

## DE ZAANDAMSE ZEEHAVEN WAS HET DOMEIN VAN DE BOOTWERKERS

De grote oranje kranen van de Ceres Paragon container terminal domineren de zuidelijke Zaanse horizon. Er is sprake van een nieuwe Zaanse haven aan het Noordzeekanaal. Vele eeuwen had Zaandam een zeehaven. Mechanisatie speelde daar nauwelijks een rol.



Buiten de Zaanstreek is de geschiedenis van de zeehaven van Zaandam nauwelijks bekend. In een standaardwerk over de Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800 komt de naam van de Zaanstreek zelfs niet voor.<sup>1</sup> In de eerste helft van de twintigste eeuw, tot ongeveer 1970, was de Zaandamse zeehaven een belangrijke factor in de economische ontwikkeling van de streek. In het tweetalige promotieboek "De Nederlandse zeehavens, the Netherlands seaports" uit 1939 presenteerde Zaandam zich vooral als houthaven waar jaarlijks 300 tot 400 zeeschepen kwamen. Er wordt in het boek een directe relatie gelegd met de industriële ontwikkeling langs de Binnenzaan. Per jaar passeerden er toen zo'n 100.000 schepen de sluisen in de Hogendam. Maar er kwamen ook al zo'n tweehonderd kustvaartuigen per jaar door de sluisen naar de fabrieken aan de Binnenzaan.<sup>2</sup> Het verkeer in de zeehaven was seizoensgebonden. Het houtvervoer uit de Witte Zee en de Oostzee vond alleen 's zomers en in het najaar plaats, als de havens daar ijsvrij waren. De aanvoer van rijst uit Brits-Indië was tussen half maart en eind mei in aansluiting op de rijsttoogst.

## DE AANLEG VAN DE ZAANDAMSE ZEEHAVEN

In 1876 was het Noordzeekanaal geopend. Op 15 september 1883 werd de doorsnijding van het Oosterkattegat en de nieuwe loswal aan de Burcht geopend. Zijkanaal G en de aansluitende Voorzaan werden over een afstand van 900 meter uitgediept tot 7,50 meter. In het voormalige Timmerrak werd een balkenhaven ingericht. Er werden later ook nog een zwaaiplaats voor zeeschepen, paalwerken en betonningen aangebracht. De totale kosten hadden 465.000 gulden bedragen. Wegens financiële redenen had men moeten afzien van de aanleg van een loskade met spooraanleg aan de westzijde van de haven. Dat gebeurde opnieuw bij de



aanleg van de Nieuwe Zeehaven.<sup>3</sup> De schepen werden gemeerd aan paalwerken zoals dukdalven. Dat gebeurde ook in andere zeehavens zoals in de Maashaven en Rijnhaven in Rotterdam en in de Elbehavens van Hamburg. Zeeschepen konden met eigen laadgerei de lading aan beide zijden van het schip overslaan op binnenvaartschepen. In Rotterdam was de overslag naar of van Rijnschepen. In Zaandam ging het grootste deel van het hout en de rijst op dekschuiten en andere binnenvaartschepen naar de zagerijen en rijstpellerijen aan de Zaan en in het Westzijderveld en Oostzijderveld. Met de aanleg van het Noordzeekanaal was er in feite een grote dokhaven ontstaan.<sup>4</sup> De Binnenzaan vormde een Zaanse secundaire dokhaven en het Oostzijderveld, het Westzijderveld, het Guisveld en het Wormerveld vormden tertiaire dokhavens.

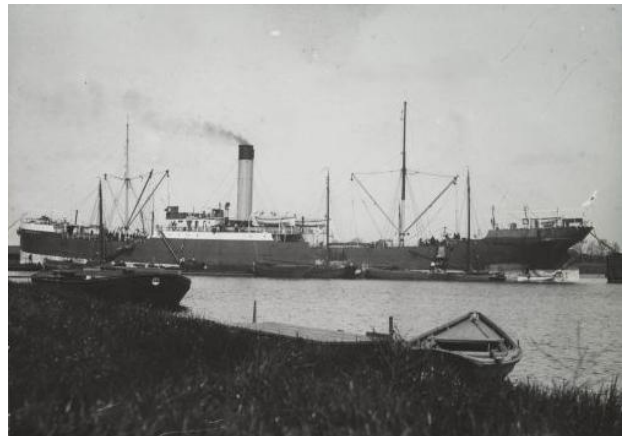


*Engelse bark Aladdin kwam in 1891 met rijst uit Brits Indië naar Zaandam.*

## DE GROEI VAN DE ZEEHAVEN

Het gemeenteverslag van Zaandam van 1881 wees er nog eens op dat de Voorzaan te ondiep was om grondstoffen voor de Zaanse fabrieken rechtstreeks over te slaan in de Zaanstreek. In 1882 werden 51 schepen ingeklaard uit zee. Dat waren er 4 met lijnzaad, 3 met balken uit Rusland, 2 met gezaagd hout uit Finland, 3 met gezaagd hout uit Noorwegen, 14 met gerst uit Denemarken en Zweden. Bij de ingeklaarde schepen was 1 stoomboot..<sup>5</sup>

Op 3 mei 1884 kwam de eerste zeestoomboot in de Zaandamse zeehaven. Het was het Flensburgse s.s. **Sirius** met balken voor houthandel Kamphuys. Er zouden in 1884 64 vaartuigen uit zee worden ingeklaard. Daaronder waren 18 stoomboten<sup>6</sup>. In 1887 klaagde de Amsterdamse Kamer dat de Zaandamse zeehaven goedkoper was in de overslag van hout dan de nieuwe Amsterdamse Houthaven. Van Tijn constateerde dat Zaandam de grote winnaar was van de doorgraving van Holland op zijn smalst. Deze plaats had gewonnen ten koste van het Nieuwediep en Amsterdam.<sup>7</sup> In 1885 waren het met name de Engelse rijstboten die de grootste schepen in Zaandamse haven.<sup>8</sup> In 1886 kwamen er 21 schepen met rijst uit Brits Indië en 4 uit Japan. Uit Rusland kwamen 33 schepen met hout, uit Zweden 30 en uit Noorwegen 9. In 1894 werden 173 zeeschepen ingeklaard, waarvan 133 stoomboten. Uit Zweden kwamen 46 vaartuigen met hout, uit Rusland 76 en uit Noorwegen 9 schepen met hout. Uit Brits- Indië kwamen 14 schepen met rijst.<sup>9</sup>



*Een Japans rijstschip in de haven van Zaandam in de jaren twintig van de 20<sup>e</sup> eeuw. De balen rijst worden via glijgoten gelost op dekschuiten*

## EEN TWEEDE ZEEHAVEN VOOR ZAANDAM

De haven werd in fasen verder op diepte gebracht. In 1898 was de diepte –9 meter N.A.P. De komst van de firma William Pont van Edam in 1890 naar Zaandam leidde tot een belangrijke toename van het scheepvaartverkeer. De aangevoerde balken vroegen zoveel wateroppervlakte dat de gemeente Zaandam zich genoodzaakt zag op haar kosten delen van de Binnenzaan zoals de Poel en de Kuil in te richten als balkenberging. Zelfs bij Knollendam werden balken opgeborgen in de Zaan. Op 13 juli 1911 werd de Nieuwe Zeehaven geopend door Prins Hendrik. De lengte van de haven was 725 meter, de breedte 130 meter en de diepte -10.30 N.A.P. Deze haven zou zelfs geschikt zijn voor schepen tot 25.000 brt. Door de Eerste Wereldoorlog liep de import van balken, gezaagd hout en ongepelde rijst enorm terug.<sup>10</sup> Het duurde lang voor de zeehaven zich hiervan herstelde. Door de Eerste Wereldoorlog waren in de wereldhandel andere patronen ontstaan. De Zaanse industrie ging een fase van heroriëntatie in. In toenemende mate kwam de nadruk op veredeling te liggen zodat de Zaanstreek zich na de Tweede Wereldoorlog als de provisiekast van Nederland zou presenteren.

## MECHANISERING VAN DE ZEEHAVENS

De Romeinen kenden al grote kranen met name om wijnvaten te lossen. Ook veel middeleeuwse steden hadden zo'n kraan: Nijmegen, Haarlem, Antwerpen. Met de middeleeuwse tredmolenkraan in Brugge konden wijnvaten van 4 ton worden opgehesen. Met de eerste Rotterdamse elektrische kraan kon men een last 1,5 ton verplaatsen. Een groot aantal Engelse havens maar ook Antwerpen en Amsterdam hadden voor 1900 een groot aantal hijskranen die werkten op waterdruk. Later kwamen de daar stoomkranen bij; vooral in Duitse en Engelse havens. In Nederland was Rotterdam was een koploper in de mechanisering van de haven. De vragen en behoeften van buitenlandse bedrijven zoals Duitse steenkool-, erts- en graanhandelaren speelden een belangrijke rol bij het mechaniseringproces aan het begin van de twintigste eeuw.

In 1896 bouwde het Gemeentelijk Havenbedrijf in Rotterdam een kade voor het lossen van ertsschepen met elektrische kranen die 1,5 ton konden hijsen. In 1905 werden de eerste elevatoren in gebruik genomen in de Rotterdamse haven. Ook in de behandeling van stukgoed ging mechanisering een belangrijke rol spelen. Schepen hadden hun eigen laad- en losgerei. Maar bij een groot verschil tussen hoog- en laagwater was dit van weinig nut. Elektrische draaikranen op de wal waren veel flexibeler. Rond 1900 kwamen elektrische topkranen met een beweegbare giek in gebruik.



*Een ploeg bootwerkers in de haven staat klaar op een dekschuit om een hijs met planken aan te pakken. Het stoomschip is het Duitse Helga Bolten dat 15 oktober 1933 in Zaandam aankwam.*

De Zaanse haven kende geen mechanisering. Schepen werden met de eigen lieren van zeeschepen en met behulp van glijgoten gelost. De haven was het domein van de bootwerker. De bedrijven aan de Binnenzaan maakten zelf wel gebruik van lostorens, graanzuigers en Jacobs ladder bij het lossen van binnenvaartschepen. Houtzagerijen en fabrieken als de papierfabriek van Gelder Zonen en de deurenfabriek van Bruynzeel hadden overdekte laad- en losplaatsen voor dekschuiten.

De firma's P.M. Duyvis in Koog aan de Zaan en Klinkenberg in Wormerveer waren zeer actief in de bouw van transportwerktuigen zoals kranen, transportbanden en liften. Geldgebrek had verhinderd dat er bij de aanleg van de Zaanse zeehaven een loskade kwam voor zeeschepen. Sinds de opening van het Noordzeekanaal had de gemeente Zaanam 200.000 gulden geïnvesteerd in havenwerken. Door de aanleg van de nieuwe zeehaven kwam daar nog 1 miljoen gulden bij.<sup>11</sup>

Amsterdam had sinds de opening van het Noordzeekanaal 25 miljoen geïnvesteerd en Rotterdam sinds de opening van de Nieuwe Waterweg 40 miljoen. Ter vergelijking werd in het rapport vermeld dat Hamburg 95 miljoen gulden had geïnvesteerd en Antwerpen rond de 90 miljoen. Het gemeentebestuur van Zaanam schreef nog in 1939 dat de bestaande havenstructuur voldeed maar dat een commissie zou gaan onderzoeken hoe mechanisering in de Zaanse haven toegepast kon worden.<sup>12</sup>

Na de oorlog is hier verder geen gevolg aan gegeven. De papierfabriek van Gelder had al in 1896 bij de nieuwe fabriek in Velsen een eigen zeehaven gemaakt. De Zaanse meelfabrieken en olieslagerijen betrokken in toenemende mate hun grondstoffen per Rijnaak uit de zeehavens van Amsterdam en Rotterdam. Bij het nieuwe houtcentrum in het industriegebied Achtersluispolder werd gebruik gemaakt van "rij-af lossing" van pakken gezaagd hout. Eerder was daarmee geëxperimenteerd bij de houthandel William Pont op het Eiland in de oude zeehaven.



*De grote losinstallatie van de firma Jan Dekker in Wormerveer. Hiermee werden steenkool en grondstoffen gelost uit rijnschepen.*

## DE CONTAINER VERNIETIGDE DE TRADITIONELE HAVENS

Technische en economische ontwikkelingen in de laatste halve eeuw hebben de zeescheepvaart en het watervervoer enorm veranderd. Op 26 april 1956 werden in Newark in de staat New Jersey 58 aluminium laadkisten aan boord van een oude verbouwde tanker gehesen. Vijf dagen later werden ze in Houston gelost. Dit was het begin van de containerisatie, een fenomeen dat de wereld van scheepvaart en vervoer diepgaand zou veranderen.<sup>13</sup> De container werd later ingezet om de macht van de Newyorkse havenarbeiders te breken. Een wereld waarin de maffia was geïnfiltrerd in de vakbonden. De vrachtwageneigenaar Malcom Purcell McLean stond aan de basis van deze enorme



verandering in het stukgoederenvervoer met een vrachtwagenbedrijfje dat hij in 1935 begon. Omdat hij onvoldoende vergunningen verkreeg voor lange afstandsvervoer in de USA, besloot hij zijn trucks op schepen te zetten. In een volgende fase bedacht hij dat ze aan boord geen wielen nodig hadden. En zo was de container geboren.

De Vietnam-oorlog gaf een enorme stimulans aan het gebruik van containers. De containerschepen werden steeds groter en talrijker en er ontstonden heel nieuwe vervoerspatronen tussen primaire, secundaire en tertiaire containerhavens. Speelde de vrachtwagen aanvankelijk de hoofdrol in het vervoer van de container van de zeehavens naar zijn eindbestemming, nu spelen binnenvaartschepen in toenemende mate een rol in het perifere deel van de transportketen van de containers.<sup>14</sup> Traditionele havensteden met havens voor de overslag van stukgoederen werden in snel tempo obsoleet en een hele maritieme cultuur verdween. De zeemanskroeg bestaat nog slechts in sentimentele liedjes.



*Het begin van mechanisering in de haven. Bij houthandel William Pont beschikte men over een elektrische hijskraan. Een foto uit 1964.*

## CONCLUSIE

Er bestond in de Zaanstreek een verkeersinfrastructuur die vele eeuwen voldeed en die de aanleg van trekvaarten en tramwegen overbodig maakte. De toenemende veranderingen in het zeeverkeer maakten dat de rol van de zeehavens in de Zaanstreek veranderde. Al snel kwamen er regelmatig stoomschepen in de Zaanse haven. Het gebrek aan mechanisering in de zeehaven heeft blijkbaar niet tot ernstige problemen geleid. Een mogelijke verklaring is dat de stoomschepen als een tijdelijke opslagplaats werden gezien om de pieken in de seizoensinvoer wat af te vlakken. In ieder geval was de oude zeehaven later ligplaats voor Rijnschepen die graan en rijst aanvoerden en ook als een tijdelijke drijvende opslag fungeerden.<sup>15</sup> De zeehaven kende maar een beperkte industriële vestiging. Mogelijk speelde de “versnippering” van de industriële vestiging aan primaire, secundaire en tertiaire dokhavens een rol. Tot aan de jaren zeventig van de twintigste eeuw heeft de zeehaven van Zaandam een belangrijke rol vervuld in de lokale economie. Een halve eeuw geleden werd de zeecontainer ingezet om de macht van de havenarbeiders van New York en de invloed van het gangsterdom te breken. De zeecontainer vernietigde over de hele wereld maritieme culturen. Structuurverandering van de zeevaart door schaalvergroting en containerisatie en de grote veranderingen in de Zaanse industrie maakten de Zaanse haven grotendeels overbodig. De Zaanstreek is nog maar af en toe de bestemming voor deze zeeschepen. Het in Groningen ontwikkelde motorkustvaartuig bleek ook zeer geschikt voor zeevervoer vanaf de Binnenzaan. Tot in de jaren zestig en zeventig van de twintigste eeuw vulden motorkustvaartuigen een belangrijke rol in het vervoer van vooral veevoeder van en naar Zaanse bedrijven.

## Noten:

---

<sup>1</sup> J.P.Sigmond, “ De Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800” (Amsterdam, 1989)

<sup>2</sup> “De Nederlandse zeehavens, The Netherlands seaports 1939” . Uitgave van het Algemeen publiciteitskantoor te Amsterdam. 50-58.

<sup>3</sup> C.J. Stelleman, “ De haven van Zaandam” In “ De Zaende” 207

<sup>4</sup> In de permanente strijd tussen Amsterdam en Rotterdam promootte Amsterdam de sluisen van IJmuiden als een voordeel. Er zou een grote dokhaven zijn ontstaan met rustig vaarwater zonder stroming en met een constante waterspiegel. Zie bijv. de brochures “ Navigation on the North Sea Canal” en “ Der Hafens von Amsterdam” uitgegeven door de gemeente Amsterdam in 1929

<sup>5</sup> Gemeenteverslag Zaandam 1881 en 1882. G.A.Zaanstad

<sup>6</sup> het verslag spreekt van zeestoomboten. Tegenwoordig zou de term zeeschepen worden gebruikt.

<sup>7</sup> Th. Van Tijn, “ Het Noordzeekanaalgebied na de openstelling van het Noordzeekanaal” in “ Tijdschrift voor Geschiedenis”.

<sup>8</sup> Gemeenteverslag Zaandam. 1885 G.A.Zaanstad

<sup>9</sup> Gemeenteverslag Zaandam. 1893 en 1894 G.A.Zaanstad

<sup>10</sup> C.J. Stelleman, “ De haven van Zaandam” In “De Zaende” 208-210.

<sup>11</sup> Staatscommissie in zake den toegang tot Nederland door het Noordzeekanaal. ( ' s-Gravenhage, 1911) 87.

<sup>12</sup> “De Nederlandse zeehavens, The Netherlands seaports 1939” . Uitgave van het Algemeen publiciteitskantoor te Amsterdam. 58.

<sup>13</sup> Marc Levinson, “TheBox. How the shipping container made the world smaller and the World economy bigger” (Princeton, 2006).

<sup>14</sup> Brain J.Cudahy, “ Box Boats. How Container ships changed the World” (New York, 2006).

<sup>15</sup> “De Nederlandse zeehavens, The Netherlands seaports 1939” . Uitgave van het Algemeen publiciteitskantoor te Amsterdam. 57.

Door: Jur Kingma

Voor: <http://zaans-industrieel-erfgoed.nl/>