

# De bruggen van Schoorldam

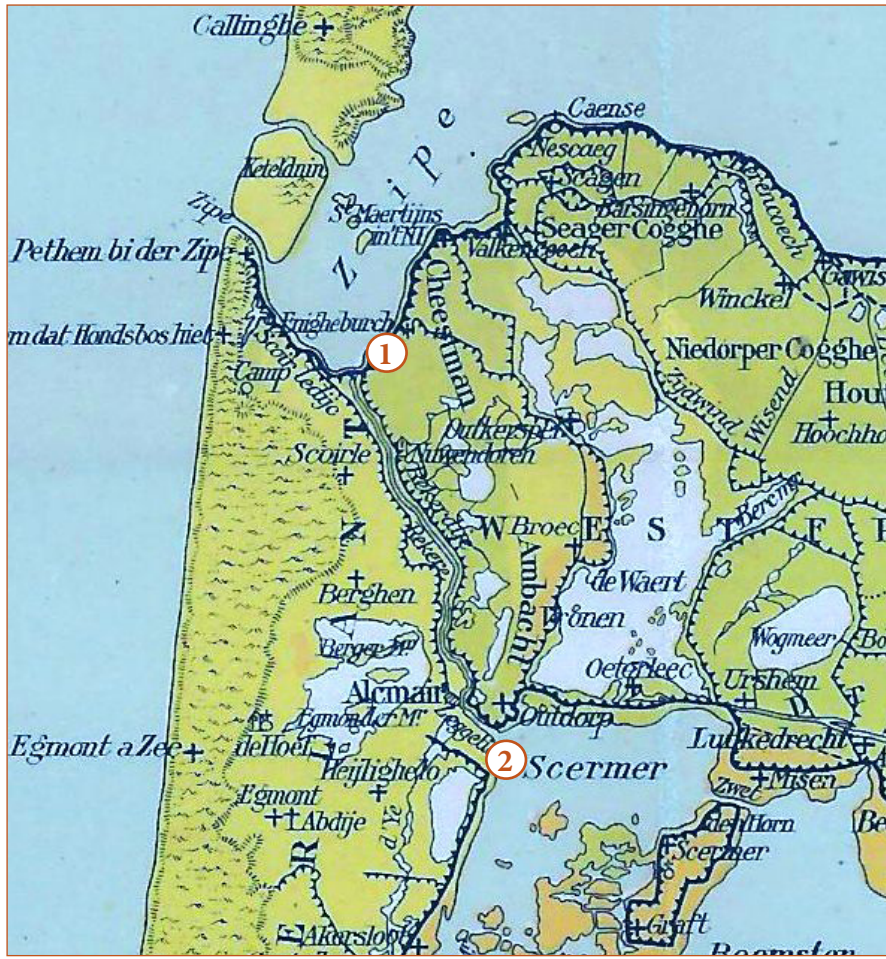
Alphons F.J. Leysen

Waar iets zijn oorsprong heeft is vaak niet meer te achterhalen. Zeker niet als het gaat om de getijstroom de Rekere, de Reker of Richara. In een akte van bisschop Koenraad van Utrecht komt in 1094 de naam Richara voor het eerst voor.

Frits David Zeiler stelt in zijn artikel 'De Rekere: veenriviertje of kanaal' dat het in het gedeelte van de Rekere tussen Alkmaar en Zijpe drie delen zijn te onderscheiden. Het eerste deel van Alkmaar tot het noorden van Koedijk zeer bochtig, vervolgens een recht stuk met een flauwe bocht en dan weer een kronkelend deel tot aan Krabbedam, waar de Rekere uitmond in de Zijpe. Volgens hem zou het rechte deel een gegraven verbinding kunnen zijn tussen de twee andere kronkelende delen.

illustraties collectie AFJ.L tenzij anders vermeld





Op dat moment is er dan al sprake van de getijstroom tussen het open water van de Zijpe (1) en de Schermermeer (2). De Zijpe werd in 1597 definitief ingepolderd. Het water van de Rekere stroomde waarschijnlijk bij hoog water van de zee landinwaarts richting het Alkmaardermeer en bij laag water omgekeerd richting de Zijpe.

uitsnede kaart van A.A. Beekman uit 1916 (collectie Zaanstad)



Vanaf de Zijpe vormde zich een estuarium naar het zuiden. Bij Schoorldam werd een dam in dat estuarium gelegd om het water uit de Zijpe te keren. Deze dam liep van de Rekerdijk (Westfriesce omringdijk) (A) tot de Nollen (B). De straatnaam Damweg herinnert ons nog aan die oude dam.

Detail van de kaart van Cornelis Dou ca. 1680 (collectie Westfries Archief)



1727

Later werd deze kering vervangen door een nieuwe dam bij Krabbendam. Afgaande van de kaart van Cornelis Dou zou afgeleid kunnen worden, dat die dam bij de aanleg van de Tarwedijk is gerealiseerd tussen de Tarwedijk en de Rekerdijk.

Nog weer later werd deze dam een onderdeel van de Schoorlsezeedijk. Het estuarium werd aanvankelijk verder afgeschermd door dijken als 'Den ouden Dijk' (nu Bullepad) (1) en in het zuiden van Schoorl, 'Kerckweg' en 't Seugdijkje' (nu Omloop en Oostgrasdijk) (2). Ten oosten van deze dijkes waren de uiterwaarden. Later werden deze dijken vervangen

door de 'Tarwedijk' (3) ten noorden van Schoorldam, en de 'Evendijk' (4) ten zuiden van Schoorldam. In 1531 werd de Rekere vergraven tot een kanaal ten behoeve van de aanvoer van materialen naar de aanleg van de Hondsbossche Zeewering.

Bij die kanalisatie van de Rekere werden waarschijnlijk ook de laatste stukjes uiterwaarden tussen de laatstgenoemde dijkes en het kanaal ingepolderd, waardoor ten noorden van Schoorldam de Hemmepolder en ten zuiden van Schoorldam de Kleyndammerpolder ontstonden. De ingepolderde uiterwaarden werden bemalen door molens.



Detail van de kaart van Cornelis Dou ca. 1680 (collectie Westfries Archief)

De Rekere werd in de loop der eeuwen steeds verder gekanaliseerd en kreeg namen als 'De Nieuwe Sloot', 'Vaert naar Alckmaar' en 'Alkmaarse Vaart'. Vanaf het moment van kanalisatie werden er waarschijnlijk bruggen over het kanaal gebouwd.

Op de kaart van Cornelis Dou kun je zien dat in de Hemmepolder het laatste stukje kanaal (Nieuwe Sloot) niet meer het tracé van de Rekere (1) volgde, maar midden door de Hemmepolder (2) werd aangelegd, waardoor de Hemmepolder (afscheiding van de Hemmepolder) ontstond. Het latere Noordhollands Kanaal volgt het zelfde tracé waardoor de situatie ontstond dat er een stukje van Schoorl aan de oostzijde van het kanaal kwam te liggen. Pas in 1960 kwam de Hemmepolder bij de toenmalige gemeente Warmenhuizen.

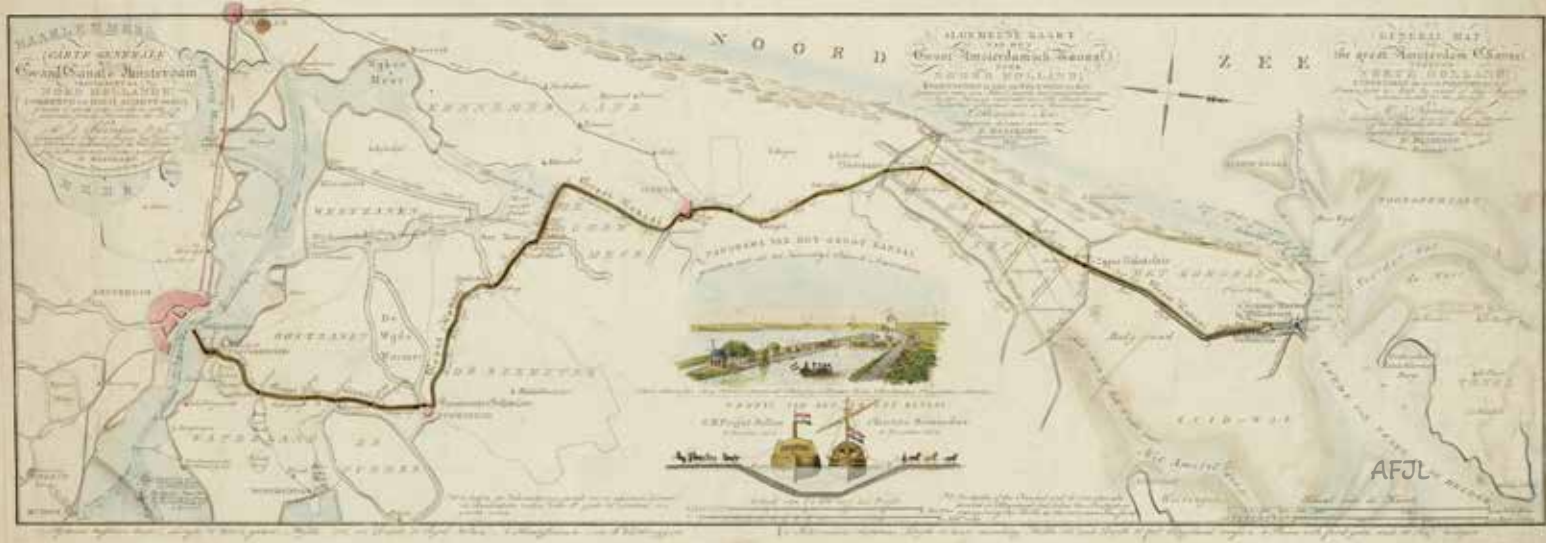
*Rekere*

*De Nieuwe Sloot*



*Detail van de kaart van Cornelis Dou ca. 1680 (collectie Westfries Archief)*

# Het Noordhollands Kanaal

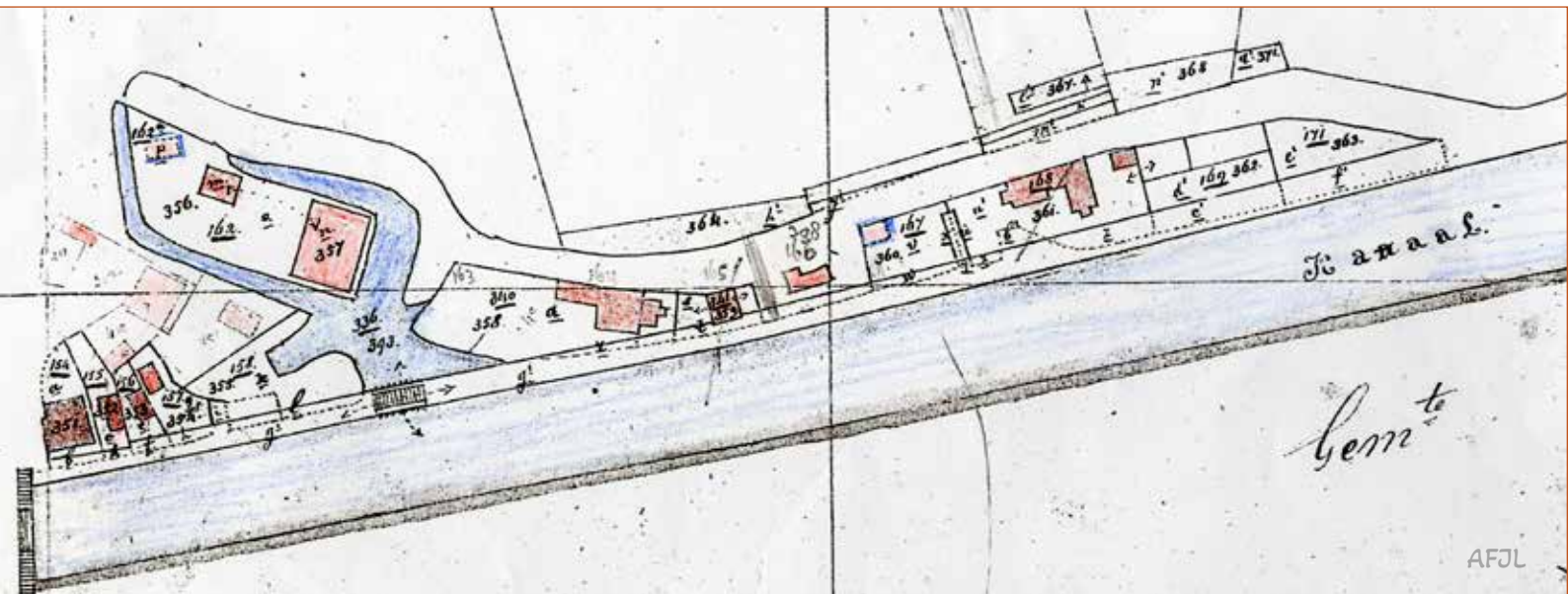


de loop van het Noordhollands Kanaal, 1876 (collectie Provinciale Atlas Noord-Holland)

In de periode van 1819 tot 1824 werd, op last van koning Willem I, het Noordhollandsch Kanaal gegraven. Door het steeds groter worden van de zeeschepen, zowel handels- als maritieme schepen, was de route van Amsterdam naar de Noordzee over de Zuiderzee, vanwege de vele ondiepten, steeds gevaarlijker geworden. Het nieuwe Noordhollandsch Kanaal van Amsterdam naar Den Helder kreeg een lengte van 80 kilometer, een breedte van 37 meter en een diepte van 6 á 7 meter. De totale kosten van graven, bruggen en sluizen heeft naar schatting uiteindelijk zo'n 12,5 miljoen gulden gekost. Het graafwerk gebeurde in putten, die in drie 'diepten' werden gegraven. De eerste diepte tot 4m en ook de tweede tot 5,5m konden meestal met behulp van houten spaden, baggerbeugels en kruiwagens worden verricht. De bagger werd op de kant of in een schuit geschept. De derde diepte tot 7m werd meestal met behulp van paarden of moddermolens bereikt. Het gehele werk stond onder leiding van de waterbouwkundige Jan Blanken Jansz. en werd uitgevoerd door een groep van zo'n 9000 slecht betaalde arbeiders. De vergoeding bedroeg f 0,50 per dag en de behuizing, bestaande uit meestal zelfgemaakte woonketen, was erbarmelijk.



Jan Blanken Jansz. (1755-1830)  
(collectie Marine Museum Den Helder)



Schoorldam, gemeente Warmenhuizen in 1819, tekening van het nieuw te graven Noordhollands Kanaal (Kadaster, bewerking J&T. Muelink)

vlotbrug over het kanaal

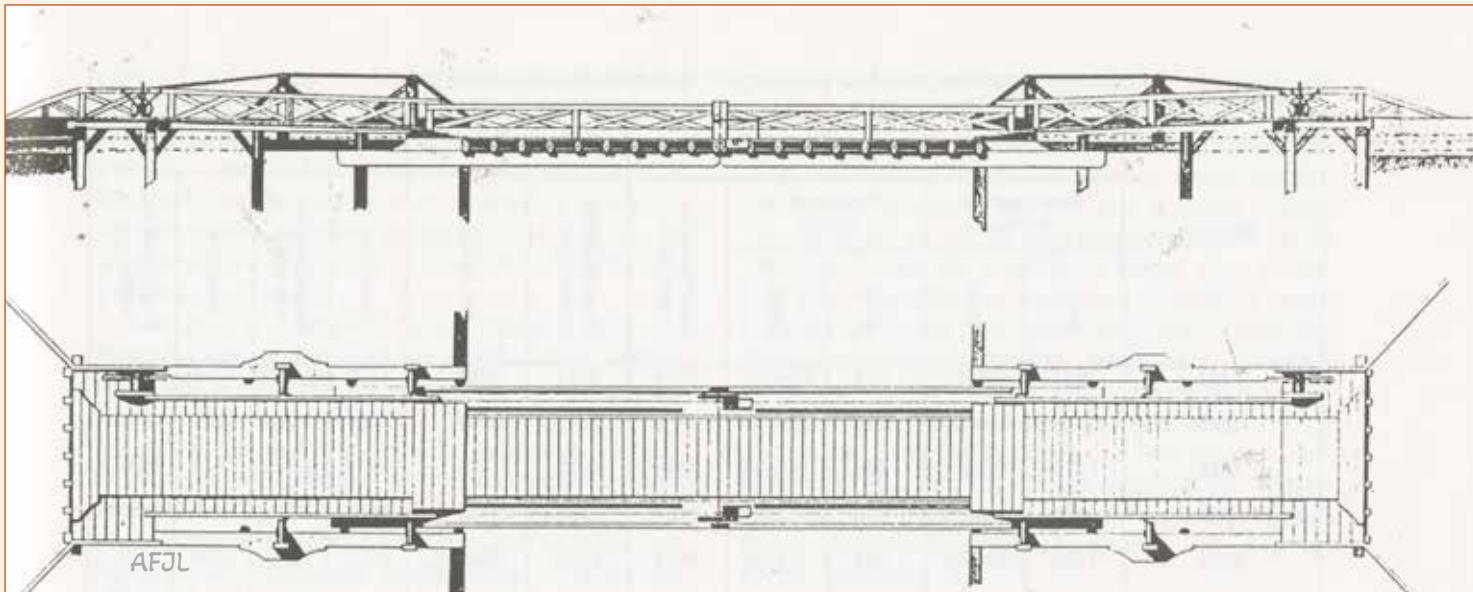
# Vlotbruggen

Omdat de overspanning van het kanaal in die tijd niet door bruggen konden worden bereikt en veerpondjes te veel oponthoud voor de bewoners zouden betekenen, werden er negen vlotbruggen geplaatst. Eén ervan kwam in Schoorldam als rechtstreekse verbinding tussen de Damweg (westzijde) en Dorpsstraat (nu Sluisweg, oostzijde). Een vlotbrug bestaat uit twee vaste stukken naar de kades en twee drijvende brugdelen (samen 15 meter) in het midden. Er waren twee brugwachters (aan beide zijden één) nodig om de brug open te draaien. En dat betekende dus ook twee brugwachtershuizen.

vlotbrug richting Sluisweg, links het brugwachtershuis



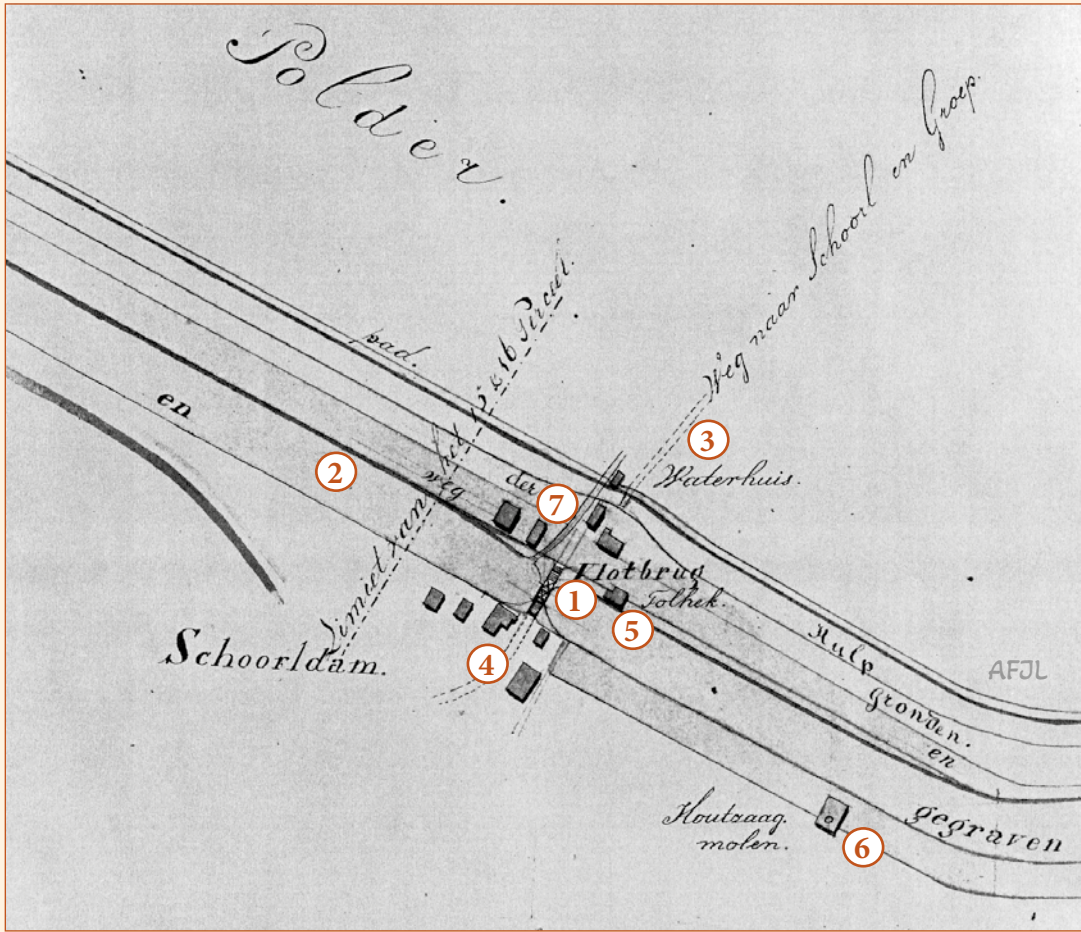
*vlotbrug  
omstreeks 1900 met  
links  
Kanaalkade 51 en 47*



*tekening van een vlotbrug, 1821*



*vlotbrug richting west met op  
de achtergrond de woning van  
kolenboer Selhorst en rechts de  
bakkerij van Nottelman*

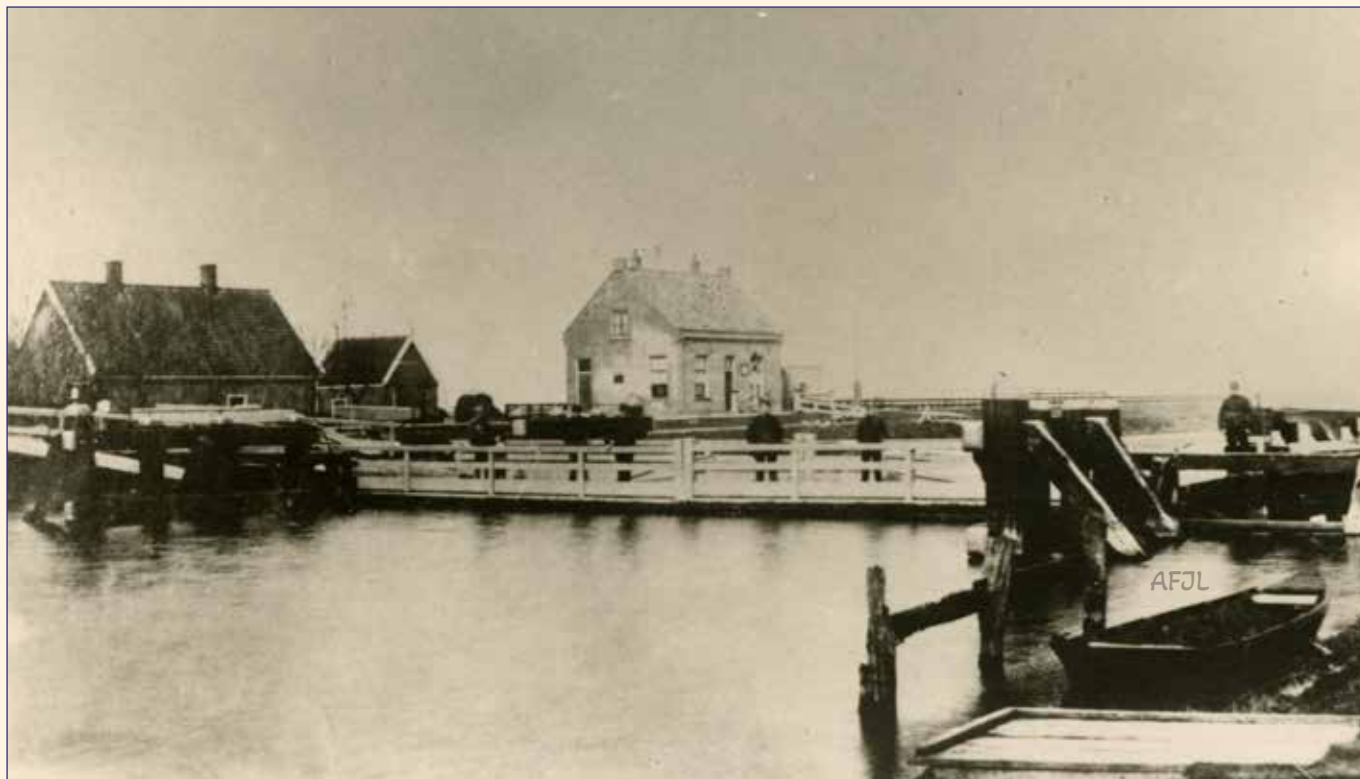


- vlotbrug, verbinding over het Noordhollands Kanaal tussen Damweg en Dorpsstraat.
- 1) vlotbrug
  - 2) Noordhollands Kanaal
  - 3) Damweg
  - 4) Dorpsstraat (Sluisweg)
  - 5) nieuw tolhuis/  
brugwachtershuis
  - 6) houtzaagmolen
  - 7) oude tolhuis van 1700 met links herberg 'Landswelveren'.



zeilschip wachtend voor de gesloten vlotbrug, links de notariswoning en 'Landswelveren' met doorrijstal, tekening Jan Vlam





*de vlotbrug met links bakker Nottelman en rechts het brugwachtershuis (westzijde)*



*vlotbrug en herberg 'Landswelvaren' ± 1905*

De schepen die het kanaal mochten bevaren hadden een maximale diepgang van 4,90 meter, een lengte van 64 meter en een breedte van 14 meter. In 1856 voeren er ruim 1.500 zeeschepen en ruim 10.000 binnenvaartschepen door het kanaal. De grootste schepen werden door zo'n 12 tot 24 paarden over de, aan beide zijden van het kanaal aanwezige jaagpaden, getrokken.

Aanvankelijk waren het vooral de zeilschepen en trekschuiten die het kanaal bevoeren en later ook veel stoomschepen.

En dan waren er de vele beurtschippers met hun geregelde diensten of losse vrachtdiensten. Veel boeren brachten zo hun produkten naar vooral de markten in Alkmaar of zelfs Amsterdam. Van Jan Louter uit Catrijp is bekend dat hij met allerlei produkten als eieren en groenten naar Amsterdam voer en met potten en pannen voor zijn winkel terugkwam.



interieur van een trekschuit met passagiers 1760 door S. Fokke



# Schepen

adv. verkoop beurtschipper



## Uit de hand te koop :

het zeer beklante en sedert dertig jaren aan den tegenwoordigen eigenaar een goed bestaan opleverend

### SCHUITENVEER,

van SCHOORL en GROET op ALKMAAR vice versa, wordende op de Alkmaarsche marktdagen met goed succes bevaren, niet al hetgeen daartoe behoort, als: hechte en sterk getimmerde **Jaagschuit** en toebehooren, twee beste **Vrachtwagens** en drie **Werkpaarden**, en de

### SCHIPPERSWONING,

te Schoorl, nabij Schoorldam, bestaande in een Woonhuis, met Stalling voor acht koeijen en berging voor hooi, een **Loods** met berging voor rijtuigen en een uitgestrekt **Terrein**, gebezigd voor Tuin en Bouwland, in oppervlakte groot ruim 44 roeden; alles te aanvaarden 1 Mei 1863 en te bevragen bij den Notaris ABR. P. DE LANGE, te Schoorldam, of bij den eigenaar JAN ZWAGERMAN, Marktschipper van Schoorl. Brieven franco.

Bij dit een en ander bestaat gelegenheid voor den koper, om een stuk **Wel** en een stuk **Bouwland** in huur te bekomen,

trekschuit met jaagpad (Stads Archief Amsterdam)



*tekening nabij de 'Kazerne',  
woning bij de scheepswerf,  
tekening Dirk van Baar  
±1940*

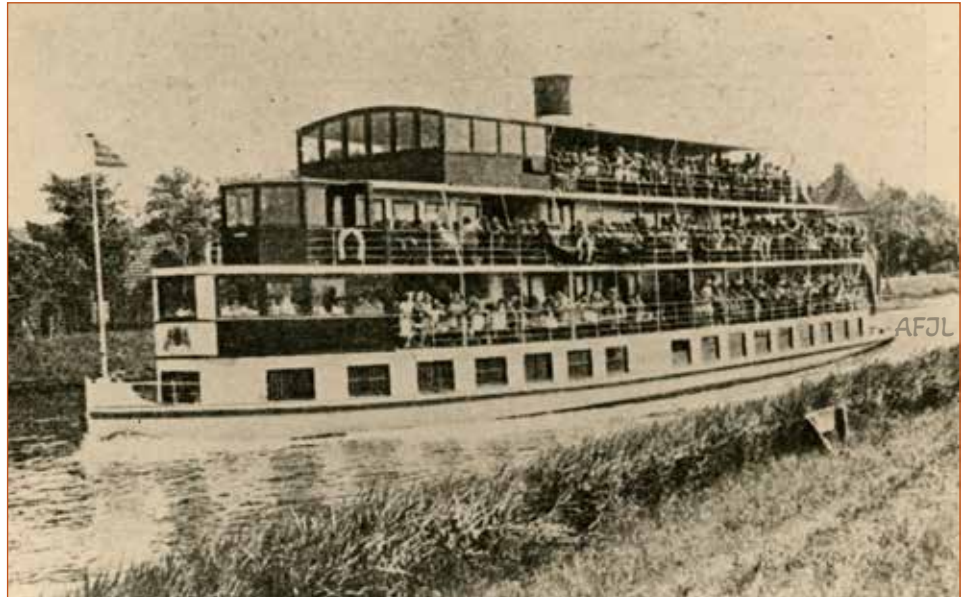


*Alkmaar Pakket aangemeerd voor het notarishuis tegenover de scheepswerf met uitstappende kinderen en fanfare uit Zaandam. De kinderen gingen lopend naar het zandduin achter de 'Roode Leeuw', krijttekening door Erwin Bowien, 1938)*



*aanlegsteiger bij het notarishuis (particulier bezit)*

*Alkmaar Pakket* (collectie AFJ.L)



Dit bewijs van ontvangst is zegelen met 10 cent, indien het bewijs van kwijting is voor een bedrag hooger dan f 10.—

PRIJS

## BEWIJS VAN ONTVANGST

BEURTVAART-ADRES      Wettig gedeponeerd

ONTVANGEN van *Antoon van notaris Pinkster te Schoorlдам*

Ter verzending met inachtneming van de gewijzigde Algemeene Vervoercondities van de Vereeniging tot Behartiging van de Belangen van de Binnenlandsche Beurtvaart (Stoom en Zeil) te Rotterdam

per: *Alkmaar pakket*

Aan *den H. N. II. Pinkster te Umuiden*

Aanwijzing of de zending franco is: *franco*

REMBOURS \_\_\_\_\_

**In de vracht is assurantie nooit begrepen.**  
Wenscht gij deze zending door tussenkomst van den vervoerder te doen verzekeren? \_\_\_\_\_  
Waarde ter verzekering? \_\_\_\_\_

Adres of Merken	Nummers	Aantal	Wijze van Inpakking	I N H O U D	Bruto gewicht
		1		<i>Schryfsapfel</i>	

Franco . . . . . *150*  
 Assurantie . . . . . *10*  
 Aanteekenen . . . . .  
 -----  
*160*

den 192

Niet verantwoordelijk voor de juistheid der opgave betreffende inhoud en gewicht

Ondertekening van den vervoerder:

H. N. II.      AFJL

**IN DE VRACHT IS ASSURANTIE NOOIT BEGREPEN.**

Auteursrecht verzekerd volgens de Wet Directie: ROTTERDAM, Haringvliet 11c

*vrachtbrief van Alkmaar Pakker voor notaris Pinkster te Schoorlдам*



*Alkmaar Pakker langs de bakkerij van Nottelman te*

# De spoorbrug

In 1912 werd de vlotbrug vervangen door een draaispoorbrug, een paar honderd meter naar het noorden. Het tracé van deze spoorlijn ging van het station aan de rand van de Nollen, over de Damweg en achterlangs de huizen aan de Damweg. Aan de overkant van de brug ging het tracé over een dijkje dat aansloot op de Westfriese Omringdijk. Op de kruising van die dijken was een abri met aan de overzijde van de weg café 'Spoorzicht'.



*de spoorbrug richting west te Schoorldam (collectie AFJL)*



*de stoomtram over de spoorbrug, links de basculebrug over de Damsloot*





# De spoorbrug



*Tram achter de huizen aan de Damweg richting spoorbrug*





# De spoorbrug





# *in 1969 neemt Schoorldam afscheid van de spoorbrug*

*(foto's Marius Slot)*





AFJL



*Jo de Leeuw ontvangt de Schoorldammers in café 'De Band'*





## De nieuwe basculebrug

Na ruim een halve eeuw werd in 1969 alweer een nieuwe brug gebouwd, ditmaal werd het een basculebrug.

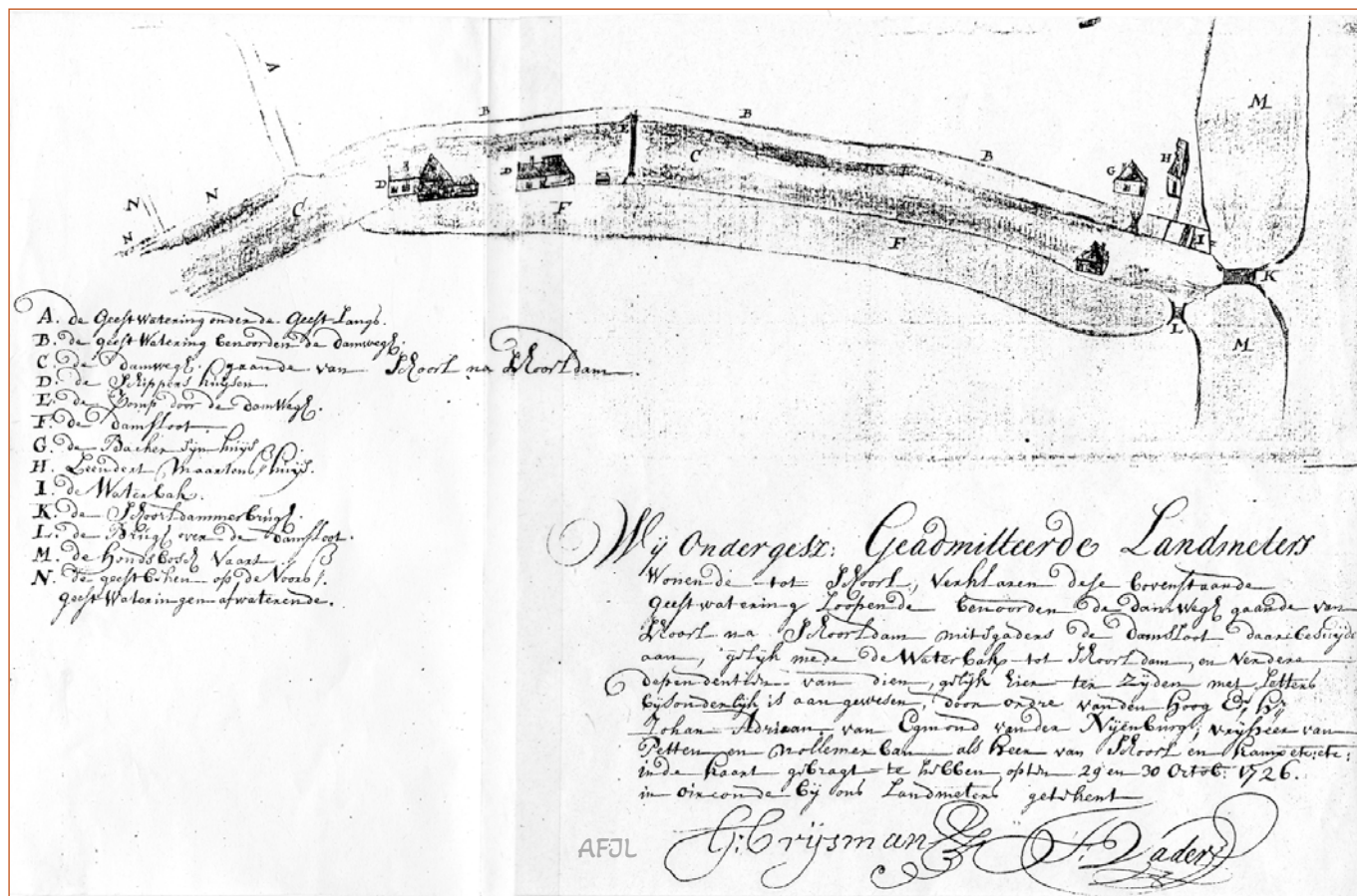


*de nieuwe basculebrug in 2019 (foto AFJ.L)*

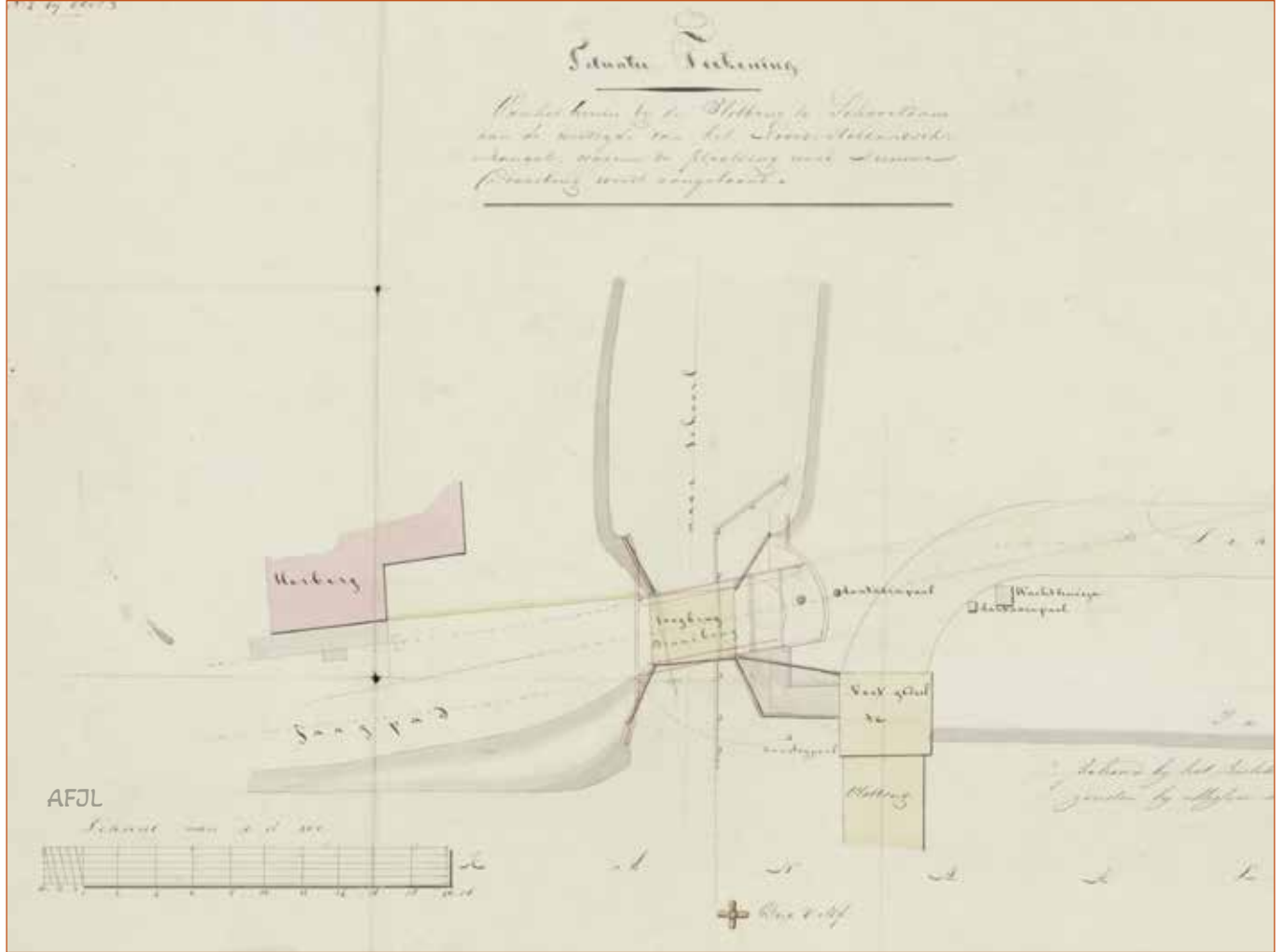
AFJL

Over de toegang van de Damsloot waren er, parallel aan het kanaal, steeds bruggen vanwege het pad langs het Noordhollands Kanaal. Dat was van belang omdat de Damsloot goed bevaarbaar moest zijn. Zo werd er veel handel in- en uitgeladen voor Schoorl en stonden er aan de kop van de Damsloot twee schippershuizen. Van de eerste bruggen over de Damsloot is mij niets bekend. In 1843 werd er over de toegang naar de Damsloot een draaibrug gebouwd, de tekeningen daarvan zijn hier afgebeeld. Deze draaibrug werd in 1912 vervangen door een nieuwe wipbrug. Op de in dit artikel afgebeelde foto rijdt Jan Duin met zijn meelwagen over die wipbrug. In 1936 werd de wipbrug weer afgebroken en vervangen door de huidige stenen brug.

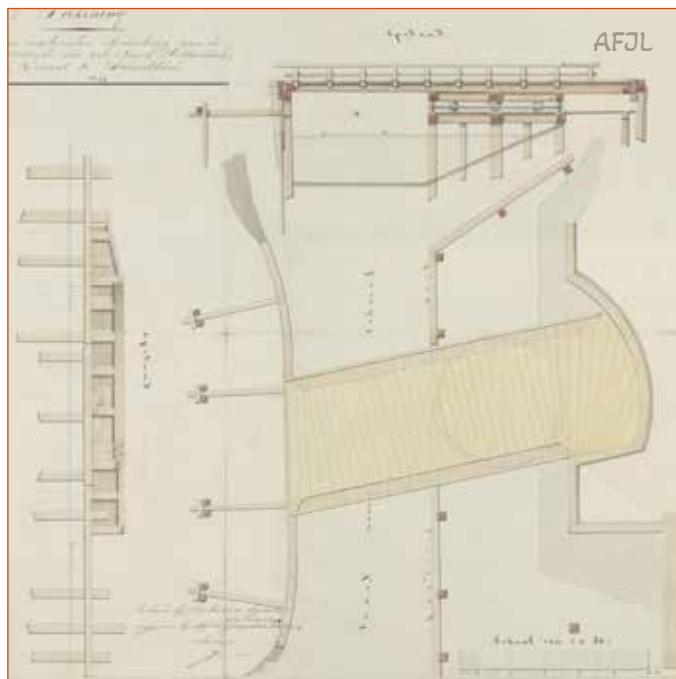
# Brug over de Damsloot







*draaibrug over de Damsloot met links de herberg 'Landswelveren', 1843 (collectie Provinciale Atlas)*



*tekening van de draaibrug over de Damsloot, 1843 (collectie Provinciale Atlas)*



*'Landswelvaren' met de draaibrug over de Damsloot, ±1910*

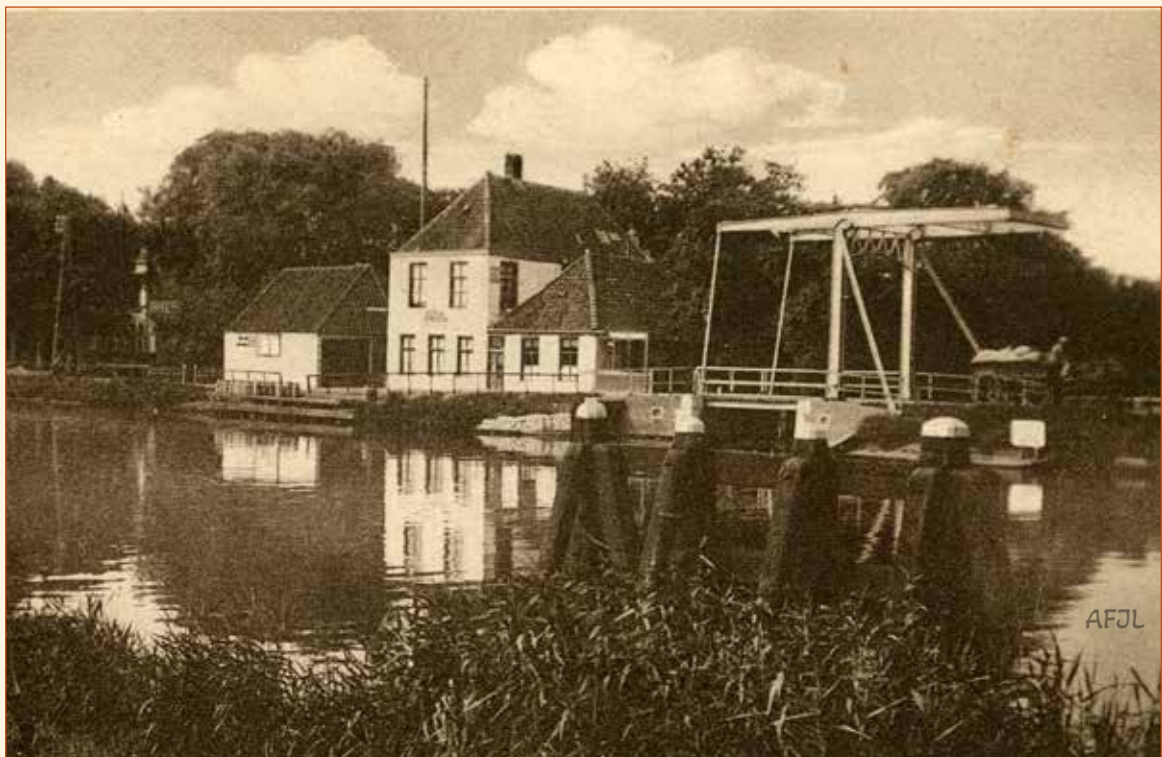
*draaibrug*



*draaibrug over de Damsloot met links 'Landswelvaren' en doorrijstal, helemaal rechts het brugwachtershuis (collectie particulier)*

*basculebrug*

*basculebrug over de Damsloot met links 'Landswelveren', ±1930  
meelman Jan Duin rijdt net over de brug met een lading meelzakken*



*wipbrug over de Damsloot met 'Landswelveren'*



*wipbrug met 'Landswelveren', schilderij van Van Osch (collectie particulier)*

*wipbrug over de Damsloot met 'woning kolenboer Selhorst',  
tekening Jo de Leeuw*





*1936 werkzaamheden ten behoeve van de stenen brug ter vervanging van de basculebrug (collectie Regionaal Archief Alkmaar)*



*1936, basculebrug over de Damsloot met links daarnaast de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van een nieuwe stenen brug (collectie Regionaal Archief Alkmaar)*



*nieuwe stenen brug over de Damsloot met de beide notarishuizen en in de verte de steenfabriek ± 1970*

## *stenen brug*



*stenen brug over de Damsloot met café De Band*

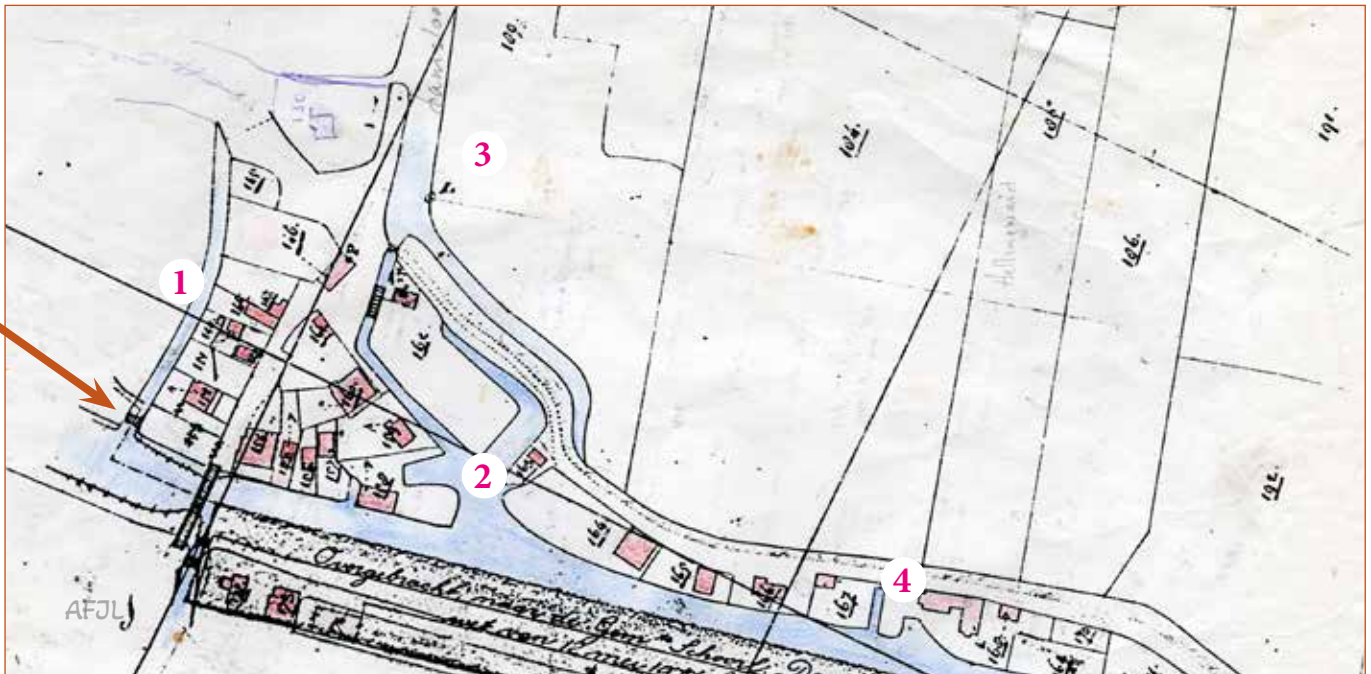


*omstreeks 1942, rechts de stenen brug met café 'De Band', tegeltableau van Erwin Bowien (particuliere collectie)*

# Het bruggetje naar de scheepswerf

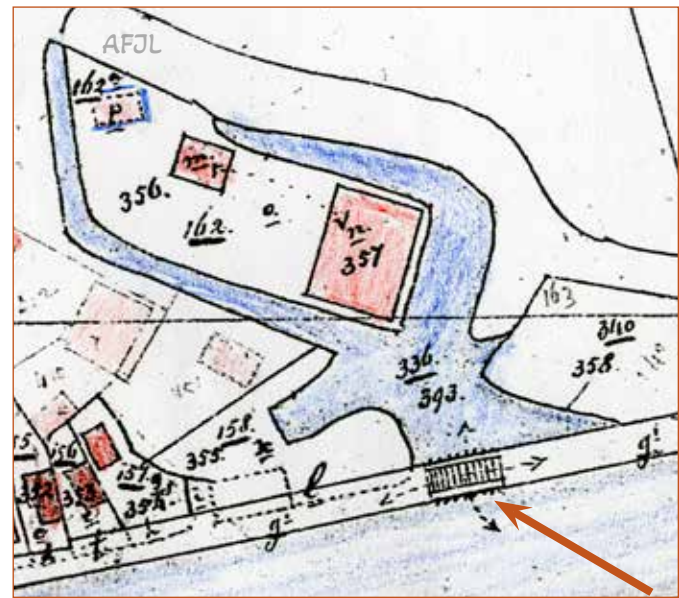
Voordat het Noordhollands Kanaal was gegraven waren er aan de oostzijde van de toenmalige Alkmaarse Vaart twee open wateren.

Eén aan de noordzijde en achterzijde van de bebouwing langs de Dorpsstraat (1) (nu staat daar een rij nieuwe huizen onder de oprit naar de brug over het kanaal). Over dit water was een bruggetje en het water diende als haventje.



Schoorldam, gemeente Warmenhuizen in 1819 (Kadaster, bewerking J&T Muelink)

Het tweede open water (2) vormde een verbinding met de oostelijke Damsloot (3) richting Warmenhuizen. Zoals te zien op de kaart was er ook toen al een sluisje en een brug voor de weg over de Rekerdijk (West-frieseomringdijk). Dit water, waar de voormalige scheepswerf aan lag, werd aanvankelijk bereikbaar gemaakt via een stenen brug en tegenwoordig een basculebrug. Overigens was de scheepswerf er toen nog niet. Er was al wel een scheepswerf, maar die lag even verderop naar het zuiden (4).





*brug over de Kanaalkade naar de scheepswerf, tekening Dirk van Baar*

*stenen brug*



*brug over de Kanaalkade naar de scheepswerf, tekening Dirk van Baar*



*brug over de Kanaalkade  
naar de scheepswerf, tekening  
Jan Vlam*



*brug over de Kanaalkade naar de scheepswerf*





AFJL

AFJL

*brug over de Kanaalkade naar de scheepswerf,  
tekening Dirk van Baar*

## *stenen brug*

*brug over de Kanaalkade naar de scheepswerf,  
tekening Dirk van Baar*



AFJL

## *brugprobleem*



AFJL

*nieuw gebouwd schip in de kraan, te groot voor de brug*



AFJL



*de nieuwe wipbrug  
over de Kanaalkade*



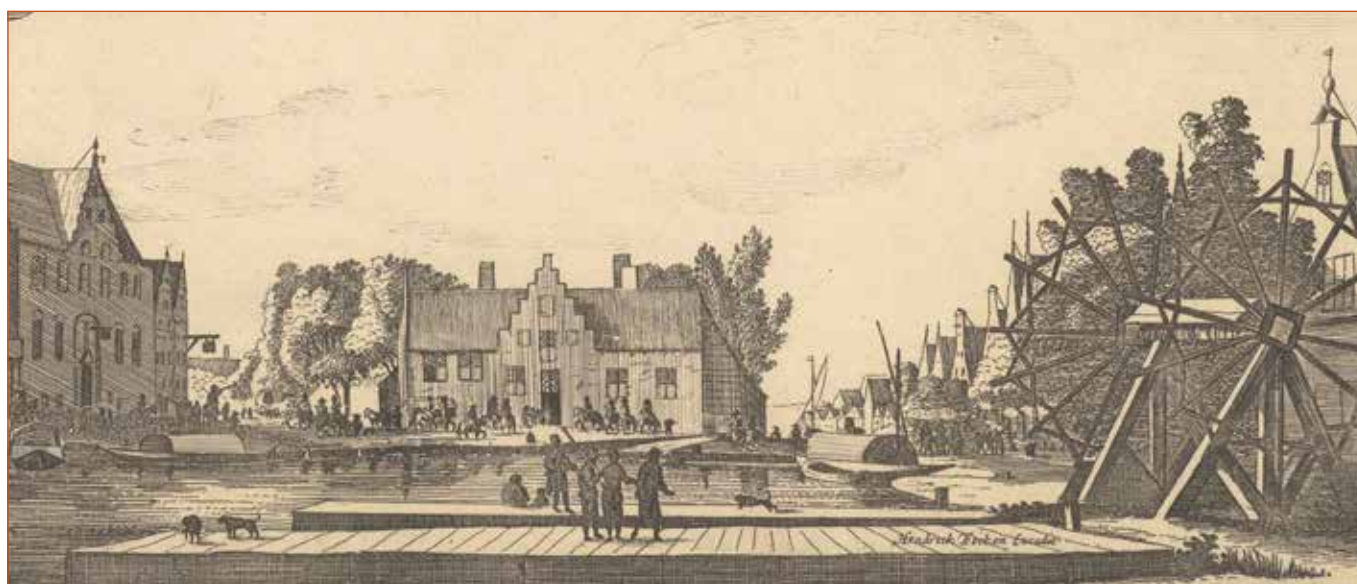
# De brug in de Rekerdijk

Het sluisje van ±1920 en de brug in de Rekerdijk waren een modernisering van een al eerder aanwezig sluisje en brug.

De eerdere brug in de Rekerdijk en oude sluisje van voor 1920 waren op hun beurt een modernisering van de overtoom over de Rekerdijk, die op de kaart van Cornelis Dou (1680) wordt aangegeven (2). Met die overtoom konden de platbodemschuiten over de dijk getrokken worden naar de achter de dijk liggende Damsloot richting Warmenhuizen.



detail van de kaart van Cornelis Dou ca. 1680 met de overtoom (collectie Westfries Archief)  
1) Damsloot, 2) Overtoom, 3) Dorpsstraat, 4) Nieuwe Sloot (later Noordhollandsch Kanaal)



voorbeeld van een overtoom: 1650 Amsterdam, overtoom om schepen over te brengen in de Slotervaart (collectie Stadsarchief Amsterdam)



## sluisjes en brug bij de Rekerdijk

detail van de kaart net voor de aanleg van het Noordhollandsch  
Kanaal 1819 ((Kadaster, bewerking J&T Muelink))  
1) Damsloot richting Warmenhuizen,  
2) brug in de Rekerdijk, 3) oude sluisje

bouw van de nieuwe sluis met op de achtergrond de brug in de Westfriesoomringdijk, 1920 (collectie Regionaal Archief Alkmaar)

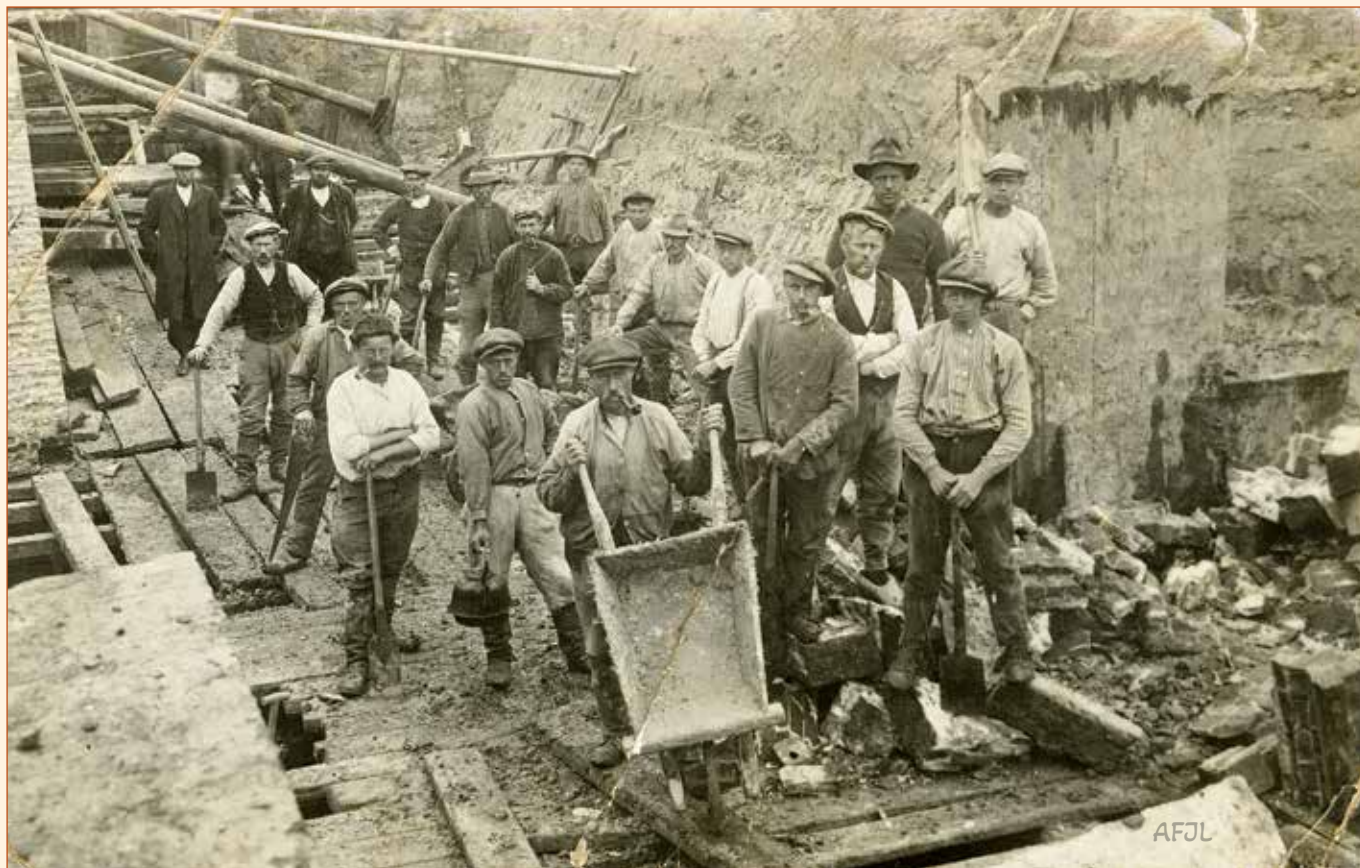




*aanleg van het water van de scheepswerf naar het sluisje, linksachter de scheepswerf (1920) (collectie Regionaal Archief Alkmaar)*

*bouw van de nieuwe sluis met op de achtergrond de brug in de Westfrieseomringdijk (1920) (collectie Regionaal Archief Alkmaar)*





AFJL

*1920 bouw van het  
sluisje*



AFJL

# sluisje

*sluisje*



*brug in de Rekerdijk met links café 'Sluiszicht', achter de brug café 'Tramzicht' en rechts een stukje van de school*

brug



*brugleuning en café 'Sluiszicht'*



*de jeugd (2e van links mijn moeder Marie de Leeuw) tussen sluis en café 'Sluiszicht', rechts de school en de brug in de Rekerdam*



*café "Sluiszicht",  
brug en school*



## DE GEZONKEN KOOLSCHUIT IN DE SLUIS VAN SCHOORLDAM

Onlangs kreeg ik het blad 'Zicht op Haringcarspel' nr. 37 van iemand te leen, om kennis te maken met het blad. Min of meer was ik verrast door de foto op de omslag van het blad nl. 'het sluisje van Schoorldam', want daar heb ik veel herinneringen aan, nl. het gezonken schuitje met rode kool, zie pag.6 in nr. 37.

Het was januari 1943 toen ik 14 jaar werd, en per 1 maart van het zelfde jaar als knechtje werd verhuurd bij een tuinder op het 't Rijpje (ter opleiding zeg maar als agrarisch medewerker zoals dat tegenwoordig met een net woord heet). In die tijd was je knecht(je).

Het schooljaar liep echter tot eind juli, hetgeen vijf maanden schoolverzuim inhield waar je niet onderuit kon. Dit koste in die tijd twee keer tien gulden boete voor schoolverzuim. De schoolmeester had waarschijnlijk medelijden met het gezin, want er werd geen aangifte meer gedaan bij de inspectie onderwijs.

Het moet dus ongeveer maart/april 1943 zijn geweest, want na die tijd zat er niet veel kool meer in de schuren. 's Morgens rond een uur of zes/half zeven vertrok ik vanaf het 't Rijpje omgeving Martinusschool in de richting van Tuitjenhorn via de sloot die toen langs het 't Rijpje liep, en de sloot langs de Selschardijk onder de brug door (heette het sluisje) naar de delft, een grote brede sloot die liep nagenoeg

van St. Maarten naar Warmenhuizen. Vanaf de veiling van Warmenhuizen richting de sluis van Schoorldam kwam je de zuurkoolfabriek van Klaas Wagenaar (K.W.) nog tegen, gelegen aan een grote brede plas of sloot waar ik later vaak deense witte kool heb gebracht. Een gevaarlijke plas vanwege de golfslag bij veel wind, als je wat diep lag, (kantje boord) kreeg je wel eens wat water binnen. Verder, via een grote brede sloot kwam je bij het sluisje uit, de deuren stonden de keer open en ik kon dus zo naar binnen varen.

Als de sluiswachter niet aanwezig was deed je het schutten zoals dat heet zelf. En als je 14 jaar bent is dat natuurlijk een fluitje van een cent, dus uit het schuitje gestapt en aan het werk gegaan, deuren dicht en schuiven dicht, en daarna aan de kanaalzijde de schuiven geopend om het water in de sluis op kanaalpeil te brengen. Door het binnenstromende water in de sluis is de schuit met kool in beweging gekomen en is zonder erg met de punt van het schuitje onder een balk van een deur blijven hangen en stond razendsnel op z'n kop. Met man en macht werd de schuit boven water gesjord, de kool met viertands-, en hooivorken uit de sluis gevist en in de schuit gedeponeerd.

Verder ging het richting spoorbrug. Daar lag langs de kanaalkade een grote rijnaak afgemeerd waarin de kool moest worden afgeleverd, 'bestemming Duitsland', daarna met hulp van de sluiswachter en overige belangstellenden, de terugreis naar het 't Rijpje aanvaard. Daar aangekomen was het al laat en donker, de baas was er niet, waarschijnlijk in slaap gevallen tijdens het kaartmiddagje van de eigen gestookte jenever!!!



Foto van een soortgelijke koolschuit.  
Bron: website Stichting COOG.

Cor Stoop

### gebruikte literatuur:

- \* *Oude woonsteden in Schoorl*, Joop en Tini Muelink (Uitgeverij Pirola 2007)
- \* *Zijpe 2*, de aanleg van het Groot Noordhollandsch Kanaal, Jan T. Bremer (Uitgeverij Pirola 1991)
- \* *Wikipedia*, Noordhollandsch Kanaal
- \* *Convexe kustboog 1*, Henk Schoorl (Uitgeverij Pirola 1999)

### afbeeldingen:

- \* Historische Vereniging Haringhuizen (p. 22)
- \* Koninklijk Oudheidkundig Genootschap (p. 1)
- \* Maritiem Museum Den Helder (p. 3)
- \* Provinciale Atlas Noordholland) (p. 3)
- \* Regionaal Archief Alkmaar
- \* Stadsarchief Amsterdam (1, 2, 18)
- \* Westfries Archief (p. 3, 14, 15, 18, 19, 20)
- \* Eigen collectie (alphons leysen)