

## POLDERKOORTS

EMIEL HAKKENES BIJ UITGEVERIJ THOMAS RAP

*God van de gewone mensen*

Emiel Hakkenes

*Polderkoorts*

Hoe de Zuiderzee  
verdween



2017

THOMAS RAP  
AMSTERDAM

*Dit boek kwam mede tot stand dankzij een bijdrage van  
het Fonds Bijzondere Journalistieke Projecten*

**FONDS** Bijzondere  
**JOURNALISTIEKE PROJECTEN**

Copyright © 2017 Emiel Hakkenes

Omslagontwerp bij Barbara

Omslagillustratie © Nieuw Land Erfgoedcentrum, collectie Mesu

Vormgeving binnenwerk Aard Bakker, Amsterdam

Kaart binnenwerk © Bert Stamkot, Cartografisch Bureau MAP, Amsterdam

Druk Bariet Ten Brink, Meppel

ISBN 978 94 004 0704 6

NUR 321

[thomasrap.nl](http://thomasrap.nl)

*Altied bennen der lui west die bet zeden  
vanaf de allereerste stienen steden  
alle eeuwen hebben der welken zegt:  
beweging kan ok achteruutgang weden*

– Daniël Lohues



# Inhoud

PROLOG	<i>Marmer, staal en brons</i>	11
I	<i>Fantasten en tingieters</i>	15
II	<i>Onze man in Den Haag</i>	28
III	<i>De koeien op zolder</i>	47
IV	<i>Elba in de Zuiderzee</i>	69
V	<i>Veel gunstiger toestand</i>	86
VI	<i>Vrede in de ziel</i>	103
VII	<i>Korte vreugde</i>	124
VIII	<i>Zuiver Nederlands bloed</i>	139
IX	<i>Vluchtbeuvels</i>	161
X	<i>De laatste veerman</i>	179
XI	<i>Kerk of kapitaal</i>	200
XII	<i>De muggendokter</i>	217
XIII	<i>Zuiderzeebauten</i>	238
XIV	<i>Smet noch blaam</i>	256
XV	<i>Bataafse inboorlingen</i>	273

XVI	<i>De schepen verbrand</i>	298
XVII	<i>Zuiderzeecinema</i>	317
XVIII	<i>Tekentafelnatuur</i>	343
XIX	<i>Wat wil de vis?</i>	369
XX	<i>Een rol in de geschiedenis</i>	385
	Verantwoording	403
	Illustratieverantwoording	415







## PROLOOG

### *Marmer, staal en brons*

Eibert den Herder werd gegoten, gelast en gegalvaniseerd. Hij kreeg een duplex coating en een fundering van gewapend beton. Zijn maker, Hans Mes, koos zijn materialen zoals een schrijver woorden kiest om zinnen mee te bouwen. Den Herder schiep hij uit marmer, staal en brons. Marmer heeft de kleur van water, het water van de Zuiderzee. Staal is krachtig, dat past bij een krachtige persoon. En brons symboliseert warmte, de warmte van de man die zijn stad wilde behoeden.

Hans Mes, beeldend kunstenaar in Groningen, laat me zijn werkplaats zien. De smeltoven en de gietkuil, de zaagtafel en het lasapparaat. Anderhalf jaar lang werkte hij hier aan Den Herder. Die werd daarna in delen naar Harderwijk verscheept. Daar staat hij nu, op zijn geboortegrond. Hij is 25 jaar corrosiebestendig.

Op een goede dag stuitte ik op Eibert den Herder. Ik had hem niet gezocht, maar hij liet mij niet meer los.

Een decennium eerder had Hans Mes dezelfde ervaring. Hij kwam Den Herder tegen in een vakblad van beeldend kunstenaars. Daarin werd een kunstopdracht van de gemeente Harderwijk aangekondigd. Het gemeentebestuur beoogde te komen tot ‘versterking van de sociaal-culturele functie’ en ‘verfraaiing’ van de oude binnenstad, viel er te lezen. Het stond er in ambtelijke taal, die een ernstige en deftige indruk maakte. De gemeente vroeg om een ‘kunsttoepassing’ die een plaats zou moeten krijgen op ‘een markant punt waar diverse elementen van de stadsgeschiedenis bij elkaar komen’. Voorwaarde was wel dat deze kunsttoepassing zou ‘bijdragen aan verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte’. Er was, met dank aan een sponsor, 80 duizend euro beschikbaar.

Bij de driedimensionale portretten die hij maakt, legt Hans Mes uit, is het voor hem van belang hoe die afsteken tegen de lucht. Daarom ging hij naar Harderwijk om de lucht te bekijken. Op het Kerkplein, waar Den Herder moest komen te staan, nam hij de omgeving in zich op. In de gevel van de kerk herkende Mes de vorm van een hoed. Het doorbreken van dat inzicht was een belangrijk moment, een punt in de tijd. Want opeens zag hij het: Den Herder als een herder, een hoeder. Er zou, besloot Mes, een hoed moeten komen. Een grote hoed, als symbool van alles wat Eibert den Herder was en deed.

De gemeente Harderwijk bood geïnteresseerde kunstenaars niet alleen een royaal budget maar ook de keuze uit twee mogelijkheden. In het eerste geval kon er een ontwerp worden ingezonden voor een kunstwerk dat inspeelde op ‘de historie en de fysieke mogelijkheden’ van een belangrijk Harderwijks knooppunt, het Kerkplein. Dat kunstwerk moest in harmonie

zijn met zijn omgeving en het diende een speels karakter te krijgen. De tweede mogelijkheid was een beeld dat inspeelde op het belang van de Harderwijker Eibert den Herder. In een paar woorden werd hij geschetst: 'tegenstander van inpoldering van de voormalige Zuiderzee en stichter van het Dolfinarium. Daarnaast schilder en schrijver over het leven rond de Zuiderzee, representant van het sociale bewustzijn van de Harderwijker gemeenschap.' Over Den Herder als persoon werd niets gezegd. Als daar nog een paar woorden aan waren gewijd, hadden die kunnen luiden: onbevreesd, mateloos idealistisch, gewiekt en toch naïef. Een man met lak aan reputaties, die vol goede bedoelingen door roeien en ruiten ging, maar zijn eigenbelang nooit uit het oog verloor. Een karakter.

Hans Mes zag een dolfijn voor zich. Een dijk ook, en een scheepje. Een schilderijlijst. En dus een hoed. Aan de opdrachtgevers verwoordde hij het zo: 'Deze hoed staat symbool voor het behoeven van Harderwijk, de Zuiderzee en hun economische functie. Ook vormt de hoed de beeldende uitdrukking van de fantasie waarmee Den Herder zich in zijn tijd wierp op de promotie van zijn plannen. Onder deze hoed ontstonden de ideeën waarmee hij zich profileerde en de toekomst gestalte gaf.'

De hoed van Den Herder, zegt Mes, is op het eerste gezicht een heel concreet object. Tegelijkertijd is het misschien wel het meest verhullende element van het hele kunstwerk. De symboliek ervan moet je maar net inzien. 'Mensen mogen er het hunne van denken. Ze hoeven het beeld niet hooglijk te waarderen. Als ze er maar iets eigens van denken.'

Het verband tussen de vorm van de hoed en de gevel van de kerk ging verloren doordat het standbeeld bij nader inzien toch niet op het Kerkplein kwam te staan – het zou daar ten

koste gaan van parkeerhaventjes. Er werd een nieuwe plaats voor Den Herder gevonden, bij de haven van Harderwijk. Aan zijn voeten lijkt in groen marmer het water van de Zuiderzee voorgoed weg te stromen. Daar staat hij dan: vandalismebestendig en met zijn omgeving in harmonie.

‘Ik heb hem heel massaal neergezet’, zegt Hans Mes. ‘Omdat ik denk dat hij zo was, met gezwollen taal en poeha. Deze man was iemand die zelf een dijk vormde om een dijk tegen te houden.’

# I

## *Fantasten en tingieters*

De keuze viel op Amsterdam. De datum waarop het moest gebeuren: 4 januari 1886. Nu ze een plaats en een datum hadden, werden Age Buma, kaashandelaar uit Hindeloopen, en Pieter van Diggelen, rechter te Zwolle, lichtelijk nerveus. De bijeenkomst die ze belegden in het gebouw van de Maatschappij voor den Werkenden Stand aan de Amsterdamse Kloveniersburgwal hadden ze grondig voorbereid. Maar het zou ongetwijfeld een vergadering worden van een groot en heel divers gezelschap heren, die elkaar veelal niet persoonlijk kenden. Hoe zorgde je ervoor dat die zich samen achter hetzelfde doel schaarden? Over dat doel werd nu al veertig jaar gepraat. Kaashandelaar Buma en rechter Van Diggelen vonden dat het tijd was om er serieus werk van te maken: het afsluiten en inpolderen van de Zuiderzee.

\* \*

In het wildste plan was er geen water meer over. De schetsen lieten zien wat het Bijbelboek Openbaring beschreef: de zee was niet meer. Dat was ook precies de bedoeling. Want het water was vaak een vriend – een die goed voor je zorgde, je voorzag in dagelijks brood –, maar soms ook een vijand, een roofdier aan wiens vraatzucht je ten prooi viel. De Zuiderzee was een waterwolf, daar konden de bewoners van zijn kusten over meepraten. In Cornwerd en Lemmer, in Elburg en Harderwijk, in Enkhuizen en Medemblik, op Marken, Urk en Wieringen had men leren leven met zijn luimen. Maar soms zou je willen dat er een eind kwam aan het eeuwige geven en nemen door de zee, dat het beest kon worden bedwongen, gebreedeld, getemd. Als het lukte om de grote Haarlemmermeer droog te pompen, waarom zou dat dan niet kunnen met de Zuiderzee? Die was nog veel groter – afhankelijk van hoe je rekende twaalf tot veertien keer de oppervlakte van de Haarlemmermeer –, maar de technische en wetenschappelijke resultaten van de recente industriële revolutie maakten durf los, de durf om groots te denken.

De eersten die na de industriële revolutie opperden om de Zuiderzee in land te veranderen, waren zeepfabrikant Jakob Kloppenburg en werktuigbouwkundige ('uitvinder', zei hij zelf) Pieter Faddegon. Ze stelden zich in 1848 voor dat de Waddeneilanden met dammen aan elkaar verbonden zouden worden, om zo samen een zeewering te vormen. De Zuiderzee zou vervolgens afgedamd worden tussen Enkhuizen en Stavoren, om daarachter een grote polder aan te leggen. 'Het zal aan onze verguisde natie achting en ontzag geven,' meenden Kloppenburg en Faddegon. In de pers werd met een mengeling van enthousiasme en scepsis op het plan gereageerd. In Harderwijk, aan de Gelderse kust van de Zuiderzee, deed een tijdje



het gerucht de ronde dat dit plan was aangenomen. In de plaatselijke krant was namelijk een bericht verschenen dat meldde dat het benodigde kapitaal van 61 miljoen gulden inmiddels voorhanden was en dat 'zeer spoedige uitvoering' te verwachten viel. Dat was een misrekening, want in regeringskringen werd het plan van de zeepfabrikant en de uitvinder afgedaan als 'gemeenzaam babbelen'.

Nog verder dan het plan van Kloppenburg en Faddegon ging dat van Benjamin van Diggelen, ingenieur bij Rijkswaterstaat. Hij presenteerde in 1849 een plan om de gehele Zuiderzee, inclusief de Wadden, droog te maken. Amsterdam zou daarmee zijn verbinding met zee verliezen, maar daar had Van Diggelen een oplossing voor: een nieuw te graven kanaal door het smalste stuk van Noord-Holland, van Amsterdam naar de Noordzee.

Het plan belandde op het bureau van minister Thorbecke van Binnenlandse Zaken. Hij vroeg een aantal ingenieurs om advies en vernam van hen dat Van Diggelens denkbeelden meer dan voldoende aanknopingspunten boden voor nader onderzoek door een staatscommissie. Thorbecke volgde die suggestie niet op. Hij had net de geheel herziene Grondwet gepresenteerd en stond aan de wieg van een heel nieuw politiek bestel. Voor de vraag of de Zuiderzee zou moeten worden ingepolderd, en op welke manier dan, kon hij moeilijk aandacht opbrengen.

De kwestie verdween jarenlang uit beeld, totdat Jan Anne Beijerinck een boekwerk van 265 pagina's schreef waarin hij betoogde dat het zuidelijke deel van de Zuiderzee met stoomwerktuigen zou kunnen worden drooggemaakt. Beijerinck was een man van naam en faam. Hij was een van de oprichters van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs, en Ridder in de

Orde van de Nederlandse Leeuw omdat hij lange tijd leiding had gegeven aan de droogmaking van de Haarlemmermeer. Een Amsterdamse investeringsmaatschappij had hem daarna gevraagd zich te buigen over de Zuiderzee. De zee afsluiten en droogmalen was technisch mogelijk, concludeerde Beijerinck. Het zou bijna 200 duizend hectare grond opleveren en ruim 100 miljoen gulden kosten.

Met het boekwerk van Beijerinck als argument vroeg de investeringsmaatschappij de regering een vergunning ('concessie') voor het uitvoeren van dit plan. De vraag werd serieus genomen. De regering besloot een enquête te houden onder gemeenten en waterschappen rond de Zuiderzee. De reacties waren overwegend afwijzend. In verschillende kustplaatsen bestond de vrees voor hogere vloedstanden na de aanleg van een afsluitdijk, en er werden problemen voorzien met de grondwaterstand. De gemeente Bunschoten zag zelfs al voor zich hoe de gehele dorpsgemeenschap ten onder zou gaan als visserij op de Zuiderzee, die na de afsluiting met een dam een zoetwatermeer zou worden, niet meer mogelijk was. Daar werd op Marken juist heel anders over gedacht. Het gemeentebestuur schreef dat het plan van Beijerinck 'alle toejuiching' verdiende. En: 'Voor dit plan moeten alle ondergeschikte belangen, zoals de visscherij, wijken.'

Nu er blijkbaar zo serieus naar de droogmaking van de Zuiderzee werd gekeken, besloot de gemeente Harderwijk de plannen die ze had voor een nieuwe haven voorlopig op een laag pitje te zetten. En Elburg wilde graag een strook zee tot aan Putten inpolderen. Er was al een investeerder bereid dat te financieren, maar een concessie voor zo'n kleine inpoldering hing – naar het gemeentebestuur begreep – af van een beslissing over Beijerincks grote plan. Het *Overveluwsch Weekblad*,

met een trouwe lezerschare in plaatsen als Nijkerk, Harderwijk, Elburg en Putten, noemde het droogmalen van de Zuiderzee 'een onderwerp dat voor de Overveluwe, voornamelijk voor Harderwijk, van het grootste belang moet worden geacht'. De krant zag het al voor zich: 'Harderwijk zou over eenige jaren eene landstad kunnen worden, de stapelplaats waar de nieuwe provincie hare producten ter markt brengt'. Hoewel dat misschien niet erg aannemelijk klonk, meende de krant toch dat dit geen 'ijdele hersenschim' was. 'Integendeel, wij gelooven vast dat dit reuzenwerk eenmaal volbracht zal worden.' Maar wat het plan-Beijerinck betrof, vermoedde het weekblad dat dit door de regering 'onuitvoerbaar zal worden geacht'. De zeebodem die Beijerinck wilde droogleggen, zo wisten de meeste Harderwijkers, bestond weliswaar voor een deel uit vruchtbare kleigrond, maar daarnaast waren er ook grote oppervlakten zandgrond zonder waarde. Dit deel van de zee inpolderen zou, kortom, veel kosten en weinig opbrengen.

De redacteur van het *Overveluwsch Weekblad* had het juist ingeschat. De regering concludeerde uit de raadpleging van de gemeenten en waterschappen dat het plan van Beijerinck geen voordeel opleverde. Maar de voorstanders gaven niet op en kwamen met een aangepast ontwerp. Daarop besloot minister Heemskerk van Binnenlandse Zaken om een ingenieur van Rijkswaterstaat een ontwerp te laten maken voor drooglegging van een kleiner deel van de Zuiderzee op kosten van de staat. Deze ingenieur, Willem Leemans, keek volgens de heersende opvattingen naar het zuidelijke gedeelte van de zee. Het aanleggen van een dam van het noorden van Noord-Holland naar Friesland, dwars op de stroomrichting, gold onder ingenieurs als onhaalbaar. Bovendien moest de IJssel bij Kampen uitmonden in open water, want die rivier liet zich niet stop-

zetten. Het in Harderwijk bekende bezwaar van zandgronden die geen nut hebben in een polder onderving Leemans door de afsluitdijk die hij had bedacht tussen Noord-Holland (ten zuiden van Enkhuizen) en Kampen halverwege een knik te geven, waardoor alleen kleigrond binnen de afsluiting viel.

Minister Heemskerk was content met het plan van Leemans en diende het in 1877 als wetsontwerp in. Maar voordat er een beslissing kon worden genomen, trad het kabinet af. Heemskerks opvolger, Johannes Tak van Poortvliet van het nieuw gevormde ministerie van Waterstaat, Handel en Nijverheid, trok het wetsvoorstel meteen weer in. Hij wilde ruim baan maken voor een ander plan, waarbij de afsluitdijk veel noordelijker zou komen te liggen zodat ook Friesland er baat bij had. Dat plan was van de hand van een goede kennis van Tak van Poortvliet: Age Buma uit Hindeloopen.

Niet dat Buma enige ervaring had met droogmakerijen of waterstaatkundige werken. Hij was autodidact, alles behalve een ingenieur, opgegroeid in een tijd dat er nog geen hbs of landbouwschool was. Vanuit Hindeloopen handelde hij in kaas, met klanten tot in Engeland. Hij zette zich in voor schippersvereniging Schuttevaer en was namens de liberalen lid van Provinciale Staten in Friesland. Kwesties van verkeer en vervoer interesseerden hem, net als de vraag hoe boeren het best met water konden omgaan. Hij kende het Zuiderzeeplan van Willem Leemans, maar zag daar weinig in. Een dijk van Enkhuizen via Urk naar Kampen leek hem ongunstig voor Friesland. Want, vermoedde hij, als het water van de Noordzee niet meer de hele kom van de Zuiderzee in kon stromen en halverwege werd tegengehouden, dan zou het aan de Friese kust veel hoger komen te staan. Dat zou vragen om zwaardere en hogere zeedijken, wat de Friezen zou opzadelen met een kostenpost

van jewelste. Nee, dat moest anders. Als je de *bele* Zuiderzee afsloot, bedacht Buma, zouden alle kustplaatsen daar baat bij hebben. Het hele land zou ervan profiteren. Dus sloeg kaas-handelaar Buma aan het tekenen. Eerst de kust, de zee, de eilanden – dat was het uitgangspunt, de realiteit. Daarna begon het dromen. Hij trok streepjes tussen de eilanden van de Wadden en iets ten zuiden daarvan tekende hij een vloeiend gebogen lijn van Den Helder tot aan Ameland. En zie, de zee was niet meer: de lijnen op het papier stelden dijken voor, en als het aan Buma lag werd al het water daarbinnen weggepompt. De Wadden en de Zuiderzee zouden veranderen in duizenden hectaren vruchtbaar land waar je met je ogen dicht nu al het koren kon zien wuiven. Het was een onderneming, meende Buma, ‘waarbij het belang van geheel Nederland in hoge mate betrokken is en welker uitvoering zeker ook door iedere Nederlander gewenscht wordt’.

Buma werd in 1881 gekozen als lid van de Tweede Kamer. Na een jaar diende hij een initiatiefwet in voor het droogleggen van de Zuiderzee – de gehele Zuiderzee welteverstaan, net zoals ingenieur Benjamin van Diggelen dertig jaar eerder had voorgesteld. Maar de Kamer torpedeerde Buma’s plan. Het grootste bezwaar was het ontbreken van een deugdelijke financiële onderbouwing. De wenselijkheid daarvan was een dure les die was getrokken uit de aanleg van de Haarlemmermeer. Die was financieel flink tegengevallen en gold als een ‘afschrikwekkend voorbeeld’. Op een vergadering van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs werd Buma’s plan zelfs ronduit belachelijk gemaakt: het was nog slechter dan dat van Kloppenburg en Faddegon van veertig jaar geleden, en die heren waren al te betitelen als ‘fantasten, tingieters, diletantanten’. Buma realiseerde zich dat hij kansloos was.

Hij liet het er niet bij zitten. Zo hoogdravend en vergezocht was zijn plan niet, vond hij zelf. Op de Waddeneilanden werden voortdurend stukjes land op de zee gewonnen en er lag toch ook een dam van Ameland naar het vasteland? Als de politiek een plan wenste met uitgewerkte technische en financiële gegevens, dan kon ze dat krijgen. Want voor Friesland was een noordelijk gelegen afsluitdam door de Zuiderzee van groot belang, vond Buma stellig. Die zou een snelle spoorwegverbinding naar Noord-Holland en Amsterdam mogelijk maken en het zou de waterbeheersing ten goede komen. Maar zo'n compleet plan kon hij nooit op eigen houtje produceren. Wat hij nodig had was deskundigheid, geld en medestanders – liefst met invloed.

Buma besloot een brief te schrijven aan Pieter van Diggelen, rechter in Zwolle én de zoon van ingenieur Benjamin van Diggelen, voor wiens droogmakingsplan Buma zoveel waardering had. 'Vertrouwelijk' zette Buma boven zijn brief, want na zijn nederlaag in de Kamer probeerde hij nu behoedzaam te werk te gaan. Rechter Van Diggelen had recentelijk in een brochure nogmaals aandacht gevraagd voor het plan van zijn vader. Dat bracht Buma op de vraag of ze misschien hun krachten konden bundelen. Van Diggelen reageerde enthousiast. Als Buma op weg naar Den Haag langs Zwolle kwam, schreef hij, moest hij beslist een keer een tussenstop maken en op bezoek komen. 'Het zal mij zeer aangenaam zijn de zaak eens met u te bespreken.' Buma was blij met dit welwillende antwoord, alleen kwam hij zelden in de buurt van Zwolle. Als hij naar Den Haag moest, reisde hij altijd met de stoomboot van Stavoren naar Amsterdam en dan verder per trein. Maar hij kwam graag een keer speciaal naar Zwolle, liet hij Van Diggelen weten.

Op een maandag in augustus ontmoetten de mannen el-

kaar op het station in Zwolle. Ze spraken af dat ze allebei op zoek zouden gaan naar nog meer sympathisanten, wat Van Diggelen beter afgang dan Buma. Pieter van Diggelen was sinds een paar weken Grootmeester van de nationale vergadering van Vrijmetselaarsloges. Via de vrijmetselarij kende hij invloedrijke mensen, zoals de Amsterdamse bankier Wertheim, die zich bij Buma en hem aansloot. Met nog vier anderen, waaronder oud-minister Tak van Poortvliet, die de weg had vrijgemaakt voor Buma's initiatiefwet, vormden ze een comité.

Nu hij over medestanders niet te klagen had, leek geld Buma's voornaamste probleem. Wie zou een uitvoerig onderzoek naar de drooglegging van de Zuiderzee kunnen financieren? De oplossing leek zich vanzelf aan te dienen. Een paar maanden voor zijn brief aan rechter Van Diggelen in Zwolle had Buma zelf een brief ontvangen uit Amsterdam, van een zekere J.C. Benit. 'Dit schrijven is dienende u mede te delen dat ik in kennis ben met een Engelsche compagnie die droogmakerijen en dergelijke zaken tot stand brengen. Daar zij zeer solide zijn ondernemen zij alleen die zaken die werkelijk uitzicht geven op een goed succes.' Benit schreef verder dat het hem 'aangenaam' zou zijn om eens te vernemen of Buma wellicht 'het een of ander plan weet dat naar uwe meening goed is, ik zal de heeren dan schrijven en hen verzoeken over te komen'.

Dat een Engelse firma interesse zou hebben om in Nederland te gaan polderen, kwam Buma allerminst vreemd voor. Het was immers ook een Engels bedrijf dat de opdracht had gekregen om met stoommachines de Haarlemmermeer droog te maken. De offerte van de Engelsen was een stuk gunstiger geweest dan van welke Nederlandse gegadigde ook.

Wellicht, besloot Benit zijn brief, zouden hij en Buma samen een plan kunnen uitwerken om het Tjeukemeer in Fries-

land in te polderen. 'Een feit is dat ik in kennis ben met een compagnie die bij machte is het te doen.' Buma antwoordde Benit al snel en vertelde over het comité dat hij probeerde te vormen. Per kerende post schreef Benit: 'Ik wil met u werken om iets groots tot stand te brengen, doch nimmer mede met een comité van 21 mensen die veel praten en niets doen.' Hij stuurde aan op een ontmoeting met Buma. 'Ik zal u als u komt bewijzen dat ik in Engeland bronnen heb die grote zaken tot stand kunnen brengen.'

Buma hield een ontmoeting voorlopig af, maar Benit drong in zijn volgende brieven aan 'dat ik het zeer nodig acht u eens te spreken'. En bij die gelegenheid zou hij dan 'mededeelen, alles wat ik tot heden gedaan heb, alles wat er gebeurd is. Schrijven gaat dit niet, ik zal u dan vertrouwelijk mededeelen de bronnen die ik heb. Gaarne verneem ik wanneer u hier denkt te zijn. Mijn plan is eerlang naar Engeland te gaan doch een onderhoud met u dient vooraf te gaan en is van zeer groot belang.' In een handschrift dat met iedere brief slordiger werd, stelde Benit dat hij 'belangrijke gegevens' had, en om dat te benadrukken had hij die woorden dubbel onderstreept.

Er volgde een ontmoeting, waarna Benit zijn brieven aan Buma voortaan aanhief met 'weledele vriend'. In augustus 1884 waren er volgens Benit nieuwe ontwikkelingen. De Engelsen wilden naar Nederland komen om te praten over inpoldering van de Zuiderzee. Maar de heren verlangden een vergoeding voor hun onkosten – 'deeze kunnen onmogelijk veel belooopen, zeg 1500 pond'. Benit schreef dat hij wel 500 pond wilde bijdragen, implicerend dat Buma de rest zou bijpassen. Dan zou er een Engelse ingenieur overkomen om de Zuiderzee te bekijken en wat proefboringen te doen.

Hierna stopte de correspondentie abrupt. Toevallig of niet