

W. A. Sinninghe Damsté, *Het Noordzeekanaal 1863-1883. De geschiedenis van een concessie* (Dissertatie Utrecht 2001; Nijmegen: Ars aequi libri, 2001, 283 blz., f55,10, ISBN 90 6916 415 9).

In het regeringsbeleid is in de laatste jaren een duidelijke tendens merkbaar om de inbreng van het bedrijfsleven bij de aanleg en exploitatie van vervoersvoorzieningen te vergroten. Voorbeelden hiervan zijn de aanleg van de HSL, de mislukte poging tot private financiering van de Betuwe-lijn, de verzelfstandiging van de NS en de gedachte om nieuwe autosnelwegen te laten bekostigen door het bedrijfsleven. Dit proces gaat gepaard met vallen en opstaan. Bij grote verzelfstandigingsoperaties zoals de privatisering van de Britse spoorwegen blijkt dat de overheid vaak over onvoldoende kennis en ervaring beschikt om dergelijke processen tot een goed einde te brengen. Opvallend is daarbij, dat door de beleidsmakers zelden wordt teruggegrepen naar de negentiende eeuw, toen de overheid op het gebied van publiek-private samenwerking over veel meer ervaring beschikte dan tegenwoordig. In dit kader is de dissertatie van W. A. Sinninghe Damsté over de geschiedenis van de concessie van het Noordzeekanaal een welkome kennisaanvulling.

Een concessie was in de negentiende eeuw de gebruikelijke rechtsvorm, waarmee de overheid een particuliere onderneming het recht verleende om een openbare vervoersvoorziening aan te leggen of te exploiteren. De concessie was een overeenkomst, waarin de verplichtingen van de ondernemer en de overheid werden vastgelegd. In ons land werden in de negentiende eeuw concessies uitgegeven voor wegen, kanalen, spoor- en tramwegen, alsmede voor diligence-, trekschuit- en beurtvaartverbindingen. De aanleg van het Noordzeekanaal was het grootste concessiewerk, dat in de negentiende eeuw werd ondernomen.

Het Noordzeekanaal werd aangelegd door de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij (AKM), die daarvoor van de rijksoverheid en de stad Amsterdam omvangrijke subsidies kreeg. Daarnaast zouden de inkomsten van de kanaalmaatschappij volgens de concessievoorwaarden bestaan uit de opbrengst van ingepolderde gronden en uit kanaalgelden. De kanaalaanleg leverde vanuit politiek en financieel oogpunt van meet af aan grote problemen op. Aanvankelijk wilde de staat het kanaal zelf aanleggen, maar dit stuitte op weerstand bij de Tweede Kamer. Uiteindelijk werd pas het vierde wetsontwerp door het parlement aanvaard. Spoedig daarna bleek dat het Amsterdamse zakenleven niet voldoende bereid was om in dit riskante project te investeren, waardoor het op wankelende financiële basis van start ging. Tijdens de uitvoering waren er diverse tegenslagen. Zo ging de eerste aannemer, die noodgedwongen met een speculatieve betaling in aandelen genoeg had genomen, failliet. Later ontstond een ernstig geschil met de staat over de interpretatie van de concessievoorwaarden voor de Oranjesluizen. Hierdoor moest de AKM twee sluizen meer bouwen, dan waarop oorspronkelijk was gerekend. Tenslotte bleken de voorhaven en de golfbrekers in IJmuiden veel duurder dan oorspronkelijk was begroot. De kosten voor het kanaal, die aanvankelijk op 18 miljoen gulden waren geraamd, liepen uiteindelijk op naar 58 miljoen gulden, terwijl de uitvoering langdurige vertraging opliep. Als gevolg van deze tegenslagen moest de staat, die de AKM niet failliet wilde laten gaan, regelmatig financieel bijspringen en werden de concessievoorwaarden herhaaldelijk in het nadeel van de AKM gewijzigd. Uiteindelijk leidde dit ertoe dat het kanaal in 1881 door het Rijk werd overgenomen. Voor de aandeelhouders eindigde de kanaalaanleg in een financieel debacle. Daartegenover was het kanaal vanuit maatschappelijk oogpunt wél een succes. Zonder de kanaalaanleg zou de economische opleving van Amsterdam aan het einde van de negentiende eeuw niet tot stand zijn gekomen.

De auteur gaat diepgaand in op de politieke, beleidsmatige en juridische aspecten, die uit-

eindelijk tot de overname leidden en de rol die de verschillende belanghebbenden daarbij speelden. Dit is zowel de kracht als de zwakte van dit boek. Sterk is de beschrijving van deze historische ontwikkeling op weg naar een bijna onvermijdelijke mislukking. Het proces, dat zich daarbij afspeelde, is ook heden nog actueel. Aan de andere kant geeft de sterke concentratie op de beleidsmatige en contractuele aspecten de dissertatie een specialistisch karakter. Door deze keuze komen andere interessante aspecten, zoals de noodzaak tot de kanaalaanleg, de redenen waarom de technische oplossingen faalden, de organisatie van dit gigantische project, de sociale omstandigheden waaronder de kanaalarbeiders moesten werken, de oorzaak van de merkwaardige verwisseling van de concessievoorwaarden voor de Oranjesluizen, alsmede de maatschappelijke gevolgen van de kanaalaanleg slechts beperkt aan de orde.

De belangrijkste vraag, die bij het lezen van dit proefschrift naar voren komt, is of dit enorme project met zijn grote financiële en technische risico's en zijn ingewikkelde waterstaatkundige, militaire, bestuurlijke en scheepvaartkundige aspecten wel door het bedrijfsleven had moeten worden uitgevoerd. De auteur geeft hierop geen eenduidig antwoord. Verspreid in zijn samenvatting stelt hij, of laat hij tijdgenoten opmerken: dat de voorbereiding van de concessie onder Thorbecke veel lacunes vertoonde (230); dat de uitvoering van dergelijke projecten niet tot de staatszaken behoorde (250); dat het zeer de vraag was geweest, of het project eerder en tegen lagere kosten zou zijn gerealiseerd, wanneer de staat het zelf ter hand had genomen (250)

Over al deze conclusies is nadere discussie mogelijk. Allereerst vertoonde de voorbereiding van grote projecten, zoals het Noordzeekanaal, in de negentiende eeuw meestal grote lacunes. Dit gold bijvoorbeeld ook voor de kanalen van Willem I en voor de spoorwegaanleg. Het feit, dat de Amsterdamse kapitaalverschaffers niet bereid waren om voldoende kapitaal voor de uitvoering beschikbaar te stellen, spreekt echter boekdelen. Kapitaalbezitters zagen het Noordzeekanaal als een riskant project. Dit had zowel voor de AKM als voor de regering een waarschuwing kunnen zijn om dit project niet door een particuliere onderneming te laten verrichten.

Dat de uitvoering van dergelijke projecten destijds niet tot de staatszaken behoorde is onjuist. De auteur wijst er zelf op, dat de Rotterdamse Waterweg en de spoorwegen door de staat werden aangelegd. Wél gold, dat staatsaanleg een omstreden kwestie was. Thorbecke en de liberalen waren tegen staatsaanleg. Van Hall en de conservatief-liberalen sloten staatsaanleg niet uit, wanneer dat hen doelmatiger leek. In het verlengde daarvan was ook de vraag of staatsaanleg van grote projecten duurder was dan particuliere aanleg een fel omstreden zaak. Thorbecke en zijn politieke bondgenoten meenden — doctrinair — dat staatsaanleg duurder was. Van Hall meende van niet. Onder deze omstandigheden kostte het Van Hall de grootste moeite om zijn spoorwegwet door het parlement te loodsen. De argumenten, waarmee hij Thorbecke en de zijnen in de memorie van toelichting bij de spoorwegwet van repliek diende, hebben hun waarde echter tot op heden behouden.

In het geval van het Noordzeekanaal was staatsaanleg vermoedelijk goedkoper geweest. De staat had de uitvoering van het project stellig niet toevertrouwd aan een speculant-aannemer, die zijn lage aannemingssom met speculaties in kanaalaandelen moest compenseren en daardoor failliet ging. Daarnaast zouden de waterstaatsingenieurs — met hun risicomijdend gedrag — bij de aanleg van de golfbrekers bij IJmuiden vermoedelijk voor een meer solide constructie hebben gekozen, waardoor de ernstige beschadigingen door golfslag wellicht hadden kunnen worden vermeden. Bovendien stond het Rijk veel sterker tegenover Amsterdam dan de AKM, waardoor het onnodige en kostbare baggerwerk in de havenmond van IJmuiden veel eerder zou zijn gestaakt. Tenslotte zouden de langdurige vertragingen van het project bij staatsaanleg niet zijn voorgekomen, waardoor een aanzienlijk renteverlies was vermeden. Aan

de andere kant had de staat de schadeclaims van Amsterdam en de waterschappen misschien wel gehonoreerd.

Een heel andere vraag is of staatsaanleg destijds ook politiek mogelijk zou zijn geweest. Gegeven de politieke verhoudingen was het op dat moment bijna onmogelijk om een dergelijke wet door het parlement te loodsen. In ieder geval zou dat tot ernstige vertraging hebben geleid.

Mijn slotsom is dat ieder die als beleidsmaker op de ministeries of als manager bij het bedrijfsleven met dit soort projecten wordt geconfronteerd of in de beleidsmatige aspecten van de kanaalaanleg is geïnteresseerd dit proefschrift zou moeten lezen.

Ruud Filarski

M. Schwegman, *Maria Montessori 1870-1952. Kind van haar tijd, vrouw van de wereld* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 1999, 256 blz., ISBN 90 5356 300 8); H. Leenders, *Montessori en fascistisch Italië. Een receptiegeschiedenis* (Dissertatie Universiteit Utrecht 1999; Baarn: Intro, 1999, 212 blz., ISBN 90 5574 222 8).

Deze twee boeken zijn bij mij veel te lang op een stapel 'nog te lezen' blijven liggen, maar gelukkig is er door de pedagogische en historische vakpers al ruim aandacht aan beide publicaties besteed. Het lijkt dus niet echt meer nodig om ze hier te signaleren opdat ze niet aan de aandacht van de *BMGN*-lezer zouden ontsnappen. Hoewel het in beide gevallen gaat om oorspronkelijke, gedegen en boeiende academische verhandelingen, is de relevantie van de behandelde onderwerpen voor de vaderlandse geschiedenis betrekkelijk gering. Leenders analyseert de strategische en ideologische manoeuvres van Montessori en de haren tussen grofweg 1925 en 1935 in de Italiaanse politieke arena en de Italiaanse reacties daarop. Schwegman schrijft een internationaal heldinnenverhaal, waarvan eveneens in 1999 terecht een Italiaanse versie verscheen. De relatie van Montessori met Nederland, waar zij en haar organisatie uiteindelijk een toevlucht vonden, komt alleen in het slothoofdstuk ter sprake. Vanwege de kwaliteit van beide boeken en de blijvende invloed van de hoofdpersoon in de Nederlandse onderwijsgeschiedenis verdienen ze nochtans in dit tijdschrift een — late — bespreking.

Vanaf Montessori's eerste bezoek hier te lande in 1914 zijn tal van scholen opgericht die zich expliciet op de pedagogische richtlijnen van de Italiaanse genees- en onderwijskundige baseerden. In 1923 weet ze zelfs persoonlijk de Nederlandse onderwijsminister ertoe te brengen ten behoeve van het montessorionderwijs een wettelijke dispensatiemogelijkheid te creëren inzake de subsidievoorwaarde dat onderwijs volgens een bepaald vakkenrooster gegeven dient te worden. De vraag hoe en waarom de montessorimethode en -beweging juist in Nederland zo goed aansloegen en aanslaan, maar ook steeds kritisch bejegend zijn, verdient mijns inziens apart onderzoek. Aanvankelijk betrof het vooral instellingen voor kleuteropvang en -onderwijs, maar ook lagere en zelfs middelbare scholen afficheerden en afficheerden zich als montessorischool. Opvoedkundig gezien, ging het Montessori met name om het centraal stellen van de kinderlijke ontwikkeling. Zoals Leenders — door het met acribie collationeren van opeenvolgende edities van Montessori's geschriften — op voorbeeldige wijze laat zien, gaf de 'Dottoressa' vooral in het begin hoog op van het experimenteel gehalte van haar theoriën over de normale kinderlijke ontwikkeling. Verwijzingen naar vele zorgvuldige observaties, wetenschappelijke proefnemingen, biologie, geneeskunde, darwinisme waren niet van de lucht, maar kwamen haar onvoorzien op veelvuldige verwijten van positivisme en sciëntisme te staan.