

De Geschiedenis van Westzaan opnieuw beschreven

Deel 54

door **WILLEM TIP**

De zuiging der schroefboten

In de Westzaanse polder ziet men intussen de snel varende stoomboten met steeds meer zorg voorbijgaan. Boeren en houthandelaren vinden elkaar uiteindelijk. In 1882 ontwerpt men een verordening om de stoomvaart deugdelijk aan banden te leggen. Als reden voert men aan dat 'de pachters van het polderwater als vischwater groot nadeel lijden'. Daarnaast zijn 'de fundeeringen van de gebouwen tegen de sterke zuiging niet bestand'. Bovendien hebben, 'bij de veenachtige gesteldheid van de landerijen in den polder door de zuiging, de schroefboten in het bijzonder eigen, er sedert belangrijke afbrokkelingen van land plaats'. Tenslotte kunnen 'de menigvuldige houtvloten ... schier onmogelijk op hunne ligplaatsen verenigd ... blijven'.

Boeren en houtbedrijven winnen het pleit echter niet. Gedeputeerde Staten keuren de beperkingen voor de stoomvaart af. De vernieuwing mag doorgaan.

De Burgemeester Ferf

Een roemruchte Westzaanse bootdienst wordt begonnen in 1893. Op initiatief van ondernemer en politicus J.J. Allan maakt op 5 maart van dat jaar de Stoomboot 'Kinderdijk' zijn eerste proefvaart. De proef slaagt en vormt het begin van een geregelde lijndienst tussen de Weelbrug te Westzaan en het station van Koog-Zaandijk. Achter de goederenloodsen daar is de aanlegsteiger. De reisduur is twintig minuten, niet opvallend lang. Elk anderhalf uur wordt er vanuit Westzaan afgevaaren, van 's morgens half acht tot 's avonds half elf. De belangstelling voor de nieuwe verbinding is groot. De eerste drie dagen worden niet minder van 547 passagiers vervoerd.

Na een half jaar, op 13 september doopt men de boot om tot 'Burgemeester Ferf'. Naamgever is de enkele jaren tevoren vertrokken Westzaanse burgemeester.

In 1894 vervoert de NV Schroefbootdienst Westzaan bijna



24.000 passagiers, gemiddeld 66 per dag. Van 1893 tot 1900 in totaal 129.137.

Storm en tegenweer blijven de 'Burgemeester Ferf' overigens niet bespaard. Al op 24 maart 1895 drijft een hevige storm het schip ernstig in het nauw. Twee en een half uur te laat komt men in Westzaan aan.

Ook is de Burgemeester Ferf geen werkelijk overdadige bron van inkomsten. In 1900 maakt de kapitein, Cornelis de Goede bezwaar tegen de jaarlijkse gemeentelijke hoofdelijke omslag. Het bedrag van f 4,50 dat hij moet betalen vindt hij vergeleken met zijn weekinkomen van negen gulden veel te hoog.

Burgemeester Ferf II

Na de eeuwwisseling maakt de stoom plaats voor een motor. De nieuwe 'Burgemeester Ferf II' is 9,50 m lang en 2,25 m breed. Het vaartuig, voortbewogen door een 7 pk oliemotor, biedt plaats aan 24 personen, verdeeld over twee klassen. Voor de eerste klas moet 15 cent worden betaald, voor de tweede klas een dubbeltje.

Twaalf maal per dag vaart de boot heen en weer, zij het niet altijd geheel storingsvrij.

De Eerste Wereldoorlog brengt aan alle roem een einde. De autobus doet zijn intrede. Op 1 augustus 1915 opent J.J. Allan een autodienst. Het uiterlijk van de zwarte 'automobil omnibus' herinnert nog sterk aan de gedegen en vertrouwde diligence. Het voertuig biedt met enig inschikken plaats aan elf inzittenden.

Een fraai gedicht wordt aan het voertuig gewijd door Clinge

Doorenbos. In januari 1916 houdt deze een voordrachtsavond voor in Westzaan gelegerde militairen. De avond is geanimeerd en loopt ongemerkt uit. Dankzij een snelle busrit haalt hij echter in Koog Zaandijk toch nog de trein. Thuisgekomen schrijft hij vol bewondering een vers:

O WONDERDIER VAN KRACHT EN VLUGHEID

O Wonderdier van kracht en vlugheid,

O Unicum Pluribus,

Ten slotte kwamen wij bij moeder,

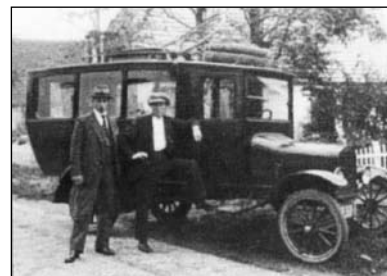
Heb dank, o edele autobus!

In diepe weemoed buig ik neder,

Met spotcoupletten is 't gedaan,

O autobus der autobussen,

O weldoend wonder van Westzaan!



De duurte van de benzine en de autobanden nopen weldra tot stillegging van het wonder. Op 15 februari 1917 wordt het rustig op de Westzaanse dorpsweg. Wat later, op 10 april 1917 staakt ook de Burgemeester Ferf II zijn vaarten.

De Westzaanse bus

Pas enkele jaren na de Eerste Wereldoorlog, in 1922 hervat men elders in de Zaanstreek voorzichtig de autobusdiensten. De Zaanammer J.B. Reimerink rijdt als eerste met zijn voertuig langs de Zaan. De inzittenden zijn nog niet onder de indruk en spreken schertsend van een

'boevenwagen' en een 'hobbende geit'. Desondanks volgen veel ondernemers het voorbeeld met spoed. In 1924 hobbelen over de Zaanse binnenwegen niet minder dan veertig concurrerende autobussen. In dat jaar fuseren verschillende ondernemers tot de MEA, de Maatschappij tot het Exploiteren van Autobusdiensten. De overgebleven concurrent, Zaanland voegt zich bij de MEA in 1941.

Na de Tweede Wereldoorlog, in 1953 gaat de MEA op in de Enhabo. In 2005 is Connexion de bezitter van de concessie voor de Zaanstreek. De busdienst door Westzaan is voor de nieuwe eigenaar echter geen echte winstbron.

Metweinigomhaalwordende bushaltes in het oude dorp weggehaald. Een op afroep beschikbare busdienst komt ervoor in de plaats. Sic transit gloria.

Molens en Zaanse huizen verdwijnen

Voor de meeste molens betekent de opkomst van de moderne fabrieken het onherroepelijke einde.

De afbraak gaat snel. Van de 114 houtzaagmolens in 1871 zijn er in 1900 nog maar 32 over. Daar tegenover staan in 1900 24 nieuwe stoomhoutzagerijen.

Ook de molens voor de andere veredelingsbedrijven nemen snel in aantal af. In totaal telt men in 1851 nog 280 houtzaag-, pel-, olie- en verfmolens. Daarvan zijn er rond 1900 nauwelijks honderd over.

De hang naar vernieuwing treft ook de Zaanse houten huizen. Waar men dat kan betalen sloopt men ze. Er komt iets beters voor in de plaats. Iets eigentijds. De houten gevels langs de Zaanse Westzijde en in de Wormerveerse Zaanbocht maken na 1870 plaats voor stenen directeursvilla's. In de zijstraten bouwt men stenen woningen voor de arbeiders.

In 1911, na een volle generatie van groei geven de Zaanse industriëlen een trots fotoboek uit, een overzicht van alle nieuwe fabrieken en bedrijfspanden. De 'Zaansche Handel en Nijverheid' wordt erin ten toon gespreid. De Zaan is er weer.

Het overzicht wil de toon zetten voor de toekomst. Het blijkt echter vooral de afsluiting van een tijdperk. De grote opbloei van de industrie duurt precies tot aan de Eerste Wereldoorlog.