



Een kanaal door landelijk Noord

Nog voor de voltooiing van het Noord-Hollandsch Kanaal was duidelijk dat het niet dé oplossing was voor de slechte bereikbaarheid van de Amsterdamse haven. Dus ging men aan de slag met een alternatieve verbinding tussen Amsterdam en de wereldzeeën. Het draaide uit op een mislukking.

DOOR FANTA VOOGD

Op Google Maps heeft het tracé van het Goudriaankanaal een haarscherp spoor nagelaten. Maar je moet het wel weten. Een licht gekromde blauwe streep, vanaf de Durgerdammergouw, aan de noordkant van het dorp in noordoostelijke richting, dwars door landelijk Noord. Bij Holysloot begint de blauwe lijn te haperen. Maar wie overschakelt op de satellietweergave en inzoomt,

ziet dat het kanaal zijn traject door Waterland vervolgt. Na twee eeuwen is het verschrompeld tot een slootje, een greppel of niet meer dan een verkleuring in het gras. Achter de Zeedijk herneemt het zijn onzichtbare koers dwars door de Gouwzee naar Marken. Op Marken is de blauwe streep weer te zien als de Zuider- en Oostervaart. Totdat het kanaal bij de

vuurtoren ('Het Paard') van Marken nét niet uitmondt in het Markermeer.

Al in de 16de eeuw kampte de Amsterdamse haven met het probleem dat het IJ en de Zuiderzee dichtslibden. Vooral de ondiepte Pampus, voor de monding van het IJ, zorgde voor oponthoud. Aan het begin van de 19de eeuw groeide de behoefte aan een definitieve oplossing, die lapmiddelen als moddermolens om het IJ uit te baggeren en scheepskamelen om zeeschepen over ondieptes te tillen, overbodig zouden maken.

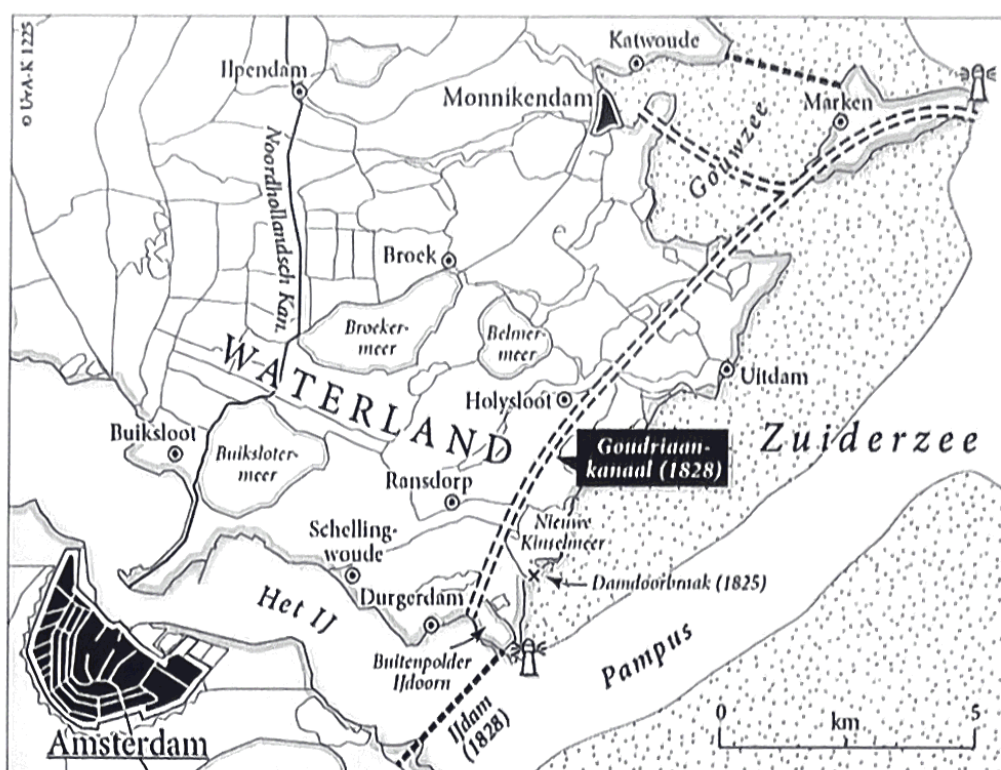
In grote lijnen is die geschiedenis bekend, met het Noord-Hollandsch Kanaal (1824) als eerste en het Noordzeekanaal (1876) als ultieme remedie. De onlangs verschenen historische roman *De strijd om het IJ*, verderop besproken in dit blad, laat zien dat die zoektocht naar een permanente oplossing een grillig pad volgde. Grondig gedocumenteerd brengt Corine Nijenhuis het verhaal van Adrianus François Goudriaan tot leven.

Goudriaan werd in 1768 geboren in het stadje Ameide aan de Lek. Hij kwam uit een familie van waterwerkers. Zijn

◀Het Goudriaankanaal, gezien vanaf de Durgerdammergouw richting Marken.
FOTO FANTA VOOGD

vader, Barend Goudriaan, hield als dijkmeester toezicht op de Lekdijk. De jongen was veertien toen het gezin naar Amsterdam verhuisde. Zijn vader kreeg een aanstelling als directeur van het zogeheten fabrieksambt, het stedelijk bouwbedrijf. Het gezin betrok een ambtswoning op Kattenburg. Zonder zich te laten hinderen door de voortdurende machtswisselingen klom Adrianus Goudriaan op in het waterbouwkundige establishment. In 1808 benoemde koning Lodewijk Napoleon hem tot inspecteur-generaal, de hoogste functie binnen de Waterstaat. In 1823 won hij een prijsvraag die de Hollandsche Maatschappij der Wetenschappen had uitgeschreven op initiatief van koning Willem I. Het was de kroon op Goudriaans loopbaan. Op de achtergrond speelde groeiende twijfel over de doeltreffendheid van het bijna voltooide Noord-Hollandsch Kanaal van Goudriaans collega inspecteur-generaal Jan Blanken. Het kanaal tussen Amsterdam en Den Helder was te lang en te smal (grote zeeschepen konden elkaar niet passeren) en vormde geenszins het definitieve alternatief voor de moeilijke scheepsroute over de Zuiderzee.

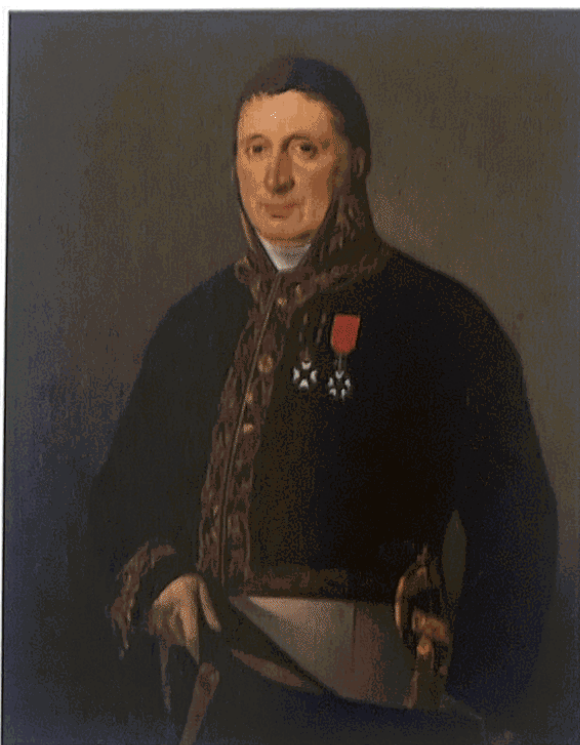
Centraal in de prijsvraag stond ook de kwestie wat te doen om het dichtslibben van het IJ voorgoed een halt toe te roepen. Jan Blanken had daartoe in 1805 een plan bedacht. De dubbele rij palen in het IJ, voor de monding van de Amstel, zou moeten worden vervangen door een dokdijk. Die moest ervoor zorgen dat het IJ weer ging stromen, waardoor het slib niet bezonk. Amsterdam verzette zich echter met hand en tand tegen de afsluiting van het Open Havenfront en het idee belandde in een ambtelijke la. Goudriaans winnende plan van 1823 was radicaal. In de eerste plaats sprak hij zich volmondig uit voor de afdamming van het IJ. Niet een gedeeltelijke afsluiting met een dokdijk, maar meteen een volledige afsluiting met een dijk tussen Durgerdam en Diemen. Die dam zou ervoor zorgen dat het getij niet langer twee maal daags nieuw slib de haven in joeg. Ook gewaagd was het tweede deel van zijn plan: een waterweg van het IJ naar de Zuiderzee. Dwars door Waterland, de



◀Traject van het Goudriaankanaal, van de Durgerdammerdijk tot aan de Zuiderzee.
UIT DE STRIJD OM HET IJ

Gouwzee en Marken. Een brutale doorsteek bovenlangs Pampus, korter, breder en sneller dan het Noord-Hollandsch Kanaal.

Begin 1825 maakte een hevige stormvloed 800 slachtoffers in de kuststreken van Denemarken, Duitsland en de Nederlanden. Ook de Waterlandsche dijk bij Durgerdam was bezweken. In Noord-Holland kwamen 25 mensen om het leven. De ramp gaf Goudriaans plan de wind in de zeilen. De afsluiting van het IJ zou de veiligheid van Amsterdam, Waterland en de Zaanstreek immers vergroten. De koning was Goudriaan en zijn project gunstig gezind en gaf hem na de ramp groen licht. In 1826 begonnen de graafwerkzaamheden. Amsterdam was niet zo zeer gekant tegen het nieuwe kanaal, maar traditiegetrouw wel tegen alles wat het open karakter van de haven zou aantasten. Met het naderen van de voltooiing van het Goudriaankanaal en de aanvang van het werk aan de afsluitdijk tussen Durgerdam en Diemen ontblootte de stad haar tanden.



►Portret van Adriaan Goudriaan door Izaak Schouman uit 1829. De onderscheidingen die hij draagt, kreeg hij van Napoleon en Willem I.
RIJKSMUSEUM AMSTERDAM

In januari 1828 richtten de Amsterdamse Kamer van Koophandel en de gemeenteraad twee smeekschriften aan de koning. Het rekest van de gemeenteraad bevatte niet alleen de bekende bezwaren tegen de afdamming van het IJ, maar ook explosieve nieuwe informatie. Het Goudriaankanaal zou nutteloos zijn voor de scheepvaart omdat de Zuiderzee bij de kanaalmond ten oosten van Marken slechts 3,30 meter diep was. Even ondiep als het water bij Pampus. 'Fijntjes stelde de raad dat niet alleen grote zeegaande schepen dezelfde problemen als voorheen zouden onderkennen, maar dat deze ook de kleinere vaartuigen zou treffen. Die werden immers belemmerd door alle sluizen die er voorheen niet waren. Het effect van de mededeling over de onbekende ondiepte bij Marken deed alles kantelen,' aldus Corine Nijenhuis in *De Strijd om het IJ*. Goudriaan verweerde zich nog dat het probleem eenvoudig kon worden verholpen met de aanleg van twee lange pieren in de Zuiderzee bij de kanaalmond. Maar het feit dat hij die niet had genoemd en begroot in zijn aanbesteding betekende de doodsteek voor zijn plan. Op 10 maart 1828 werd het werk aan het Goudriaankanaal en de IJdam bij koninklijk besluit stilgelegd. Het jaar daarop stierf Goudriaan op zestigjarige leeftijd na een kort ziekte.

Zo goed zichtbaar als de sporen van het Goudriaankanaal zijn op Google Maps, zo goed verborgen zijn ze in de echte wereld. Nergens in landelijk Noord loopt er een weg, fiets- of wandelpad langs. Alleen vanaf de Durgerdammergouw, de Bloemendalergouw en de Dorpstraat in Holysloot is het mogelijk een blik te werpen op de lange sloot die tweehonderd jaar geleden de grootste marine- en koopvaardijsschepen naar zee had moeten leiden. ●