.

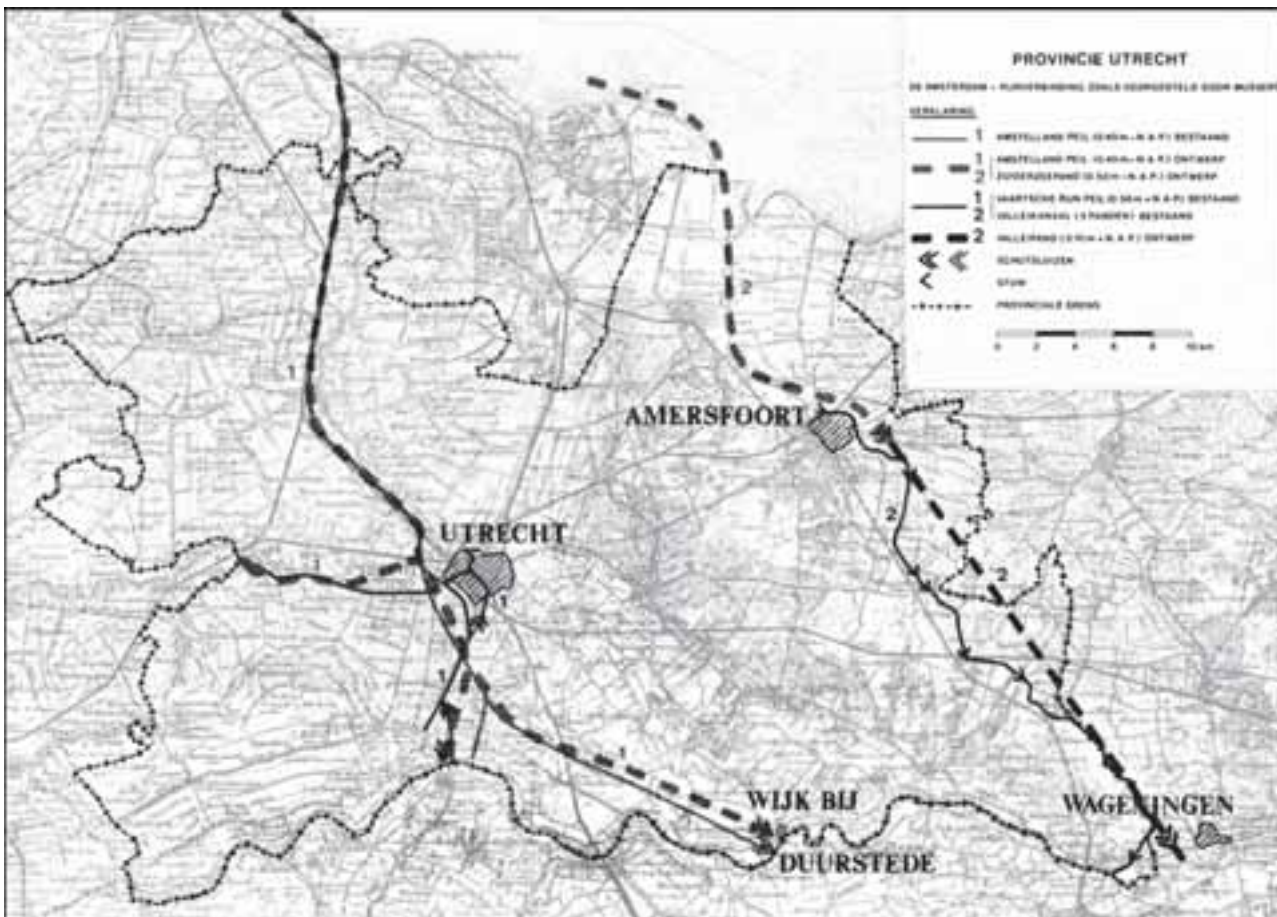
Mussert kon niet begrijpen waarom Nederland aan de kosten van het op diepte houden van de Westerschelde moest meebetalen. Hij begreep evenmin waarom Nederland zich vastlegde op een vaste vaargeul; de Westerschelde was daarvoor een veel te grillige zeearm. Nog minder begreep hij de aanleg van een vaarweg van Antwerpen dwars door West-Brabant naar het Hollands Diep die zo breed was dat drie Rijnschepen er naast elkaar zouden kunnen varen. Mussert publiceerde zijn bezwaren breedvoerig. Hij stond niet alleen en wist zich al snel secretaris van een ‘Nationaal Comité van Actie tot wijziging van het verdrag met België’. Dankzij zijn energieke inzet waren er begin 1926 een groot aantal plaatselijke comité’s actief. In november 1926 accepteerde de Tweede Kamer het verdrag. Het comité verhevigde nu zijn activiteiten en wist de Eerste Kamer in maart 1927 tot tegenstemmen te bewegen. Daarmee was het verdrag van de baan, in ieder geval tot na de Tweede Wereldoorlog.

## Hoofdingenieur

Toen in het najaar van 1927 de functie van hoofdingenieur van de Provinciale Waterstaat in Utrecht vrij kwam, was Mussert een van de gegadigden. Met zijn 33 jaar (en zijn negenjarige ervaring) was hij erg jong voor de functie. Op de voordracht van de Gedeputeerde Staten stond hij daarom op de tweede plaats, maar de Provinciale Staten gaven de voorkeur aan hem. Zo kon hij per 1 november 1927 beëdigd worden als hoofdingenieur.

Op het gebied van de natte waterstaat kreeg Mussert te maken met de afwatering van onder andere de Utrechtse Vecht en de plannen voor de Amsterdam-Rijnverbinding. Op wegengebied was er de uitvoering van de eerste rijks- en provinciale wegenplannen. Over de aanleg van autosnelwegen had hij uitgesproken ideeën.

De rivier de Vecht was sinds het midden van de negentiende eeuw onderwerp van veel studies geweest. Bij langdurige regenval en opwaaing van het Zuiderzeewater liepen de Vechtdijken regelmatig over. Meer dan eens waren deskundigen tot de conclusie gekomen dat een gemaal bij Muiden en het vergroten van de waterberging



een oplossing zouden zijn. Ook werd de oprichting aanbevolen van een waterschap dat het hele stroomgebied onder zijn hoede zou nemen. In november 1928 deed zich opnieuw een noodsituatie voor. Genie en politie werden naast de burgers ingezet om de kaden te versterken met zandzakken of om nooddijken aan te leggen. In de tekst die Mussert schreef voor het 'Verslag over den toestand der Provincie Utrecht in 1928' stond dat zoveel verschillende "Besturen met zoo verschillende belangen en bestaande uit personen met zeer uiteenlopenden ijver, inzicht en verantwoordelijkheidsgevoel" bij de activiteiten waren ingezet, dat het tempo niet erg hoog lag en de werkzaamheden "weinig eenheid vertoonden". Hoewel de schade omvangrijk was, vonden noch de provincie Utrecht noch hoofdingenieur Mussert het verstandig grote uitgaven te doen gezien het feit dat de Afsluitdijk bijna klaar was. De problemen in het Vechtgebied zouden daarna grotendeels tot het verleden behoren. Een actiecomité uit de Vechtstreek eiste echter onmiddellijke maatregelen en wist het provinciebestuur achter zich te krijgen. Mussert kreeg de opdracht een plan te ontwerpen om aan de wateroverlast een einde te maken. Zo werd een gemaal bij Muiden gebouwd met een financiële bijdrage van de provincie Utrecht. Het werd eind december 1930 opgeleverd, de Afsluitdijk was in 1932 gereed. Tot 1941 deed het gemaal nog drie keer als noodvoorziening dienst. Toen werd het buiten werking gesteld.

Op de uiteindelijke plannen voor de verbetering van de scheepvaartverbinding van Amsterdam met de Rijn had Mussert grote invloed. Het Merwedekanaal dat eind negentiende eeuw was geopend, bleek al spoedig te klein. Tussen 1915 en 1927 bestudeerden verscheidene commissies de uitbreidingsmogelijkheden, wat een groot aantal plannen opleverde. Die gingen in grote lijnen uit van drie tracés: door de Gelderse Vallei, naar Vreeswijk of naar Wijk bij Duurstede. Toen het er begin 1929 naar uitzag dat het tracé door de Gelderse Vallei de voorkeur zou krijgen, begon Utrecht zich zorgen te maken. Volgens Mussert was wel Amsterdam maar niet de provincie Utrecht gehoord door het Rijk, ondanks het

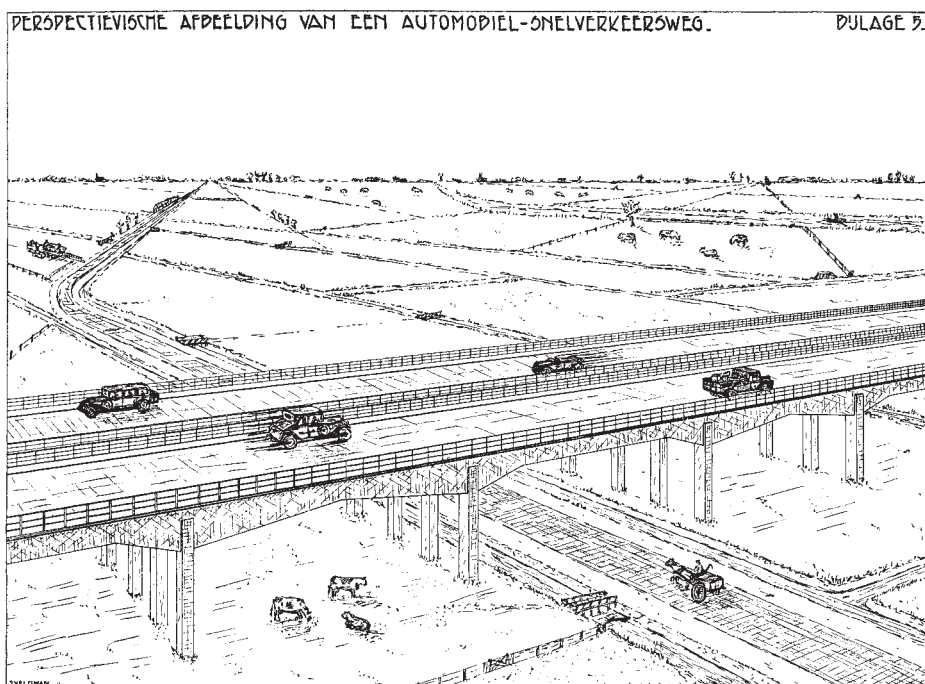
2. Plan van Mussert voor de wijziging van het Amsterdam-Rijnkanaal en een Vallekanaal 1929. Uit: G.J. Borger, *Staat van land en water. provinciale waterstaat van Utrecht 1882-1982* (Utrecht/Zutphen 1982), 205.

feit dat behalve de stad Utrecht ook een aantal kleine gemeenten en waterschappen bij het tracé betrokken waren. Het provinciaal bestuur gaf Mussert eind februari 1929 opdracht een kanaal te ontwerpen tussen Amsterdam en Wijk bij Duurstede, bestaande uit één pand. Eind maart kon een concept aan de gemeentebesturen van Utrecht en Amsterdam worden gestuurd, in april nam de provincie Utrecht het in behandeling. Het ontwerp van Mussert ging uit van één van de voorgestelde plannen (van Wentholt). Dat paste hij zodanig aan dat het eenpandig werd. “De verbetering, die wijlen Dr. C. Lely aangebracht had in het plan Vreeswijk van Dr. Wentholt, heeft mij op het denkbeeld gebracht, dat het ook mogelijk moest zijn om verbetering te brengen in het plan Wijk bij Duurstede”, schreef Mussert in zijn rapport van september 1929. Hij vergeleek zijn plan en dat door de Gelderse Vallei op gebied van scheepvaart, financiën, uitvoeringstijd en risico. Zijn conclusie was dat zijn gewijzigde Wijk bij Duurstede-plan “onverwijlde uitvoering” vereiste, zowel uit landsbelang als omwille van Amsterdam. Alleen vanuit defensiebelangen zou een kanaal door de Gelderse Vallei de voorkeur verdienen. Al eerder dat jaar hadden Provinciale Staten een brochure uitgegeven over het ontwerp, eveneens geschreven door Mussert, waaraan de conclusie van Gedeputeerde Staten was toegevoegd. Niet alleen had de scheepvaart er voordeel van, omdat maar één sluis gepasseerd hoefde te worden, het kanaal was ook voor de afwatering van de regio en de verversing van de Utrechtse stadsgrachten van belang. Eén gemaal zou kunnen volstaan om de boezem op peil te houden. De aftakking naar Vreeswijk bood de binnenvaart een korte route naar het westen; de Rijnvaart kon via Wijk bij Duurstede gaan. Behalve het genoemde tracé maakte Mussert ook een alternatief plan voor het kanaal door de Gelderse Vallei, hoewel de Utrechtse streekbelangen daar volgens hem niet bij gebaat waren.

Het Wijk bij Duurstede-plan van Mussert brak de discussie weer open. Een kanaal bestaande uit één pand moest weliswaar in het zuidelijke deel dieper uitgegraven worden, maar een grote sluis bij Utrecht zou veel kostbaarder zijn. Behalve de provincie Utrecht wist Mussert ook de gemeente Amsterdam en de Betuwsche Kanaalvereniging voor zijn plan te winnen. Eind juni 1929 liet de minister onderzoeken of het plan van Mussert uitvoerbaar was, en in juli 1930 werd een wetsontwerp naar de kamer gestuurd. Eind maart 1931 had de Tweede Kamer met het ontwerp ingestemd. Een kanaal van Amsterdam via Wijk bij Duurstede naar Tiel met een afsplitsing naar Vreeswijk kon daarna tot stand gebracht worden. Van Amsterdam tot de Lek zou het kanaal één geheel vormen met en dus hetzelfde peil hebben als het Noordzeekanaal. Vanaf 1932 werden de plannen uitgevoerd. Pas toen definitief besloten was dat het Amsterdam-Rijnkanaal niet door de Gelderse Vallei maar langs Wijk bij Duurstede en Tiel zou lopen, werd in 1931 een staatscommissie benoemd om de verbetering van de waterstaatkundige toestand van de Gelderse Vallei te bestuderen. Mussert was als hoofdingenieur wel lid van deze commissie maar hij liet zich vaak vervangen.

Het eerste provinciale wegenplan voor Utrecht werd in 1927 opgesteld door Musserts voorganger. De wegenbelastingwet uit 1926 maakte het eerste Rijkswegenplan (1927) en de provinciale wegenplannen mogelijk. Het provinciale plan vormde een aanvulling op het rijksplan; het voorzag in de minder belangrijke verbindingen. De wegenplannen waren een duidelijke poging om de verkeersproblemen op te lossen. Vanaf het einde van de Eerste Wereldoorlog groeide het aantal auto's en steeds meer bleek dat de breedte en de verharding van de bestaande wegen daarop niet berekend waren. Uit diverse hoeken waren sindsdien ideeën aangedragen over de oplossing van deze problematiek.

In 1931 verscheen een door Mussert geschreven boekje in de reeks van de Vereeniging het Nederlandsche Wegen-Congres (NWC): *Vrij baan voor de toekomst. Bijdrage tot de kennis van het wegenvraagstuk*. Behalve een terugblik op de negentiende eeuw schonk hij aandacht aan de Rijkswegenplannen en de aanpak voor de toekomst. Een uitgebreid hoofdstuk wijdde hij aan de lintbebouwing langs de verkeerswegen, die hij een ziekte noemde, een kanker die voortwoekerde en “zeer ernstige schade toebrengt aan 's-lands welstand en 's-Rijks financiën”. Mussert stelde dat het eerste Rijkswegenplan bedoeld was om de “noodtoestand”



3. Zo stelde Mussert zich de autosnelwegen in het Westen van het land voor. De auto's konden hun eigen tempo rijden en het overige verkeer eveneens. Uit: A.A. Mussert, *Vrije baan voor de toekomst. Bijdrage tot de kennis van het wegvraagstuk* (Utrecht 1931), bijlage 5.

op wegengebied op te heffen, maar dat de wegen die uit het volgende plan voortvloeiden “zoodanig [moesten] zijn, dat tenminste de twee volgende generatiën daarmee genoegen nemen”. Hij vond de plannen echter niet aan die voorwaarde voldoen. Volgens hem was de noodtoestand door “het harde werken van de laatste vijf jaren” opgeheven en moest nu gewerkt worden “in het tempo dat de financiën zullen toestaan”. Regelmatig vergeleek hij de wegeaanleg met de aanleg van het spoorwagennet. Het autoverkeer stelde nieuwe eisen aan de wegen, dus was het niet gewenst de oude wegen verder op te lappen, maar moesten totaal nieuwe tracés worden vastgesteld. Daarom schetste hij in het laatste hoofdstuk hoe een snelverkeersweg eruit zou moeten zien: vrij van bebouwing, zo min mogelijk beweegbare bruggen, geen gelijkvloerse kruisingen, twee keer twee rijbanen met gescheiden ertanden en een fietspad “voor de wegwerkers en het politie-toezicht”. Als meest volmaakte autoweg zag hij een viaduct van gewapend beton: “geheel vrij van verzakkingen” en “omdat men van den weg een prachtig uitzicht geniet over het landschap”. Mussert vermeldde het nergens, maar het viaduct was een idee van S. ten Bokkel Huinink uit het begin van de jaren twintig. De kosten zouden volgens Mussert in het westen van het land evenveel of zelfs aanzienlijk minder zijn dan de kosten van een gewone rijksweg. Hij stelde dan ook dat volkomen gebroken moest worden “met het stelsel om Rijkswegen, welke nimmer zijn aangelegd als snelverkeerswegen, ten koste van zeer groote financieele offers op te werken tot halve snelverkeerswegen”. Er zou geleidelijk aan een autosnelwegennet aangelegd moeten worden, waarbij drie groepen van ieder drie bruggen over de grote rivieren het meest urgent waren. Mussert realiseerde zich dat het niet gemakkelijk zou zijn om dit idee te verwezenlijken, omdat de verbetering van een aantal rijkswegen al in uitvoering was. Toch vond hij dat het beleid snel gewijzigd moest worden.

## Slot van een ingenieursloopbaan

Eind jaren twintig maakte Mussert een politieke keuze die zijn leven zou veranderen en zijn carrière als ingenieur zou beëindigen. Zijn politieke opvattingen gingen steeds sterker in de autoritaire en fascistische richting. Eind december 1931 was hij een van de oprichters van de Nationaal-Socialistische Beweging (NSB), waarvan hij leider werd. In mei 1933 werden via het Algemeen Ambtenarenreglement een aantal organisaties verboden voor rijksambtenaren. De NSB hoorde hier nog niet

bij. Eind december van dat jaar werd ook de NSB op de lijst geplaatst. Aansluitend daarbij besloten de Staten van Utrecht in februari 1934 dat deze maatregel ook voor ambtenaren bij de provincie van toepassing moest zijn. Mussert liet echter weten zijn lidmaatschap niet op te willen geven, waarna per 1 mei 1934 eervol ontslag volgde. Mussert protesteerde hiertegen met de argumentatie dat hij als hoofdingenieur “vrijwel alle waterstaatkundige problemen welke in de provincie aanwezig waren tot oplossing” had gebracht. Zijn protest haalde niets uit, zijn keuze voor de NSB had zijn ingenieurscarrière afgesloten. De waardering voor zijn werk als ingenieur werd breed gedragen, zowel bij de provincie als bij zijn vakgenoten. Vanaf mei 1934 richtte hij zich helemaal op zijn politieke carrière; hierover is al veel geschreven. Mussert bleef echter, ook zijn politieke loopbaan, denken en werken als een ingenieur. Hij “meende mensen te kunnen leiden zoals men watermassa’s kanaliseert” zoals een biograaf het uitdrukte. Mussert was een van de weinige waterstaatsingenieurs die lid was van de NSB. Er waren er echter wel die het gedachtegoed van de NSB aanhingen maar hun carrière boven hun ideeën stelden. Een vaste baan als ambtenaar was in de crisisjaren een zeer kostbaar goed.

Als ingenieur bracht Mussert ideeën naar voren die vernieuwend waren en die beschouwd mogen worden als technische innovaties. Maar niet altijd waren ze te verwezenlijken. Bij het plan voor de waterkrachtcentrale in de Oosterschelde had hij geen rekening gehouden met belanghebbenden. De ideeën voor de snelwegviaducten lagen te ver van de toenmalige wegebouwpraktijk. De ingenieur Mussert bedacht technische oplossingen en rekende uit wat het de economie opleverde. Hij hield koppig vast aan zijn ideeën en probeerde zijn gelijk te halen. Maar hij moest van tijd tot tijd ervaren dat techniek en economie niet de enige bepalende factoren waren.

**Publicaties van A.A. Mussert** (uitsluitend met betrekking tot waterstaatszaken, in chronologische volgorde)

- ‘Dubbele ophaalbrug met horizontale rijvloer’, *De Ingenieur* (1919), 494-496, 742-743, 868-869.
- ‘Is aanzienlijke besparing op de toekomstige Zuiderzee-inpoldering mogelijk?’, *De Ingenieur* (1921), 644-650, 776-777.
- ‘Het vraagpunt van de samenvoeging der beide ontworpen zuidelijke Zuiderzee-inpolderingen en het verslag der Commissie inzake wijziging der afsluiting van het IJ’, *De Ingenieur* (1923), 166-170.
- ‘De Zuid-Nederlandsche waterwegen in verband met het tractaat met België’, *De Ingenieur* (1925), 1073.
- *Verslag van de commissie, ingesteld door de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Gooiland, bij besluit van 26 Februari 1924, om te onderzoeken de uit technisch en economisch oogpunt meest in aanmerking komende wijze van verbetering van de verbinding van het Gooi met de scheepvaartwegen in Nederland* [Hilversum 1926].
- ‘Capaciteit van sluizen en het Belgisch Verdrag’, *De Ingenieur* (1927), 12-13, 108.
- Verslagen van de Binnenscheepvaartcongressen, *De Ingenieur* (1928, 1930, 1932).
- *De Amsterdam-Rijnverbinding en de Utrechtse Streekbelangen* (Utrecht 1929).
- *De plannen voor de scheepvaartverbinding Amsterdam-Rijn. Historisch overzicht en beschouwingen* (Utrecht 1929).
- ‘De verbetering van het Nederlandsche Wegennet en de financiële regeling daarvan’, *Wegen* (1931), nr 10a, 1-5.
- *Vrij baan voor de toekomst. Bijdrage tot de kennis van het wegvraagstuk* (Utrecht 1931).
- Artikelen in diverse kranten.

**Publicaties over A.A. Mussert**

- G.J. Borger, *Staat van land en water. Provinciale waterstaat van Utrecht 1882-1982* (Zutphen 1982), 170-207.
- R. Havenaar, *Anton Adriaan Mussert. Verrader voor het vaderland* (Den Haag 1978).
- J. Homan van der Heide, *Mussert als ingenieur* (Utrecht 1944).
- L. de Jong, *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*, deel I (Den Haag 1969), 278-385.
- A.A. de Jonge, ‘Mussert, Anton Adriaan’, in: J. Charité en A.J.C.M. Gabriëls, *Biografisch Woordenboek van Nederland*, deel I (Den Haag 1979), 416-419.