

V. Ems H 18
3

16 AUG. 1985

Geschonken door de
Rijkswaterstaat 1
Hans wieten
Jan poog
Sjors Beerepoot.

15 sept. 2016

WERKDOCUMENT

PAMPUS

door

R. Fierst

1977-32 Bbr

april 1977

INHOUDSOPGAVEN

	<u>Blz.</u>
Inleiding	1
H. 1. <u>Historie</u>	1
1.1. Ontstaan van de zandplaat in de oertijd	1
1.2. In de middeleeuwen	1
1.3. De 19e eeuw	2
H. 2. <u>De bouw v.h. fort Pampus</u>	3
2.1. Doel van de bouw	3
2.2. De bouw	3
2.2.1. Eerste bestek	3
2.2.2. 2e bestek	4
2.2.3. 3e bestek	4
2.2.4. 4e bestek	4
2.2.5. Enige markante punten van de bestekken	5
2.3. Wat er nog rest van het fort	5
H. 3. <u>Gebeurtenissen rond het fort sinds de bouw</u>	6
3.1. Ten tijde van het Ministerie van Oorlog	6
3.2. Eigendoms overdracht	6
3.3. Eerdere plannen rond Pampus	7

Inleiding

Pampus was een van oudsher beruchte zandplaat in de toenmalige Zuiderzee (later IJsselmeer en IJmeer). De grote koopvaardijsschepen die uit West- en Oost-Indië kwamen en via de Zuiderzee naar Amsterdam moesten hadden altijd last van deze plaat.

De moeilijkheden rond de zandplaat werden zo groot dat men soms dagen moest wachten voor men het IJ op kon varen. Hieruit ontstond het gezegde "voor Pampus liggen", wat aangeeft dat men niets meer kan doen. In de 19e eeuw is op deze zandplaat een fort gebouwd, Pampus genaamd. Dit fort verkeert nu in een sterk verwaarloosde toestand. In het kader van de recreatieve inrichting van het IJmeer ligt het voor de hand, dat ook de mogelijkheden van Pampus worden gezien. Dit rapport handelt over de historie van "Pampus" en de mogelijkheden die het eiland heeft.

HOOFDSTUK 1. Historisch overzicht

1.1. Ontstaan van de zandplaat in de Oertijd

De diepe geul van het oer-IJ heeft het Pleistoceen geërodeerd. Vooral in het gebied van Amsterdam, waar het zand op ongeveer 12 m - N.A.P. lag, werden daardoor vrij grote hoeveelheden zand verplaatst. In dit gebied zijn, in de geul van het oer-IJ, diepten van meer dan 20 meter waargenomen.

Naar het oosten nam deze eroderende werking af en dat had tot gevolg dat het uit het westen afkomstige zand daar werd gedeponeerd. Daarmee werd het zuiverste en grofste materiaal afgezet op de plaats van het huidige Pampus. Daarna werd dit materiaal over een groter gebied verspreid, waardoor de ondiepten voor de ingang van het IJ zijn ontstaan, waarvan de scheepvaart in latere eeuwen zoveel moeilijkheden zou onder- vinden.

Dit alles was het gevolg van een duindoorkraak bij Castricum. Ook in de Noordoostpolder, zuidoostelijk van Emmeloord, is een dergelijke zandafzetting vastgesteld. Het transport van het zand is niet beperkt gebleven tot de tijd van de Westfriese afzettingen, maar ook in veel latere tijd, tijdens de Middeleeuwse Almere-fase en de nog later inzettende Zuiderzee-fase.

Ook in het aangrenzend Noordhollandse plassengebied komen zandpakketten voor, die op overeenkomstige wijze zijn opgebouwd, zoals de meren in Waterland en de Vechtstreek.

2. In de Middeleeuwen

Inmiddels betekende de voortgaande sedimentatie in dit gebied een duidelijk ongemak. Zo is in de IJ-boezem tussen 1600 en de afsluiting van het IJ (1873) nog een aanzienlijk pakket Zuiderzee-afzettingen gevormd, variërend in dikte van 0.30 tot 1.00 m. De havenstad Amsterdam heeft er lang mee geworsteld. De in de 17e eeuw ontwikkelde baggermolens konden er niets aan doen, omdat deze eerste baggermolens niet voor dit werk deugden en bovendien slecht in de golfslag konden werken.

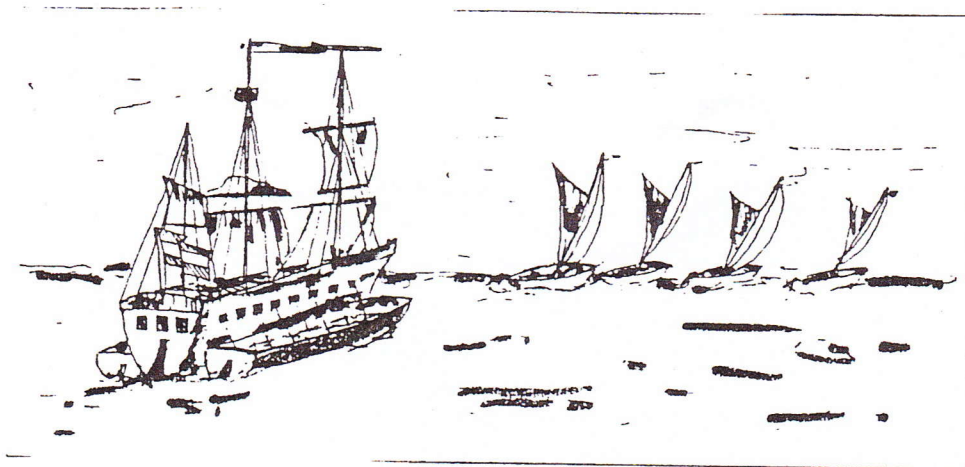
De hoge kosten die Amsterdam spendeerde aan baggerwerken dienden om de havens op diepte te houden. In de havens konden deze baggermolens wel werken. De scheepskamelen, een vinding uit 1691, waren speciaal geconstrueerd om de toegang tot de haven van Amsterdam over de ondiepten van Pampus mogelijk te maken.

De scheepskamelen werkten als volgt:

Twee halve schepen werden ieder aan een kant van een koopvaardijchip vastgemaakt. In de halve schepen was te voren water gelaten, waarna door uitpompen van dit water het vaartuig hoger kwam te liggen. Op deze manier konden de schepen Pampus passeren zonder wat van de lading overboord te zetten op kleinere scheepjes.

Het waren grote houten constructies waarop het pompwerk door mankracht werd verricht.

De voortbeweging van de scheepskamelen werd door een stuk of wat omgebouwde Marker waterschepen gedaan.



De Marker waterschepen waren oorspronkelijk visboten. Bij zware zeegang waren de kamelen natuurlijk onbruikbaar, maar voor Amsterdam konden ze toch goede diensten bewijzen. De kamelen waren in staat om een schip 7 à 8 voet op te tillen. Voor die tijd en niet geringe hoogte.

Uit deze uiteenzetting blijkt al, dat "Pampus" op een uiterst strategische plaats ligt. Precies aan de monding van het IJ in de Zuiderzee. De last die Amsterdam van de zandplaat had, had mede tot gevolg dat men naar alternatieven ging zoeken om met een groot schip in Amsterdam te komen.

1.3. De 19e eeuw

Men heeft uiteindelijk het Noordhollandskanaal gegraven. Precies over de gehele lengte van Noord-Holland. Toch betekende dit voor de scheepvaart ook nog een heel ongemak.

Het aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, bijeengebracht door A.J. van der Aa, uitgegeven 1846 door Jacobs Noordduyn te Gorinchem, geeft over het kanaal en bouw hiervan het volgende weer:

"Dit nieuwe in 1819 begonnen en in 1825 voltooide kanaal, is een der grootste waterbouwkundige werken van onzen tijd, dat in november 1824 voor de koopvaardij geopend werd, sedert wanneer duizenden schepen, uit verschillende werelddelen, door dit kanaal naar Neerlands hoofdstad zijn gestevend.

De kosten van dit werk hebben twaalf en een half miljoen gulden belopen, waartoe Amsterdam een miljoen heeft bijgedragen.

Het heeft eene lengte van 78.500 ell of ruim 14 uur gaans. Het is van onbeschrijfelijk veel belang voor den Amsterdamschem handel, daar de opdiepten tussen Zuydersee en IJ, Pampus genoemd, altijd een blijvende en door de aanslibbing van die droogte, steeds een aangroeiende hinderpaal was, die de overlading uit diepgaande zeeschepen in ligters, noodzakelijk maakte, het welk de kosten van vervoer en het gevaar van ontvreemding aanmerkelijk vermeerderde".

Als alternatief voor het Noordhollandskanaal is er ooit een plan geweest om een veel kleiner kanaal te graven in de richting van Marken. Dit kanaal begon bij Durgerdam en eindigde op Marken. Het liep langs Holysloot door Broek in Waterland en kwam uiteindelijk in de Gouwzee uit. Waarna het dwars over Marken liep. Men had op deze manier de ondiepten van Pampus en de ondiepten van Marken omzeild. Men is dwars over Marken gegaan omdat men indertijd makkelijker op het droge een kanaal kon graven dan met baggermolens een sleuf om het eiland trekken. Daar waren de baggermolens nog niet geschikt voor.

Op de kaart is goed te zien (zie bijlage) waar het kanaal gelopen zou hebben. Alle afwateringssloten door dat gebied zijn door 2 lange sloten onderbroken. Tussen deze 2 sloten is nagenoeg geen andere sloot te bekennen.

Pas veel later is men met behulp van moderne middelen het Noordzeekanaal gaan graven dat nu nog steeds in gebruik is.

HOOFDSTUK 2. De bouw van het fort Pampus

2.1. Het doel van de bouw

Het plan voor het bouwen van een fort in de Zuiderzee is ontstaan in de 2e helft van de 19e eeuw. Toen Duitsland eind vorige eeuw (+ 1870) Frankrijk zonder waarschuwing binnenviel vreesde Nederland dat zoiets ook hier kon gebeuren. Amsterdam moest toen beschermd worden voor eventuele invallen via de Zuiderzee. De toenmalige stelling van Amsterdam voldeed niet meer aan de eisen om een stad te verdedigen. Er werd een verbeterde stelling van Amsterdam ontworpen. In deze stelling paste het fort Pampus (zie bijlage).

Het fort werd gesitueerd op de zandplaat Pampus, 3,5 km voor de monding van de Vecht bij Muident en 4 km voor de monding van het IJ.

In 1887 werd besloten om met de bouw te beginnen van een pantserfort.

Dit zou, gesteund door een geschut aan de beide werken aan het IJ voor Diemerdam en op het vuurtoren eiland Durgerdam, Amsterdam moeten verdedigen tegen een aanval vanaf de Zuiderzee.

Het was bewapend met 2 pantserkoepels, elk met 2 kanonnen van 24 cm/35. Het had voor de keelverdediging 2 vaste pantserringen met 3 kanonnen met een kaliber van 6 cm.

Gelukkig heeft de stelling rond Amsterdam, althans het fort Pampus, nooit een schot gelost in tijd van oorlog.

Het fort is dus uit dat oogpunt nauwelijks van enig historisch belang. Het heeft geen heldendaden verricht.

2.2. De bouw

In 1889 is men daadwerkelijk met de bouw begonnen. Het werk is oorspronkelijk uitgevoerd in 4 verschillende fasen. De bestekken hiervan zijn nog aanwezig evenals enig tekeningen.

2.2.1. Eerste bestek

Het eerste bestek dateert van 10 juli 1889 en is getiteld.

"Het maken van een fort in de Zuydersee aan het Pampus".

Onder het beheer der Genie te Amsterdam. In het eerste artikel stond een werkomschrijving. Deze luidt als volgt:

"Het werk bestaat in:

A. Het maken van een onderbouw, verdeeld in een hoofdgebouw contrescarpmuur, een escarpmuur en twee Beeren,

- B. Het maken van een contrescarpmuur, 2 wachtgebouwen, een droge gracht enz.,
- C. Het wijzigen van het aardewerk en
- D. Het maken van eene stortsteenkade".

In dit bestek werd verder bepaald, dat het geheel zou worden onderheid met 3860 stuks palen van elk 11 meter lang.

Deze lengte was met 11 m voldoende omdat daar het draagkrachtige zand zit (pleistoceenzand).

Het gehele werk was begroot op f 606.000,--.

2.2.2. 2e bestek

Het 2e bestek en voorwaarden dateert van 14 december 1892.

De werkschrijving luidt als volgt:

- "A. Het leveren van meubilair,
- B. Het maken van inrichtingen voor het vervoer en de oplegging van projectielen,
- C. Het verrichten van werkzaamheden van verschillende aard,
- D. Het maken van een steenkolenpark".

Dit bestek was begroot op een prijs van f 15.400,--.

2.2.3. 3e bestek

Het derde bestek dateert van 1 december 1893. Het was begroot op f 151.000,-- en bestaat uit:

- "A. Het voltooiën van de dekking op het gebouw,
- B. Het voltooiën van den tijdelijke openingen in de stortsteenberm,
- C. Het maken van een aanlegsteiger,
- D. Het bouwen van 2 loodsen en van een privaat,
- E. Het uitvoeren van verschillende voorzieningen".

2.2.4. 4e bestek

Het laatste bestek dateert van 12 december 1894. De begroting bedroeg f 7.500,--.

De titel van het bestek luidde:

"Het uitvoeren van metaalconstructies en van verschillende voorzieningen in verband met den aanleg van eene elektrische verlichting op het fort in de Zuydersee aan het Pampus, als verbetering van ondergeschikt belang van dat fort".

De werkzaamheden bestonden uit:

- "A. Het leveren van werkkrachten enz.,
- B. Het inrichten van de dynamokamer enz.,
- C. Het maken van de opstelling voor een zoeklicht,
- D. Het maken van consoles en koppen voor booglampen,
- E. Het maken van afsluitkappen op klimgaten enz.,
- F. het maken van spreekbuisleidingen,
- G. Het leveren van lantarens.

Later zijn er nog meer bestekken uitgekomen. Deze bestonden uit herstellingswerkzaamheden aan de grondwerken en werken aan het gebouw. Deze bestekken zijn echter nooit uitgevoerd. Het enige onderhoudsbestek wat ooit is uitgevoerd, is een bestek, uit het jaar 1903, voor het aanbrengen van een laag asfalt bitumen over het hoofgebouw, wat bestond

uit beton dat toen waarschijnlijk reeds lek was. Dit bestek was waarschijnlijk het laatste wat ooit is uitgevoerd.

2.2.5. Enige markante punten van de bestekken

In het eerste bestek beschrijft o.a. de samenstelling van de stortstenenkade:

"Rondom het fort moet eene ringvormige kade van stortsteen worden gemaakt. Deze kade moet worden opgetrokken; in aanleg 2.75 m-A.P. ter breedte van 8.88 m. Verder aan de binnenzijde onder een beloop van 4 op 5, en aan de buitenzijde onder 2 op 3, vanaf den zeebodem tot 0,25 m - A.P., zoodanig dat de breedte op laatst genoemd peil 2 m bedraagt; daarboven moet zij met een rond beloop worden afgewerkt, in dier voeg dat de kruin op A.P. gelegen is. De afstand tusschen den op 0,25 m - A.P. gelegen binnenrand en den buitenrand van den 2 m - breeden stortsteen berm van het fort, moet 16 m en de lengte der te maken kade, gemeten op de kruin 657 m bedragen, zoodanig dat aan de westzijde een 25 m wijde invaartopening blijft bestaan.

In de kruin der kade moeten naar aanwijzing der directie, worden gesteld 25 stuks bolbaken".

2.3. Wat er nog rest van het fort

De huidige staat van het fort is slecht. Het is moeilijk om aan land te komen. De stenenstortkade ligt iets onder water. Vroeger stak deze boven water uit.

Men kan alleen op het eiland landen als de wind gunstig is, zodat men door de opening in de stortstenenkade kan varen om dan bij de restanten van de oude steiger aan land te komen. Of men moet met een klein roeibootje over de lage delen van de stortstenenkade varen en zo aan land gaan.

Het eerste wat men opmerkt als men het eiland opgaat, is de nog in redelijk goede staat verkerende bazaltsteenglooiing. Hier en daar mist een steen, maar dit is toch op eenvoudige wijze te herstellen.

Als men de bazaltblokkenglooiing gehad heeft, komt men op het vroegere glacis. Dit zijn de aardeglooiingen van het fort. Deze aardewerken verkeren ook nog in een goede staat en zijn met hoog gras begroeid.

In dit gras komen diepe putten voor o.a. waar vroeger de steenkoolbakken en regenbakken stonden. Deze gaten kunnen erg diep zijn en leveren daardoor gevaar op. Men moet dus wel uitkijken waar men loopt.

Deze situatie zet zich trouwens op het hele fort door. Overal zijn diepe putten die vroeger afgesloten waren met metalen kappen. Deze zijn in de oorlog waarschijnlijk van het fort gehaald.

Na het zogenaamde glacis komt men bij de droge gracht. Zonder enige leuning of wat ook, gaat dit 5.00 m loodrecht naar beneden. Een gevaarlijke situatie dus. Deze gracht is evenals het glacis grotendeels met gras begroeit en hier en daar een struik.

Na de gracht komt het eigenlijke fort. Dit hoofdgebouw is doorkruist met allerlei gangen en kamers. Hier valt op dat alles wat bruikbaar was van hout of metaal weggesloopt is en verdwenen. Waarschijnlijk ook in de 2e W.O. verdwenen.

De geschutskoepels zijn eveneens verdwenen. Er zijn 2 grote ronde kraters achtergebleven. Deze kraters liggen vol met puin. Evenals omringde gangen en kamers.

De plafonds in de gangen en kamers zijn wit uitgeslagen van de uit het beton uitgespoelde kalk. Dit kalk vormt net als in de grotten van Han

(België) stalactieten (naar beneden gerichte kalkdruipers). Alles is ook zeer vochtig. De algehele toestand is zo slecht geworden dat men er nauwelijks meer aan kan denken om het fort op te knappen.

Op het dak ligt veel puin in de vorm van grote zware blokken beton die bij de vernielingen van de Duitsers zijn losgekomen.

Door de 2 kraters die geslagen zijn, daar waar de geschutskoepels gezet hebben, zijn een aantal gangen, die hoger gelegen zijn dan de andere gedeeltelijk afgesneden en ingestort.

Op het eiland, op het aardewerk van het fort, staan ook nog de restanten van een lichtwachterswoning. De woning bezit geen vloer en dak meer.

De muren zijn nog wel in redelijke staat. De muren van het fort zijn hier en daar gescheurd en in elkaar gedrukt door de nodige ontploffingen die daar hebben plaatsgevonden.

De buitenmuren van de gracht zijn nog in goede staat maar leveren gevaar op door de hoogte die ze hebben.

De huidige situatie laat het niet toe, dat het eiland voor het publiek wordt opengesteld.

HOOFDSTUK 3. Gebeurtenissen rond het fort sinds de bouw

3.1. Ten tijde van het Ministerie van Oorlog

Toen het fort in gebruik werd genomen moesten er ook voorzieningen voor een vaste aanlegplaats komen op het vaste land.

Deze aanlegsteiger werd gesitueerd in de haven van de gemeente Muiden bij een goedkeuring door de gemeenteraad op 22 juni 1897.

De steiger is toen gebouwd door de staat. De gemeente Muiden behield het recht van gebruik. Het mocht echter niet de steiger aan derden uitlenen. De gemeente bleef eigenaresse van de steiger. De kosten, f 15,-- die gemaakt werden door het rijk voor de opstelling van een vergunning werden door het rijk betaald.

Op het eiland moesten ook beveiligingen ten aanzien van de scheepvaart worden getroffen.

Ten tijde van de bouw moest dit worden gedaan door de aannemers.

Toen het fort in gebruik werd genomen, werd de beveiliging door het fort zelf onderhouden. De elektriciteit op het fort werd voorzien door een generator die ook de lichtopstand van elektriciteit voorzag.

In 1933 werd een speciale krachtstroomkabel naar het eiland gelegd. Deze kabel liep van het vuurtoreneiland bij Durgerdam (Hoek van 't IJ) naar het einde van de strekdam van het Buiten IJ en vandaar naar Pampus. Het was een 4-aderige krachtstroomkabel waarvan er 3 het sinds de oorlog niet meer doen.

De torenwachter van het vuurtoreneiland op de hoek van het IJ, bediende het lichtsein en de nautafoon. In de oorlog is de nautafoon door de Duitsers meegenomen en zijn tevens 3 aders vernield. Nu brandt alleen de lichtopstand nog maar.

Toen men na de oorlog niets meer met het fort kon beginnen, omdat al het bruikbare materiaal van het fort door de Duitsers in de bezetting van het eiland af was gehaald of vernield, besloot men het eiland als fortificatie op te heffen. Ook was het fort in de huidige verdedigings-tactiek onbruikbaar geworden.

3.2. Eigendoms overdracht

Op 9 oktober 1952 werd bij Koninklijk besluit het fort Pampus als vestigingswerk opgeheven. Het eiland was na de oorlog onbruikbaar voor defensieve doeleinden geworden. Het fort zou worden overgedragen aan het toenmalige Ministerie van Oorlog naar het Ministerie van Financiën. De vraag

kwam gelijk; wie gaat het eiland in de toekomst beheren en voor de kosten van de beveiliging voor de scheepvaart opdraaien? Daarbij kwam nog dat de elektriciteitskabel die van Durgerdam naar het eiland lag gedeeltelijk kapot was en reparatie van de kabel duur bleek te zijn. Pas op 1 januari 1959 werd het eiland van het Ministerie van Defensie naar het Ministerie van Financiën (afd. rentambten en pachtzaken, directie der domeinen) overgedragen. De dienst der Domeinen heeft toen een serie aanmeldingen gehad van personen of instanties die het eiland in beheer wilde hebben.

De onderhandelingen over wie het eiland in beheer kreeg, gingen te lang duren. De Minister van Financiën besloot om het in erfpacht uitgeven van het eiland uit te stellen en om het voorlopig in domeinbeheer te houden. Onder andere met het oog op de nieuwe inpolderingen van Oostelijk en Zuidelijk Flevoland, die voor de deur stonden. Men wist toen nog niet precies hoe de inrichting van deze polders zou worden.

Dit was op 6 november 1959. Eerst op 18 januari 1966 werd per beschikking van de Minister van Financiën bepaald dat de R.IJ.P. het bijzonder domeinbeheer ging voeren van het eiland Pampus. Dit was om de R.IJ.P. vrij spel te geven bij de aanleg en inrichting van de Flevopolders met bijbehorende randmeren. Op 1 februari 1966 vond de daadwerkelijke overdracht van Domeinen Amsterdam naar de R.IJ.P. plaats. Tot op heden heeft de R.IJ.P. Pampus in bijzonder domeinbeheer.

3.3. Eerdere plannen rond Pampus

Men heeft al geruime tijd (sinds de bouw) plannen om iets met Pampus te gaan doen. Particulieren hebben ook initiatieven getoond. Hier zijn een paar plannen uit ontstaan.

Ook een gemeentelijke instantie heeft er zijn gedachten over gehad. Dit was in de jaren vijftig door de gemeente Amsterdam. Het plan bestond uit de opspuiting van een groot eiland rond Pampus. De grootte van het eiland zou 35 ha worden en bestaan uit: het bestaande fort Pampus, een zeilhaven, speelweide, kampeerterrein, zonneweide en een strandbad.

Als dit plan uitgevoerd was, had de gemeente Amsterdam het eiland in erfpacht gekregen voor f 100,-- per jaar. Na lange onderhandelingen is dit plan om financiële en beheerstechnische redenen afgeketst.

In 1966 diende het bureau voor architectuur, stedenbouw en recreatie te Haarlem in opdracht van Lisone Lindeman, een aanvraag in om het eiland te mogen inrichten als recreatie concentratiepunt. Het plan behelsde een grote jachthaven met hotel, restaurant, met sportzalen en een uitzichtoren. Het geheel was vrij luxe van opzet. Een hoovercraft zorgde voor de verbinding met de vaste wal.

Er zijn ook gedachten geweest om er een woongebied te creëren. Dit plan van Van de Broek en Bakema werd als alternatieve uitbreidingsmogelijkheid voor de gemeente Amsterdam gepresenteerd en kreeg veel nationale en internationale belangstelling.

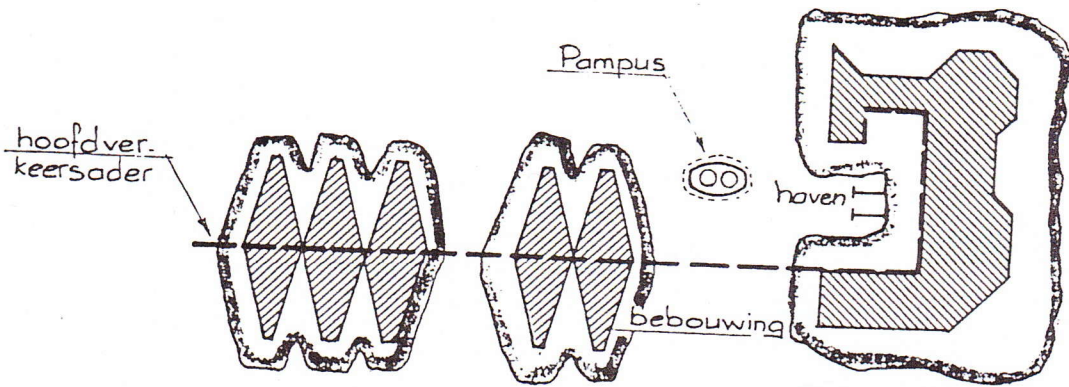
Het woongebied moest zich over de gehele zandplaat uitstrekken. Het plan is niet doorgegaan omdat men naast dit plan nog enkele uitbreidingsmogelijkheden had waar onder de Bijlmermeer.

Een geheel nieuwe stedenbouwkundige visie werd getoond. De hoofdgedachte van dit plan was de pyramidevormige opbouw van het geheel.

Aan de randen laag en rustig en in het midden hoog en druk.

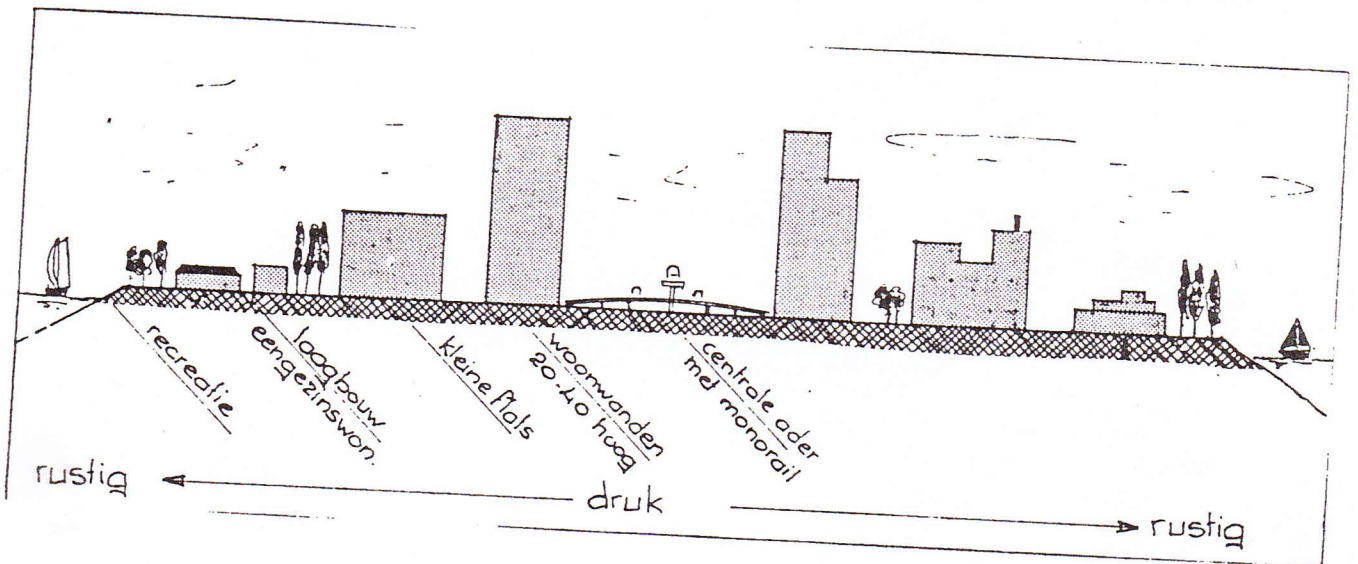
Een grote toevoerweg langs woonranden van 20 tot 40 verdiepingen hoog ("Centrale ader") met daarin winkels, kantoren, scholen enz.

Langs deze grote flats kwamen dan kleinere flats en langs de randen een-gezinswoningen.



Dit alles zou gebouwd worden op 4 kunstmatig opgespoten eilandjes en gecompleteerd worden met mono rail. Het plan was om voor 35000 mensen woongelegenheden te bieden.

Het geheel was op de zandplaat Pampus geprojecteerd en moest de gedachte verwezenlijken van "in de stad buiten wonen". De hoogte van bebouwingdichtheid was 150 woningen/hectare. Voor de Bijlmermeer is dit 30 won/ha.



Het plan was gesitueerd in het recreatiegebied van het IJ-meer. De makers hadden gedacht dat de oevers gebruikt konden worden voor de recreatie. Door oeververlenging werden de recreatiemogelijkheden vergroot. Over dit plan is alleen een oriënteringsgesprek geweest tussen de makers van het plan en enige stedenbouwkundigen van het Rijk en gemeenten. Het is voornamelijk bedoeld als studie van en als discussiemateriaal over de nieuwe visie van stedenbouw. Op het moment van presentatie was men nog niet rijp voor een dergelijk totaalplan. Nu geven andere stedenbouwkundige uitgangspunten geen aanleiding tot het uit de kast halen van een dergelijk plan.