

‘Het licht op den kandelaar en niet in de duisternis gewandeld’

Hendrik Verdonk en andere negentiende-eeuwse
plannenmakers

J. KINGMA

Tijdschrift voor
Waterstaatsgeschiedenis
16 (2007) 2, 93-107

Het nevenstaande stuk
Is, oom, voor 's-Gravenhage.
Deel eenmaal in 't geluk
Dien parel weg te dragen
Ontvang nog eens tot loon
Een boerderij in 't Y
Tot eer, als Eerekroon
Aan Zaandams burgerij
Dan roemt het nageslacht, ja zelfs den laatsten vonk
Het doorzicht en vernuft van Hendrik Verdonk.¹

Bovenstaand gedicht schreef A. Capella Azn uit Hillegom op 17 maart 1859 als afsluiting van een brief aan zijn oom Hendrik Verdonk in Zaandam. Hij schreef hem verder “Aan Uw verzoek heb ik voldaan. Ik heb het opstel, een Zondags kleedje aangetrokken, maar zoals gij zult bemerken, is den inhoud, dezelfde gebleven”. Hendrik Verdonk was een Zaandamse timmerman en molenmaker die de gemeentelijke, provinciale en landelijke autoriteiten bestookte met plannen voor drooglegging van het IJ en de aanleg van een scheepvaartkanaal naar zee door het nieuwe land. Naderhand werden zijn plannen steeds grootser met onder andere een voorstel voor een verbinding van Amsterdam naar de Rijn.

Er waren in de negentiende eeuw meer met Verdonk vergelijkbare plannenmakers die zich opwierpen als enthousiaste pleitbezorgers voor een verbetering van de infrastructuur van Nederland. Aan de hand van het werk van Verdonk wil ik proberen licht te werpen op de rol van deze buitenstaanders in het denken over de infrastructuur van Nederland in de negentiende eeuw. Verder ben ik geïnteresseerd in de relatie tussen deze buitenstaanders en de deskundigen van de overheid, de waterstaatsingenieurs.

Het maatschappelijk debat over verval en herstel

In het januarinummer van 1842 van het tijdschrift *DE GIDS* verscheen van de hand van E.J. Potgieter het verhaal “Jan, Jannetje en hun jongste kind”. Dat jongste kind, de anti-held Jan Salie, stond voor het verval van Nederland sinds de Gouden Eeuw. Maar er was vooruitgang mogelijk door kritiek.² Het beeld sprak aan en de Jan Saliegeest werd een begrip.

Hoewel lange tijd de eerste helft van de negentiende eeuw werd neergezet als een periode van stagnatie, blijkt uit modern economisch-historisch onderzoek dat dit niet juist is. In de eerste helft van de eeuw was er een profijtelijke relatie tussen de Hollandse landbouw en de stedelijke ontwikkeling. De productiviteit in de landbouw lag hoog en er was een grote mate van regionale specialisatie. De politiek van Willem I was er op gericht de Hollandse stapelmarkt te doen herleven. Rond 1840 werd duidelijk dat dit was mislukt. De staat ging bijna bankroet.³ Dit verklaart mogelijk de discrepantie tussen de publieke kijk op de economie en de werkelijke gang van zaken.

Het denken over Nederland in termen van verval en stagnatie ontstond tijdens de Verlichting in de achttiende eeuw. Er was een grote preoccupatie met de economische

¹ Brief van A. Capelle Azn aan zijn oom Hendrik Verdonk te Zaandam, 17 maart 1859 (Zaandijk, archief Vereniging De Zaanse Molen (hierna: AVZM), doc. 96).

² M. Janse, *De geest van Jan Salie. Nederland in verval?* (Hilversum 2002), 54.

³ D. Arnoldus, ‘Van stapelmarkt naar Poort van Europa. Ontwikkeling en diversiteit van een open economie’, in: T. de Nijs en E. Beukers (red.), *Geschiedenis van Holland 1795-2000* (Hilversum 2003), 187-195.



Afb. 1. Van Hendrik Verdonk is geen portret bekend. Het openluchtmuseum te Arnhem beschikte over het uithangbord van zijn molenmakerij. Helaas is dit bij een brand verloren gegaan. De tekst op het uithangbord luidde: 'Hendrik Verdonk Huis en Molenmaker. Geetrooyeerd door Z.M. den Koning voor een verbeterd werktuig tot het uitmalen van water uit polders enz' (Nederlands Openluchtmuseum Arnhem, foto AA 6267).

achteruitgang van de Republiek en het verlies van aanzien in de wereld. Met een blik op de Gouden Eeuw werden tal van herstelprogramma's bedacht. Aan de discussie over het vaderlandse verval namen brede kringen van de bevolking deel.⁴ Allerlei plannenmakers bedachten oplossingen om aan de malaise een eind te maken.

Koning Willem I speelde in 1837 een belangrijke rol bij de keuze om het Haarlemmermeer met stoomkracht droog te maken. De ingenieurs van Waterstaat waren verdeeld en op advies van een staatscommissie koos de Koning voor stoombemaling. Stoom was het symbool van vernieuwing.⁵

De Belgische afscheiding was desastreus voor de economische politiek van Koning Willem I. Tot aan zijn aftreden in 1840 bleef hij zich verzetten tegen dit voldongen feit. Janse schrijft dat de jaren tussen 1840 en 1848 crisisjaren waren, waarin velen zich afvroegen welke richting het verkleinde en verarmde Koninkrijk der Nederlanden in zou slaan.⁶ Het denken over verval van de natie bleef niet beperkt tot Nederland. Ook in Engeland kwam dit idee in dezelfde periode in zwang. Vanaf het einde van de negentiende eeuw, en in toenemende mate na de Tweede Wereldoorlog, was het ook een belangrijk thema in de Engelse politiek.⁷

De veranderende rol van de overheid

In de zeventiende en achttiende eeuw was de particuliere aanleg van infrastructurele werken heel gewoon. De vele Hollandse droogmakerijen leveren hiervoor het bewijs. Overigens speelden lokale overheden daarin niettemin vaak een belangrijke rol. In de eerste helft van de negentiende eeuw richtten plannenmakers zich met hun ideeën tot de autoriteiten. Door problemen met het waterbeheer was de centrale overheid gedwongen zich steeds meer met de infrastructuur te bemoeien. In de Bataafse en Franse tijd werd dit voor het eerst centraal gereguleerd. Berkers schrijft dat één van de uitdagingen van de vorming van een eenheidsstaat met de grondwet van 1798 bestond uit het onderbrengen van een aantal bouw-, beheers-, en toezichhoudende taken op het gebied van de waterstaat bij een nationale organisatie. Dit was het Bureau voor den Waterstaat, de kiem voor de huidige Rijkswaterstaat. De nieuwe organisatie oversteeg het lokale en regionale niveau en had tot taak eenheid en eenvormigheid te introduceren in de aanleg, het onderhoud en het beheer

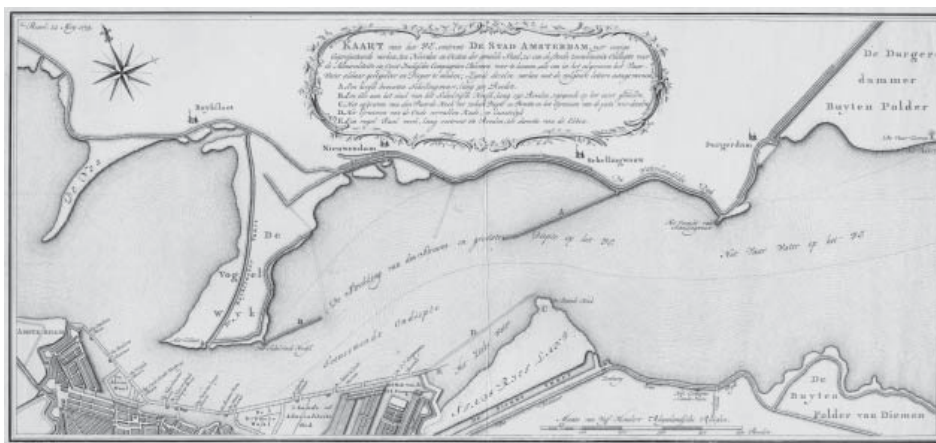
⁴ Janse, Jan Salie, 25-26.

⁵ H.W. Lintsen, R.A. Lombaerts en R. Moerenhout, 'Droogmaking van de Haarlemmermeer: Wind of stoom?', in: M.L. ten Horn-van Nispen, H.W. Lintsen en A.J. Veenendaal (red.), *Nederlandse ingenieurs en hun kunstwerken. Tweehonderd jaar civiele techniek* (Zutphen 1994), 30-38.

⁶ Janse, Jan Salie, 43.

⁷ D. Cannadine, *In Churchill's shadow. Confronting the Past in Modern Britain* (Londen 2003), 26-44.

Afb. 2. Kaart van het IJ en Amsterdam. Plattegrond van het IJ met Amsterdam, Buiksloot, Nieuwendam, Schellingwoude en Durgerdam. Een groot deel van dit water wilde Hendrik Verdonk inpolderen. De kaart is gemaakt tbv uitdiepen van het IJ. Vervaardigd door L. Schenk Jzn. in 1773 (Gemeentearchief Zaanstad Fotonummer: 52.00219)



van de waterbouwkundige projecten van nationale betekenis. De nieuwe organisatie had kortom een nog nooit vertoond geografisch werkgebied en een ongekend ambitieuze doelstelling.⁸ Deze ontwikkeling paste in de politiek van Willem I. Zijn economische beleid legde een sterke nadruk op de rol van de staat bij de ontwikkeling van de infrastructuur. Nederland verschilde hiermee in vele opzichten met Groot-Brittannië.

Netwerken van standsbewuste ingenieurs

Groepsvorming en netwerken kunnen een belangrijke versnellende of vertragende rol spelen in veranderingsprocessen. Dat gold niet alleen voor politieke verandering, maar ook voor technische innovatie. Binnen de waterstaat deed zich in de negentiende eeuw dynastievorming voor. Families als Beijerinck, Conrad en Goudriaan waren vele generaties vertegenwoordigd binnen de waterstaatsdienst.⁹ De waterstaatsingenieurs waren standsbewuste ambtenaren. Lintsen omschreef de civiel-ingenieurs van Rijkswaterstaat van de eerste helft van de negentiende eeuw als een stand die boven zijn stand leefde. Er was binnen het corps een kloof ontstaan. Aan de ene kant stonden de ambachtelijk gevormde ingenieurs die veelal afkomstig waren uit lagere sociale milieus en hun kennis hadden opgedaan als landmeter bij de waterschappen en aan de andere kant de aan militaire scholen opgeleide ingenieurs, die theoretisch veel beter waren onderlegd. De uit de middengroepen afkomstige civiel-ingenieurs bewogen zich in de toenmalige standmaatschappij op het niveau van de hogere burgerij en adel. Zij werden daar niet geaccepteerd als gelijken, maar als opgeklommen timmerlieden en molenbouwers.¹⁰

Het beeld van een rond 1840 in ijlt tempo tot een marginale organisatie degraderende Rijkswaterstaat wordt breed gedeeld. Pas met de benoeming van L.J.A. van der Kun in 1857 tot Hoofdingenieur kwam er een nieuw elan in het ingenieurscorps. Rijkswaterstaat probeerde zichzelf weer een belangrijke rol te geven bij grote infrastructurele projecten zoals de aanleg van spoorwegen.¹¹ Dit gebrek aan erkenning van hun stand binnen de bestuurlijke elite en de marginale rol van Rijkswaterstaat in het midden van de negentiende eeuw zal bij de waterstaatsingenieurs zeker een rol hebben gespeeld bij de beoordeling van plannen afkomstig van personen van eenvoudige komaf.

Bevlogen plannenmakers botsten al in de achttiende eeuw tegen dit standsverschil. In een rapport over een prijsvraag van het Bataafs Genootschap in 1796 wordt vermeld dat er twee antwoorden niet bekrond werden omdat:

(...) zij beide vervaardigd zijn door Mannen, die met allen grond voor betere Werklieden als Schrijvers te houden zijn, blijkens de Bijgevoegde tekeningen, waar van de Schriften eerder eenvoudige opgaven, dan Antwoorden te houden zijn. De stijl was zeer gebrekkig en er ontbrak iedere betoogtrant en berekening.¹²

8 E. Berkers, *Technocraten en bureaucraten. Ontwikkeling van organisatie en personeel van de Rijkswaterstaat, 1848-1930* (Zaltbommel 2002), 169-170.

9 T. Bosch, *Om de macht van het water. De nationale waterstaatsdienst tussen staat en samenleving 1798-1849* (Zaltbommel 2000), 82-84.

10 H.W. Lintsen, *Ingenieurs in Nederland in de negentiende eeuw. Een streven naar erkenning en macht* ('s-Gravenhage 1980).

11 Berkers, *Technocraten*, 170-171.

12 M.J. van Lieburg en H.A.M. Snelders, *Nieuwe Verhandelingen van het Bataafs Genootschap der Proefondervindelijke wijsbegeerte te Rotterdam. Derde reeks, vierde deel* (Rotterdam 1989), 77.

Hendrik Verdonk en de plicht van een Zaadammer

In midden van de negentiende eeuw was er een maatschappelijk debat gaande over de verbinding van Amsterdam met de Noordzee. Talloze varianten werden bediscussieerd. Ook de Zaanstreek had belang bij de uitkomst van deze discussie omdat de Zaanse industrie een groot deel van haar grondstoffen, zoals ongezaagd hout, oliezaden, gerst en rijst, van overzee betrok. De Zaanse stem werd echter maar weinig gehoord. In zijn geschiedenis van de haven van Zaandam noemde Van Braam de molenmaker Hendrik Verdonk als een van de voorvechters van Zaanse belangen.¹³ Wie was hij?

Hendrik Verdonk werd in op 3 juli 1803 in Deventer gedoopt en verhuisde in 1820 met zijn ouderlijk gezin naar Zaandam. Zijn vader Pieter Verdonk was timmerman. De familie Verdonk zou een heel geslacht van timmerlieden voortbrengen. De twee zoons van Pieter Verdonk werden timmerman in Zaandam. En ook Hendrik Verdonk had weer zoons die timmerman werden. Hendrik Verdonk trouwde op 24 juli 1825 met Marijtte Broekman. Zij overleed op 21 maart 1854. Uit dit huwelijk werden zes kinderen geboren. Hendrik hertrouwde op 22 oktober 1854 met de zesendertigjarige veehoudster Trijntje Visser. Uit dit huwelijk werden nog twee kinderen geboren. Hendrik overleed op 12 mei 1863. Hij woonde toen op het adres Oostzijde 338 te Zaandam. Dit huis droeg de naam 'De Vergulde Wagen'. Als beroepen werden in de loop van de tijd opgegeven timmerman, molenbouwer en logementhouder.¹⁴

Hendrik heeft als schrijver van brieven zijn sporen veelvuldig in de archieven achtergelaten. Hij heeft één of meer schoonschrijvers gehad die zijn geestesproducten in deftig Nederlands omzetten. De al genoemde neef A. Cappela Azn was er een van. Zelf was hij daartoe niet in staat, zo blijkt uit een in archief van de Vereniging de Zaanse Molen bewaard gebleven conceptbrief van Hendrik Verdonk zelf.¹⁵ De stijl is onbeholpen en het handschrift houterig. Het is moeilijk een beeld van zijn persoonlijkheid te krijgen.

¹³ A. van Braam, *De zeehavens van Zaandam en Wormerveer in de periode 1814-1884*, 2 (Wormerveer 2002), 329.

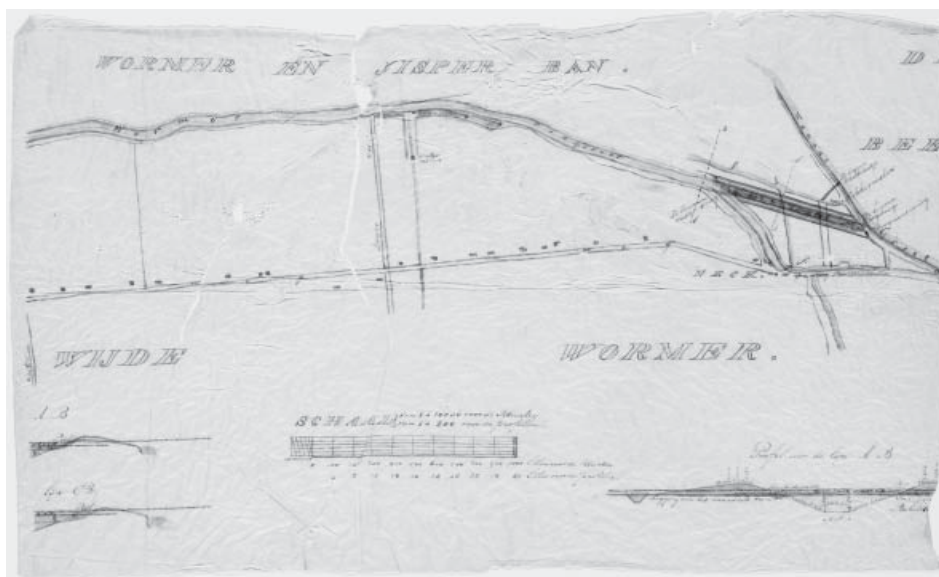
¹⁴ *Genealogie Pieter Verdonk; P. Verdonk (Diemen)*.

¹⁵ AVZM, doc. 82.



Afb. 3. De kerktoren van Westzaan was de Zaanse variant van de toren van Pisa. Er was een heftig maatschappelijk debat over de beste manier om de toren tegen omvallen te behoeden. Ook Hendrik Verdonk diende plannen in om de toren te redden. De toren viel in de oudejaarsnacht van 1843 op de kosterswoning, waarbij acht mensen de dood vonden. Op deze afbeelding van de ruïne is nog slechts het puin, de kozijnen en het uurwerk zichtbaar. Op de achtergrond een deel van het eveneens getroffen weeshuis. Litho in kleur, vervaardigd door Gt. Brugman (Gemeentearchief Zaanstad, foto 12.0681).

Afb. 4. De gemeente Zaandam wilde het liefst een verbinding met het Noord-Hollands kanaal via de ringvaart van de Wijde Wormer en doorsteek bij Neck naar de losplaats bij Purmerend. Op deze kaart van de Wormer en Jisperban met de polder Wijde Wormer en het dorp Neck staat de doorsteek tussen de ringvaart van de Wijde Wormer en het Noord-Hollands kanaal nabij Neck met 3 profielen (Gemeentearchief Zaanstad, foto 52.00809).



Hij was zeker een gedreven man. Zo heeft Verdonk zich met overgave gestort in de polemieken rond de dreigende instorting van de kerktoren van Westzaan, die uiteindelijk op 1 januari 1843 omviel, waarbij een heel gezin de dood vond. Over zijn economische activiteiten is in de archieven weinig te vinden. In de opgaven van de Staat der Fabrieken en Trafieken en Bedrijven op 1 januari 1842 in Zaandam komt hij niet voor. Ook in de opgaven van 1848 en in 1852 ontbreekt de naam Verdonk bij de timmerlieden.¹⁶ Zijn zoons zetten later zijn molenmakerij voort en bouwden onder andere op de wereldtentoonstelling in 1893 in Chicago een Hollandse windmolen voor het paviljoen van de cacao-fabrikant Blocker.

De discussie over een nieuwe zeehaven voor Zaandam

De dichtslibbing van het IJ en de Voorzaan leidde in de achttiende eeuw niet alleen tot ernstige moeilijkheden voor de scheepvaart op Amsterdam, maar ook voor de Zaanstreek. De meeste zeeschepen met bestemming Zaandam losten in de Voorzaan of in het IJ bij de Hollerloot of onder Buiksloot. Door de aanleg van het Noordhollands kanaal in 1825 kreeg de Zaanstreek, buiten Amsterdam om, een betere toegang voor de zeescheepvaart. Tussen het Nieuwediep en Amsterdam waren slechts drie losplaatsen: Alkmaar, Spijkerboor en Purmerend. Wormerveerse ondernemers hadden in 1849 de Kanaal en Zaanverbinding Maatschappij opgericht die een verbinding tussen de Markervaart en het Noordhollands kanaal realiseerde. Dit was het kanaal door de Kogerpolder. De grote zeeschepen met hout en rijst voor de Zaan bleven hun lading in het Nieuwediep lossen, maar de middelgrote schepen voeren nu door naar de Kogerpolderhaven aan het Noordhollands kanaal tegenover West-Graftdijk. Alleen kleine zeeschepen met een diepgang van minder dan twee meter voeren nog naar de Voorzaan of het IJ bij Buiksloot.¹⁷ De gemeente Zaandam wilde liever dat de Voorzaan werd uitgediept en dat er een kanaal werd aangelegd vanaf de buurt Het Kalf via de ringvaart van de Wijde Wormer naar Purmerend. Dat betekende echter aantasting van de vaart door het kanaal door de Kogerpolder en de haven van Wormerveer. Zaandam en Wormerveer kwamen niet tot overeenstemming. De kwestie sleepte zich vele jaren voort.

Hendrik Verdonk schreef op 22 december 1838 een brief aan het gemeentebestuur van Zaandam waarin hij een doorgaande scheepvaartverbinding voorstelde van Spijkerboor aan het Noordhollands kanaal naar de grote sluis in Zaandam, zodat de grote driemast-schepen hun balken en koolzaad, lijnzaad en rogge in de Zaan bij de pakhuizen konden

¹⁶ Gemeentearchief Zaanstad (hierna: GAZ), Staten der fabrieken, trafieken en bedrijven 1843-1866, AM 1 doos 12.
¹⁷ Van Braam, *Zeehavens*, 319.



Afb. 5. De Wormerveerse ondernemers slaagden er in een eigen zeehaven aan het Noord-Hollands kanaal te realiseren. Op deze kaart staat de verbinding van het Noord-Hollands kanaal met de Zaan door de Kogerpolder. Plattegrond van Noord-Holland met linksonder detail van de verbinding (Gemeentearchief Zaanstad, foto 52.00692).

lossen. De schepen zouden dan ook in Zaandam gerepareerd kunnen worden. Hij verklaarde de verschillende dieptes van het traject te hebben gepeild. Als de edelachtbare heren het voorstel goedkeurden dan was hij in staat binnen korte tijd een uitgewerkt plan met begroting te maken.¹⁸ Het ging in feite om een opwaardering van de bestaande vaarroute vanaf de losplaats Spijkerboor naar de Zaan. Verdonk stuurde diezelfde dag nog een tweede voorstel om een nieuwe sluis in de Hogendam van Zaandam te leggen en het Oosterkattégat te doorgraven. Ook de vaarweg over het IJ naar het Tolhuis moest worden verbeterd. Hij bood zich aan voor het verrichten van de noodzakelijke metingen. De gemeenteraad legde de voorstellen van Verdonk echter op 19 maart 1839 terzijde.

De nieuwe Zaanlandsche Kamer van Koophandel vergaderde voor het eerst op 1 juni 1852. Zij hield zich van meet af aan bezig met de problemen van de verkeersinfrastructuur van de Zaanstreek. De Kanaal en Zaanverbinding Maatschappij wilde een doorgaande vaarroute voor zeeschepen van haar Kogerpolderkanaal naar de Voorzaan. Hiertoe zou de Achterzaan uitgediept moeten worden en was vervanging van de Duikersluis in de Hogendam door een grote zeesluis nodig. De hele Binnenzaan zou in feite zeehaven moeten worden. Een commissie, waarin onder andere hoofdingenieur J.G. van Gendt van de Provinciale Waterstaat zat, adviseerde ook het Oosterkattégat te doorgraven. De ingenieurs van Waterstaat legden al snel een uitgewerkt plan voor.¹⁹ Op 4 augustus 1853 bood de Kamer van Koophandel het plan aan de gemeente Zaandam aan. De kosten zouden vijfhonderdduizend gulden bedragen.²⁰ Er werd vervolgens een commissie uit de Zaanse gemeenteraden ingesteld, die zich in de jaren 1853-1855 met dit probleem bezighield. De plannen werden niet gerealiseerd en de commissie stierf een zachte dood.

Een grote technische uitdaging: de bereikbaarheid van de Amsterdamse haven

Met de opening in 1825 van het Noordhollands kanaal van het Nieuwediep naar het Tolhuis aan het IJ leek de bereikbaarheid van Amsterdam voor de zeevaart voor lange tijd gegarandeerd. Maar al snel bleek het kanaal te klein voor de steeds grotere zeeschepen. Bovendien moesten die met paarden door het kanaal worden gesleept. Er werd dan ook al spoedig naar alternatieven gezocht. Hoewel er reeds in de zeventiende en achttiende eeuw plannen waren om de duinen bij Holland op zijn smalst te doorgraven, kwam het eerste serieuze voorstel hiervoor in 1848 van de Schagense werktuigkundige P. Faddegon Pz. en J. Kloppenburg. Zij wilden het IJ en de Zuiderzee droogmaken en een kanaal aanleggen van de IJssel bij Arnhem naar Amsterdam en vandaar verder naar de Noordzee. Vanaf 1848 was ook W.A. Froger, de directeur van de gemeentewerken van Amsterdam, bezig met het ontwikkelen van plannen voor een kanaal door Holland op zijn smalst. Zijn uitgangspunt was het verkrijgen van een betere verversing van het grachtenwater in Amsterdam. Hij paste het plan later aan voor scheepvaartverkeer. In een rekest aan de Koning vroeg hij een concessie voor de aanleg van een dergelijk kanaal. Van ambtelijke zijde werd hierop negatief geadviseerd en een beslissing bleef uit.

Een groep Amsterdammers, die allen betrokken waren bij de aanleg van de duinwaterleiding van Amsterdam, liet het plan van Froger aanpassen door de Engelse ingenieurs Cocker en Burn. Deze ingenieurs werkten voor de Amsterdamse Duinwaterleiding-maatschappij. Op 16 april 1853 dienden de heren Jäger, van Lennep en Hartsen, allen betrokken bij deze Maatschappij, een aanvraag in ter verkrijging van een concessie voor de aanleg van een kanaal door Holland op zijn smalst en de drooglegging van delen van het IJ. In dit plan werd het IJ niet afgesloten.²¹ Hierna kwam een brede maatschappelijke discussie over de aanleg van een kanaal van Amsterdam naar de Noordzee op gang.²²

Ook Hendrik Verdonk bemoeide zich met de doorgraving van Holland op zijn smalst. Hij kwam in contact met de al even genoemde P. Faddegon Pz. Deze schreef in 1853 mede namens Verdonk en een derde plannenmaker een brief aan het gemeentebestuur van Zaandam.

¹⁸ GAZ, dossier P.

Verdonk Diemen, briefnr. N 521/13.

¹⁹ C. van Dalsem, *Zaansche toestanden. 150 jaar kamer van Koophandel en fabrieken voor de Zaanstreek* (Zaandam 1993), 36.

²⁰ J.G. van Nifrik en A.H.D. Rups, *Gedenkboek der Wilheminasluis te Zaandam* (Amsterdam 1903).

²¹ W.A. Sinninghe Damsté, *Het Noordzeekanaal 1863-1883. De geschiedenis van een concessie* (Utrecht 2001), 35-45.

²² J. Kingma, 'Heraan, de stad Amsterdam ligt aan zee', *Met Stoom. Tijdschrift van de Vereniging tot Behoud van Monumenten van Bedrijf en Techniek in de Zaanstreek* nr. 37 (2000), 4-11.

Het drietal stelde voor om in samenwerking met de waterschappen en het Amsterdamse gemeentebestuur een commissie te benoemen die met ze in nader overleg zou treden.²³

Hier kwam echter niets van en daarom stapten Faddegon en Verdonk cum suis in het voorjaar van 1854 op eigen houtje met hun plan naar Amsterdam. In de notulen van de gemeenteraad van de hoofdstad van 4 juni 1854 staat het voorstel vermeld als “Een plan tot eene veilige toegang van Buiksloot tot Amsterdam”.²⁴ Tot enig concreet resultaat leidde dit alles echter niet en Faddegon en Verdonk gingen hierna ieder hun eigen weg.

Verdonk benaderde vervolgens nog eens het gemeentebestuur van Zaandam. De raad ontving op 21 juli 1854 een opmerkelijke brief:

Hendrik Verdonk geeft met verschuldigden eerbied te kennen dat hij het, als inwoner van Zaandam, tot zijne pligt rekent, Ued. Achtb. Raad bekend te maken met het volgende plan, dat door mij is aangeboden aan den Weled. Achtb. Raad der stad Amsterdam bestaande in een nieuw plan, dat in het verband staat, met de mogelijkheid, om door het smalle gedeelte van Holland een kanaal te graven geschikt voor de grootse scheepvaart en eene veilige haven aan te leggen te Amsterdam, alsmede eene dijk te vervaardigen van het Tolhuis tot Amsterdam, daardoor is Amsterdam aan de vaste wal verbonden en kan men altijd veilig te Amsterdam komen.²⁵

Vervolgens ontvouwde hij zijn plan in tien punten. De raad van Zaandam ging er niet op in en daarom wendde Verdonk zich in 1856 en 1859 nog eens – weer tevergeefs – tot het stadsbestuur van Amsterdam.

Toen had Verdonk het al hogerop gezocht. Op 15 augustus 1856 schreef hij zijn eerste brief aan de minister van Binnenlandse zaken over zijn plannen om het IJ af te dammen.²⁶ Hij stelde voor om de spoorlijn van Amsterdam naar het Nieuwediep over een dijk van Zaandam naar Sloterdijk aan te leggen. In deze dijk moesten uitwateringen en sluizen komen. Daarna kon het Wijkermeer worden drooggelegd.²⁷ De minister legde de brief voor aan de Commissaris des Konings in Noord Holland. Deze vroeg advies aan hoofdingenieur J.G. van Gendt, die adviseur was geweest bij de plannen van de Zaanse Kamer van Koophandel voor de aanleg van een doorgaande vaarweg vanuit het Kogerpolderkanaal naar de Voorzaan. Van Gendt schreef terug dat Verdonk geen kennis van zaken had. Verder wees hij erop dat er onderhandelingen werden gevoerd met Van Lennep en Hartsen over een doorgraving van Holland op zijn smalst en dat aan een andere concessionaris reeds een voorlopige vergunning was verleend voor de aanleg van een spoorweg van Amsterdam naar het Nieuwediep. Van Gendt gaf het ambtelijke advies dat Verdonk zich maar moest verstaan met de concessionarissen voor het kanaal en voor de spoorweg. Hoewel tijdgenoten weinig zagen in de ideeën van Verdonk probeerde de Amsterdamse Kanaal Maatschappij – die verkreeg uiteindelijk de concessie voor de aanleg van het Noordzeekanaal in combinatie met de droogmaking van het IJ – in 1868 onbedoeld een deel van het plan van Verdonk uit te voeren. Omdat men sterk achter begon te lopen in de uitvoering van kanaalwerken wilde men de spoordijk van de aan te leggen spoorlijn Amsterdam-Zaandam-Nieuwediep gebruiken als westelijke afsluiting van het IJ.

De gemeente Zaandam kwam pas in 1860 in actie. Dat jaar richtte de stad zich tot de koning om bij het verlenen van een concessie voor de aanleg van het Noordzeekanaal te bepalen dat het tracé langs de noordoever van het IJ gelegd moest worden.²⁸ Deze interventie bleek later succesvol. De Amsterdamse Kanaal Maatschappij hield de Zaanlandse Kamer van Koophandel en het gemeentebestuur van Zaandam nog geruime tijd buiten de discussies over de kanaalaanleg. In 1867 sloot de gemeente Zaandam ten slotte een overeenkomst met de Kanaal Maatschappij over de aansluiting van de Zaan op het Noordzeekanaal.²⁹ De geringe activiteit van de gemeente Zaandam inzake de kanaalplannen valt wellicht te verklaren uit het feit dat er vanuit de Zaanstreek bijna geen uitgaande zeevracht was en tot 1870 de combinatie van Noordhollands Kanaal en de Kogerpolderhaven een heel geschikte infrastructuur vormde voor een verdere economische ontwikkeling van deze regio.³⁰

23 GAZ, archief Zaalberg 181.4, dossier 3528.

24 Gemeentearchief Amsterdam, raadsnotulen 1854, muniment, GAA 5079 391.

25 GAZ, archief Zaalberg 181.4, dossier 3526.

26 De brief van Verdonk aan de minister, het advies van Van Gendt en de brief van de Commissaris des Konings aan de minister bevinden zich in Nationaal Archief Den Haag (hierna: NA), archief ministerie van Binnenlandse Zaken (hierna: BiZa), Afdeling Waterstaat 1814-1877 (hierna: AW), inv.nr. 2.16.07.

27 AVZM, doc 77. Het gaat om een planomschrijving 44 p., dd 3-12-1856.

28 Van Braam, *Zeehavens*, 329.

29 *Ibidem*, 328.

30 *Ibidem*, 323.

De briefwisseling tussen Hendrik Verdonk en de koning

Op 30 november 1856 richtte Hendrik Verdonk & Comp. zich tot de koning met het verzoek om een concessie en wel voor de aanleg van een afsluitdijk tussen de Paardenhoek en Schellingwoude, waarin sluizen zouden komen, en inpoldering van het IJ. Hij wilde vijf binnendijken in het IJ. Alleen het deel van het IJ dat de haven van Amsterdam vormde zou water blijven. Tussen de nieuwe polders moest een vaarweg van Amsterdam naar Zaan-dam en Sparendam en Beverwijk blijven. Verder wilde hij elf watermolens bouwen om de polders droog te malen. Behalve het toegenomen areaal aan bouwland zag Verdonk als voordeel dat de haven van Amsterdam niet meer kon dichtslippen en dat hoogwater geen invloed meer zou hebben op de uitwatering van Rijnland via Halfweg. Bovendien kon op het toenmalige onderhoud van de bestaande zeedijken langs het IJ per jaar tussen 160.000 en 200.000 gulden bespaard worden. Het plan had ook voordelen voor de aanleg van de spoorweg van Amsterdam naar het Nieuwediep en het kanaal door Holland op zijn smalst. Het ging alles bij elkaar om een betere verbinding met de hoofdstad en om landaanwinning. Het grootste landaanwinningsproject van de negentiende eeuw, de Haarlemmermeer, was recent voltooid. Dit zal hem zeker hebben geïnspireerd. De opbrengt voor de concessionaris zouden tolgelden zijn en het nieuwe land dat, evenals de vaarten, diens eigendom moest worden. Bij wijze van subsidie van de zijde van de overheid werd gevraagd om vrijstelling van de over de nieuwe gronden verschuldigde grondbelasting voor de termijn van vijftien jaar.³¹ Misschien had Verdonk ook in gedachten dat hij zelf de poldermolens kon bouwen voor de droogmakerijen in het IJ. De aanvraag werd afgewezen.

Op 12 maart 1857 schreef Hendrik Verdonk een brief aan de minister van Binnenlandse Zaken waarin hij meldde niet stil gezeten te hebben sinds de afwijzing van zijn concessieverzoek. Hij had een steunbetuiging ontvangen van een aantal gemeenten zoals Hoorn, Leiden, Sparendam, Assendelft en Oostzaan. Op een intekenlijst hadden ook nog tweehonderd binnenschippers zich voor zijn plan uitgesproken. Verder bracht Verdonk een nieuw argument in het spel. Hij meldde aan de minister dat de doorgraving van Holland op zijn smalst bij stormvloed grote risico's opleverde. Zijn plan kende – naast de vele andere voordelen – dit gevaar niet.³² Hij richtte nog een aantal brieven aan de minister die alle terzijde werden gelegd.³³

Op 31 december 1859 schreef Verdonk aan de koning dat hij al in 1834 zijn eerste plan had ingediend bij de gemeente Zaan-dam om de sluis in de Hogendam te verbreden en om de Zaan uit te diepen tot Spijkerboor, waar de verbinding was met het Noordhollands Kanaal. Verder zou een groot gedeelte van het IJ drooggelegd moeten worden in combinatie met de aanleg van een jaagpad naar Amsterdam. “Deponeren” werd op 2 januari 1860 op deze brief gezet. Hendrik Verdonk was bijzonder volhardend en op 23 juni 1860 schreef hij opnieuw. Zijn plan was ondertussen nog grootser geworden. Alle rivieren moesten via de gekanaliseerde Zuiderzee naar de Noordzee geleid worden. Voorts diende het in 1827 gestaakte project van ir. Goudriaan voor een kanaal van Amsterdam door Waterland en Marken naar de Zuiderzee te worden afgemaakt. Verdonk legde nu sterk de nadruk op bescherming tegen stormvloed door de scheiding tussen Noordzee en Zuiderzee. Nieuw is een spuikanaal naar Wijk aan Zee.³⁴ De minister vroeg advies aan de inspecteur van Waterstaat, F.W. Conrad. Deze was niet terughoudend in zijn commentaar en rapporteerde dat het een verward stuk was. Conrad was een telg uit een bekend ingenieursgeslacht. Hij zou later namens de regering toezichthouder zijn bij de aanleg van het Noordzeekanaal.³⁵

Verdonk richtte zich hierna meestal rechtstreeks tot de koning. Hij gebruikte ook vanaf dit moment het overstromingsgevaar in Noord-Holland als een belangrijk argument. De eerste brief in deze geest aan de koning is gedateerd december 1860.³⁶ Hij noemde de krantenartikelen die hij had geschreven. Waarom moet de goudmijn het IJ nog met water overdekt blijven, vroeg hij zich retorisch af. De minister van Staat en Financiën, die namens de koning optrad, kreeg het ambtelijk advies deze brief voor notificatie

31 Brief aan de koning, 30-11-1856, machtiging van de koning voor de minister om de zaak af te handelen en ambtelijk advies aan de koning, 8-12-1856, NA, BiZa, AW, inv. nr. 2.16.07.

32 Brief aan de minister, 12-3-1857, NA, BiZa, AW, inv. nr. 2.16.07.

33 Stukken van 7-10-1857, 24-3 en 6-9-1858, 23-3 en 8-11-1859, NA, BiZa, AW, inv. nr. 2.16.07.

34 Brief aan de koning, 31-12-1859, NA, BiZa, AW, inv. nr. 2.16.07.

35 Sinninghe Damsté, Noordzeekanaal, 132.

36 Brief aan de koning van dec. 1860, gearresteerd 11-1-1861, NA, BiZa, AW, inv. nr. 2.16.07.



aan te nemen en er verder geen vervolg aan te geven. Verdonk trok zich hier niets van aan en op 14 april 1861 schreef hij opnieuw aan Willem III. Ook nu weer uitte hij zijn wens om de koophandel, de scheepvaart en de nijverheid te dienen. Maar de nadruk lag op de stormvloedbeheersing.

Het plan te boek gesteld

Voorts probeerde Verdonk de publieke opinie voor zich te winnen. Op 2 januari 1861 publiceerde *Het Nieuw Amsterdamsch Handels- en Effectenblad* een ingezonden stuk over Hendrik Verdonk, dat gelet op de stijl waarschijnlijk door hemzelf of zijn ghostwriter is geschreven:

Het licht op den kandelaar en niet in de duisternis gewandeld, zoals met het Noord-Hollandsch kanaal is gebeurd; welvaart vermeêren, maar geen welvaart keeren, is zeker de leus van iedere Nederlander en daarom vernam men met genoegen, dat de heer H. Verdonk, Mr. Molenmaker te Zaandam, wederom plannen heeft ingediend aan Z.M. den Koning en aan de raden der steden Amsterdam en Zaandam (...).

Hetzelfde jaar publiceerde hij een boekje getiteld *Plan tot bevordering der WELVAART VAN NEDERLAND en tot uitbreiding van KOOPHANDEL EN SCHEEPVAART EN TOT NUT VAN 'T ALGEMEEN*. Het bevat een aantal overdrukken van krantenartikelen die hij in de loop van de jaren had geschreven.³⁷ Verder zijn onder andere de brief van 25 juni 1860 aan de minister van Binnenlandse Zaken en een verslag over zijn plannen in *HET NIEUW AMSTERDAMSCH HANDELS- EN EFFECTENBLAD* van 10 juli 1860 er in afgedrukt. Het grootste deel van zijn boekje wordt echter in beslag genomen door de beschrijving van zijn plan. Hij begrootte de aanleg van het Noordzeekanaal, de bouw van de pieren bij IJmuiden en de drooglegging van het IJ op negentien miljoen gulden.

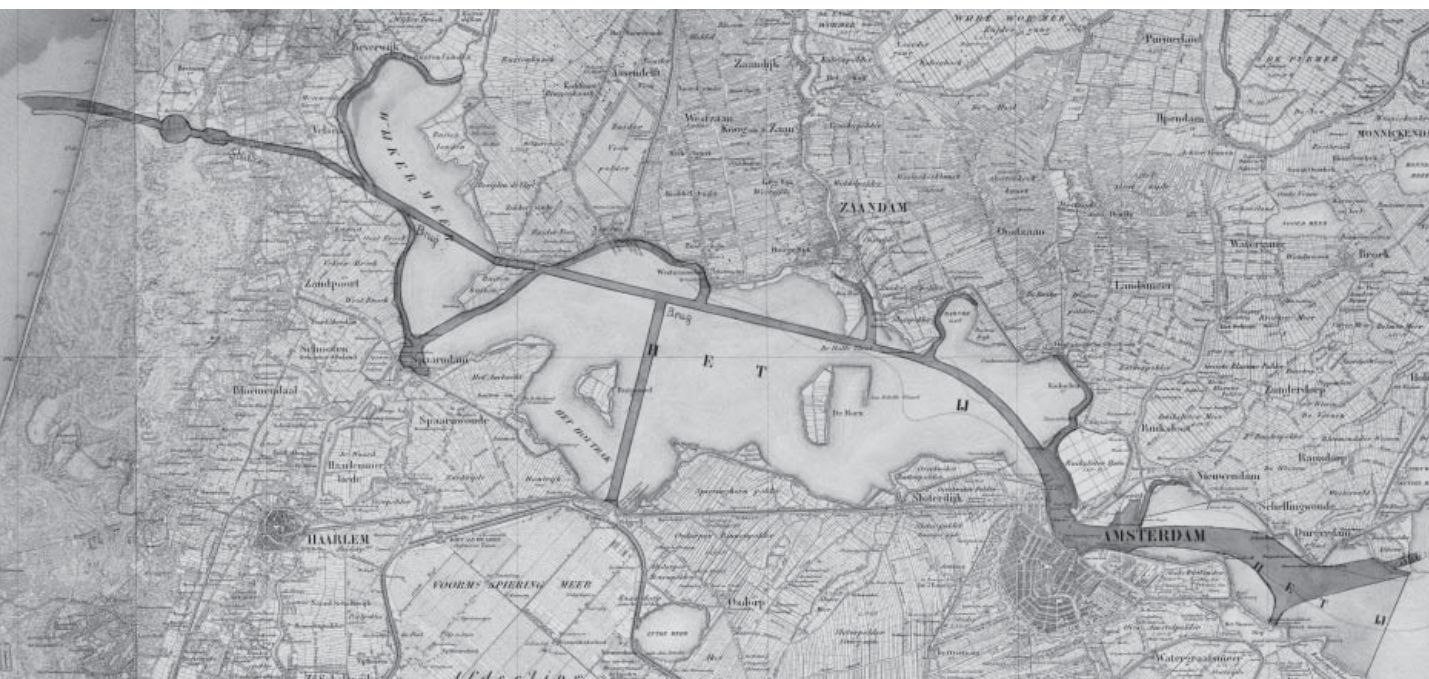
Op 6 juni 1861 verzochten Hendrik Verdonk & Comp. opnieuw om een concessie tot het aanleggen van een kanaal van Amsterdam naar de Noordzee bij Wijk aan Zee ten dienste van de grote koopvaardij- en oorlogsschepen en om bij hoogwater in de Zuiderzee dit overtollige water af te kunnen voeren naar de Noordzee. De aanvraag werd afgewezen. Vervolgens verzocht hij de minister hem te benoemen tot opzichter van de kanaalwerken. Het ambtelijk advies meldde dat er geen termen aanwezig waren om in deze te bemiddelen.³⁸

Meteen na ontvangst van de afwijzende brief van de minister schreef Verdonk op 16 maart 1862 aan de koning dat hij zich jarenlang had ingespannen voor het nieuwe kanaal, dat hij wel veel vriendelijke woorden had ontvangen, maar dat het daarbij was gebleven. Hij vroeg de koning om een gratificatie of een aanstelling als opzichter van de kanaalwerken. Het ambtelijk advies gaf aan dat er geen aanleiding was om op deze ver-

Afb. 6. *Het IJ, de goudmijn van Hendrik Verdonk*. Op dit schilderij beeldde Claude Monet de overgang van de Voorzaan naar het IJ af. Dit schilderij ontstond nog na de dood van Verdonk, toen men al bezig was met de aanleg van het Noordzeekanaal. Monet verbleef in 1871 in Zaandam (Stockholm, Nationalmuseum).

³⁷ Het boekje werd voor rekening van Verdonk uitgegeven door K.T. van Spanjen Koppenol te Zaandam.

³⁸ Brieven aan de koning, 14-1, 6-6 en 30-10-1861, ambtelijke adviezen, 6-11 en 30-12-1861, machtiging van de koning om overeenkomstig de adviezen te handelen, 2-1-1862, brief minister, 7-1-1862, NA, BiZa, AW, inv.nr. 2.16.07.



Afb. 7. Op deze topografische kaart uit 1850 is de loop van het Noordzeekanaal ingetekend. Over het traject van het kanaal is lang gediscussieerd. Ook Hendrik Verdonk had daar zijn ideeën over (Gemeentearchief Zaanstad, foto 53.00337).

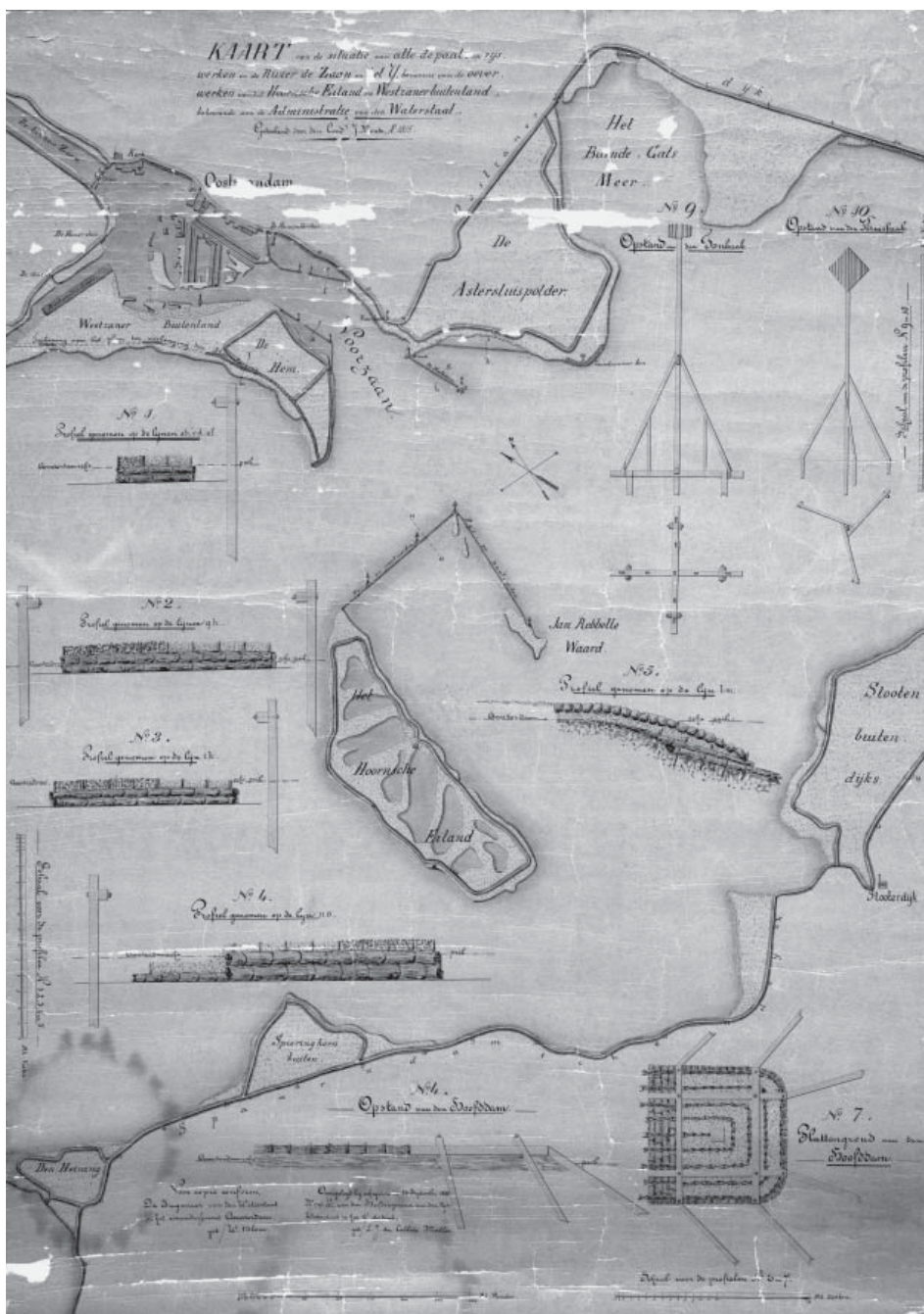
zoeken in te gaan. Voor zijn dood in mei 1863 richtte Verdonk zich samen met Jacobus Poel, fabrikant te Zaandam, nog een laatste maal tot Willem III. In oktober 1862 vroegen beide heren om een concessie tot de aanleg van een rechtlijnig kanaal midden door Gelderland naar Emmerich aan de Rijn. Het traject liep van Amsterdam via Muiden, Nijkerk, Voorthuizen, Garderbroek, Otterlo, Arnhem en Westervoort naar Zevenaar en vandaar naar Emmerik. Dit kanaal zou in Amsterdam moeten aansluiten op het kanaal door Holland op zijn smalst. Via de minister van Binnenlandse Zaken werd weer advies gevraagd aan de inspecteur van Waterstaat, Conrad. Die somde een aantal punten op waaruit volgens hem bleek dat de adressanten geen enkele notie van de technische problemen hadden en ook van de economische kant begrepen ze zijn inziens niet veel. Waarom Verdonk deze concessie aanvraag is onduidelijk. Reeds in het plan van Froger was sprake van een verbinding van Amsterdam met de Rijn via de Gelderse Vallei. Misschien was het toch weer een manier om te proberen tot samenwerking te komen met de Amsterdammers.³⁹

Andere plannenmakers

Er waren in de negentiende eeuw veel meer, min of meer met Verdonk vergelijkbare, plannenmakers. Om zijn acties in perspectief te plaatsen, wil ik hier noemen de Amsterdammer Jan Galman en de Zeeuw Dirk Dronkers. Galman (1807-1891) was een timmerman die zich opwerkte tot aannemer. Tussen 1851 en 1886 maakte hij zesendertig ontwerpen voor bruggen over het IJ.⁴⁰ In verschillende documenten wordt zijn beroep omschreven als timmermansknecht, molenmakersknecht, timmerman, aannemer en waterbouwkundige. Als aannemer heeft hij zo'n tweehonderd publieke werken uitgevoerd voor de Genie, de Waterstaat en de spoorwegen. Hij was actief in de Maatschappij voor de Werkende Stand, die in 1861 in Amsterdam de eerste ambachtsschool oprichtte. Verder was hij onder andere lid van de Commissie Straatreiniging, die werklozen inzette voor het verwijderen van zwerfvuil van bruggen en straten en voor het ruimen van sneeuw. Ook was hij betrokken bij de oprichting van gaarkeukens en bij het bouwen van arbeiderswoningen.

In 1851 diende Galman zijn eerste plan in voor de bouw van een brug over het IJ. Op dat moment lagen er verschillende aanvragen voor een concessie voor een dergelijke brug. Zijn plan bestond uit een hangbrug met aan weerszijden basculebruggen. Onder de

³⁹ Brieven aan de koning, 19-3 en okt. 1862, ambtelijk advies Conrad, 3-11-1862, machtiging van de koning om overeenkomstig te handelen, 11-11-1862, NA, BiZa, AW, inv.nr. 2.16.07.
⁴⁰ G. Hoogewoud, 'De plannen van Jan Galman voor de overbrugging van het IJ', in: L. Smit (red.), *De Sprong over het IJ. Visionaire onderwerpen van Jan Galman (1807-1891)* (Bussum 1996), 9-25.



Afb. 8. Deze situatie geeft weer hoe het met de Zaan was gesteld in een groot deel van de negentiende eeuw. Op deze kaart is de situatie weergegeven van alle paal- en rijswerken in de rivier de Zaan en het IJ, benevens van de oeverwerken van het Hoornse Eiland en Westzander Buitenland, behorende aan de administratie van de Waterstaat. Schaal in voeten; kopie van de tekening van C. J. Meuts, 1815, vervaardigd in 1882 door W. Blom; behoort bij brief van Hoofdingenieur van Rijkswaterstaat L. J. du Celice Muller d.d. 1882 September 6 (Gemeentearchief Zaanstad, foto 53.01157).

opritten waren pakhuizen gedacht. Alle plannen werden afgewezen. In 1853 probeerde Galman het opnieuw en bood hij de gemeenteraad van Amsterdam een nieuw plan aan, waarin hij naast een brug een nieuwe stadsuitbreiding aan de overzijde van het IJ voorstelde. Dit voorstel werd gepubliceerd als brochure. Nog veel meer plannen voor bruggen over het IJ lagen ter visie in 'Felix Meritis'. Hoewel Galman gunstige attesten van vooraanstaande ingenieurs overlegde, werd zijn plan toch afgewezen. Dat zelfde gebeurde met vele andere plannen voor een oeververbinding over het IJ. Hoewel Galman een succesvol aannemer was en zich ook maatschappelijk voor zijn stad inzette, kwam er uiteindelijk dus niets van zijn plannen terecht. Als erbetoon werd er wel in 1996 een tentoonstelling van zijn plannen in het Gemeentearchief Amsterdam georganiseerd.

Over het leven van Dirk Dronkers zijn we eveneens redelijk goed ingelicht.⁴¹ Deze in 1801 in Axel geboren Zeeuw trad in 1822 in het huwelijk met Julia Philippa du Bosch, de dochter van een grondeigenaar. Dronkers was opzichter bij de Waterstaat in Zeeuws-Vlaanderen.

⁴¹ M.P. de Bruin, 'De aannemer Dirk Dronkers en het drama van de Zeeuws-Limburgse spoorweg', *Zeeuws Tijdschrift* 10 (1960), 85-99.

In 1824 vestigde hij zich als aannemer te Middelburg. Hij hield zich vooral bezig met dijkerherstel en bedijkingen. Het ging hem maatschappelijk voor de wind. Vanaf 1840 propageerde hij verschillende plannen om Middelburg door middel van een spoorweg met Bergen op Zoom te verbinden. Daartoe moesten het Sloe en het Kreekrak afgedamd worden. Zijn eerste plan werd waarschijnlijk afgewezen omdat het strijdig was met de belangen van de Nederlandse defensie. In 1845 had hij zijn plannen uitgebreid met de aanleg van een spoorweg van Zeeland door Brabant naar Limburg als een schakel in de verbinding tussen Engeland en Duitsland. Hij gaf daarover een brochure uit.⁴² Een jaar later kreeg hij een concessie waarin ook was vastgelegd dat het Kreekrak afgedamd en overbrugd moest worden. Niet iedereen in Zeeland stond achter Dronkers. De concessie werd in 1849 ingetrokken omdat de financiering niet was gelukt. De oorzaak was mogelijk dat Engelse geldschietters niets zagen in het in de concessievoorwaarden voorgeschreven breedspoor. Dronkers legde zich hier niet bij neer en beet zich vast in wat hij als zijn levenswerk was gaan zien. Hij splitste zijn plan in tweeën en ontwikkelde een voorstel voor haven- en kanaalaanleg, afdamming en drooglegging en een plan voor de aanleg van de spoorweg. De nadruk kwam op inpoldering van delen van de Oosterschelde te liggen. Er volgde een onduidelijke discussie tussen Gedeputeerde Staten van Zeeland en de minister van Binnenlandse Zaken, die er toe leidde dat alles werd afgewezen. Dronkers reageerde met een nieuwe brochure, *De afdamming van de Oosterschelde. Een woord aan Belanghebbenden*.

Uiteindelijk bemachtigde Dronkers een concessie voor de inpoldering van delen van de Oosterschelde op voorwaarde dat hij eerst een kanaal door Zuid-Beveland aanlegde. Om het werk te realiseren richtte hij samen met de Brusselse aannemer Adolphe Dubois-Nihoul de Maatschappij tot Indijking der Op- en Aanwassen in de Oosterschelde op. Men wilde veertienduizend hectaren inpolderen. De Zeeuwse waterbouwkundige Abraham Caland verwachtte echter dat er hoogstens vierduizend bunders vruchtbaar land gewonnen kon worden. Hij kreeg het gelijk aan zijn kant. De aanleg van de polders werd een drama, waarin veel Engels geld verloren ging. Dronkers trok zich waarschijnlijk in 1853 terug uit de landaanwinningmaatschappij. Uiteindelijk kwamen er slechts twee polders tot stand van respectievelijk 438 en zevenhonderd hectaren.⁴³ Het kanaal door Zuid-Beveland en de spoorweg Vlissingen-Middelburg-Bergen op Zoom werden door de Staat aangelegd. Bij de opening van de spoorweg tot Goes werd Dronkers benoemd tot Ridder in de Orde van de Nederlandse Leeuw. Hij hield zich verder nog bezig met het propageren van waterleidingen en het opzetten van stoombootdiensten in Zeeland. In 1881 stierf hij op zijn buitenverblijf 'Zuidvliet' te Oost-Souburg.⁴⁴

De rol van bevlogen plannenmakers

Het is moeilijk Hendrik Verdonk op zijn waarde te schatten. Hij was geen wethouder van Zaandam of bedenker van het Noordzeekanaal, zoals een naar status strevende kleindochter later wilde doen geloven. Zijn ideeën werden neergesabeld door de ingenieurs die de overheid adviseerden. Dat gebeurde soms, maar niet altijd, op goede gronden. De civiel ingenieurs waren het onderling ook niet altijd eens over de details van infrastructurele plannen. Het debat over een Noordzeekanaal met of zonder sluizen ging nog tot het einde van de negentiende eeuw door. Verdonk was in ieder geval een kundig molenmaker. Zo heeft Doorman veel meer waardering voor de maalbak van Verdonk dan voor de waterbreker van Pieter Faddegon.⁴⁵

Verdonk zelf omschreef zich als een welbespraakt man. Hij zal zeker indruk hebben gemaakt op de niet-technisch geschoolde omgeving. Met de ingenieurs had hij het veel moeilijker. Past Hendrik Verdonk daarom in het rijtje van technische dromers zoals Daam Schijf van de Vliegende Postschuit of Piet Visser van de berging van het goud van de Renate Leonard?⁴⁶ Ik denk dat Hendrik Verdonk vooral lokaal van betekenis is geweest. Hij was een enthousiast deelnemer aan het debat over de infrastructuur van de Zaanstreek.

42 D. Dronkers, *Eenige beschouwingen over het doelmatige tot het daarstellen van een spoorweg uit de hoofdstad van Zeeland door de provinciën Noord-Brabant en Limburg* (Middelburg 1845). V. Freriks stelt dat de Engelse ingenieur Sir John Rennie deze brochure heeft geschreven op verzoek van Dronkers, zie V. Freriks, *De IJzeren Rijn, Spoorwegverbindingen tussen Schelde, Maas en Rijn. 175 jaar spoorweggeschiedenis in Limburg 1828-2003*. (z.p. 2003), 84. Onmogelijk is dit niet omdat Rennie later bij de droogmaking van de Bathpolders was betrokken.

43 De Bruin, 'Dronkers', 95.

44 Ibidem, 98.

45 G. Doorman, *Het Nederlands octrooiwezen en de techniek der 19e eeuw* ('s Gravenhage 1947), 61.

46 J. Kingma, 'Het werk moet de meester prijzen. Daam Schijf, een miskende Zaanse uitvinder', *Met Stoom. Tijdschrift van de Vereniging tot Behoud van Monumenten van Bedrijven Techniek in de Zaanstreek* 37 (2000), 26-33; C. van Dalsem, 'Het goud van de Renate Leonardt. Een droom die nooit uitkwam', *Met Stoom* 37 (2000), 34-36.

De Zaanlandse Kamer van Koophandel en het gemeentebestuur van Zaandam stelden zich tot 1854 op het standpunt dat de Binnenzaan de zeehaven van Zaandam moest zijn. Daartoe zou het Noordhollands Kanaal vanaf Purmerend via de ringvaarten van de Wijde Wormer en de Kalverpolder met de Poel verbonden moeten worden. Tussen 1850 en 1865 ontstond geleidelijk een andere visie op de havenfunctie van Zaandam.⁴⁷ In dit proces van heroriëntatie speelde Hendrik Verdonk ongetwijfeld een rol. Mogelijk zag hij in de geplande droogmakerijen in het IJ een kans om zijn nieuwe type poldermolen in te zetten. Hij heeft zichzelf aangeboden in verschillende functies, van landmeter tot opzichter.

De vergelijking met de Zeeuwse plannenmaker Dronkers laat een paar verschillen zien. Dronkers beschikte over een maatschappelijk netwerk, had wellicht vanuit zijn functie als opzichter bij de Waterstaat misschien ook contacten in die kring. Hij was een gerespecteerd aannemer en bezat een behoorlijk eigen vermogen. Dronkers wist ook goed in te spelen op de internationale politieke en economische ontwikkelingen. Hij had oog voor de mogelijkheden die het verdwijnen van het protectionisme bood. Buitenlandse financiers, projectontwikkelaars en aannemers kregen daardoor kansen in Nederland. Dronkers wist Engelse financiers voor zijn projecten te interesseren. Verdonk daarentegen behoorde niet tot de technische, economische of politieke elite en had waarschijnlijk ook geen netwerk in die kringen. Toch was ook hij – als Dronkers – een man met visie die zijn maatschappelijke betrokkenheid toonde door via een publiek debat veranderingen in de infrastructuur van Nederland te bepleiten. Beiden waren bereid de daad bij het woord te voegen en zelf zakelijke risico's te nemen.

Galman was eveneens een succesvol aannemer en daarnaast maatschappelijk zeer actief. Maar dat hielp hem niet bij de realisatie van zijn visioen van de overbrugging van het IJ. Hoe meer de ambities van Galman en Verdonk werden gefrustreerd, hoe meer bouwden zij hun plannen uit. Ongetwijfeld zagen zij winstkansen voor zichzelf als hun plannen uitgevoerd werden. Maar de betrokkenheid bij de maatschappelijke ontwikkeling bij beiden is onmiskenbaar. We moeten hen op de eerste plaats zien als exponenten van het debat over het herstel van het vervallen vaderland. Beiden hadden met hun plannen vooral sociale winst op het oog, om de terminologie van Groote te gebruiken.⁴⁸

De eerste plannen van Hendrik Verdonk pasten in het 'redresdenken' waarbij de plannenmakers via de koning de overheid aanspoorden bepaalde werken uit te voeren. Ook de Zaanlandsche Kamer van Koophandel bewandelde dit pad. Het mislukken van de oproep aan de staat hangt samen met een omslag in de politiek. Het rond 1840 in Nederland op gang komende liberale offensief veranderde de politieke en maatschappelijke spelregels ingrijpend. Het liberalisme – dat eerst vooral steun kreeg vanuit de landprovincies – keerde zich tegen het economische experiment van Willem I om de Amsterdamse stapelmarkt te revitaliseren en tegen de Amsterdamse handelskringen die van dit beleid profiteerden.⁴⁹ Onder Thorbecke werd duidelijk gekozen voor het inschakelen van de markt, maar zonder privatisering van overheidstaken. Hierin probeerde Hendrik Verdonk zijn weg te zoeken door samen met anderen concessies aan te vragen.

Van der Woud wees er onlangs op dat er met Thorbeckes grondwet van 1848 een duidelijk onderscheid kwam tussen publiek domein (de staat) en het privaat domein (de maatschappij). De grens tussen het privaat en het publiek domein was het algemeen belang. De aanleg en exploitatie van de infrastructuur voor transport, communicatie en mobiliteit werd bepaald door de opvattingen over het algemeen belang. Sommige partijen bezaten zo veel politieke macht dat zij dat algemeen belang konden definiëren. Daarbij moet met name aan Amsterdam worden gedacht. De hoofdstad verwierf door een beroep op het algemeen belang veel staatssteun. Dat ging ten koste van onder andere de noordelijke havenplaatsen Delfzijl en Harlingen.⁵⁰

Dichter bij huis wist Amsterdam lange tijd de ontwikkeling van de havens van Den Helder en Zaandam te frustreren.⁵¹ Ook in dat licht moeten we het falen van Verdonk beschouwen. Want hoewel hij steeds de nadruk legde op de vaderlandse welvaart en de bescherming tegen het water, bekeek hij de zaken toch vooral vanuit het Zaanse perspec-

47 Van Braam, *Zeehavens*, 332.

48 P. Groote, *Kapitaalvorming in infrastructuur in Nederland 1800-1913* (Capelle aan de IJssel 1995).

49 J.L. van Zanden en A. van Riel, *Nederland 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling* (z.p. 2000), 211-219.

50 A. van der Woud, *Een Nieuwe Wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland* (Amsterdam 2006).

51 Van Braam, *Zeehavens*, 328.

tief. In al zijn plannen laat hij zich steeds kennen als een voorvechter voor een betere infrastructuur voor de Zaanstreek. Uiteraard was Verdonk geen partij voor Amsterdam, dat een belangrijke politieke lobby had in Den Haag en ook over veel grotere financiële mogelijkheden en meer technische expertise kon beschikken.

Bij dit alles komt nog dat Verdonk moest opboksen tegen de naar erkenning strevende en standsbewuste professionele ingenieurs. Dit klinkt duidelijk door in de wat hautaine benadering van Hendrik Verdonk door de waterstaatsingenieurs. Voor SELFMADE-uitvinders was langzamerhand geen plaats meer in de civiele techniek.⁵² De ironie wil echter dat het Noordzeekanaal is ontworpen door Engelse ingenieurs, dat het voor een belangrijk deel met Engels geld is gefinancierd en door een Engelse aannemer is aangelegd.⁵³

Conclusie

Waarom is er geen Plutarchus van mislukkingen? Deze vraag stelde Samuel Smiles in 1866 in het voorwoord van de dat jaar uitgekomen nieuwe editie van SELF-HELP. In 1859 verscheen de eerste druk van dit belangwekkende Victoriaanse werk. SELF-HELP is een weerslag van lezingen die Smiles gaf aan jongemannen die zich door het volgen van avondschole een betere positie wilden verschaffen in de samenleving. In zijn lezingen besprak Smiles de levens van grote mannen die als voorbeeld konden dienen. Hij zag deze vorm van opvoeding al in de Spreuken van Salomo in het Oude Testament. Nieuw was dat hij zijn voorbeelden – onder anderen Richard Arkwright, James Watt, George en Robert Stephenson en Josiah Wedgwood – in toenemend mate ontleende aan de wereld van techniek en industrie. In het voorwoord van de editie van 1866 beantwoordde Smiles zijn retorische vraag als volgt:

Failure is the best discipline of the true worker, by stimulating him to renewed efforts, evoking his best powers, and carrying him onward in self-culture, self-control, and growth in knowledge and wisdom. Viewed in this light, failure, conquered by Perseverance, is always full of interest, and instruction, and this we have endeavoured to illustrate by many examples.⁵⁴

Rond het midden van de negentiende eeuw veranderde er veel in Nederland. Het ging om een complex proces op technisch, economisch, politiek en bestuurlijk terrein. Pas na 1870 waren de voorwaarden voor maatschappelijke en economische vernieuwingen aanwezig. Verdonk, Galman, Faddegon en Dronkers waren enige van de vele deelnemers aan het maatschappelijk debat over vernieuwing rond 1850. Vaak kwam er niet veel van de initiatieven van deze visionaire burgers terecht. Toch hebben zij zeker een belangrijke functie gehad in het debat over de herinrichting en modernisatie van ons land. De zoektocht naar de betekenis van Hendrik Verdonk toont ons de vele lagen in het proces van vernieuwing van Nederland in de negentiende eeuw. Ons land bood aan **selfmade**-helden destijds echter beduidend minder kansen dan bijvoorbeeld in Engeland het geval was. Hendrik Verdonk vertoont ondertussen wel alle kenmerken van een dergelijke held.

⁵² J. Kingma, 'Justus Dirks and John Hawkshaw. Twee ingenieurs, twee culturen', *Erfgoed van industrie en techniek* 11 (2002), 46-52.

⁵³ J. Kingma, 'De rollen omgekeerd. Engels-Nederlandse samenwerking bij de aanleg van het Noordzeekanaal', *Historisch tijdschrift Holland* 34 (2002), 80-104.

⁵⁴ S. Smiles, *Self-Help. With illustrations of conduct and Perseverance* (1859; herdruk Londen 1908), 5-12.