

*de kortste weg naar zee,
de aanloop tot het Noordzeekanaal*



Er zijn bibliotheken volgeschreven over het Noordzeekanaal. De boeken en artikelen struikelen over elkaar met tabellen, grafieken en cijfers. Daar is niets meer aan toe te voegen. Interessant en minder belicht is het voortraject tot de in gebruikname van het kanaal en daar gaat het hier onder staande over.

Koning Willem I was niet alleen koning-koopman maar werd ook wel de kanalen-koning genoemd en dat was niet denigrerend bedoeld. Hij had eind achttiende. begin negentiende eeuw in Engeland het doorslaggevende belang van kanalen voor de industriële revolutie aldaar leren kennen. Hij toonde zich bij het ontwerpen van nieuwe infrastructuur in zijn koninkrijk zeer inventief en vasthoudend en toonde een grootse strategische visie bij de keuze van potentieel succesvolle ondernemingen. Probleem van de koning was zijn onvermogen zijn kabinet net zo enthousiast te krijgen zodat de financiën ook in orde kwamen. Bij gebrek daaraan financierde hij liever uit eigen zak een groot deel van de benodigde som, dan te bedelen bij de betreffende minister. Dat heeft een aantal ondernemingen verhinderd het levenslicht te zien. Zo niet het Noordhollands Kanaal en als hij tijd van leven had gehad ook niet het Noordzeekanaal. Daar geloofde hij in 1816 al in en als zijn ingenieurs het toen voor mogelijk hadden gehouden was het er ook meteen gekomen. Dan waren tientallen miljoenen guldens uitgespaard die zijn gaan zitten in het Goudriaankanaal, het Noordhollands Kanaal en de dokdijken in het IJ.

De koning trad regelmatig eigenmachtig op via geheime koninklijke besluiten. Probleem bij het Noordhollands Kanaal was het feit dat er geen regeringsbesluit en dus geen wet aan ten grondslag lag en in wezen onwettig was. Toen het parlement dit soort excessen aan banden wilde leggen en ook nog de grondwet wilde aanpassen ten gunste van meer zeggenschap over het reilen en zeilen van het landsbestuur, bedankte de koning voor de eer en abdiceerde. De eerste Oranje die niet in het harnas stierf.

Noordzeekanaal – de kortste weg naar zee, in het kort:

- 1795 De toegang over zee tot Amsterdam is onbruikbaar geworden voor grote zeeschepen door dichtslibben van de doorvaart langs Pampus (<3 m) en van het IJ. Er zijn op het IJ en in de stad dagelijks 16 rosbaggermolens werkzaam, zonder afdoende resultaat.
- 1808 De winnaar van een prijsvraag, in 1805 geïnitieerd door Amsterdam en uitgeschreven door de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen, is Jan Blanken met een plan de vaargeul in het IJ door bedijking te versmallen. Amsterdam is furieus om de afsluiting van de stad door een dokdijk en het verdwijnen van ligplaatsen 'op stroom' en weigert de prijs uit te reiken.
- 1816 Koning Willem I oppert het idee voor doorgraving van de duinen ter hoogte van het Wijkermeer. Zijn waterstaatingenieurs verwerpen de mogelijkheid als onuitvoerbaar en te duur. Jan Blanken heeft dan al opdracht gekregen een kanaal van het IJ naar Den Helder te ontwerpen en zijn plannen voor het IJ daaraan aan te passen.
- 1817 Begin werkzaamheden in Den Helder aan Groot-Noordhollands Kanaal. Die moeten samengaan met de aanleg van de dokdijk voor het Open Havenfront in Amsterdam, maar de stad verzet zich en wil liever dat de overheid het IJ met stoombaggermolens op diepte houdt.
- 1821 Prijsvraag Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen, met als winnaar A.F. Goudriaan. Hij oppert het plan het IJ af te sluiten en een kanaal door Waterland en Marken te graven om Pampus te omzeilen. Er wordt inderdaad gegraven aan het kanaal maar in 1828 werd het werk gestopt.

- 1828 Liever dan het plan Goudriaan uit te voeren staakt Amsterdam het verzet tegen de dokdijk, die Blanken had voorgesteld. Tussen 1828 en '35 wordt die inderdaad in sterk gewijzigde vorm aangelegd.
- 1851 Amsterdam is door een aardverschuiving in de raadssamenstelling rijp voor een Noordzeekanaal. Dat mondt in 1853 uit in een eerste concessieaanvraag, die na veel discussie in 1859 resulteert in de gevraagde concessie. Wat nu volgt is een eindeloos touwtrekken over de verdeling van de kosten tussen het Rijk en de stad Amsterdam.
- 1863 Na teruggave van de eerste concessie krijgt nu de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij een concessie tot aanleg van het Noordzeekanaal.
- 1865 De eerste spade gaat in de duinen (Breesaap) in de grond. Dit is zeer symbolisch en meer bedoeld om de subsidie van Amsterdam veilig te stellen dan dat men technisch klaar is om het werk te beginnen. De Breesaap is nog niet eens in eigendom van de Kanaalmaatschappij overgegaan.
- 1876 Het Noordzeekanaal wordt geopend door koning Willem III, terwijl het kanaal nog helemaal niet af is. Er moet nog twee jaar gebaggerd worden voor het op de ontwerpdiepte is, er is nog geen loskade aan het kanaal ter beschikking en er is geen verlichting langs. De aanneemsom was f 27 miljoen maar de kosten liepen tot 1883 op tot f 50 miljoen.
- 1883 De kanaalmaatschappij gaat in liquidatie; in 1882 had zij reeds alle rechten en verplichtingen aan de Staat overgedragen.

Plannen Willem I

Laten we de zeventiende- en achttiende-eeuwse plannen voor doorgraving van de duinenrij ter hoogte van het Wijkermeer maar buiten beschouwing laten. Dat waren plannen die de uitwatering van de waterschappen op het IJ dienden en hadden niets met scheepvaart te maken. De eer-

ste plannen voor een vaarweg werden geopperd door koning Willem I, in 1816 tijdens een kabinetszitting over het graven van wat het Groot Noordhollands Kanaal zou worden. Hij pakte een potlood en trok resoluut zijn beroemde streep vanaf de hoofdstad pal westwaarts naar de Noordzeekust. Terwijl de rest van gezelschap zijn gedachten bij het lange kanaal naar Den Helder had, vroeg de koning: 'Kan het niet zó, heren?'

Nou, daar dacht de Sire toch wat te makkelijk over, vonden de aanwezige ministers. Op diplomatieke wijze geven de raadslieden hun vorst te kennen dat het idee prachtig maar gevaarlijk was en dat het ook veel te kostbaar was om ooit uit te voeren. De koning was echter een koppig man en hij legde zijn plannen voor aan zijn wa-



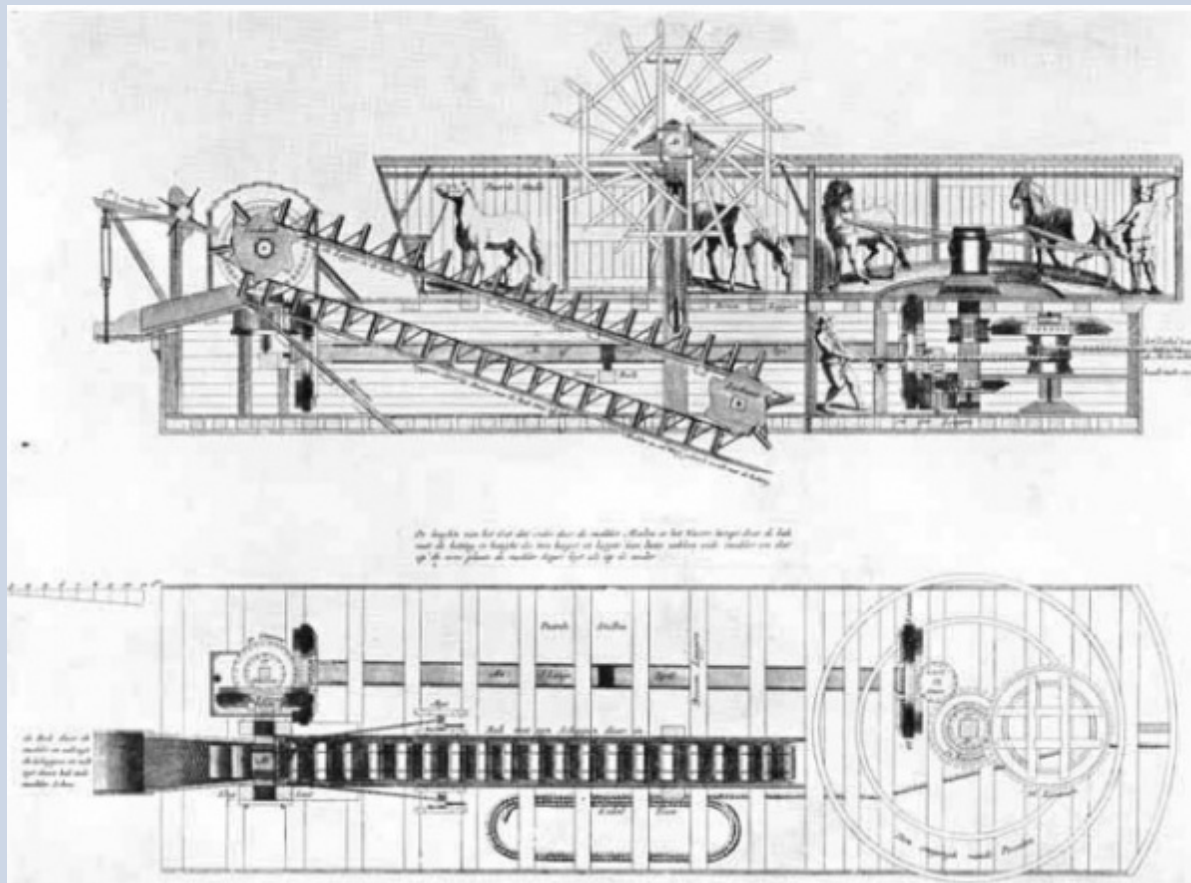
Baggeren..., of liever: aanmodderen

Amsterdam zag alleen heil in het efficiënter uitbaggeren van het IJ en de passages bij Pampus. Men had kennis genomen van nieuwe baggermolens die op stoomkracht werkten. Als die effectiever zouden blijken waren alle plannen voor afsluiting van het IJ of van de stad door een dokdijk niet nodig. Het stadsbestuur had in 1819 op proef een molen in Engeland gekocht en uitgetest. Erg succesvol was de molen nog niet geweest maar Amsterdam dacht dat het kwestie van een aantal van die molens tegelijkertijd was. Bij weer eens druk vanuit Den Haag stelde Amsterdam voor een proef te doen en als die in het nadeel van de stoombaggermolen zou uitvallen zou de stad zijn verweer tegen de dokdijk opgeven.

In december 1821 vond op de Buiksloter Trekvaart boven het IJ een curieuze wedstrijd tussen drie moddermolens plaats. Op last van koning Willem I, daarbij geadviseerd door Jan Blanken, werd bij wijze van proef gedurende vier dagen een vergelijkbare hoeveelheid modder gebaggerd door een gewone Amsterdamse rosmolens, een verbeterde rosmolens met ijzeren scheppers of 'modderborden' en een stoombaggermolen. De wedstrijd werd met vlag en wimpel gewonnen door de verbeterde moddermolen, die bijna tweeënehalf maal zoveel baggerspecie omhoog haalde als de laatste geëindigde stoombaggermolen. De stoommachine, naar ontwerp van de Engelse

ingenieur John Rennie, was twee jaar eerder aangekocht door het Amsterdamse stadsbestuur, die de machine op een schip liet monteren en met de nodige verwachtingen inzette bij zijn strijd tegen de verlanding van het IJ. Twee Engelse machinisten waren meegereisd, maar net als de verloren wedstrijd werd deze baggeroperatie een fiasco. Eén van de redenen daarvan was dat de

emmerladders gebouwd waren voor de hardere specie in de Engelse riviermonden en niet voor de slappe Noordhollandse modder, die nauwelijks weerstand bood. Een andere reden werd samengevat door Rennie's contactpersoon in Amsterdam, het raadslid W. Wilkens: 'vooringenomenheid van de werkmans tegen nieuwe machinerie belemmert zijn maximale inzet'. Nog wilde Amsterdam er onder uit, maar in 1826 werd onder druk toch ingestemd met de dokdijk. Tot 1828 bakkeleide de stad over de vorm van dat dok en kreeg het voor elkaar dat in een sterk aangepaste vorm twee dokken ontstonden, met daartussen toch een open doorvaart naar het Open Havenfront en de stad. Willem I had zijn handen vol aan het opstandige België

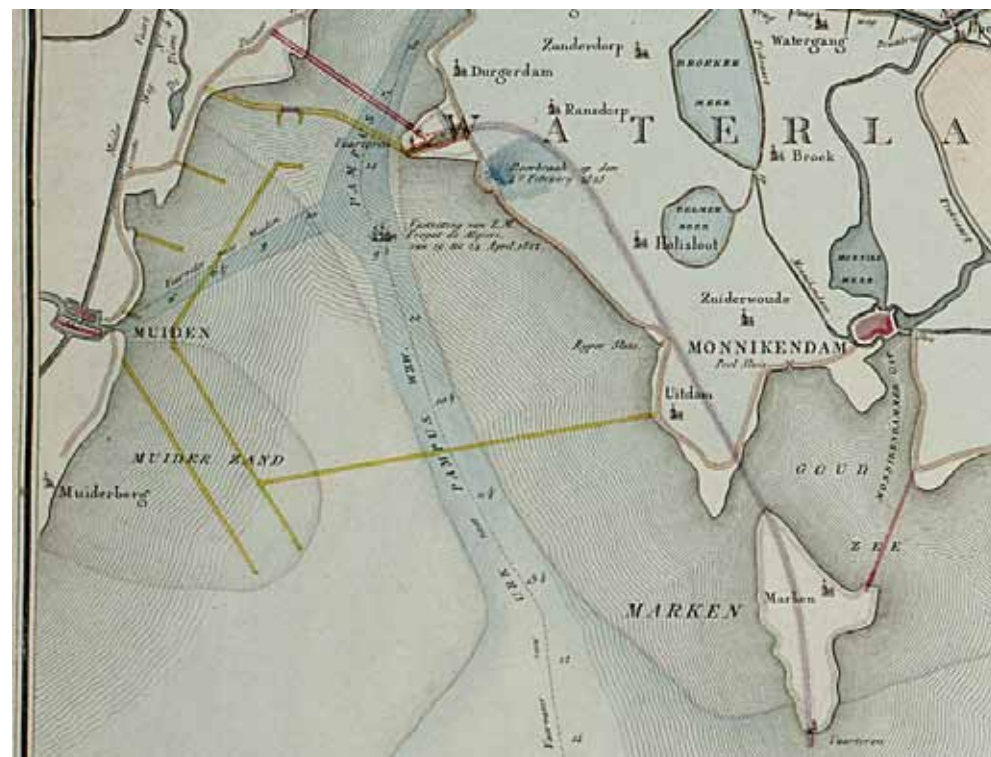


en stemde morrend toe om van het gezeur af te zijn.

In de 30 jaar na het debacle op het IJ bestond er noch bij Rijkswaterstaat noch bij stadsbestuurders of aannemers veel animo voor de aanschaf van stoombaggermolens. Er werd met rosmolens gewerkt en handmatig, dat wil zeggen met de baggerbeugel.

terstaatkundige adviseurs. Ook die bezworen hem dat de plannen te veel risico's inhielden. Bovendien zouden zeeschepen, nadat zij van het kanaal in het IJ aankwamen, zeker aan de grond lopen, zolang de plannen van Jan Blanken Jansz. niet waren uitgevoerd. Die bevelsden de versmalling van het IJ tot een goed op diepte te houden vaarweg en de aanleg van een door een dijk afgesloten dok voor het Amsterdamse Open Havenfront. De verbinding tussen het IJ en het dok zou via openingen in de dam gaan. Nog effectiever zou de werking zijn als die gaten afgesloten werden met schutsluizen, Dan

werd de eb- en vloedwerking opgeheven en zou het baggeren in het dok een veel groter effect hebben. Niet tevreden met het sneuvelen van zijn Noordzeekanaal kreeg de koning het voor elkaar dat er in 1821 een prijsvraag werd uitgeschreven door de Hollandse Maatschappij der Wetenschappen. Die werd gewonnen door Goudriaan, een collega van Blanken bij 's Rijks Waterstaat, die voorstelde het IJ af te sluiten en een kanaal door Waterland te graven.



Plannen Goudriaan/Mentz

Velen vonden het in uitvoering zijnde Groot Noordhollands Kanaal veel te lang om een efficiënte handelsverbinding te kunnen vormen. Onder hen was Adrianus François Goudriaan (1768–1829), administrateur van 's Rijks Waterstaat. Goudriaan zag meer in het afdammen van het IJ door een dam aan te leggen tussen Durgerdam en Diemen. De scheepvaart zou dan via een nieuw te graven kanaal van Durgerdam naar Marken kunnen varen. Amsterdam was echter tegen het afsluiten van het IJ, en de koning durfde het niet aan de stad tegen zich in het harnas te jagen. Ook werd het riskant geacht

Boven: Kaart van Waterland (noord is rechts) met het Goudriaankanaal erop ingetekend.
Links: Titelpagina van de prijswinnende inzending van Goudriaan en Mentz



om te gaan graven en bouwen in de slappe bodem van Waterland. Bij de Watersnood van 1825 kwamen ook grote delen van Waterland onder water te staan. De koning vond dat er nu iets moest gebeuren en gaf in april 1825 opdracht tot afdamming van het IJ en tot aanleg van een kanaal van de IJdoorn naar Marken. Al voor aanvang was er financiële tegenslag: de offertes van de aannemers waren hoger dan de begroting en de Tweede Kamer verzette zich tegen de hoge kosten. Daarop besloot de koning het project met eigen geld te financieren.

Amsterdam bleef zich verzetten tegen het afsluiten van het IJ. In 1828 wees de Kamer van Koophandel de koning op de ondiepte van het water bij Marken, volgens de Kamer vergelijkbaar met Pampus. Ook zou de sluis in de IJdam een te grote belemmering zijn voor plaatselijke vissers.

Boven: Op Marken is het Goudriaankanaal weer gedempt maar op deze satellietfoto nog goed herkenbaar, net als op die van Waterland rechts.

In ruil voor het staken van de uitvoering van het plan van Goudriaan verklaarden de Kamer en de gemeente Amsterdam zich bereid mee te werken aan de aanleg van een aangepaste versie van het plan-Blanken: het Wester- en Oosterdok. De koning zag die dokken al enige tijd als een middel om de Amsterdamse handel te stimuleren, maar ook daartegen had de stad zich telkens verzet. Goudriaan erkende de problemen met het ondiepe water bij Marken. Een oplossing daarvoor, lange havenhoofden, zou het project nog duurder maken. De koning besloot daarop de aanleg van het kanaal en de dam te staken. Op Marken was het kanaal toen al bevaarbaar. klik voor foto's van restanten [deze link](#). Steeds weer was het de Amsterdamse Raad die de plannen torpedeerde zodra ze inhielden dat de stad zijn directe toegang naar de zee zou verliezen. 'Zee' betekende dan steeds de Zuiderzee. De Raad werd beïnvloed door de Kamer van Koophandel, die op zijn beurt weer beïnvloedt werd door de grote handelshuizen.

Goudriaan overleed in 1829, een jaar na het staken van het werk.

De dam in de Gouwzee werd gesloopt en het kanaal werd in de loop der jaren gedempt. De berm sloten ter weerszijden van het kanaal zijn er hier en daar nog wel. Op de westelijke kanaalkade werd een deel van de weg tussen Ransdorp en Holysloot aangelegd.



Waarom duurde het zo lang voor Amsterdam weer profijt had van de Indische handel?

Na de Vierde Engelse Oorlog (1780 – 1784) was de hegemonie van de Republiek als wereldmacht weliswaar gebroken, maar voor Engeland bleef het een geduchte concurrent. De Britse East India Company bleef een schim van wat de VOC was. De oorlog tegen Napoleon en de overrompeling van de Nederlanden door Franse troepen was een uitkomst voor Engeland. Een volledige blokkade van alle Nederlandse havens was het gevolg wat de handel deed stilvallen. Nog erger was dat de Britten van de gelegenheid gebruik maakte om in 1811 op hun beurt de vertegenwoordiging van de Bataafse Republiek in Nederlands Oost-Indië te overrompelen en het land confisqueerden als oorlogsbuit.

Koren op de molen van Thomas Stamford Raffles, die in dienst van de East India Company het gebied voor Engeland ging beheren en met lokale vorsten betrekkingen aanknoopte, waarbij hij niets naliel om hun oude betrekkingen met Nederland te frustreren. Na de overwinning op Napoleon verzette dezelfde Raffles zich hevig tegen een eventuele teruggave van Oost-Indië aan het nieuw gevormde koninkrijk der Nederlanden. Het is aan de goodwill te danken, die het Oranjehuis in de



persoon van oorlogsheld Willem II in Engeland genoot, dat dit in 1815 toch gebeurde. Raffles zorgde ervoor dat dit niet op stel en sprong gebeurde, maar mondjesmaat, omdat Nederland zogenaamd nog niet in staat zou zijn het bestuur in één keer over te nemen. Intussen had hij zo ongeveer alle maatregelen van bestuur en afspraken met de plaatselijke hoofden afgeschaft en moest Nederland alles opnieuw opbouwen. Een aantal misoogsten in de eerste jaren zorgde ervoor dat rond 1826 de koloniën geld kostten in plaats van opbrachten. Het is koning-koopman Willem I geweest die de exploitatie van Nederlands-Indië vorm gegeven heeft door de aanstelling van mensen als Johannes van den Bosch in 1831 en zijn opvolger J.C. Baud in 1833. Dat resulteerde in het Cultuurstelsel en vooral in hernieuwde Indische baten en ook voor een monopoliepositie voor de in 1924 opgerichte Nederlandsche Handelsmaatschappij, die niet in Den Haag gevestigd werd maar in Amsterdam.

Boven: Dit fort op Java was in 1811 niet bestand tegen de Engelse invasiemacht.

Links: Thomas Stamford Raffles, de stichter van Singapore, blokkeerde de teruggave van Nederlands-Oost-Indië zo lang mogelijk.



Geheel tegen zijn overtuiging heeft koning Willem I dus toch het **Groot Noordhollandsch Kanaal** goedgekeurd, dat in 1824 gereed was. De noodzakelijke aanpassingen in het IJ begonnen pas in 1828 en waren niet eerder dan in 1835 enigszins afgerond. In de ogen van Rijkswaterstaat was de oplossing die Amsterdam voorstelde gebrekkig en niet afdoende, maar beter dan niets. Het bijna 80 km lange kanaal, waaraan vele duizenden poldergasten werkten, is geheel met baggerbeugels en rosmolens op diepte gebracht. Dat kanaal was betrekkelijk snel ontoereikend. Dat was niet te wijten aan een ondeugdelijk plan maar aan de ontwikkelingen in de zeescheepvaart. Het was ontworpen voor schepen tot 900 t en met 37

Boven: Het tracé van het Groot Noordhollands Kanaal van Alkmaar tot Den Helder. De 'artist impression' laat zien dat twee schepen elkaar 'makkelijk' konden passeren. Rechts: Als een schipper het geld voor jaagpaarden niet over had was dit het alternatief.

tot 40 m zodanig breed dat twee lineschepen van de Koninklijke Marine elkaar konden passeren. De tonnage van de handelsschepen nam echter explosief toe. Een Amerikaanse clipper van 1500 t werd in 1854 de toegang geweigerd omdat het kanaal niet breed en diep genoeg was. Ook al kwam de introductie van stoomschepen in Nederland pas laat op gang, rond 1850 dienden zich toch de eerste stoomzeeschepen aan. Die mochten niet op eigen kracht door het kanaal varen en zouden gejaagd moeten worden. De toestand van de oevers liet geen golfslag toe en diverse dijken langs het kanaal waren te laag voor de passage van gemotoriseerde schepen. De tijd die een schip nodig had voor de passage werd in 1824 bejubeld als tijdwinst, maar begon weldra te knellen toen duidelijk werd dat de vier sluizen, de 18 vlotbruggen en het bochtige tracé nog steeds voor een hoop oponthoud zorgden. Twee oorlogsschepen probeerden de kortste reistijd uit. Vanuit Amsterdam deed een luid bejubeld korvet er vier dagen over, dat van Den Helder twee weken en dat werd dan ook doodgezwegen.



Onder welke voorwaarden ging Amsterdam akkoord met de aanleg van het Groot Noordhollands Kanaal?

Amsterdam was benauwd voor concurrentie van Den Helder en de steden aan het toekomstige kanaal. In oktober 1818 had de Kamer van Koophandel de Amsterdamse Raad daarvoor gewaarschuwd. Dat het laden en lossen van goederen van en voor steden en landstrecken aan het kanaal niet verhinderd konden worden was duidelijk, maar met Den Helder was het anders. Amsterdam kreeg ten eerste voor elkaar dat er in Den Helder geen goederen ingeklaard en uit- of overgeladen mochten worden door er 'onvrij territorium' van te laten maken. Dat hield van oorsprong een reeks maatregelen in tegen smokkelen en fraude bij goederenimport, die door de Fransen ingevoerd waren, maar nu door Amsterdam weer van stal gehaald



werden. Dit embargo werd overigens in 1851 opgeheven en het gelijk van Amsterdam werd toen bewezen door een dramatisch terugvallen van de goederenstroom naar de hoofdstad. Verder hield Amsterdam rekening met het beperkte budget van de overheid dat mogelijk een al of niet tijdelijke staking van de aanleg zou kunnen betekenen. Daarom was een dwingende eis dat de aanleg van zuid naar noord zou geschieden, vanuit Amsterdam richting Den Helder. Als het kanaal halverwege zou stoppen zou bijvoorbeeld niet Alkmaar als enige van de investeringen profiteren.

*Boven: De Willemssluis van het Groot Noordhollands Kanaal bij het Tolhuis rond 1900.
Links: Een nieuw probleem met een kanaal naar zee was het veel sneller dichtvriezen dan de Zuiderzee ooit gedaan had. Dat betekende veel extra oponthoud.*

Hoedo werd het Goudriaankanaal gegraven terwijl de aanleg van het Groot Noordhollands Kanaal al gaande was?

In 1816 nog hadden de waterstaatkundige adviseurs de koning bezworen dat een doorgraving van de duinen voor een kanaal van Amsterdam naar de Noordzee technisch en financieel niet mogelijk was. Morrend had de koning toen de aanleg van het Groot Noordhollands Kanaal in werking gezet, waarvoor de eerste werkzaamheden in mei 1819 van start gingen. Niet tevreden over de afwijzing van de ingenieurs liet de koning in 1821 via de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen een proefballonnetje op om toch tot een oplossing te komen voor de problemen met de Amsterdamse haven. De uitslag, het plan Goudriaan/Mentz, maakte de koning opnieuw enthousiast en separaat van het grote kanaal naar Den Helder stuurde hij aan op een verwezenlijking van het Goudriaankanaal (zie pag. 5). De uitvoerbaarheid daarvan was nog helemaal niet goed onderzocht toen op aandringen van koning Willem I al met graven begonnen werd. De Amsterdamse gemeenteraad en de Kamer van Koophandel waren net klaar met de onderhandelingen over de voorwaarden voor het Groot Noordhollands Kanaal toen zij geconfronteerd werden met weer een nieuwe oplossing, waarbij nu het IJ compleet van de Zuiderzee afgesloten zou worden. In de in 1824 ingestelde commissie namen drie door de Kamer van Koophandel benoemde vertegenwoordigers van Amsterdam zitting. Na hun mededeling dat de diepte van de Zuiderzee voor Marken, waar het Goudriaankanaal eindigde, net zo ondiep was als de doorgangen langs Pampus werd de onderneming gestopt. De koning was weer eens te hard van stapel gelopen! Los van de commissie was Amsterdam blijven ageren tegen de afsluiting van het IJ, ook als er schutsluizen in opgenomen waren. Geen kanaal zou de vaart over de Zuiderzee overbodig maken en sluizen betekenden extra kosten en oponthoud.

De werkzaamheden aan het Groot Noordhollands Kanaal waren door de separate aanleg van het Goudriaankanaal geen moment in gevaar geweest. Die onderneming kon niet meer gestopt worden, omdat grote aan het kanaal liggende steden en streken deelnamen aan de financiering en al heel ver met de voorbereidingen en de benodigde onteigeningen waren. Alkmaar bijvoorbeeld had een deel van de historische binnenstad gesloopt voor de aanleg van het kanaal door het centrum. Door het graven van de Kogerpoldervaart kreeg zelfs de Zaanstreek zijn verbinding met het Noordhollands Kanaal, zodat een groot deel van Noord-Holland er tot vandaag profijt van heeft.

Het Groot Noordhollands Kanaal heeft ongeveer een kwart eeuw goed gefunctioneerd. Daarna werd duidelijk dat het kanaal nooit zonder hoge investeringen aan de moderne handelsschepen goede doorvaart zou kunnen verlenen. Op datzelfde moment, medio negentiende eeuw was de overheid en zelfs Amsterdam zover dat er een kortere weg naar zee moest komen. Dat werd niet alleen ingegeven door onbereikbaarheid van de Amsterdamse haven maar ook door overheidsingrepen van de liberaal getinte kabinetten vanaf die tijd. De status van onvrij territorium van Den Helder werd in 1851 opgeheven en meteen bleef een groot deel van de vrachtschepen in Den Helder liggen om meteen na lossen weer om te keren. In 1876 werd de Staatsspoorlijn K van Den Helder's haven naar Amsterdam geopend, waarmee grote vrachten Engelse steenkool vervoerd gingen worden, die vroeger in Amsterdam gelost of overgeslagen werden. Amsterdam's aandeel in ingeklaarde en geloste goederen nam tussen 1850 en 1876 af van 25% van het totale in Nederlandse havens aangeleverde volume tot 15%. In deze jaren werd Amsterdam voorbijgestreefd door Rotterdam en dat heeft de stad ook na de opening van het Noordzeekanaal nooit meer kunnen inhalen.

Waarom keerde 'Amsterdam' zich tegen nagenoeg alle plannen van de regering Thorbecke?

Dat Amsterdam in deze vraag tussen haakjes staat is geen toeval. Niet Amsterdam maar de directies van de banken en grote handelshuizen in Amsterdam keerden zich tegen Thorbecke om zijn nieuwlichterij 'vrijhandel', het stokpaardje van de liberalen. Thorbecke wilde de constellatie rond de Indische baten omver halen, het monopolie van de Nederlandsche Handelsmaatschappij opheffen en de verplichting alle koloniale waren naar Amsterdam te verschepen, op te slaan en te verhandelen afschaffen. Dat schoot in het verkeerde keelgat en via de spreekbuis de 'Amsterdamsche Courant' werd geageerd tegen regeringsplannen die de positie van de Amsterdamse grootverdieners aantastten. De krant schroomde zelfs niet om voorafgaand aan parlementsverkiezingen stemadvies tegen de liberalen uit te brengen. Opvallend is de rol van de Kamer van Koophandel, die zich aanvankelijk liet leiden door de grote handelshuizen en zonder kennis van technische en waterstaatszaken mee ageerde tegen de afsluiting van Amsterdam van zijn vrije vaart naar de Zuiderzee.

Om de houding van 'Amsterdam' te begrijpen moet men weten hoe de Raad samengesteld werd. Dat was tot de grondwetswijziging van 1848 en de Gemeentewet van 1851 een aristocratische aangelegenheid. Benoemingen waren 'voor het leven' en volgden uit leden van de hoogste toplaag der bevolking. Stemrecht was slechts weggelegd voor zo'n 6000 personen, waarvan net de helft zijn stem uitbracht en de rest wegbleef. Dit aristocratische beginsel regeerde naar het motto: 'Wij huiveren van eene republikeinse gelijkheid, die overal wantrouwen verspreidt [...] en aan den dagloner den dwazen eigenwaan inboezemt dat hij Minister zou kunnen zijn'. Een liberale kiesvereniging als de Amstelsociëteit werd gewantrouwd en door de Amsterdamse politie in de gaten gehouden.

Een poging van raadslid en later burgemeester Pieter Huidekoper om tot meer openheid van bestuur te komen werd door de meerderheid van de Raad weggestemd. Toen dat door de Gemeentewet van 1851 alsnog verplicht werd bedankten veel leden voor herverkiezing en verzochten om allerlei drogredenen om hun ontslag. Daar scholen grote namen onder, als Adriaan van der Hoop, Gerbrand Faas Elias en Jan Elias Huydecoper. Stuk voor stuk bankiers

of zonen van bankiers, stuk voor stuk aristocraten uit of gelieerd aan families die voor de Bataafse Republiek al bestuurlijke functies hadden. Na de verkiezingen van 1851 kwamen 21 van de 38 raadsleden niet meer terug. De gemiddelde leeftijd van hen was 61 jaar en meer dan de helft had nooit een beroep opgegeven, m.a.w. was rentenier. Hun plaatsen werden ingenomen door een groep raadsleden met een gemiddelde leeftijd van 43 jaar. Die hadden allemaal een beroep, met het accent op 'ondernemer' en ze waren duidelijk minder welgesteld dan de vertrekkende leden. In de eerste jaren onder de nieuwe gemeentewet haakten nog een aantal raadsleden af, door de hogere werkdruk, een verdubbeling van het aantal vergaderingen per jaar en verplicht corvee dat bij toerbeurt vervuld moest worden, zoals toezicht houden op de raadsverkiezingen. Mensen als A.F. Insinger meenden daar geen tijd voor te hebben en vroegen ontslag. Gevolg van dit alles was een ware omwenteling in de samenstelling van de gemeenteraad. De lagere echelons in Amsterdam, vaak kooplieden, waren helemaal niet afkerig van de diverse door de regering voorgestelde verbeteringen in de infrastructuur rond Amsterdam.

Medio negentiende eeuw was men het gekrakeel zat en begonnen kleinere ondernemers te pleiten voor de voorgestelde verbeteringen, waaronder het Noordzeekanaal en het centraal goederen- en reizigerstation. Ondernemers en winkeliers gingen op hun producten reclame maken voor de korte weg naar zee, die Amsterdam weer zou laten opbloeien. In de stad verschenen affiches die de komst van de nieuwe of slimmere verkeersmogelijkheden verheerlijkten. Pas in 1861 gaf de Kamer van Koophandel zich gewonnen en stemde niet meer tegen de afsluiting van het IJ en daarna ging het dan ook rap met de verwezenlijking van de plannen. Amsterdammers namen nota bene zelf het voortouw bij de praktische verwezenlijking door oprichting van de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij en het aanvragen van een concessie. De intekening van de lening verliep stroef, doordat de grote bedragen van diezelfde grote investeerders moest komen die tot dan dwars gelegen hadden. Pas toen de koning - intussen Willem III - de 'haute finance' openlijk aan de kaak stelde en dreigde zich niet meer in Amsterdam te laten zien werd het minimumbedrag opgebracht. Door het werkkapitaal steeds mager te houden zorgde men voor een kwijnend bestaan van de kanaalmaatschappij en uiteindelijk voor de liquidatie ervan in 1883.

Weinig subtiele chantage op de Amsterdamse Raad door de rijksoverheid

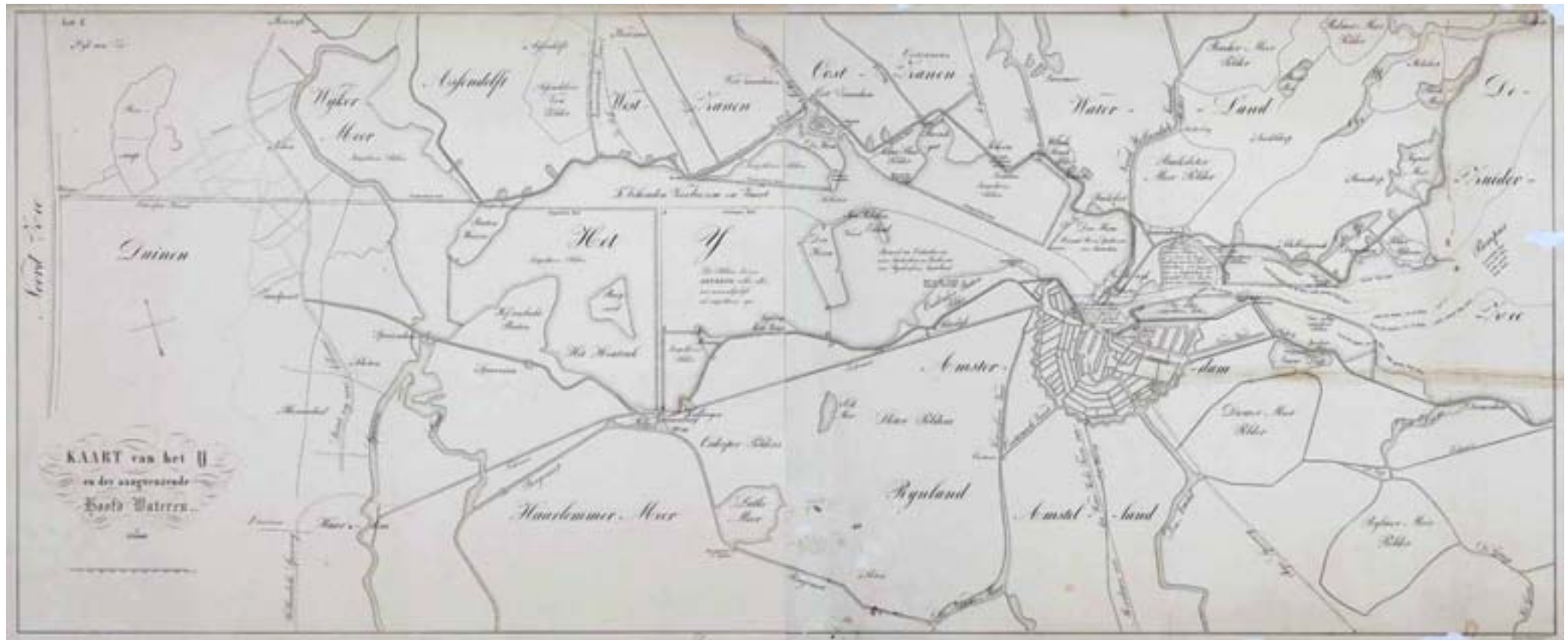
Zoals we op de vorige pagina konden zien gebruikten de grote handelshuizen en banken de Kamer van Koophandel en de gemeenteraad om hun standpunten te ventileren richting landsregering in Den Haag. In de nieuwe constellatie van het Koninkrijk der Nederlanden was het de Staat die grote infrastructurele werken uitvoerde maar Amsterdam was van mening dat zij zou bepalen welke en hoe. De regering in Den Haag leende het oor echter liever aan vakmensen van 's Rijks Waterstaat en presenteerde de uitkomsten als een gegeven waar Amsterdam alleen maar ja tegen kon zeggen. Daar was het probleem van het dichtslibben van het IJ, waar het baggeren al vele jaren niet meer tegen hielp. Waterstaatsingenieur Blanken had al vóór de Franse overheersing gepleit voor versmalling van het IJ tot een smallere vaargeul, door een dokdijk voor het Open Havenfront en inpoldering van de inhammen langs de noordoever. Diezelfde Blanken vond een gewillig oor bij Napoleon en na 1813 ook bij koning Willem I. De regering was er van overtuigd dat dit de oplossing was, Amsterdam wilde dat de overheid het baggeren met betere middelen op zich nam. Amsterdam was tegen de dokdijk, omdat men een vrije toegang tot de stad van levensbelang achtte, een onzinnig en onhoudbaar standpunt. In de praktijk kwamen de grote zeeschepen al een kleine eeuw niet meer tot Amsterdam, anders dan voor groot onderhoud. Op de rede van Texel werd de hele lading of een groot deel ervan overgeladen in lichten en naar de stad gebracht. Vóór de paalgording werd de lading opnieuw overgeladen op zolderschuiten en de stad in gebracht. Of er een paalgording of een dijk voor de stad lag maakte niet zoveel uit. De toegang via de bomen was minstens zo belemmerend als via openingen in de dam. De weerstand tegen de dokdijk maakte dat er niets gebeurde.



Willem I liet een kanaal naar Den Helder onderzoeken, dat er tussen 1818 en '24 ook kwam. Maar dat kanaal kon er, volgens ontwerper Blanken, niet komen dan nadat de dokdijk voor het Open Havenfront aangelegd was, anders zou de overheid jaar in jaar uit de vaargeul moeten baggeren. Toen die overheid dreigde dat het kanaal niet door zou gaan ging de Amsterdamse Raad overstag en ging akkoord met de dokdijk, maar niet nadat er een wijziging werd aangebracht in het tracé zodat de open toegang tot de stad bleef. Ook ging de overheid ermee akkoord dat in Den Helder nooit en te nimmer goederen overgeslagen of opgeslagen mochten worden. Ook bedong Amsterdam dat het graven van zuid naar noord gebeurde, zodat - als het geld opraakte - niet bijvoorbeeld Alkmaar met de investering schoot ging.

Al die beschermende maatregelen en concessies aan Amsterdam waren tegen de beginselen van de liberaal-conservatieve regeringen vanaf 1849, met drie kabinetten onder Thorbecke. Deze dreigde het embargo op goederenoverslag in Den Helder op te heffen, wat in 1851 ook geschiedde. Hij liet zelfs in 1864-'65 tussen Den Helder en Amsterdam het staatsspoor K aanleggen, zodat er helemaal geen kanaal meer nodig zou zijn. Ook weigerde de overheid aanvankelijk het Groot Noordhollands Kanaal op te knappen, zodat er grotere schepen door konden varen. De mogelijkheden daartoe waren beperkt door de kwetsbaarheid van oeverlanden en de kosten zouden daardoor onevenredig hoog zijn.

Tegen die tijd was de focus bij de overheid al uitsluitend gericht op een kanaal door 'Holland op z'n smalst', het Noordzeekanaal. Voordat zo'n kanaal er kon komen moest het IJ afgedamd worden om de waterstand in het kanaal onafhankelijk te maken van dat in de Zuiderzee. Weer waren dezelfde onzinnargumenten uit Amsterdam te horen. De nijdig wordende Thorbecke dreigde de stad zijn handen af te trekken van alle infrastructuur rond Amsterdam en alleen een verbreding van het Groot Noordhollands Kanaal te overwegen. Intussen was de overheid er wel toe overgegaan Rotterdam aan een directe verbinding met de Noordzee te helpen, namelijk de Nieuwe Waterweg. Het was zelfs in Amsterdam duidelijk dat het afgelopen zou zijn met de hegemonie als belangrijkste haven van Nederland. De publieke opinie was al iets vroeger omgeslagen en ook de Raad koos nu eieren voor zijn geld. In 1861 werd de weerstand tegen de afsluiting van het IJ opgegeven.



Plannen Froger en Jäger

In 1848 verscheen een brochure van J. Kloppenburg en P. Faddegon Pzn. Dat was een wild plan dat o.m. de Zuiderzee wilde droogleggen. Onderdeel van het plan waren de voorzieningen voor de haven van Amsterdam, dat een kanaal naar de Noordzee zou krijgen, waarbij het IJ zou worden drooggemaakt. Gesteld werd dat de techniek inmiddels zover gevorderd was dat de doorgraving van de duinenrij technisch mogelijk was. Omdat de heren geen waterbouwkundigen waren kon het plan als utopie naar de onderste bureaulade verwezen worden. Een volgende amateur, de architect

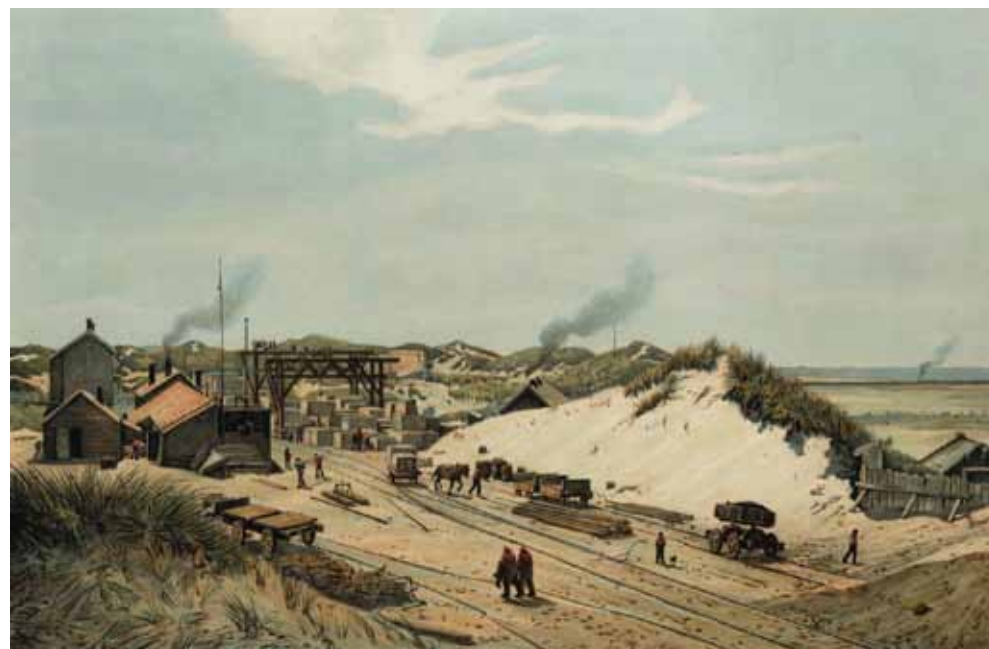
en voormalig luitenant der genie W.A. Froger borduurde voort op de doorgraving van de duinen en werkte tussen 1848 en '52 een plan daarvoor uit en vroeg in 1850 een voorlopige concessie aan. B&W van Amsterdam pakten de zaak serieus op en stelden in 1851 een kanaalcommissie in onder voorzitterschap van hoofdingenieur der Waterstaat De Kruijff. Die commissie verwierp het plan van Froger. Door de advocaat en latere notaris J.G. Jäger werd het plan verder ontwikkeld door twee Engelse ingenieurs aan te trekken die in Nederland verbleven naar aanleiding van hun werk voor de Duinwatermaatschappij. Dat waren Bland W. Croker en Charles



Burn, die met Jäger, Jacob van Lennep en Jhr. C. Hartsen in 1853 (alle drie van de Duinwatermaatschappij) een consortium vormden en op hun beurt een concessie aanvroegen voor de kanaalaanleg. Het verschil met Frogers plan was dat, om Amsterdam achter zich te krijgen, het IJ niet afgesloten zou worden. In datzelfde jaar 1853 werd Hartsen lid van de Kamer van Koophandel te Amsterdam en in 1855 adviseerde B&W gunstig over het plan Jäger c.s. Waterstaatsingenieurs echter brachten betreffende dit plan een vernietigend rapport uit aan de regering, zodat er geen concessie volgde. Er volgden nog een aantal plannen voor een kanaal, die het allemaal niet haalden en in 1856 besloot de regering geen kanaal naar de Noordzee aan te leggen maar tot grootscheepse verbeteringen

*Boven: Het kanaal op weg door de duinen. In de verte ligt de zuiderpier al in zee.
Rechts: De aanvoer van betonblokken voor aanleg van de pieren over de zgn. Blokweg.*

aan het Groot Noordhollands Kanaal over te gaan. Amsterdam was nu echter rijp voor een Noordzeekanaal en vond daarbij minister Thorbecke aan haar zijde. In 1858 werd een staatscommissie benoemd en werd door de Kamer van Koophandel vanuit Amsterdam gelobbyd voor financiering door de Staat, net als de plannen die ontwikkeld werden voor de Nieuwe Waterweg. In 1859 liet de regering de vraag onderzoeken of zo'n kanaal voor rijksrekening of door verlening van een concessie aangelegd zou moeten worden. De keuze viel op de laatste mogelijkheid, maar welk plan de voorkeur kreeg moest nog onderzocht worden. Het hielp daarbij niet dat de meeste plannen door niet-deskundigen ingediend waren! Het hielp daarentegen wel dat de nieuwe voorzitter van de Kamer van Koophandel te Amsterdam, Frans van Heukelom, via een familie-lid opperbeste connecties had met Thorbecke.





Over Froger, de man die verheerlijkt wordt als leverancier van het basisplan voor het Noordzeekanaal, kan je kort en lang praten. Zijn plan is niet uitgevoerd en toch weer een beetje wel. Alhoewel zijn plan voor een genieofficier best wel knap was miste het waterstaatkundige onderbouwing. Na raadpleging van Justus Dirks, die uiteindelijk ook toeziend ingenieur werd bij de aanleg van het Noordzeekanaal, verwierp Froger het idee het IJ niet af te sluiten en benadrukte dat in 1859 ook nog eens. Froger was ook niet de man met het geniale idee van het droogmaken van het IJ, met uitsparing van een vaargeul. Die eer gaat naar de tweede naam onder het winnende ontwerp van Goudriaan (zie pag. 5), die van hoofdingenieur van 's Rijks Waterstaat Dirk Mentz. De gewonnen landbouwgronden in de droogmakerij konden al doen de een deel van de aanlegkosten financieren en precies zo is het Noordzeekanaal uiteindelijk ook uitgevoerd. Wat Froger ook verkeerd zag was de sluis direct aan de kust, terwijl de sluizen nu een eind landinwaarts liggen zodat een ruime voorhaven kon ontstaan.



Wetsontwerp en wet van 23 januari 1863 (Staatsblad nr. 4)

Als Rotterdam zijn Nieuwe Waterweg moest krijgen zou Amsterdam zijn Noordzeekanaal hebben. Om het wetsontwerp door de Tweede Kamer te krijgen koppelde de (demissionaire!) minister Van Hall (op instigatie van Thorbecke) deze twee projecten, daar anders alleen Rotterdam zijn kanaal dreigde te krijgen. En zo geschiedde bij wet in 1863. Die koppeling is verwonderlijk, omdat de financiering van beide projecten totaal verschillend was. De Nieuwe Waterweg werd helemaal door het Rijk betaald (nota bene uit Indische baten die in Amsterdam gegenereerd werden) terwijl het

Boven: Op dit punt ging in 1865 de eerste spade de grond in, de Breesaap in 1866.

Links: De blokkenfabriek in werking. Op deze plek komt later Van Gelders Papierfabriek



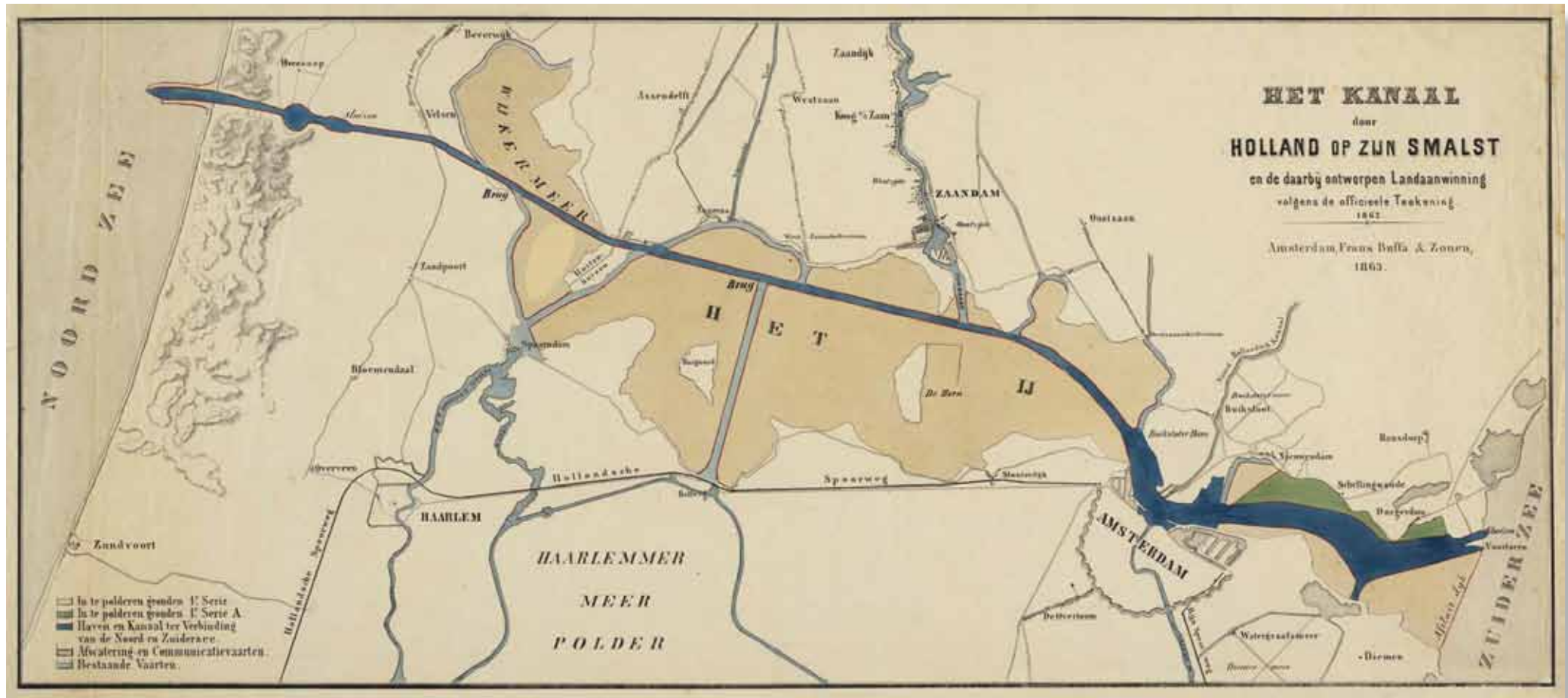
Noordzeekanaal via een concessie een particuliere aangelegenheid zou worden, met slechts een subsidie en overheidsgaranties. Aanvankelijk wilde de regering het kanaal zelf aanleggen, maar dit stuitte op weerstand bij de Tweede Kamer. Eerst dienden zowel B&W en de Raad van Amsterdam als de Kamer van Koophandel te Amsterdam hun verzet tegen de afsluiting van het IJ in 1861 te staken. Drie maal werd het wetsontwerp door de Tweede Kamer teruggestuurd en pas na een vurig pleidooi van Thorbecke ter gelegenheid van de aanbidding van de vierde versie werd de concessie in december 1862 bekrachtigd. De Eerste Kamer ging vervolgens snel akkoord en op 23 januari 1863 werd de wet bekrachtigd. De conces-

Boven: Het kanaal vordert. De baggermolens zijn al bezig de diepte op peil te brengen. Voor men daarmee klaar was vergingen overigens nog bijna twee jaren.
Rechts: De Oranjesluizen kwamen in 1872 gereed en het jaar erop werd de dijk tussen Schellingwoude en de Paardehoek gedicht. Gezien naar het noordoosten.

sie werd verleend aan een Amsterdams consortium onder leiding van J.G. Jäger c.s. Dat was nog wel inclusief de Engelse ingenieurs Croker en Burn maar Jhr. C. Hartsen en Jacob van Lennep waren inmiddels afgehaakt. Dit consortium werd ter gelegenheid van de wet omgezet in de N.V. Amsterdamsche Kanaal Maatschappij. Jäger werd secretaris en voorzitter werd S.W. Josephus Jitta (zie biografie pag. 29). Dit alles betekende nog lang niet dat het plan-Jäger c.s. werd uitgevoerd. Een stroom van aanpassingen was vooraf gegaan en zou nog volgen, zelfs nog tijdens de aanleg. Voordat de concessie verleend werd hadden Croker en Burn het plan al vier keer volledig opnieuw 'bewerkt' en het open IJ was allang van de baan. De laatste wijziging betrof de plaats van die afsluitdam in het IJ. Die werd verplaatst naar de lijn Schellingwoude-Paardehoek in de veronderstelling dat over die dam de trein naar Den Helder aangelegd kon worden, zodat over het kanaal geen spoorbrug nodig zou zijn.



Met dit plan voor ogen ging de eerste schop de grond in. In de vlakke vallei van de Breesaap kwam een komvormige voorhaven en daarbinnen het sluiscomplex. De afsluitdam in de monding van het IJ stond nog steeds tussen de IJdoorn en de Diemerzeedijk gepland. Tijdens het werk werden de voorhaven en de sluizen dichterbij het strand gedirigeerd, tot grote blijdschap van de kanaalmaatschappij. Hierdoor zou een aanzienlijke besparing behaald kunnen worden.



Kanaalmaatschappij 1863-1883

Het Noordzeekanaal werd aangelegd door de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij (AKM), die daarvoor van de rijksoverheid en de stad Amsterdam omvangrijke subsidies kreeg. Dit zou het grootste concessiewerk worden, dat in de negentiende eeuw ondernomen

werd. De inkomsten van de kanaalmaatschappij zouden volgens de concessievoorwaarden bestaan uit de opbrengst van ingepolderde gronden (werd f 14 miljoen) en uit kanaalgelden, die conform concessie de tarieven voor het groot Noordhollands Kanaal niet mochten overtreffen. De kanaalaanleg leverde vanuit politiek en

financieel oogpunt van meet af aan grote problemen op. Bijna elke wijziging in de structuur van de AKM vergde aanpassing van de concessie en aanpassing van de wet.

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.

De Staat stelde zich op diverse manieren garant. Allereerst zou de staat 4½ % rente over het gestort kapitaal betalen om de kapitaalverstrekkers te verleiden tot de investeringen (tot een bedrag van hoogstens f 3 miljoen). Daarnaast zou de staat de financiering overnemen wanneer de concessie niet tot stand kwam of de concessionaris onvoldoende kapitaal kon aantrekken. Tenslotte stelde de gemeente Amsterdam een subsidie beschikbaar van f 3 miljoen, een bedrag dat later nog verdubbeld werd. De eerste aandelenemis-



sies leverden slechts een fractie (f 5 miljoen) op van de benodigde gelden, die in 1867 al op f 28 miljoen werden begroot.

Ongeveer f 4 miljoen aan aandelen werd uiteindelijk gekocht door de Engelse aannemer Mc Cormick en Joseph Brandeis. De AKM had het Engels bedrijf van Mc Cormick in de arm genomen omdat er geen Nederlandse aannemer te vinden was die het werk aandurfde. Tijdens de uitvoering waren er diverse tegenslagen. De kosten voor de concessionaris, de AKM, liepen al snel uit de hand. Zo ging de eerste aannemer, die noodgedwongen met een speculatieve beta-

*Boven: De eerste Hemspoorbrug nadert zijn voltooiing. De doorvaart bij geopende draai-
brug wordt 19½ m.*

Links: Werkzaamheden aan de Hemspoorbrug



Boven de T-tankraan die bij het bouwen van de pieren ingezet werd.

Rechts de nieuwe kraan die in 1870 in gebruik genomen werd.



ling in aandelen genoeg had genomen, failliet. Aannemer Henry Lee & Son, alweer een Engels bedrijf, nam het werk over. Later ontstond een ernstig geschil met de Staat over de interpretatie van de concessievoorwaarden voor de Oranjesluizen. Hierdoor moest de AKM twee sluizen extra bouwen, dan waarop oorspronkelijk was gerekend. De aap kwam niet veel later uit de mouw toen de regering begin 1870 Amsterdam een contract voorlegde waarbij door de stad, over het IJ en door de bewuste sluizen naar de Zuiderzee een obstakelvrije 'Staande-mast-route' zou worden gecreëerd. Daarbij was die veel grotere capaciteit van de Oranjesluizen nodig en die had de AKM mogen verwezenlijken. Tenslotte bleken de voorhaven en de golfbrekers in IJmuiden veel duurder dan oorspronkelijk was begroot. De kosten voor het kanaal, die in 1863 op f 18½ miljoen waren geraamd en in 1865 aangenomen werden voor f 27 miljoen liepen uiteindelijk (1882) op tot f 58 miljoen, terwijl ook nog eens de uitvoering langdurige vertraging opliep. Als gevolg van deze tegenslagen moest de staat, die de AKM niet failliet wilde laten gaan, regelmatig financieel bijspringen via renteloze voorschotten 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 wèl een succes. Zonder de kanaalaanleg zou de economische opleving van Amsterdam aan het einde van de negentiende eeuw niet die vormen aangenomen hebben.

Onder: De Zuiderluis in de beginjaren van het Noordzeekanaal.



In 1876 mag koning Willem III het Noordzeekanaal officieel openen, ook al is het werk aan het kanaal eigenlijk nog lang niet voltooid. Die koninklijke opening moet indrukwekkend worden. Niets mag aan het toeval worden overgelaten en dat vereist een degelijke voorbereiding. Er komt een generale repetitie en dat is koren op de molen van de tegenstanders, die op niets anders hopen dan dat het verkeerd afloopt. In augustus 1876 wordt het ramtorenschip Koning der Nederlanden van de Koninklijke Marine vanuit Amsterdam door sleepboten van rederij Goedkoop richting sluizen gesleept. Aan de boeg van het schip is een soort mal bevestigd, die de ergste klap moet opvangen, mocht het schip aan de grond lopen. Het moet een feestelijke dag worden, ook al gaat het alleen nog maar om uitproberen. De bevolking van Velsen loopt uit, de ploeteraars van de Heide, de kanaalgravers, ze zijn allemaal present. Maar de commandant van de oorlogsbodem is niet van gisteren. Mal of geen mal, hij neemt geen enkel risico en laat de vaargeul richting sluizen nauwkeurig peilen. Hij neemt de ondiepten serieus en op een bepaald moment weigert hij om verder te varen. Eerst moest het kanaal verder worden uitgediept. Daar gaan dan weer maanden overheen. Als de generale repetitie begin oktober wordt hervat, blijkt maar al te duidelijk dat de commandant in augustus het gelijk aan zijn kant had. Op weg naar de sluizen raakte de Koning der Nederlanden toch weer enkele malen het slib op de kanaalbodem en vlakbij de stenen havendam, even buiten de sluis, loopt het schip vast op de zandbodem. Er moet op hoog water worden gewacht en als het zo ver is weet de sleepboot Stad Amsterdam samen met enkele sleepers van rederij Goedkoop de machtige oorlogsbodem van de zandplaat te trekken. Dan is het moment aangebroken dat vanaf de zuidpier de vlag wordt gehesen en even later lossen de oorlogsschepen Schorpioen en Guinea - die buitengaats liggen te wachten - hun 101 saluutschoten. De repetitie heet toch nog geslaagd, ook al kon het beter. En driemaal is scheepsrecht, dus met de echte opening moet het nu wel goed gaan'.

Voor het omvangrijke werk aan het Noordzeekanaal en de sluizen nam de firma Henry Lee & Son zijn eigen groep leidinggevend personeel mee uit Engeland. Voor hun huisvesting verrees in Wijkeroog, nu Velsen-Noord, een Engelse enclave. Het werk zou vele jaren gaan duren, dat was vanaf het begin bekend. Veel Engelse mannen namen daarom hun gezinnen mee. Ter verzorging van hen kwamen er, op kosten van de aannemer, een Engelse winkel - 'The English Store' - en een Engels schooltje. Tussen 1865 en 1876 gaf John Shuker daar de Engelse kinderen les in wat we nu 'eigen taal en cultuur' noemen. In de Hervormde kerk van Velsen werd iedere zondag een Engelse kerkdienst verzorgd. De Engelsen werden, heel toepasselijk, met een werktrein-tje naar het dorp gebracht. De leiding van de kerkdiensten was in handen van de Amsterdammer M.S. Bromett, een tot het christendom bekeerde jood uit Suriname.

De Engelsen hadden dan wel de leiding, maar het waren hoofdzakelijk Nederlandse polderjongens die het zware graafwerk deden. Ze moesten dit werk doen onder gruwelijke en ondankbare omstandigheden. Lag het werk stil (om redenen als vorst, zware regenval en dergelijke), dan kregen ze geen loon. Hun huisvesting bestond

Boven: Bij deze Engelmunduskerk in Velsen zijn de zes Engelse kanaalwerkers begraven.

Rechts: De verwondingen van stalmeester John Marrs



uit haveloze keten. Die werden gerund door meestal gewetenloze keetbazen die er onder andere voor zorgden dat de polderjongens een stevige borrel konden drinken. Op de tweewekelijkse 'pay-day' hadden veel van hen alweer een openstaande drankrekening bij de keetbazen. In 1866 liep een conflict over de loonbetaling volledig uit de hand. Woedende polderwerkers gingen op zoek naar een nalatige werkbaas, maar konden die niet vinden. Maar omdat de gramschap zich sowieso ook richtte op de Engelse bedrijfsleiding werd de eerste Engelsman die men vond het slachtoffer. Dat was de stalmeester John Marrs. Met stokken en spaden gewapend zette de woedende meute de achtervolging op hem in. Marrs verzette zich met zijn geweer en schoot een van zijn belagers neer. Hij verschanste zich daarna in zijn huis van waaruit hij op zijn belagers bleef schieten. Toegesnelde veldwachters en dragonders deden meer kwaad dan goed. Marrs liep een schotwond op en zijn huis werd in brand gestoken. Een polderwerker ontfutselde een dragonder zijn zwaard waarmee hij de voor het vuur vluchtende Marrs een houw op het hoofd gaf. Die viel neer en werd nog verder mishandeld voordat eindelijk de orde hersteld kon worden. Na deze gebeurtenissen versterkte men de Velsers politie en grote onlusten deden zich niet meer voor.



In 1876 kon Koning Willem III het kanaal feestelijk openen. De Engelsen gingen weer terug naar hun eiland met achterlating van zes van hen die in Velsen hun laatste rustplaats vonden. Die stille gedenktekens van hun aanwezigheid raakten in verval, maar zijn in 1988 geheel gerestaureerd.

Bron: Noord-Hollands archief

Zo werd het Noordzeekanaal in 1876 opgeleverd. De belangrijkste verschillen met het plan op pag. 17 zijn pieren en sluiscomplex en de op het laatste moment verplaatste afsluitdam in het IJ. Het nieuwe tracé was veel korter, maar de blijdschap duurde tot de eis op tafel kwam dat er drie sluizen in die dam moesten komen i.p.v. één.



Had Amsterdam de opleving van haar economie te danken aan de opening van het Noordzeekanaal?

Dat te stellen zou te veel eer voor het kanaal zijn; het kanaal is hoogstens een prachtig symbool dat de opleving markeert. Die opleving was rond 1860 al op gang gekomen, maar ondervond alleen maar ondersteuning van de verkorte vaarroute naar zee. De tijd-

winst was zelfs onder de gunstigste voorwaarden altijd nog meer dan een hele dag! Als er iets of iemand aangewezen moet worden die de opleving op gang bracht zal dat de stoommachine zijn. Verder was het op de juiste manier inspelen op de ontwikkelingen op de wereldmarkt belangrijker dan het nemen van protectionistische maatregelen, waar de oude garde op gesteund had. Van groot

belang was het niet af te wachten tot de afnemer zijn Indische producten in Amsterdam kwam halen. Amsterdam diende te zorgen voor een goed distributienetwerk met efficiënte uitvalswegen naar het Europese achterland. We bedoelen natuurlijk het Amsterdam-Rijnkanaal, of liever het Merwedekanaal dat in 1892 werd aangelegd tot Vreeswijk en het jaar daarop verlengd werd tot Gorkum. Veel later (1952) werd het Merwedekanaal verbeterd, deels opnieuw gegraven en de monding verder oostwaarts naar Tiel verlegd en ging toen [Amsterdam-Rijnkanaal](#) heten. Daarmee werd de afstand Amsterdam-Tiel vergelijkbaar met die van Rotterdam-Tiel, afgezien van de (inmiddels teruggebracht tot twee) sluizen in het kanaal.



Verbeteringen en vergrotingen aan het Noordzeekanaal

De eerste aanpassing van de kanaaldiepte volgde van 1881 tot '83, waarbij de diepte van 7,50 eerst naar 7,70 en tenslotte naar 8,50m werd gebracht bij gelijke bodembreedte van 27m. In 1897-'98 werd de diepte op 9,50m gebracht bij een bodembreedte van 36m bij nog steeds een wateroppervlak van 200m breed. Tussen 1886 en 1896 werd een tweede grotere



sluis gebouwd, de Middensluis met de afmetingen 225 bij 24m, ruim het dubbele van de oude sluis. Dat had alles te maken met de schaalvergroting in de zeescheepvaart (zie grafiek hieronder).

De hier genoemde jaartallen zijn ijkpunten waarop een klus afgerond werd verklaard, maar het komt erop neer dat vanaf de opening van het kanaal permanent uitgediept is en obstakels opgeruimd werden.

In 1907 werd een belangrijke fase afgerond. De verkeersbrug bij Velsen werd vervangen door een pont en de spoorbruggen bij Velsen en Zaandam werden vervangen door draaibruggen die de doorvaartbreedte van 19½m op 55m brachten.

Boven: Door een verbreding en verdieping van het kanaal was in 1907 een nieuwe spoorbrug nodig bij Zaandam. De doorvaart ging van 19½ naar 55m.

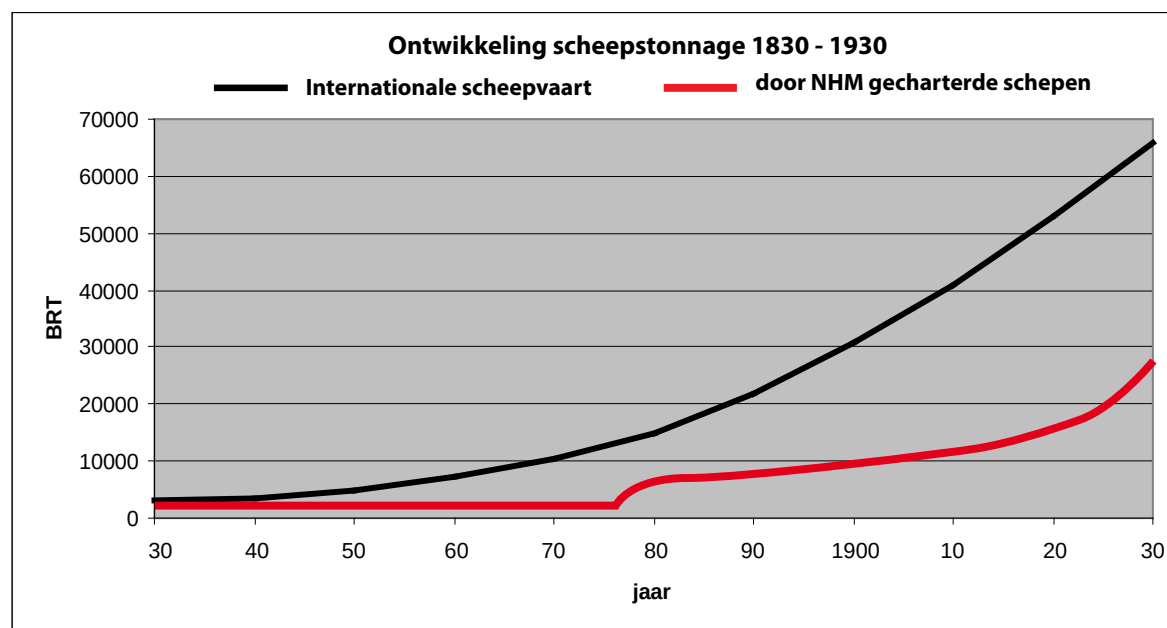
Links: Gedenkteken voor Waterstaatingenieur Justus Dirks

In 1921 begon de bouw van de Noordersluis, die 400 meter lang en 50 meter breed werd en met een diepte van 15 meter een van de grootste bouwwerken van die tijd was. Het bijzondere van deze sluis waren de roldeuren. De sluisdeuren stonden op rolwagens die over rails liepen en de sluismuur ingereden werden. Een reservedeur ligt permanent gereed op korte afstand. De Noordersluis werd in 1929 in gebruik genomen.

In de grafiek op deze pagina wordt zichtbaar gemaakt wat in het algemeen problemen opleverde voor willekeurig welk kanaal, ook het Groot Noordhollands en Noordzeekanaal. Het volume van het gemiddelde vrachtschip van de internationale handelsvloot nam progressief toe (zwarte lijn). Zo niet dat van de door de Nederlandsche Handels Maatschappij gecharterde schepen (rode lijn). Om er

zeker van te zijn dat haar schepen tot Amsterdam konden varen en daar inklaarden en losten mocht het volume van de schepen de voor het Noordhollands Kanaal geldende maximum tonnage van 900t niet overstijgen. Deze beperking was in 1876 op slag opgeheven en dat had direct gevolg voor het gemiddelde volume van de gecharterde schepen. De tonnage verdubbelde van het ene op

het andere jaar en nam verder toe nadat voorjaar 1879 het kanaal op ontwerpdiepte gebracht was. Wat ook kan blijken uit de grafiek is dat de afmetingen van het Noordzeekanaal steeds achter de ontwikkeling aanholde. De laatste nieuwe sluis, de Noordersluis met afmetingen van 400x50x15 m was in 1929 een hele sprong die tot vandaag stand houdt. Inmiddels staat een nieuwe sluis in de planning voor 2018 met de ontwerpmaten 500x65x18 m, kosten geraamd op f 848 miljoen.



Dat de volumes van de door de NHM gecharterde schepen na 1879 niet gelijke tred hielden met de internationale ontwikkeling had een tactische reden. Door de lading over veel kleine schepen te verdelen konden veel rederijen tevreden gesteld worden, zodat een blijvende plezierige verstandhouding ontstond. Een daardoor hoger uitvallende vrachtprijs konden de (tropische) producten

makkelijk dragen, zolang de NHM de prijzen kon dicteren. Daar morrelde het liberale vrijhandelsdenken wel flink aan!

Het aandeel van de door stoom aangedreven zeeschepen in de totale op Amsterdam ingeklaarde tonnage steeg met de opening van het Noordzeekanaal snel van 43 procent in 1875 naar 65 procent in 1880 en 84 procent in 1885.

Kansen voor Kennemerland en Zaanstreek

Doordat niet alleen Amsterdam maar ook de landelijke overheid zich met het ontwerp van het kanaal bemoeide kreeg Zaandam door een juist gekozen zijkanaal G een uitstekende toegang tot het Noordzeekanaal. Langs de Voorzaan ontwikkelde zich een industriecomplex (Achtersluispolder) met insteechhavens. Bruynzeel legde ten westen van de Hembrug een insteechhaven aan voor zijn eigen houttoevoer. Vandaag heet deze haven de Thomassenhaven. Een grote houthandel in Edam, William Pont, besloot te verhuizen naar Zaandam en vestigde zich op een eiland in de Voorzaan, met een korte en ongehinderde verbinding naar het Noordzeekanaal. Bij Beverwijk ontstond een toegang tot het Noordzeekanaal door zijkanaal A met het haventje van Beverwijk te verbinden, dat voordien via de Wijkervaart met het Wijkmeer verbonden was ge-



weest. De Breesaap, die al gediend had om het kanaal doorheen te graven, werd in 1918 gekozen als vestigingsplaats voor het eerste en enige Nederlandse hoogovenbedrijf. In 1920 begon de bouw van de eerste hoogoven, die in 1924 in gebruik genomen werd, in 1926 gevolgd door de tweede. De Amsterdamse Raad besloot in 1918 met nagenoeg algemene stemmen een aandeel van vijf miljoen gulden te nemen in deze onderneming.

De schuilplaats die de pieren bij slecht weer aan vissersschepen bood veroorzaakte een sneeuwbaaleffect. Dat resulteerde in een vissershaven met een eigen vloot en een visafslag, die door het Rijk overgenomen werd. De betonblokkenfabriek op de noordoever van het kanaal werd in 1896 de vestigingsplaats van Van Gelders papierfabriek. Stork opende in 1912 een vestiging in Velsen en in het kielzog van de Hoogovens in 1918 vestigden zich diverse ondernemingen aan of in de buurt van het kanaal.

Boven: Uit een vluchthaven voor de visserij ontstond een haven met een eigen vloot.

Links: Eind negentiende eeuw werd de toegang tot de Voorzaan verbeterd.

Zijkkanalen

Het droogmaken van het IJ kon niet eerder beginnen dan nadat er naar tevredenheid van een groot aantal belanghebbenden voorzieningen getroffen waren om oude havens en lozingspunten aan de IJ-oeveren een verbinding met het kanaal te bezorgen. Daartoe zijn tien zijkkanalen aangelegd, t.w.:

Zijkanaal A, dat in een dubbelfunctie lozingskanaal voor de Stelling van Amsterdam werd en de haven van Beverwijk met het kanaal verbond

Zijkanaal B, dat Spaarndam met het kanaal verbond; door de aanleg van de A9 is dit kanaal in tweeën gedeeld en het afgesneden deel is nu bestemd voor recreatie en woonschepen

Zijkanaal C, dat een lozingskanaal is van het Hoogheemraadschap Rijnland; dat kanaal wordt ook gekruist door de A9 maar nu is er een beweegbare brug over gelegd

Zijkanaal D, dat de Nauernaschevaart met het kanaal verbindt

Zijkanaal E, dat een heel kort lozingskanaal is voor het gemaal op het Zuideinde van Westzaan

Zijkanaal F, dat een lozingskanaal vormde voor de Ringvaart van de Haarlemmerweer (=Rijnland) dat via de sluizen bij Halfweg op dat zijkanaal aansloot; een groot deel van zijkanaal F is verdwenen door de aanleg van de Amerikahaven en het restant van het zijkanaal sluit nu op dat havenbekken aan

Zijkanaal G, dat de Voorzaan verbindt met het kanaal

Zijkanaal H, dat het Barndegat (Kolkweg, Zaandam) met het kanaal verbindt

Zijkanaal I, dat de Oostzaner overtoom met het kanaal verbindt; het vormt ook de boezem tussen de Noorder IJpolder (Tuindorp Oostzaan, NDSM) en de Buiksloterham

Zijkanaal K, dat de haven van Nieuwendam met het afgesloten IJ verbindt

Werken ten oosten van Amsterdam

Deze vormden een onlosmakelijk onderdeel van het gehele project. Zij bestonden uit een afsluitdijk ter hoogte van Schellingwoude, met daarin drie schutsluizen (Oranjesluizen, zie foto hieronder), een uitwateringssluis en een schepradstoomgemaal. Behalve het gemaal zijn deze werken nog allemaal vol in gebruik. De sluizen zijn nog steeds nodig voor het drukke scheepvaartverkeer van Amsterdam naar de plaatsen rond het IJsselmeer en de noordelijke provincies. De uitwateringssluis kreeg extra betekenis door de afsluiting van de Zuiderzee. Sindsdien wordt zo min mogelijk water van het Noordzeekanaal naar het IJsselmeer geloosd vanwege het hoge zoutgehalte. Het gemaal is al sinds 199? niet meer in gebruik.



Biografieën

Rijkswaterstaat is het uitvoerende agentschap van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Tot 2010 viel dit onder het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het werd opgericht in 1798 als Bureau voor den Waterstaat en vanaf 1848 opereert het onder de naam Rijkswaterstaat. De organisatie beheert en ontwikkelt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu de nationale netwerken van hoofdwegen, hoofdvaarwegen en hoofdwatersystemen.

Jan Blanken Jszn



Jan Blanken Jszn. werd geboren te Bergambacht 15 november 1755 en overleed te Vianen 17 juli 1838. In 1775 werd hij eerste ordinaris-opzichter van de Hollandse eilanden Voorne, Goeree en Overflakkee. Tijdens de vierde Engelse oorlog (1780-1784) droeg hij bij tot het in orde maken der vestingen Brielle en Hellevoetsluis en tot de aanleg van een aantal batterijen langs de gehele Hollandse kust. In 1785 werd hem als

luitenant der artillerie het verkennen van de Schelde opgedragen en het in staat van verdediging brengen van de zuidelijke grenzen. In 1794 tot kapitein der artillerie benoemd, werd hij belast met het organiseren van de artillerie bij de 'Landzaten', een korps, dat toen voor de verdediging gevormd werd.

In oktober 1794 richtte hij versterkingen op langs de Lekdijk bij

Vreeswijk tot aan de Oude Rijn. In maart 1798 werd hij benoemd tot lid der door de Bataafse Republiek ingestelde Commissie van Superintendentie over de Zeedijken, waardoor hij zich meer tot de Waterstaat ging bepalen. 16 juli 1800 werd hij benoemd tot commissaris-inspecteur van het departement Schelde en Maas benoorden Krammer en Grevelingen. Na de watersnood van 1803 verkreeg hij de rang van luitenant-kolonel. 14 oktober 1803 volgde zijn benoeming tot inspecteur in het 1^e district, bestaande uit het Zuiderkwartier van Holland, hetgeen hij bleef tot hij 21 maart 1808 bevorderd werd tot inspecteur-generaal, welk ambt hij tot zijn pensionering op 26 november 1826, met ingang van 1 januari 1827 heeft vervuld.

Adrianus François Goudriaan



Adrianus François Goudriaan werd geboren te Ameide op 1 augustus 1768 en is op 1 juni 1829 te Rijswijk overleden. In 1786 werd hij aangesteld als waterbouwkundig ambtenaar van Amsterdam en in 1788 als opzichter bij het indijken van de polders Riet en Wulfdijk, beoosten Blij- en Kanisvliet in Oostelijk Staats-Vlaanderen. In 1790 werd hij onder Chr. Brunings geëmployeerd bij de toen in aanbouw zijnde haven van

Nieuwediep; van 1795 af was hij belast met de marine- en watersstaatswerken in het noordelijk deel van Holland met als standplaats Alkmaar. Als zodanig werden van 1797-1800 onder zijn directie

de havenwerken en magazijnen te Medemblik uitgevoerd. In 1798 werd hij lid van de Commissie voor de Mijldrechtse Droogmakerij. In 1800 volgde zijn benoeming tot commissaris-inspecteur van de Waterstaat voor een deel van het departement Texel, in 1803 tot inspecteur in Noord-Holland, hetgeen hij bij de organisatie onder koning Lodewijk d.d. 21 januari 1807 bleef (het 1e district). 21 maart 1808 werd hij met J. Blanken Jzn. benoemd tot inspecteur-generaal ter standplaats Amsterdam. Op 22 januari 1809 volgde zijn benoeming tot lid van het Comité Centraal. 3 februari 1811 werd hij inspecteur-général des Ponts et Chaussées in een deel der 6e inspectie bestaande uit de departementen Bouches de l'IJssel, Prise, l'Ems Occidental et l'Ems Oriental. Hij kreeg Kampen als standplaats. Bij de organisatie van 1 januari 1817 verkreeg Goudriaan het inspecteur-generaalschap over de Zuidelijke Inspectie, zijnde Zeeland en de zuidelijke provincies behalve Limburg en Luik, en tevens het inspecteurschap in de 2e divisie, zijnde Zeeland, Oost- en West-Vlaanderen en Antwerpen. Hij vestigde zich te Princenhage, doch zijn standplaats was Breda. Met 1 september 1817 werden hem nog toegevoegd Noord-Brabant, Limburg en Luik, terwijl na het overlijden van de inspecteur in de 3e divisie op 27 mei 1821 hem ook de dienst in de provincies Zuid-Brabant, (is opgedragen aan Bouesnel!) Henegouwen, Namen en Luxemburg werd opgedragen. Bij Ministeriële Beschikking d.d. 16 mei 1822 werd bepaald, dat de inspecteurs-generaal na 1 juni daaraanvolgend geen vaste directie meer zouden hebben, maar dat zij zich overeenkomstig het Koninklijk Besluit van 11 april 1822 zouden begeven ter plaatse waar hunne tegenwoordigheid zou worden vereist. Het Koninklijk Besluit van 28 september 1823, inv.nr. 10, benoemde hem met ingang van 15 oktober daaraanvolgend tot administra-

teur van het Departement van Binnenlandse Zaken, waaronder de Waterstaat ressorteerde. Hoewel hij de titel van inspecteur-generaal bleef behouden, liet hij gedurende die tijd de inspectie hoofdzakelijk aan zijn ambtgenoot over. Na het ontslag van J. Blanken Jzn. werd hij met ingang van 1 januari 1827 weder inspecteur-generaal van de Waterstaat in het gehele Rijk, hetgeen hij tot zijn dood bleef.

Dirk Mentz

Dirk Mentz werd 17 maart 1785 geboren te Utrecht; hij overleed te 's-Gravenhage 25 februari 1847. In 1802 werd hij benoemd tot landmeter in het departement Utrecht, van waar hij in 1804 als zodanig naar Holland is overgegaan. In 1806 werd hij opziener bij de Mijldrechtse Droogmakerij en 30 maart 1808 aangesteld als assistent-landmeter in het 5e district en tevens belast met de dienst in het 1e district. Bij Keizerlijk Decreet van 20 februari 1811 volgde zijn benoeming tot ingenieur des Ponts et Chaussées en 12 maart daaropvolgend zijn bevordering tot ingenieur 1e klasse in de arrondissementen Alkmaar en Hoorn van het departement van de Zuiderzee. In 1814 werd hij belast met de waarneming van de dienst van zijn chef A.H.J. van der Plaat als ingenieur en chef in het departement van de Zuiderzee te Amsterdam. Met ingang van 1 januari 1817 werd hij als hoofdingenieur te werk gesteld in het 1e district, dat bestond uit de provincies Noord-Holland en Utrecht. 1 juli 1822 werd Utrecht aan zijn bemoeiingen onttrokken en ging hij als hoofdingenieur van Amsterdam naar Haarlem.

1 oktober 1829 werd hij benoemd tot inspecteur in het 2e district te 's-Gravenhage. Dit district bestond uit Noord- en Zuidholland, Zeeland, Utrecht en sedert 1 februari 1835 bovendien Friesland; Mentz vervulde deze betrekking tot zijn dood.

Justus Dirks (1825-1886)



De Nederlandse ingenieur Justus Dirks werd geboren in 1825 in Bergen op Zoom. Justus studeerde aan de Koninklijke Militaire Academie in Breda. In 1845 begon Justus Dirks zijn loopbaan bij Rijkswaterstaat. Hij werkte dertien jaar in Zeeland.

Vanaf december 1864 werd Justus Dirks 'uitgeleend' aan de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij, waar hij de functie eerst-aanwezend ingenieur vervulde en met name werkte aan de realisering van het Noordzeekanaal. Justus Dirks bouwde ook in het buitenland een goede naam op. Hij nam bijvoorbeeld deel aan een congres voor een kanaal in Panama en adviseerde ook in België, Denemarken en Chili. Ook werd zijn mening gevraagd over een verbetering aan het Suezkanaal.

Simon Wolf Josephus Jitta

Simon Wolf Josephus Jitta werd op 27 september 1818 in Amsterdam geboren als zoon van Wolf Josephus Jitta en Emma Cohen. Evenals zijn vader was Simon juwelier. In 1840 trad hij in het huwelijk met Nanette Dresden. Uit dit huwelijk zouden geen kinderen worden geboren. In september 1841 maakte Simon samen met zijn vrouw, zijn vader en Noach Isaac Barends een zakenreis naar Leipzig. Wij zijn van deze reis op de hoogte omdat Noach Barends zijn reiservaringen vastlegde in een dagboek. Samen met zijn vader Wolf en zijn broers Alfred en Joseph richtte Simon Josephus Jitta in 1848 een internationale juweliersfirma op die vestigingen had in Amsterdam, Brussel en Bonn. Het was een bloeiende firma die juwelen leverde aan diverse vorstenhuizen, waaronder ook het Huis van Oranje.

Naast zijn activiteiten als koopman was Simon ook maatschappelijk actief. Zo was hij voorzitter van de Permanente Commissie tot Behartiging der Belangen van de Israëlieten in Nederland, richtte hij in 1853 samen met onder andere Dr. E.C. Buechner de vereniging Salerno op (een vereniging die zich bezig hield met volkshuisvesting) en werd hij in 1865 voorzitter van de in 1863 opgerichte Amsterdamsche Kanaalmaatschappij. Deze maatschappij had tot doel Amsterdam door middel van een kanaal met de Noordzee te verbinden. Na overwinning van veel moeilijkheden kon op 29 april 1870 de eerste steen worden gelegd voor de sluizen bij Schellingwoude. Op 1 november 1876 werd het kanaal geopend in aanwezigheid van koning Willem III waarbij Josephus Jitta een feestrede uitsprak. Volgens het Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek was het zonder twijfel voor een belangrijk deel aan Simon Wolf Josephus Jitta te danken dat Amsterdam zijn Noordzeekanaal kreeg. Josephus Jitta bleef voorzitter van de Kanaalmaatschappij totdat de werkzaamheden aan het kanaal in 1882 gereed kwamen. Ondertussen was hij op 16 juli 1867 tot gemeenteraadslid van Amsterdam verkozen. Hij zou dit tot 1895 blijven toen hij om gezondheidsredenen zijn zetel in de raad opgaf. In 1892 kon men zijn 25-jarig jubileum als raadslid vieren en werd hem door de burgemeester van Amsterdam een erebeker aangeboden. Naast zijn activiteiten als koopman en bestuurder was hij ook een belangrijk kunstverzamelaar. Simon Wolf Josephus Jitta overleed op 18 februari 1897 in zijn geboortestad Amsterdam.



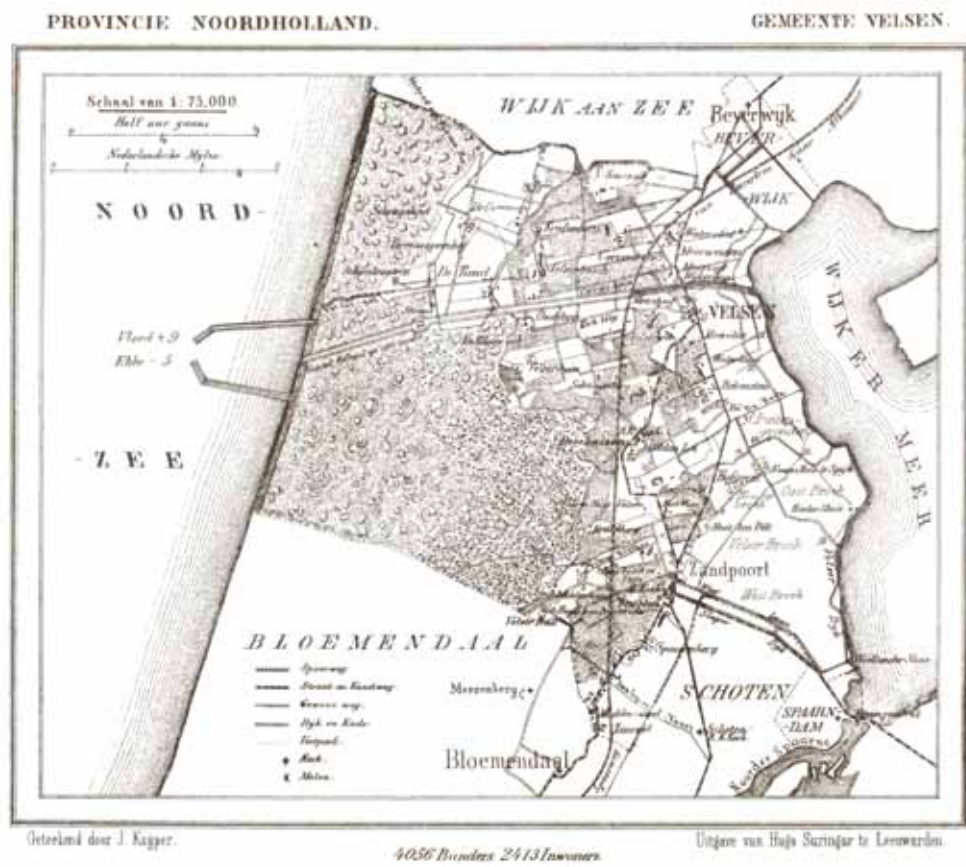
Velsen, de gemeente waar de doorgraving plaats zou vinden

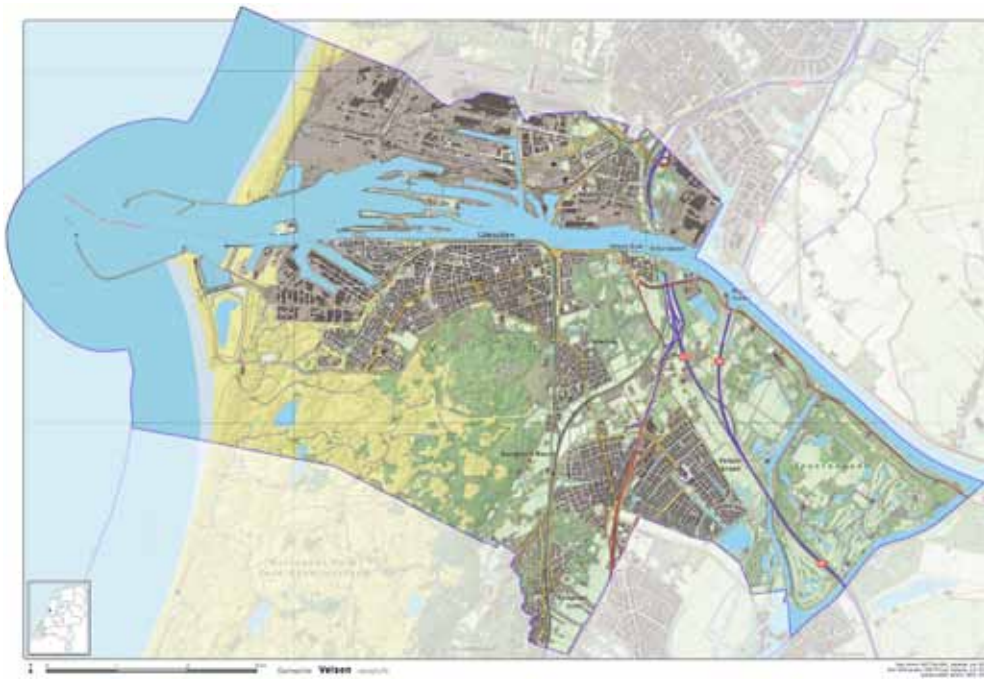
Voor Velsen was 8 maart 1865 een historisch moment. Op die dag werd met het nodige ceremonieel op 600m van het strand de eerste spade voor het Noordzeekanaal gestoken in de Breesaap, een 835 hectare groot vlak duingebied, ook wel *duinpolder* genoemd. Daarmee werd het startsein gegeven voor het graven van een kanaal door Holland op zijn smalst, dwars door de duinen. Honderden polderwerkers werden uit heel Nederland, Vlaanderen en Oost-Friesland aangetrokken om het zware werk te doen. Zij bivakkeerden

onder primitieve omstandigheden in een speciaal voor hen ingericht dorpje, De Heide (thans Velseroord). Op 1 november 1876 werd in aanwezigheid van koning Willem III het Noordzeekanaal, dat met private middelen en subsidies was gefinancierd, geopend. Het kanaal had toen nog maar een bodembreedte van 27 meter en een diepte van 7 meter. Thans is het 21 kilometer lange kanaal 270 meter breed en 15,5 meter diep. De Breesaap was niet zomaar gekozen. Het was een van nature natte en vlakke duinpolder die via het Watergat naar zee afwaterde. Onder duinpolder wordt verstaan een duinvallei, waarvan de waterstand kunstmatig kan worden beheerst. Zie ook de gemeentekaart van Velsen van rond 1850 (links).

IJmuiden

De naam IJmuiden is in 1848 door hoogleraar Mr. Simon Vissering voor een opstel bedacht en bij gebrek aan een betere naam overgenomen toen uit de verzameling hutten van grondwerkers een permanent dorp ontstond. Op 8 maart 1865 werd gestart met het graven van het Noordzeekanaal. De arbeiders van het bouwwerk woonden in een nederzetting op 'De Heide' (waar nu het gemeentehuis staat). Bij de opening van het kanaal op 1 november 1876 werd de naam IJmuiden gegeven aan het grondgebied. Na het gereedkomen van de Zuidersluizen in 1876 ontstaat Oud-IJmuiden, tegelijk met de opkomst van de visserij, een dorp dat in 1912 volledig is volgebouwd. Er worden nieuwe wijken gebouwd waardoor de oude nederzetting 'De Heide' en Oud-IJmuiden met elkaar verbonden worden. De oorspronkelijke bewoners van IJmuiden waren de arbeiders van het kanaal en de vissers die in IJmuiden een nieuwe toekomst zochten en hun armoedige situatie probeerden te verbeteren. De bevolking kwam dus vanuit alle windstreken en was een mengelmoes. Hierdoor ontstond in IJmuiden een cultuur van geen





blad voor de mond nemen en de ‘recht voor zijn raap’ mentaliteit. In 1896 kwam de Rijksvisserijhaven gereed die niet alleen een uitstekende accommodatie bood aan de moderne trawlvloot en in 1897 tevens aangesloten werd op het spoorwegnetwerk. De Rijksvissafslag werd in 1899 in gebruik genomen, wat het einde betekende voor de afslag aan de De Ruijterkade in Amsterdam. Deze ontwikkeling betekende voor de andere vissersdorpen de ondergang. Veel vissers uit andere dorpen kwamen naar IJmuiden om op de trawlers of loggers te werken. De vissershaven van IJmuiden werd bezocht door vissersboten uit vele andere dorpen en landen (door

Boven: De sluizen en havenwerken vandaag de dag.

Rechts: Een strekdam die fungeerde als golfbreker voor de ligplaatsen aan de Oostelijke Handelskade werd even na 1900 aangeplempt tot een eiland met aan beide zijden kaden. Ondermeer zou hier de KNSM zijn terrein krijgen.

de pieren is het ook een uitstekende vluchthaven). Ook verlegden vissers van andere dorpen, zoals Vlaardingen en Maassluis, hun aanvoer naar IJmuiden. Vishandelaren en andere beroepsgroepen rond de visserij vestigde zich in IJmuiden en zo ontstond een levendige handel, wat er in resulteerde dat IJmuiden een van de grootste visserijhavens van West-Europa werd.

Waarom waren de havenwerken in 1876 nog niet aan het nieuwe kanaal aangepast?

Ook al was de meerderheid in de Raad overgehaald, voor het vervoltraject waren meer instanties nodig en die stonden helemaal nog niet op één lijn. Er moesten nieuwe kaden aangelegd worden



aan de vaargeul die in het kader van het Noordzeekanaal tot aan de Oranjesluizen op diepte gehouden zou worden.

Er moest eerst een omslag komen in de politieke dominantie van de grote handelshuizen en bankiers, in de Kamer van Koophandel en in gemeenteraad en B&W. Dat gebeurde onder invloed van de Gemeentewet van 1850. Die bracht openbaarheid van bestuur en vergadering met zich mee, zeer tegen de zin van de kliek die de lakens tot dan in achterkamertjes uitgedeeld had. Ook moest het denken zover veranderen dat de grootste investeringen in havenwerken aan de westkant van de stad moesten plaatsvinden. De aanleg van de (Oostelijke) Handelskade duurde van 1875 tot 1883 en dat niet om-



dat het zo'n immens werk was. Ook na het gereedkomen van de Handelskade was er voorlopig nog geen pakhuis te bekennen. De houthaven werd pas gegraven in 1876, toen het kanaal al bijna opgeleverd werd. Petroleum werd in 1862 voorlopig opgeslagen op de Volewijck en pas 1887-'89 werd de Petroleumhaven aan het Noordzeekanaal aangelegd.

Voor een omslag moest een conservatieve en manipulatieve burgemeester als Messchaert van Vollenhoven verdwijnen, wat tot 1866 duurde. Hij was van mening dat Den Haag alle voorzieningen moest betalen en hield zo elk initiatief tegen. Zijn opvolger Fock had veel betere connecties met Den Haag en werd na twee jaar zelfs minister van Buitenlandse Zaken.

De handelshuizen en grote bankiers trokken zich na invoering van de gemeentewet uit de politiek terug en lieten ruimte voor de iets geringere maar geestdriftige coterie met mensen als Van Eeghen. De verkiezingen van 1851 lieten een aanmerkelijke verjonging van de Raad zien. Ook het bestuur van de Kamer van Koophandel verjongde zich in 1861 met de komst van een nieuwe voorzitter in de figuur van Frans van Heukelom, die via zijn broer nauwe contacten met Thorbecke onderhield en in 1864 zelfs benoemd werd tot lid van de Raad van State. Hij was ook oprichter en directeur van de Nederlandsche Indische Handelsbank.

Meer weten?

Ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van het Noordzeekanaal in 1976 bestede Ons Amsterdam in het juli-augustusnummer van de 28^{ste} jaargang (pp. 225-276) in meerdere artikelen aandacht aan de voorgeschiedenis van het Groot Noordhollands Kanaal, het Noordzeekanaal en de afdamming van het IJ.

Links: Toen het Noordzeekanaal geopend werd moesten de eerste kaden nog aangelegd worden. Voor het zover als op de foto rechts was waren we ruimschoots in de twintigste eeuw beland.. Middenonder de kop van de Oostelijke Handelskade.

Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

