

Max Bongaerts

Geboren 9 januari 1875 te Roermond, overleden 10 mei 1959 te 's-Gravenhage. Werd minister van Waterstaat in het eerste, slechts korte tijd regerende kabinet-Colijn. Bekend als breed georiënteerd en waterstaatkundig vakbekwaam ingenieur en politicus.¹

Georges Linssen

11

Max Charles Emile Bongaerts was de tweede uit een katholiek gezin van zeven kinderen. De familie, die zich omstreeks 1780 in Roermond vestigde, dreef een goed lopende diligenciedienst tussen Maastricht en Venlo. Zijn voorouders verwierven huizen en bouwland in en rondom de stad. Grootvader, tot de welgestelde families van Roermond behorend, maakte zich verdienstelijk in kerk, sociëteit en armen- en ziekenzorg. Max Bongaerts' vader kreeg een Franstalige kostschoolopvoeding in België. Hij liep stage bij een textielfabriek in de Franse wolstad Roubaix. Samen met zijn oudere broer exploiteerde hij eerst een lakenfabriek en grossierde daarna in manufacturen. Uit het huwelijk van vader Eugène Bongaerts met de uit een kapitaalkrachtige familie afkomstige Victorine Spielmans werd Max Bongaerts geboren.

Na te Roermond de Openbare Lagere School doorlopen te hebben, met onder meer Frans in het lespakket – de taal waar hij een voorliefde voor hield – behaalde hij in vijf jaar met glans en als beste van zijn klas het HBS-diploma. Hij kreeg een zeer hoge puntenwaardering voor de wiskundevakken, te weten voor stekunde oftewel algebra: schriftelijk een 8 en mondeling een 9 (van de tien te behalen punten); voor meetkunde 8 en 9; trigonometrie 10 en 10; en beschrijvende meetkunde 9 en 9. Dat betekende voor de wiskundegroep als geheel een eindcijfer 9. Voor natuurkunde, scheikunde, natuurlijke historie en kosmografie scoorde hij als eindcijfer eveneens een 9. In een bijdrage geleverd aan het gedenkboek dat verscheen bij het vijfenzeventigjarig bestaan van de Rijks-HBS in 1939 bedankte oud-leerling Bongaerts in het bijzonder dr. Voorzanger en dr. Schreurs, de leraren die, gul van hoofd en hart, hem zo vruchtdragend de wis- en natuurkunde hadden ingeprent.

Zijn ouders, financieel *well-to-do*, konden een hogere studie elders gemakkelijk betalen. De in techniek geïnteresseerde Bongaerts vertrok dan ook in 1892 naar Delft om te studeren aan de Polytechnische School. Hij ging op kamers wonen bij de familie De Maar aan de Voorstraat 57a, een pand gelegen in de schilderachtige binnenstad. Daar bleef hij het grootste deel van zijn studententijd wonen. Zoals de meeste studenten meldde hij zich aan bij het Delfts Studentencorps, waarin hij geen bestuursfunctie vervulde. Wel werd hij lid van het nogal besloten en exclusieve, in 1886 opgerichte dispuut Uit Louter Ingenieurs, kortweg ULI, een hechte, maximaal twaalf leden tellende vriendenclub met het doel het denkbeeld van de vrije studie en de liefde tot het ingenieursvak aan te wakkeren. Oud-lid ir. V.J.P. de Blocq van Kuffeler, tijdgenoot van Bongaerts, herinnerde zich van ULI dat de leden niet door een zwaarwichtige geest bezielde waren. Dat neemt niet weg dat er serieuze voordrachten werden gehouden die het technisch denken scherpten. Een oesterdiner behoorde tot de jaarlijks terugkerende, niet van jolijt gespeende evenementen. Bongaerts werd penningmeester van ULI, een functie die hij in zijn later leven vaker zou vervullen. Als bestuurslid droeg hij aan een rood lint

1-- Met dank aan het Gemeentearchief Roermond en aan Carl Lücker Art Design te Roermond voor de behulpzaamheid bij het vinden van de afbeeldingen.



1. Max Bongaerts, olieverfportret op doek geschilderd ter gelegenheid van zijn tachtigste verjaardag door R.A.J. Wong Lun Hing (1920-1974) (uit: Linsen, 'Ir. Max Bongaerts').

een zilveren insigne bestaande uit ingenieursattributen: driehoek, passer en gradenboog.

Een student kon kiezen uit de driejarige opleiding – bestemd voor toekomstige industriële en technologen – en de meer wetenschappelijk georiënteerde, vierjarige opleiding. Delft beschikte over vijf disciplines: bouwkunde, scheepsbouw, werktuigbouwkunde, mijnbouw en civiele techniek. Bongaerts' keuze viel op de laatste, met vierjarige opleiding. De studie voor civiel ingenieur rondde hij vlot af door in juni 1896 af te studeren. Van de 29 kandidaten die zich voor het eindexamen aangemeld hadden, slaagden er in dat jaar negentien. Daarmee was Bongaerts in zijn familie en waarschijnlijk ook in Roermond de eerste ingenieur.

Hij werd na zijn afstuderen lid van het in 1847 onder meer door twee bekende waterstaatsingenieurs, F.W. Conrad en L.J.A. van der Kun, opgerichte Koninklijk Instituut voor Ingenieurs (KivI), waarvan hij later lid van de Raad van Bestuur werd. Tot de Vereniging van Delftsche Ingenieurs (VDI) trad hij toe in 1910. In die organisatie vervulde hij geen bestuursfunctie maar hij publiceerde wel – zie de lange lijst van zijn publicaties – in het door de vereniging uitgegeven tijdschrift *De Ingenieur*. Uit latere inleidingen van hem blijkt dat hij graag inging op de historische kant van zijn vak. Opvallend is zijn breed onderbouwde Europese en mondiale kijk op de verkeersproblematiek, in het bijzonder de waterwegen. Ook zijn rapporten voorzag hij, waar dat paste, van een degelijk gedocumenteerde historische aanloop.

Rijkswaterstaat

In juli 1896 verscheen een bericht in *De Ingenieur*, waarin belangstellenden werden opgeroepen voor de betrekking van aspirant-ingenieur bij Waterstaat, een Rijksdienst die vooral geïnteresseerd was in het neusje van de zalm van pas afgestudeerde ingenieurs. Bongaerts had belangstelling, solliciteerde en deed op 2 oktober 1896 een succesvol vergelijkend examen.

Waarom die keuze voor Rijkswaterstaat? De traktementen bij Rijkswaterstaat waren in de loop der jaren verbeterd maar bleven bescheiden. Daar stond tegenover dat men wel op vaste inkomsten en een pensioen – voor de doorsnee burger niet weggelegd – kon rekenen. Bovendien ontving men naast het salaris een vast, niet te verwaarlozen bedrag voor reis-, verblijfs- en bureaunkosten, waarvan bij zuinig beheer en zonder tegenvallers wel iets overbleef. Ook ontving men soms een toelage voor bijzondere verrichtingen zoals een relevante publicatie. Daar kwam bij dat een positie bij deze Rijksdienst maatschappelijk aanzien genoot. Als een essentiële taak van Rijkswaterstaat zag men de strijd tegen Nederlands eeuwigte erfvijand: het water. Dat gaf aan het werk een heroïsch tintje. Binnendringen in dit door invloedrijke protestantse families zoals Conrad, Beijerinck en Caland gedomineerde elitekorps was, zeker voor een katholiek in die tijd, gemakkelijk noch vanzelfsprekend.

Bongaerts werd snel aangenomen. Op 1 november 1896 werd hij toegevoegd aan de Inspecteur van Rijkswaterstaat te 's-Hertogenbosch. Tevens werd hij lid van de Vereniging van personeel in dienst bij Rijkswaterstaat, 'Eendracht maakt macht' (EMM). Op 1 juli 1897 werd hij overgeplaatst naar Den Haag en op 1 november 1900 naar Breda. Daar volgde op 1 juni 1901 zijn bevordering tot ingenieur derde klasse. Het hem toegekende traktement achtte hij voldoende om de hand te vragen van Hetta Guljé (1878-1942), met wie hij in 1902 trouwde; zij kregen twee zoons en een dochter.

Op 1 maart 1902 werd Bongaerts overgeplaatst naar Almkerk, gelegen halfweg tussen Dussen en Werkendam. Katholieke stedelingen zoals Bongaerts en zijn uit Breda afkomstige vrouw moeten het verblijf in deze soms door godsdiensttwisten verdeelde, streng protestantse, geïsoleerde en vreemdelingen werende plattelandssamenleving hebben ervaren als het wonen in een soort niemandsland. Zijn eerste kind, Eugène, werd er in 1903 geboren. Zijn volgende standplaats, Heusden, een voor het merendeel door katholieken bevolkt vestingstadje aan de Maas, volgde op 1 december 1903. Ongetwijfeld zal het gezin er zich beter hebben thuisgevoeld. Daar werd hij belast met de dagelijkse leiding van de Maaswerken bij Andel. Zijn dochter Lily kwam er in 1904 ter wereld.

De Maaswerken, bedoeld om de waterstaatkundige toestand in het gebied van Maas en Waal te verbeteren door verlegging van de uitmonding van de Maas, hadden een lange aanloop. De overlast dateerde van eeuwen her. Vele bewoners zagen die als de onontkoombare roede Gods. Het eerste serieuze initiatief – maar daar bleef het bij – was het plan van medicus, militair en cartograaf C.R.Th. baron Krayenhoff uit 1823: *Proeve van een ontwerp tot scheiding der rivieren de Waal en de Boven-Maas*. Met het in 1850 uitkomen van de rapporten van de waterstaatsinspecteurs J.H. Ferrand en L.J.A. van der Kun brak een periode aan van systematische normalisering van de grote rivieren. Dat leidde, vooral na dijkdoorbraken en grote overstromingen, weer tot nieuwe plannen, allemaal variaties op hetzelfde thema, waartoe Krayenhoff de aanzet had gegeven. In 1864 verscheen het plan van W.F. Leemans, gewijzigd in 1865, in 1878 gevolgd door het plan-Schnebbelie-Nolthenius en een jaar later door het plan-Lely. Toen vond minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid jhr.ir. G.J.G. Klerck, van huis uit genie-officier, spoorwegadviseur en politiek bedreven genoeg om harde noten zo nodig snel te kraken, het wel genoeg. Op basis van het plan-Schnebbelie-Nolthenius, waarvan de kosten werden geraamd op vijftien miljoen gulden inclusief vijf miljoen voor onteigeningen, bracht hij samen met minister van Justitie mr. A.E.J. Modderman op 26 januari 1883 de Wet tot het verleggen der rivier de Maas, de zogeheten Maasmondwet, in het Staatsblad. De wet was zeldzaam kort van stof en bevatte slechts één enkel artikel, luidend: “De uitmonding van de rivier de Maas zal worden verlegd naar den Amer”, waarna nog vier puntjes a tot en met d volgden. De tekst kon ruimschoots worden afgedrukt op een halve pagina. De aanbesteding volgde in 1886. Aan de uitvoering van de Maasmondwerken heeft Bongaerts als uitvoerend ingenieur zijn bijdrage geleverd, samen met collegae als C.L. Schuller tot Peursum, D.A. van Heyst, de latere minister van Waterstaat jhr.ir. O.C.A. van Lidt de Jeude, E. van Konijnenburg, J.P. van Vlissingen en W.G.C. Gelinck. Met de laatste twee publiceerde hij in 1904 een artikel over de elektrische bemaling – een noviteit – van de Lage Dongepolders. Over hetzelfde onderwerp, maar in wat bredere context, hield hij in 1905 een inleiding voor het Tiende Nederlandsch Natuurkundig- en Geneeskundig Congres te Arnhem.

Te Andel kwam de op 18 augustus 1904 door de jonge koningin Wilhelmina plechtig onthulde – in 2002 wegens verbreding van de sluisdijk verplaatste – gedenksteen te staan, die de scheiding van Maas en Waal memoreerde, in die tijd een soort Deltawerk.

Op 1 augustus 1905 kwam Bongaerts weer naar Breda terug. Hier werd hij op 1 oktober 1906 gepromoveerd tot ingenieur tweede klasse. In die rang kreeg hij op 1 november van hetzelfde jaar als standplaats Dordrecht. Tijdens zijn Dordtse periode verscheen in 1909 het in vakkringen met respect ontvangen rapport *De scheiding van Maas en Waal onder verlegging van de uitmonding der Maas naar den Amer bewerkt door den Ingenieur van den Waterstaat M.C.E. Bongaerts*, uitgegeven door het ministerie van Waterstaat. Het kloeke boekwerk – gedrukt op degelijk kwaliteitspapier dat werd geleverd door de internationaal bekende drukker van waardepapieren Joh. Enschedé & Zonen te Haarlem – was een indrukwekkende proeve van Bongaerts' bekwaamheid en ervaring. Het oogde bijzonder fraai. De stevige linnen kaft, ontworpen door tekenaar en lithograaf André Vlaanderen, was verlucht met de provinciewapens van Limburg, Noord-Brabant, Zuid-Holland en Gelderland, met in het midden rijkswapen en gedenksteen. Wat de inhoud betreft



2. Omslag van Bongaerts' boek *De scheiding van Maas en Waal, onder verlegging van de uitmonding van de Maas naar den Amer* ('s-Gravenhage 1909).

14

wist Bongaerts natuurlijk precies waarover het ging. Hij had in het Land van Heusden en Altena, een streek die hij kende als zijn broekzak, zeven jaar gewerkt: van 1 november 1896 tot 1 juli 1897 onder inspecteur-generaal W.F. Leemans en van 1 november 1900 tot 1 november 1906 onder de inspecteurs-generaal C.F.M.H. Schnebbelie en R.O. van Manen.

Het lijvige rapport, 333 pagina's tekst met bouwtekeningen van schepradstoomgemalen, bruggen, stoompontveren, afwateringskanalen, dienstgebouwen, duikers, situatieschetsen, cijferopstellingen en foto's, behandelt minutieus de totstandkoming van de Maasmondwerken. In het eerste deel wordt een historische inleiding gepresenteerd met als eerste jaartal de stormvloed van 857; in deel twee komen de diverse, hierboven reeds genoemde plannen tot verlegging van de Maasmond aan de orde; in deel drie treft men, royaal verlucht met beeldmateriaal, een beschrijving aan van de uitvoering der werken; deel vier bevat een toelichting op de administratieve regelingen; deel vijf geeft een overzicht van kosten en personeel en deel zes de waterstanden en rivierkundige gevolgen van de scheiding van beide rivieren, tenslotte gevarieerd aangevuld met negen bijlagen en een aantal in kleur uitgevoerde landkaarten.

Bondig samengevat beschreef Bongaerts de afdamming van het Maasdeel – tevens provinciegrens tussen Brabant en Gelderland – dat vóór 1904 Maas en Waal tussen Heusden en Woudrichem verbond. Dit gebeurde door middel van een halverwege bij Andel gelegen afsluitdijk, die voorzien werd van een sluizencomplex, de Wilhelminasluis. De Afdamde Maas, zoals deze tegenwoordig heet, verving men door een nieuw stuk rivier, dat de Maas vanaf Heusden via de gegraven Bergse (Geertruidenbergse) Maas verbond met de genormaliseerde Amer, uitmondend in het Hollands Diep. Twee aan het Oude Maasje gelegen dorpen – Gansoijen, met een eeuwenoud kasteel, en Hagoord, beide op het tracé – moesten ruimte maken voor de nieuwe rivier. Met dit helder opgezette rapport was Bongaerts' naam gemaakt en zijn gezag gevestigd.

Op 1 maart 1912 werd hij in de functie van arrondissementsingenieur overgeplaatst naar Goes, waar zijn jongste kind Joop in 1912 het levenslicht zag. Het bestuur van de afdeling Roermond van de Maasvereniging in Limburg wist hem in-Goes te vinden. Men vroeg hem om een inleiding te komen houden over het belang dat zowel Nederland als België had bij een bevaarbare Maas. Hij wees er onder meer op hoe noodzakelijk het ook voor Amsterdam en Rotterdam was om rekening te houden met een voortdurend uitbreidend zeeverkeer. Daar hoorde de Maas, als natuurlijke aan- en afvoerweg van massaproducten zoals de Limburgse steenkolen, bij.

In verband met zijn nieuwe politieke activiteiten – sinds 16 september 1913 het lidmaatschap van de Tweede Kamer, waarover hierna meer – ging Bongaerts met verlof vanaf 1 oktober 1913 tot 1 november 1914, met behoud van de helft van zijn salaris. Op die laatste datum werd hij bevorderd tot ingenieur eerste klasse. Hij benutte deze periode tevens door in 1914 in *De Ingenieur* twee visionaire artikelen te publiceren over de benutting van de energie van de getijbeweging. Dat idee werd in 1967 voor het eerst verwezenlijkt met de *Usine Marémotrice de la Rance* nabij Mont Saint Michel, die sindsdien elektrische stroom leverde aan *Electricité de France* (EDF).

Zijn carrière vervolgde hij met de benoeming tot hoofdingenieur op 1 mei 1919. Precies twee jaar later werd hij hoofdingenieur-directeur. Inmiddels had Bongaerts zich met zijn gezin in Den Haag gevestigd. Hij woonde en hield kantoor tegenover het Haagse Bos aan de Bezuidenhoutseweg 267 – inmiddels vernummerd tot 273 – in een statige woning met daarachter een tuin met prieel en eigen tennisbaan; ook de kleinkinderen – achttien in getal – kwamen er graag. Het lidmaatschap van de Haagse Sociëteit de Witte bood hem de gelegenheid om vrienden te ontmoeten, gebruik te maken van de welvoorzene clubbibliotheek en ter ontspanning te bridgen, een kaartspel waar hij graag een uurtje voor opzij zette. Voor zijn politieke werk was de sociëteit tevens handig gelegen aan het Plein in het Haagse Binnenhofkwartier.

Het feitelijke afscheid van Waterstaat en zijn intrede in de politiek – die Bongaerts

kennelijk niet voltijds bezette dan wel onvoldoende honoreerde – gaven hem de gelegenheid om te Den Haag een eigen Civiel Ingenieursbureau voor Afwateringsbelangen en Openbare Werken op te zetten. Hij deed dat samen met zijn jongere broer Paul, die evenals hijzelf was afgestudeerd in Delft. In 1919 ontving Bureau Bongaerts de opdracht tot het samenstellen van een ontwerpbesluit tot oprichting van een Peelwaterschap, dat hij in zijn rapport de titel meegaf *Afwatering en kanalisatie van de Peel*. Het werd een meer dan driehonderd pagina's tellend werkstuk over de Brabantse en Limburgse Peel, een gebied van ruim honderdduizend hectare. Aan de orde kwam de waterstaatkundige toestand met daaraan in hoofdtrekken toegevoegd de werken ten behoeve van kanalisatie en afwatering van de uitgestrekte veengebieden. Ook werd aandacht besteed aan de infrastructurele voorzieningen, zoals bebouwing en land- en buurtspoorwegen. Aan mogelijke kolenmijnbouw was eveneens gedacht. Bezuinigingsmaatregelen deden het weldoordachte rapport echter in de vergetelheid der bureauladen belanden. Het bureau werd in 1923-1924 betrokken bij de oprichting van het Brabantse waterschap Helvoirtse Broek, waar moerassige gronden in cultuur werden gebracht; in 1963 werd dit opgeheven en toegevoegd aan het waterschap De Zandley.



3. Het stoomgemaal te Waalwijk en de werken aan de benedenmond van het afwateringskanaal 's-Hertogenbosch-Drongelen (uit: Bongaerts, *Scheiding van Maas en Waal*, fig. 42).

Tweede Kamer

De politieke wortels van Max Bongaerts lagen in Roermond. De bedoeling was dat hij mr.dr. F.J. Bolsius, die als Tweede-Kamerlid terugtrad, opvolgde. Bongaerts versloeg na een pittige verkiezingsstrijd boerenvoorman J.Th. Verheggen. Op 16 september 1913 deed Bongaerts zijn intrade in de Tweede Kamer voor de in 1904 opgerichte Algemeene Bond van RK Kiesverenigingen, vanaf 1926 officieel Rooms-Katholieke Staatspartij (RKSP) geheten. Deze bezette toen een kwart van de honderd Kamerzetels. Fractie leider was zijn uit Venlo afkomstige vriend mgr.dr. W.H. Nolens, voor wie hij bij diens overlijden, samen met mr. P.J.M. Aalberse, executeur-testamentair was.

Als specialist op het terrein van vaarwegen werd Tweede-Kamerlid Bongaerts in 1918 als regeringsadviseur toegevoegd aan de minister van Buitenlandse Zaken, jhr.mr.dr. H. van Karnebeek, die belast was met de besprekingen over de door België geëiste herziening van het Scheidingsverdrag van 1839, in het bijzonder waar het de problematiek rondom de Scheldemonding betrof.

In zijn kwaliteit van secretaris van het Uitvoerend Comité van de Nationale Betogingen voor de Eenheid van Nederland voerde Bongaerts campagne tegen de Belgische plannen tot annexatie van delen van Zeeland en Limburg. Hij werd daarin bijgestaan door zijn vertrouwde liberale waterstaatkundige collega in de Tweede Kamer, jhr.ir. R.R.L. de Muralt, de man die op Schouwen-Duiveland de naar hem genoemde gewapend betonnen dijkversterking introduceerde. Voorts was Bongaerts lid van diverse Kamercommissies zoals de Commissie Openbare Werken, Leger en Vloot, en Buitenlandse Zaken.

Bongaerts belastte zich ook met nevenwerkzaamheden, die soms uit zijn politieke werk voortvloeiden. Hij had er vele. Om te beginnen de Staatscommissies en Adviesraden waarvan hij deel uitmaakte.

Na de stormvloed van januari 1916, die de Zuiderzeekusten zwaar beproefde en waarbij het eiland Marken een prooi van de golven werd, benoemde minister Lely nog in april van dat jaar een Staatscommissie die de oorzaken van de opgetreden hoge waterstanden moest onderzoeken. De commissie kwam onder voorzitterschap te staan van wis- en natuurkundige prof.dr. H.G. van de Sande Bakhuyzen, directeur-astronoom van het Leidse Observatorium, tevens voorzitter van de afdeling wiskunde der Koninklijke Academie van Wetenschappen. Bongaerts werd

lid van de commissie samen met onder meer de ervaren inspecteur-generaal van Rijkswaterstaat ir. J.C. Ramaer en meteoroloog-oceanoloog dr. J.P. van der Stok, directeur van het Koninklijk Nederlandsch Meteorologisch Instituut (KNMI). Het betekende voor Bongaerts een belangrijke benoeming, want het bracht hem in andere toporganen zoals de Zuiderzeeraad. De commissie bracht in 1920 een weinig opzienbarend advies uit aan Lely's opvolger, minister ir. A.A.H.W. König. Het rapport schreef de ramp toe aan een samenloop van ongunstige omstandigheden, waarbij vooral de richting en kracht van de wind een rol speelde.

In 1918 werd Bongaerts lid van de in 1892 door minister Lely in het leven geroepen Staatscommissie Waterstaatswetgeving. Deze commissie had ingrijpende wetgevende arbeid verricht, met als belangrijkste resultaat de Waterstaatswet van 1900, die een aantal reeds lang ter discussie staande bevoegdheden regelde inzake beheer van waterstaatswerken. De stormvloed van 1916 deed in het parlement de vraag rijzen of het door Rijkswaterstaat uitgeoefende toezicht op de kwetsbare zeekeringen en verzwakte binnendijken wel in voldoende mate functioneerde. Bongaerts' ervaringen droegen begin twintiger jaren bij aan de toevoeging van een nieuwe paragraaf – het voorkomen en beperken van overstromingen, geregeld bij Wet van 15 oktober 1921 – aan de bestaande Waterstaatswet; de toezichtbevoegdheden van de Kroon – lees: Rijkswaterstaat – en de provincies werden uitgebreid.

In 1923 werd de Staatscommissie inzake Vervoersproblematiek ingesteld, een eerste beleidspoging om greep te krijgen op de te verwachten mobiliteitsexplosie. Koets en sjees, kar en beurtschip van de negentiende eeuw maakten steeds meer plaats voor trein (omstreeks 1890 lag er een landelijk spoorwegnet), tram, bus, vrachtwagen en auto. Vooral het snel groeiend wegvervoer baarde de regering zorgen, gezien de tekortschietende infrastructuur. Vóór de Eerste Wereldoorlog was het vracht- en personenvervoer over de weg grotendeels slechts van plaatselijk belang. Het diende vooral als voor- en natransport ten behoeve van spoorwegen en binnenvaart. De verbetering van het gemotoriseerd vervoer en de grotere flexibiliteit – transport van deur tot deur – sprak de burger aan. Het aantal personenauto's steeg van elfduizend in 1920 tot honderdduizend in 1939. In dat laatste jaar waren er inmiddels ook bijna vijftigduizend vrachtwagens op de weg verschenen. Vooral in de Randstad, waar de verkeersdrukte steeds intenser werd, moest ruim baan gemaakt worden voor de automobiel. Dat verkeer eiste ook zijn tol. In 1939 vielen er achthonderd doden en vijftien duizend gewonden. De transportrevolutie die zich aftekende vroeg om meer verharde wegen – aanvankelijk vooral klinkerbestrating of macadam – met bewegwijzering, bijbehorend onderhoud en voorzieningen zoals benzine- en servicestations.

Van de Staatscommissie werd een vooruitziende blik verwacht. De commissie-Patijn, genoemd naar zijn voorzitter, kreeg als secretaris ir. G.J. van den Broek. Bongaerts werd lid van de commissie. Hij zou wat later Van den Broek weer tegenkomen bij het opstellen van het Rijkswegenplan, maar dan als minister. Er bleek vooral behoefte aan doorgaande verbindingen tussen de grote industrie- en bevolkingscentra. Ter financiering van die voornemens kwam de Wegenbelastingwet 1926 tot stand. Het in 1927 vastgestelde en in 1932 herziene Rijkswegenplan werd in navolgende jaren uitgevoerd. De wegenproblematiek was Bongaerts niet vreemd. Hij had er eerder mee kennis gemaakt – sinds 1917 – via de Commissie Wegenverbetering van de zich op steeds breder terrein begevende Algemeene Nederlandsche Wielrijders Bond (ANWB). Rijkswaterstaat was in de commissie vertegenwoordigd in de persoon van ir. A. van Linden van den Heuvel, hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat in de provincie Overijssel. Taak van de commissie was de aanleg te stimuleren van wegen, liefst stofvrij, en van aparte fietspaden, evenals het geven van voorlichting over verkeersgedrag.

In die verkeerscontext past ook het feit dat in 1937 Bongaerts' hulp werd ingeroepen toen – het was in 1928 al eens geprobeerd – een meer gestructureerde samenwerking tussen de ANWB en de Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club (KNAC) aan de orde kwam. Daarbij was ook de Koninklijke Nederlandsche Motorwielrijders Vereniging (KNMV) en de Bond van Bedrijfsautohouders in Nederland (BBN) betrokken. De invloedrijke, tot op het hoogste niveau over

bruikbare contacten beschikkende Bongaerts was daarom in datzelfde jaar gekozen tot BBN-voorzitter. Het BBN-bestuur meende zo een goede troef in handen te hebben, vooral ten opzichte van de hen niet al te vriendelijk gezinde ANWB, die van mening was dat de BBN zich soms op haar terrein bewoog. Pragmatisme overwon. Mede onder druk van de slechte tijden – zelfs de sinds 1922 jaarlijks georganiseerde Rijwiel en Auto Industrie (RAI)-tentoonstelling ging toen niet door – kwam in 1937 samenwerking tot stand via een maandelijks voorzitters- en secretarissenoverleg. Daarin participeerde dus ook Bongaerts.

Een belangrijk gremium waarvan Bongaerts eveneens in 1918 lid werd, was de in 1902 ingestelde Mijnraad, een adviesraad die toezicht hield op het directiebeleid van Staatsmijnen in Limburg. Nolens was er als opvolger van Lely vanaf 1913 tot zijn overlijden in 1931 voorzitter van. Bongaerts werd vaak gevraagd om over de kolenwinning lezingen te houden. Omstreeks 1937 volgde, niet zo onlogisch, zijn benoeming tot lid van de Energieraad, een orgaan dat de Nederlandse energiehuishouding in zo economisch mogelijke zin sturing en ontwikkeling zou moeten geven.

Voorts maakte hij deel uit van de in 1919 ingestelde Zuiderzeeraad, een hoogwaardig en met klinkende namen opgetuigd gezelschap. Oud-minister Cornelis Lely, de maker van het plan tot afsluiting en inpoldering der Zuiderzee, werd er zeer terecht de eerste voorzitter van. Reeds in 1892 was hij als minister voorzitter van de Staatscommissie tot onderzoek, afsluiting en drooglegging van de Zuiderzee. De belangrijkste redenen van inpoldering waren bescherming tegen stormvloed, de vorming van een zoetwaterbassin en het verkrijgen van nieuw landbouwareaal. In 1918 bracht hij – voor de derde keer minister – de zonder hoofdelijke stemming aangenomen Zuiderzeewet tot stand, waarbij onder meer de Zuiderzeeraad werd ingesteld. Deze Raad had tot doel om de regering te adviseren inzake voorbereiding, uitvoering der inpoldering en inbezitneming van de gronden. Ook zag men toe op de uitvoering van de karig uitkerende Zuiderzeesteunwet van 1918, die pas begin dertiger jaren feitelijk in werking trad.

Bongaerts was sinds de oprichting in 1919 lid van dit ongeveer dertig leden tellend college, dat om te beginnen de Dienst Zuiderzeewerken van de grond tilde. Dr. ir. H. Wortman, de man die eerder op verzoek van Lely met een commissie de kosten nog eens onder de loep had genomen, was de eerste directeur-generaal. In 1920 werd gestart met de voorbereidende grondwerken. Omstreeks 1931 – de Wieringermeer was net ingepolderd – werd Bongaerts ondervoorzitter en hij bleef dat tot 1938. Tijdens die periode kwam in 1932 de ruim dertig kilometer lange Afsluitdijk – eigenlijk een dam met twee afwateringssluizen – tussen Den Oever en Kornwerderzand gereed. In 1936 werd begonnen met de dijkwerken van de Noordoostpolder; het nieuwe 47.600 hectare grote land – ook het bedreigde, niet meer bewoonde Schokland en het visserseiland Urk omvattend – viel in september 1942 droog.

In 1918 werd Bongaerts benoemd tot voorzitter van de Commissie inzake de aanleg en exploitatie van tramwegen in Zuid-Limburg. Vooral voor de Limburgse steenkolenmijnen was het van belang over snel en betrouwbaar personenvervoer te kunnen beschikken. Bongaerts hield van opschieten. Een jaar later, in oktober 1919, kwam zijn rapport uit. Het leidde tot de oprichting van de Limburgsche Tramweg Maatschappij NV (LTM), waarvan hij commissaris werd. Bij dit ene commissariaat zou het niet blijven. Hij vervulde in de loop der jaren deze taak ook bij het katholieke volksdagblad *Het Centrum*, de Roermondse *Maas- en Roerbode*, de Stoomvaartmaatschappij Zeeland en de Middenstandsbank. Bij de *Maas- en Roerbode* en de Middenstandsbank was hij voorzitter van de Raad van Commissarissen.

Onderwijs had Bongaerts' grote belangstelling. Zo fungeerde hij van 1919 tot 1951 – met uitzondering van vier jaar – als penningmeester van het curatorium van de Katholieke Leergangen te Tilburg. Het was een gezelschap van prominent gehalte en stond onder voorzitterschap van politicus mr. A.I.M.J. baron van Wijnbergen. Via dit bestuur kwam hij terecht in het curatorium van in 1927 opgerichte RK Handelshoogeschool, de latere Universiteit van Tilburg. Hij werd in 1936

voorzitter van het RK Handelshoogeschoolfonds. Dat moest financiën bij elkaar sprokkelen bedoeld om de wetenschappelijke arbeid te bevorderen van docenten, studenten en afgestudeerden van de Hogeschoolgemeenschap.

Ook was hij sinds de oprichting in 1931 voorzitter van de Raad van Bestuur van het aan de Tilburgse Hoogeschool verbonden Economisch Technologisch Instituut (ETI), een initiatief van de latere minister prof.dr.ir. H.C.J.H. Gelissen en prof. H.A. Kaag, die in Tilburg het vak geld-, krediet- en bankwezen doceerde. Beiden werden als directeur verbonden aan het ETI, dat zich vooral richtte op het Brabantse bedrijfsleven.

Opmerkelijk is dat Bongaerts in de dertiger jaren benoemd werd tot curator van de eerste leerstoel Spaans in Nederland, verbonden aan de Universiteit van Utrecht. Waarschijnlijk is hij in de Spaanse taal en cultuur geïnteresseerd geraakt bij zijn veelvuldige bezoeken aan Andalusië. Het jonge gezin van zijn daar in de bouw werkzame oudste zoon Eugène, die evenals hij zelf civiel ingenieur was, woonde tot het uitbreken van de Spaanse burgeroorlog in 1936 te Sevilla en nabij Gibraltar te Algeciras.

Tot de sociale activiteiten behoorden zijn inspanningen voor de Belgische vluchtelingen bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, het regentschap van het Katholiek Ziekenhuis Johannes de Deo te Den Haag, het werk voor de katholieke verkenners bij de Interdiocesane Raad, die de werkzaamheden van de vijf bisdommen op dit terrein overkoepelde, en het bestuurslidmaatschap van de Wiskundige Afdeling der Vereniging tot het bevorderen van de beoefening der wetenschap onder katholieken in Nederland, sinds 1947 Thijmgenootschap geheten.

Minister van Waterstaat

De op 1 juli 1925 gehouden Tweede-Kamerverkiezingen leidden tot de vorming van het eerste kabinet-Colijn, dat op 4 augustus aantrad. Bongaerts maakte van de negen man tellende regeringsploeg deel uit als minister van Waterstaat, in dat jaar beschikkend over een budget van 27,8 miljoen en voor 1926 verhoogd tot 36,8 miljoen gulden. Het getuigde van een ambitieuze aanpak. De levensduur van het kabinet bedroeg slechts 99 dagen. Op 11 november viel – tijdens wat bekend werd als de nacht van Kersten – het kabinet over de omstreden begrotingspost voor het gezantschap bij het Vaticaan; voor gezant O.F.A.M. van Nispen tot Sevenaer zat het werk erop. Na de val van het kabinet Colijn volgden nog 117 demissionaire dagen; op 3 maart 1926 was het definitief afgelopen. Iets meer dan zeven maanden had Bongaerts op het ministerie gezeteld, te korte tijd om wetgeving van belang te kunnen verwezenlijken, maar wel lang genoeg om enige onderwerpen aan te pakken en een paar knopen door te hakken.

De in 1918 opgestarte Maaskanalisaie tussen Maasbracht en Grave, waartoe in 1915 werd besloten, had natuurlijk zijn grote belangstelling. Deze kanalisatie, begonnen met de bouw van een stuw te Linne, moest van de Maas stroomafwaarts van Maasbracht een moderne, bevaarbare scheepvaartweg maken. Dat betrof technisch gezien de kwestie van het type te bouwen stuwen, zes in getal; uit economisch oogpunt paste het in zijn streven de Limburgse steenkolen per schip goedkoper te vervoeren. De officiële ingebruikstelling te Linne vond plaats op 20 oktober 1925 in het bijzijn van de gehele koninklijke familie. De Maaskanalisaie kwam gereed in 1928, de gedeeltelijk synchroon lopende Maasverbetering – die het waterafvoervermogen betrof en beoogde de periodieke overstromingen van deze regenrivier te beteugelen – tussen 1936 en 1938.

Het moet voor Bongaerts een grote voldoening zijn geweest dat tijdens zijn korte ministersperiode op donderdag 22 oktober 1925 door prinses Juliana de eerste spade in de grond werd gestoken voor het naar haar genoemde, tien jaar later gereed gekomen kanaal met een verval dat ruim drieëntwintig meter bedroeg. Met de hoog in het landschap liggende, veertig kilometer lange vaarweg werd tevens de netelige Grensmaaskwestie met België omzeild. Het was het zuidelijke transportsluitstuk tussen Maasbracht en Maastricht, uitgerust met een steenkolenoverslag te



4. Max Bongaerts begroet koningin Wilhelmina op 20 oktober 1925 bij de officiële openstelling van de stuwte Linne. Links van Bongaerts staan prinses Juliana en haar vader, prins Hendrik. Rechts van Juliana de gouverneur van Limburg, mr. E.O.J.M. baron van Hövell tot Westerflier (uit: Linsen, 'Ir. Max Bongaerts').

Stein, waarvoor Bongaerts zeer geïjverd had. Als minister maakte hij de grote Maasoverstroming in de oudejaarsnacht van datzelfde jaar mee, een stimulans om zich met deze problematiek te blijven bezighouden.

Bongaerts zag florissante mogelijkheden voor het delven van kolen in het Peel- en Meinweggebied. Hij dacht aan de vestiging van zeven mijnzetels ongeveer ter grootte van de Staatsmijn Maurits. Op 15 oktober 1925 nam de Tweede Kamer een wet aan die particuliere ontginning van het voor de Nederlandse staat gereserveerde mijnveld bij Vlodrop mogelijk maakte. Die mijn kwam er niet en de na 1945 in deze regio geprojecteerde Staatsmijn Beatrix evenmin.

Aan reorganisatie van Rijkswaterstaat kwam Bongaerts niet toe. Dat zat al volgt. Binnen Rijkswaterstaat gingen al enige tijd stemmen op om de dienst te reorganiseren. Dit in verband met de zich wijzigende tijdsomstandigheden en de in omvang groeiende projecten. Rijkswaterstaat kampte vooral met praktische problemen zoals de prangende wegenproblematiek, de zich steeds verder specialiserende techniek en de complex geworden relatie tussen opdrachtgever Rijkswaterstaat en de uitvoerder, het bedrijfsleven. Daartoe stelde minister ir. J.G. van Swaay een commissie in onder voorzitterschap van departementsambtenaar P.H.A. Rosenwald. Van Swaay kreeg het rapport niet meer te zien en Bongaerts evenmin. De commissie-Rosenwald zou pas aan Bongaerts' opvolger mr. H. van der Vegte rapporteren. De nieuwe minister deed er onder druk van de ambtelijke top nauwelijks iets mee.

Het in 1893 uit departementaal verband getilde en vervolgens verzelfstandigde Staatsbedrijf der Posterijen en Telegrafie, sedert 1929 met de toevoeging Telefonie, stond te boek als een onderneming die twaalfduizend mensen een rustige werkkring met een niet overmatig belegde boterham verschafte. De eertijds bloeiende PTT verkeerde sinds de Eerste Wereldoorlog in een malaise en floreerde slechts matig toen Bongaerts minister werd. In parlementaire kring achtten sommigen het bedrijf te complex om door één man optimaal geleid te worden. Bongaerts' poging tot verbreding van de PTT-top tot een driemanschap mislukte. Directeur-generaal ir. M.H. Damme, door ministerieel voorganger Van Swaay op de valreep benoemd, was geen kat om zonder handschoenen aan te pakken en hij gaf geen krimp. De tijd – de kwestie speelde door tot in de demissionaire periode – werkte in Bongaerts' nadeel. Tekenaar van politieke spotprenten L.J. Jordaan vervaardigde in 1926 voor *De Notenkraaker*, supplement van het socialistische dagblad *Het Volk*, een postzegelkarikatuur van Bongaerts met daarin de tekst: "De post, dat ben ik".

Met betrekking tot een te scheppen publiek omroepbestel installeerde Bongaerts een Regeringscommissie voor den Nationalen Draadloozen Omroep onder voorzitterschap van jhr. mr. Ch. J. M. Ruys de Beerenbrouck. De commissie kwam zeer snel met een advies maar toch was dat voor Bongaerts niet snel genoeg. Zijn opvolger kreeg het rapport te lezen. In afwachting van een definitieve regeling van het omroepbestel mochten KRO en NCRV wel een zender bouwen. Die ging te Huizen, natuurlijk tot groot genoegen van Bongaerts, op 22 oktober 1927 de lucht in.

Een week na de val van het kabinet kreeg Bongaerts van zijn Roermondse vriend, de onderwijsspecialist mgr. dr. P. J. M. van Gils, de uitnodiging om eens bij te praten. Hij schreef onder meer: "Ik moet eerst weer eens een werkkring zien te vinden waarvan de schoorsteen kan rooken en om aan mijn kinderen te tonen dat in den arbeid de vreugde ligt." Het liefst ging Bongaerts terug naar de Tweede Kamer, maar hij had niet het geluk dat zijn ministeriële collega van Arbeid, Handel en Nijverheid mr. dr. D. A. P. N. Koolen ten deel viel, wiens plaatsvervanger G. W. Kampschoër zo ruim van geest was zijn Kamerzetel weer aan de eerstgekozene aan te bieden. Bongaerts greep zijn kans in 1929, zij het dat het verkiezingspad niet over rozen liep. Hij moest het opnemen tegen dr. L. G. Kortenhorst, sinds de oprichting in 1918 algemeen secretaris van de Algemeene RK Werkgeversvereniging (ARKWV). Ten slotte kregen beiden de felbegeerde Kamerzetel.

Slot

Na 10 mei 1940 hield de Staten-Generaal op te functioneren. Bongaerts was inmiddels vijftenzestig jaar; zijn politieke carrière liep ten einde. Tijdens de oorlog hield hij zich politiek op de achtergrond. Een aardig voorval dat illustratief is voor zijn vriendschap met de inmiddels overleden Nolens speelde zich af in de zomer van 1941, toen de opheffing van de politieke partijen zijn definitief beslag kreeg. Ook de RKSP-organisatie werd geliquideerd. Bureaudirecteur mr. H. A. M. T. Kolfshoten, na de oorlog minister en burgemeester van Den Haag, bood Bongaerts tegen betaling van de taxatiewaarde, zijnde honderdvijfzeventig gulden, het door kunstenaar A. S. N. L. Dupuis vervaardigde bronzen borstbeeld van Nolens ter overname aan. Bongaerts gireerde het bedrag per kerende post en gaf het borstbeeld, voor hem van hoge piëteitswaarde, een plaats in zijn achtertuin.

In 1942 overleed Hetta, de vrouw met wie hij toen veertig jaar getrouwd was. Na de bevrijding nam Bongaerts afscheid van de landelijke politiek, waarna hij aanvankelijk nog in beperkte mate actief bleef door het geven van openbare spreekbeurten. De goedkeuring van de Deltawet in 1958 en het begin van de uitvoering maakte hij nog mee. Hij moet er als vakman van genoten hebben.

Op zondagmorgen 10 mei 1959 werd hij plotseling onwel. Hij telefoneerde zelf nog met zijn huisarts, maar die kon na zijn komst slechts de dood constateren. Zijn laatste rustplaats vond hij in de grafkapel van zijn familie op het Oude Kerkhof te Roermond.

Overziet men zijn lange en werkzame leven, dat beloond werd met meerdere, uit binnen- en buitenland afkomstige onderscheidingen, dan ontkomt men niet aan de indruk te doen te hebben met een vooral in rationele en exacte termen denkend mens, een precieze en ordelijke geest. Hij was een man zonder kapesones, gezegend met een helder verstand en een taai doorzettingsvermogen. Boordevol energie pakte hij het liefst concrete zaken aan. Bongaerts' maatschappelijk belang is niet alleen gebonden aan zijn slechts kort durende ministerschap, maar aan het brede scala van taken dat hij met kennis van zaken op zich nam, in het bijzonder op het terrein behorend tot Rijkswaterstaat. Daarmee leverde hij tijdens het interbellum tevens een wezenlijke bijdrage aan de emancipatie van het katholieke volksdeel.

Selectie uit de publicaties van M.C.E. Bongaerts

- ‘Verlegging van de Weichsel-mond’, *De Ingenieur* (1900) 386.
- ‘Beproeving van Kreiselpumpen, systeem Neukirch’, *De Ingenieur* (1901) 527.
- ‘Zelfregistrerende peilschalen in het Noorder Stoomgemaal te Keizersveer’, *De Ingenieur* (1901) 684.
- ‘Electrische bemaling van de Lage Dongepolders’, met W.G.C. Gelinck en J.P. van Vlissingen, *De Ingenieur* (1903-1904).
- ‘Electrische bemaling van polders en boezems in Noord-Brabant’, *Handelingen van het Tiende Nederlandsch Natuurkundig- en Geneeskundig Congres*, gehouden te Arnhem op 27, 28 en 29 april 1905.
- ‘Getijbeweging als bron van arbeidsvermogen’, *De Ingenieur* (1908) 201.
- Roofbouw in sommige Limburgsche mijnen*, rede van ir. M.C.E. Bongaerts in “Ons Volkshuis” te Heerlen, april 1909.
- De scheiding van Maas en Waal, onder verlegging van de uitmonding van de Maas naar den Amer* (’s-Gravenhage 1909).
- Een nationaal belang van groote betekenis, de kanalisatie van de Limburgsche Maas*, rede gehouden in de Afdeling “Roermond” der Limburgsche Maasvereniging (Roermond 1912).
- ‘Ontwerp van wet, inhoudende regeling in zake electriciteitsvoorziening’, *De Ingenieur* (1913) 969.
- ‘Over de benutting van de energie der getijbeweging vooral op het gebied van de polderbemaling’, *De Ingenieur* (1914) 719.
- ‘De kanalisatie van de Maas en haar economische gevolgen’, *Tijdschrift voor Economische Geographie* (1916) 5-14.
- De evenredige vertegenwoordiging in Nederland*, uitgegeven vanwege het Bestuur van den Algemeenen Bond van Katholieke Kiesverenigingen in Nederland (Roermond [1917]).
- ‘De gevaren der evenredige vertegenwoordiging’, *De Katholiek, godsdienstig, geschied- en letterkundig maandschrift* (1917) 273-300.
- Afwatering en Kanalisatie van de Peel, Voorloopig Rapport van het Ingenieursbureau voor Afwateringsbelangen en Openbare Werken*, XVI bijlagen, kaart Waterschap de Peel (Den Haag 1920).
- ‘Het sluitstuk in onze rivierverbetering’, *De Ingenieur* (8 september 1922), 700-701 [Feestnummer ter herdenking van het 75-jarig bestaan van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, 1847-1922].
- ‘Limburg onder koningin Wilhelmina’, *Limburgsch Jaarboek* 29 (1923), nrs. 3-4.
- Noodzakelijkheid der Katholieke Eenheid*, Verkiezingsbrochure 1925 uitgegeven in overleg met het bestuur van de RK Staatspartij (Leiden 1924).
- ‘Onze mijnpolitiek’, redevoering te Venlo, *Het Zuiden*, 16 november 1924.
- ‘Mijnconcessies in van rijksweg geëxploreerde velden’, *Economisch-Statistische Berichten (ESB)* (1925) 402-403.
- Het Beersche Maas-vraagstuk*, rede gehouden in de vergadering van 2 juni 1928 te Grave voor de Vereniging tot het Bevorderen van de Beoefening der Wetenschap onder Katholieken in Nederland, Wis- en Natuurkundige Afdeling (z. pl. 1928).
- Is eene kolenmijn in de Peel mogelijk?* Voordracht gehouden voor de Limburgsche RK Werkgeversvereniging te Venlo op donderdag 11 september 1930 (Venlo 1930).
- ‘Maastricht, centrum van verkeer’, *Ons Nederland, officieel orgaan der Alg. Ned. Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer* 2 (1930) 35.
- ‘Kanaal Maasbracht-Maastricht’, *Economisch-Statistische Berichten (ESB)* (21 maart 1931).
- De waterwegen om Maastricht* (Den Haag 1931).
- ‘De betekenis van het Julianakanaal’, *De Ingenieur* 49 (1934) A 210-A 211.
- ‘De betekenis van het Juliana-kanaal voor Limburg en voor onze zeehavens’, *Limburg*, uitgave van *Weekblad De Zakenwereld* (januari 1936) 33-35.
- De betekenis van de scheepvaartwegen bij Maastricht, thans en in de toekomst*, rede bij gelegenheid van het Eerste Limburgsche Waterwegencongres 8 juni 1936.
- ‘De opzegging van de Rijnvaartakte’, *Economie, Tijdschrift voor Algemeen Economische, Bedrijfs-Economische en Sociale Vraagstukken* 2 (december 1936).
- Gedenkboek van de Rijks Hogere Burgerschool te Roermond ter gelegenheid van haar 75-jarig bestaan 1864-1939* (Roermond 1939), 14 (ongetiteld bijdrage).
- De ontwikkeling van de scheepvaart op het Julianakanaal en zijn havens, Maastricht daarbij inbegrepen*. Uitgave van de Vereniging Binnenscheepvaartcongres (Amsterdam 1939).

Publicatie over ir. M.C.E. Bongaerts

G. Linssen, ‘Ir. Max Bongaerts, 1875-1959’, *Spiegel van Roermond* (2005) 72-133.