

Ijsbestrijding.

In de 17^e eeuw hield men zich al bezig met ijsbestrijding, al was dit niet speciaal gericht op de scheepvaart maar meer op veiligheid. Men hakte en zaagde brandbijten, zodat men in geval van brand snel water kon pakken. Ook hakte men vestebijten voor de waterpoorten om te voorkomen dat overvallers via de waterwegen de vestingen konden binnenkomen. Deze vestebijten waren lange sleuven die voor de wateringenen gemaakt werden. En bij veerbootjes hakte men sleuven naar de overkant als het ijs nog niet sterk genoeg was om er overheen te lopen.

Anders was het in Amsterdam. Omdat het grachtenwater teveel vervuild was om te drinken o.a. door de open riolen en afval in het water ontstonden er ziektes, voor schoon drinkwater was men afhankelijk van de Vecht. Dit water haalde men met behulp van waterschuiten en in de winters, als er ijs lag, gebruikte men ijsleeën met watervaten.

Vanaf 1629 werden er trekschuiten gemaakt met de daarbij horende jaagpaden. Waterschuiten waren een noodzaak voor drinkwater maar ook voor de vele brouwerijen die het water nodig hadden voor de bereiding van bier. In de winter was dit een probleem. Vanaf 1651 ontwikkelde men de eerste ijsbreker die met behulp van paarden door het ijs getrokken werd. Als er veel ijs lag, kon het aantal benodigde paarden oplopen tot wel 60 stuks. Indien nodig, zaagde men het ijs in grote brokken.



Rond 1750 is een ijsbreker ontwikkeld met een soort houten hamer die het ijs kapot moest slaan. In het Rijksmuseum is een model te vinden van deze ijsbreker. Het is echter onbekend of dit model ook echt gebouwd is.



Vanaf 1853 werd de ijsbreker voor het halen van water overbodig. Toen kwam er schoon drinkwater uit de duinen beschikbaar dat via een leiding naar Amsterdam vervoerd werd. In Amsterdam kwamen er tappunten waar men water kon halen.

Ijsbestrijding voor de scheepvaart was altijd al een moeilijke zaak. Vroeger lagen de schepen vaak maandenlang werkloos in het ijs en deden de schippers er alles aan om te voorkomen dat hun schip door het ijs gekraakt werd. Vaak betekende dit het weghakken van het ijs rondom het schip. Door hakken en zagen werd geprobeerd een geul in het ijs open te houden en soms werd er een beroep gedaan op het leger om met explosies het ijs open te houden.



In 1876 werd het Noordzeekanaal geopend. Toen werd het van belang om dit kanaal ook in de winter bevaarbaar te houden. Van 1880 tot 1890 bestond het "Zedelijk Ligchaam Ijsploeg" om dit voor elkaar te krijgen. Hiervoor werden aandelen uitgegeven. In de winter van 1880/1881 ontwikkelde de werf van Ceuvel een ijsploeg om voor een sleepboot te bevestigen die de ijsschotsen onder het ijs schoof, terwijl Goedkoop van de werf 't Kromhout een ijsploeg ontwikkelde die de ijsschotsen op het ijs schoof.

Later werden deze twee eigenschappen gecombineerd in één ijsploeg. Vooral voor de sleepboten met hun stoommachines werden deze ijsploegen gebruikt. Soms werden schepen al met een ijsstevan uitgerust. Ook sommige directieschepen waren geschikt om ijs te breken. Een nog varend voorbeeld is de ss Christiaan Brunings van het Scheepvaartmuseum in Amsterdam. De hoofdtaak van al deze schepen was echter niet het breken van ijs.

De noodzaak om echte ijsbrekers te hebben begon met het passagiersschip Koningin Emma van de Stoomvaartmaatschappij Nederland, dat na een lange zeereis vastgevroren kwam te liggen in het Noordzeekanaal. Sleepboten konden het ijs niet meer breken en ook de inzet van ramschepen van de marine mocht niet meer baten.



Met man en macht bereikte het schip door hakken en dynamiet na enkele weken de plaats van bestemming. Dit leidde in 1895 tot het oprichten van de VAS (Vereniging voor Algemene Scheepvaartbelangen), een belangengroep van Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam en de Provinciale Staten, met als doel het vaarwater ijsvrij te houden.

De eerste twee schepen waren stoomijsbrekers uit Polen. Deze werden door het VAS uit het boek "Das Eisbrechwezen im Deutchen Reich" besteld. Het nadeel van deze schepen was een diepgang van 4 en 5 meter, hierdoor waren ze niet overal inzetbaar. In 1931 liep de ijsbreker Ijsbeer van stapel. Dit was een diesel elektrische ijsbreker met een zg hamerkop. Het ijs werd in grote brokken gehakt. Dit schip deed ook dienst bij brandbestrijding.



In 1949 liep de ijsbreker Walvis van stapel en als laatste in 1969 de ijsbreker Poolvos. Toen de VAS in 1982 werd opgeheven, werden de laatste twee ijsbrekers verkocht.



Ijsbreker Walvis, de laatste van zijn soort.



De Walvis in Velsen

Al zijn er veel schepen die ijs kunnen breken, toch zijn er maar een paar die echt als ijsbreker gebouwd zijn. Zo waren er uit Polen de stoomschepen Ijsbreker 1 en 2, en verder de Nederlandse Ijsbeer, Walvis en Poolvos.

De meeste zijn er niet meer. De Ijsbreker I en II zijn rond 1965 gesloopt. De winter van 1966/1967 werd de Ijsbeer fataal, door een carterexplosie kwam ze buitendienst en in 1981 is ze gesloopt. In 1969 liep de Poolvos van stapel, een mooier, moderner en zuiniger ijsbreker dan de Walvis. De Poolvos is omgebouwd tot duwboot en voer onder de namen Poolvos, Morgenster, Antarctica II en als laatste bekende naam Jamaica. De dieselelektrische Walvis is bewaard gebleven en ondergebracht in de Stichting Ijsbreker de Walvis. De Walvis heeft net de CBB keuring ondergaan door Register Holland en is weer goedgekeurd tot 2021.



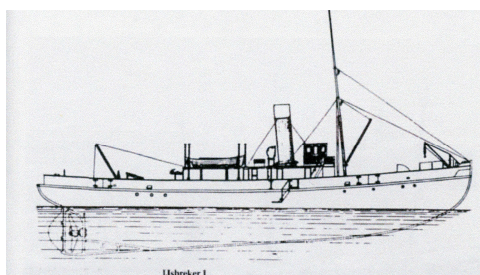
Ijsbreker 1 en 2



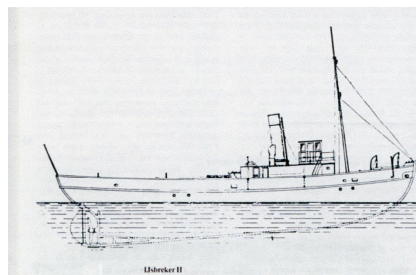
Ijsbeer



Poolvos



Ijsbreker I



Ijsbreker II



De Walvis in zijn element

Al in 1941 is er een bestekboek gemaakt met de voorwaarden tot het bouwen van een nieuwe diesel elektrische ijsbreker. De Vereniging voor Algemene Scheepvaartbelangen, de VAS, te Amsterdam gaf de opdracht tot het bouwen van de Walvis aan Scheepswerf en Machinefabriek Verschure & Co ook te Amsterdam.

In 1948 was het schip al klaar maar het duurde tot 7 mei 1949 tot de officiële tewaterlating een feit was. De reden van deze vertraging kwam door de krukassen van de drie motoren. Deze krukassen waren al gesmeed en zouden bij Krupp verder bewerkt worden, maar door de oorlog waren de machines hiervoor niet meer aanwezig. Bij Werkspoor Amsterdam is er toen een draaibank omgebouwd om deze krukassen verder te bewerken.

De Walvis is een extra zwaar gebouwd 30 meter lang schip en heeft een zwaar geconstrueerde 4-blads nikkelstalen schroef met een doorsnede van 1900 mm. Deze schroef vermaalde de ontstane ijsschotsen tot ijsklontjes. De machinekamer is uitgerust met 3 dieselmotoren van NV Machine en Motorenfabriek v/h Thomassen in De Steeg te Gelderland. Deze motoren leveren elk 290 APK en voeden 3 generatoren die in serie 800 ampère gelijkstroom leveren voor de schroefasmotor. Deze dubbelwerkende schroefasmotor levert 675 Pk met een momentkoppel van 7000 kilo. Hierdoor ontstond een trekkracht van 13 ton.

Alles was zo zwaar uitgevoerd omdat de Walvis dienst moest doen als andere schepen niet meer konden uitvaren of vastzaten in het ijs. De aparte motoren waren zodanig opgezet dat er bij uitvallen van één of twee motoren toch nog op de derde motor thuisgekomen kon worden.



De indrukwekkende machinekamer van de Walvis

De hoogste snelheid was 26 km per uur in open water. De Walvis is voorzien van een blusinstallatie met een capaciteit van maximaal 8500 liter per minuut en heeft ook dienstgedaan als brandwacht. Ook voor bergingswerk is de Walvis geschikt. Tijdens de watersnoodramp in 1960 bij Tuindorp Oostzaan zijn de ijsbrekers IJsbeer en Walvis ingezet om het water weg te pompen. Zij hadden samen een capaciteit van 1500 m³ per uur. In de officiële rapporten over deze inzet zijn de rollen van de IJsbeer en Walvis zwaar onderbelicht, laat staan dat ze met naam genoemd worden.

Op de Walvis zit een stuwwet voor 109 personen om havenarbeiders naar de schepen te brengen die op de boeien lagen in de Amsterdamse haven. Deze veelzijdige alleskunner leverde in de zomermaanden stroom aan o.a. KNSM schepen maar ook de Willem Ruys, Johan van Oldebarneveld en de Oranje. Aan het eind van de VAS periode waren er twee vaste krachten aan boord, de rest van de bemanning werd o.a. geleend van de KNSM en Rijkswaterstaat.

Door de hoogte van bruggen en viaducten werd het stuurhuis inzinkbaar gemaakt.



De ingeklapte stuurhut



Ijs was geen probleem

Voor schippers was de Walvis vaak het laatste redmiddel om door of uit het ijs te komen, door schaatsliefhebbers werd het breken van het ijs gehaat.

In de winter van 1962/1963 moest de Walvis uitvaren om twee in nood verkerende binnenvaartschepen op het IJsselmeer te zoeken en uit het ijs te bevrijden. Na een paar dagen zoeken werden de Zwaluw en de Pax gevonden en op sleeptouw genomen.

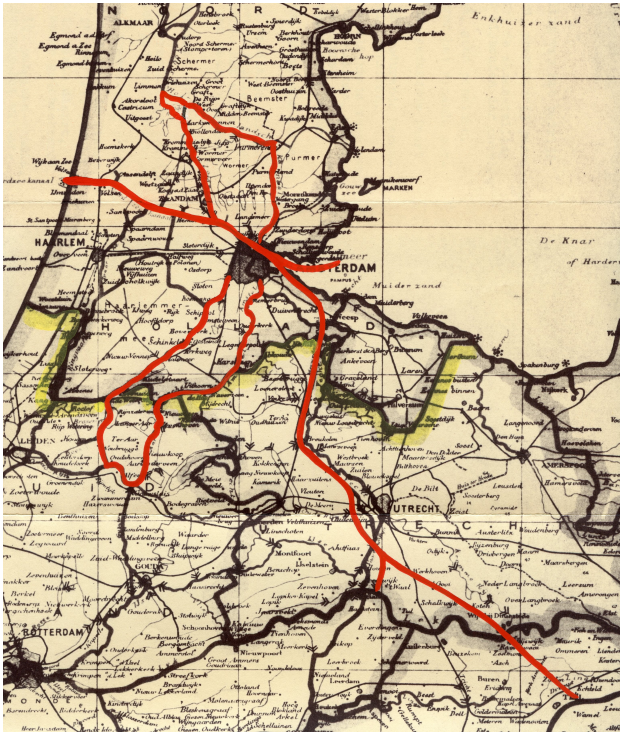


De redding van de Zwaluw en de Pax

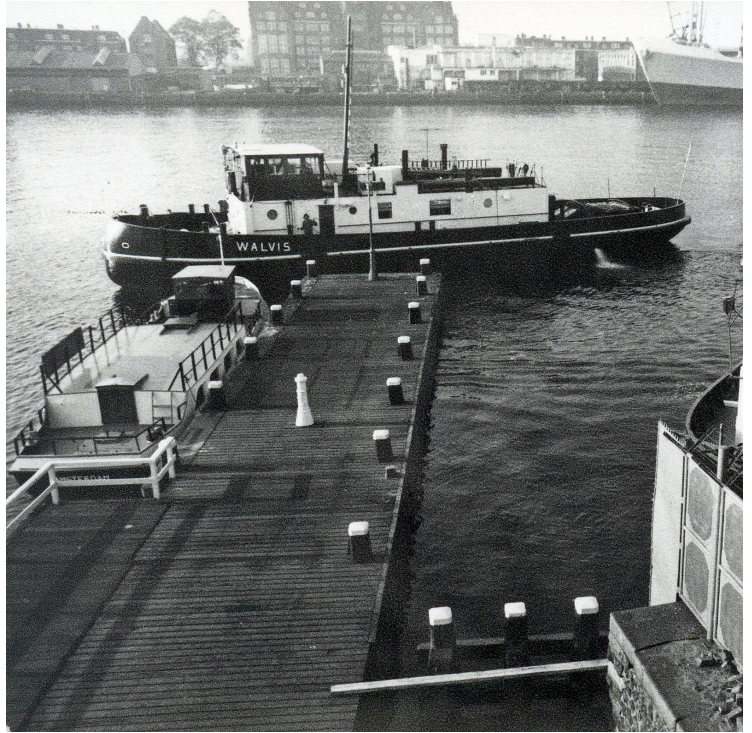
Tijdens zijn werkzame leven bij de VAS heeft de Walvis heel wat ijsblokjes gemalen. Tijdens zijn maidentrip ploegde hij moeiteloos door 15 cm ijs. In 1954 was de ijslaag 40 cm dik, maar ook dit was geen probleem en de vaarwegen naar Den Helder, Alkmaar, Haarlem, Gouda en Alphen a/d Rijn werden moeiteloos open gehouden. De dikste ijslaag die gebroken moest worden was 60 cm en zelfs dat ging probleemloos.



Leegpompen Tuindorp Oostzaan



Het vaargebied van de Walvis



De Walvis in Amsterdam

In de winter van 1981-1982 kwam er een oproep binnen van machinefabriek Esmil-Hubert uit Stavoren. Er moesten twee pontons naar Stavoren, maar voor de haven lag een ijsrug van 4 meter dik. Samen met de Poolvos is men toen twee uur bezig geweest om deze ijsrug te breken en ruimte te maken om de haven te bereiken. Volgeladen gingen deze pontons toen terug via de Oranjesluizen richting Rotterdam.



De ijswal voor Stavoren



Aankomst bij Amsterdam

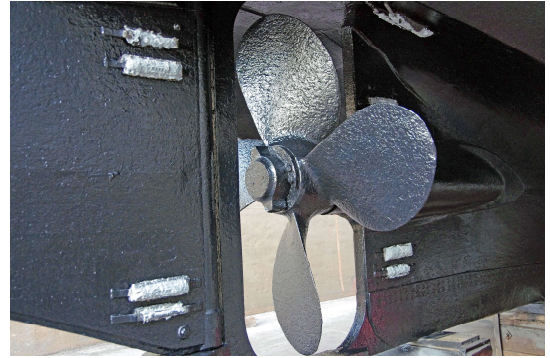
Toen de Walvis in 1982, na het opheffen van de VAS, overging in bekwame handen van de fam. Hendriksma was het nog niet gedaan met varen. De Walvis was op veel scheepvaartevenementen aanwezig en trok daar veel bekijks. In 1985 ging de Walvis in het kader van de tentoonstelling Techniek in Vrije Tijd naar Utrecht. Daar was de belangstelling voor het bezichtigen van het schip zo groot dat de mensen slechts in groepjes toegelaten konden worden. Toen het tijdstip van vertrek was aangebroken, stonden er nog veel teleurgestelde bezoekers op de kade. Eén van de hoogtepunten was een reis naar Duisburg-Ruhrort in 1991 i.v.m. het 275 jarige bestaan van de haven. Ook hier trok de Walvis veel belangstelling. De laatste jaren is het echter stiller geworden. Het wegvallen van sponsors, de hoge kosten van het varen met dit schip en de leeftijd van de bemanningsleden maken het varen met de Walvis bijna onmogelijk. De Walvis is nog steeds een goedgekeurd bedrijfsvaartuig en nog steeds inzetbaar als ijsbreker. Het schip is ondergebracht in Stichting De Walvis en wordt met veel zorg bedrijfsvaardig gehouden.



Het bluskanon



De afgelopen werfbeurt, oktober 2014



G.H. Herrebrugh

Bronnen:

Fam. Hendriksma

Brenda Hendriksma

Dhr J.N.M. Eeken, oud directeur VAS

40 Jaar Walvis (uitgave stichting werkgroep de sleepboot)

LVBHB, de scheepsliggers

Beeldbank RWS

www.machinekamer.nl

Verslag van A. Asher & Co uit 1900

Rapport methode ijsbestrijding uit 1929 van Dr. A.L.Th. Moesveld

Rapport commissie ijsbestrijding 1952

Rapport ijsbestrijding 2010

Bestekboek bouw dieselelektrische ijsbreker 1941

Boek: Das Eisbrechwezen im Deutchen Reich – M. Görz und M. Buchheister

Boek: Acht eeuwen schaatsen in en om Amsterdam – Niko Mulder & Jos Pronk

Stichting Historisch Centrum Amsterdam Noord

Stichting Historisch Archief Tuindorp Oostzaan (HATO)

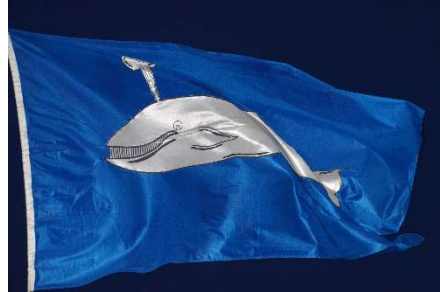
Vereniging de Binnenvaart, P. Klein





Vertrek van de Walvis.

Met stille trom is de ijsbreker Walvis vertrokken van zijn vaste plek in Velsen. Nog één keer voer dit bijzondere schip over het Noordzeekanaal. In zijn tijd bij het VAS maakte hij hier van het bevroren water ijsblokjes, pompte hij bij de watersnoodramp in tuindorp Oostzaan mede het water weg. Al wordt bij dit feit de inzet van de VAS schepen IJsbeer en Walvis nooit met name genoemd. Ook over de inzet bij de bekende grote brand bij Vettewinkel in Amsterdam is over het werk van de Walvis bijna niets terug te vinden.



Bijna ongemerkt voer de Walvis over het IJ richting de Oranjesluizen en daarna over het IJsselmeer richting Lelystad. Het IJsselmeer waar in een strenge winter de Walvis een paar dagen gezocht heeft naar twee binnenvaartschepen die in het ijs vermist werden. Ze werden door inzet van de Walvis teruggevonden en naar Amsterdam gebracht.

Zo is er een hele lijst met wapenfeiten te noemen en daarom is het des te erger dat een aanvraag voor een ligplaats in een historische haven, de Walvis keer op keer werd afgewezen en daardoor sloop de enige oplossing leek. Vaak wordt de voorkeur gegeven aan zeilende schepen en de gemotoriseerde binnenvaartschepen hebben dan het nakijken. In de beginjaren van de VDMS diende de Walvis vaak als vlaggenschip van de VDMS vloot.





Op het laatste moment werd er een oplossing gevonden door verhuizing naar het Mechanisch Erfgoed Centrum (MEC) in Dronten, mede door bemiddeling van het van Osch museum. Aan boord waren behalve Geert en Betty ook de oude schipper van de Walvis, die deze "laatste" reis beslist nog wilde meemaken. Na een tocht van tien uur kwam de Walvis aan bij het MEC in Dronten.



Foto's: Bob Kint, Gert Herrebrugh, Stephanie de Hoog
Drone foto's: Michiel Herrebrugh

Gert Herrebrugh