

1 november 2001

Hoera, het Noordzee kanaal is jarig!



Hoera, het Noordzee kanaal is jarig!

Deze lesbrief, die op 1 november 2001 aan de leerlingen van groep 8 van het basisonderwijs in de gemeente Velsen, Spaarndam en Haarlemmerliede wordt uitgereikt, is een uitgave van de Historische Kring Velsen ter gelegenheid van de opening van het Noordzeekanaal precies 125 jaar geleden.

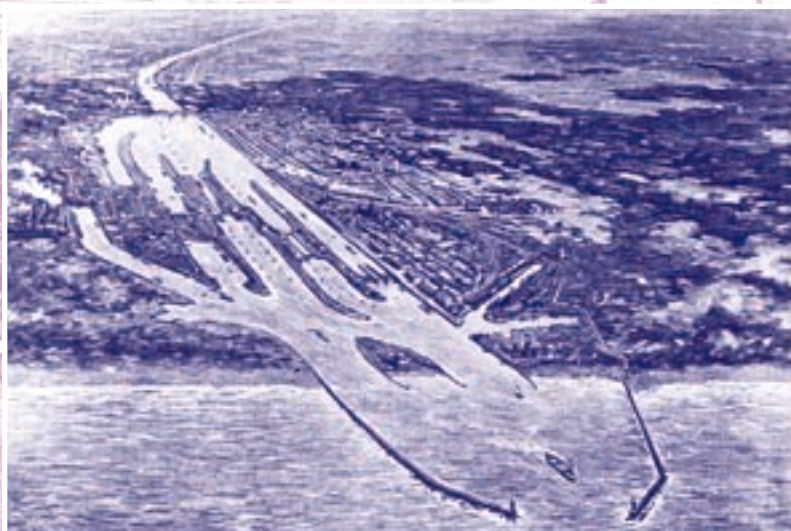
Redactie en samenstelling: W.M. Metselaar
Tekst: A.M. Schüttenhelm - Okma, met dank aan de heren Joh. Bolt en L. v. Grinsven die de tekst hebben getoetst
Beeldmateriaal: A. Vrugt, Archiefdienst voor Kennemerland
Foto achterzijde: P. Korpershoek uit collectie T. Stam
Vormgeving: Fonts + Files visuele communicatie, Haarlem
Drukwerk: van Son Repro, Haarlem

Het boek *Eene plaats van grooten omvang. 1876-1976 honderd jaar IJmuiden en het Noordzeekanaal*, door Th. de Vries, D. Schaap en S. Rolle (IJmuiden 1976) heeft als basis gediend voor de inhoud van de lesbrief.

Website Historische Kring Velsen: www.hier.is/velisena

De uitgave kwam tot stand met financiële steun van de RABO-bank Santpoort-Spaarndam en de Projectgroep 125 jaar Noordzeekanaal en IJmuiden.

Rabobank
Santpoort-Spaarndam
mijn bank



'De haven van IJmuiden'.
Op de voorgrond het Forteiland,
in de verte zie je nog de
Velserspoorbrug.





Een scheepskameel tilt een zeilschip over de ondiepte Pampus naar de haven van Amsterdam in 1780.

Van oudsher zeilen de schepen vanuit Amsterdam over de Zuiderzee en het Marsdiep naar de Noordzee. Dat duurt lang, zowel heen als terug. Vaak moet er gewacht worden op gunstige wind. Ook zijn er zandbanken en ondiepten waar de schepen op kunnen vastlopen. Daar is iets op bedacht. Aan weerskanten van het schip worden twee grote bakken vastgemaakt, die met water zijn gevuld. De bakken passen precies tegen de ronde zijkanten van het schip. Wanneer het water uit de bakken wordt gepompt, worden ze lichter en komen ze met het schip omhoog. Het schip wordt zo over de ondiepte getild tussen de twee bakken, die ze kamelen noemen. Het hele gevaarte heet een scheepskameel. (Vroeger noemde men een kameel ook wel 'het schip van de woestijn', omdat het alles vervoerde). Voor Pampus liggen betekent wachten tot je schip aan de beurt is om over de ondiepte Pampus getild te worden. Daarna pas kan je de haven van Amsterdam bereiken. Die haven dreigt vaak dicht te slibben en moet dan weer worden uitgebaggerd. De lading van grote zeilschepen wordt daarom vaak al bij Texel op kleine scheepjes overgeladen.

Schippers en kooplieden vinden dat er een kortere en snellere weg naar zee moet komen. De eerste waterbouwkundige die een plan tekent voor een kanaal door de duinen is Jan Pieterszoon Dou in 1634. Later komen er nog andere plannen, maar het lijkt allemaal te ingewikkeld.



Groot Noordhollandsch Kanaal

Er gebeurt pas iets in de negentiende eeuw. Dan wordt een kanaal van Amsterdam, via Purmerend, De Beemster, De Schermer en Alkmaar naar Den Helder gegraven. In 1825 opent koning Willem I het Groot Noordhollandsch Kanaal. De zeilschepen worden door paarden getrokken over de jaagpaden, die langs het

hele kanaal lopen. In de zomer doen ze er nu nog maar drie dagen over. In de winter, als het lange kanaal bevroren is, duurt het veel langer. De paarden verdwijnen als de stoomsleepboten komen. Maar de schepen worden steeds groter en het nieuwste type schip, de raderboot, past al helemaal niet meer in het bochtige kanaal.

Plannen

Opnieuw denkt men aan de korte verbinding naar de zee. Van Amsterdam, via het IJ en het Wijkermeer, door de duinen naar de Noordzee. Dat laatste gedeelte, van Velsen tot de Noordzee, heet 'Holland op zijn smalst'. Er worden knappe plannen gemaakt. Iedereen - ook minister-president Thorbecke - vindt het nog een waagstuk. Toch verleent de regering in 1861 toestemming tot het graven van het kanaal en alles wat daarbij komt, zoals bijvoorbeeld sluisen. Amsterdam gaat akkoord met de afdamming ten oosten van het IJ en stelt al vast drie miljoen gulden ter beschikking.

In 1863 wordt de Amsterdamsche Kanaal-Maatschappij opgericht om te zorgen voor de verdere financiën. Rijke Amsterdammers (ook de koning doet mee) kunnen aandelen kopen, want de overheid heeft op dat moment geen geld voor het dure kanaalproject.

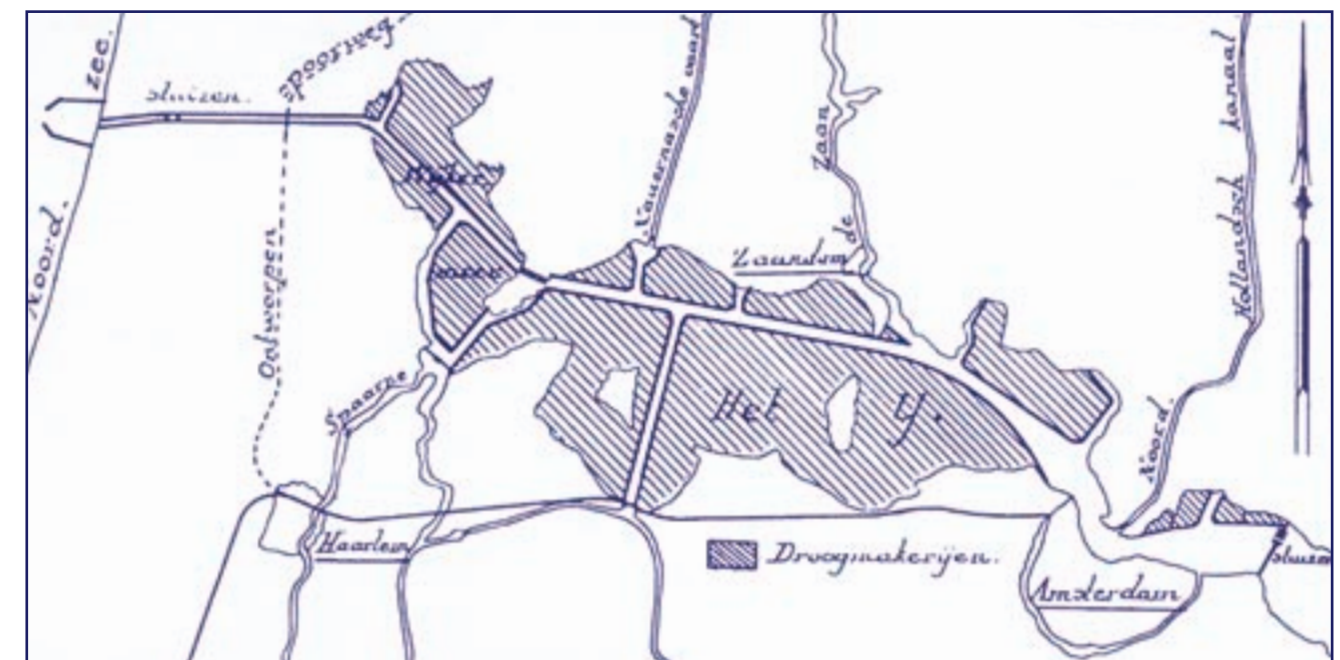
Waar komt het kanaal?

Landmeters komen de plaats aangeven waar het kanaal naar de zee zal worden gegraven. In het ongerepte duingebied De Breesaap, waar alleen een paar buitenplaatsen en kleine boerderijtjes staan, worden paaltjes neergezet. De heren Bik en Arnold, slimme zakenlui, hebben hier veel grond gekocht, die ze nu met winst kunnen verkopen aan de Kanaal-Maatschappij. Tegenwoordig zouden we die mensen grondspeculanten noemen.

Wie graven het kanaal?

De technische uitvoering komt in handen van Engelse ingenieurs en aannemers, omdat die meer ervaring hebben met de moderne techniek. Het werkvolk komt uit alle delen van Nederland. Aan onderkomens is nauwelijks gedacht. Sommigen wonen met hun gezin in zelfgemaakte hutten of zelfs in gaten in de grond. De dagloners spitten en kruien het duinzand naar klaarstaande zandwagens die door paarden en later door locomotiefjes worden afgevoerd. Het zand wordt later gebruikt voor de dijken, die verderop langs het kanaal bij de inpoldering van het IJ nodig zullen zijn en ook naar Amsterdam, waar het bij de bouw van het Centraal Station in het IJ zal worden gebruikt. Er komt een betonfabriek en dan komen ook de geschoolde arbeiders, zoals de metselaars van de sluispoorten en de duikers die de betonblokken hun plaats in zee moeten geven. Het werk is voor alle arbeiders zwaar, vooral in de winter. Het meeste werk wordt men de hand gedaan!

Verder zal het kanaal ten noorden van Velsen via het Wijkermeer en het IJ naar Amsterdam worden aangelegd. Hier hoeft de grond niet eerst te worden gekocht. Zowel het Wijkermeer als het IJ zullen daarna worden ingepolderd.



Tekening van het plan voor het Noordzeekanaal zoals het wordt uitgevoerd. Aan weerszijden van het kanaal worden het Wijkermeer en het IJ ingepolderd.



Spoorbrug bij Velsen in 1872.

Onrust en tegenslagen

Ondertussen gaat het niet goed met de Kanaalmaatschappij. Er ontstaan financiële problemen. Het is soms moeilijk de lonen uit te betalen, wat natuurlijk grote onrust onder het werkvolk veroorzaakt. Armoede, alcoholmisbruik en vechtpartijen komen voor in het dagelijkse leven.

In 1866 wordt het gebied getroffen door de 'Aziatische' cholera. Later in dat jaar komen ontevreden arbeiders zelfs in opstand tegen een Engelse opzichter. Koning Willem III verleent de aanstichters gratie. Maar vanaf dat moment is er steeds politie nodig om het rustig te houden. De Engelsen wonen in Wijkeroog aan de noordkant van het kanaal (nu Velsen-Noord) en de meeste kanaalgravers aan de andere kant 'op' De Heide.

In december 1867 en in januari 1868 zijn er zware stormen die voor ernstige tegenslag zorgen. De pas gemaakte pieren met alles wat er bij hoort verdwijnen in zee. Er kan voorlopig niet gewerkt worden, dus is er geen verdienste. En ook geen eten!

In Velsen en in Amsterdam worden steuncomités gevormd. Liefdadigheid van arm en rijk en ook de kerk helpen de nood te verzachten. Er komt een onderwijzer, Pieter Vermeulen, om de kinderen van de arbeiders op te voeden. Alles moet opnieuw worden aangeleverd, baggermolens, pompen, heistellingen en locomotiefjes. Vertraging kunnen ze slecht gebruiken bij de Kanaalmaatschappij!

Sluizen, een brug en droogmakerijen

Er komt ook iets nieuws: grote beweegbare kranen, waarmee de betonblokken op het noorder- en zuiderhoofd op hun plaats worden gebracht. In een diepe put wordt aan de Noordzeesluizen gebouwd en in de zomer van 1872 wordt het IJ-water binnengelaten. Baggermolens maken een vaargeul. In Amsterdam is ondertussen het Oostelijke IJ door een dam van de Zuiderzee afgesloten. Daarin zijn de de Oranjesluizen gelegd.

Bij Velsen wordt een ijzeren brug over het kanaal gemaakt voor de spoorlijn tussen Haarlem en Uitgeest (geopend in 1867). Het oude dorp Velsen, dat door het graven van het kanaal was afgesneden van het noorden, krijgt daar weer een verbinding mee.

Nu beginnen ze met de droogmakerijen. De uitstekende kleigrond die ontstaat uit het Wijkermeer en uit het IJ, wordt verdeeld over de aangrenzende gemeenten. Zo krijgen bijvoorbeeld Beverwijk en Haarlemmerliede/Spaarnwoude er veel grond bij. Er worden zijkanalen gegraven vanuit het grote kanaal, zoals bijvoorbeeld naar Beverwijk, Spaarnwoude en Halfweg.

In het begin van 1872 wordt nog gewerkt in de sluizen, waar later dat jaar het zeewater zal worden binnengelaten.

Opnieuw tegenslag door storm, maar het werk vordert toch

In oktober 1873 woedt er opnieuw een storm. In de nieuwe havenhoofden worden weer gaten geslagen en de grote kranen slaan kapot. De schade wordt hersteld maar het levert weer vertraging op tot verdriet van de kanaalmaatschappij. Eindelijk zijn in 1875 de grote sluisen klaar. Regelmatig komt er nu hoog bezoek pools-hoogte nemen. Er worden een sluiswacht en een douanedienst ingesteld en in de zomer van 1876 varen de eerste drie kleine schepen door het kanaal. De tocht van Amsterdam naar de open zee duurt nu drie uur! Maar de eerste waterreus loopt nog vast in het slik, zodat er nog flink gebaggerd moet worden.

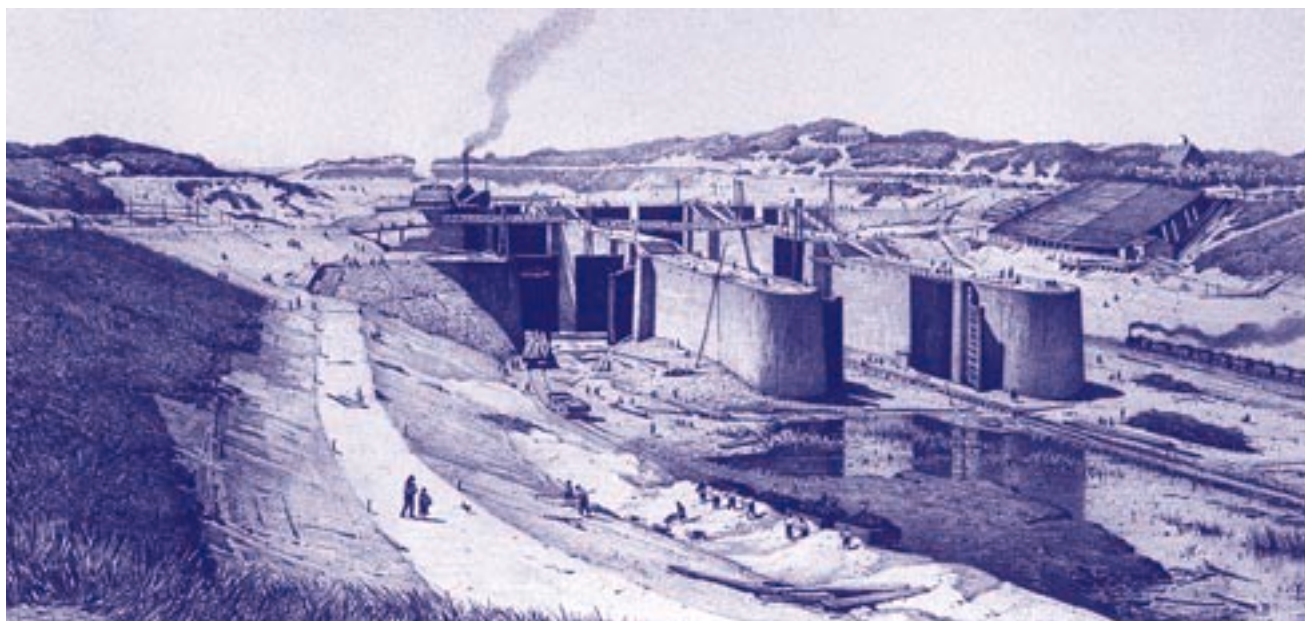
IJmuiden

Hoe gaat het verder in IJmuiden? De meeste kanaalwerkers verdwijnen. Anderen blijven op De Heide hangen en zijn blij als er op het strand wat te juttten valt. De eerste woningen die in IJmuiden gebouwd worden zijn voor het sluispersoneel. De heren Bik en Arnold maken samen een bouwplan voor goede woningen in IJmuiden. Daarvoor wordt een stuk duingebied bij de sluis geschikt gemaakt. Overal vandaan komen nieuwe mensen in de hoop werk te vinden rondom de haven. Dan komen er ook een postkantoor, een politiepost, een brandspuithuis en een straatweg met verlichting van IJmuiden naar Velsen. Er komen cafés, scholen en

De opening

En dan is het zover. Op 1 november 1876 vindt de officiële opening plaats. Niemand minder dan koning Willem III zal deze plichtigheid verrichten. In Velsen hebben ze zich goed voorbereid: het station is vergroot en er komen extra-treinen met gasten, die door stoomboten naar de Noordzeesluizen worden gebracht. Wanneer de koning bij de enorme feesttent aankomt, klinken er 101 kanonschoten. Er is een mannenkoor en er worden feestredes afgestoken. Daarna geeft de koning de nieuwe Noordzeehaven de naam IJ-Muiden. Dat betekent: monding aan het IJ. Vervolgens stapte het hoge gezelschap aan boord van het stoomschip Breda, dat door de nieuwe sluisen een tochtje naar de open zee maakt. Regen en harde wind maken het tochtje niet tot een pretje. Het muziekkorps op het dek wordt kletsnat! In Amsterdam is het die avond groot feest, omdat de stad eindelijk haar korte verbinding met de open zee heeft gekregen. En in Velsen wordt het weer rustig.

kerken. Er komt ook een fort ten westen van de sluizen om Amsterdam te verdedigen bij een eventuele aanval vanuit de zee. In 1929 werd dit een eiland, het forteiland.





Vissershaven in 1900.

Vissershaven

De nieuwe haven van IJmuiden wordt een toevluchtsoord voor vissers uit alle oude vissersplaatsen: Egmond, Katwijk, Den Helder, de Zuiderzeehavens, enz. Er liggen nu haringloggers en trawlers. Er komt een visafslag, zodat er dagelijks verse vis voor Amsterdam geleverd kan worden! Er komt ook een visserijschool. IJmuiden zal uitgroeien tot de grootste visserijhaven van Nederland! Niet alleen vissersboten komen, ook zeesleepboten om de grote zeeschepen te assisteren.

Nieuwe industrieën

De braakliggende grond ten noorden van het kanaal en de goede bereikbaarheid over het nieuwe kanaal trekken nieuwe industrieën aan. De Papierfabriek is een van de eerste. Ook komen de steenkolenhandel, de PEN-centrale en na de eerste wereldoorlog de Hoogovens (tegenwoordig Corus). Ook tal van kleinere industrieën worden aangetrokken.



Toename aantal inwoners

Met de groei van de industrie komen er ook steeds meer mensen wonen in de gemeente Velsen. Ze gaan wonen in Velsen-Noord, ten noorden van het kanaal.

We zagen al dat de eerste kanaalarbeiders zich vestigden 'op' De Heide, later Velseroord en IJmuiden-Oost genoemd. Al voor de tweede wereldoorlog groeien Oud-IJmuiden en Velseroord aan elkaar vast tot één grote plaats IJmuiden. Wie had dat gedacht in 1876! In de tweede wereldoorlog hebben de Duitsers duizenden huizen in IJmuiden en omgeving gesloopt, omdat ze bang waren voor een invasie van de geallieerden. Een deel van de bevolking moest toen evacueren. Na de oorlog is alles weer opgebouwd en tegenwoordig worden de nieuwe huizen gebouwd in Velsbroek omdat daar in de polder nog ruimte is.

Toename van het scheepvaartverkeer en het wegverkeer

Er komen steeds meer en grotere schepen. In 1930 is de nieuwe Noordersluis gereedgekomen, die meer dan vijftig jaar de grootste ter wereld zal blijven. Maar nog steeds worden de vrachtschepen groter en krijgen ze meer diepgang. Ook gigantische containerschepen en cruiseschepen varen tegenwoordig naar Amsterdam. Het Noordzeekanaal is al regelmatig aangepast, verbreed en verdiept. Bij de opening van het kanaal in 1876 was het 27 meter breed, nu op sommige plaatsen 275 meter! In 1876 was het 7,5 meter diep en nu maximaal 13 meter. Per jaar varen 9000 schepen door het kanaal!

Er is ook heel veel autoverkeer gekomen. Daarvoor zijn de tunnels gegraven: eerst de Velsertunnel, toen de Coentunnel, de IJtunnel, de Zeeburgertunnel en in 1997 de Wijkertunnel. Er zijn nog drie veerponten over het kanaal. Natuurlijk willen wij de pont van Velsen graag houden, al denkt de minister dat de ponten te duur en overbodig zijn geworden. En de fietsers dan?

Het Noordzeekanaal is nog steeds de zeer belangrijke toegang tot de havens in Amsterdam. Dat vraagt ook in de toekomst steeds nieuwe aanpassingen. Er wordt gepraat over een nog grotere haven en sluisen in de IJmond. Dat kost heel veel geld. Daar staat tegenover dat heel veel mensen hierdoor werk hebben. Langs het hele Noordzeekanaal werken ongeveer 94.000 mensen! Gelukkig wonen die niet allemaal in de gemeente Velsen, maar heel veel wel.

De steenkolen zijn van groot belang voor de stoomboten.

Wat is er van het oude dorp Velsen overgebleven?

Velsen is niet meer hetzelfde rustige dorp van vroeger. Het kanaal heeft de gemeente in tweeën gedeeld. De eerste voetbrug over het kanaal is in 1905 vervangen door een pont. Tot 1924 ging ook de tram met deze pont naar de overkant, later wordt dat de bus. In 1957 komt er een nieuwe oeververbinding voor het autoverkeer tot stand: de Velsertunnel. En een spoortunnel neemt de plaats in van de spoorbrug. Omdat de flauwe bocht in het kanaal bij Velsen te hinderlijk voor de scheepvaart was gewor-

den moet in 1963 en opnieuw in 1969 veel van het oude dorp Velsen worden afgebroken. Het kanaal uit 1876 krijgt daar dan een breedte van 270 m! In 1963 wordt het vertrekpunt (en aankomstpunt) van de pont verplaatst naar IJmuiden. Dan wordt het weer rustig in Oud-Velsen of Velsen-Zuid. Het gemeentebestuur vertrekt ook uit het oude raadhuis van Velsen en gaat naar het nieuwe gemeentehuis, eveneens in IJmuiden. IJmuiden is de grootste plaats van de gemeente Velsen geworden.



De Velsertoonpont (1896 tot 1924).



De Velsertunnel kort na de opening in 1957.



Het Noordzeekanaal 125 jaar! Sinds 1876 hebben veel mensen hun bestaan te danken aan het Noordzeekanaal en daar mogen we best eens even bij stil staan.. Denk eens na of de reden dat jij in Velsen woont iets te maken heeft met het Noordzeekanaal. Of misschien hebben je eigen voorouders iets met de geschiedenis ervan te maken?

