

DE KONING, DE TIMMERMAN EN DE GOUDMIJN ONDER HET IJ

In de 19^{de} eeuw was de koning nog sterk betrokken bij de dagelijkse zaken van het koninkrijk. Dat was de reden dat men zich vaak richtte tot het staatshoofd bij plannen om de toestand in het koninkrijk te verbeteren. In de 19^{de} eeuw was er een achteruitgang in de stedelijke nijverheid tegen gunste van de agrarische ontwikkeling op het platteland. Vele Nederlanders zagen dit als een ernstige achteruitgang ten opzichte van een glorieuze Gouden Eeuw. De 17^{de} eeuw was vele eeuwen het ijkpunt voor de Nederlanders en men betreurde de veranderende rol van Nederland in Europa.

Jan Salie was het symbool van de achteruitgang van de Nederlandse natie. Premier Balkenende was niet de eerste die de Nederlanders het voorbeeld van Jan Compagnie voorhield. Verder had men bij allerlei plaatselijke conflicten de neiging zich maar direct tot de koning te wenden. Dat gold ook voor de Zaanstreek. De genealoog P. Verdonk te Diemen gaf mij inzage in de uitvoerige correspondentie van de timmerman Hendrik Verdonk met de koning over zijn plannen voor de aanleg van het Noordzeekanaal. Deze correspondentie geeft een boeiend beeld van de manier van plannen maken in de 19^{de} eeuw.⁴ Het onderzoek paste goed in de voorbereiding voor het boek "Zaankanters en het water".

EEN ZAAANSE IMMIGRANT



Het openluchtmuseum te Arnhem beschikte over het uithangbord van de molenmakerij. "Hendrik Verdonk Huis en Molenmaker. Geoctrooyeerd door Z.M. den Koning voor een verbeterd werktuig tot het uitmalen van water uit polders enz" Helaas is dit bij een brand verloren gegaan. (Nederlands Openluchtmuseum Arnhem foto: AA 6267)

Hendrik Verdonk was een Zaandamse timmerman, molenmaker en hartstochtelijk publicist. Hij vond een verbeterde poldermolen uit, die een voorloper was van de centrifugaalpomp. Vergeefs bekommerde hij zich om de Zaanse toren van Pisa, de kerktoeren van Westzaan, die later met zijn val in de Oudejaarsnacht van 1843 een heel kostersgezin zou doden.

Maar vooral maakte hij zich druk over de bereikbaarheid van de Zaanstreek voor zeeschepen. Hij werd op 3 juli 1803 in Deventer gedoopt. In 1820 verhuisde zijn ouderlijk gezin naar Zaandam. Zijn vader, de timmerman Pieter Verdonk, werd de stamvader van een heel geslacht van timmerlieden. Twee zoons werden timmerman in Zaandam. Zijn zoon Hendrik Verdonk had ook weer zoons die timmerman werden.

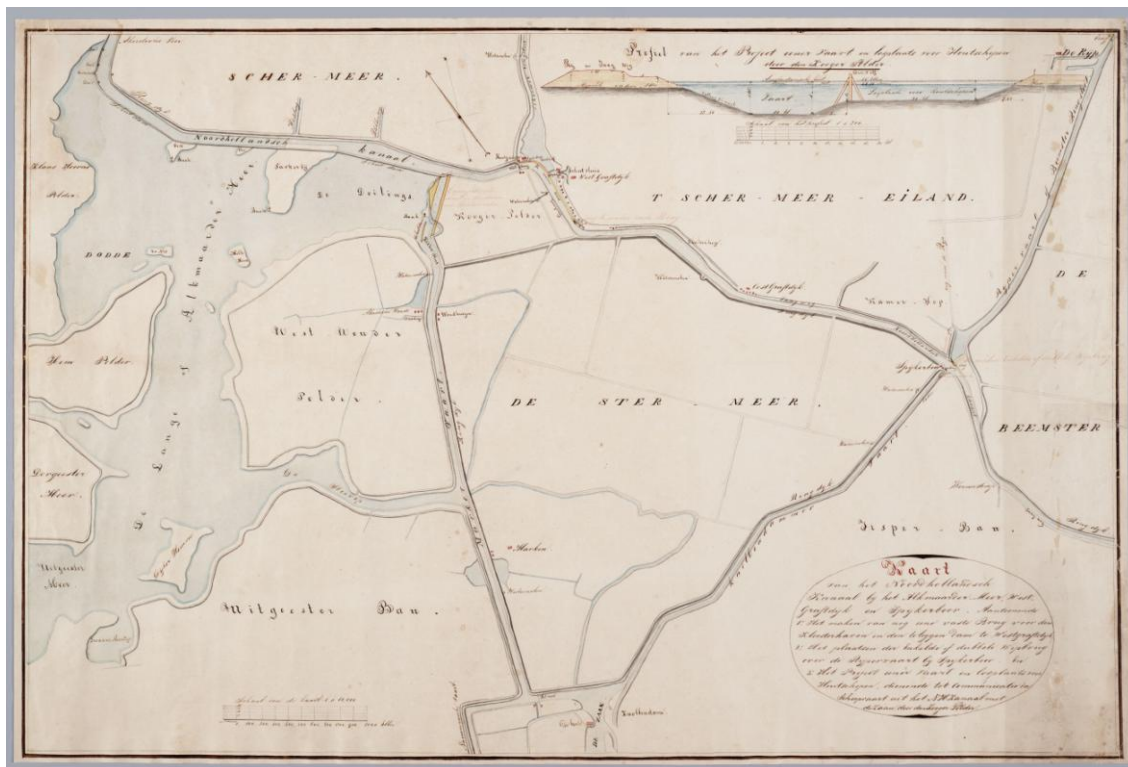
Hendrik Verdonk trouwde op 24 juli 1825 met Marijtje Broekman. Uit dit huwelijk werden zes kinderen geboren. Na haar dood hertrouwde hij op 22 oktober 1854 met de zesendertigjarige veehouderes Trijntje Visser met wie hij twee kinderen kreeg. Hendrik overleed op 12 mei 1863 op

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.⁵ Al rond 1830 was hij betrokken bij het maken van plannen voor een betere bereikbaarheid van Zaandam voor zeeschepen.

DE ZAAAN ALS ZEEHAVEN

Door slibvorming werden de havens van Amsterdam en Zaandam steeds slechter bereikbaar voor zeeschepen. Daarom werd in 1826 het Groot Noord-Hollandsch kanaal van Den Helder naar Amsterdam geopend. Het kanaal was al ontworpen in de Napoleontische tijd en diende als verbinding van het Marine etablissement in Amsterdam met de nieuwe marinehaven aan het Nieuwe Diep bij Den Helder. Napoleon Bonaparte zag hierin het Gibraltar van het Noorden.

Jan Blanken, die het kanaal in opdracht van koning Willem I aanlegde, maakte het kanaal enige maten groter, zodat het ook geschikt was voor de grootste marineschepen. Bij de aanleg werd, waar mogelijk, gebruik gemaakt van bestaande waterlopen zoals ringvaarten en trekvaarten. De Zaan kon niet gebruikt worden bij de aanleg van het kanaal omdat er geen jaagpaden langs de Zaan konden komen vanwege de bebouwing en omdat de Voorzaan was dicht geslibd.



Kaart van het Noord-Hollands Kanaal bij West-Grafdijk en Spijkerboor. Links boven is de Kogerpolderlosplaats en kanaal. Rechts is de Knollendamvaart die Hendrik Verdonk wilde gebruiken als verbinding van de Zaan met het Noord-Hollands kanaal. Rechtsboven het dwarsprofiel van het Kogerpolderkanaal en de losplaats.

Er kwamen losplaatsen bij Alkmaar, West Graftdijk, Spijkerboor en Purmerend. In de Zaanstreek was er een heftige discussie hoe de Zaanstreek het beste met het nieuwe Groot Noord-Hollandsche kanaal verbonden kon worden. De Wormerveerders wilden een kanaal via de Kogerpolder naar West-Graftdijk. De Zaandammers hadden een plan om een scheepvaartroute via de noordelijke ringvaart van de Wijde Wormer naar de losplaats bij Purmerend te maken. Hendrik Verdonk kwam samen met andere plannenmakers met een plan voor een doorgaande scheepvaartverbinding van de losplaats Spijkerboor, via de Knollendammervaart naar de Zaan. Hij wilde ook de sluizen in de Hogendam aanpassen en de Zaan zou één grote dokhaven worden. Uiteindelijk richtten de Wormerveerders een particuliere kanaalmaatschappij op die de verbinding met West Graftdijk realiseerde.

HET NOORDZEEKANAAL

Vanaf het midden van de 19^{de} eeuw ontspoon zich vooral in Amsterdam een maatschappelijk debat over een rechtstreekse verbinding met de Noordzee. Het IJ was een grote zeearm waar eb en vloed vrij spel hadden. Het Noorderkwartier van Holland zat alleen met een duinenrij aan de rest van Holland vast. Om Amsterdam met de Noordzee te verbinden moest het IJ worden afgesloten van de Zuiderzee en grotendeels ingepolderd worden. De duinen van Holland op zijn smalst moesten doorgraven worden.

In dit debat roerde Hendrik Verdonk zich. Op 15 augustus 1856 schreef Verdonk zijn eerste brief aan de minister van binnenlandse zaken: *“Met veel belangstelling wend ik mij tot Uw Ed. daar er nu gelegenheid bestaat, ons Vaderland met weinig moeite en kosten groot en veel nut aan te brengen waarvan onze nazaten goede en groote vruchten kunnen plukken hetgene ik hier nader wenschte te bepalen, en waaraan jaren reeds aan gearbeid heb, nl: Amsterdam aan de vaste wal te brengen, door middel van het leggen eener dijk, met de noodige uitwatering van het Tolhuis naar Amsterdam het daarstellend van enen ijzeren brug, enz: “*

De toon was hiermee gezet. Hij wilde ook de spoorlijn van Amsterdam naar het Nieuwediep (Den Helder) over een dijk van Zaandam naar Sloterdijk aanleggen. In deze dijk moesten uitwateringen en sluizen komen. Dan kon het Wijkermeer worden drooggelegd.

De minister van binnenlandse Zaken legde de brief voor aan de commissaris van de koning van Noord Holland. Deze vroeg advies aan J.G. van Gendt, de hoofdingenieur van Waterstaat in Noord Holland. Van Gendt schreef :

“ De zaak wordt zeer oppervlakkig door adressant behandeld en het blijkt niet uit zijne schrifturen dat hij van nabij bekend is met de tersprake gebrachte aangelegenheden en belangen, zodat ik weinig gedachte heb dat de aangeboden diensten het verkrijgen van goede ontwerpen zouden kunnen bevorderen en het m.i. voorzichtig zal zijn daarvan geen gebruik te maken “

Verder wees van Gendt er op dat er onderhandelingen werden gevoerd met de Amsterdamse heren Van Lennep en Hartzen over een doorgraving van Holland op zijn smalst. De brief werd ter zijde gelegd.



Het bezoek van Zijne Koninklijke Hoogheid Koning Willem III aan Zaandam op 17 augustus 1855. Het Stadhuisplein met het versierde stadhuis en erepoort. Op het plein een grote menigte opgesteld achter de schutterij. De koning wordt verwelkomd door leden van het gemeentebestuur en andere notabelen. Hendrik Verdonk richtte zich vanaf 1856 met zijn plannen tot Koning Willem III Prent van C. Prins Jz. Uitgave: H.F. van der Scheer te Zaandam.

Op 30 november 1856 richtte Hendrik Verdonk & Comp. zich tot de koning met het verzoek om een concessie tot het droogmaken van het Y en Wijkermeer en het daarstellen van een Hoofdkanaal vanaf de Zuiderzee tot Amsterdam en verder door het midden van geheel het Y met de noodige zijkanalen voor alle vaarten en uitwateringen, om daardoor eene hoegrootheid der kostelijkste gronden van ons Vaderland, aan het water te ontwoekeren en hetzelfde tot het beste bouwland te brengen tevens met het doel de Hoofdstad Amsterdam met het daartegen over gestelde vasteland te verbinden, en dat alzoo het noordelijkste gedeelte van N.Holland eenen zekere toegang tot de Hoofdstad des Rijks heeft (waardoor de eerstgenoemde adressant reeds zeer veele pogingen in het werk gesteld heeft) en ter bevordering van de binnen scheepvaart, op Sparendam en Beverwijk welke nu zoo dikwerf bij laag getij geheel is gestremd.

Zijn plan bestond uit een afsluitdijk van de Zuiderzee van de Paardenhoek tot aan Schellingwoude. In deze afsluitdijk zouden sluizen komen. Hij wilde vijf binnendijken in het IJ. Alleen het deel van het IJ dat het havengedeelte van Amsterdam vormde, zou niet bedijkt worden. En tussen de nieuwe polders zou een vaarweg van Amsterdam naar Zaandam en Sparendam en Beverwijk blijven.

Verder wilde hij elf watermolens bouwen om de polders droog te malen. Behalve het toegenomen areaal aan bouwland, zag hij als voordelen dat de haven van Amsterdam niet meer zou dicht slibben door eb en vloed en dat hoogwater geen invloed meer zou hebben op de uitwatering van Rijnland via

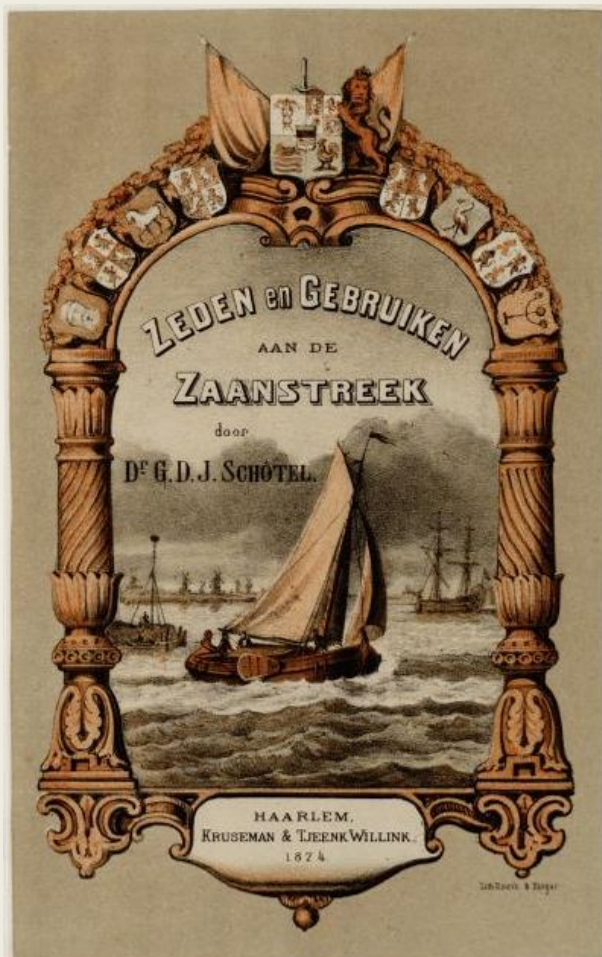
Halfweg. En dat op het toenmalige onderhoud van de bestaande zeedijken per jaar tussen fl. 160000, - en fl. 200000, -. bespaard kon worden. Waarom moet de goudmijn het IJ nog met water overdekt blijven vroeg hij zich later retorisch af. De minister van Staat die namens de koning optrad, kreeg het ambtelijk advies deze brief voor notificatie aan te nemen en er verder geen vervolg aan te geven.



Hendrik Verdonk gebruikte angst voor overstromingen om zijn plannen te promoten. Gezicht op de Hervormde Kerk te Koog aan de Zaan bij de overstroming van 5 februari 1825. Links en rechts woonhuizen en rechts in het vershiet een molen op het water twee schuiten met volk. Tekening van A. Kramer Uitgave: A.J. Maij, te Koog aan de Zaan. De prent kostte indertijd 20 cent. Collectie Honig-Zaanlandse Oudheidkundige Vereniging

DE PLANNEN WORDEN GROOTSER

In april 1861 schreef hij opnieuw aan de koning. Ook nu weer was het zijn wens om de koophandel, de scheepvaart en de nijverheid te dienen. Maar de nadruk lag op stormvloedbeheersing. *Dat bij hem,- het oog gevestigd houdende op het bange en droeve jaar 1825, toen de stormen uit het Noordwesten, met zulk eenen hevigen kracht woedden, dat dijken noch dammen het opstuwende water konden tegen houden, maar bezweken, en Noord Holland zulk een vreesselijke teistering onderging. Toen zoovele schonen landerijen, en welige akkers in een golvende zee herschapen werden;- Toen het dof en treurig geloei en geschreeuw ons in de Ooren klonk, van het vee, dat, kampende tegen den vloed, hun dood in golven vond:- en toen bovenal het hartverscheurend gejammer van zoo velen gehoord werd, die have en goed verloren hadden, en niets – niets hadden kunnen redden behoudens hun leven, - dat hij hem – en bij zoo vele Nederlanders die waarlijk het welzijn van het Vaderland beoogen- reeds voorlang maar bovenal op dit ogenblik nu er weder zoo vele angstkreten uit andere Oorden van het Rijk tot ons komen - de vraag is ontstaan: Is Noord Holland thans van zoodanig gevaar gevrijwaard?*



Onder deze watervlakte zag Hendrik Verdonk een goudmijn aan vruchtbare landbouwgrond. Titelprent Zeden en gebruiken aan de Zaanstreek van de hand van Dr. G.D.J. Schotel geschreven naar aanleiding van de tentoonstelling van Zaanlandse oudheden en merkwaardigheden te Zaandam in 1874. In het ornament Een Zaandammer veerschuit zeilende op het IJ nabij de ingang van de Voorzaan. Uitgave: Kruseman en Willink, te Haarlem. Collectie Honig - Zaanlandse Oudheidkundige Vereniging.

Een heel lange aanloop om te zeggen dat het gevaar van 1825 nog steeds dreigde en dat zijn plannen nog steeds noodzakelijk waren. Hij besloot met: *Sire, Ik bid den Hemelsche Vader, dat Hij Uwe Majesteit sterkte in den Geest, - dat Hij U spare in lengte van dagen opdat Uwe regering blijven, wat zij tot heden was, eene weldaat voor ons dierbaar Vaderland, en voor Uwe beminnende onderdanen, - God verhoore deze mijne bede.-*

OOK HIER STAAT OP “DEPONEREN”

In het Nationaal Archief is een groot aantal brieven van Hendrik Verdonk bewaard. Maar ook in de gemeentearchieven van Zaanstad en Amsterdam en in het archief van de vereniging de Zaanse Molen. Een neef herschreef zijn brieven. De reacties van de ambtenaren van de koning, de ingenieurs van waterstaat, waren vaak erg neerbuigend. Verdonk schreef in 1860 een boek om aandacht voor zijn plannen te vragen. Daarnaast was hij ook een fervent schrijver van ingezonden brieven.

De laatste brief was van oktober 1862. Via de minister van binnenlandse zaken werd weer advies gevraagd aan de inspecteur van Waterstaat Conrad. Die was weer heel helder in zijn oordeel. *Al spoedig wordt men bij de lezing van het adres gewaar, dat het de adressanten moeilijk valt hunnen gedachten duidelijk aan anderen medeteden. Het door hen aangegeven plan mag men gerust onder de fantasiën der verbeelding rangschikken, terwijl over het practisch uitvoerbare niet gedacht is en men, misschien omdat men de bekwaamheden daartoe mist, in het geheel niet op de bezwaren heeft gelet.* De correspondentie met de koning eindigde omdat Hendrik Verdonk in mei 1863 overleed.

Het Noordzeekanaal werd na heel veel problemen ontworpen door Engelse ingenieurs en gebouwd door een Engelse aannemer. Het kanaal werd in 1876 geopend. Plannenmakers van eenvoudige komaf, zoals Hendrik Verdonk, waren in de 19^{de} eeuwse Nederlandse samenleving marginale figuren. In Engeland konden ze in die tijd opklimmen tot belangrijke nationale figuren. In de 17^E eeuw kon de timmerman Leeghwater nog een maatschappelijke rol van enige betekenis spelen maar dat was in de 19^E eeuw onmogelijk geworden.

Door: Jur Kingma

Beeld: Gemeente Archief Zaanstad

⁴ Een uitgebreid artikel verscheen in het Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis

⁵ In Molinologie verschijnt een artikel over de molenbouw activiteiten van Hendrik Verdonk.