

De semafoor van IJmuiden

door Peter Kouwenhoven

Onlangs kreeg ik een e-mail van ons verenigingslid Truus Visser, met als bijlage een getypte uitwerking van een radioreportage uit maart 1937. Een reporter van de KRO was op bezoek geweest bij haar opa Dirk Visser, in de semafoor van IJmuiden. Truus vroeg zich af of ik iets kon doen met dit verslag voor de Vuurboet.

Opa Dirk Visser was op het moment van de reportage opzichter van 's-Rijkskustverlichting en woonde naast het hoge licht, of de binnentoren van IJmuiden. In de jaren 1910 werkte hij als monteur bij het Proefstation van 's-Rijkskustverlichting in Scheveningen. De heer Visser heeft de reporter rondgeleid in en om de semafoor en verteld over het werk van de kustwacht. Naar aanleiding van deze reportage ben ik mij gaan verdiepen in de geschiedenis van de semafoor van IJmuiden. Daarbij heb ik ook gebruik gemaakt van oude foto's die ik in de loop van de tijd al had verzameld. Door de radioreportage zijn de oude foto's opeens veel meer gaan spreken. Dit artikel is een weerslag van mijn bevindingen.

Bataafse semafoor

Een semafoor is een constructie waarmee met visuele middelen op afstand signalen doorgegeven kunnen worden. Men spreekt ook wel van een optische telegraaf. Napoleon zag het militaire belang van deze vinding en plaatste overal langs de kust semafoorposten, die met

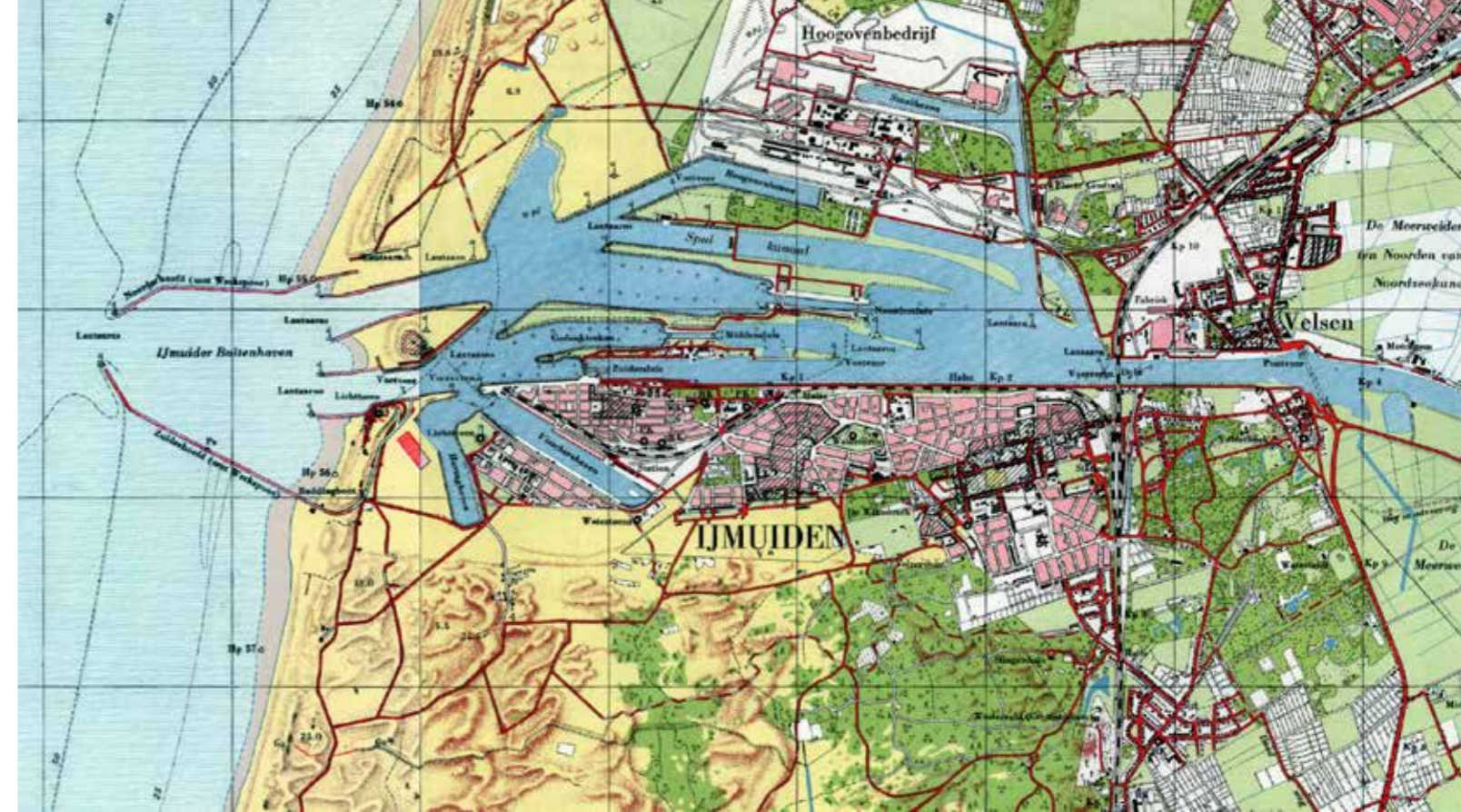
elkaar een optische telegraaflijn vormden. Visuele signalen konden van de ene post naar de andere worden overgebracht en zo in relatief korte tijd over grote afstand worden doorgegeven. Daarmee ontstond een snel waarschuwingssysteem voor naderende aanvallen van de Engelse oorlogsvloot. In de tijd van de Bataafse Republiek is ook in Nederland een optische telegraaflijn opgericht tussen Texel en Vlissingen, bestaande uit 42 semaforen, waaronder een in de duinen van Breesaap, bij het dorp Velzen. De Bataafse semaforen bestonden uit een mast met een ra waaraan bollen konden worden gehesen. Na de Franse Tijd zijn veel semaforen afgebroken.

Een nieuwe functie voor de semafoor

In opdracht van Koning Willem III is in de periode 1865 tot en met 1876 het Noordzeekanaal gegraven om de haven van Amsterdam een impuls te geven. De graafwerkzaamheden begonnen in de duinen bij het dorp Velzen. Veel kanaalwerkers bleven wonen bij de nieuwe havenmond, samen met het personeel van de sluisen.



De semafoor van IJmuiden omstreeks 1905.



De havenmond van IJmuiden op een topkaart uit 1950.

Hierdoor ontstond de nieuwe nederzetting IJmuiden. In 1878 kreeg IJmuiden twee grote gietijzeren vuurtorens die de ingang van de havenmond markeerden. Op de plek waar de Bataafse semafoor voorheen stond, of nog steeds aanwezig was, dat is niet geheel duidelijk, was opnieuw behoefte aan een semafoor. Nu niet om militaire signalen door te geven maar om informatie te verschaffen aan de scheepvaart, over waterstanden, stromingen, vrije doorgang naar de sluisen en naderende storm. De informatie werd met behulp van bollen, driehoeken en vlaggen doorgegeven. De semafoor van IJmuiden is daarna enkele malen vervangen en heeft verschillende gedaantes gehad. In de periode 1982-1983 is vlak achter de semafoor een verkeerspost gebouwd, met de naam 'Haven Operatie Centrum (HOC)'. Deze post begeleidt nu het inkomende en uitgaande scheepvaartverkeer. De semafoor is enkele jaren later afgebroken.

De sluisen van IJmuiden

De sluis van IJmuiden bleek al snel te klein voor het dagelijkse scheepsaanbod. Daarom werd er ten noorden van deze sluis een nieuwe sluis aangelegd. Deze 'Grote Schutsluis' werd op 12 december 1896 officieel geopend. Door de komst van enorme lijnboten en vrachtschepen was ook deze sluis op een gegeven moment niet groot genoeg. Men begon daarom aan de bouw van de 'Noordersluis': 400 meter lang en 50 meter breed, met een diepte van 15 meter. Het was op dat moment de grootste sluis ter wereld. De Noordersluis werd op 30 april 1930 door koningin Wilhelmina geopend. Vanaf die tijd is er sprake van een Noordersluis, een Middensluis en een Zuidersluis. De Zuidersluis was alleen bedoeld voor de kleine scheepvaart.

Vanaf de buitenhaven van IJmuiden is de Noordersluis toegankelijk via het noordelijke toeleidingskanaal. De Middensluis en de Zuidersluis zijn toegankelijk via het zuidelijke toeleidingskanaal. De beide toeleidingskanalen worden van elkaar gescheiden door het forteiland. Het fort is in de periode 1881 tot 1888 gebouwd als onderdeel van de Stelling van Amsterdam. Dit is de situatie die zich als achtergrond voordoet bij de radioreportage van de KRO. Een topografische kaart van rond 1937 heb ik niet maar de kaart van 1950 geeft een goed beeld van de situatie ten tijde van de reportage. De havenmond is pas weer wezenlijk veranderd toen in de periode tussen 1962 en 1967 de beide havenhoofden aanzienlijk zijn verlengd. Door deze verlenging was het in 1966 nodig de buitentoren 40 meter zuidwaarts te



Deze semafoor is gebouwd in 1915. Het lage licht is in 1909 om nautische redenen een stuk ingekort. De witte banden op de toren zijn verdwenen. De foto dateert uit de jaren '20.

verplaatsen. De semafoor is toen blijven staan. Tussen de vuurtoren en de semafoor is daarna een seinpoststelling van Rijkswaterstaat geplaatst. De semafoor en de seinpoststelling zijn er nu niet meer. Het seinpostgebouwtje is blijven staan en is nu een éénkamerhotel.

De kustwachtpost in 1937

De heer Visser vertelt de reporter naar aanleiding van zijn vraag, dat de kustwacht ressorteert onder de directeur van het Loodswezen, Betonning en Verlichting in het derde district, kolonel Kruys. Tot de dienstobjecten van het loodswezen behoren de beide vuurtorens, de semafoorpost, een elektrische centrale voor het geval het Provinciaal Elektriciteitsbedrijf van Noord-Holland door een storing geen stroom kan leveren en een mistsein op de zuidpier, met bijbehorende compressoren in de semafoor en een buisleiding van zo'n 2 km voor de perslucht. De vuurtorens functioneren volledig automatisch. Ondertussen zijn de reporter en de heer Visser aangekomen in de ruimte die permanent door de kustwacht wordt bezet. De reporter geeft de luisteraars een beeld van het interieur van dit 'heilighdom van de kustwachters'. " *De voorzijde van het gebouw die op zee uitziet bestaat geheel uit glas. Daar bevinden zich grote primakijkers, het type lange zeeijkers, waarmede de kustwachters voortdurend de hele zee afspeuren. Verder vinden we hier telefoontoestellen, een hefbovenstelsel dat herinneringen oproept aan een seinhuis, apparaten die gelijken op de hefboven waarmede de wisselstand wordt geregeld. Aan de wand een soort schakelborden, waarop lichtpunten kunnen gloeien, een radiotoestel en kaarten met allerlei vlaggen.*" Die vlaggen brengen het

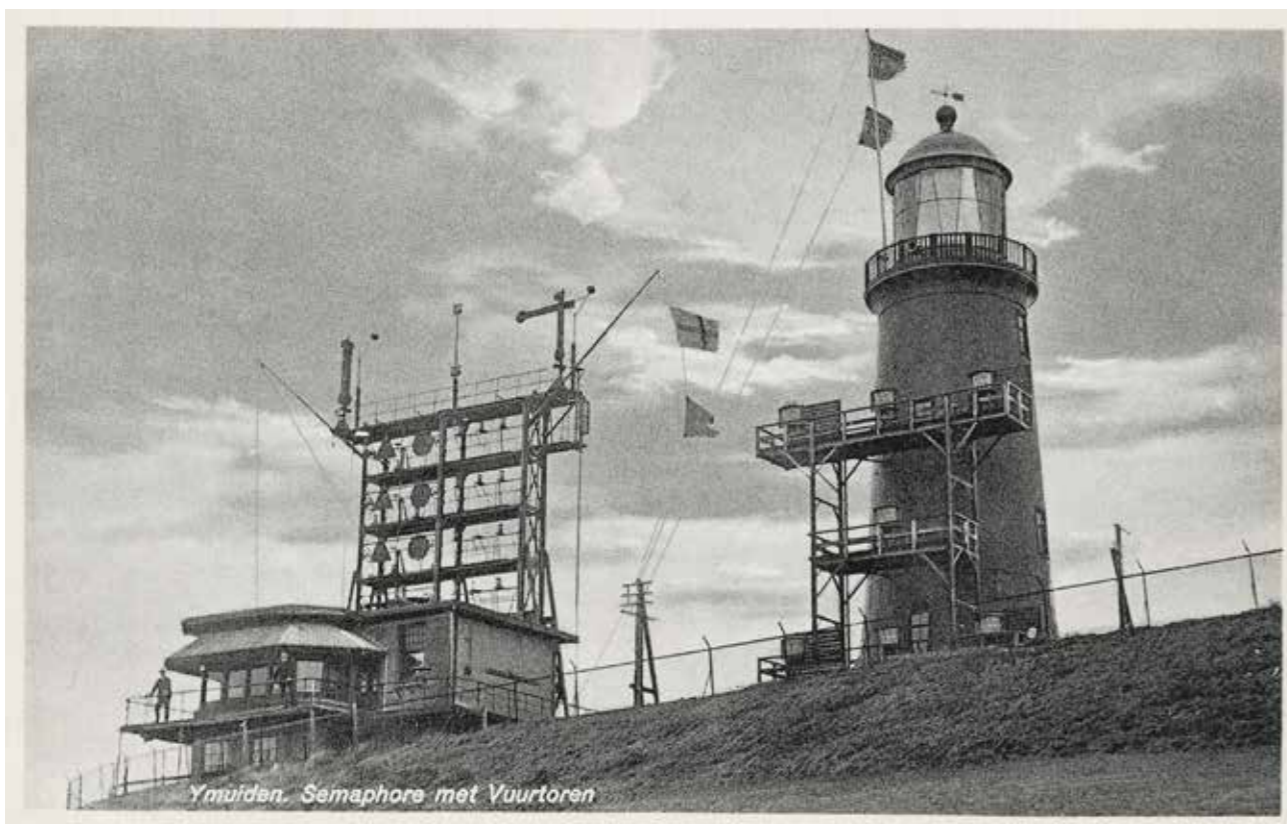
gesprek op het onderwerp 'seinen'. Dat wordt geïllustreerd aan de hand van een praktijkgeval, want er komt net een schip dat de havenmond in wil varen.

De seininstallatie van de semafoor

Een van de kustwachters neemt telefonisch contact op met de sluismeester en geeft wat gegevens door over het type schip dat binnen wil varen en de grootte en diepgang van het schip. De kustwachter schat dit in op basis van zijn ervaring. Als hij daar onzeker over is kan de sluismeester het register van alle schepen erop naslaan. De sluismeester beslist dan naar welke sluis het schip moet. In dit geval de Noordersluis.

De kustwachter seint dan naar de schipper dat hij het noordelijke toeleidingskanaal moet nemen. Dat seinen gebeurt met een stelling met lampen die aan de voorzijde tegen de buitentoren aan is gebouwd. De stelling bevat drie etages. Op de bovenste en onderste etage drie lampen en op de middelste etage één lamp. Het sein is dan: drie brandende lampen verticaal boven elkaar in het midden van de stelling en een brandende lamp op de bovenste etage aan bakboordzijde (een L die 180 graden is gedraaid). Dat betekent: neem het kanaal aan bakboordzijde.

Tegelijkertijd wordt er een sein gegeven vanaf een hoge ijzeren semafoorstelling die achter het kustwachtgebouw staat. Bovenop het raamwerk van de stelling staan twee masten met beweegbare armen, die vanuit het kustwachtgebouw kunnen worden bediend. De arm aan de bakboordmast wordt uitgeklapt om aan te geven dat er een schip het noordelijke toeleidingskanaal invaart.



De semafoor in het begin van de jaren '30. Dit is de situatie zoals die zich voordoet in de reportage van de KRO.



Tijdens de Tweede Wereldoorlog moest de semafoor plaatsmaken voor een Duitse bunker. In 1948 is op het restant van de bunker een nieuwe semafoor gebouwd. Deze foto dateert van 1954.

Aan landzijde is de arm rood gekleurd om eventueel uitvarende schepen te waarschuwen. 's Nachts worden rode lampen gebruikt om de richting van het schip te duiden. De semafoorstelling bevat nog meer seinmogelijkheden. Midden bovenop wordt met een kegel aangegeven of het rijzend of vallend water is. Punt naar boven is rijzend water, punt naar beneden is vallend water. 's Nachts wordt dit met groen en witte lampen aangegeven. Groen boven wit is rijzend, wit boven groen is vallend water. Het raamwerk van de stelling bevat daarnaast driehoekige en vierkante ijzeren borden die de diepte van het vaarwater kunnen aangeven. Ze kunnen uit de horizontale stand verticaal worden gedraaid. Een vierkant staat voor 10 decimeter en een driehoek voor 2 decimeter. 's Nachts worden hiervoor rode en groene lampen gebruikt.

Mistsein

Op 3 kilometer uit de kust lag in die tijd een gasbrulboei, precies in het verlengde van de lichtenlijn. Bij slecht zicht zochten de schippers eerst de brulboei op, om vervolgens de lichtenlijn te volgen richting havenmond. Wanneer de kustwachters het permanente licht van de gasbrulboei niet meer konden zien vanuit het kustwachtgebouw schakelden ze het mistsein op de zuidpier in. Deze mistseininstallatie met perslucht is in 1910 geplaatst. Bij storingen kon het reservemistsein op de omloop van de buitentoren worden gebruikt. Op de kop van de zuidpier was bovendien een mistbel geplaatst, waarvan het elektrische 'onderbrekingstoestel' in het gebouw van de kustwacht was geplaatst.

Loodsdienst

Toen de reporter het gebouw van de kustwacht had verlaten ontmoette hij bij toeval een loods in ruste, de heer Hanekroot. Hij maakte gebruik van deze mogelijkheid



De semafoor eind jaren '60. Het semafoorgebouw is een beetje vergroot. Tussen de verplaatste vuurtoren en de semafoor staat de seinpoststelling van Rijkswaterstaat.

door hem te interviewen over het werk van de loodsdienst. Schepen die de havenmond naderen geven door het hijsen van een vlag met gele en blauwe banden aan dat zij behoefte hebben aan een loods. 's Nachts kan een loods met een seinlamp worden opgeroepen. Vooral bij ruw weer is een loods onontbeerlijk. Normaliter wordt bij het binnenvaren de lichtenlijn van beide vuurtorens aangehouden maar bij ruw weer moet je dat juist niet doen. Dan moet je afhankelijk van de windrichting en stroming een beetje links of rechts van de lichtenlijn varen. Een loods weet precies wat het beste is. In feite roepen de schippers vrijwel altijd een loods op. Loodsgeld is so wie so verschuldigd, ook als geen gebruik wordt gemaakt van een loods. En de verzekering dekt eventuele schade niet als er geen loods aan boord is geweest. Meestal patrouilleren er diverse loodsboten voor de kust. Wanneer de loodsvlag wordt gehesen gaat een van de loodsboten erop af. De loodsjol wordt gestreken en de loods wordt naar het betreffende schip geroeid en langszij gelegd. Dat is bij ruw weer een lastige opgave. Aan boord verwelkomt de loods de kapitein, stelt zich voor en vraagt naar bijzonderheden van het schip, de lading, bestuurbaarheid, of er ontplofbare stoffen aan boord zijn en of er besmettelijke ziekten zijn uitgebroken. De loods bepaalt ook of er eventueel een sleepboot moet worden ingeschakeld als het roer wat onwillig is. De loods seint informatie over het schip naar de kustwacht en brengt vervolgens het schip veilig de havenmond binnen.

Bronnen:

- De wacht aan de zee. Radioreportage KRO, 1937.
- Peter Kouwenhoven, 2010. Vuurtorens, lichtschepen en kapen.
- Archiven van Rijkswaterstaat, H.D. Huis en anderen.
- Semafoor IJmuiden: www.semafoor.eu