

het IJ en de IJpolder

ontstaan, (schier)eilanden, droogmaking, Noordzeekanaal

A historical painting depicting a harbor scene. In the foreground, several large wooden sailing ships with tall masts and sails are docked along a quay. The water is calm, reflecting the sky. In the middle ground, a small island with a few buildings is visible in the distance. The sky is filled with soft, grey clouds, suggesting an overcast day. The overall style is characteristic of 19th-century maritime painting.

Het is raar gegaan met het IJ. Tot het begin van onze jaartelling bestond het IJ misschien helemaal niet of was hoogstens een kreekje als gevolg van een duindoorkraak bij Castricum. Ook houdt men het voor mogelijk dat het IJ het restant is van de noordelijkste arm van de Rijndelta, van ver voor onze jaartelling. In de Middeleeuwen werd het IJ een woeste watervlakte die menige hap uit de zuidkust nam. Tussen 1863 en 1876 werd het IJ ingepolderd en daarna weer open gegraven (westelijke havengebieden 1918-2005, foto p.4). Het IJ was een levendige en grillig gevormde waterloop met vele accenten, zoals eilanden en schiereilanden.

Wat is daar nog van terug te vinden? Het blijkt dat van de zuidelijke IJ-dijk bijna alle contouren uitgewist zijn bij het aanleggen van het westelijk havengebied. De noordoever, de Waterlandse zijde, is nog grotendeels intact. De oude IJ-dijken vormden tot voor kort de enige oost-west-verbindingen.

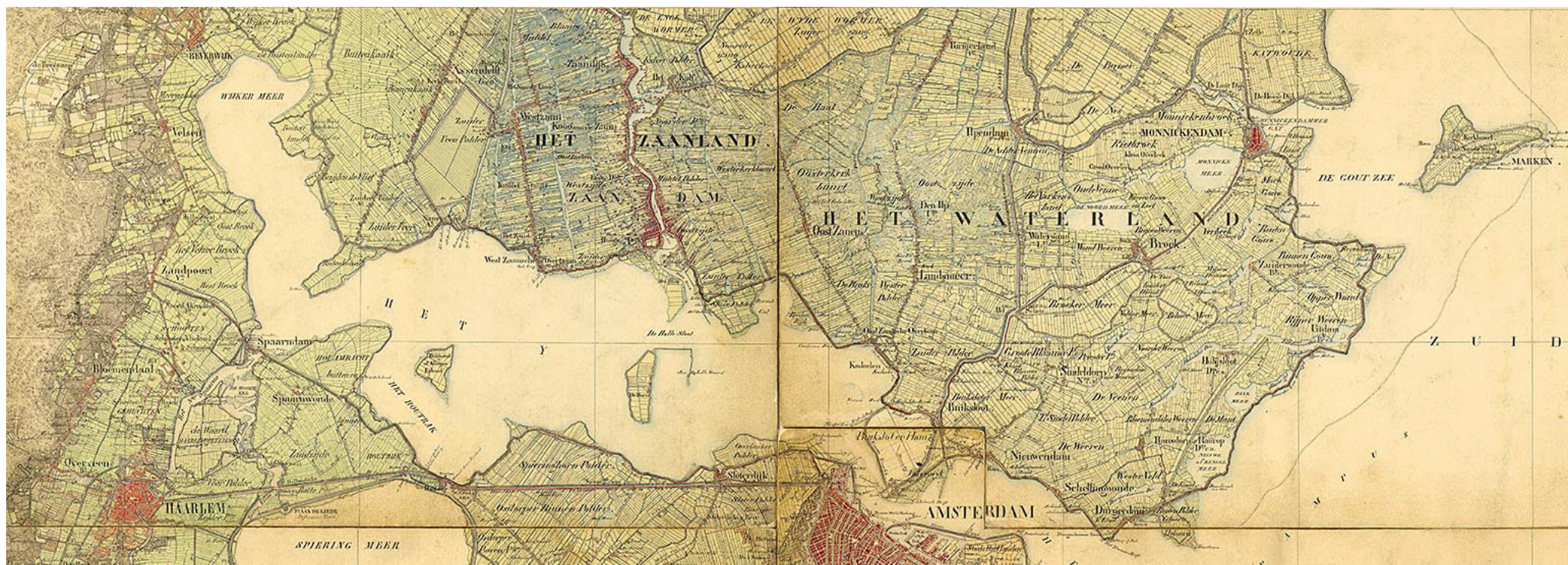


De geschiedenis van 't IJ

Het valt dus niet met zekerheid te zeggen of de basis voor het oer-IJ er altijd al was in de vorm van een waterloop of ontstaan is door een doorbraak vanuit de Noordzee of vanuit de Almere. Door een aantal grote watersnoden ontstond de Zuiderzee (10^e-11^e eeuw) die door zijn open verbinding met de Noordzee eb-en-vloed kende. Daardoor groeide het IJ uit tot een getijdengeul. In de smalle delen daarvan sleten diepe geulen uit die het vaarwater in de havens van Amsterdam en Zaandam op natuurlijke wijze op diepte hield. Men schat de gemiddelde breedte van 't oer-IJ op zo'n 300 m, maar op



het moment van de inpoldering was het breedste deel (bij Halfweg) echter al 6 km geworden en het smalste deel (de Volewijck) 500 m. De op een kaart uit 1849 (p.3) zichtbare eilanden in 't IJ zijn de restanten van oude oeverwallen. Bij Halfweg was de scheiding tussen 't IJ en de Haarlemmermeer begin ne-



gentiende eeuw zo smal geworden dat het tijd werd om iets tegen een doorbraak te ondernemen. In 1852 viel de Haarlemmermeer droog en voor 't IJ bestonden toen reeds vergevorderde plannen.

Inpoldering en Noordzeekanaal

De inpoldering van 't IJ is afwijkend van overige droogmakerijen verlopen. Om de Amsterdamse transitohandel te stimuleren werd besloten om een kanaal te graven naar zee, dat bij Velsen uit zou komen. Er zijn vele plannen gelanceerd maar alleen het onderstaand zou het halen. De financiering van de onder-

neming moest uit de verkoop van het drooggelegde IJ komen. Door de vaargeulen van 't IJ te gebruiken hoefde men slechts korte stukken kanaal echt te graven. Dat is door de duinenrij van het Wijkerveer bij Velsen naar het huidige IJmuiden en door het schiereiland Buitenhuisen. De rest van het kanaal werd eerst in 't IJ bedijkt waarbij zoveel mogelijk de natuurlijke vaargeulen gevolgd werden. Daarna konden de buitenliggende polders drooggemalen worden, echter niet na diverse zijkanalen vrijgehouden te hebben voor de afwatering van diverse gemalen van diverse Waterschappen. Die hebben tijdens de vooronderhandelingen zoveel problemen opgeworpen dat de concessiehouders aanvankelijk de concessie teruggaven. De te geringe capaciteit van het Groot Noord-Hollandskanaal heeft

Boven: Het IJ boven Amsterdam, compilatie van de nettekeningen door G. Schuurman uit de Topografische Militaire Kaart 1849. De eilanden in het IJ zijn de restanten van de weggeslagen zuidoever.



Amsterdam uiteindelijk gedwongen alle problemen geforceerd op te lossen. De niet onbelangrijkste daarvan was het instemmen met de afsluiting van het IJ van de Zuiderzee. Van de Paardehoek naar Schellingwoude kwam een afsluitdijk waarin de Oranjesluizen aangelegd werden (1872). De concessie voor het kanaal werd opnieuw verleend in 1861, de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij werd

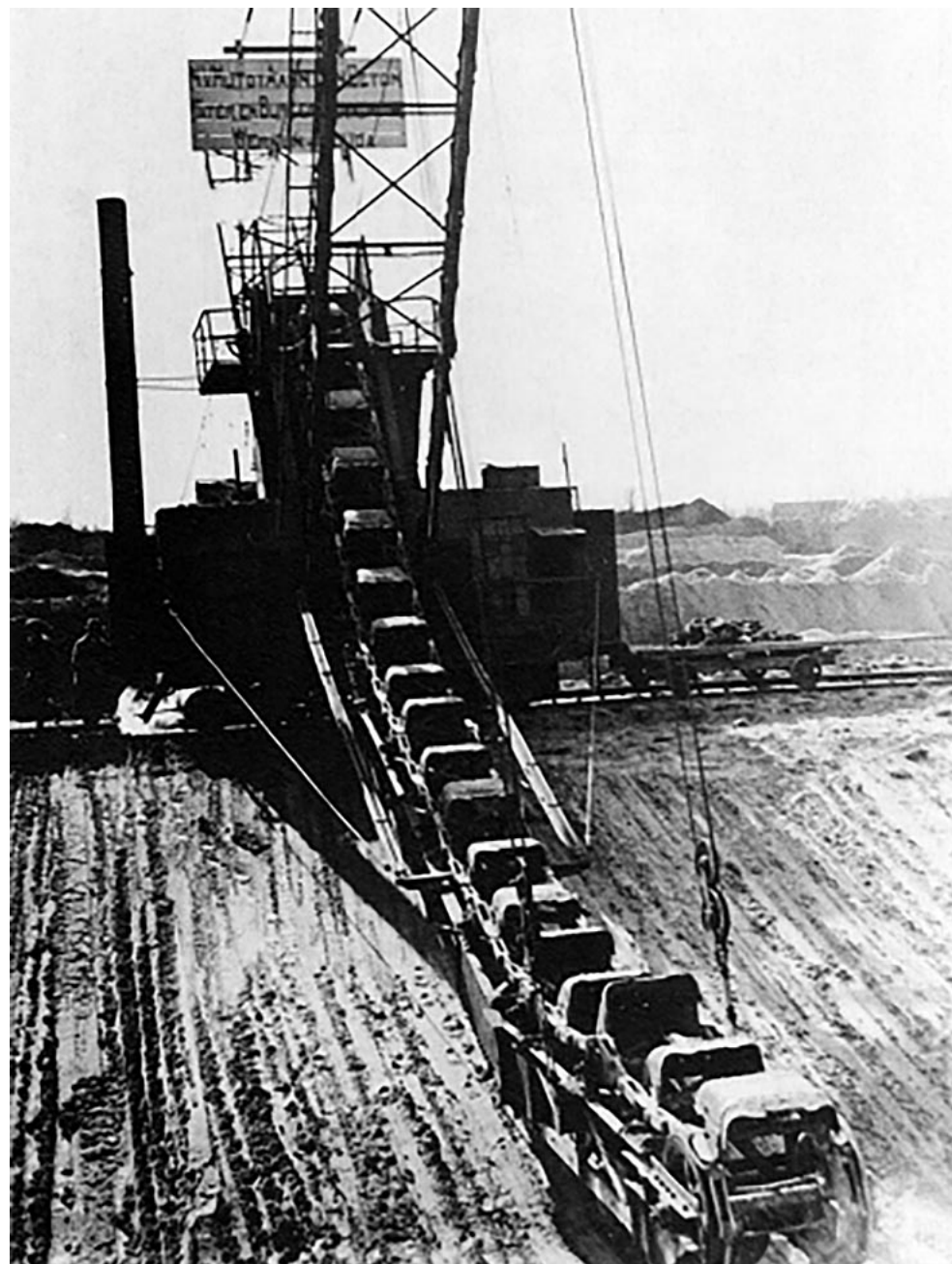
opgericht in 1863 en de feestelijke opening van het kanaal volgde in 1876. Er lag toen een kanaal van 27 m breed en 5½ m diep dat toen nog steeds niet de grootste schepen kon verwerken. Vandaag is het kanaal 170 m breed en 15½ m diep, maar kan nog steeds niet de allergrootste schepen verwerken. In 2008 is er opnieuw gebaggerd.

Eilanden

Alle eilanden zijn ontstaan na stormrampen, waarbij nieuwe getijdegeulen ontstonden die happen uit het oude veenpakket wegspoel-

Boven: Het IJ en Noordzeekanaal rond 1980, gezien in westelijke richting.

Rechts: Alhoewel door stoom aangedreven graafmachines ingezet werden, werd heel veel graafwerk onder barre omstandigheden met de hand verricht.



den. Op dit moment zijn de voormalige eilanden nauwelijks nog te herkennen. Misschien dat vanuit een vliegtuigje nog contouren te herkennen zijn, vanaf de grond valt niets meer te zien. Uitzondering daarop was lang Ruigoord, het grootste eiland dat nu opgenomen is binnen de Houtrakpolder. De enorme weerstand tegen de sloop van het dorpje op het voormalig eiland heeft de tijd daar zo'n 25 jaar stopgezet. Intussen is het toch gebeurd, ligt ook Ruigoord binnenkort begraven onder het zand waar de Afrikahaven ontstaat, stil en verlaten. Het heeft tot 2008 geduurd voor er een gebruiker tegen een veel te lage huur naar de Afrikahaven gelokt was.

Ruigoord stak nog enigszins boven het polderniveau uit. Op de oude dijk rondom lag een weg. Op Ruigoord zijn potscherven aangetroffen uit de elfde eeuw wat dus op bewoning duidt. De vroegste schriftelijke bronnen zijn uit de zestiende eeuw. In de zeventiende



eeuw is sprake van “cooyen met cooyhuysjen” en op de kaart van 1849 wordt het eiland ook nog aangeduid als Ruigoord of Kooijen Eiland. Er was steeds veel geld nodig om de slechte staat van het eiland te verbeteren; geld dat in de zeventiende eeuw niet door de 12 landeigenaren opgebracht kon worden. Zij droegen hun bezittingen over aan het Hoogheemraadschap Rijnland. Ook dat duurde niet lang, want Ruigoord kostte elk jaar meer dan het opbracht. Pas in de negentiende eeuw lukte het een enkele boer, door schaalvergroting

*Boven: Er was tot het laatst nog veel van de eilandstructuur te herkennen.
Links: In 2004 lag Ruigoord volledig ingesloten door de Afrikahaven.*



van de bedrijven, een redelijk bestaan op te bouwen. Vanaf 1870 viel Ruigoord onder Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

Door de inpoldering werd de Kanaalmaatschappij eigenaar van Ruigoord. Na het verkavelen vestigden zich op Ruigoord landarbeiders en ontstond een echt dorp op het voormalig eiland. Het leven op Ruigoord was hard. Er was geen drinkwater, de afstanden naar de bewoonde wereld waren groot en de wegen slecht. Drinkwater moest met karren uit Halfweg gehaald worden. Ook een kleine Rooms-katholieke gemeenschap uit Zeeuws-Vlaanderen vestigde zich op Ruigoord en hield daar tot 1973 stand. Daarna werden de

Boven: Tot 1960 werd er rond Den Hoorn alleen nog 'geboerd'. Hier de hoeve Den Horn aan de Weg rond Den Horn.

Rechts: De Weg rond Den Horn in 1960, de laatste stuiptrekking.

kerk, kroeg en huizen gekraakt door ex-provo's en ex-kabouters. Iets oostelijker lagen tot begin negentiende eeuw nog twee kleine eilanden: Hoekenes of Hoekse Nes en Buiten Heijning. Die vormden, samen met Ruigoord, ooit de zuidwal van het IJ, tot een storm een grote bres in het land sloeg: het Houtrack, naamgever voor de Houtrijkpolder.

Nog verder oostelijker, tegenover Zaandam, lagen nog twee eilanden: het grootste Den Horn of Den Hoorn en een piepklein restant van wat ooit een eiland was: Jan Rebellenwaard of simpelweg De Waard. Den Horn werd bij de inpoldering opgenomen in de Grote IJpolder en Jan Rebellenwaard ligt net in de Amsterdamse polder aan de vaargeul van het Noordzeekanaal. Deze beide polders zijn eigenlijk één polder maar de gelijktijdig aangelegde spoorbaan naar



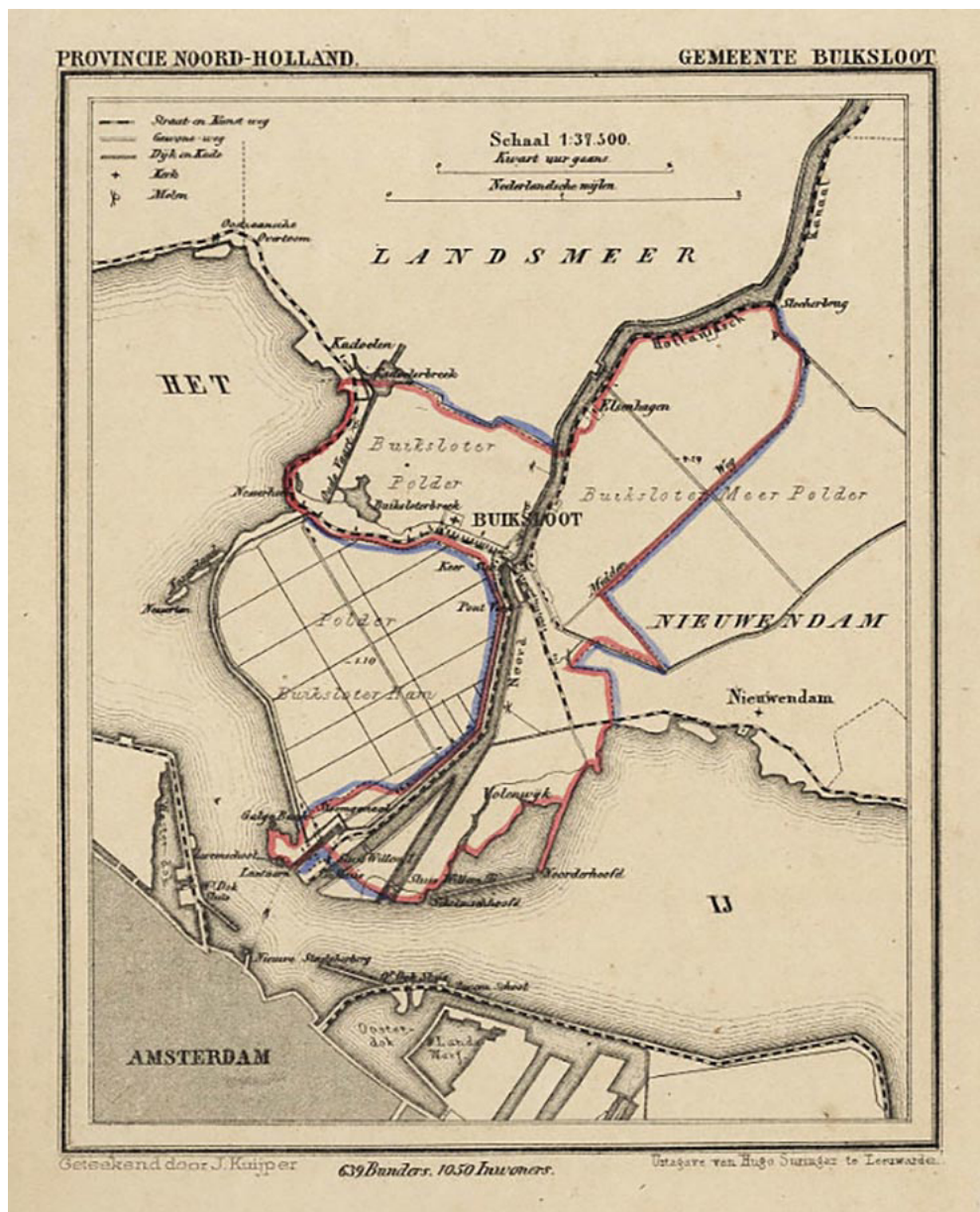
Zaandam (via de voormalige Hembrug) fungeerde als dijklichaam en beide polders zijn apart drooggemalen. Van beide eilanden is niets meer te herkennen. Den Horn ligt nu onder het spoortracé naar de Hemptunnel en de Jan Rebellenwaard was al direct na de inpoldering weggevaagd. Dit eilandje is – voorzover bekend – ook nooit bewoond geweest. Den Horn daarentegen wel. Tot Amsterdam dit gebied tot industriegebieden Sloterdijk I, II en III omtoverde stak dit eiland nog als een terp boven de polder uit (foto's p.6). In 1399 werd het eiland door graaf Albrecht van Beieren verkocht aan het Kartuizer klooster te Amsterdam. Zijn opvolgers onthieven de monniken van de meeste verplichtingen en schattingen. In de vijftiende en zestiende eeuw heette dit eiland Zaender



Hoorn, wat de stelling rechtvaardigt dat dit ooit een schiereiland, vast aan de noordwal is geweest. Na opheffing van het klooster (Alteratie 1578) werd het afgestaan aan het Burgerweeshuis. In het begin van de zestiende eeuw woonden er al 11 gezinnen, er stond een kapelletje en er was een dorpsbestuur. Voor het Burgerweeshuis was het eiland geen voordelig bezit want het onderhoud van de kaden vergde veel investeringen. Bij elke grote storm werden grote stukken land weggeslagen. Tijdens een meting in 1591 mat het eiland 100 ha en ruim een eeuw later nog maar 70 ha. In 1786 werd het intussen onbewoonde eiland overgedragen aan

Boven: Op de foto boven ziet u links een restant van De Hem, die de Voorzaan van de Bruynzeelhaven scheidt.

Links: Het pontveer 'Buitenhuisen' is alles wat nog aan de naam van het schiereiland herinnert. In het landschap ten noorden van het kanaal zijn echter de contouren van de omdijking nog te herkennen.



Boven: Na het droogmaken van de Buiksloterham sneuvelde De Nes (midden links) ten dienste van de vaargeul naar het Noordzeekanaal.

de Domeinen van Holland en West-Friesland. Midden negentiende eeuw blijkt er toch weer een particulier eigenaar te zijn en stonden er 2 boerderijen op het eiland. Door de inpoldering werd het eiland eigendom van de Kanaalmaatschappij en in 1874 opnieuw verkocht. Jarenlang stak Den Horn nog boven de polder uit en markeerde de 'Weg om Den Horn' de contouren van het eiland. Het was te vinden aan het eind van de Overbrakerweg, ten zuiden waar ooit de Fordfabriek stond. De Waard verdween onder de Nieuwe Hemweg en het industriegebied oostelijk daarvan.

Onder: Gezicht op Amsterdam over het Groot Noordhollands Kanaal met rechts het Tolhuis.



Schiereilanden

De stukken land die 't niet tot eiland geschopt hebben maar aan het vasteland bleven plakken bevonden zich zonder uitzondering aan de noordoever van 't IJ. Vanuit het westen gerekend zijn dat Buitenhuisen, de Hem, de Volewijck en de IJdoorn. Vooral de laatste 2 zijn nog heel goed herkenbaar, maar ook de beide andere zijn nog wel. Buitenhuisen is bij de aanleg van het Noordzeekanaal doorgraven, maar de dijk van de noordelijke IJ-oever is nog redelijk intact, zodat de contour van Buitenhuisen ten noorden van het kanaal nog goed zichtbaar is. De naam leeft voort in de pontverbinding op deze plek. De Hem (bij Zaandam) scheidt nu nog steeds de Voorzaan van de Nieuwe haven (Bruynzeel-houthaven, nu Thomassen-haven). De Nes (voor Buiksloot) leed een kwijnend bestaan. Het vervulde dezelfde rol als het hierna te noemen schiereiland, namelijk een landtong, die een stroming langs de zuidkust van het IJ in stand



moest houden om daarmee de vaargeul op voldoende diepte te houden. Als Amsterdam niet al in vroeg stadium ingegrepen had was De Nes allang verdwenen. Die ingreep bestond uit het kopen van de al tot een strekdam gereduceerde landtong en het aansluitend voorzien van paalbescherming en kades rondom.

De Volewijck (hartje Amsterdam, tegenover het CS) is sinds eeuwen het aanlegplaats van het veer over 't IJ en ligt er, ondanks de inpoldering van de beide inhammen links (Buikslooter ham/Shell) en rechts (Nieuwendammer ham) en de kunstwerken rond de IJ-

Boven: Vanaf de 17e eeuw bleef het IJ alleen bevaarbaar dankzij nonstop baggeren, hier met een ros-baggermolen; tekening Simon Fokke.

Links: Ydoorn buitendijks; op de voorgrond Durgerdam (foto:Natuurmonumenten)



tunnel nog steeds penetrant uitstekend bij. Op dit punt was 't IJ altijd al het smalst en dat is het tot vandaag nog (<200m). Door z'n ligging was de Volewijck eeuwen lang het startpunt van alle verbindingen met Noord-Holland boven 't IJ. Trekschuiten, melkschuiten, treinen, trams, vrachtboten, bussen vertrokken allen van dit punt. Het Tolhuys, basis en wachtlokaal, staat er nog steeds. Het laatste schiereiland is De IJdoorn bij Durgerdam en net niet meer op de kaart op p.3. De IJdoorn had 't meest te lijden onder de invloeden van de soms onstuimige Zuiderzee. Dat leidde regelma-

tig tot doorbraken en wateroverlast en op enig moment nam men het besluit de IJdoorn op te geven. De zeedijk werd bij Durgerdam recht getrokken en de IJdoorn bleef buitendijks. Zo snel gaf die zich niet gewonnen en voorzover bekend is er altijd "geboerd" buiten de dijk. Nu is het een vogelparadijs en niet vrij toegankelijk. Tot slot hierboven een overzichtkaart van de situatie na inpoldering.

Theo Bakker, 2017