

# Onderwerpen uit de Westzaanse geschiedenis

door WILLEM TIP/deel 49  
beeld: Digitale Beeldbank

## Wegen en vervoer

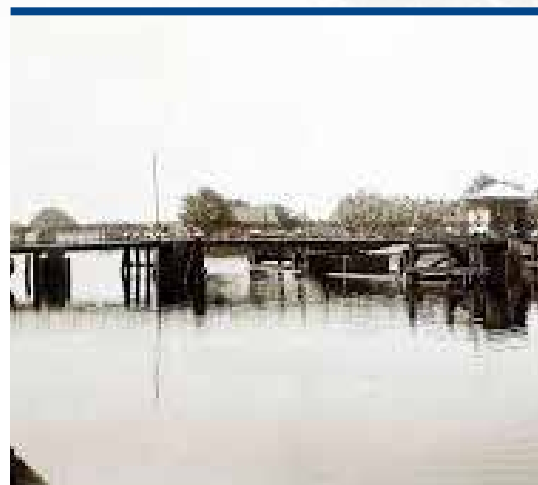
Na de aanleg van het Noordzeekanaal en de spoorlijn van Amsterdam naar Uitgeest (rond 1860) heeft het even geduurd voor de verbindingen in en rond de Zaanstreek opnieuw ter hand werden genomen. De nieuwe industrieën lagen aan het water of aan het spoor en hadden daar genoeg aan. Aanjager werd in de jaren twintig de auto. Die werd snel goedkoper. Daarnaast zag men steeds meer vrachtwagens en bussen. Al dat verkeer zocht zich een weg over de nog altijd smalle Zaanse wegen, ooit aangelegd als voetpad en hier en daar verbreed voor de postkoets. Vlak langs de huizen trachtte het toenemend aantal auto's en vrachtwagens elkaar te passeren, intussen zoveel mogelijk de glooiing naar de wegsloot vermijdend. Er was meer ruimte nodig.

Westzaan had al tijdens de Eerste Wereldoorlog zijn 'automobiel omnibus'. In 1915 opende de industrieel J.J. Allan namelijk een autodienst. Het uiterlijk van de zwarte 'automobiel omnibus' herinnerde overigens nog sterk aan de vertrouwde diligence. Met enig inschikken bood het gemoderniseerde voertuig plaats aan elf inzittenden. Het startmoment voor de busdienst leek achteraf niet heel gunstig gekozen. De oorlog dreef de prijzen van benzine en autobanden op en maakte ze te duur voor een lonende exploitatie. De busdienst eindigde zijn ritten naar Koog aan de Zaan al na twee jaar

(1917). J.J. Allan had al eerder (1893) een bootdienst geopend naar het station Koog-Zaandijk. Bij de Westzaanse Weelbrug was de aanlegplaats. Deze bootdienst, uitgevoerd met de kajuitjachten 'Burgemeester Ferf I' en 'II', was vanaf het begin een succes. In de eerste zeven jaren van zijn bestaan vervoerde hij al bijna honderddertigduizend passagiers. Toch betekende het voorjaar van 1917 ook voor deze voorziening het einde. Pas vijf jaar later, in het begin van de jaren twintig, zouden anderen in de Zaanstreek het weer wagen een busdienst te starten. Een geregelde busdienst zou Westzaan vervolgens nog kennen tot het begin van de 21ste eeuw, eerst uitgevoerd door de MEA, later door de ENHABO (Eerste Noord-Hollandse Autobus Onderneming) en haar opvolgster, Connexxion. In de eerste jaren van die eeuw zou die dienst tenslotte worden afgebouwd tot twee haltes op de Provincialeweg in Westzaan-Noord.

In de beginjaren van de auto was de behoefte aan betere en vooral bredere wegen groot. Om te beginnen dempte men waar dat kon de wegsloten. Langs de Zaandamse Westzijde onteigende men zelfs de voortuinen om een bredere rijweg te krijgen. In Westzaan verdwenen in de jaren twintig als eerste de wegsloten langs het Weiver en het noordelijke deel van de Kerkbuurt. Hier liep nog steeds de enige doorgaande weg van Zaandijk naar het verre Heemskerk. Iets later (1929) volgde de wegsloot tot even voorbij de blauwselfabriek. De grote fabrieken van Grootes Cacao en de verffabrieken van Avis kregen nu meer bewegingsruimte. Voor de wegsloten verderop in het dorp was dempen minder hard nodig. De boeren hadden er profijt van. Bovendien zorgden ze bij een brand voor bluswater en, hoe weinig ook, voor een zekere doorstroming. Na de Tweede Wereldoorlog zouden ze niettemin een voor een verdwijnen, een paar restanten daargelaten. Tot in de 21ste eeuw zouden die het dorpsbeeld tonen zoals dat eeuwenlang was geweest, een smalle weg met water ernaast, niet vriendelijk voor het vrachtverkeer.

Het verbreden van de bestaande dorpswegen was voor het moderne verkeer niet voldoende. In de jaren 1930 zorgde de provincie voor een werkelijk



De oude brug in het verlengde van het Watermolenpad.

nieuw en modern weggennet. Asfaltwegen gingen vanaf nu de Zaan dorpen met elkaar verbinden. Direct langs de spoorlijn en volledig buiten de dorpsbebouwing om verscheen de nieuwe Provincialeweg van de Hemponten tot aan Wormerveer (1933). De Hemponten zelf, tot dat moment eenvoudige trekponten, ruimden het veld voor moderne stoomponten. Later werd de Provincialeweg verder doorgetrokken tot Uitgeest (1938). Het Guispad werd ook verbreed en geasfalteerd. Het kreeg vanaf de Middel in Westzaan een nieuw beloop, buiten de bebouwing om, rechtstreeks aansluitend op een eveneens nieuwe hefbrug over de Nauernasche Vaart (1934). Tegelijkertijd verdween de oude houten brug aan het eind van het Watermolenpad. In de Westzaanse dorpskom keerde de rust voor even terug.



De automobiel omnibus van J.J. Allan in de Kerkbuurt.



De Burgemeester Ferf verzorgde een bootdienst naar station Koog-Zaandijk.