



De inmiddels verdwenen vlotbrug over het Noordhollandsch Kanaal tussen de Bierkade en het Schermereiland, 1955

Tweehonderd jaar aan het Noordhollandsch Kanaal

De naam Alkmaar wordt al sinds de middeleeuwen gebruikt in verschillende vormen: Allecmere (tiende eeuw), Alcmere (elfde eeuw), Alcmare of Alkmare (twaalfde eeuw). 'Mere' of 'mare' verwijst naar een meer of plas. Alkmaar lag aan de oever van de Schermer, totdat die enorme plas werd drooggelegd. Al tweehonderd jaar bepaalt het Noordhollandsch Kanaal het aanzien van de stad vanaf het water.

*Auteur Trudy Boom
Foto's Regionaal archief Alkmaar*

Een binnensee bij Alkmaar

De uitspraak 'God schiep de aarde, maar de Nederlanders schiepen Nederland' geldt in hoge mate voor Noord-Holland, dat in de loop der eeuwen veel gedaantewisselingen heeft ondergaan. Onder invloed van de zeestromen veranderde het landschap voortdurend en zoals het er nu uitziet is compleet door menselijk ingrijpen tot stand gekomen. Het aaneengesloten land achter de duinen uit de Romeinse tijd transformeerde in latere eeuwen tot een lappendeken van water en eilanden. Vanuit de Zuiderzee stroomde het zoute water hier via het 'Ye' vrij in en uit. Tijdens stormen kalfden de oevers af en ontstonden steeds grotere meren, zoals de Schermer

en de Beemster. Alkmaar lag in de zestiende eeuw aan een binnensee, de Schermer, die in open verbinding stond met het Ye. Het doel van de inpoldering van de grote meren in de zeventiende eeuw was, behalve landwinning voor agrarische doeleinden, ook het terugdringen van het gevaar van het water. Na de inpoldering lag Alkmaar niet meer aan open water, maar behield via het Lange Meer (een deel van het Alkmaardermeer) en de Zaan een vaarweg naar Amsterdam.

Een nieuwe verbinding

Door het graven van het 'Groot Noordhollandsch Kanaal' werd in de negentiende eeuw een nieuwe route van

Kennemerland met in het noorden Alkmaar aan de Schermer, fragment van een kaart uit ca. 1570



Alkmaar, via Purmerend, naar Amsterdam gerealiseerd. Ingrepen in het landschap hadden in vroeger tijd hetzelfde doel als nu: het verbeteren van de infrastructuur ten behoeve van economische groei. Dat gold ook voor de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal, waarvoor in 1819 de eerste spade in de grond ging. Maar ook toen, net als nu, ging er wel wat verloren in die opstuwing in de vaart der volkeren. Alkmaar verloor haar mooie symmetrische stadsplattegrond, want een deel van de wallen, poorten en omringende gracht werd opgeofferd aan het kanaal. Daarmee veranderde het aanzien van de stad ingrijpend. Het toenmalige gemeentebestuur nam die beslissing, omdat men veel voorspoed verwachtte van de nieuwe vaarweg tussen Den Helder en Amsterdam. Het pakte minder profijtelijk uit dan verwacht. De grote zeeschepen, waarvoor het kanaal mede was aangelegd, voeren meestentijds zonder aanleggen Alkmaar voorbij als ze op weg waren van Den Helder naar Amsterdam of vice versa.

Invloed van Amsterdam

Voor Alkmaar was echter de binnenvaart veel belangrijker, en die maakte wel dankbaar gebruik van de nieuwe verbinding. Daarmee werd recht gedaan aan het oorspronkelijke plan voor het kanaal: een betere verbinding voor de binnenvaart. Aanvankelijk werd een opdracht voor dit plan door koning Willem I aan waterbouwkundige Jan Blanken verstrekt. Amsterdam vreesde echter dat zeeschepen Den Helder als aanleghaven zouden kiezen en wilde het kanaal

gebruiken als toegangsrouten voor de eigen haven. In 1819 werden koning en stad het eens. Het kanaal zou breder en dieper worden gemaakt en daarmee geschikt voor zeeschepen. Amsterdam betaalde een kwart van de vier miljoen gulden die het kanaal zou gaan kosten. Het ziet eruit als een omslachtige route, van zee via Den Helder naar Amsterdam. Maar de vaargeulen in de Zuiderzee slibden dicht en een kanaal graven door de duinen heen, dat durfde men begin negentiende eeuw niet aan. Pas veel later, in 1865, werd begonnen met het graven van het Noordzeekanaal dat in 1876 werd geopend.

Armoedig bestaan

Het kanaal was voor die tijd zeer imponerend: tachtig kilometer lang, plaatselijk veertig meter breed, zes tot zeven meter diep, met oorspronkelijk zestien vlotbruggen (heel typerend voor het kanaal) en drie schutsluizen: de Willemsluis in Amsterdam tegenover het centraal station, de sluis bij Purmerend en de Koopvaardersschutsluis bij Den Helder. Oorspronkelijk was er ook nog een keersluis benoorden 't Zand, die later open werd gezet voor het scheepvaartverkeer.

En dan te bedenken hoe dit enorme werk tot stand kwam: door zo'n negenduizend arbeiders, afkomstig uit arme streken met weinig werkgelegenheid, met als werktuigen slechts schoppen en kruitwagens, en voor de diepste delen van het kanaal de hulp van paarden. Het was zwaar werk en heel slecht betaald, niet de f 1,30 per dag voor een ongeschoolde



Noordhollandsch Kanaal



Romeinse tijd



Gezicht op het Noordhollandsch Kanaal met de Friesebrug, links de Kanaalkade en rechts de Noorderkade, 1948



Prentbriefkaart van een binnenvaartschip aan de Kanaalkade, 1903



Binnenvaartschip op het Noordhollandsch Kanaal passeert de Bierkade met het havenkantoor, voorheen de Accijnstoren, 1975

arbeider zoals door bouwmeester Jan Blanken was afgesproken, maar in werkelijkheid slechts 50 cent. Vaak kwamen vrouwen en kinderen met de mannen mee, al was het onderdak waarmee ze zich moesten behelpen abominabel. Maar er waren ook veel jonge avonturiers bij. Door de beter gesitueerde inwoners van Noord-Holland werd dat zootje ongeregeld vaak gezien als gevaarlijke lieden, voor wie men de eerbare dochters moest behoeden.

De ‘polderjongens’ van het kanaal

Zo vreesden de bestuurders van polder de Zijpe, in de kop van Noord-Holland, ongeregelde heden door de kanaalwerkers. Ze bestelden in februari 1822 alvast honderd geweren voor de schutterij en verboden alle kermissen voor dat jaar. In de *Canon van Zijpe* staat te lezen dat er in datzelfde jaar 37 ‘polderjongens’ overleden, plus een aantal bij hen horende vrouwen en 49 kinderen. Ze waren afkomstig uit Gelderland, Groningen, Utrecht, Noord-Brabant, Zeeland, Vlaanderen en Duitsland.

De Zijpenaren zagen toch al vooral nadelen in het kanaal dat hun polder doorsneed, waardoor het stelsel van bemaling aangepast moest worden. Voor de bewoners betekende het ook veel verkeershinder, want het kanaal doorbrak bestaande wegverbindingen. Maar de nieuwe tijd stond ook toen niet stil en ‘elk nadeel heeft zijn voordeel’. Langs het kanaal ontstonden bij de vlotbruggen nieuwe dorpjes, zoals ’t Zand, Burgervlotbrug en Sint Maartensvlotbrug. In deze drie plaatsen én in Koedijk, net boven Alkmaar, bestaan de vlotbruggen als oeververbinding nog steeds.

Ook in Alkmaar zelf was er een vlotbrug tussen de Bierkade en het Schermer-eiland, ook wel het Rode Dorp genoemd. Op deze plek vaart nu het pontje *Wal Nood 1* passagiers heen en weer over het voor Alkmaar zo beeldbepalende Noordhollandsch Kanaal.

Ze bestelden alvast honderd geweren voor de schutterij