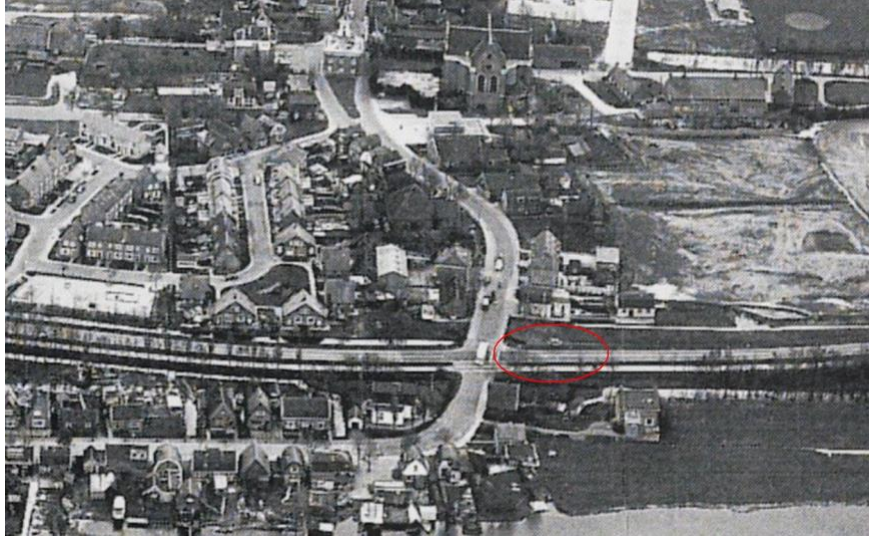


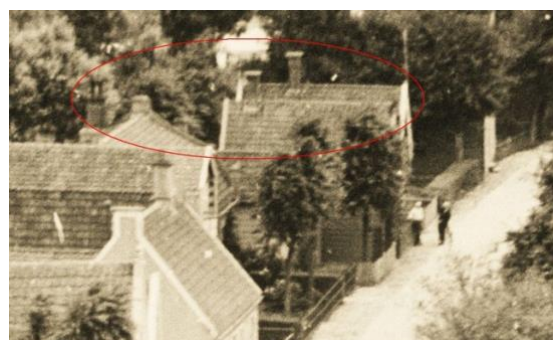
## De Westzaanse tram

Eerder schreef ik over de smalspoorlijn die werd gebruikt bij de aanleg van de provinciale weg van Buitenhuisen via de watertoren tot aan Zaandijk tussen 1928 en 1932. Smalsmoor-locomotieven met kipkarren voerden zand aan voor het baanlichaam. Dit was echter een railverbinding van tijdelijke aard en niet voor personenvervoer bedoeld. In april kwam het spoorlijnplan vanuit Zaandam via het Westzijderveld richting Westzaan, Assendelft en Beverwijk ter sprake, waarbij een station halverwege de J.J. Allanstraat was gepland. Deze treinverbinding zou voor zowel voor de aan- als afvoer van goederen als voor reizigers een enorme winst betekenen. Het feest ging niet door.



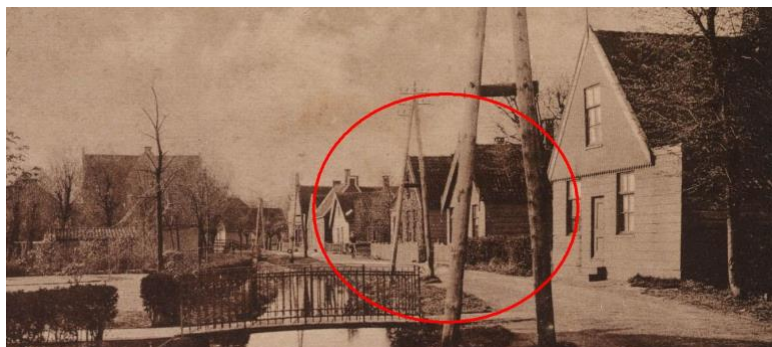
Kruising

En dat was niet de eerste tegenvaller, want kort tevoren waren er ver uitgewerkte plannen geweest voor een tramverbinding door de Zaanstreek, waarbij ook Westzaan zou worden aangedaan. In die tijd werden in heel veel plekken in Nederland tramlijnen aangelegd en voor onze streek leek dit ook een kans. Zo ook eind 1905 in onze streek: een elektrische tramlijn Amsterdam-Krommenie, een lijn Zaandijk-Westzaan-Assendelft-Beverwijk-Wijk aan Zee en Wormerveer-Purmerend. Vanuit Amsterdam was de lijn gedacht vanaf de Nieuwezijds Voorburgwal via de Hemweg naar een spoorpont (een heel bijzondere constructie; een zogenoemde pont transbordeur met een vrije doorvaartwijdte van 100 meter en een doorvaarhoogte van 60 meter), ongeveer 40 meter ten oosten van de huidige Hempont. Vervolgens aan de Zaanse kant via de Hogedijk en Damstraat naar de Westzijde (tot daar dubbelsporig) en dan via enkelspoor (met "zoveel mogelijk wisselplaatsen, d.i. passeermogelijkheden) de Zaanoever volgen richting Wormerveer. In Zaandijk was een remise en werkplaats gepland waar de trams onderhouden konden worden, daar moest bij de Guisweg ook de aftakking komen voor de lijn richting 't westen, met een viaduct over de spoorlijn en vervolgens ten zuiden van de Guisweg naar Westzaan. Onderweg lag een wisselspoor waar trams elkaar konden passeren. Over de Gouw was, net ten zuiden van "De Schoolmeester" een vaste brug gepland, daarna ging de tram weer dicht langs de weg rijden en bij het noordelijk deel van de Kerkbuurt van Westzaan zou de tram het dorp kruisen.



Krabbelbuurt

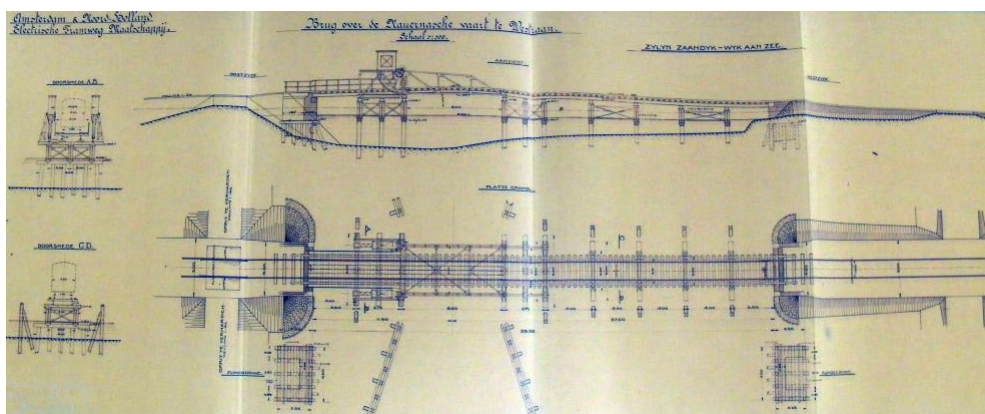
Daarvoor diende een huis te wijken (één van de vier panden die later daadwerkelijk zijn verdwenen voor de aanleg van de provinciale weg en waarover een volgende keer meer). Net ten oosten van de Kerkbuurt kwam een volgende wisselplaats met een tramhalte voor ons dorp, beter gezegd een eenvoudige opstapplaats. Alleen aan 't begin en eindpunt kwamen wachtlokalen. Vervolgens kwam de lijn via een vaste brug over de Reef terecht bij de Nauernasche Vaart, waar net ten noorden van de watertoren en de huidige ophaalbrug een basculebrug was gedacht. Dan ging 't verder richting Assendelft.



Weiver 1

De daaropvolgende jaren kwamen onderzoeken naar de haalbaarheid van het plan maar in november 1909 werd alles afgeblazen.

Echter in januari 1916 bracht een ingesteld onderzoek comité opnieuw rapport uit. De commissie achtte een tramlijn van Amsterdam via Zaandam naar Krommenie wel rendabel, een zijlijn van Zaandam via Westzaan naar Wijk aan Zee werd echter ontraden. Ook langs de Zaan hebben echter nooit trams gereden.



Maar helemaal dom zijn die tramplannenmakers niet geweest, want het idee over de route die de tram Zaandijk-Westzaan-Beverwijk-Wijk aan Zee moest gaan volgen, zat goed in elkaar. Althans, de provincie dacht zo'n vijftien jaar later van wel: tussen Zaandijk en de Nauernasche Vaart kwam de provinciale weg vrijwel exact zo te liggen als de tramlijn gepland was! En het is wel leuk te bedenken dat op de plek waar de tram bij Westzaan was gedacht, rond 1930 dus wel rails hebben gelegen, maar 't was uitsluitend voor werkverkeer en maar tijdelijk.

*Jan van der Male*