

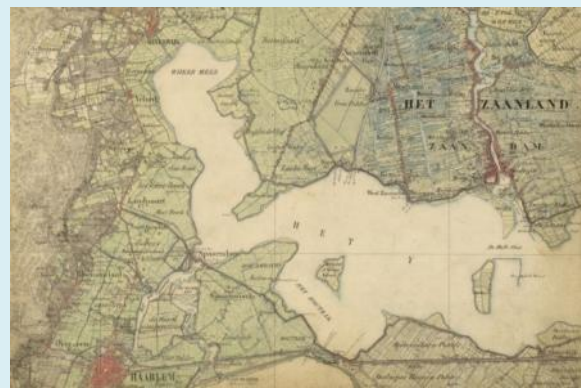
De inpoldering van de Wijkermeer



Beverwijk lag vroeger en dan hebben we het over de periode voor 1865 aan een meer. Het Wijkermeer. Namen van straten herinneren daar nog aan, op oude kaarten is het meer ook nog te vinden maar voor de rest is er weinig terug te vinden van het Wijkermeer. Tegenwoordig is het Wijkermeer een Noordhollandse droogmakerij en polder ten zuidoosten van Beverwijk. De haven van Beverwijk lag in eerste instantie aan het Wijkermeer, later was de haven door

aanslibbing met een kanaal ('De Pijp') aan het Wijkermeer verbonden.

De Wijkermeer was vroeger een onderdeel van het IJmeer. Dit meer was voorheen een zeearm, in Noord-Holland. Het eigenlijke IJ of Binnen-IJ scheidt de Amsterdamse binnenstad van Amsterdam-Noord, en was oorspronkelijk een baai van de Zuiderzee. Ten tijde van de Romeinen vormde het Oer-IJ de verbinding tussen het Almere (tegenwoordig het IJsselmeer) en de Utrechtse Vecht enerzijds, en de Noordzee anderzijds. De verbinding met de Noordzee is later verdwenen, terwijl het IJ in de Middeleeuwen steeds breder werd. Dit hield verband met het ontstaan van de Zuiderzee, zelf weer het gevolg van een aantal stormvloed. Door ondiepten in de Zuiderzee was Amsterdam moeilijk bereikbaar. Schepen lagen letterlijk voor Pampus. Tijdens eb kon men vaak niet verder bij de ondiepte van Pampus aan de monding van het IJ.



Om de bereikbaarheid van Amsterdam te vergroten gaf Koning Willem I in 1817 bevel tot het graven van het tegenwoordige Noordhollandsch Kanaal van Amsterdam naar Den Helder. Er werd zoveel mogelijk van bestaande vaarten gebruik gemaakt. Dat was goedkoper. Willem I dankt aan dit kanaal de bijnaam 'de 'Kanalenkoning'.

In 1824 werd dit kanaal in gebruik genomen. Het kanaal voldeed al snel niet meer aan de eisen van het groeiende scheepvaartverkeer. Vanaf ongeveer 1848 is men gestart met de zoektocht naar alternatieven voor het Noordhollandsch Kanaal. In 1852 nam de Gemeente Amsterdam het initiatief voor een commissie die tot taak kreeg alle mogelijkheden te onderzoeken voor een kanaal van het IJ door de duinen naar de Noordzee, dat was immers de

kortste verbinding. Met dit plan was het doorgraven van de duinen nabij Velsen, of op het smalste deel van Holland ('Holland op zijn Smalst') vereist.

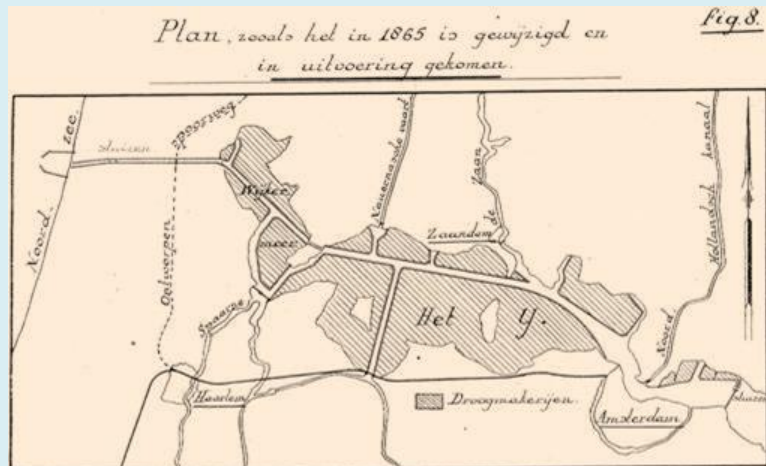
Na vele plannen onderzocht te hebben, was men in december 1861 zover gekomen dat een concessie voor het graven van een kanaal en de exploitatie kon worden verstrekt.

Bij Koninklijk Besluit werd op 16 juni 1863 de concessie verleend aan de vennootschap 'De Amsterdamsche Kanaal Maatschappij' (AMK) met als voorzitter Josephus Jitta). Een Nederlandse aannemer durfde het werk niet aan te nemen, maar in Engeland waren de heren Lee, bereid om de klus te klaren. Zij hadden veel ervaring met de aanleg van havens in Engeland. De aanneemsom bedroeg 27 miljoen gulden. Voor die tijd een flink bedrag.

De graafwerkzaamheden begonnen op 8 maart 1865 in de duinen van de Breesaap. De 7 kilometer brede duinen tussen Velsen en de Noordzee werden met schop en kruiwagen afgegraven.

Stoomgraafmachines waren beschikbaar, maar het meeste werk werd met de hand gedaan. Na 11 jaar graven, dijken aanleggen en bouwen aan sluisen werd op 1 november 1876 het kanaal geopend door

koning Willem III. Hij maakte de eerste tocht door de sluisen, Josephus Jitta hield de feestrede. Financieel was het geen succes voor het Maatschappij. In 1883 werd die dan ook geliquideerd en nam het Rijk alle verplichtingen en rechten over.



Van Amsterdam naar IJmuiden in vogelvluchtperspectief en van IJmuiden met de sluisen weer terug Het nieuwe kanaal had in 1876 een bodembreedte van 27 meter en was ongeveer 7 meter diep. Voor het Noordhollandsch Kanaal waren de vergelijkbare afmetingen ruim 9 meter breed en bijna 6 meter diep. Aan de waterspiegel was het laatste kanaal bijna 38 meter breed. De aanleg van de waterweg ging gepaard met de inpoldering van het IJ en het daarmee verbonden Wijkermeer. Door deze watervlakten werden over een lengte van 17 km de kanaaldijken gelegd, waarna de wateren aan weerszijden van het kanaal werden drooggemaakt. Hier ontstonden de IJpolders die aan weerszijden van het kanaal tussen Amsterdam en IJmuiden gelegen zijn. De inpoldering betekende het definitieve einde van de Wijkermeer. Beverwijk heeft nog wel een haven welke via het Zijkanaal A een verbinding heeft met het Noordzeekanaal. De werkelijke reden van aanleg was dat dit kanaal als inundatiekanaal kon fungeren voor de Stelling van Amsterdam.



Het IJ was in de loop der eeuwen ontstaan door oeverafslag langs de randen. Dijken aan de noord- en zuidzijde voorkwamen dat het IJ nog groter zou worden. Nadat het veen was weggeslagen is een laag vruchtbare jonge zeeklei afgezet. De aanleg van de IJpolders, het Noordzeekanaal en de zijkanalen ging simultaan. De werkzaamheden aan de IJpolders duurden circa zeven jaar en zij waren in 1872 voltooid. De polders hadden een totale oppervlakte van 5.500 hectare. Na de aanleg van wegen en sloten ging men over tot de verkoop van de grond. De verkoopopbrengst werd gebruikt om de kosten van de aanleg van het kanaal te betalen

De verschillende polders van sterk wisselende grootte werden van elkaar gescheiden door de zijkanalen A t/m I, die de op het vroegere IJ uitkomende wateren met het nieuwe kanaal gingen verbinden. Graafwerk was noodzakelijk door de landtong Buitenhuisen, ten zuiden van Assendelft, die zich uitstreckte tot nabij Spaarndam. Ten zuiden van de doorsnijding werd deze voortaan begrensd door de zijkanalen B en C.

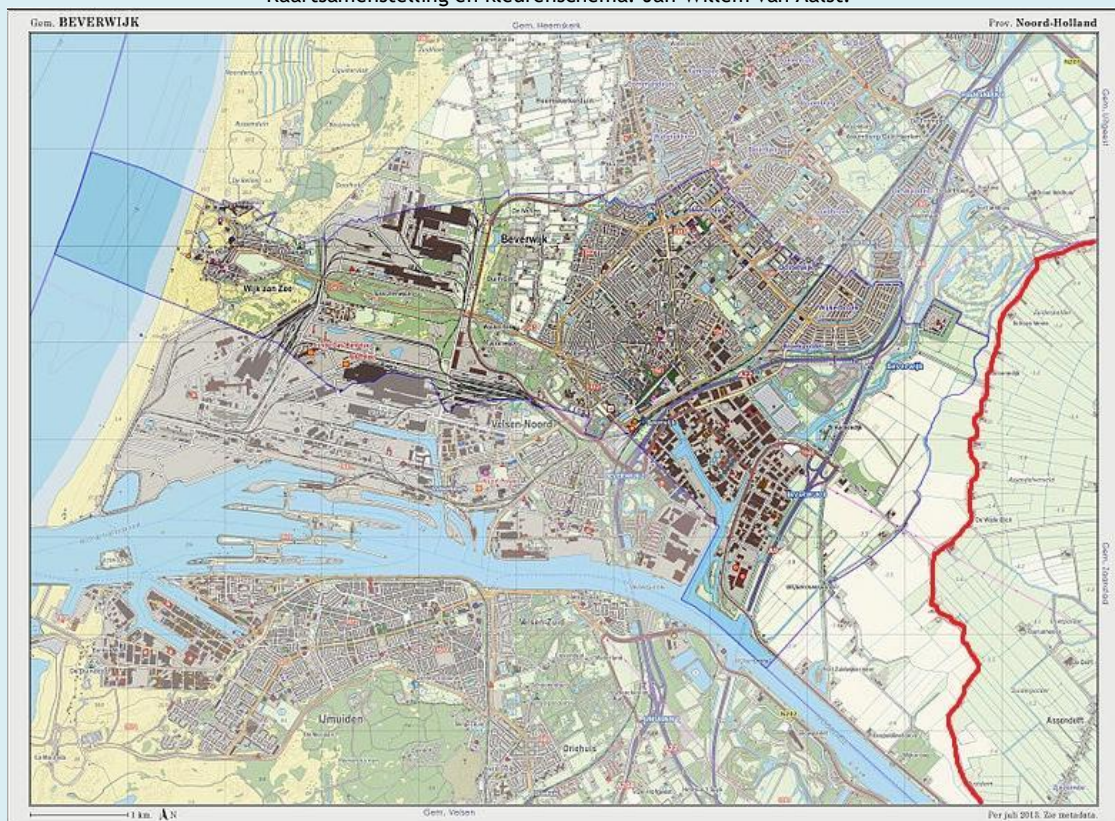
Van west naar oost kwamen de volgende polders te liggen:

aan de noordzijde de Zuidwijkermeerpolder (Wijkermeerpolder), de Nauernaschepolder, de Westzanerpolder, de Zaandammerpolder en de Noordpolder (Noorder IJpolder); aan de zuidkant de Noord Spaarndammerpolder, de Zuid Spaarndammerpolder, de Houtrakpolder, de Groote IJpolder en de Amsterdammerpolder

De bodem van deze polders bestond voor het grootste deel uit vruchtbare kleigrond. Na aanleg van poldersloten en -wegen werden de landbouwgronden tussen 1873 en 1879 op een veiling verkocht. De opbrengsten gingen naar de A'damse Kanaalmaatschappij die de investeringen in de aanleg had gedaan.

Van het oorspronkelijke agrarische karakter van de IJpolders is inmiddels veel verdwenen. Alleen de Wijkermeerpolder is nog grotendeels in gebruik als landbouwgrond. De andere polders aan de noordkant hebben vooral de bestemming van bedrijventerreinen gekregen, terwijl de Noorder IJpolder gedeeltelijk is vergraven tot Noorder IJplas en voorts bebouwd met Tuindorp Oostzaan.

Kaart van Beverwijk waarop met een rode lijn aangegeven de vroegere ligging van de Wijkermeer nu Wijkermeerpolder
Kaartsamenstelling en kleurenschema: Jan-Willem van Aalst.



Trivia

Ter bescherming van de toegang tot het kanaal zijn twee pieren in zee aangelegd welke in de jaren '60 van de vorige eeuw werden verlengd. Ook de invaart opening werd verbreed van 260 meter naar 750 meter. De vaargeul werd tegelijk verdiept tot 15 meter. Dit betekent minder verzanding van de monding en de toegang van grotere schepen werd mogelijk.

De twee pieren hebben een asymmetrische opening waarbij de zuidelijke pier circa 3000 meter in zee steekt en de noordpier 2.500 meter. Hierdoor hebben binnenkomende zeeschepen minder last hebben van de overheersende zuidwesten wind en de zuid-noordstroming langs de kust.

Bij de opening van het kanaal was nog niet het volledige kanaal op de gewenste diepte van 6,5 meter. Baggermolens hadden hiervoor nog twee jaar nodig. Het eerste volbeladen schip dat onbelemmerd Amsterdam kon bereiken kwam in oktober 1878 aan. Tussen de jaren 1876 en 1879 steeg het aantal zeeschepen dat in de haven van Amsterdam aankwam met 40% van 1.100 tot 1.500. Het nut van het kanaal werd hiermee duidelijk bewezen.

Het Noordzeekanaal heeft vier sluizen, de Kleine sluis, de Middensluis, de Zuidersluis en de Noordersluis.

Het Noordzeekanaal en Afgesloten IJ hebben tien zijkanalen: A t/m K. Deze verbinden rivieren of kanalen die op het IJ of Wijkermeer uitkwamen na de inpoldering met het Noordzeekanaal of afgesloten IJ.

Het Noordzeekanaal begint in feite al ver in de Noordzee. De Noordzee is onvoldoende diep en een 43 kilometer lange geul, de IJgeul, is gebaggerd voor de diepstekende schepen die de haven willen binnenvaren. De IJgeul heeft een breedte van 450 à 600 meter. Schepen met een diepgang vanaf 14,10 meter tot 17,80 meter moeten gebruikmaken van de IJgeul. Bij vloed kunnen dieper stekende schepen gebruik van de geul dan bij eb.

De afwatering van het Noordzeekanaal op de Noordzee vindt plaats via de Spuisluis te IJmuiden, tegenwoordig aangevuld met een gemaal, het grootste van Europa. Beide zijn zeer belangrijk voor de waterhuishouding in West-Nederland.

Onder het Noordzeekanaal zijn op dit moment acht tunnels in gebruik voor spoor en/of wegverkeer. In aanbouw is nog de tunnel voor de Noord-Zuidlijn van de Amsterdamse metro.

Over het Noordzeekanaal en het IJ zijn de volgende veerponten actief:

De Velserpont vaart 24 uur per dag met 1 pont van Velsen Zuid naar Velsen Noord.

De Buitenhuisenpont vaart 24 uur per dag met 1 pont van de Noordzeekanaaldijk naar Buitenhuisen en Nauerna.

De Hempont vaart 24 uur per dag met 1 pont van de Nieuwe Hemweg in het Westelijk Havengebied naar de Hemkade in Zaandam.