

De Geschiedenis van Westzaan opnieuw beschreven

Deel 53

door **WILLEM TIP**

De Westzener zeebreker

Voor de sluis in de Westzener Overtoom ligt van oudsher de Westzener zeebreker. Hij beschermt de sluis en de Westzener haven tegen de driftige golflslag van het IJ. De Banne onderhoudt hem, later zijn de gezamenlijke Zaangemeenten ervoor verantwoordelijk. De inpoldering van het IJ maakt de zeebreker echter overbodig. De Kanaalmaatschappij koopt hem op voor 500 gulden. Tot sloop of afgraven komt het echter niet. De Kanaalmaatschappij heeft er geen behoefte aan, de gemeenten bij nader inzicht ook niet (1880). In 1906 sticht Simon Krom op de voormalige zeebreker zijn scheepswerf. In de jaren na 1990 is deze werf vervangen door woningen.

De Westzenerdijk als verkeersweg

De Westzenerdijk verliest zijn hoofdtaak als waterkering. Als tweede waterkering blijft hij echter van belang. Er komt wel steeds meer ruimte voor het verkeer. In 1862 verlaagt men de kruin om de diligences, wagens en karren makkelijker doorgang te geven. In 1932 verlaagt men de dijk opnieuw. Het autoverkeer begint zijn eisen te stellen. In 1948 draagt de Polder de dijk vanaf Nauerna tot aan paal 58 bij Westzaan over aan Noord-Hollands Noorderkwartier. Dit Hoogheemraadschap krijgt daarbij toestemming om de keien te verwijderen die men sinds de 18^{de} eeuw tegen de dijkelling heeft gelegd. Elders kan men er een nuttiger gebruik van maken. Op verzoek van 'Zaans Schoon' blijft de dijkbekleding bij de Grote Braak echter in stand. Het wordt een monument voor de inspanningen in het verleden.

Spoorwegen

De aanleg van spoorwegen in Noord-Holland volgt op die van de waterwegen. In 1839 krijgt Nederland zijn eerste spoorlijn van Amsterdam naar Haarlem. Daarna duurt het nog tot 1856 tot de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij een concessie neemt voor een spoorlijn van Zaandam naar Uitgeest. De aankoop van de grond waarover de spoorlijn gelegd zal worden begint in 1863. Nog eens zes jaar later, in 1869, wordt de lijn in gebruik genomen.

In 1878 bouwt men over het Noordzeekanaal een eerste lage Hembrug. De spoorlijn naar Amsterdam ziet het licht. De Hembrug staat in de aanvangsjaren overigens meestal open. Er gaan maar een paar treinen per dag overheen, elke drie en half tot vier uur een. Beter wordt het pas als in 1884 de HIJSM de spoorlijn Zaandam - Enkhuizen opent. De lage spoorbrug wordt daarna al gauw een hindernis. In 1906 vervangt men hem door de hoge Hembrug. Deze draaibrug is met inbegrip van de aanbruggen



niet minder dan 240 meter lang. Het middendeel vormt bij zijn oplevering de langste draaibrug in Europa.

Bijna tachtig jaar doet de Hembrug dienst. In 1983 graaft men als vervanging de Hemspoor tunnel. Van de Hembrug resteert sindsdien alleen een onderdeel van het draaistel. Als monument van techniek siert deze constructie van ijzer en klinknagels het stationsplein in Zaandam.

Stoomkracht

In de Zaanse industrie voert de windkracht nog lang de boventoon. De jaren na 1870 betekenen echter een keerpunt. De stoommachines worden steeds krachtiger. Men maakt ze nu bovendien in Nederland. Storingen zijn geen ramp meer. De monteur komt per trein en kan snel de nodige reparaties uitvoeren. Er komen ook nieuwe machines op de markt die uitsluitend op een stoommachine kunnen worden aangesloten. De prijs van steenkolen daalt. Stoom wordt in een luttel aantal jaren merkbaar winstgevender dan wind.

De ondernemers zien hun kans. Met spoed laat de Zaanstreek nu de achttiende eeuw achter zich. Het optimistische 'fin du siècle' dient zich aan. De techniek staat voor niets. Zonder omzien gaan de fabrikanten en kooplieden de nieuwe eeuw tegemoet.

De eerste fabrieken in de jaren na 1870 maken nog gebruik van de oude molentechniek. De fabrikant sluit het gaande werk van zijn molen eenvoudigweg aan op een stoommachine. Soms plaatst hij de stoommachine in de molen zelf, soms in een gebouwtje ernaast. De molenschuren voor de opslag laat hij doorgaans staan. Die zijn degelijk genoeg.

Deze wijze van stoomgebruik duurt echter niet lang. Vanaf 1890 verrijzen overal langs de Zaan en langs de Nauernasche Vaart grote nieuwe fabriekspanden. Amsterdamse architecten trekken ze

op met toepassing van de modernste Amerikaanse technieken. Ze omringen een houten of stalen skelet met rood bakstenen wanden. Het uiterlijk passen ze aan bij de heersende smaak. Veel fabriekspanden volgen de neorenaissancestijl, een bouwwijze die uiterlijk afstamt van de Gouden Eeuw. De roodstenen gevels versiert men met gele speklagen, muurankers, gevelstenen en tegeltableaus. Na 1900 vindt ook beton zijn toepassing. Aanvankelijk met versieringen, later strak afgewerkt.

Stoomvaart

De zeilschepen voor het goederenvervoer maken na 1870 snel plaats voor moderne krachtige stoomboten. Niet dat iedereen dit graag ziet gebeuren. De stoomvaart staat het grootste deel van de negentiende eeuw zelfs in een kwade reuk.

Aanvankelijk is stoomvaart nog iets bijzonders. In 1827 opent de raderboot Mercurius de eerste dienst tussen Amsterdam en Zaandam. Het vaartuig blijft tot 1874 in gebruik. Daarna ruimt het zijn plaats in voor de 'De Prins van Oranje' en de boten van de 'Alkmaar Packet' lijn.

Veel minder geprezen wordt het stoomschip 'De Zaanstroom', dat in 1852 een dienst opent op Alkmaar. Initiatiefnemers zijn C. en J. Avis uit Westzaan. Het schip brengt tijdens de vaart een indrukwekkende vonkenregen in de lucht. Boos schelden de bewoners rond de Zaan de boot uit voor een 'vuurspuwend onding'. Ze schrijven er menige molenbrand aan toe.

Rond 1900 kan men ook vanuit Krommenie naar Amsterdam varen. De stoomboot 'Krommenie' van de firma Olie & De Jager vaart op maandag, woensdag en vrijdag door de Nauernasche Vaart op en neer. Ook Westzaan wordt daarbij aangedaan. Voor twee dubbeltjes kunnen de Westzeners naar Krommenie varen, voor veertig cent naar Amsterdam. De reis via de Nauernasche sluis duurt anderhalf uur. De afvaart is in alle vroegte: 's morgens om half acht.