



*Het overslagpunt aan de westzijde van de Nauernasche Vaart omstreeks 1928 met twee stoomkranen. De voorste is van A. de Groot Czn. Daarachter is nog net de giek zichtbaar van de tweede kraan die werd gehuurd van Welzenbach.*

Foto: Collectie Noord-Hollands Archief.

In de dertiger jaren is de inzet van smalspoor bij de aanleg van een weg nog een vanzelfsprekendheid. Zo ook in de Zaanstreek waar in opdracht van de provincie Noord-Holland een drietal wegen wordt aangelegd. Alleen per spoor kunnen de aanzienlijke hoeveelheden zand die hier nodig zijn, binnen een redelijke tijd worden aangevoerd.

### Een ambitieus plan

Aan het begin van de vorige eeuw verandert het verkeer in Noord-Holland in aard en intensiteit. Doorgaand verkeer wordt belangrijker en ook het aantal personenauto's, vrachtwagens, autobussen en vooral fietsers groeit met het jaar. Het Noord-Hollandse wegennet is daar niet klaar voor. De wegen zijn te smal, vaak maar zo'n 2,5 meter breed en kronkelen veelal over dijken en dwars door dorpen en steden. Een bijkomend punt van

ergernis zijn de vele tolwegen en tolveren. Eigenlijk voldoen alleen de rijkswegen in Noord-Holland aan de moderne eisen. Dat er wat moet gebeuren aan dit *wegenvraagstuk* is duidelijk. Op 2 december 1925 stellen Provinciale Staten van Noord-Holland een plan vast om een netwerk van primaire wegen aan te leggen dat een goede verbinding moet vormen tussen de belangrijkste plaatsen in de provincie. Doorgaand verkeer wordt daarbij zoveel mogelijk gescheiden van lokaal verkeer en doorsnijding van steden en dorpen dient vermeden te worden. De wegen zelf hebben een breedte van minimaal 4,5 meter (bij voorkeur 5) waardoor auto's elkaar kunnen passeren zonder snelheid te minderen en zonder het wegdek te hoeven verlaten. En tot slot zijn de wegen voorzien van aparte vrijliggende fietspaden.

In de Zaanstreek gaat het om drie wegen: tracé 15 loopt van Amsterdam langs Zaandam en de overige Zaadndorpen naar Limmen en sluit daar aan op de rijksstraatweg naar Alkmaar; tracé 17 gaat van Haarlem over Westzaan en Zaanwijk naar Purmerend. In een latere versie van het Wegenplan wordt daar tracé 13, van Westzaan via Krommenie naar West-Graftdijk, aan toegevoegd. In 1926 neemt men de voorbereidingen ter hand en in 1928 begint de uitvoering.

### Pareldijk als proeftracé

Het lijkt Gedeputeerde Staten een goed idee om als proef een enkel wegvak aan te leggen. Zo kan Provinciale Waterstaat rustig warmdraaien en alle aandacht besteden aan de technische en administratieve voorbereiding. Dat is alleen maar gunstig voor volgende meer complexe weggedeelten. De keuze valt op de *Pareldijk*, een drie kilometer lang wegvak in tracé 17, gelegen tussen de Zaanammerweg en de watertoren aan de Nauernasche Vaart.



*De gehuurde stoomkraan van Welzenbach. De twee mannen met stropdas zijn mogelijk de aannemers. Ze hebben duidelijk geen werkkleding aan.* Foto: Collectie Gemeentearchief Zaanstad.

Op 5 april 1928 vindt de aanbesteding plaats en in de dagen daarop melden verschillende kranten dat de laagste inschrijving afkomstig is van W. Aafjes & N. Boon uit Assendelft die de klus voor 178.000 gulden willen klaren. Provinciale Waterstaat gunt de opdracht echter aan de aannemerscombinatie *Hendrikus Jacobus Tielemans en Theodorus Kersten* uit Groesbeek en *Carolus Albers* uit Nijmegen voor 206.000 gulden. Waarom de provincie niet kiest voor Aafjes & Boon is niet bekend. Uit de archieven wordt wel duidelijk dat men niet over een nacht ijs gaat en referenties inwint bij andere partijen. Zo is Ingenieursbureau Dwars, Heederik en Verhey goed te spreken over Kersten en Albers in verband met een dijkverzwaring in de Betuwe. Rijkswaterstaat daarentegen, voor wie het tweetal in 1927 in de Biesbosch een weg aanlegt en 15 betonnen bruggen bouwt, is minder positief. Tielemans is voor alle partijen een onbekende.



*De elevator van de ABM aan de oostelijke oever van de Nauernasche Vaart.* Foto: Collectie Gemeentearchief Zaanstad.

De tweede kraan blijkt eigendom te zijn van *Aannemings- en Zandlevering Maatschappij A. de Groot Czn.* uit Bloemendaal. Het lijkt daarmee aannemelijk dat De Groot als onderaannemer is ingeschakeld voor de zandleverantie. Het werk verloopt volgens plan en in juli 1929 is de aardebaan gereed.



*Lossen van een zandtrein op het tracé Nauernasche Vaart – Guispad. Voor de trein de ABM 100 (O&K 10439/1927). Rechts op de achtergrond Molen De Schoolmeester.* Foto: Collectie Westzaanse Digitale Beeldbank.

#### **De ABM gaat aan de slag**

Op 15 augustus 1929 vindt in Haarlem de aanbesteding plaats van een volgend wegvak. Het gaat om de aanleg van de aardebaan tussen de Nauernasche Vaart en de ophaalbrug in het Guispad bij papiermolen *De Schoolmeester*. *Wagenaar en Olker*, twee aannemers uit Koog aan de Zaan, schrijven met 259.000 gulden als laagste in. Blijkbaar heeft de provincie daar geen goed gevoel bij, want in oktober van dat jaar

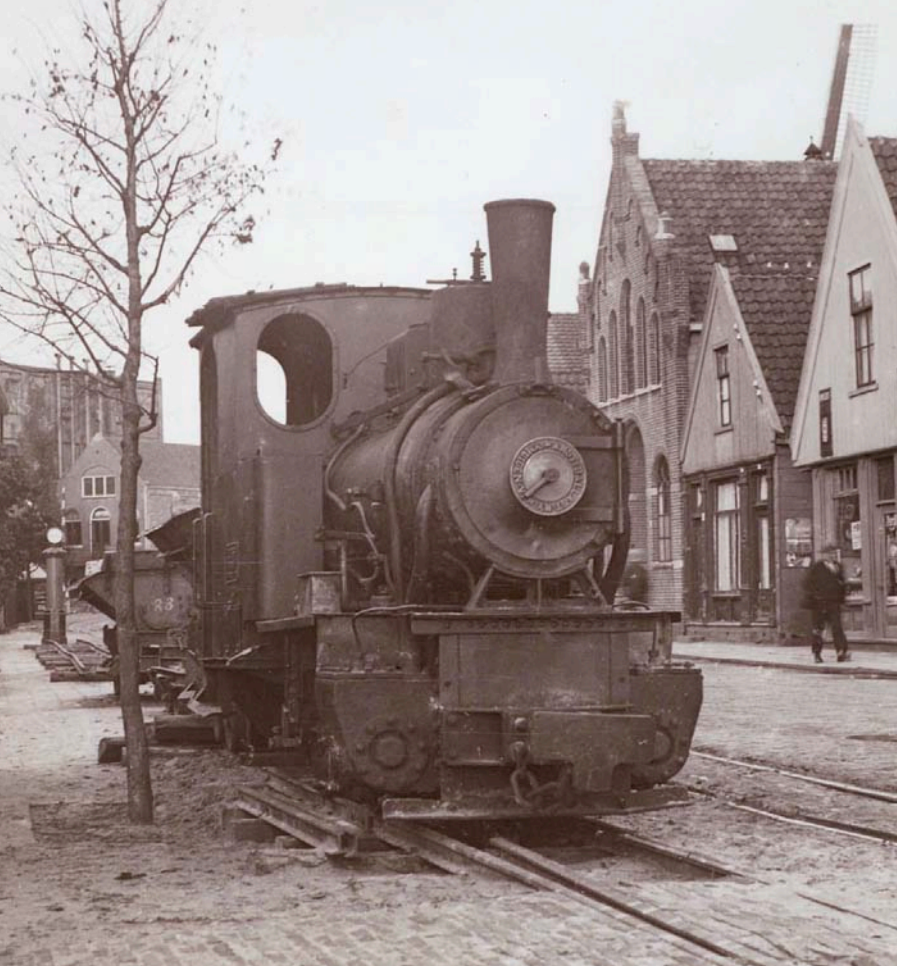
Op 24 mei meldt dagblad *De Zaanlander* dat het werk in volle gang is en meer dan 60 werklieden, *allen Gelderschen*, bezig zijn de dijk van graszoden te ontdoen en een smalspoorlijn aan te leggen.

Het benodigde zand laten de aannemers uit het Noorder Spaarne baggeren en per schip naar Westzaan brengen. Daar staan twee stoomkranen die het zand overladen in kipwagens waarna het per trein verder wordt vervoerd naar de plaats van bestemming.

In de registers van het Stoomwezen komen we Tielemans, Kersten en Albers niet tegen als eigenaar van locomotieven. Het rollend materieel is dus gehuurd. Mogelijk van O&K, want dat bedrijf bood aan de aannemers haar diensten aan. Wel zeker is dat een van de stoomkranen wordt gehuurd van de firma *Welzenbach & Co* uit Amsterdam, een van de vele kleinere verhuurders van smalspoormaterieel die in die jaren actief is.

valt in het jaarlijkse verslag van Gedeputeerde Staten over het wegenplan te lezen: *“Aangezien de uitslag van de aanbesteding ongunstig is uitgevallen, kon het werk niet worden gegund. Thans zal worden getracht het werk ondershands tegen een redelijken prijs uit te besteden.”* Korte tijd later wordt het tracé voor 257.000 gulden gegund aan de *Amsterdamsche Ballast Maatschappij*.

Op 21 oktober 1929 heeft Dagblad *De Zaanlander* in een felle column met als titel *Een provinciaal zandbedrijf?* geen goed woord over voor de handelswijze van de provincie, die de ABM zou bevoordelen. De krant wijst op de bestekken waarin is opgenomen dat *“eventuele inschrijvers het benodigde zand van de Balast-Maatschappij kunnen betrekken. Op welken inkoopsprijs er dan gerekend moet worden staat er eveneens bij vermeld en alsof dit nog niet duidelijk is, biedt de Provincie tevens haar*



Loc ABM 6 (Ijmuiden VI; Borsig 5166/1903) op het Guispad in Zandijk. De foto dateert uit 1930 of '31. In dat jaar werd de acte ingetrokken. Foto: Collectie Gemeentearchief Zaanstad.



Loc ABM 7 (Borsig 5252/1903) duwt een lege trein terug over het Guispad naar de el. Foto: Collectie Historische Vereniging Koog-Zandijk.

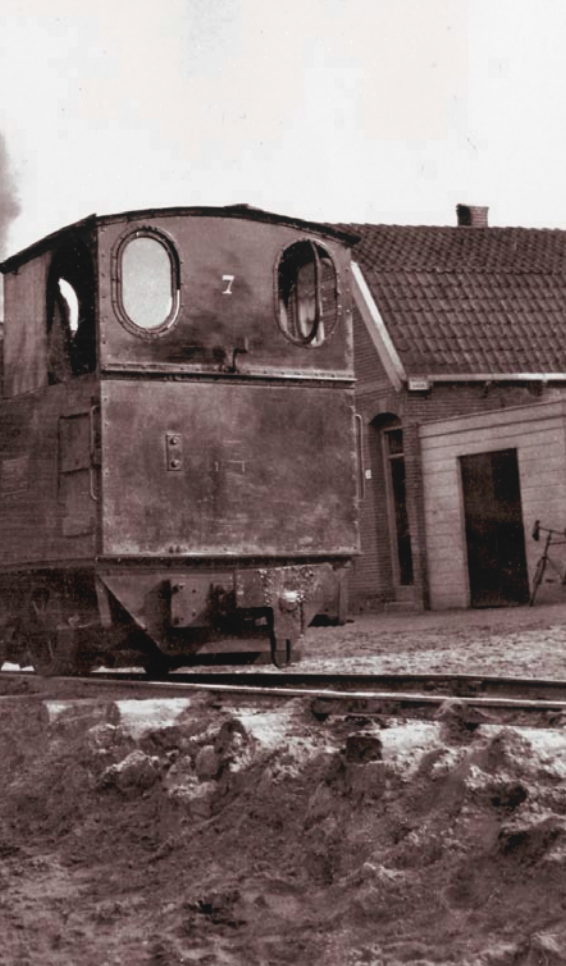
tusschenkomst voor de betalingen aan! In de bestekken wordt bepaald dat het van de Ballast-Maatschappij betrokken zand door de Provincie in mindering der betalingstermijnen rechtstreeks aan die Maatschappij zal worden uitbetaald, zoodat de eventuele aannemer aan handen en voeten gebonden is. Een van de laatste staaltjes is het volgende. Als verreweg de laagste inschrijfter voor het aanleggen van het traject Assen-

delft-Guispad stond een Zaanse firma genoteerd [Wagenaar & Olker]. Deze firma kon haar aanbieding zoo laag krijgen omdat zij de vrijmoedigheid had het benodigde zand buiten de Ballast-Maatschappij om te calculeeren en wel voor een kostprijs welke ver beneden die der Ballast-Maatschappij ging. Als een der verder opvallende bepalingen komt ook in het bestek voor dat de uitvoerder over buitengewone bedrijfskapitalen moet beschikken, want de aannemer moet eerst voor circa f 80.000 aan materialen etc. hebben verwerkt alvorens de provincie de eerste termijn van circa f 50.000,— uitbetaalt." Geen wonder, aldus de krant dat de kleinere aannemersbedrijven buiten de boot vallen.



Loc 6 (Ijmuiden VI, Borsig 5166/1903). Hier gefotografeerd in Amsterdam-Zuid in de jaren'20 bij de aanleg van Plan Zuid. Foto: Collectie NSS.

De ABM laat er geen gras over groeien en start direct met de werkzaamheden. Het is dan al een fors bedrijf met ruim 1300 werknemers en in het bezit van zwaar materieel en een schier onuitputtelijke hoeveelheid zand, dat grotendeels afkomstig is uit de duinen bij Velsen, waar ze het grondwerk voor de Noordersluis van het Noordzeekanaal uitvoert en ook havens aanlegt voor de Hoogovens. Aan de oostoever van de Nauernasche Vaart, tegenover de plek waar een half jaar daarvoor nog de twee stoomkranen van Tielemans, Kersten & Albers stonden, ligt nu een grote elevator die in hoog tempo de zandbakken leeg schept die uit Ijmuiden komen. Vandaar gaat het per spoor verder. Hoewel de ABM in Velsen



evator aan de Zaanoever.



Een van de Borsigs passeert station Koog-Zaandijk. Anno 1930 was het stationsgebouw uit 1869 nog aanwezig. Binnen een jaar zou het worden afgebroken omdat het op het tracé van de nieuwe weg lag.

Foto: Collectie Gemeentearchief Zaanstad.

allang is overgestapt op materieel met een spoorwijdte van 900 mm, wordt in de Zaanstreek het oudere materieel op 750 mm ingezet. Dat kan maar één reden hebben: de logge negentigduimers zijn veel te zwaar voor de slappe Zaanse veengrond.

Hoe de aanleg van zo'n weg door het veen plaatsvindt wordt beschreven in het Jubileumboek van de ABM: "..... eerst de veenlaag uitdrijven die soms de slooten naast den weg dempt, wanneer zij als zwarte modder onderuit geperst wordt door de opeengehoopte zandlagen. Ook hier weer vooraf het uitbaggeren van een 30 à 40 cm. diepe laag. Tot drie keer toe moet soms het zand met 1 Meter overhoogte worden opgebracht, wil men zeker zijn van een volkomen vasten weg, waarover straks het zware vracht-autoverkeer daveren kan. De aanrollende zandtreinen brengen hun eigen grondslag mee: telkens weer worden de rails opgebonkt met zand uit de vlug omgekipte wagens, die 3 M<sup>3</sup>. elk kunnen bevatten. Het zomerpeil van den polder Westzaan is 0,95 Meter onder N.A.P., de kruinhoogte van den weg moet 0,25 M. boven N.A.P. worden, maar eer die 1,20 Meter een vaste, totaal uitgewerkte grondslag is, heeft men wel het drievoud van het theoretische quantum zand noodig. Dat noemt de zandle-

verancier 'klink' ....."

Wat geldt voor de weg, geldt ook voor de aan te leggen bruggen: ze kunnen pas gebouwd worden nadat de bodem met zand is verstevigd. En dat maakt het veenviertje *de Gouw* vooralsnog een onneembare barrière. In het najaar van 1930 is de aardebaan van dit deeltracé voltooid.



Loc 100 (O&K 10439/1927) bij de demping van de Guispadsloot in Zandijk. Foto: Collectie Gemeentearchief Zaanstad.



**De ABM bouwt in 1930 bij Zaandijk een steiger van 70 meter in de Zaan voor de zandaanvoer voor tracé 15.**  
Foto: Jubileumboek ABM.

het wegvak tussen Zaandijk en Wormerveer samen met het wegvak van Zaandijk tot molen *De Schoolmeester* voor 360.000 gulden is opgedragen aan de ABM. Een groot obstakel in het tracé naar *De Schoolmeester* is de spoorlijn Zaandam-Uitgeest. De smalspoorlijn kan niet zonder meer deze (al geëlektrificeerde) normaalspoorlijn kruisen bij de spoorwegovergang in het Guispad. Ook de aanleg van een tijdelijk viaduct is niet haalbaar vanwege de vereiste hoogte en bebouwing ter plaatse. Een oplossing



**Advertentie van de ABM in De Zaanlander van 22 juni 1931.**

wordt enkele honderden meters ten noorden van de spoorwegovergang gevonden. Daar ligt in de normaalspoorlijn een brug over de Tuinsloot. Men besluit de sloot aan weerszijden van de spoorbrug af te dammen en droog te malen, een werk dat op 15 juli 1931 wordt aangevangen. Het werkspoor wordt vervolgens onder het spoor door geleid op een fundering van palen. De brug is maar net hoog genoeg voor de gevulde kipwagens. Omdat de stoomlocs deze barrière niet kunnen passeren, worden de kipwagens door een loc aan de Zaanse kant onder de brug doorgedrukt en aan de andere kant door een tweede stoomlocomotief opgepikt. Een slimme vondst! Najaar 1932 wordt het traject door de ABM opgeleverd.

Op 27 maart 1930 wordt een volgend deeltracé aan de ABM gegund. Ditmaal gaat het om het wegvak van Zaandam tot station Koog-Zaandijk met een lengte van 2 km en onderdeel van tracé 15. De ABM schat hiervoor zo'n 160.000 m<sup>3</sup> zand nodig te hebben. Probleem is hoe het zand ter plekke te krijgen. De kortste route loopt vanaf de Zaan langs het Guispad, dwars door Zaandijk. Veel plek voor een zandtrein is daar niet. In Zaandijk bouwt de ABM, naast de wienkenloze molen *De Bleeke Dood*, een steiger in de Zaan van 70 meter lang waar een elevator de zandtreinen vult. Ook het Guispad is te smal voor een spoorlijn. Om voldoende ruimte te creëren, wordt de naast de weg gelegen Guispadsloot geheel gedempt. Dat zit toch al in de plannen van de provincie want de *Guisweg* is ook onderdeel van het Wegenplan en moet de uitvalsweg naar Purmerend worden.

Op 30 september 1931 meldt Gedeputeerde Staten in haar jaarlijkse rapportage over de vorderingen rond het Wegenplan dat ook het grondwerk voor

De ABM beschikt in deze jaren nog over een aanzienlijk arsenaal



**Het spoor in de afgedamde Tuinsloot. Op de voorgrond de werkspoorlijn naar Krommenie.**  
Foto: Collectie Gemeentearchief Zaanstad.

aan materieel met een spoorwijdte van 750 mm. Van de acht stoomlocomotieven zijn er zeker vijf te traceren op de be- waard gebleven foto's, maar aannemelijk lijkt dat ook de overige locs hier zijn ingezet. Het Zaanse wegenproject is tevens het eindstation voor de locs en wagens. Laatste inzet is mogelijk de aanleg van de aardebaan van tracé 13 geweest tussen Westzaan en Krommenie die in 1938 en '39 wordt uitgevoerd. Alleen de ABM 100 (O&K 10439/1927) is dan nog lang niet afgeschreven. Ze wordt omgespoord naar 900 mm en doet nog dienst tot halverwege de jaren '50.



*Twee locs trekken een volle trein onder de spoorlijn door. De voorste loc is de ABM 100 (O&K 10439/1927). Bij sterke vergroting is te zien dat de achterste loc beklede stoomafvoerpijpen heeft. De enige loc die dan in aanmerking komt is de ABM 34 (Vulcan 1485/1885). Foto: Collectie Noord-Hollands Archief.*

### Weg-arbeider levend begraven

*“Bij den aanleg van den nieuwen provincialen weg op het traject te Koog aan de Zaan, heeft gisteren een tragisch ongeluk plaats gehad, dat aan den 35-jarigen F. O., afkomstig uit Weesperkarspel, het leven heeft gekost. Een geladen zandtrein kwam te circa twee uur ter hoogte van de Machinistenstraat, waar het spoor over een sloot loopt. Naar uit de verklaringen van ooggetuigen is komen vast te staan, bevond O. zich juist bij de sloot, toen hij moet hebben bemerkt dat het voorste karretje uit de rails sprong. Achteruitspringende, kwam O. juist in de sloot terecht, waarbij echter een volgeladen kar ondersteboven viel en boven op den ongelukkige terecht kwam. Tot overmaat van ramp vielen nog twee kiepkarren, die elk 3 M<sup>3</sup> zand inhouden, op den overgang boven de sloot omver, zoodat ook de geheele inhoud van beide karren op de plaats, waar O. was terechtgekomen, in de sloot plonste. De spoorrails waren geheel verbogen en van de drie karretjes was bijna niets meer te zien, daar de sloot was uitgegraven en een flinke diepte had. Onmiddellijk werden door de verschrikte arbeiders reddingspogingen ter hand genomen, die door de ongunstige omstandigheden echter geweldig werden belemmerd.*

### Levend begraven

*Daar O. naar alle waarschijnlijkheid onder de karren zou liggen, werd eerst getracht de wagens uit de sloot te sleepen. Met behulp van een locomotief was de meest boven het water liggende wagen binnen een half uur op den wal. Een en ander was toch oorzaak, dat reeds dadelijk werd ingezien, dat pogingen om het slachtoffer levend boven water te halen, nutteloos waren. Toen bleek dat de nog in het water liggende karren niet met behulp van een locomotief op het land waren te halen, werd een bok gehaald. Hiermede bereikte men echter evenmin resultaat en om half vijf des middags was de situatie nog dezelfde als een half uur na het ongeluk, te 2 uur. Ook met dreggen had men geen succes.*

*Te vijf uur werd getracht met inmiddels aangerukte baggerbeugels zand en modder weg te halen om zoodoende den drenkling misschien te vinden. Men baggerde op de plaats, waar men*



*vermoedde, dat O. ongeveer in het water gesprongen was. Toen ook dit geen succes had, werd wederom, nu met een drietal locomotieven, getracht de karretjes uit het water te trekken. In stukken werd een der wagentjes opgehaald. Daar het inmiddels donker was geworden, werd op het terrein een groote elektrische lamp aangebracht. Men besloot ook het derde wagentje te lichten. Daar dit echter zeer ver in de twee meter diepe sloot lag, duurde het nog bijna twee uur voordat men dezen wagen kon lichten. Om half acht kwam het karretje boven, terwijl daarbij tevens het lijk van den ongelukkige boven kwam. De aanvankelijke veronderstelling, dat de wagen met inhoud over den man was gevallen, bleek dus waarheid te zijn.”*

De Zaanlander, zaterdag 18 oktober 1930



*De ABM 100 (O&K 10439/1927) heeft net een volle trein opgepikt bij de Tuinsloot. De wienkenloze molen op de achtergrond is de Bleeke Dood.*

Foto: Collectie Noord-Hollands Archief.

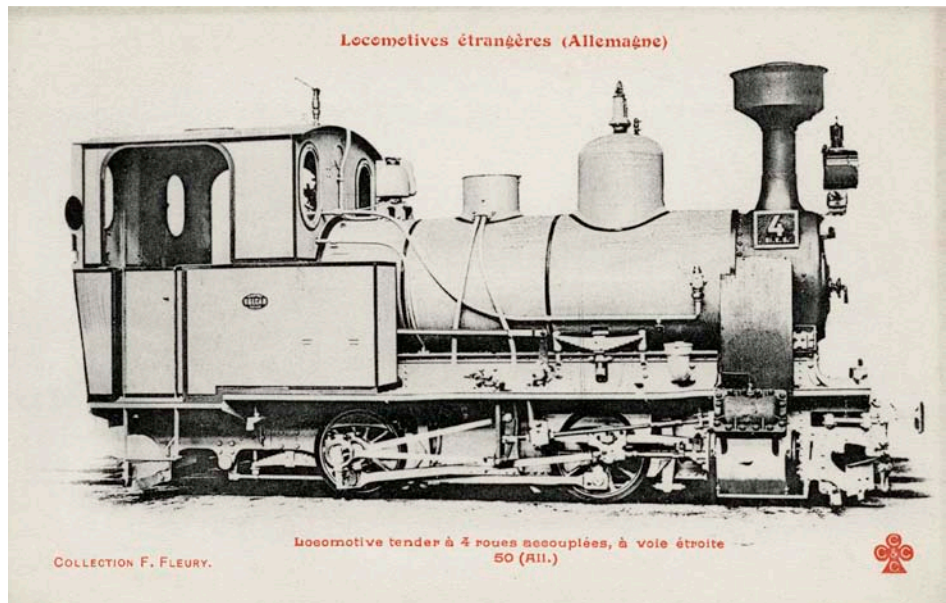
### Tracé 15 voltooid

Intussen wordt ook door andere aannemers hard gewerkt aan de aardebaan van tracé 15. Aansluitend aan het deel van de ABM is *Den Breejen van den Bout* verantwoordelijk voor het deel langs Zaandam tot de Voorzaan. In 1929 en 1930 vindt de gunning ondershands plaats in twee delen voor een bedrag van ruim 450.000 gulden. Veel meer dan dat is er niet bekend. Zeker niet welk materieel men hier inzette en waar het zand vandaan kwam.

Het tracé vanaf de Voorzaan tot de Hempont wordt op 31 maart 1931 gegund aan *W. Aafjes & Co.* uit Assendelft voor een bedrag van 63.500 gulden. Aafjes is op dat moment in het bezit van drie relatief nieuwe O&K-stoomlocs van 20 pk met een spoorwijdte van 700 mm (9777, 9778 en 9780 uit 1921). Ze zijn afkomstig uit een serie van zes die hij in 1921 nieuw koopt samen met zijn toenmalige compagnon P. van 't Veer. Bij beëindiging van de samenwerking ergens in 1929 worden de locs verdeeld. De andere drie (9779, 9866 en 9868 uit 1921) blijven bij Van 't Veer.

In het Provinciaal verslag van 1931 wordt aangegeven dat er in dit deeltracé de nodige verzakkingen hebben plaatsgevonden waardoor veel extra zand moest worden opgebracht. In 1932 levert Aafjes het tracé op. Of alle extra kosten de aanleiding zijn geweest is niet duidelijk, maar feit is dat Aafjes op 28 augustus 1934 failliet gaat.

Aansluitend aan het deeltracé van de ABM gaat op 18 september 1931 *Hillen & Roosen / Betonbouw Trio* aan het werk voor



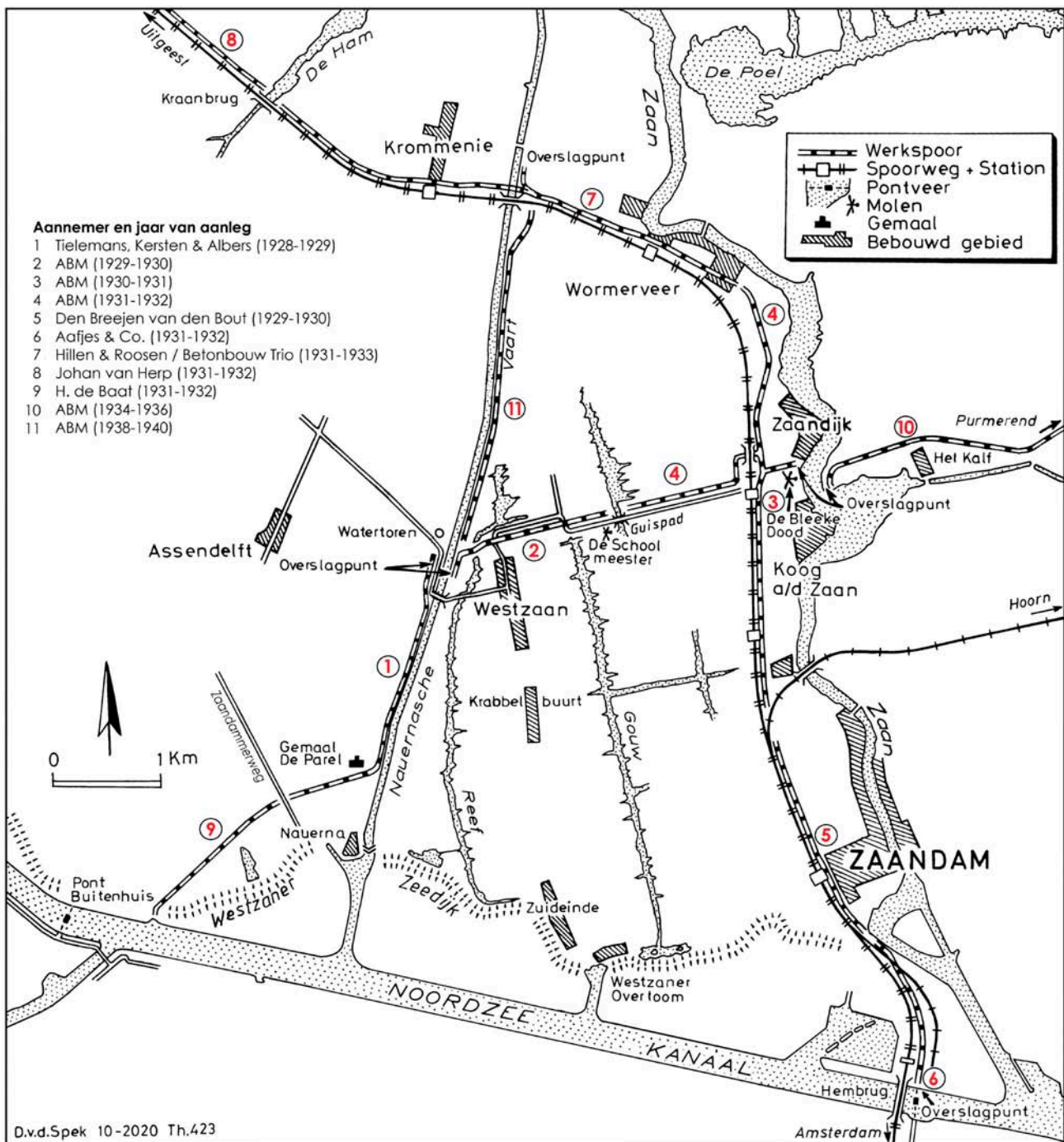
*Een Vulcan van de Bleckeder Kreisbahn. De ABM kocht in 1914 een van deze locomotieven.*

Ansichtkaart: Collectie Gerard de Graaf.

een bedrag van 389.000 gulden. Ze is verantwoordelijk voor de aanleg van het zandlichaam vanaf Wormerveer tot Den Ham. Hillen & Roosen zet hier haar 700-mm-materieel in. De losplaats voor het zand ligt op de oostoever van de Nauernasche Vaart, net ten noorden van de spoorbrug.

Op 14 januari 1931 wordt het laatste deel van tracé 15, vanaf Den Ham tot de aansluiting op de rijksweg bij Limmen (8 km), gegund aan de Amsterdamse aannemer *Johan van Herp* voor

Locomotieven van de ABM met een spoorwijdte van 750 mm					
loc	fabrikant	fabrieksnr	bouwjaar	V.O.	opmerkingen
6	Borsig	5166	1903	16,5	bij <b>ABM 1908-1931</b> , acte ingetrokken
7	Borsig	5252	1903	16,5	bij <b>ABM 1908-1936</b> , acte ingetrokken (eerder eigendom van Charles de Vilder 1905-1907)
26	Borsig	7091	1910	20	bij <b>ABM 1913-1932</b> , acte ingetrokken (nieuw gekocht door Charles de Vilder 1910)
34	Vulcan	1485	1885	21,5	nw Bleckeder Kreisbahn, bij <b>ABM 1914-1930</b> , acte ingetrokken
48	O&K	4095	1910	17	bij <b>ABM 1920-1931</b> , acte ingetrokken
49	O&K	4232	1910	17	bij <b>ABM 1920-1935</b> , acte ingetrokken
100	O&K	10439	1927	21,5	nw naar <b>ABM 1929-1956</b> , is omgespoord naar 900 mm
133	O&K	4873	1911	7	bij <b>ABM 1929-1948</b> , in 1948 naar Frankrijk en daar gebleven



een bedrag van 196.300 gulden. Van Herp levert de aardebaan eind 1932 op. Hillen & Roosen is begin 1933 klaar.

### Laatste delen tracé 17

Reeds in juni 1928, als de werkzaamheden tussen de Zaandammerweg en de watertoren bij de Nauernasche Vaart in volle gang zijn, gaan de voorbereidingen van start voor de aanleg van het aansluitende deel van de Zaandammerweg tot het door Rijkswaterstaat nieuw aan te leggen pontveer over het Noordzeekanaal bij Buitenhuizen. Er gaat echter een paar jaar overheen voordat alle gronden zijn verworven en pas in het voorjaar van 1931 vindt de aanbesteding plaats van het *Bestek en Voorwaarden*

wegens den aanleg van de aarden baan van het gedeelte van den Provincialen weg Haarlem-Westzaan-Purmerend tusschen de noordzijde van het ontworpen pontveer te Buitenhuizen en den Zaandammerweg met bijkomende werken. Op dit bestek schrijft aannemer *H. de Baat* uit Amsterdam met 96.595 gulden als laagste in. Op 1 april 1931 wordt hem het werk gegund. De maanden daarop gaat de aannemer hard aan de slag. Een half jaar later, in oktober, bericht De Baat, wiens bedrijf is gevestigd aan het Zeeburgerpad 15a in Amsterdam, aan opdrachtgever Provinciale Waterstaat dat hij door voortdurende inklinking van de slappe veenbodem veel meer zand nodig heeft dan vooraf begroot. Het werk loopt dan ook forse vertraging op. Met drie

Locomotieven van Hillen & Roosen / Betonbouw Trio met een spoorwijdte van 700 mm					
loc	fabrikant	fabrieksnr	bouwjaar	V.O.	opmerkingen
10	O&K	9205	1920	7	bij Hillen & Roosen / Betonbouw Trio 1928-1932, daarna spoorloos
11	O&K	7283	1913	7	bij Hillen & Roosen / Betonbouw Trio 1927-1933, acte ingetrokken
12	Henschel	21370	1930	19,3	nw naar Hillen & Roosen / Betonbouw Trio 1930-1957, loc verkocht, acte ingetrokken
14	Henschel	21770	1930	19,3	nw naar Hillen & Roosen / Betonbouw Trio 1930-1957, acte ingetrokken





*Te zien aan het zandalud op de foto lijkt het werk klaar en wordt de ABM 100 per een zandschuit getransporteerd naar een ander deeltracé.*

Foto: Collectie Gemeentearchief Zaanstad

maanden vertraging maakt De Baat in maart 1932 de balans op: er is maar liefst 122% meer zand nodig dan was voorzien! Dat De Baat smalspoor heeft ingezet, blijkt uit krantenberichten en een foto waarop een aantal kipwagens zichtbaar is. Locomotieven bezit hij in deze periode niet.

En dan blijft alleen nog de aansluitende weg door de Kalverpolder en de Wijde Wormer over. Op 5 juli 1934 wordt het

grondwerk in de Kalverpolder voor 145.029 gulden gegund aan de ABM. In 1935 is de ABM nog druk doende met de aanleg van een zandlichaam. Het gedeelte door de Wijde Wormer is dan al gereed. Van de aanleg door de Kalverpolder zijn alleen een paar luchtfoto's bekend die een elevator aan de oostelijke Zaanoevertonen en een loc met kipwagentrein. Aan de grootte van het materieel te zien (zichtbaar zijn Kruppse karren), heeft de ABM hier materieel met een spoorwijdte van 900 mm ingezet.



*Aannemersbedrijf Hillen & Roosen is verantwoordelijk voor de aanleg van de aardebaan van Wormerveer tot Den Ham. Hier passeert een van de twee Henschel Monta's (60 pk) de al aangelegde brug over de Nauernasche Vaart. Op de achtergrond de elevator waarmee het zand wordt gelost.* Foto: Collectie Noord-Hollands Archief.



*Dezelfde locatie als op de vorige foto. Op de voorgrond de spoorlijn, daarachter het zandlichaam van de provinciale weg met het materieel van Hillen & Roosen. De zichtbare weilanden zijn inmiddels allemaal bebouwd.* Foto: Collectie Noord-Hollands Archief.

#### Tot slot

Met alleen een aardebaan is er nog geen sprake van een weg. Wat volgt zijn de talrijke bruggen in de waterrijke Zaanstreek, vaak aangelegd door lokale aannemers, en natuurlijk moet de zandbaan ook nog worden voorzien van een onderlaag (puin, hoogovenslakken, etc.) en een asfaltaag. De rookpluimen van de locomotieven werden dus tot ver in de jaren '30 nog gevolgd door die van de stoomwalsen.

In 1931 was van tracé 17 het deel tussen de Zaandammerweg en de watertoren geopend, op 12 september 1932 was de brug over de Nauernasche Vaart officieel in gebruik genomen en begin 1933 volgden de trajecten Buitenhuizen-Zaandammerweg

en van de watertoren tot het Guispad. De openstelling van het gedeelte van de provinciale weg in Zaanwijk en door de Kalverpolder naar Purmerend vindt in 1936 plaats. Op 2 juli van dat jaar wordt de Julianabrug over de Zaan officieel geopend door H.K.H. Prinses Juliana.

In haar verslag van 19 oktober 1932 meldt Gedeputeerde Staten dat het deel van tracé 15 tussen Den Ham en Limmen "*spoedig berijdbaar is*". In 1934 is de hele weg gereed en is daarmee de verbinding tussen Amsterdam en Alkmaar tot stand gebracht. Van tracé 13 wordt voor de oorlog alleen de aardebaan tussen Westzaan en Krommenie aangelegd. In de oorlog volgt nog een stuk naar West-Knollendam, maar pas in 1969 wordt het tracé geopend voor het verkeer.



*De losplaats van aannemer Aafjes aan het Noordzeekanaal bij de Hembrug.*

Foto: Collectie Noord-Hollands Archief.

#### Bronnen

- Archief Provinciaal Bestuur van Noord-Holland, 1851-1943, Noord-Hollands Archief;
- Archief Provinciale Waterstaat (Provinciale Wegenplan), 1925-1941, Noord-Hollands Archief;
- Delpher.nl, gedigitaliseerde teksten uit kranten, boeken en tijdschriften; m.n. Dagblad De Zaanlander;
- Elout, C.K., Gedenkboek ter gelegenheid van het zilveren jubileum der Amsterdamsche Ballast-Maatschappij, Amsterdam, 1930;
- Herder, H. de, Nederlandse Industrielocomotieven, Overzicht van in Nederland door aannemers, verhuurders en de industrie gebruikte smalsporige stoomlocomotieven, 's-Hertogenbosch, 2001;
- Website Noord-Hollandse wegen ([www.nhwegen.nl](http://www.nhwegen.nl)).