

Een grote fabriek afhankelijk van een kleine poldersluis

Door Cees Kingma

Tot ver in de vorige eeuw was de grote papierfabriek van Van Gelder Zonen aan de Westerveersloot en het Zaandammerpad in Wormer voor de aanvoer van haar grondstoffen en de afvoer van haar papieren producten afhankelijk van de Bartelsluis en de Poelsluis. Ook de steenkolen voor de energiecentrale werden in speciale kolenbakken aangevoerd vanaf de overslagplaats in het Wolfrak, een kom in de Zaan. De Bartelsluis was al enkele eeuwen een belangrijk verkeersknooppunt in de verbinding tussen het dorp Wormer en de markten in de omliggende steden zoals Haarlem, Alkmaar en Amsterdam.

Noord-Holland benoorden het IJ bestond uit een archipel van eilanden waarbij alle meren en meertjes met elkaar in verbinding stonden. Een aantal van deze meren stond bovendien in directe verbinding met de zee. Transport over water was vaak de enige mogelijkheid om goederen en personen te vervoeren. Uit oude kaarten blijkt dat er een open verbinding was met de Poel, waardoor het Zaanwater onbelemmerd het Wormer- en Jisperveld kon binnenstromen. Ook de hoofdafwatering, de wegsloot, stond in open verbinding met de Zaan. De overige afwateringskanalen en kanaaltjes liepen naar de grote wateren zoals de Wijde en Enge Wormer en het Zwet en de Poel.¹



Detail van een gravure naar een kaart uit 1575 van Joost Jannsz. Beeldsnijder, waarop de bedijkingen van de banne te zien zijn.

Waterlands Archief Purmerend, WAT 001020355

De Wormer-, Jisper- en Nekkerban werd door de omstreeks de 13de eeuw aangelegde Beemster-, Waterlandse- en Noorder IJ en Zeedijk tegen de directe invloed van het zeewater beschermd. In het noorden werd de banne beschermd tegen het water uit de Beemster door een op enige afstand zuidwaarts van het Beemstermeer gelegen deel van Waterlandse Noorder IJ en Zeedijk. In het westen werd, ongeveer ter hoogte van de tegenwoordige Oudelandse Dijk bij Knollendam de banne beschermd door die dijk tegen het water van de Sterremeer.²

Doordat goede wegen ontbraken hadden de bedijkingen grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de zich ontwikkelende nijverheid in de banne. Na het sluiten van dijken werden, om dat vervoer mogelijk te blijven maken, op strategische plaatsen sluizen en overtomen gebouwd. Na het eerste kwart van de zeventiende eeuw lagen er volgens sommige tekeningen 14 spui- en schutsluizen in de bedijking rondom de polder Wormer en Jisp. Op de plaats van de Bartelsluis is vanaf het moment van bedijking een sluis geweest. Aan het begin van de zeventiende eeuw voeren boeren en vissers van de dorpen Wormer en Jisp nog wel zonder enige hindernis vanuit het dorp naar de grote open meren zoals de Wijde (Groote) en Enge (Cleijne) Wormer.

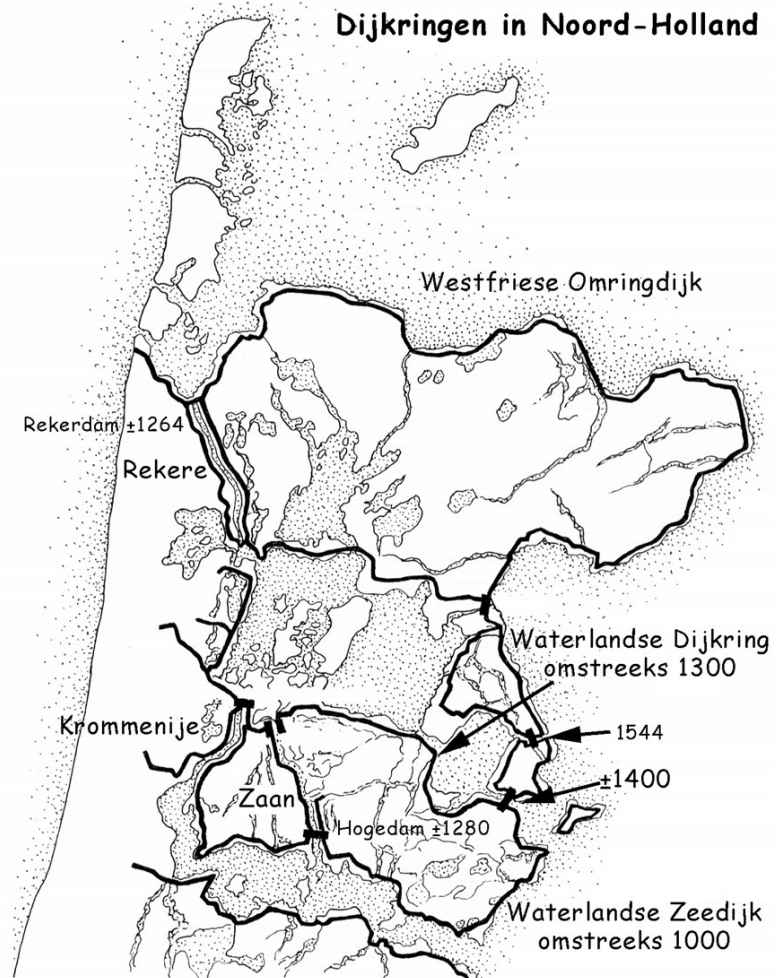
Ook al waren de binnenmeren door afdamming van de zee afgesloten ze werden bij stormen nog altijd een last voor de lage landen. Na de droogleggingen van de Beemster (1612) en de Wijde Wormer (1626) nam door de boezemverkleining de wateroverlast toe en werd het oude land van Wormer-, Jisper- en Nekkerban door het uitmalen van het overtollige water van de droogmakerijen in moeilijkheden gebracht.

De omdijking van de polder Wormer, Jisp en Neck

Er moest een afdoende voorziening tegen de wateroverlast komen en zo werd op 30 mei 1630 in het stadhuis te Purmerend tussen de 'burgemeesteren' van die plaats, met die van Wormer en Jisp een overeenkomst gesloten om een ringdijk aan te leggen die verdere wateroverlast zou moeten voorkomen. Men begon in de Nekkerban, bij het Eelweersluisje, van waar de nieuwe dijk de Beemsterringvaart volgde. De dijk liep vervolgens langs de Wijde Wormer en de oostelijke Zaanoevers naar Knollendam om voorbij dat dorp op het eerder genoemde sluisje aan te sluiten. Door deze werkzaamheden werden dus ook de openingen van de Poel en de Schaalsmeer gedicht. Ook alle afwateringssloten, naar de toen nog natte Enge Wormer, werden afgedamd. Uiteindelijk werden er vier windmolens gebouwd die het waterpeil in het bedijkte gebied op het gewenste niveau moesten houden.³

Het zal duidelijk zijn dat al deze waterstaatkundige werken van grote invloed zijn geweest op de ontwikkeling van het scheepvaartverkeer. Economische opbloei en neergang van dorpen en stadjes hingen nauw samen met de bereikbaarheid via het water.

Transport van de landbouwproducten boter en kaas of bakkerijproducten, zoals de scheepsbeskuit, uit Wormer naar de markten in de grotere steden Haarlem en Amsterdam was alleen mogelijk bij goede en open vaarwegen. En ook de aanvoer van de grondstoffen en de afvoer van de eindproducten bij de diverse



Kaart van de grote dijkkringen in Noord-Holland met de belangrijkste dammen in de zeegaten. Aan het begin van de 16e eeuw stond het binnenwater door de Krommenije en de haven van Edam nog in open verbinding met de zee. Deze doorvaarten werden echter na 1544 ook gesloten.

Bron: Zee van Land - De droogmakerij als atlas van de Hollandsche landschapsarchitectuur. Pagina 49 - ISBN 90-71123-82-0

industriemolens, zoals meel-, olie-, verf- en houtzaagmolens, die langs de Zaan overal in “het veld” stonden, leverde steeds meer problemen op.⁴

De gegraven afwateringen in de diverse polders boden plaats aan industriemolens die langs de volgebouwde Zaan geen plek meer konden vinden. Ook het betere onderhoud aan de ringvaarten en afwateringskanalen zoals de Zaan en de Nauernasche Vaart droeg bij aan de ontwikkeling van de scheepvaart. Er werd in die tijd dan ook veel geld geïnvesteerd in plaatsen waar handel kon worden overgeslagen van het ene watersysteem in het andere of waar schepen via een overhaal of sluis het niveauverschil konden overbruggen.

Oorspronkelijk was het ook de bedoeling de Enge Wormer droog te maken, maar dit stuitte op bezwaren van het Hoogheemraadschap van de Uitwaterende Sluizen, dat de Enge Wormer wilde behouden als waterberging, speciaal bij hoge waterstanden op het IJ. Dan was spuien vanuit de Zaan door de sluizen in Zaandam onmogelijk en kwam de berging in de Enge Wormer, die in open verbinding stond met de Zaan, goed van pas. Ondanks de bezwaren van het hoogheemraadschap verkregen de regenten van het dorp Wormer in 1634 alsnog octrooi voor de Enge Wormer. Vier jaar later viel ook dat meertje droog.⁵

Ruim 400 jaar later, in 2007, is het peil van het binnenwater in het Wormer- en Jisperveld ruim 60 cm. lager dan het omringende buitenwater van de Schermerboezem zodat men niet meer zonder een sluis te passeren naar het buitenwater kan varen.



*"Kaerte van de Starremeer met de prinsepaelste vaerten daeromtrent gelegen, alsmede de bequaemste vaerten, die int Wormer en Jispervelt leggen. Aldus gedaen ende onderteijkt door mijn ondergescrevene op den 22en junij anno 1635, geteijkt binnen Purmerent J. Jansz. Backer, landmeter".
Regionaal Archief Alkmaar - Catalogusnummer PR 1006007*

Schutsluizen

Een schutsluis bestaat uit twee sluishoofden die door een sluiskolk zijn verbonden. Schutsluizen zijn voor het eerst gebruikt in Vlaanderen. De eerste schutsluis in Holland was waarschijnlijk al in 1253 in Spaarndam.⁶ De oudste stenen schutsluis in de Lage Landen zou in 1395 bij Damme zijn gebouwd en een schutlengte van 30 meter hebben gehad. De oudste sluizen hadden waarschijnlijk enkele scharnierdeuren of hefdeuren. De ontwikkeling van de schutsluis had grote gevolgen: eindelijk konden wateren van ongelijk niveau “verbonden” worden, waardoor de lading van schepen niet meer behoefde te worden overgeslagen, of

schepen door middel van overhalen en overtomen over een dijk moesten worden getrokken.

Met de bouw van een schutsluis waren hoge kosten gemoeid. Hierdoor bleven overhalen aanvankelijk nog dikwijls in gebruik en werden de gerealiseerde sluizen doorgaans in hout gebouwd. Alleen belangrijke (zee-)sluizen werden reeds vroeg in baksteen uitgevoerd.

Aan deze praktijk van houten sluizen kwam abrupt een einde door de komst van de paalworm. Als gevolg hiervan zijn vrijwel alle sluizen in de loop van de achttiende eeuw in baksteen herbouwd.⁷

Zeer bepalend voor de verschijningsvorm van de sluis is de waterstaatkundige ligging. Er is een groot onderscheid tussen zeesluizen en sluizen die slechts binnenwateren hoeven te keren.

Zeesluizen zijn opgenomen in zware zeedijken die hoog zijn opgetrokken. Het buitensluishoofd is dientengevolge tot dezelfde hoogte opgebouwd, maar omdat de kolk en het binnensluishoofd lager liggen, wordt de zeesluis gekenmerkt door niveauverschillen.

Veel lichter van constructie (en zonder niveauverschil) zijn de kanaal- en poldersluizen, omdat zij in dijken van minder groot waterstaatkundig belang zijn aangelegd. Een bepalende factor voor de afmeting van de sluis was het formaat van het scheepvaartverkeer dat er gebruik van maakte. De zeesluizen zijn niet per definitie de grootste sluizen.

De afwatering van het overtollige regenwater van de diverse polders gebeurde meestal via uitwateringssluisjes op de omringende boezem. Gezien de geringe dijkhoogte van deze polderdijkjes zullen de meeste van deze spuisluizen wel open sluizen zijn geweest. Bij een gelijke waterstand kunnen schepen eventueel via een dergelijke sluis de polder in- en uitvaren. De omringende boezem was echter niet meer onderhevig aan eb en vloed zodat de situatie van een gelijk waterniveau in de polder en in de boezem wel steeds minder zal zijn voorgekomen. Bovendien begon door de afwatering de veenbodem in te klinken en daalde het polderniveau. Zeker toen ook de eerste windmolens werden ingezet om ook het overtollige water uit de bedijkte polders te malen. Overhalen waarbij kleinere schepjes over de dijk werden getrokken en overlaadplaatsen werden gebouwd. De uitvinding en de introductie van de schutsluis bracht eigenlijk pas echt de oplossing voor het interne transport.

Van die oorspronkelijke tijsluisjes in de Wormer en Jisper polder is niets meer terug te vinden. Ook van de eerste houten schutsluisjes zijn in de Zaanstreek geen voorbeelden meer te vinden. Alle nog bestaande sluizen zijn wel vervangende sluizen voor waar eens een houten sluis is geweest. Sluizen hebben veel te lijden van de natuurlijke omstandigheden waarin ze zich bevinden: gedeeltelijk in en onder water onder alle weersomstandigheden. Houten sluisdeuren gaan slechts enkele tientallen jaren mee. Dat is ook de reden dat de gemeenten in de Zaanstreek niet altijd hun uiterste best hebben gedaan om sluizen, waar niet direct meer een vaargebied bij hoort, te behouden. Zo zijn er erg veel poldersluizen verdwenen. In Wormerveer is bijvoorbeeld niet één werkende sluis meer. Terwijl er een aantal belangrijke vaarverbindingen, naar de achter de Zaadijk gelegen pakhuizen en industriemolens, geweest zijn. Alleen de straatnamen herinneren hier nog aan sluisjes; Sluispad en Oversluispad.

Sluizen in de banne van Wormer, Jisp en Neck

Van streekhistoricus J. Kloppe uit Jisp is een kaart van de Wormer en Jisper banne bekend waarop 14 sluizen zijn ingetekend⁸. De meeste daarvan waren uitwaterings- of inlaatsluizen. Uiteindelijk waren er in de negentiende eeuw nog 7 schutsluizen over die het gebied toegankelijk maakten vanuit alle windrichtingen en naar alle belangrijke vaarroutes. Van deze 7 schutsluizen zijn er nog 3 in bedrijf; de Jispersluis, de Poelsluis en de Boersluis. De Rijpersluis werd opgeruimd tijdens de aanleg van het Noordhollandsche kanaal omstreeks 1820. De Nekkersluis werd in 1872 verwijderd en de Zuidoostersluis werd omstreeks 1916 weggebroken. De Bartelsluis werd begin jaren zeventig in de vorige eeuw gedempt. Van de Zuidoostersluis en de Bartelsluis, zijn de relicten nog aanwezig.

De Bartelsluis is een aantal malen vervangen en vergroot. In 1734 werd de houten sluis vervangen door een stenen sluis. Er zijn geen notulen bewaard gebleven waarin het besluit over de vervanging van de sluis is gedocumenteerd. Wel was in die tijd algemeen bekend het verhaal over het verschil van mening onder de regenten over het peil van de sluisdrempel. Burgemeester Simon Appel wist zijn zin door te drijven, de drempel werd op 6 voet onder zomerpeil gelegd. De gehele bevolking heeft kennis kunnen nemen van die machtsstrijd doordat beide partijen hun zienswijze publiekelijk kenbaar maakten. De burgemeester via een gedicht op een in de sluis gemetselde gedenksteen en zijn opposenten via allerlei spotverzen en hekeldichten.¹⁰

De sluis werd in de eerste jaren vooral druk gebruikt door de ventjagers die het Wormer beschuit naar de markten in Amsterdam en Haarlem vervoerden. Met de ontwikkeling van het molenpark in het veld van de Wormer en Jisper banne zal het overige scheepvaartverkeer wel in belangrijkheid zijn toegenomen. Ten zuiden van de Dorpsstraat hebben ruim 25 windmolens gestaan die voor de aan- en afvoer van hun grondstoffen en producten afhankelijk waren van de Bartelsluis en de Zuidoostersluis. Het hieronder volgende overzicht is lang niet compleet maar geeft toch een inzicht in de economische activiteiten in het bedieningsgebied van de sluisen.¹¹



Kavelkaart van de polder de Enge Wormer.

'De Enge Wormer is gemeeten op Rijnlandsche Maat van 600 roeden voor een morgen door Mr. Jan Jansz. Backer 1638 / De Enge Wormer in 1832 gemeten op 160 B(unders) 58 Roed(en)'. Opnieuw afgedrukt na 1832.

Bron: Waterlands Archief - WAT001020235

- Oliemolen **De Wandelaar** stond op de westoever van de Westerveersloot op ruim 500 meter vanaf de sluis. De molen is gesloopt in mei 1907. De molenschuren hebben tot ver in de twintigste eeuw aan de Westerveersloot gestaan.
- Doppenmolen **Het Vliegend Hert** was een kleine, geheel met hout beklede bovenkruier. De molen stond aan de Ringsloot van de Enge Wormer, iets ten oosten van de splitsing met de Westerveersloot. De molen is in 1935 gesloopt.
- De witpapiermolen **De Kwikstaart** stond op de hoek van de Westerveersloot en de Ringvaart van de Enge Wormer en werd in 1668 afgebroken en in Zaandijk herbouwd.
- De verfmolen **De Jonge Kuiper** stond ten oosten van de Middelveersloot. Na enkele malen te zijn verbrand werd de laatste molen op deze plek in 1889 gesloopt.
- De verfmolen **De Uil** stond ten oosten van de Uilsloot (eerder ook Arisveersloot genoemd). De molen verbrandde op 24 september 1744. De Uil is herbouwd en andermaal verbrand door blikseminslag in de nacht van 13 op 14 oktober 1899.

Deze molens en de bijhorende pakhuizen zullen in tijden van economische opbloei voor levendige drukte op de Bartelsuis hebben gezorgd.

Uit een lijst met schuttarieven uit 1822 weten we welk type schip de Bartelsluis in die tijd passeerde:¹²

Praam	3 cent
Jaagschuit	8 cent
Zeilschuit met zwaarden	5 cent
Boeier	8 cent
Damschuit	8 cent
Grote Damschuit	12 cent



Uit een door C. Mol, secretaris van Wormer, in 1939 getekende [kaart van molens en bebouwing in het dorp Wormer in de 17de en 18de eeuw](#) blijkt duidelijk hoe groot het 'bedieningsgebied' van de Bartelsluis was. Via o.a. de Schanssloot, Torensloot, Ringvaart en Middentil, Nieuwe Vaart en Oostertil waren alle molens en pakhuizen in de Wormer en Jisper banne bereikbaar.

Deze kaart werd eerder gepubliceerd in 'Uit de geschiedenis van Wormer' door C. Mol. Eerste druk uitgegeven in 1966 bij Meijer Pers bv, Amsterdam.

Bron: Gemeente Archief Zaanstad - 53.00361

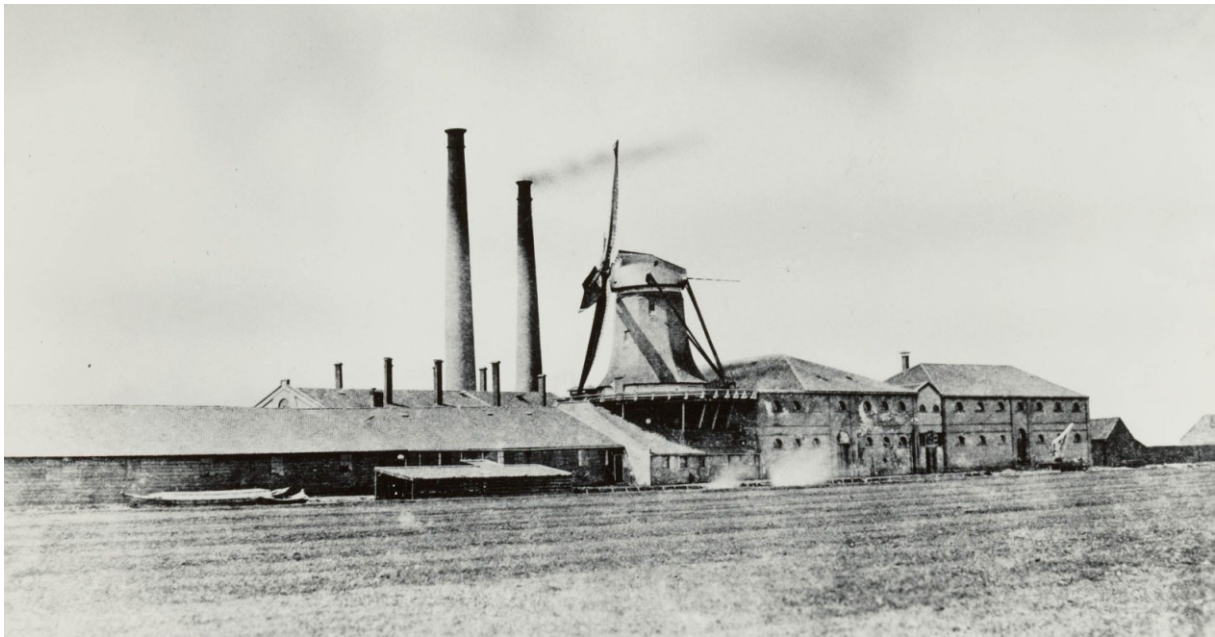
De Bartelsluis van levensbelang voor Van Gelder Zonen

In de recente geschiedenis van de Bartelsluis speelt één groot industrieel bedrijf een zeer belangrijke rol. De papiermolen van Van Gelder aan de Westerveersloot groeide in de loop van de negentiende eeuw uit tot een van de grootste stoompapierfabrieken in Nederland. Het werd de bakermat van een concern met vestigingen in heel Nederland. De beperkte bereikbaarheid van de fabriek heeft zeker een rol gespeeld bij het verplaatsen van de bedrijfsactiviteiten naar andere delen van het land.

De uit 1685 daterende oliemolen De Eendracht werd in 1727 door Jan Pietersz. Coopman omgebouwd tot papiermolen. De molen stond aan de westkant van de Westerveersloot, iets ten zuiden van de Dirksloot. Op 17 februari 1776 trad Maarten Schouten & Co met deze molen toe als deelhebber in een assurantiecontract. In 1784 werd de eerste Van Gelder in de zaak opgenomen. Op 1 maart 1846 werd De Eendracht op de lijst der in

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

het papiermakerscontract verzekerde molens doorgehaald, met de opmerking: "Om de stoom niet langer in het Contract toegelaten". In het midden van de negentiende eeuw werden de productiemethodes met de komst van de stoommachines aanzienlijk verbeterd. Zowel de maalbakken voor het vermalen van de grondstoffen als de papiermachines zelf werden door stoomkracht aangedreven. Met de verstoming van het bedrijf begon ook de geleidelijke expansie van de papierfabriek. De al meer door fabrieksgebouwen omsloten molen is in 1889 afgebroken en te Emst, op de Veluwe, herbouwd als korenmolen. Hij is aldaar in juni 1942 gesloopt.¹³ De aandrijving van de maalbakken en papiermachines door directe aandrijving door stoommachines was toen allang vervangen door individueel door elektromotoren aangedreven machines. De elektrische stroom werd vanaf 1911 geleverd door de eigen elektrische centrale. De fabriek werd stapsgewijze vergroot. Na de tweede wereldoorlog was er een zeer forse uitbreiding met twee nieuwe papiermachines, de PM 11 en PM 22. Dit had ook een aanzienlijke verbouwing van de energiecentrale tot gevolg.



De stoompapierfabriek van Van Gelder gelegen aan de Westerveersloot. De molen werd in 1889 afgebroken. Gemeente Archief Zaanstad - 22.22582

In het midden van de vorige eeuw was de Bartelsluis het knelpunt in de belangrijkste aan- en afvoerrote van de papierfabriek van Van Gelder Zonen. Kolenbakken met kolen voor de stoommachines en later voor de energiecentrale en dekschuiten met de grondstoffen cellulose, houtslip, oud papier, china clay (kaolin), hars en met machineonderdelen passeerden de sluis. Ook het nieuwe papier op weg naar de klanten en de pakhuizen van de groothandel in de havens van Amsterdam en Rotterdam passeerden op dekschuiten de sluis. In het Wolfrak lagen vaak grote aantallen dekschuiten met cellulose en oud papier en bakken met steenkool. Het Wolfrak was de thuishaven van de vloot motorschepen van Van Gelder. Het terrein van de voormalige molenmakerij van P. Wakker werd gebruikt voor opslag van cellulose en de loodsen voor de opslag van oud papier. Naast de voormalige smederij stond de gasolietank met de brandstof voor de schepen van Van Gelder.

Van Gelder papierfabrieken was toen kennelijk nog de enige gebruiker van de sluis.

Naar aanleiding van de grote watersnoodramp in januari 1916, waarbij een groot gedeelte van zuidoostelijk Noord-Holland onder water liep, kwam ook het bestuur van het Heemraadschap Wormer, Jisp en Nek bijeen met hoofdingelanden. Volgens de notulen van het Heemraadschap vond de vergadering plaats op 26 Januari 1916 in de herberg "de Bonte Os" te Jisp.¹⁴

"De Dijkgraaf opent de vergadering en wijst op den zorgvollen toestand waarin ook wij allen verkeren nu geheel Zuidoostelijk Noord-Holland door de doorbraken in de Zuiderzeedijken, veroorzaakt door de geweldigen storm in den nacht van 13 op 14 dezer, is overstroomd.

Tijdens de vergadering werd een aantal maatregelen voorgesteld om de veiligheid van bijvoorbeeld de Enge Wormer te verhogen.

Vervolgens wordt gesproken over het schutten der sluizen, inzonderheid van de Bartelsluis, waar veel en zeer zout water door binnenkomt. Waar het zeer twijfelachtig is of men het schutten in deze omstandigheden wel reeds geheel zal kunnen verbieden, wordt aan het bestuur der Banne Wormer opgedragen bij den heer Keet (noot: directeur van Van Gelder Papierfabrieken) op zoveel mogelijk beperking van het schutten aan te dringen. Verder wordt het wenselijk betoogd om de buitendeuren der overige sluizen te verhogen, net als zulks bij de Jispersluis geschied is, en, kon het zijn, tijdelijk de Zuidoostersluis af te dammen."

Doordat schipper J. Jansen wilde weten welke inkomsten aan schutgelden hij zou kunnen verwachten stuurden Van Gelder Zonen een overzicht van de door het bedrijf betaalde schutgelden over de jaren 1950 t/m 1952 aan het Heemraadschap Wormer, Jisp en Nek.¹⁵ Aan de hand van de schutgelden die de pachter van de sluis, volgens zijn pachtovereenkomst, mocht vragen aan de schipper van het geschutte vaartuig kan dan bij benadering worden vastgesteld hoeveel schuttingen er in een bepaalde periode hebben plaats gevonden. Uit de berekeningen blijkt dat er in de jaren vijftig van de vorige eeuw bijna 150 schuttingen per week waren. Ook voor het begin van de jaren dertig van de vorige eeuw kunnen dergelijke aantallen worden berekend aan de hand van eerdere opgave door Van Gelder Zonen. Schipper Jansen liet op 9 december 1953 weten dat hij akkoord ging met voorwaarden en dat hij zijn benoeming zou aanvaarden. Ondanks de forse capaciteitsuitbreidingen bij de papierfabriek nam het aantal schuttingen na de jaren vijftig snel af. Deze teruggang kwam voornamelijk doordat het transport van het nieuwe papier al meestal per as geschiedde en dat er vaker met grotere dekschuiten door de Poelsluis geschut werd.



Sluiswachter Jansen schut, omstreeks 1960, een dekschuit met cellulose voor de Van Gelder papierfabriek door de Bartelsluis.

Gemeente Archief Zaanstad, 21.36119

In 1942 beklagde sluiswachter Dirk Klopper zich over de zwaar tegenvallende inkomsten uit de schutgelden. Hij verzocht het Heemraadschap om de pacht te halveren. Van Gelder Zonen gaf toe dat er "in verband met de tegenwoordige tijdsomstandigheden" veel minder schuttingen dan normaal waren en kon bovendien niet garanderen dat er, wat dat betreft, op korte termijn verbeteringen te verwachten zouden zijn. Uiteindelijk

zegde sluiswachter Klopper de pachtovereenkomst op 26 mei 1942 op omdat hij een andere inkomstenbron voor zijn gezin moest zoeken. De schutgelden leverden onvoldoende op om de pacht te voldoen.

Een zeehaven in de polder Wormer

In het begin van de twintigste eeuw was de “Vereenigde Koninklijke Papierfabrieken der Firma Van Gelder Zonen” nog praktisch de enige gebruiker van de Bartelsluis. Er werden door Van Gelder in de loop van de twintigste eeuw diverse plannen ontwikkeld om hun transport veilig te stellen. Men ontwikkelde meerdere plannen om het verkeersknelpunt “Bartelsluis” op te lossen. Die plannen zouden de sluis overbodig maken. Er werd gesproken over het “zeehaven project” van Van Gelder, een toepasselijke naam voor een project voor een insteekhaven, waarbij de (zee)schepen vanuit de Zaan rechtstreeks naar het bedrijf konden varen. Er zijn diverse tekeningen bekend van die plannen. De eerste bekende tekening dateert al van 1901.¹⁶



‘Scheepvaartkanaal ter verbinding der fabriek in de Wormer met de rivier de Zaan’, september 1900. Archief Vereniging tot behoud van Monumenten van Bedrijf en Techniek in de Zaanstreek (MBTZ) nu Vereniging Zaanse Erfgoed.

Het eerste krantenbericht over deze havenplannen verscheen al in 1898.

Schuitmakers Purmerender Courant van 30 januari 1898:¹⁷

“Nee, we danken dien uittocht aan ons polderbestuur. U moet weten, we hadden hier sinds jaren ’n papierfabriek van de firma Van Gelder. Ze stond niet op ’n gunstige plaats wat ’t gemakkelijk aan en vervoeren van materiaal en producten betreft. De schepen moeten overladen in kleinere vaartuigen en deze moesten de Bartelsluis door om bij de fabriek te komen. In der tijd bood de firma Van Gelder aan, voor haar rekening een kanaal naar de fabriek te graven. Maar ’t polderbestuur, met den toenmaligen dijkgraaf Stant aan ’t hoofd, weigerde. De voordelen der sluis mochten eens te loor gaan, weet u. En, nu ja, de fabriek “De Eendracht” mocht, wat ’t bestuur betrof, ophoepelen. Zij bedierf ’t water in de slooten maar. En zelfs toen Van Gelder beloofde daarin te zullen voorzien, toen zelfs bleef ’t bij ’n weigering. Wat deed nu de firma? Zij liet zich niet langer ringeloozen en verplaatste haar fabriek naar Velsen aan ’t Noordzeekanaal. En met de fabriek zijn verscheidene goed betalende huisgezinnen heengegaan en ’t polderbestuur zit met z’n Bartelsluis op zwart zaad.

In het “Streekplan voor de Zaanstreek”, dat is vastgesteld bij besluit van de Provinciale Staten van Noord-Holland op 9 maart 1954 en goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 19 september 1958 is een *“afsnijding van de bocht in de Zaan tussen Wormerveer en Wormer door aanleg van een nieuwe vaarweg”* opgenomen. Volgens het streekplan was dit onderdeel “ter verkrijging van een goed stelsel van vaarwegen” reeds nodig geoordeeld in het rapport van de zgn. Provinciale Kanalen-Commissie, uitgebracht in Augustus 1925.

Volgens het Streekplan houdt dit ontwerp in: “dat de papierfabriek te Wormer aan goed vaarwater zal komen te liggen en men voor dit bedrijf een insteekhaven van dat water uit zal kunnen aanleggen; de behoefte daaraan is voor dit thans aan zeer gebrekkig vaarwater gelegen bedrijf gebleken.”¹⁸

Volgens de opstellers van dit Streekplan is “het hier bedoelde werk vrij ingrijpend. De aanleg zal leiden tot de afbraak van veel woningen in Wormer, maar een dergelijke sanering voor een groot deel van deze woningen is toch gewenst”.

Tussen de Zaan en het afsnijdingskanaal zal een industrie-eiland ontstaan met een zeer gunstige ligging t.o.v. woongebieden, verkeerswegen en het station Wormerveer. In het streekplan worden verschillende typen industrieterrein aan het water onderscheiden: kustvaartterreinen en binnenvaartterreinen. Het nieuwe industrieterrein in Wormer zal geschikt worden gemaakt voor kustvaartschepen. De term “zeehaven” voor de nieuwe insteekhaven was dus zo slecht nog niet gekozen.

Gezien de grote maatschappelijke impact van een dergelijk grootschalig plan werd in het streekplan voorgesteld om “voordat de genoemde afsnijding volledig tot uitvoering komt, alvast enkele industrieterreinen te verwezenlijken door de beide delen van de afsnijding als insteekhavens van de Zaan uit aan te leggen”.

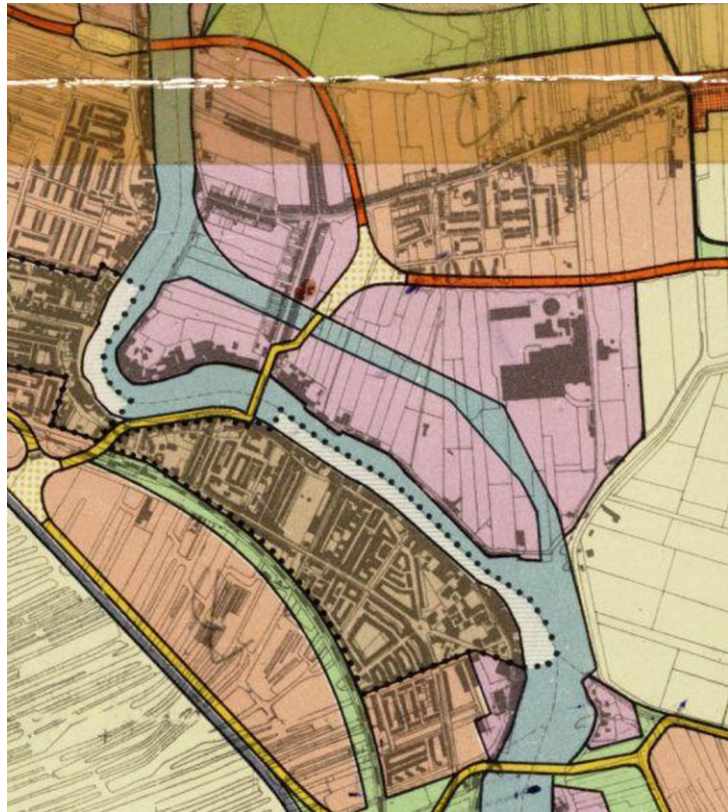
Papierfabriek Van Gelder was juist in de jaren vijftig van de vorige eeuw begonnen met een enorme uitbreiding van de productiecapaciteit. Als onderdeel van de wederopbouw werd in 1951 de papiermachine PM 11 gebouwd en in 1957 de PM 22. Bovendien werd de energiecentrale substantieel vergroot.

A.C. van Esveld, in die tijd tekenaar van de bouwtechnische dienst van VGZ, herinnert zich nog dat hij midden jaren vijftig “boven werd geroepen” om van directeur Allan de opdracht te krijgen om op een A4-tje even de nieuwe insteekhaven te tekenen. De volgende morgen zat directeur Allan klaar om met potlood en gum nog even wat laatste wijzigingen in de tekening aan te brengen voordat hij vertrok naar de vergadering van het concernbestuur in Amsterdam waar de insteekhaven behandeld zou worden.

In de jaren vijftig van de vorige eeuw waren er regelmatig besprekingen tussen het gemeentebestuur van Wormer en de directie van Van Gelder over zaken als de afmetingen en de voorzieningen in de nieuwe haven en over de verdeling van de kosten voor de aanleg van deze haven.¹⁹ Het eerder genoemde Streekplan voor de Zaanstreek ging uit van een volledige werkgelegenheid voor de mannelijke beroepsbevolking van 17 tot 65 jaar. Om aan die doelstelling te kunnen voldoen moesten er voldoende industrieterreinen worden aangelegd zodat nieuwe bedrijven konden worden aangetrokken en bestaande bedrijven konden uitbreiden. Van Gelder vond dan ook dat de Zaanse gemeenten maar moesten meebetalen aan de aanleg van die insteekhaven. Ze wilde niet alleen voor de kosten opdraaien. Van Gelder had inmiddels geconstateerd dat vervoer per as veel goedkoper was dan vervoer over water en was daardoor niet erg geporteerd voor deze investeringen.

Er komt een eind aan de Bartelsluis

In januari 1963 werd de laatste sluiswachter op de Bartelsluis aangesteld. Het schippersechtpaar Breugom reageerde, mede op advies van familieleden uit Wormer, op een advertentie in de Schuttevaer, het vakblad



Een detail van een kaart bij een herziening van 'Streekplan voor de Zaanstreek' na wijzigingen en een gedeeltelijke intrekking bij een besluit van Provinciale Staten van Noord-Holland op 15 maart 1960. Op deze kaart is het afsnijdingskanaal door de gemeente Wormer ingetekend.

Gemeente Archief Zaanstad - SSA Zaandam dossier 951 kaart 113

voor o.a. de Rijn- en binnenvaart waarin het Heemraadschap een sluiswachter zocht. In de aanstellingsbrief, ondertekent door de dijkgraaf T. Schoenmaker werd ondermeer afgesproken dat de sluis gepacht zou worden voor f 200,- per jaar. Gebruik en bewoning van de sluiswachterswoning was onderdeel van dat huurcontract.

Het bestuur van het Heemraadschap had gekozen voor een schippersechtpaar in de wetenschap dat de echtgenote wist wat er van een schipper verwacht werd wanneer er geschut moest worden. Omdat deze baan geen volledige dagtaak zou kunnen betekenen, besloot mijnheer Breugom een baan elders te zoeken. Mevrouw Breugom-Vis werd de sluiswachter. Het is opmerkelijk dat het Heemraadschap nu wel akkoord ging met deze constructie. Tien jaar eerder werd een aspirant vrouwelijke sluiswachter nog afgewezen. Op 14 november 1953 schreef dijkgraaf H. Meijer aan de familie S. Maas: *"In antwoord op uw schrijven delen wij u mede dat wij hebben besloten een andere gegadigde voor de sluis op te roepen, aangezien het onze bedoeling is dat de sluis door een man wordt bediend. Indien U naast huurder van de sluis tevens fabrieksarbeider wilt blijven heeft het geen zin om met U nadere besprekingen te houden"*.



Sluiswachter mevr. Breugom-Vis en haar dochter Aranka bij de kaapstander van het rinket op het bovensluishoofd in de zomer van 1963. Voor de sluis ligt een dekschuit met oud papier, terwijl in het Wolfrak een aantal geladen kolenbakken liggen om geschut te worden. Foto: Archief familie Breugom, Oostknollendam

Als beschrijving van de voorwaarden bij het contract kreeg de nieuwe sluiswachter twee documenten: de "Condiitiën en voorwaarden" van de pacht en de Keur van het Heemraadschap Wormer, Jisp en Neck.²⁰

De "Condiitiën en voorwaarden" dateerden van donderdag 25 november 1909 toen door het Bestuur der Banne Wormer in het Moriaanshoofd te Wormer in het openbaar bij enkelvoudige inschrijving en gunning zou worden verpacht:

1. de bediening van de Bartelsluis met benevens de vrije bewoning van het sluishuis
2. de bediening van de Zuidoostersluis met benevens de vrije bewoning van het sluishuis
3. de bediening van de Knollendammersluis

Hierin stonden o.a. de maatregelen die de sluiswachter moest nemen om beschadiging van de sluis en de sluisdeuren te voorkomen. Verder werden de nevenfuncties van de sluiswachter m.b.t. het controleren van het polderpeil beschreven. De sluiswachter mocht bijvoorbeeld de benedendeur niet laten sluiten door het openzetten van de rinket op de bovendeur. En voor het doorspoelen van de polder mochten alleen beide rinketten worden opengezet, als het daartoe afgesproken vlagsignaal werd gegeven vanaf de Zuidoostermolen. Voor het niet naleven van de bepalingen werden boetes vastgesteld. Bij herhaling werd de sluiswachter uit zijn functie ontheven.

Bovendien was hierin een overzicht opgenomen van de verschillende schutgelden voor de drie genoemde sluizen. De Bartelsluis was veel duurder dan de overige sluizen. Het schutten van een roeischiut kostte in de Zuidoostersluis 2 cent, in de Bartelsluis 3 cent. Een grote schuit betaalde in de Zuidoostersluis 10 cent, maar in de Bartelsluis 15 cent. Alleen voor de Bartelsluis was een tarief vastgesteld voor stoom- en motorboten; 20 cent. Het ophalen van de wip bij de Bartelsluis kostte 3 cent terwijl het opendraaien van de brug bij de Zuidoostersluis 5 cent kostte.

In de Keur van het Heemraadschap Wormer, Jisp en Nek uit 1958 werd o.a. beschreven wat de gewone burgers en inwoners van Wormer en de passerende schippers moesten weten over bijvoorbeeld het gebruik van de sluizen. Waar wel en niet aangemeerd mocht worden en wanneer er wel of niet geschut kon worden i.v.m. een te hoge of te lage waterstand in de polder.

Het tarief voor het schutten was in al die jaren niet veel verhoogd. Mevr. Breugom bracht 20 cent voor het schutten van een dekschuit in rekening bij Van Gelder. Ze kan zich nog herinneren dat ze in goede maanden f 85,- in rekening bracht. Dit is overigens al een halvering van de inkomsten aan schutgelden t.o.v. de decennia voordat de familie Breugom de sluis pachtte.²¹

In die periode stookte de centrale tussen de 500 en 600 ton kolen per week. Deze kolen werden aangevoerd met grote schepen, soms uit Limburg maar ook uit de Amsterdamse haven, die voor anker gingen in het Wolfrak. Daar werden de kolen overgeslagen in de 40 tons kolenbakken van Van Gelder die vervolgens door kapitein Leen Blom met zijn sleepbootje "De Klomp" naar de centrale werden gesleept. Het schutten van de volle en ook weer lege kolenbakken resulteerde al in ruim 40 schuttingen per week.

IJkmeester Piet Bruijn controleerde in die jaren aan de hand van de ijkmerken en de meetbrieven van de schepen de aangevoerde hoeveelheid steenkool. De kwaliteit van deze aangevoerde kolen verschilde sterk. Als er goede antraciet uit Limburg werd aangevoerd stond de schuur van de sluiswachterwoning vol met kolenzakjes van bij het transport betrokken medewerkers.

Daarnaast werden de grondstoffen zoals cellulose in lange slepen dekschuiten aangevoerd vanuit de Van Gelder vestiging in Velsen. Grotere dekschuiten werden geschut in de Poelsluis en kwamen via het Zwet, de Schanssloot en de Dirkssloot in de Westerveersloot. Kleinere dekschuiten gingen via de Bartelsluis. Oud papier werd in die tijd aangevoerd per spoor. Op het spooreplacement bij de Zaanweg in Wormerveer werd dit overgeslagen op dekschuiten die vervolgens weer via de Westerveersloot bij de lostorens van Van Gelder werden afgemeerd. Menig postzegelverzameling zal zijn begonnen op de oudpapierschuiten van Van Gelder, die op schutting lagen te wachten in het Wolfrak. Hele bibliotheken werden aangelegd met misdrukken die tussen het oud papier werden opgedoken.

In het begin van de jaren zestig besloot VGZ de aanvoer van grondstoffen per vrachtwegen te doen. De eindproducten werden toen al voornamelijk per vrachtwagen afgevoerd. Toen de energiecentrale van de fabriek op aardgas overschakelde verviel ook de aanvoer van steenkool. Het belang van de Bartelsluis was hiermee verdwenen en de sluis raakte in verval.

In november 1971 besloot het Heemraadschap Wormer, Jisp en Nek de sluis buiten gebruik te stellen. In januari 1972 verleenden de Dijkgraaf en Hoogheemraden van het Hoogheemraadschap van de Uitwaterende Sluizen in Kennemerland en West-Friesland ontheffing van de keur van het hoogheemraadschap tot het dempen van de schutsluis genaamd Bartelsluis en het uitvoeren van bijkomende werken, onder andere het afdammen van de sluis door middel van een dijklichaam. In juli 1972 gaf het Heemraadschap Wormer, Jisp en Nek aan Aannemingsbedrijf Bouwland de opdracht de Bartelsluis af te dammen.²²



Kapitein L.C. (Leen) Blom heeft met zijn sleepboot 'De Eendracht 9' (De Klomp) in het midden van de vorige eeuw decennia lang dekschuiten van en naar de Bartelsluis gesleept.

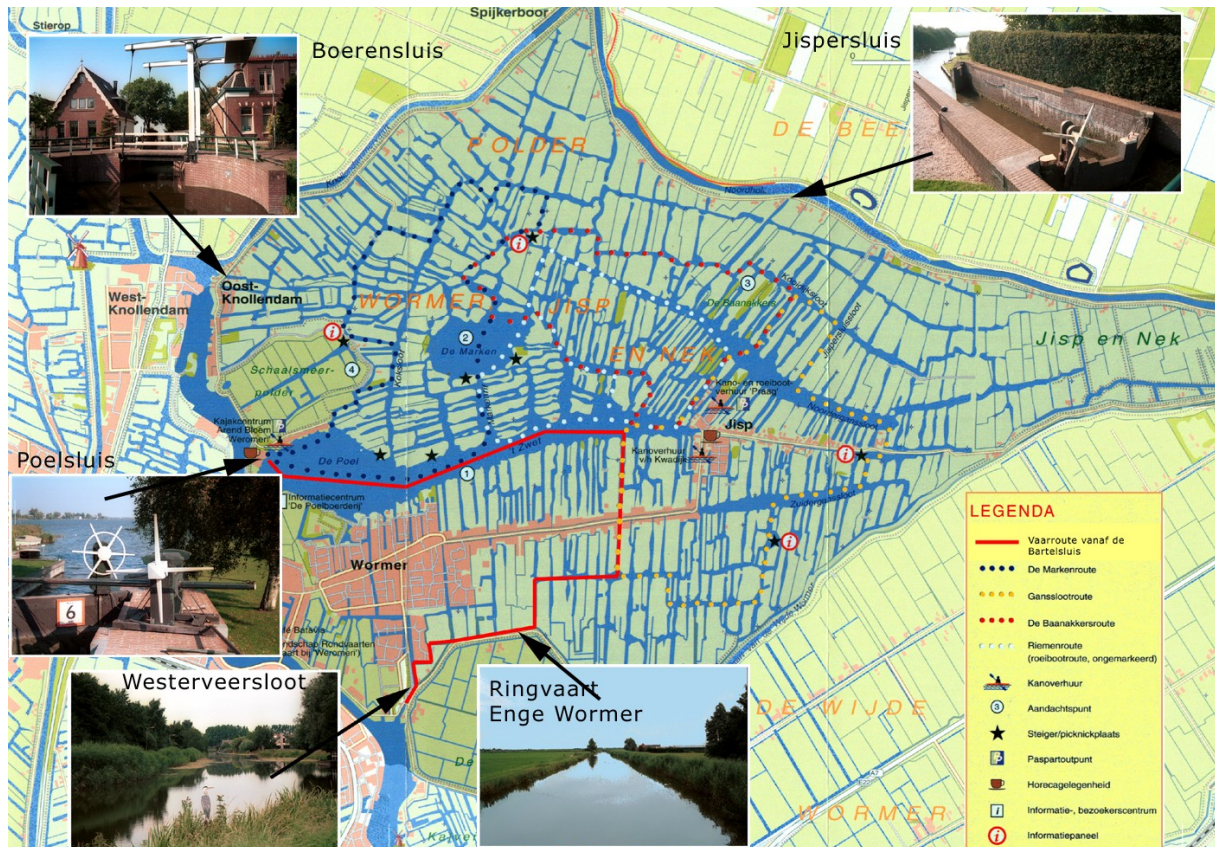
Foto: Familie Blom, Wormer

Er gloort weer hoop voor de Bartelsluis

In het coalitie-akkoord zoals in 2002 is overeengekomen tussen de fracties van GroenLinks, CDA en VVD in de gemeente Wormerland wordt onder het hoofdstuk 14 Cultuurhistorie bij “doelen” opgemerkt: *“Behoud van beeldbepalende gebouwen, boerderijen en kunstwerken zoals sluisen”*.

Bij het topic “Middelen” wordt dat nader uitgewerkt in: *“Onderzoek openen Bartelsluis”*.

Ook erfgoed behoudverenigingen zoals de Stichting Zaan en Dijk in Zaandijk hebben zich uitgesproken voor het heropenen van de Bartelsluis. In het Beeldkwaliteitsplan “Zaan en Dijk” uit 1999 dat is opgesteld voor het gebied waar de buurtschap Bartelsluis onderdeel van is wordt o.a. gesteld: *“Kansen voor dit gebied liggen in het herstellen van de hoofdstructuur door de sluis in ere te herstellen en de ruimtelijke continuïteit van de dijken aan weerszijden te versterken”*.



Vanaf de Bartelsluis zou weer een mooie vaarroute kunnen worden uitgezet door bijvoorbeeld de Westerveersloot, de Ringvaart van de Enge Wormer, Karnsloot, Nieuwe Vaart en Oostertilsloot naar het Zwet. Daar kan via de Poelsluis de Zaan weer opgezocht worden. Ook kan men er voor kiezen om via de Jispersluis het Noordhollandskanaal op te varen. Er dienen daarvoor een aantal kleine wijzigingen in de huidige infrastructuur te worden aangebracht. De kosten voor deze aanpassingen vallen echter weg tegen de geweldige toeristische en recreatieve mogelijkheden die zullen ontstaan na het weer openen van de Bartelsluis.

Paul Gelderloos, coördinator sluisen en bruggen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, schreef in 2005 in “Waterwerker”, het huisorgaan van HHNK: *“Eigenlijk moet je de waterwegen en de daarbij behorende kunstwerken in stand houden. We zullen ze mogelijk in de toekomst nog hard nodig hebben. Zo is er bijvoorbeeld veel vraag naar ruimte voor de recreatievaart, een belangrijke economische peiler in ons land. Dat hadden ze kennelijk niet voorzien in 1972. Dus, mocht de grijze golf een verzoek indienen voor heropening van de Bartelsluis en men vraagt mij om advies, dan hoef ik niet lang na te denken. Per slot van rekening moeten bruggen kleppen en sluisen klappen. Zo is het maar net.”*

Tijdens een gesprek op het kantoor van het HHNK met dhr Gelderloos wijst hij op de diverse subsidiemogelijkheden die voor dergelijke projecten bestaan. Zo blijkt er bijvoorbeeld een subsidie te bestaan voor “vis-migratie” projecten.

Er is weinig bewaard gebleven dat herinnert aan de grote papierfabriek van Van Gelder Zonen aan de Westerveersloot. Wellicht kan de heropende Bartelsluis in het teken komen te staan van de enorme bedrijvigheid die vele tientallen jaren werd veroorzaakt door de grote vervoersstromen t.b.v. deze papierfabriek.

Naast de aanwinst van een cultuurhistorisch monument wordt Wormer, door de heropening van de Bartelsluis, een toeristische attractie rijker.

Dit een bewerking van een artikel dat eerder is verschenen in het Jaarboek 2007 van het Historisch Genootschap Wormer.

¹ Kaart van de bannen Wormer en Jisp door Lucas Jansz. Sinck. Getekend kort na 1612. Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage

² Caerte van Noorthollant, gekleurde gravure naar Joost Jansz. Beeldsnijder (1575). Rijksarchief in Noord-Holland, Haarlem

³ Waterlands Archief – Inventaris gemeente Wormer 1456 – 1935, Polderaangelegenheden 861 Overeenkomst tussen Wormer en Jisp enerzijds en de stad Purmerend anderzijds, betreffende het maken van een ringdijk tot bescherming van de oude landen.

⁴ Reconstructiekaart van de ligging der molens in de Zaanstreek, uitgegeven door N.V. Oliefactory Pieter Bon Czn.

⁵ C. Mol, Uit de geschiedenis van Wormer, tweede druk, hoofdstuk: Droogmaking van het Schaalsmeer en de Enge Wormer

⁶ G.J. Arends, Sluizen en stuwen in Nederland, Bouwtechniek in Nederland 5, Hoofdstuk 2 Waterbouwkundige kunstwerken in Nederland ISBN 90-6275-700-6

⁷ J.J. Schilstra, Wie water deert – Het Hoogheemraadschap van de Uitwaterende Sluizen in Kennemerland en West-Friesland, hoofdstuk: De periode van de paalworm.

⁸ Archief S. Kloppe-Bruijn, Jisp

⁹ Waterlands Archief – Inventaris gemeente Wormer 1456 – 1935, Vervoer over land en water 749 Akte, waarbij de Rekenkamer van Holland de regenten van Wormer toestaat een wagenveer te maken over de Zaan tot aan de estersluis van de Enge Wormer uit 1638

¹⁰ C. Mol, Uit de geschiedenis van Wormer, tweede druk, hoofdstuk: De sluizen

¹¹ C. Mol Uit de geschiedenis van Wormer, tweede druk, hoofdstuk De Molens

¹² Waterlands Archief – Inventaris gemeente Wormer 1456 – 1935, Bruggen en sluizen 746 Stukken betreffende de vaststelling van de tarieven van sluis- en veergelden 1822, 1853

¹³ Herinneringen aan Van Gelder Zonen, Wormer – Speciale uitgaven “Met Stoom” van november 1992

¹⁴ Waterlands Archief – Archief van het Heemraadschap Wormer, Jisp en Nek 1793 – 1934, 1-8 Notulenboeken 1794 – 1915 8 delen.

¹⁵ Waterlands Archief – Archief van het Heemraadschap Wormer, Jisp en Nek 1915 – 1980 Stukken betreffende de verpachting van de bediening van de Bartelsluis

¹⁶ MBTZ archief, nu Vereniging Zaans Erfgoed

¹⁷ Waterlands Archief – Kranten, Schuitenmakers Purmerender courant vanaf 1883

¹⁸ Gemeente Archief Zaanstad – SSA Zaandam Inventaris nr. 949

¹⁹ Waterlands Archief – Inventaris gemeente Wormer 1951 – 1960, Vervoer over land en water 13-1 Plan tot het maken van een insteekhaven bij de Bartelsluis 1952/1960

²⁰ Archief familie Breugom, Oostknollendam

²¹ Waterlands Archief – Archief van het Heemraadschap wormer, Jisp en Nek 1915 – 1980 tukken betreffende de verpachting van de bediening van de Bartelsluis

²² Archief van de auteur