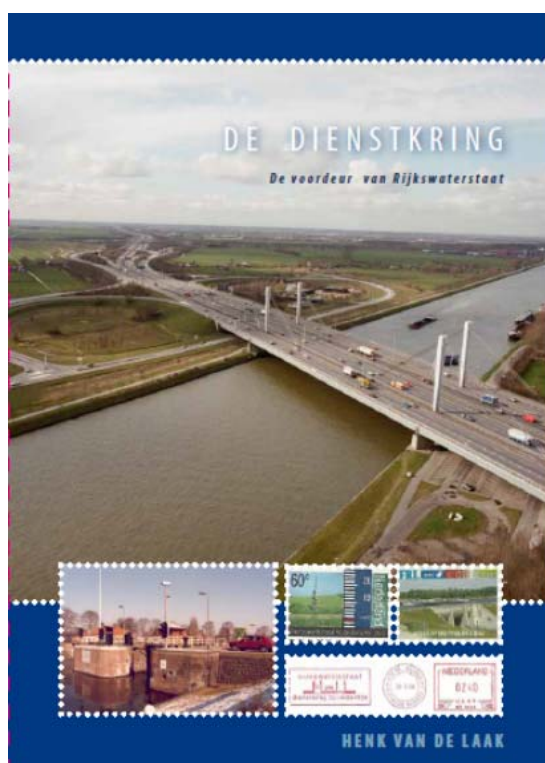


Bijlage 4b: De dienstkringen van het Noordzeekanaal

Behoort bij de publicatie:



1-2-2016

© Henk van de Laak

ISBN: 978-94-6247-047-7

Alle rechten voorbehouden. niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Bijlage 4b: De dienstkringen van het Noordzeekanaal



Ansichtkaart van Rijkswaterstaat bij de renovatie van de 120 jaar oude Zuider sluis en Kleine Sluis

De dienstkringen van het Noordzeekanaal

In 1865 werd een begin gemaakt met de aanleg van het Noordzeekanaal. Het werd samen met de bijkomende werken als voltooid beschouwd in 1883. Op 31 oktober 1881 werd een overeenkomst gesloten tussen de 'De Amsterdamsche Kanaal Maatschappij' (AKM) en de Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid betreffende de overdracht van al de onroerende en roerende goederen met al haar rechten, verplichtingen en lasten aan de Staat. Deze overeenkomst werd geacht 1 januari 1881 in werking te zijn getreden. Nadat in 1883 de maatschappij werd geliquideerd, nam het Rijk alle verplichtingen en rechten over¹. Het kanaal was toen al lang open: op 1 november 1876 was het kanaal door Koning Willem III aan boord van het stoomschip 'Breda' geopend, al was het nog niet helemaal klaar. Het beheer van het kanaal werd vanaf 1883 overdragen aan het district Noord-Holland van Rijkswaterstaat en vanaf 1 maart 1891 aan de nieuwe dienst Noordzeekanaal, welke onder leiding stond van een eerste ingenieur².

De aanleg van het Noordzeekanaal.

In 1859 werd door de Kamer een wetsontwerp ingediend om door het graven van een kanaal Amsterdam een kortere vaarverbinding te verschaffen met de Noordzee. Doordat hiervoor het IJ aan de oostzijde van Amsterdam door middel van een dam afgesloten moest worden, verzette Amsterdam zich hevig tegen dit plan. Het wetsontwerp werd toen verworpen. Twee jaar later gaf Amsterdam echter zijn verzet op. In 1861 werd aan J.G. Jäger concessie verleend om tussen de Noordzee en de Zuiderzee een kanaal te graven en te exploiteren, evenals om het IJ en het Wijkermeer in te dijken en droog te maken. In 1862 werd deze concessieverlening bij wet bekrachtigd, waarbij eveneens als voorwaarde werd gesteld, dat de concessie overgedragen moest worden aan een daartoe op te richten naamloze vennootschap. Op 24 januari 1863¹ trad de wet in werking voor de aanleg van de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal. Op instigatie van

¹ Wet van 19 december 1862, Stbl. nr. 231, betreffende de goedkeuring van de overeenkomst m.b.t. de overdracht aan de Staat van de bezittingen en lasten van de Amsterdamsche Kanaalmaatschappij.

² MB van 18 februari 1891, Litt. A, waarin was bepaald dat vanaf 1 maart 1891 een deel van het arrondissement Amsterdam (het betrof het gehele Noordzeekanaal, de haven- en sluiswerken te IJmuiden, de dam in de Zuiderzee te Schellingwoude en het daar te bouwen stoomgemaal) zou worden afgesplitst en als Dienst van het Noordzeekanaal een geheel zelfstandig bestaan zou gaan voeren.

Thorbecke werden de twee projecten in een wet door de Kamers geloofd, daar anders Rotterdam alleen zijn kanaal dreigde te krijgen. Op zich wel verwonderlijk omdat de Nieuwe Waterweg door het Rijk werd betaald, nota bene uit Indische baten die door Amsterdam gegeneerd werden. Terwijl het Noordzeekanaal via een concessie een particuliere aangelegenheid zou worden. Bij een KB werd op 16 juni 1863 de concessie verleend aan de vennootschap 'De Amsterdamsche Kanaal Maatschappij' (AKM) voor het realiseren van het Noordzeekanaal tussen Amsterdam en de Noordzee.

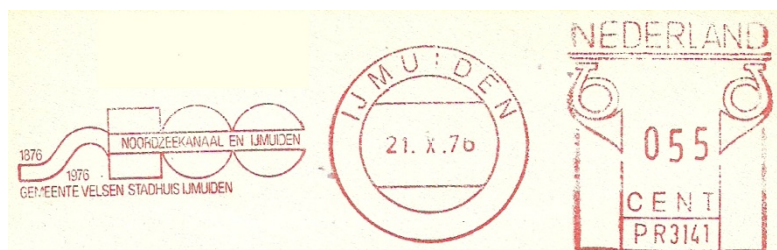


Particuliere bedrukte briefkaart voorzien van een takje treinstempel HAARL: -HELDER, verstuurd van IJmuiden (hulpkantoor Egyptisch langstempel) naar Amsterdam en vervoerd en gestempeld in de trein aan de secretaris van de AKM betreffende de waterstanden op woensdag 25 april 1876 bij de Noordzeesluizen.

¹ Wet van 23 januari 1853, Stbl. nr. 4

In hoofdstuk 3.2 is beschreven, dat er in het object Noordzeekanaal een viertal buitengewone opzichters waren gestationeerd, waarvan twee te IJmuiden, een in Beverwijk/Velsen en een in Schellingwoude. Dat waren C.J. van Sluijs te IJmuiden, H. Slegtkamp te IJmuiden, J.F. Helmers te Beverwijk en M. te Nuijl te Schellingwoude. Betrokkenen werden per 1 mei 1894 allen adjunct-opzichter. Verder dient vermeld worden dat opzichter Slegtkamp te IJmuiden wel een eigen administratie voerde, maar vanaf 1 april 1886 rapporteerde aan opzichter Van Sluijs te IJmuiden. Er was ook een proces-verbaal van overdracht per die datum van Slegtkamp aan Van Sluijs³.

³ NHA 156 inv. nr. 489



Frankeerstempel gemeente Velsen '1876-1976, Noordzeekanaal en IJmuiden'

In een opgave van 17 augustus 1887 van de hoofdingenieur in het 9^e district over de werkkringen stond voor het Noordzeekanaal⁴:

- C.J. van Sluis te IJmuiden (Noordzeesluizen en strandhoofden, diepteligging Noordzeehaven);
- H. Slegtkamp te IJmuiden (onderhoud en verbetering der havenhoofden, onderhoud strandhoofden, regeling baggerwerk in Noordzeehaven en het buitenkanaal);
- J.F. Helmers te Beverwijk (onderhoud Noordzeekanaal van de Noordzeesluizen te IJmuiden tot Amsterdam en zijkanalen + baggerwerk);
- M. te Nuijl te Schellingwoude (Onderhoud Oranjesluizen).

Dit zou niet helemaal overeenkomen met het vermelde, dat Slegtkamp per 1 april 1886 rapporteerde aan collega Van Sluijs.

Bij brief van 8 april 1890, nr. 170 van dezelfde hoofdingenieur werden dezelfde namen genoemd, maar werd ook een kaartje toegevoegd van de dienstkringen. Hieruit blijkt dat er voor het Noordzeekanaal op dat moment een drietal dienstkringen zijn te weten IJmuiden (C.J. van Sluijs), Beverwijk (J.F. Helmers) en Schellingwoude (M. te Nuijl), zodat we H. Slegtkamp te IJmuiden niet terugvinden⁵ (zie onderstaand kaartje).



Kaart arrondissement Amsterdam met vergroting deel van het Noordzeekanaal 1890

Medio 1900⁶ werden deze dienstkringen van het arrondissement Noordzeekanaal opnieuw vastgesteld.

Bij de nieuwe grensregeling van 1901⁷ zou de dienst Noordzeekanaal per 1 mei 1901 verder gaan als het nieuw ingestelde arrondissement Noordzeekanaal.

Het arrondissement Noordzeekanaal omvatte:

- *Het Noordzeekanaal en afgesloten IJ met bijbehorende zijkanalen en wederzijdse IJpolders in zijn gehele omvang, met inbegrip van de vissershaven in IJmuiden, de stoomgemalen te Schellingwoude, de stroomgeleidende dam, de vaargeul daar langs en de grondbergplaats buiten de sluisen te Schellingwoude, zomede de zogenaamde rede van Durgerdam tot de hoek van het IJ.*

⁴ NHA 156 inv. nr. 490

⁵ NHA 156 inv. nr. 491

⁶ MB van 16 juni 1900, nr. 170, afd. Waterstaat, 3^o onderafd.

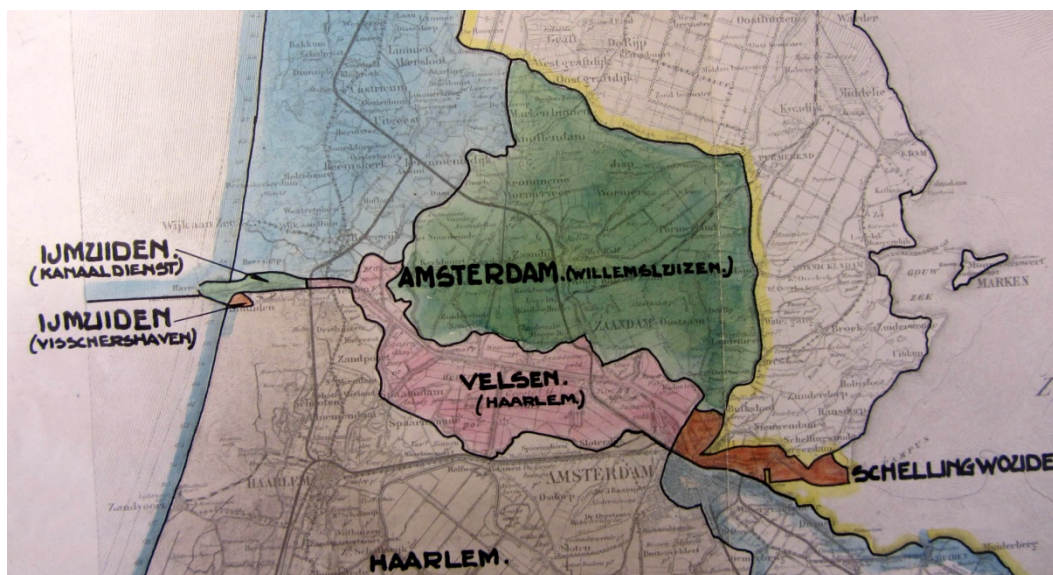
⁷ MB van 23 januari 1901, La. F. afd. Waterstaat

De eerder genoemde opgave van 1890 zou het uitgangspunt moeten zijn voor de dienstkringen van het Noordzeekanaal, ware het niet dat er later weer sprake was van vier dienstkringen, zoals bleek uit een opgave van het arrondissement Noordzeekanaal van 30 augustus 1905⁸:

- H. Slegtkamp te IJmuiden (Noordzeehaven, havenhoofden en golfbrekers met de daarbij behorende werktuigen, sporen en loodsen);
- J. Kooreman te IJmuiden (oude Noordzeesluizen, buitenkanaal, de nieuwe grote schutsluis met haar buiten- en binnentoeleidingskanalen naar die sluisen, de Vissershaven en al wat hoort tot IJmuiden);
- Helmers te Beverwijk (Noordzeekanaal van binnen de Noordzeesluizen tot watergebied Amsterdam met zijkanalen en binnengeleidingskanalen sluisen en straatweg IJmuiden naar Velsen);
- Mesker te Schellingwoude (Noord-Hollandskanaal ten oosten van Amsterdam).

Als ik alle beschikbare gegevens op een rijtje zet, dan ga ik ervan uit dat bij het vertrek van Van Sluijs per 15 augustus 1900 er wijziging in de dienstkringen is gekomen. Mijn conclusie is dat bij de al genoemde beschikking van medio 1900⁹ de dienstkringen van het Noordzeekanaal opnieuw waren vastgesteld. Met ingang van 1 januari 1912¹⁰ werd namelijk deze beschikking van 1900 gewijzigd voor de dienstkring IJmuiden van J. Kooreman en daarbij niet ingetrokken. Per die datum werd de Vissershaven te IJmuiden onttrokken aan de dienstkring IJmuiden en een nieuwe dienstkring Vissershaven ingesteld, terwijl ook andere kleine wijzigingen werden doorgevoerd. Dit was het gevolg van het feit dat de werkzaamheden voor de Vissershaven afgezonderd werden van de ingenieur belast met de werken te IJmuiden¹¹. P. van Tiel werd benoemd in de dienstkring Vissershaven (sloegde begin 1917 voor civiel ingenieur aan de TH te Delft).

Door het ontslag van Mesker te Schellingwoude en Helmers te Beverwijk/Velsen was, zo las ik in de archieven, het arrondissement Noordzeekanaal van plan de grenzen van de dienstkringen te wijzigen. Eerst bij de landelijke inventarisatie in 1924¹² werden andere beschrijvingen vermeld en bestonden nog de dienstkringen Vissershaven, IJmuiden (Kanaaldienst, met de buitenhaven t/m de sluisen), Velsen (tot 1 juli 1913 standplaats Beverwijk) en Schellingwoude met gewijzigde beheersgebieden (zie volgend kaartje).



Kaart met o.a. de dienstkringen van het Noordzeekanaal

De ingang van deze veranderingen kon ik niet achterhalen, maar mijn conclusie is dat dit op 1 april 1915 zou kunnen zijn, toen Slegtkamp met ontslag ging. In het archief was het proces verbaal van overdracht per die datum van Slegtkamp aan opzichter Van Langenveld te achterhalen¹³. In mijn tabellen (bijlage 3f) ben ik hiervan uitgegaan.

⁸ NHA 156 inv. nr. 497

⁹ MB van 16 juni 1900, nr. 170, afd. Waterstaat, 3^e onderafdeling b

¹⁰ MB van 27 december 1911, nr. 256, afd. Waterstaat

¹¹ Advies arrondissementsingenieur Noordzeekanaal van 30 oktober 1911, no. 1771 A/378 (NHA 156 inv. nr. 499)

¹² NA 2.16.05 inv. nr. 1775

¹³ NHA 355 inv.nr. 1016

De Noordzeesluizen

Het Noordzeekanaal had bij de aanleg een bodembreedte van 27 m en was circa 7 m diep. Bij de monding van het kanaal op de Noordzee verkreeg de nederzetting bij de sluisen de naam IJ-muiden (mond van het IJ). Daar werden twee sluisen aangelegd, de Kleine Sluis (69x12 m) en de Zuidersluis (119x18 m) uit 1876. Al spoedig bleken de Noordzeesluizen te klein voor de steeds groter wordende schepen. In 1896 kwam daarom de Middensluis (225x25x10 m) voor de scheepvaart in gebruik. De wet van 24 juli 1899, Stbl. nr. 195 bevatte slecht een artikel ("voor rekening van de Staat kwamen de werken, die nodig waren om het Noordzeekanaal geschikt te maken om veilig te bevaren door de grootste schepen die door de nieuwe schutsluis te IJmuiden konden worden geschut"). In de jaren 1904-1907 werd het Noordzeekanaal verdiept tot NAP -10,30 m bij een bodembreedte van 50 m. De wet van 2 januari 1917, Stbl. 3 voorzag in de bouw van een nieuwe schutsluis (400x50x15 m) in IJmuiden. Vertraagd door de Eerste Wereldoorlog werd de Noordersluis in 1930 geopend en was de grootste in Europa¹. In 1967 werd deze monopoliepositie overgenomen door de nieuwe Zandvlietsluis (500x57m en drempeldiepte NAP -15,82 m) in Antwerpen.



Postzegel
Zandvlietsluis Antwerpen

In latere jaren werd het Noordzeekanaal verdiept tot NAP – 13 m bij een bodembreedte van 75 m en de huidige diepte van het kanaal is 15,50 m en een bodembreedte van 170 m. De maximale diepte van het kanaal is bereikt, omdat de bovenkant van de Velsertunnels op iets meer dan 16 m liggen. In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het Noordzeekanaal te zien, met een vergelijking van de Willem I sluis in het Noordhollands Kanaal en het Panamakanaal.

Naam Sluis	Jaar ingebruikname	Lengte (in m)	Breedte (in m.)	Diepte (in m)
Kleine sluis	1876	69	22	5
Zuidersluis	1876	120	18	8
Middensluis	1896	225	25	10
Noordersluis	1929	400	50	15
Nieuwe sluis IJmuiden	2019	500	65	18
Willem I sluis (NH-kanaal)	1826	65	15	5
Panamakanaal	1914	304	33,50	12
Panamakanaal	2015	427	55	18,30

¹ Bij MB van februari 1930, nr. 321, afd. Waterstaat T werden de namen van de sluisen als volgt vastgesteld: Nieuwe spuisluis, Noordersluis, Middensluis, Oude spuisluis, Zuidersluis en Kleine sluis.



Postwaardestuk met een impressie van de nieuwe sluisen in het Panamakanaal met op de achtergrond de bestaande dubbele sluis bij Miaflores en de enkele sluis bij Pedro Miguel

Een belangrijke wijziging bij de dienstkringen vond plaats in 1935, toen de dienstkringen IJmuiden en Velsen opgeheven werden en er een nieuwe dienstkring IJmuiden werd ingesteld¹⁴ en aan de oostzijde met de Oranjesluizen de dienstkring Schellingwoude. Al per 1 januari 1934 was de dienstkring IJmuiden (Visschershaven) opgeheven, omdat op die datum de Dienst Staatsvissersbedrijf werd ingesteld en afgezonderd van Rijkswaterstaat¹⁵.

De nieuwe beschrijvingen van de dienstkringen Haarlem, Bussum, IJmuiden en Schellingwoude werden vastgesteld.¹⁶

Oranjesluizen

Aan de oostkant van Amsterdam bij Schellingwoude was het met de Zuiderzee in open verbinding staande IJ afgesloten door de aanleg van de Oranjesluizen (in gebruik gesteld op 18 maart 1872), zodat tussen deze sluisen en die van IJmuiden het waterpeil kon worden gereguleerd. De toenmalige Zuiderzee, die pas in 1932 werd afgesloten, was nog onderhevig aan eb- en vloedstromen. De totale werken ten behoeve van de afsluiting van het IJ bestonden uit een 1360 m lange dam, drie schutsluizen (2 van 14x67 m en 1 van 18x90 m), een spuisluis en een stoomgemaal. Op 29 april 1870 metselde koning Willem II de eerste steen in de vloer van de in aanbouw zijnde sluisen. In deze steen bevindt zich een oorkonde in een loden koker. Naar aanleiding van deze Koninklijke gebeurtenis werd de naam Oranjesluizen gegeven aan het complex. Van 1956 tot 1961 werd het complex grondig gerestaureerd. In 1995 werd aan het sluisencomplex de Prins Willem-Alexandersluis (24x200 m) toegevoegd en aan het eind van de vorige eeuw (1997-2000) werden de toen 130 jaar oude Oranjesluizen volledig gerenoveerd. Het werk bestond uit nieuwe funderingspalen, geboord door de bestaande muren van de sluis, nieuwe muren, dekconstructie, sluisdeuren en een nieuwe elektrische installatie.



Oranjesluizen Amsterdam (bron <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / K. Maquelin)

Per 1 januari 1959 werd de dienstkring Zaandam in het arrondissement Noordzeekanaal opgericht, waaronder de werken van de dienstkring Schellingwoude kwamen.

¹⁴ NHA 228 inv.nr. 62

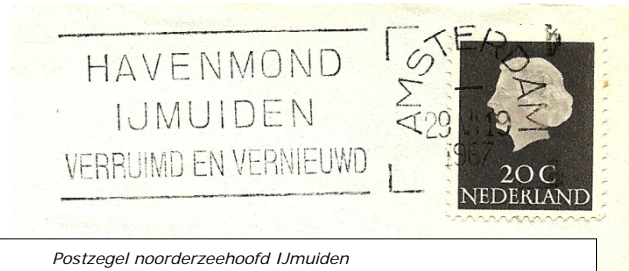
¹⁵ KB van 22 december 1933 (Stbl. nr. 719)

¹⁶ brief van de DG van 15 juni 1935, nr. 373

Met ingang van 1 september 1959 werd aan de directie Sluizen en Stuwen van Rijkswaterstaat opgedragen de voorbereiding en uitvoering van het in zee uitbouwen van de havenmond te IJmuiden en de daarmee samenhangende werken, waaronder begrepen het onderhoudsbaggerwerk buiten de sluizen te IJmuiden, behalve dat ten behoeve van het Staatsvissersbedrijf, evenals het onderhoud van de bestaande havenhoofden te IJmuiden. Hiervoor werd in de directie Sluizen en Stuwen een bouw bureau Havenmond IJmuiden ingesteld, voorlopig ter standplaats Haarlem en met ingang van een door de DG van RWS te bepalen datum ter standplaats IJmuiden.



Bij de bouw in de 19^e eeuw was de aanleg van de havenhoofden, naar een ontwerp van de Engelse ingenieur Hawkshaw, een prestatie van formaat. Voor de aanleg van de 1528 m lange pieren was een speciale kraan ontworpen, die in totaal 300.000 vierkante meter aan betonblokken op hun plaats zette. De afstand tussen de worteleinden bedroeg 1200 m en de doorgang tussen de koppen 260 m. In 1878 waren de pieren klaar. In 1961 werden ze aanzienlijk verlengd.



Postzegel noorderzeehoofd IJmuiden
Machinestempel 'Havenmond IJmuiden verruimd en vernieuwd'.

De indeling van de dienstkringen voor het Noordzeekanaal hield stand tot 1 december 1974. Per 1 januari 1975 werden de arrondissementen in de directie Noord-Holland opgeheven en de directie functioneel werd ingericht. De werken van het Noordzeekanaal kwamen in één dienstkring, de dienstkring Noordzeekanaal als onderdeel van de Hoofd afd. Waterhuishouding, Waterkeringen en Vaarwegen. Vanaf 2006 werd dit het waterdistrict Noord-Holland.



Frankeerstempel dienstkring Noordzeekanaal