

## **Transcriptie van interview met Ted Schotten op 26 juni 2019**

Interviewer: Rutger Noorlander

Deze transcriptie is leesbaar gemaakt. Daarvoor zijn irrelevante gedeeltes weggelaten.

Het is vandaag 26 juni 2019 en ik zit in Alkmaar met Ted Schotten. We gaan het hebben over de aanpassingen en voorzieningen die zijn gemaakt aan bruggen en sluizen in Alkmaar tijdens de Koude Oorlog. Wat was uw functie gedurende de Koude Oorlog met betrekking tot deze aanpassingen?

Schotten 00:00:28

Ik ben na de oorlog geboren in 1954, dus 9 jaar na de oorlog. De oorlog zelf heb ik niet meegemaakt. Ik heb weg- en waterbouw gestudeerd. Eerst MTS, later HTS. Allebei in Alkmaar. Tijdens het derde jaar van de HTS moesten we ons gaan oriënteren op een afstudeeropdracht die we in het laatste jaar moesten doen. Ik heb het eerste half jaar stagegelopen bij ingenieursbureau Oranjewoud. Het tweede half jaar bij de gemeente Alkmaar, bij de civieltechnische afdeling, zoals dat toen heette. En daar was men toen bezig met het vernieuwen van de kademuren en bruggen over het Lutтик Oudorp. En omdat ze in eerdere instantie hetzelfde hadden gedaan bij de Oudegracht en het Verdrunkenoord, en daar was het naar het idee van een groot deel van de Alkmaarders helemaal fout gegaan. In die grachten zijn betonnen L-muren voor de kademuren geplaatst, op palen, waardoor aan weerskanten zo'n 1,5 tot 2 meter van het water is verdwenen. De kades zelf zijn breder geworden. Bij het Lutтик Oudorp wilden we dat anders doen, want anders hielden we pisslootjes over in plaats van grachten. Omdat Alkmaar al aan het denken was over en informatie hierover had, heb ik dat als afstudeeropdracht gekozen. Vervolgens het vierde jaar weer terug naar de HTS en de afstudeeropdracht gedaan en dat leidde ertoe dat de gemeente Alkmaar en het ingenieursbureau Oranjewoud zeiden 'Je bent nu klaar met je opleiding en je kan zo bij ons beginnen zonder interview. Kom maar op gesprek'. Alkmaar stond mij het meeste aan van de twee en daar ben ik dus ook begonnen. En ze zeiden 'Dan gaan we wat je voor school voor proef hebt gedaan in het echt doen en dus uitvoeren'. Dat is toen ook gebeurd. Ik ben begonnen met de voorbereiding van Lutтик Oudorp, de kademuren, drie beweegbare bruggen, vaste brug, de riolering en de bestrating moest vernieuwd worden. Dat hebben we toen gedaan. Op een gegeven moment worden daar tekeningen, bestek, van gemaakt. Vervolgens werd het geheel aanbesteed in concurrentie. Alle officiële documenten, tekeningen, bestek, overeenkomsten, moeten naar subsidiegevers en vergunningsverleners verstuurd worden. Op een gegeven moment kregen we een melding terug 'Allemaal leuk en aardig, maar jullie zijn vergeten om voorzieningen in de Rotorenbrug te maken in het kader van de veiligheid in het kader van de Koude Oorlog. Dat was voor het eerst van mijn leven dat ik daarvan hoorde. Dat kwam dus van Defensie af.

Interviewer 00:00:37

Welk jaartal was dat ongeveer?

Schotten 00:04:32

Ik ben in '77 begonnen met werken. Ik denk dat dat 1978/1979 ongeveer was. Dus toen zeiden we 'We hebben alles nu klaar. Als het echt moet, moeten we de tekeningen e.d. aanpassen'. Op dat moment ligt er al een prijsaanbieding van een aannemer die het kon uitvoeren. Toen zijn we gaan praten, ikzelf niet want ik kwam net van school af. Maar het afdelingshoofd of directeur ging praten met Defensie. Uiteindelijk is gezegd dat het voor deze gracht dan niet hoefde. Bij de Rotorenbrug is een dergelijke voorziening nooit aangebracht. Ook al eerder bij

de Verdrunkenoord is dat ook niet gebeurd. Er zijn nog meer punten waar dat niet is gebeurd. Bij een heleboel punten is het wel gebeurd, na die tijd ook nog. Bij de Helderseweg, van na die datum, daar zijn wel voorzieningen getroffen.

Interviewer 00:05:54

Wanneer heeft u bij die afdeling gewerkt?

Schotten 00:05:54

Bij de civieltechnische afdeling, de afdeling weg- en waterbouwkunde zoals het vroeger heette, van de gemeente Alkmaar, daar ben ik op 1 augustus 1977 begonnen tot eigenlijk nu, maar de laatste 6 jaar heetten we Stadswerken.

Interviewer 00:06:01

Wat kunt u vertellen over de schotbalken en sponningen in bruggen en sluizen?

Schotten 00:06:01

Wat ik ervan weet, dat is dus het plan waar Defensie mee zat, ten tijde van de Koude Oorlog, zei Defensie: stel dat Nederland weer aangevallen wordt door een vijand, dat kunnen de Russen, Chinezen, Engelsen, Duitsers, Fransen zijn, dan moeten we zorgen dat we daartegen beter beschermd zijn dan tot nu toe. Ze zeiden, 'het meest logische is dat ze onze dijken gaan bombarderen waardoor een groot deel van ons land onder water staat en heel logisch is dat ze dan steden gaan bombarderen'. En in Alkmaar hebben we dan een probleem want dan staat de stad grotendeels in brand en het water is door de gebombardeerde dijken weggelopen de lage polders in, dan heb je geen bluswater en dus fikt alles af. Dat wil je niet hebben. Om dat te voorkomen gaan we een plan verzinnen. We gaan rondom de stad in alle bruggen die met het kanaal in verbinding staan voorzieningen maken om het water vast te houden. Schotbalken, een grote plaat ervoor, aanbrengen om het water vast te houden. Dat is blijkbaar in flink wat bruggen in die periode aangebracht. Maar dit is nooit voor 100% uitgevoerd, maar ik denk voor ongeveer drie kwart.

Interviewer 00:08:40

Weet u waarom deze aanpassingen in andere bruggen niet zijn aangebracht?

Schotten 00:08:40

Bij de Rotorenbrug is er overleg geweest tussen de gemeente Alkmaar en Defensie, en is er gezegd 'Dat is een relatief kort grachtje dus als daar geen water is, is het niet zo erg'. Ik denk dat toen het idee van de Koude Oorlog al een beetje gezakt was. Waarschijnlijk rond 1945 tot 1955 zou dat wel een angstbeeld geweest zijn, maar zou dit daarna wat gezakt zijn. Ik vermoed dat bij de Willemsbrug, naast het Accijnstorentje, die voor die tijd is gebeurd, voordat ik bij de gemeente ben begonnen met werken, dat daar ook zo'n overweging is geweest. Want daar zitten geen schotbalk en geen voorzieningen. Misschien wilden ze niet te veel rommelen naast het Accijnstorentje, wat een monument is. Misschien waren ze bang dat het zou verzakken.

Interviewer 00:10:15

Het is een soort systeem om het bluswater in de gracht te houden. Als het een half systeem is geworden, was het dan wel een werkend systeem?

Schotten 00:10:32

Het gaat pas werken op het moment dat je die schotbalken ook daadwerkelijk aanbrengt, want zolang je die niet aanbrengt kan het water gewoon lekker in en uit blijven stromen. Pas op het moment dat je dat gaat aanbrengen, gaat het werken. Op een aantal plekken is het wel aangebracht. Ik denk vrijwel het gehele Bergermeer, en het hele gebied hierachter <edit.: achter het gebouw van het Regionaal Archief Alkmaar> dat dat in principe wel geblokkeerd is. Maar bijvoorbeeld het Verdronkenoord en het Luttik Oudorp, echte binnenstadsgrachten, daar zijn geen voorzieningen aangebracht. Als daar brand zou uitbreken, en er geen bluswater was, hadden we daar een probleem gehad.

Interviewer 00:11:10

Dus er zijn wel voorzieningen aangebracht, maar niet de schotten zelf?

Schotten 00:11:10

Die zijn daar bij geen van alle bruggen gemaakt, en ook geen voorzieningen. Bij andere bruggen wel: de Zoutkeetbrug, Wolfsbrug, de duikerbrug in de Helderseweg, het Texelsehek (de verbinding tussen het afgesneden kanaalvak en de Singel) en de Bokkebrug in de Kanaalkade. Daar zijn destijds voorzieningen getroffen. Op dit moment liggen bij vijf bruggen dit soort voorzieningen.

Interviewer 00:11:24

Wat was uw rol bij dit soort voorzieningen?

Schotten 00:12:23

Ik was dus medewerker van de civieltechnische afdeling bij de voorbereidingen van de werken. En dit was dus mijn eerste werk, het Luttik Oudorp. En dat was ook flink werk. Daar zijn we aan voorbereiding denk ik anderhalf jaar mee bezig geweest. Tijdens de uitvoering ben ik hulpopzichter geworden, want de opzichter was te druk. Dat mensen in de uitvoering denken 'Dit is niet belangrijk', maar er uiteindelijk iets mist. Daar moest ik voor zorgen.

Interviewer 00:13:35

Was u opzichter bij de aanleg van deze ander vijf voorzieningen?

Schotten 00:14:09

Nee, alleen bij Luttik Oudorp. En daar zijn deze voorzieningen niet aangebracht

Interviewer 00:14:09

En hoe weet u van al deze voorzieningen?

Schotten 00:14:18

Ik ben dus werkzaam bij de afdeling weg- en waterbouw, later werd dat civieltechnische afdeling, nog later werd dit het ingenieursbureau van de gemeente Alkmaar. Tot 2012 was ik werkzaam bij het ingenieursbureau. De manier van werken begon mij steeds meer tegen te staan. Er moest intern een offerte worden opgemaakt. In het verleden werd er samengewerkt, maar vanaf dat moment was er gezeik over de prijs. Die manier van werken begon mij tegen te staan. Ik ging op gesprek bij het team Kunstwerkenbeheer, dus bruggen/tunnels. Later is dit uitgevlochten naar Stadswerk.

Interviewer 00:19:16

En hoe bent u bij bruggen terecht gekomen?

Schotten 00:19:16

Ik kwam zelf ook van die stalen kisten buiten tegen, en vroeg 'Waar is dat voor?' Dat bleek voor de opslag van die schotbalken te zijn. Dat zijn over het algemeen houten of stalen balken die in de sponningen die er zijn gemaakt neergelaten konden worden. Toen ik er kort werkte, werkte ik in de Stadstimmerwerf, naast de Zoutkeetbrug, en hier zijn dergelijke voorzieningen aangebracht. Op een dag viel mij op dat werklui bij de brug bezig waren. Ze waren tegels aan weghalen en allemaal dingen aan het laten zakken. Dat bleken dus tegels ter afdekking van de sponningen waar die schotbalken in konden worden neergelaten. Die moesten eruit gehaald worden. Blijkbaar lag er een contract dat ze eens in de 2, 3 of 5 jaar moesten testen of de schotbalken nog in goede conditie waren. Dus die moesten uit de kist omhoog worden gehesen en in de schotbalken naar beneden worden gelaten. En als dat klaar was, dan moesten de schotbalken weer in een kist opgeborgen worden tot vijf jaar later. En dat heb ik dus een paar keer gezien. Ik vermoed dus dat dat gefinancierd werd door het ministerie van Defensie misschien wel de gemeente Alkmaar. Als veiligheidsvoorzieningen. Om te zorgen dat als ze echt nodig zouden zijn, dat de balken niet doorgerot waren, want dan hebben we een probleem.

Interviewer 00:23:23

Heeft u hier verder onderzoek naar gedaan?

Schotten 00:23:36

Nee.

Interviewer 00:23:36

Hoe bent u aan de informatie en de foto's gekomen?

Schotten 00:23:36

Ik ben dus brugbeheerder. In Alkmaar hebben we op dit moment iets van 500 bruggen in beheer. Per afgelopen januari hebben we weer 25 bruggen van het Hoogheemraadschap extra erbij gekregen. En ongeveer 100 duikers erbij gekregen, dus we hebben nu zo'n 700/750 duikers. Ook kademuren. Al die objecten die wij in beheer hebben, hebben we in ons beheersysteem staan. In ons beheersysteem hebben we eigenlijk de objecten in vier verschillende domeinen opgedeeld. Het eerste domein is bruggen en tunnels. Bijvoorbeeld de Bergertunnel onder het spoor, viaducten, bruggen, tunnels. Het tweede domein is duikers. Dat kan een heel simpel pvc-pijpje van 10 centimeter diameter zijn, tot een duiker waar een boot doorheen kan varen. Dan het derde domein, de kademuren, dat zijn ook flink wat kilometers. Daar zitten dus ook vaak wat zwaardere damwandconstructies bij, bij bruggen heb je dat vaak, waar bijvoorbeeld zinkers door het kanaal gaan en de oevers extra beschermd moeten worden. Dat soort kadeconstructies. En het laatste domein is dan een verzamelbak van kunstwerken 2, civieltechnische kunstwerken. Bijvoorbeeld geluidsschermen, steigertjes, bolders, meerpalen, reddingwerken bij bruggen; al dat soort dingen die niet onder andere domeinen vallen. Al onze bruggen laten we jaarlijks inspecteren, in ieder geval jaarlijkse een globale inspectie. Dat noemen ze een functionele instandhoudingsinspectie. Dat houdt in dat inspecteurs ter plekke gaan kijken of ze gekke dingen tegenkomen. Heel vaak is het dus eigenlijk dat ze met tien minuten klaar zijn bij een brug. Ze maken soms 10, soms wel 200 foto's van zo'n object. Die foto die worden allemaal opgeslagen in ons archief. Als we dus dingen tegenkomen die niet goed zijn, zoals een scheur in het metselwerk in het beton, dan maken ze ook daar een foto van. Dan voegen ze in het beheersysteem ook een onderhoudsmaatregel toe, zoals scheur in metselwerk. Vervolgens zetten ze erbij wat het naar hun idee moet gaan kosten om dat op te knappen. Bij iedere inspectie komen er dus extra

onderhoudsmaatregelen bij. Dan zetten ze erbij of iets urgent is of dat het ook bijvoorbeeld volgend jaar of over drie jaar kan worden opgelost. Maar als er een scheur in het brugdek zit, moet er nader onderzoek worden gedaan en berekeningen worden uitgevoerd. Dat onderhoudssysteem, het beheersysteem van ons, wordt dus met onderhoudsmaatregelen gevoed. Ook onze vaste dingen staan erin, zoals het jaarlijks reinigen van objecten en schilderplanningen. Aan de hand daarvan ligt ons onderhoudsbudget. Van 2009, maar ook van 2020. Maar ook vervangingskosten van een object in de toekomst, inclusief budget. Per jaar moeten we dat afhandelen en tussendoor moeten uiteraard de klachten en de speciale problemen met voorrang behandeld worden.

Interviewer 00:29:51

En waar passen deze voorzieningen in?

Schotten 00:29:54

Voor ons eigenlijk niet. Qua civieltechnische importantie past het eigenlijk niet. Ik kan me voorstellen dat met schotbalken aan weerszijden van de brug, dat het makkelijk is als je tijdens een inspectie de bodem inspecteert. Bijvoorbeeld betonwapening of het scheuren van metselwerk. Om dat goed te kunnen monitoren moet je zo'n object droog moeten zetten. Dan kun je de schotbalken daarvoor gebruiken. Voor die toepassing kunnen dit soort voorzieningen handig zijn, maar voor het doeleinde bombardementen past het niet helemaal in ons straatje.

Interviewer 00:31:26

Het lijkt erop alsof u onderzoek heeft gedaan, omdat u er zoveel over weet. Is dat het geval?

Schotten 00:31:29

Nee. In de loop der jaren ben ik weleens zo'n kist tegengekomen, en dacht ik 'wat is dat nou?'. Dus dan ga je aan oudere collega's vragen wat het is. Tot, ik denk, 2 of 3 jaar terug. Ik ben lid van de Facebookgroep Je bent Alkmaarder als..., en ik doe daar zelf veel op. Behalve zaken waar ik direct bij betrokken ben. 'De stuurlui aan wal weten het altijd beter'. Ik kwam op een gegeven moment een vraag tegen in de Facebookgroep over een van deze kisten. Ik vertelde hen wat het echt is. Vervolgens krijg je er vragen over en van het een komt het ander. Waar is dit en dat voor? Wat is de achterliggende gedachte? Het is een systeem wat Defensie ooit heeft bedacht, waarschijnlijk samen met de gemeente, en waarschijnlijk verspreid over het hele land. Op andere plekken zou het niet anders zijn. Ik denk dat destijds dit soort systemen over het hele land zijn aangebracht.

Interviewer 00:34:32

U heeft hier een aantal foto's liggen, en ook aantal foto's van de onderkant van bruggen. Heeft u deze zelf gemaakt?

Schotten 00:34:39

Dit zijn allemaal foto's uit ons beheersysteem. Daar maken ze foto's van. Dan kunnen het ieder jaar dezelfde foto's zijn. Bij beweegbare bruggen worden er weleens 200 foto's gemaakt, ook van de bedieningsruimte, beweegbare installaties, de kelder, enz.

Interviewer 00:35:19

Dus u weet veel over dit onderwerp uit eigen interesse en vanuit uw werk?

Schotten 00:35:24

Ja.

Interviewer 00:35:24

Weet u ook wie in die tijd het plan voor deze voorzieningen heeft gemaakt?

Schotten 00:35:34

Dat zal iemand van Defensie geweest zijn.

Schotten 00:35:36

Kunt u vertellen bij welke sluizen en bruggen in Alkmaar deze voorzieningen zijn aangebracht?

Schotten 00:35:36

Op dit moment hebben we dit op vijf locaties zitten. De eerste in een duikerbrug onder de Helderseweg naar de Bergerringvaart, dus die ligt tussen de Bergerringvaart en het Noordhollandsch Kanaal. Bij het Texelsehek tussen, een oudere brug vlakbij het Stadskantoor, tussen het Singel en het afgesneden kanaalvak. Daar zitten sluisdeuren onder de brug en die zijn vrij makkelijk open te zetten.

Interviewer 00:35:36

En de sluisdeuren zitten er nog in?

Schotten 00:36:29

Ja. Ik heb er foto's van. Hier zie je het draaipunt. Het zijn twee puntdeuren, die met de punt tegen de hoogwaterstand in staan. Als aan de buitenkant het water uit het kanaal wegloopt, houden de puntdeuren het water tegen. Op de bodem van deze brug zal een betonplaat liggen, met v-vormen waar de deuren tegenaan slaan, een soort drempel/dorpel, met afdichtend materiaal. De achterkant is zodanig gemaakt dat als er druk tegenaan komt de deuren in hun sponningen worden gedrukt. Er staat tonnen druk op als er aan de ene kant geen water is en aan de andere kant wel. Door de druk worden de deuren vastgehouden. Bij de brug Texelsehek zitten de deuren er nog in. Bij de Bokkebrug zijn de deuren er destijds ook in aangebracht <foto Bokkebrug uit 1961>. Dit is de verbinding van het Noordhollandsch Kanaal naar de Kaasmarkt toe, de Kaarsemakersgracht. Ook met grote boten met hoge masten kon men er toen doorheen. Deze brug was beweegbaar, maar ook de volgende brug de Dijkbrug en daarna de Schapenbrug, waren alledrie beweegbaar. Deze brug is vast geworden, de Dijkbrug is vast geworden. De Schapenbrug is nog een ophaalbrug die lijkt alsof die beweegbaar is, maar het werkt waarschijnlijk niet meer zoals bedoeld was. De Bokkebrug was vroeger dus een beweegbare brug. Rond 1961 werd het drukker en werden de bruggen te smal voor het wegverkeer. Ze hebben er een stuk aan de kant van het kanaal aangebouwd, en is de kade richting het kanaal verplaatst. Ze hebben de bestaande brug verbreed en daar deuren in aangebracht. Hetzelfde idee, ook puntdeuren. Blijkbaar waren de deuren recent toe aan onderhoud en zijn ze eruit gehaald en nooit meer teruggeplaatst. Je ziet nog de afdruk van waar de sluisdeuren in de muur vastzaten. Wanneer dat geweest is, weet ik niet. Ons beheersysteem loopt terug tot 2005, maar vanaf dat moment zaten de sluisdeuren er al niet meer in. Het is dus voor die tijd geweest dat de deuren eruit zijn gehaald. Waarschijnlijk waren de deuren aan groot onderhoud toe, dit kost veel geld, dus als het niet nodig was, was het een makkelijke manier om op te bezuinigen.

Interviewer 00:36:29

Weet u of we nog kunnen nagaan wat de beweegredenen waren, of is dit archief weg?

Schotten 00:42:02

Dan zal ik er zelf ook in moeten duiken. Maar ik weet niet wanneer dit is gebeurd, tussen 1961 en 2005. Maar wanneer weet ik niet. Oude foto's zijn uit het archief van het Regionaal Archief Alkmaar. Ik heb oude collega's nog weleens gebeld en gevraagd, maar zij zijn overleden of hun geheugen laat hen in de steek.

Interviewer 00:43:39

Heeft Stadswerken nog een archief, of is dit opgenomen bij het Regionaal Archief Alkmaar?

Schotten 00:43:39

Al onze dingen archiveren we uiteraard, grotendeels in ons beheersysteem. Ook in een digitaal archief, Projectwise. Dit is begonnen bij de gemeente Alkmaar. We werkten met Microstation, de concurrent van AutoCad. Vóór het computertijdperk hadden we nog grote tekentafels met potloden en gummetjes. Op een gegeven moment werd de computer geïntroduceerd. Dit begon bij de landmeters, Geo Info tegenwoordig. De tekenborden gingen langzaam weg terwijl de automatisering kwam.

Interviewer 00:48:23

Wanneer was ongeveer de automatisering van Publieke Werken?

Schotten 00:48:23

Ik denk dat de eerste computer rond 1985/1990 kwam. Toen begonnen de eerste slimme jongens. Kort daarna kwam ook bij ons door dat we binnenkort zouden overgaan op de computer. Alles is gearchiveerd, dus ook tekeningen van daarvoor. We hadden daarvoor stalen archiefkasten. Op een gegeven moment vrat het te veel ruimte en zijn alle tekeningen gemicrofilmd, op zo'n dia kaartje die kon worden uitvergroet en afgedrukt. Dat was al een hele vooruitgang. Het hele systeem van microfoto's, dat mogelijk al tot 1700 teruggaat, dat is digitaal opgeslagen. We werken nu met het opslagsysteem Projectwise, maar daarvoor hebben we 7 jaar met Asolution gewerkt, ook een digitaal opslagsysteem. Daar zijn de eerste digitale bestanden opgeslagen. Alle microfilms, van misschien wel 200 of 300 jaar oud, zijn op die manier nog te achterhalen. De Asolution-periode zit daar ook in. Als er geen specifieke kenmerken in zitten, wordt het lastig om het te vinden en moet je zoeken op jaartal en de archiefstukken stuk voor stuk openen.

Interviewer 00:48:23

Zullen we doorgaan met de andere bruggen?

Schotten 00:52:08

De Zoutkeetbrug. Dat is dus de brug die pal naast onze oude Stadstimmerwerf is gebouwd. Die is dus ook gebouwd in de periode dat daar de kademuren vervangen werden, dat is rond 1960/1970. Daar weet ik alleen maar van archieffotootjes en oude tekeningen iets vanaf. En aansluitend een paar jaar later zijn de kademuren en bruggen bij het Verdronkenoord vervangen. Dat zal in de periode 1970 geweest zijn. Ik ben in 1954 geboren, en toen ik ongeveer 14/15 jaar oud was, mochten we nog niet de kroegen in. Met een vriendengroep ben ik op dansles gegaan, vanuit Bergen op dansles bij een dansschool aan het Verdronkenoord in Alkmaar. Ik weet nog dat de kademuur toen was bezweken en voorover was gevallen. Dat weet ik nog. Dus het zal rond 1969/1970 geweest zijn dat de kademuren en bruggen hier zijn hersteld/vervangen, met het systeem dat ik vertelde. Vóór de kademuur zijn ze betonnen palen gaan slaan, met een houten damwandscherm en een betonnen vloerplaat op palen gefundeerd.

Aan de voorkant een want ertegenaan en deze bekleden met metselwerk. Voor het zicht heb je dan een gemetselde muur. Zo zijn de Oudegracht en het Verdronkenoord hersteld, waardoor de kade aan weerskant anderhalf tot twee meter is versmald. Bij de Platte Stenenbrug, een oudere brug met drie doorvaarten. Je kunt op dit moment nog door de hoofddoorvaart, maar je kunt niet meer door de zijdoorvaarten omdat de kademuren voor de zijdoorvaarten zijn geplaatst. Deze zijdoorvaarten zijn dus dichtgemetseld.

Interviewer 00:55:11

Wat is er bij de Zoutkeetbrug aanbracht dat u weet? Ook deursystemen?

Schotten 00:56:15

Nee, daar zijn schotbalken aangebracht. Daar zijn sleuven in de wanden van de brug aangebracht. Ze hebben in de wand sponningen gemaakt. In het dak van de brug, de boog, met tegels. Als je de tegels eraf haalt, zie je sponningen. Deze loopt tot de bodem door. Daarin kan je de schotbalken laten zakken. Dit kunnen vierkante balken zijn, of platen van een halve meter of twee meter zijn. Over het algemeen zijn dit balken. Dit zie je in de bak ernaast. Over het algemeen zijn dit stalen kisten met een stalen deksel erop, zodat je niet kon zien wat erin zat. Hier is recent het bolwerk langs de Singel heringericht door een landschapsarchitect, die toen blijkbaar de kist lelijk vond en heeft waarschijnlijk gepoogd om de kist toonbaar te maken, zodat het onderdeel werd van de heringerichte omgeving. Dit is een verklaring van de roestkleurige, nieuwe kist bij de Zoutkeetbrug.

Interviewer 00:59:09

Dus deze schotten zouden ze oppakken en erachter in de sponningen laten zakken?

Schotten 00:59:09

Ja. Dan pak je het op met een hijskraan en dan laat je ze er stuk voor stuk inzakken.

Interviewer 00:59:09

We gaan verder met de Wolfsbrug. Kunt u hier meer over vertellen?

Schotten 00:59:09

Dat is eigenlijk hetzelfde als de Zoutkeetbrug. Het is ook een identieke brug. De Zoutkeetbrug ligt tussen de Oudegracht en de Schelphoekhaven. Daar is de boel dus ook afsluitbaar. De Wolfsbrug ligt 200 meter verderop, ook in de Vondelstraat. Het is een soortgelijke brug: een betonnen boogbrug en aan de buitenkant bekleed met metselwerk. Die ligt tussen het Wolfspad en de Nieuwlandersingel. Die kan dat gehele gedeelte afsluiten. Daarmee heb je vrijwel alles wat in de Bergermeer ligt afgesloten, wat in open verbinding staat met het Noordhollandsch Kanaal, dat het water moet afvoeren naar Den Helder of Amsterdam. Als het hoogwater wordt, gaan ze daar spuien.

Schotten 01:02:01

Vroeger heette de Kanaalkade de Handelskade. Toen was de brug smaller, en heeft er ook nog een tijdje een spoorlijntje gelegen om de schepen te laden en lossen. Dat spoorlijntje heeft op een bruggetje gelopen voor de Texelsehek. In 1970 is de hele Kanaalkade heringericht, en toen is deze brug ook heringericht. Op de oude fundering is toen een nieuw dek opgekomen. Toen hebben ze alles aan elkaar gekoppeld en houten puntdeuren aan de buitenkant aangebracht. En die zitten er nu nog steeds. Dit <verwijzend naar de foto> was bij de Bokkebrug, foto's van vroeger en van dit moment.



Schotten 01:04:32

Foto van de Zoutkeetbrug in aanbouw, geloof ik 1961. Foto van de Wolfsbrug, met sponningen. Ook met de tegels. Eigenlijk heeft de Wolfsbrug precies hetzelfde idee als bij de Zoutkeetbrug. De bak bij de Wolfsbrug is gemoderniseerd, met glazen deksel. Bij de Zoutkeetbrug ligt nog een metalen bak. Bijna niemand in Alkmaar weet ervan. Sinds er internet is, weten meer mensen ervan. <Foto> Dit is de opslag van deze (verwijzend naar de duikfrontmuurbrug). De bak ligt in de oever en is volgens mij van aluminium gemaakt. De havendienst heeft ernaar gevraagd en toen ben ik gaan zoeken. 'Waar is dat voor?' Toen wist ik dat ook niet. Toen ben ik gaan spitten en kwam ik deze tekening tegen. Ik ben gaan spitten in denk ik het micro-archief. Je kan nog wel opzoeken wanneer iets heeft plaatsgevonden. Zo heb ik tekeningen van de aanleg gevonden. Toen wist ik op welke datum ik moest gaan zoeken. Toen heb ik de tekening gevonden.

Interviewer 01:07:16

Weet u of er deze voorzieningen ook in de omgeving van Alkmaar zijn aangebracht, of alleen in Alkmaar?

Schotten 01:07:16

Ik vermoed dat dit bij alle grote steden is aangebracht, maar dat weet ik niet zeker. Schotbalken worden vaker gebruikt, bij duikers en riolering. Hier (verwijzend naar de duikfrontmuurbrug) hebben ze een dubbele gedaan. Als de houten schotten krom zijn getrokken en er kieren tussen zitten, hebben ze dubbele sponningen ter beveiliging waar klei tussen kan worden gestort. Dan noemt men een kleikist. Dat klei loopt niet weg uit een kier.

Interviewer 01:07:16

U weet zeker dat dit overblijfselen zijn uit de Koude Oorlog?

Schotten 01:07:16

Ja.

Interviewer 01:07:16

Maar u weet niet of dit ook in de omgeving van Alkmaar is aangebracht.

Schotten 01:07:16

Nee, dat weet ik niet. Die zullen ook in Amsterdam, Zaandam, Den Helder, Schagen zijn aangebracht. Iedere stad zal dit soort dingen wel hebben. Omdat deze in verbinding staat met de Bergerringvaart, is het vrijwel zeker dat dit het hoofddoel van deze schotbalken is geweest. Maar je kunt ze ook gebruiken om de brug zelf te inspecteren. Wanneer je deze voorzieningen niet hebt en de brug moet inspecteren, zou je aan weerskanten een stalen damwand moeten aanbrengen en het geheel droogleggen. Daar gaat moeite en kosten in zitten. Met de schotten kun je dit vrij makkelijk doen.

Interviewer 01:10:22

Stel dat Nederland werd aangevallen door de Sovjet-Unie. Wie zou dan deze schotwanden in de sponningen laten zakken?

Schotten 01:10:29

Dat weet ik niet. Ik denk dat het firma Schot was, maar dat weet ik niet zeker. Gijs Schot. G Schot BV. Die zit nog steeds in Alkmaar, Oudorp/Alkmaar. Waarschijnlijk lag daar een contract. 'Als we worden aangevallen moeten jullie dit uitvoeren'. Ik heb zelf een aantal keer

gezien dat de tegels werden weggehaald en de balken stuk voor stuk erin werden gehangen. Ik dacht dat ook dit werd uitgevoerd door G. Schot BV. Mogelijk dat er nog contracten of stukken liggen. Ik vermoed dat dit gefinancierd werd door Defensie en wellicht ook door gemeenten, wellicht een verdeling van 50%/50%. Want dit soort voorzieningen zijn ook voor het achterliggende land.

Interviewer 01:12:23

Heeft u verder nog bijzondere anekdotes of dingen die u hier nog over kan vertellen die u nog niet heeft genoemd?

Schotten 01:12:31

Nee. Meer dan dit weet ik er ook niet van. Het begin is voor mij onbekend. Wat ik wel heb geconstateerd is dat het plan dat men waarschijnlijk oorspronkelijk had om alles af te sluiten, nooit helemaal is gerealiseerd. Bijvoorbeeld bij Luttk Oudorp is het niet gedaan. Verdrinkenoord is niet gedaan. Bij Kooltuin is het niet gedaan. Bij de Bokkebrug is het wel gedaan, maar deze sluisdeuren zijn weggehaald. Op een gegeven moment is de realiteit van het plan verdwenen, denk ik. Als de Russen zouden aanvallen, zou niemand meer aan dit plan denken, maar hebben ze andere dingen aan hun hoofd. Ze zijn ook slimmere oplossingen gaan bedenken. Bijvoorbeeld balgstuwen. Er ligt bijvoorbeeld eentje in het Noordhollandsch Kanaal tegen het Alkmaardermeer aan. Dan is het een kwestie van een druk op de knop en de klippen gaan open op de bodem en het ding vult zich met lucht of water en die komt boven de waterlijn uit. Deze zullen er veel meer liggen, wellicht delen ze heel Nederland op in kleinere compartimenten. En je hebt ook nog veel sluizen die werken. Bijvoorbeeld kort voor Den Helder. De sluisdeuren staan altijd open, maar ze zullen waarschijnlijk ook onderdeel zijn van dit plan.

Interviewer 01:12:31

U heeft wat foto's en plattegronden met mij gedeeld. Heeft u nog meer materiaal hierover dat u kunt delen?

Schotten 01:12:31

Nee, dit is het wel.

Interviewer 01:16:08

Geeft u toestemming om deze info met uw naam te publiceren in een verslag of transcriptie op internet. En ook met de afbeeldingen die u heeft aangeleverd?

Schotten 01:16:18

Ja hoor

### **Mail Ted Schotten, 25 juni 2019**

Hierbij zend ik alvast wat info over de locaties en foto's en tekeningen van de Alkmaarse bruggen, waar in het kader van de nasleep van de Koude Oorlog voorzieningen aan zijn getroffen.

In geval van bombarderen van de dijken langs de Schermerboezem/Noordhollands kanaal ÉN Alkmaar Centrum zou het kanaalwater namelijk weg kunnen lopen via die dijkgaten naar lager gelegen land.

En indien dan óók Alkmaar Centrum gebombardeerd zou worden en dus wellicht volop in brand zou komen te staan, dan zou men voldoende bluswater in Alkmaar Centrum nodig hebben.

Door betreffende bruggen rond Alkmaar Centrum te voorzien van schotbalkspanningen en/of sluisdeuren wilde men de mogelijkheid kunnen creëren om op die plekken in een dergelijk onverhoopt noodgeval snel het water te kunnen stremmen, zodat dit binnen het centrum beschikbaar zou blijven.

Dat was het idee van het Ministerie van Defensie.

Dit idee is echter nooit compleet van de grond gekomen, want bijv. de Willebrug aan het begin van het Verdronkenoord, de Rootorenbrug aan het begin van het Luttk Oudorp, de duiker tussen de Kooltuingracht en het Noordhollands kanaal hebben dergelijke voorzieningen nooit gekregen.

Daardoor zou dat idee in een dergelijk noodscenario nooit echt optimaal benut hebben kunnen worden.

Tegenwoordig is dit hele idee al weer ruimschoots achterhaald want al weer enkele tientallen jaren terug zijn verspreid over heel Nederland en dus ook over Noord-Holland naast gewone sluisen en stuwen ook zgn. balgstuwen gebouwd, die het boezem- en polderwater heel snel en eenvoudig in compartimenten kunnen verdelen.

Voor meer info zie: <https://www.proproject.nl/balgstuwen/zo-werkt-een-balgstuw/>

Tot morgen om 11:30 uur in het Regionaal Archief Alkmaar, waar ik je e.e.a. nader zal toelichten en aansluitend zullen we de betreffende 5 locaties zelf bezoeken.

### **Mail Ted Schotten 2 juli 2019**

N.a.v. ons schotbalkenverhaal vorige week in relatie tot de Koude Oorlog, stuitte ik via onderstaande mailreactie op iets wat blijkbaar ook met de Koude Oorlog te maken heeft. Wij laten namelijk momenteel de stalen hoofddraagconstructie van de Oude Friesebrug conserveren (2 laags overschilderen), die ook bij ons team in beheer is. Die brug is in 1952 door de toenmalige eigenaar/beheerder Rijks Waterstaat gebouwd, dus in de Koude Oorlog-periode.

Zoals ik hieronder al meldde had ik geen idee waartoe de 2 luiken in het vaste betonnen brugdek (met ondersteunende stalen hoofdliggers/dwarsdragers) van de Friesebrug ooit hebben gediend. Zie bijgaande foto's plus tekening A.13472.pdf.

Hieronder dus het antwoord daarop.....wellicht ook een leuk weetje voor jou/jullie RAA-Koude Oorlog-verhalen.

Gelukkig behoefde deze voorziening dus ook nooit gebruikt te worden, want dan had deze brug er nu niet meer gestaan!

Citaat uit eerdere mailwisseling van Ted Schotten:

Ter informatie. De luiken zijn nog een overblijfsel uit het verleden. Voorheen hing hier een bordes onder, waar eventueel springstoffen op gelegd konden worden om de brug op te blazen voor de vijand. Bij het vorige bestek zijn de bordessen reeds verwijderd.

### **Mail Ted Schotten 18 juli 2019**

Juist deze week bedacht ik me dat ook de bij ons team in beheer zijnde Verlaatjesbrug in de Steesloot en onder de hoofdrijbaan én de parallelweg van de Westerweg hier in Alkmaar is voorzien van sluisdeuren.

De Steesloot is een verbindingssloot tussen de Singelgracht en de Hoevervaart, die in open verbinding staat met achterliggende grote Egmondermeer- én de Bergermeerpolders. In/tussen die polders lag/licht het voormalige militaire vliegveld Bergen, tussen de Hoeverweg (Alkmaar-Egmond aan de Hoef) en Groeneweg (Bergen)

Dat vliegveld was aan het begin van de 2<sup>e</sup> Wereldoorlog nog maar kort in gebruik genomen, toen in mei 1940 de start-/landingsbaan daarvan door de Duitsers stuk is gebombardeerd. Bij mijn weten is dat militaire complex daarna nooit meer als vliegveld terug in gebruik genomen, maar verder als munitie- en materieel-opslagdepot/-terrein gebruikt.

Wellicht zal ook deze brug dan ook onderdeel van die Koude Oorlogs-ring rond Alkmaar hebben uitgemaakt. Dat heb ik me nooit eerder gerealiseerd.

Ter info hieronder een printscreen daarvan vanuit ons beheerprogramma iASSET.

En ter verdere info heb ik een aantal Instandhoudings Inspectiefoto's uit 2017 van deze brug toegevoegd.

Wellicht is dit een mooie aanvulling op jouw Koude Oorlog-documentaire voor het Regionale Archief Alkmaar over de "schotbalken-/sluisdeurenring" rond Alkmaar Centrum, die dus nooit volledig is voltooid!

Van dat deel 1 daarvan heb ik je in eerdere instantie reeds volop foto's, locaties en info over toegemaid en e.e.a. uitgebreid toegelicht en je ook buiten laten zien.

### **Mail Ted Schotten 5 augustus 2019**

De Verlaatjesbrug ligt aan de westzijde van Alkmaar centrum in de verbindingssloot (Steesloot) tussen de Singelgracht (samen met Nieuwlandersingel en Noordhollands kanaal rond Alkmaar centrum) naar de Hoevervaart.

Die laatste staat in rechtstreekse verbinding met de Berger(ring)vaart. Die loopt óók buitenom het v.m. vliegveld Bergen.

Die sluisdeuren in de Verlaatsjesbrug konden dus ook dichtgedraaid worden indien er dijken gebombardeerd zouden worden langs de Berger(ring)vaart in de Bergermeer en Egmondermeer.

Want óók die liggen onder N.A.P. EN in die polder(s) ligt het v.m. vliegveld Bergen. Dat is weliswaar nooit meer als vliegveld in gebruik genomen ná het stuk bombarderen van de start-/landingsbaan door de Duitsers aan het begin van de 2<sup>e</sup> Wereldoorlog.

Maar dat zou in de denkbeelden van de Koude Oorlog m.i. best wel eens een reële optie geweest kunnen zijn, waardoor de dijken daar extra gevaar zouden opleveren voor bijv. Russische bommen.

Mogelijk (en waarschijnlijk) dat de Verlaatjesbrug er al vóór de 2<sup>e</sup> Wereldoorlog lag en mogelijk zaten er toen ook al sluisdeuren in. Maar daar kan ik je niks zinnigs over melden.

Indien die daar al in zaten, was dat alvast een mooi begin van de "gesloten cirkel" rond Alkmaar centrum. En anders is men mogelijk dáár begonnen met die "gesloten ring".

Maar dit zijn slechts logisch lijkende aannames mijnerzijds, want van het oorspronkelijke plan weet ik dus helemaal niets.....ik ben in dat gesloten-ring-verhaal "pas ingestapt" medio 1979, toen wij de voorbereidingen t.b.v. het vervangen van de kademuren en bruggen van het Luttk Oudorp hadden afgerond en de uitvoering daarvan net zou worden opgestart.