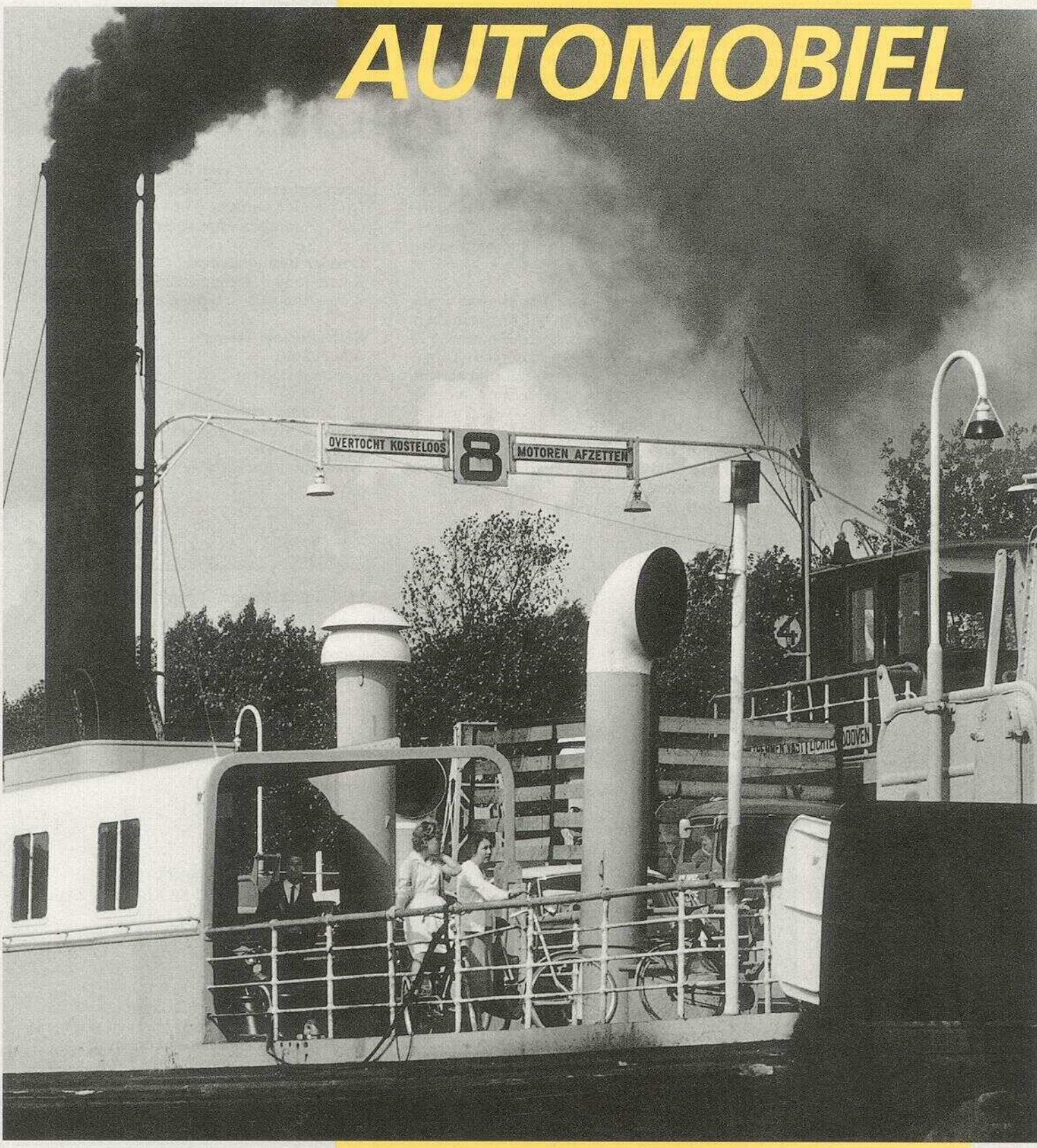
Met **Stoom / ANNO** 1961

Gezamenlijke uitgave van de tijdschriften van de Vereniging Zaans Industrieel Erfgoed en de Vereniging Vrienden van hetZaanse Huis.

RUIM BAAN VOOR DE AUTOMOBIEL



SEPTEMBER 1999
NR 33/151

Terugblik op honderd jaar autogeschiedenis - hoe de komst van de auto de Zaanstreek veranderde

Inleiding

Het zal zo'n 65 jaar geleden zijn, dat ons gezin wegens omstandigheden met spoed naar het station moest. Wij gingen per taxi, de rit kostte *f* 0,80 en mijn vader gaf een gulden met de mededeling: "Laat maar zitten." De chauffeur tikte dankbaar aan zijn pet.

Niet alleen het droog overkomen in een afschuwelijke bui, maar ook het financiële aspect gaf mij het euforische gevoel: Dat wil ik later ook, als passagier in een taxi zitten en dan een royale fooi geven.

Mijn aspiraties waren toen nog bescheiden. De mobiliteit heeft inmiddels een revoltutionaire ontwikkeling ondergaan.
Behalve voor de zeldzame auto-hater is de auto een onmisbaar middel geworden waarmee met enige fantasie talloze behoeften kunnen worden bevredigd. Het is aan kinderen nauwelijks uit te leggen, dat er een tijd is geweest, dat er geen auto's bestonden.

Er komen steeds nieuwe modellen, nieuwe typen en nieuwe accessoires waaraan wij ons vergapen. Toch zijn ze na een tijdje verouderd en worden ze door nog nieuwere en mooiere exemplaren ingehaald. Ook in dit opzicht zou stilstand achteruitgang betekenen en daarvoor is de auto niet gemaakt.

Een eeuw lang auto's in de Zaanstreek, dat is iets om over na te denken en je over te geven aan nostalgische gevoelens.
Ook dat kan de auto ons bieden.

Arie J. Lems

Bij de voorplaat:
Onmisbaar voor het vervoer van en naar de Zaanstreek was de Hempont, op het laatst een veelvervloekt obstakel tot de komst van de Coentunnel hier verandering in bracht (hoezo oplossing van het fileprobleem?).
Wat resteert is een nostalgische foto van Peter Marcuse en een klein bootreisje voor wie de sfeer van vroeger nog eens proeven wil.

Colofon

najaar 1999

Gezamenlijke uitgave van de tijdschriften ANNO 1961/Met Stoom ter gelegenheid van 100 jaar auto's in de Zaanstreek.

Vereniging Zaans Industrieel Erfgoed

voorzitter: J. Knijnenberg
secretariaat en redactie-adres: W.N. van Ritbergen, Treilerstraat 111, 1503 JE Zaandam, tel. 075-6166131
penningmeester: C. van Diepen
ING bank Zaandam: 69.04.62.050.
t.n.v. penningmeester vereniging ZIE

Overige bestuursleden:
K.J. de Jong, J. Kingma, C. Kruit, B. van Roode, J. Schipper, G. van der Wal

Redactie 'Met Stoom'
Albert Boes
Cees van Dalsem
Joop Dozzi
Jur Kingma (eindred.)
Henk van 't Loo (fotored.)
Peter Marcuse
Wikje van Ritbergen-Siewers

Vereniging 'Vrienden van het Zaanse Huis'

voorzitter: H.G. Bouman
secretaris: Mevr. H. van Zaane, Kalverringdijk 9, 1509 BT Zaandam
penningmeester: P.M.M. Cordes
postgiro: 742899 t.n.v. penningmeester van Vereniging 'Vrienden van het Zaanse Huis'

Redactie 'ANNO 1961'

Henk Bouman
Titia de Groot
Ada Hannaart
Redactie-adres van 'ANNO 1961'
Veeringzoom 96, 1541 SE Koog a.d. Zaan, tel. 075-6170655
Jaap van der Horst (eindred.)
Peter Roggeveen (eindred.)

Foto voorplaat: Peter Marcuse
Digitale beeldbewerking: Harmen van't Loo
Vormgeving: Wikje van Ritbergen
Druk: Drukkerij Knijnenberg, Krommenie

Overname van artikelen of gedeelten hieruit is alleen toegestaan na schriftelijke toestemming van de redacties van beide tijdschriften.

Inhoud

Ruim baan voor 'het automobiel' 4
Jur Kingma

Mijn jeugd in de Zaanstreek 12
Cor Bruijn

De invloed van de planologie op de vormgeving van de Zaanstreek 15
Piet Oudega

Rubriek verhaal bij een foto: mens en paard 22
Dick Kerssens

Herinneringen aan de eerste automobiel te Zaandam in 1899 24
C. Poel jr.

Rubriek ooggetuige: Cees Zwart 28
Cees van Dalsum

Hulpverlening voor het wegverkeer vanaf 1923 tot heden 30
Peter Marcuse

De trekhond 35
Dick Kerssens

Van hondenkar tot rijdende winkel - Gova trucks 36
Albert Boes

Beurtvaarder werd logistiek dienstverlener 39
Albert Boes

Van de weg naar het water 41
Monique Blaauboer

Museum- en archiefrubriek Object te kijk: Het paard in de kunst 43
Dick Kerssens

Het wagenpark van Betlem's Autodienst met "de eenige vaste verbinding tusschen Zaandam en Krommenie v.v." werd in 1927 voor een advertentie op de foto gezet op de Dam in Zaandam; rechts het gebouw van Keg

Ruim baan voor 'het automobiel'

Een eeuw automobilisme in de Zaanstreek

Jur Kingma

De automobiel is een technisch artefact dat net als de stoommachine, de telefoon en de computer de aarde in een hoog tempo onherkenbaar heeft veranderd. In dit themanummer staat centraal de vraag hoe het wegverkeer de Zaanstreek heeft veranderd. Was de verandering in de Zaanstreek door de gerichtheid op vervoer te water anders dan in de rest van Nederland of ging de Zaanstreek steeds meer lijken op de rest van het land

In de zeventiende en achttiende eeuw kenden Holland, Utrecht en Zeeland een dicht net van trekschuitverbindingen en beurtvaartdiensten. Men maakte gebruik van gegraven trekvaarten en natuurlijke waterlopen. Dit systeem fungeerde voor een deel om de economische dominantie van de steden ten opzichte van het platteland te handhaven.
De Zaanstreek was in dit systeem een buitenbeentje. In feite was het gebied een onderdeel van de Amsterdamse economische invloedssfeer. Daarnaast ontwikkelde het zich als een zelfstandige economische eenheid met eigen handelsnetwerken. De economische heroriëntatie na de Franse tijd leidde aanvankelijk tot stagnatie en neergang van economische activiteit. Economische en technische innovaties vonden elders plaats in Europa: in Schotland in de mijnbouw, ijzer- en textielindustrie van Engeland en in de Belgische Maasvallei.
In Nederland werden de buitenlandse technische vernieuwingen uitgeprobeerd, vaak zonder succes. Toch was de Zaanstreek er al vroeg bij wat betreft een stoombootdienst. Reeds in 1827 werd een regelmatige dienst op Amsterdam ingesteld met s.s. 'Mercurius'. In feite ging het bij de stoombootdiensten om een intensivering van het bestaande waterverkeer. De komst van de verbrandingsmotor in de binnenvaart vlak na 1900 gaf het waterverkeer een nieuwe impuls. Holland fungeerde toen weer als een centrum van technische innovatie. Fabrieken konden hun capaciteit uitbreiden omdat aan- en afvoer beter geregeld waren. De schaalvergroting in de binnenvaart leidde slechts tot marginale veranderingen in het landschap, zoals grotere sluizen.

In de grote steden bleef het vervoer nog lange tijd in handen van paardentractie. In 1872 werd de Amsterdamse Omnibus Maatschappij opgericht om de exploitatie van een paardenbus om te zetten in een paardentram. In 1900 telde zij 242 tramwagens en 758 paarden. Eind 1900 had het bedrijf Amsterdams goederenvervoer 3000 paarden in dienst. Tussen 1846 en 1880 nam het aantal paarden in Nederland toe met 60%. Vanaf tot 1880 tot 1900 is het totaal aantal paarden in Nederland iets minder van 90.000.[1]

Advertentie uit 1923 voor het verhuisbedrijf Jan de Boer. Ook hier nog verhuiswagens voor paardentractie naast de vrachtwagen.

Spoorwegen veranderen het landschap

Grootschalige verandering in het landschap ontstond door de aanleg van de spoorwegen. De eerste geregelde spoorwegdienst ter wereld, tussen Manchester en Liverpool, ging in het hetzelfde jaar van start als de stoombootdienst Amsterdam - Zaandam. Het leidde in Engeland tot een spoorweg'boom', die snel werd nagevolgd in andere landen. Nederland liep hier niet voorop. De Zaanstreek kreeg heel laat een aansluiting op het spoorwegnet. Vanaf 1870 was de Zaanstreek via Uitgeest verbonden met de spoorlijn Haarlem - Alkmaar. Na droogmaking van het Y en de aanleg van het Noordzeekanaal kon de lijn Uitgeest.-Zaandam via de Hembrug in 1876 worden doorgetrokken naar Amsterdam.
Daarnaast werd vanaf Zaandam via Purmerend en Hoorn een spoorlijn aangelegd naar Enkhuizen. Via een stoomveer op Stavoren was er zo een verbinding met Friesland en Groningen. In 1879 begon het Rijk met de wat toen de Noord-Hollandsch-Friesche spoorweg heette. Grote hoeveelheden zand werden van Castricum vervoerd voor de aanleg van dezed spoorlijn. Naast het werkvolk van aannemers werden ook genietroepen ingeschakeld. In 1886 werd de lijn Zaandam - Enkhuizen in gebruik genomen.[2]
Spoorwegen fungeerden vaak als slagaders van industrialisatie. In Engeland en later in de Verenigde Staten verdreven de spoorwegen bijna al het vervoer van het water. In de Zaanstreek was er voor de spoorwegen slechts een beperkte rol weggelegd. Hier geen dichte fabrieksbebouwing langs de rails of grote rangeerterreinen. De Zaanse industrie bleef op het vervoer te water georiënteerd.

Geen tram in de Zaanstreek

Vanaf de negentiger jaren van de negentiende eeuw kwamen de tramwegen in opkomst. Meestal als toevoerlijnen van spoorwegen , marktplaatsen of kanaalhavens. In 1893 kreeg de N.V. Concessiemaatschappij te Amsterdam toestemming tot het uitwerken van een plan voor een aarden trambaan voor een paardentram van Wormerveer tot Zaandam. Vanaf 1906 tot 1916 werd in de Zaanstreek heftig gedebatteerd over de aanleg van een elektrische tramlijn door of langs de dorpen aan de Zaan. Het is er nooit van gekomen. In 1915 opende J.J. Allan de eerste autobusdienst in de Zaanstreek; van Westzaan naar de Koog.[3]

In de Zaanstreek zijn ook plannen gemaakt voor de aanleg van tramwegen naar Purmerend. De Tweede Noord-Hollandsche Tram-

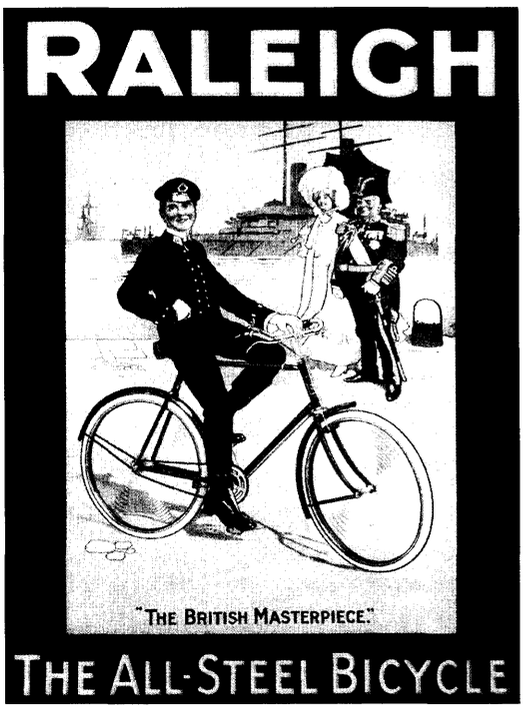
weg Maatschappij die de tramlijnen Amsterdam/Edam en Amsterdam/Purmerend/ Alkmaar exploiteerde, vroeg op 24 mei 1898 een concessie voor een tramlijn Wormerveer/ Wormer/Jisp/Purmerend. De toestemming van Purmerend kwam pas 8 jaar later en toen was er geen belangstelling meer.
Op 8 december 1905 vroeg H. Drukker namens de Elektrische Spoorweg Maatschappij 'Holland American Company' te Rochester N.Y. een concessie om een elektrische tramlijn Krommenie/Wormerveer/Purmerend/Edam te mogen aanleggen. Ook wilde men een lijn Amsterdam/Krommenie/Wijk aan Zee aanleggen. De tramplannen werden in 1906 overgenomen door de Noord-Holland Electrische Tramweg Maatschappij te Amsterdam. Deze wilde de trajecten Amsterdam/Krommenie, Zaandijk/Wijk aan Zee en Wormerveer/Purmerend aanleggen. In 1909 zag men er vanaf. Maar in 1910 was er een kandidaat die een stoomtram Wormerveer/Purmerend/Edam wilde aanleggen. Ook dit kwam er niet van.
Ten slotte was er in 1915 een ambitieus plan voor een elektrische tram Amsterdam/Zaandam/Koog aan de Zaan/Zaandijk/Wormerveer/Krommenie met de zijlijnen Zaandijk/Westzaan/Beverwijk/Wijk aan Zee en Zaandijk/Oostzaan/Purmerend.[4]

Het was de Landsmeerse ondernemer E. Does die in 1921 met een bus op een T-Fordchassis de lijn Den Ilp/Landsmeer/Amsterdam begon. In 1922 werd de lijn Zaandam/Oostzaan/Amsterdam geopend. Het was het begin van de ENHABO, de Eerste Noord-Hollandsche Autobus Onderneming.[5]

De fiets verschijnt op de weg

In de negentiende eeuw werd in Nederland een stelsel van Rijksstraatwegen aangelegd. De Zaanstreek viel buiten dit net. Vanaf Zaandijk werd in 1848/49 via het verlengde van het Guispad een verbindingsweg gemaakt met de Rijksstraatweg Haarlem – Alkmaar bij Heemskerk. Dit was een tolweg geschikt voor rijtuigen. Het eerste teken van een nieuwe tijd. Het wegverkeer bestond uit voetgangers en een toenemend aantal rijtuigen. Daar mengden zich aarzelend de eerste fietsers tussen.
De eerste fiets was de draisine of loopfiets die de Duitser Carl Ludwig Friederich Christian Freiherr Von Drais von Sauerbronn in 1817 construeerde. Een jaar later richtte Dennis Johnson in Londen de Pedestrian Hobbyhorse Riding school op waar men les kon krijgen in het berijden van de loopfiets. De Fransman Ernst Michaux construeerde een fiets met trappers.[6] In 1867 werden de eerste Michauxvelocipèdes uit Parijs in Nederland geïmporteerd. In 1868 werden ze er ook al nagemaakt.

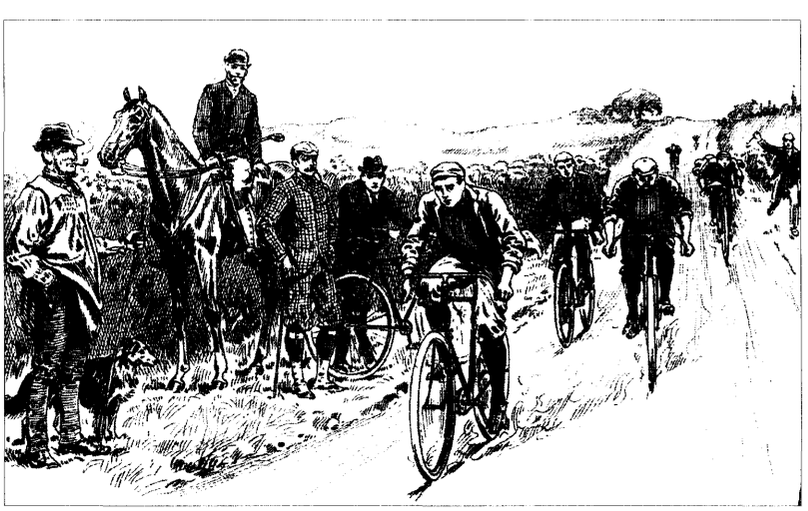
De eerste velocipèdes waren luxe artikelen. Voor de goedkoopste moest een arbeider 20 weken werken. In 1883 werd de Nederlandsche Velocipedisten Bond opgericht. Dit is de voorloper van de ANWB. In 1880 waren er iets minder dan 2000 leden van de ANWB, maar al in 1897 waren er meer dan 15.000. De fiets was een recreatiemiddel van de betere standen. De eerste nationale wielerwedstrijd werd in



Een glamouradvertentie uit 1910 voor fiets (verzameling J. Kingma)

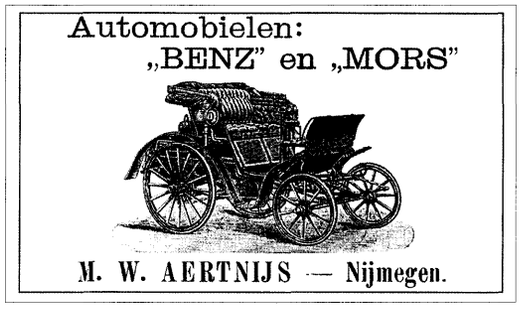
1885 op de Wassenaarse weg bij 's-Gravenhage gehouden. Jaap Eden werd in 1894 in Antwerpen wereldkampioen sprint voor amateurs.[7]
De belasting telde in 1899 reeds 94.370 rijwielen in Nederland en het aantal groeide snel tot 324.748. Dat betekende één fiets op 17 inwoners. Dat was in 1912 gegroeid tot 1 op 10. De fiets was massavervoermiddel geworden en ook binnen het bereik van de arbeiders gekomen. In 1924 telde Nederland 1,8 miljoen fietsen en in 1940 waren er 4 miljoen (één fiets op 2 inwoners). De crisisjaren hadden blijkbaar geen invloed op deze ontwikkeling. In het straatbeeld van de dertiger jaren domineerde de fiets.[8]

De komst van de fiets in de Zaanstreek leidde hier en daar tot commotie: *"Op 30 september 1902 stelt D. Wagenaar in de Koger Raad vragen over de onhoudbare toestand, die is ontstaan door de gevaarlijke fietsen. Er dient meer politietoezicht te komen. Bij die gelegenheid vraagt E.N. Smit Ez politionele aandacht voor de carrévoerders die op de hondenkarren gaan zitten, waarmede ze de honden vermoorden."*[9]



Elite voertuig wordt massavervoersmiddel

Tegen 1900 kwam de auto op het toneel. In 1896 was de Haagse fotograaf Adolphe Zimmermans de eerste die met een automobiel op de Nederlandse wegen reed. In 1898 organiseerde de Autoclub de France een autorace tussen Parijs en Amsterdam. Tegen veler advies in had minister Lely hiervoor toestemming verleend. Later werd hij een belangrijke pleitbezorger van de auto. In 1906 pleitte hij als kamerlid voor een stelsel van scheiding van de verschillende vormen van verkeer en de aanleg van een stelsel van autowegen.[10]



Advertentie omstreeks 1900

Het autobezit was aanvankelijk een vermaak van de betere standen. Er was een grote concentratie van autobezit rond Nijmegen en Arnhem. Dat had te maken met de activiteiten van de eerste Nederlandse autohandelaar Aertnijs te Nijmegen. Gelderland werd snel ingehaald door de provincie Utrecht. In 1907 verplaatste Aertnijs zijn activiteiten naar Amsterdam.[11]
De spoorwegstaking van 1903 speelde een belangrijke rol bij de propaganda van de auto. De NAC, Nederlandse Automobiel Club, bood bij het uitbreken van de eerste spoorwegstaking die in januari 1903 plaatsvond 54 auto's van leden aan de directeur-generaal der PTT aan. Ze zijn niet ingezet. Bij de spoorwegstaking van april 1903 werden 70 auto's van leden van de NAC ingezet. Bovendien werden alle beschikbare auto's in België gehuurd.[12]

Het volgende schema met cijfers van verkeerstellingen geeft een beeld van de verschuiving die plaatsvond onder de weggebruikers

Telling	Motorvoertuigen	Rijwielen	Hand- en kruiwagens	Overige*
1908	*1 %*	*62 %*	*8 %*	*29 %*
1916	*4 %*	*75 %*	*4 %*	*17 %*
1932	*39 %*	*54 %*	*onbekend*	*17 %*

** paard en wagens, koetsen, hondenkarren etc.*

In 1930 waren er 68.000 personenauto's, in 1939 waren dit er al 100.000. De armoede tijdens de wederopbouwperiode maakte dat het patroon stabiel bleef tot einde jaren vijftig. In 1947 ging 52 % van de forenzen per fiets naar zijn werk tegen 5% per auto.
Het autobezit in Nederland bleef ver achter bij andere Europese landen. In 1910 had België bijna drie maal zo veel auto's per inwoner en Engeland en Frankrijk vier keer. Ook in 1938 lag Nederland nog ver achter vergeleken bij de meeste Europese landen. Een goede verklaring hiervoor is nog niet gevonden.[13]
Het fiets- en autoverkeer maakte aanvankelijk gebruik van de bestaande infrastructuur van dorps- en landwegen en dijken. Grote belangstelling voor de aanleg van spoorwegen leidde aan het einde van de negentiende eeuw tot verwaarlozing van het wegenstelsel. Pas rond 1920 kwam er een kentering in de belangstelling voor wegen. In de twintiger jaren werd uitvoerig geëxperimenteerd met klinkerwegen, betonwegen en bitumineuze wegen.[14]

Hoewel de fiets een belangrijk massavervoermiddel was, speelde dit in het infrastructurele beleid van de overheid nauwelijks een rol. In 1928 werd wegenbelasting ingesteld en het eerste rijkswegenplan gemaakt. In 1932 werd het tweede rijkswegenplan opgesteld. In de dertiger waren werden uit het Wegenfonds en uit het Werkfonds ter bestrijding van de werkloosheid een groot aantal autowegen aangelegd. In 1936 werd het autosnelwegenplan opgesteld dat bestond uit elf verbindingen.
De fiets was vanaf 1923 een bron van belastinginkomsten. Het bedrag was drie gulden per jaar. In 1941 schafte de Duitse bezetter het gehate fietsplaatje af. De fietsbelasting ging vanaf 1926 naar het Wegenfonds. Fietsers betaalden dus in belangrijke mate voor de infrastructuur van de auto.
In de jaren vijftig nam het gebruik van de auto explosief toe ten koste van de fiets. Het Rijkswegenplan van 1958 was bijna identiek aan dat van 1938. Van 1960 tot 1981 groeide het aantal personenauto's van een half miljoen tot 4,6 miljoen. Al in 1972 bleek de wal het schip te keren en heeft de overheid geprobeerd het autoverkeer in te dammen.[15]

Van T-Ford naar Opel

In de Eerste Wereldoorlog kwam het busvervoer opgang. Het chassis van verlengde personenauto's zoals de T-Ford was geschikt voor de opbouw van bussen. Na afloop van de Eerste Wereldoorlog kwamen veel auto's uit legervoorraden beschikbaar voor civiel gebruik. In veel landen betekende dit de doodsteek voor de lokale spoorlijnen. In 1909 vervoerden 1500 motorvoertuigen 10 miljoen personen. In het begin van de jaren vijftig bedroeg het aantal buspassagiers 400 miljoen per jaar. Het goederenvervoer per auto steeg in die periode van 2 miljoen ton tot 100 miljoen ton per jaar. In de achttiende eeuw waren er slechts enkele verharde wegen buiten de steden: de weg Hoorn – Medemblik en de Scheveningse weg.

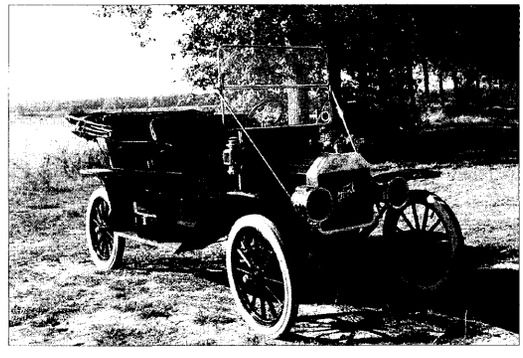


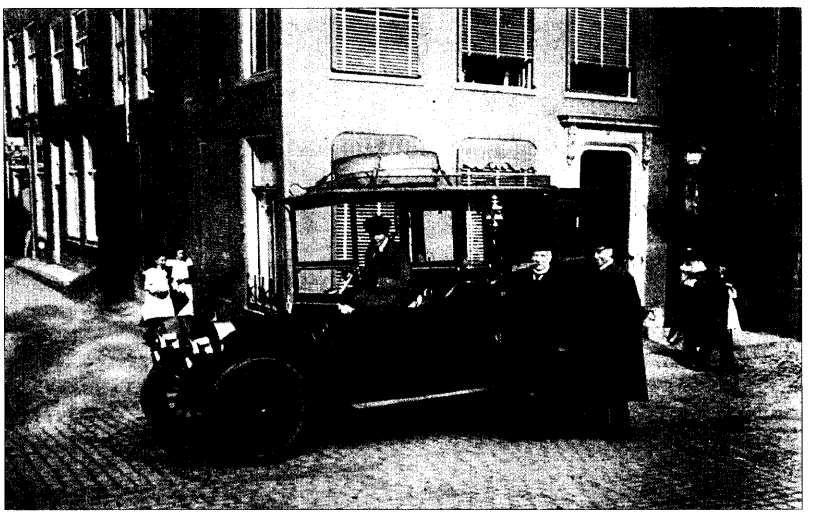
foto rechts Nederland kent een groot aantal automusea, Het bekendste is het autotron te Rosmalen waar deze T-Ford Touring uit 1909 staat. Andere musea zijn in Raamsdonkveer, Deventer, Enschedé en Joure

In 1803 werd de eerste klinkerweg aangelegd tussen Delft en Rotterdam. In 1840 was er een samenhangend stelsel van rijksstraatwegen met een klinkerdek.

De komst van de spoorwegen deed de tolinkomsten van deze wegen sterk verminderen. Daarom ging men vaak tot wegversmalling over. Zo werd ook ruimte geschapen voor tramwegen.[16] Toch vonden buitenlandse automobilisten Nederland een autoparadijs. Tot aan de Eerste Wereldoorlog had de auto voornamelijk een recreatieve functie. Met de komst van de T-Ford kwam de massamotorisering op gang. Dit model werd in 1908 geïntroduceerd en tot 1927 werden er 15 miljoen gemaakt. Nadat autohandelaren op de bonnefooi T-Fords naar Nederland hadden laten komen werden de eerste officieel geïmporteerde Nederlandse T-Fords in Zaandam in elkaar gezet. In 1912 werd de firma L.Wilson & Co te Utrecht 'Offical Ford Dealer' voor Nederland. Een van de medefirmanten was de Zaandamse houthandelaar M.Th. Kamphuys. De T-Fords kwamen 'partly knocked down' in de haven van Zaandam. De assemblage vond plaats door de heer C. Steemeyer te Zaandam. De wagens werden daarna overgedragen aan Wilson & Co.[17]

Advertentie van de Ford garage Steemeyer uit 1923

In hetzelfde jaar dat Henry Ford zijn T-Ford introduceerde vormde William C. Trant de Buick Motor Company om tot de General Motors Company. Voor 1910 maakten vijfentwintig autofabrikanten deel uit van dit conglomeraat. In 1914 werden in de U.S.A.. reeds een half miljoen auto's gemaakt. Twee jaar later was de productie van Ford al op dit aantal gekomen.[18]
In Europa waren meer dan honderd vooral kleine autofabrieken. General Motors trok ook naar Europa en nam in 1925 Vauxhall in Engeland en in 1929 de grootste Duitse autofabrikant Adam Opel K.G. in Russelheim over voor zo'n 30 miljoen dollar. Het bedrijf produceerde in 1928 43.000 auto's per jaar. Citroen en Austin waren aan de neus van General Motors voorbij gegaan.[19]
Ford bouwde eigen fabrieken in Keulen (1930), Dagenham bij Londen (1931), Amsterdam (1932) en in Frankrijk in Poissy(1934). Zelfs in Rusland begon men in 1932 met een serieproduktie van 1,5 tons trucks.[20]
Op 1 augustus 1939 waren van de 54.000 Nederlandse vrachtwagens er 20.000 van het merk Ford.[21]



Automobilist J.A. Laan in zijn Spyker die werd aangeschaft in 1912 (G.A.Zaanstad)

De eerste auto's aan de Zaan
Op 19 januari 1898 kwam een Koninklijk Besluit in werking dat het gebruik van rijkswegen en paden regelde. Een ambtenaar testte het voertuig en de rijvaardigheid van de chauffeur. Daarna werd een vergunning afgegeven en het volgnummer moest zichtbaar op de auto worden aangebracht. Ook moest men een Provinciale vergunning en een plaatselijke vergunning aanvragen. De vergunningnummers geven niet helemaal de volgorde aan van aanschaf van de auto's. Zo heeft de eerste Neder- landse automobilist no.6 en de tweede no.4.
De Zaandamse houthandelaar J.H. van de Stadt was de eerste automobilist in de Zaanstreek. (zie het artikel elders in dit blad).[23]

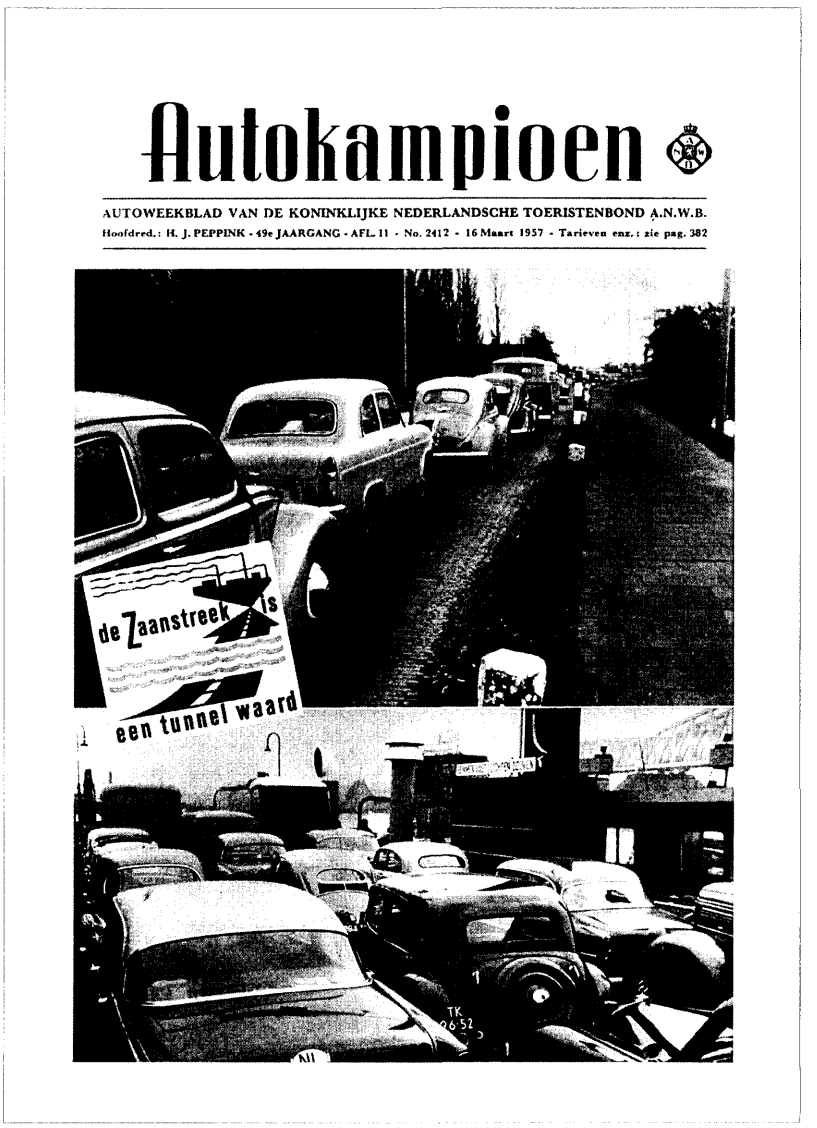
Onder de eerste Zaanse automobilisten treft men veel Wormerveerse leden van de familie Laan aan. (zie kader). Hiertoe behoorde ook J.A. Laan die samen met zijn broer Remmert eigenaar was van Bloemendaal & Laan. Deze firma bezat de rijstpellerij 'Hollandia' en de stoomolieslagerij 'De Toekomst'. In 1901 stuurde hij zijn staljongen Dirk Zwart naar Arnhem om het chauffeurs- en automonteursvak te leren. Daarna werd een Darracq aangeschaft.[24] Dit Franse merk bouwde auto's vanaf 1895 maar had pas vanaf 1900 met het model Tonneau succes. Daar werden er zo'n 1200 van verkocht. Een exemplaar is te zien in het Autotron.[25] D. Zwart schreef in een terugblik in 1948: *"Voor benzine was men aangewezen op grote blikken, welke van Amsterdam werden aangevoerd en wanneer de aanvoer stagneerde, dan is het meerdere malen voorgekomen, dat men zich tot de apotheker moest wenden om benzine te tanken uit mandflessen. Ook voor reparaties was men aangewezen op Amsterdam, waar een enkele pionier zich op het gebied van auto's ging bewegen (o.a. de heer Leonard Lang). Doch het duurde niet lang of ook een enkele Zaanse rijwielhersteller ging hiertoe over en het werd de Zaanse automobilist mogelijk gemaakt zich ter plaatse voor spoedreparaties te laten bedienen."*[26]

Knelpunten beginnen zich af te tekenen
In het Zaanse landschap veranderde aanvankelijk weinig. In het boek 'De Zaanstreek' door P.G. Kuijk in 1923 uitgegeven met mede-

werking van Kamer van Koophandel, departement van Nijverheid en de VVV speelt het wegverkeer geen rol. Alleen in de advertenties komt men op beperkte schaal het autoverkeer tegen.[27] Ook het boek 'De Zaanstreek Voorheen en thans' van Lootsma uit 1931 geeft geen indicatie van het toegenomen belang van het wegverkeer.[28] Aan het einde van de jaren twintig besloot de provincie Noord-Holland 320 kilometer nieuwe autowegen aan te leggen. Hierbij waren de wegen Amsterdam/Hempont/Zaandam/Zaandorpen/Uitgeest/Limmen/Alkmaar en de weg Haarlem/Pont Buitenhuizen/Zaandijk/Purmerend.
Vanaf 1922 was de Provincie bezig wegen en grond te verwerven voor het wegenplan. Zij namen de Communicatieweg over en het Guispad. Bij de aanleg van de Provinciale wegen moest nog uitvoerig rekening worden gehouden met vervoer via dekschuiten naar bijvoorbeeld de stoomzagerijen. De Kamer van Koophandel speelde een belangrijke rol bij het gladstrijken van plooien rond verwerving van gronden voor het traject Hembrug/Wormerveer.[29]
Ook bij het Hemveer namen de problemen toe. De oude kabelponten konden het groeiende verkeersaanbod niet meer aan. Maar in 1933 kwam de provinciale weg Amsterdam – Zaandam – Wormerveer – Uitgeest klaar. Het Noordzeekanaal werd nu overbrugd door nieuwe grote stoomponten.[30]
De Kamer van Koophandel had wel steeds oog voor de knelpunten. Voorzitter Verkade noemde de toestand allerellendigst. In 1926 wijst voorzitter Kamphuijs op de Middeleeuwse toestand door de tol te Zaandijk. In 1929 begon de VVV een actie tegen de tol, die in 1931 werd afgeschaft.
Pas na de Tweede Wereldoorlog dringt in het bewustzijn van de Zaankanters iets door van de knelpunten die door het moderne verkeer zijn ontstaan. *"Al naar mate het wegvervoer intensiever werd, kon zeker de Oostzijde, maar ook de Westzijde het verkeer niet voldoende verwerken en moest worden omgezien naar een weg, die althans de Oost- en Westzijde van het interlokale verkeer ontlastte. De Provinciale weg dankt hier mede zijn ontstaan aan"* schreef men in 1947.[31]

De ontwikkeling van het vervoersaanbod bij de Hempont

Jaar	Voertuigen	Personen
1915	*6.791*	*153.727*
1923	*18.288*	*204.946*
1930	*766.960*	*173.261*


Autokampioen
AUTOWEEKBLAD VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSCHE TOERISTENBOND A.N.W.B.
Hoofdred.: H. J. PEPPINK - 49e JAARGANG - AFL. 11 - No. 2412 - 16 Maart 1957 - Tarieven enz.: zie pag. 382

In 1957 werd stevig aktie gevoerd voor een tunnel onder het Noordzeekanaal. Ook de ANWB besteedde aandacht aan de eindeloze files voor de Hemponten.

De Dieselmotor doet zijn intrede

De grootste verandering bracht de dieselmotor te weeg. De benzinemotor was om economische redenen ongeschikt voor het zware werk. De meeste autofabrikanten boden hun chassis ook aan voor vrachtwagens of bussen. Het vermogen van de motoren was niet groot zodat het draagvermogen gering, de snelheid laag en de actieradius niet groter was dan zo'n 75 kilometer. Het laadvermogen was beperkt tot maximaal 5 ton. Deze vrachtwagens werden vooral ingezet voor bodediensten en plaatselijk vervoer vanaf stations ter bevoorrading van winkels, werkplaatsen en fabrieken. In de jaren dertig bouwde men in Engeland vrachtwagens met drie of vier assen. Bekende merken waren Foden, Scammell, Leyland en Albion. In de U.S.A. waren o.a. Mack, GMC en White actief op dit gebied. In Engeland en in mindere mate Amerika waren tot in de dertiger jaren veel stoomvrachtwagens en stoomtrekkers in gebruik. In Nederland heeft dit type wegverkeer nooit wortel geschoten [32]

Nederland speelde een belangrijke rol bij de ontwikkeling van de dieselmotor. De Duitse firma's BENZ en MAN bouwden voor het eerst een dieselmotor in een vrachtwagen.
Aanvankelijk was er weinig vraag maar in 1938 werd al 45% van het Duitse vrachtwagenpark door dieselmotors voortgestuwd. Werkspoor, Stork, Brons en Kromhout speelden een belangrijke rol bij de introductie van deze krachtbron. De dieselmotor werd aanvankelijk in de scheepvaart toegepast. In 1932 verwierf Kromhout de licentie voor Nederland van de snellopende viertact dieselmotor van L. Gardner & Sons te Particroft bij Manchester. Reeds in 1933 werden honderd van deze motoren verkocht. De omzet bewoog in stijgende lijn, vooral voor autobussen.

In 1935 werd de N.V. Kromhout Auto Industrie opgezet om zelf chassis te gaan bouwen. In 1936 leverde men al 61 wagens af. Men nam ook een licentie op Amerikaanse 6 cylinder benzine- en dieselmotoren.[33] In Amerika speelde de diesel voorlopig geen rol in het vrachtverkeer. Al het legermaterieel werd ook in de Tweede Wereldoorlog nog aangedreven door benzinemotoren. Benzine was goedkoop in Amerika. De vrachtwagens uit legerdumps die na de oorlog voor commercieel gebruik in Europa werden ingezet, reden dan ook op benzine. Na de oorlog zette het gebruik van de dieselvoortstuwing in het wegverkeer goed door. Zo kwam er een belangrijke concurrent voor spoorwegen en scheepvaart bij. In het gedenkboek van Bruynzeel uit 1947 zien wij op de laatste pagina een presentatie van de bedrijfswagens. Tussen de acht vrachtwagens staan drie karakteristieke Kromhout wagens, een Chevrolet waarschijnlijk uit de dumpvoorraden en twee waarschijnlijk voormalige Duitse legerwagens.[34]

De vrachtwagen heeft duidelijk een belangrijke rol gekregen in de Zaanse industrie. Het Noordzeekanaal werd een steeds grotere barrière voor het wegverkeer, vooral het vrachtvervoer. In 1952 worden 5 miljoen auto's overgezet. Burgemeester Thomassen van Zaandam berekende dat het tijdverlies bij de Hemponten de Zaanse nijverheid per jaar 4 miljoen gulden kostte.[35] In 1966 werd de Coentunnel geopend en enige jaren later de Coentunnelweg tot aan de Nauernasche vaart. De auto had nu grootschalig zijn invloed op het beeld van de streek uitgeoefend.

De vrachtwagen drukt zijn stempel

Aan de hand van de papierfabriek van Van Gelder Zonen in Wormer wil ik de veranderingen schetsen die de komst van de vrachtwagen te weeg bracht in een dorp waarvan de wegenstructuur waarschijnlijk teruggaat tot de Middeleeuwen en vroege tijd.

In 1845 richtte de Firma Van Gelder Zonen de papiermolen 'De Eendracht' in als stoompapierfabriek. De vestigingsplaats Wormer was mede gekozen met het oog op de geplande aanleg van een 'asphaltspoor' van Amsterdam over Purmerend naar Alkmaar.
De fabriek was volledig afhankelijk van het vervoer over het water. Lompen en later cellulose, steenkool, China clay, hars werden per dekschuit bij de fabriek aangevoerd. De producten werden per dekschuit afgevoerd naar de spooraansluiting langs de Zaan in Wormerveer, het handelspakhuis aan de Gillis van Ledeberghstraat in Amsterdam of naar zeeschepen in de Amsterdamse haven. Ook werden goederen afgeleverd aan beurtdiensten. Grondstoffen en steenkolen werden op de Zaan van grotere binnenvaartschepen overgeslagen op kleine dekschuiten die via de Bartelssluis en de Poelsluis naar de fabriek werden gesleept. De dekschuiten voeren onder lostorens waar cellulose of oud papier droog gelost kon worden. Ook de expeditie maakte gebruik van overdekte schuitenhuizen waar men droog dekschuiten kon laden.

De Westerveersloot onder de lostoren van papierfabriek Van Gelder in Wormer is gedempt en afgedekt met Stelconplaten ten behoeve van het lossen van vrachtwagens met grondstoffen.
Deze foto werd begin jaren tachtig gemaakt tijdens de bedrijfsbezetting om te proberen sluiting van de fabriek te voorkomen. De slechte bereikbaarheid was mogelijk een van de factoren die meespeelde bij het besluit tot sluiting van deze vestiging (foto Henk van 't Loo)

Rond 1912 ontwikkelde men een plan om een eigen havenkanaal naar de Zaan aan te leggen. Het is onduidelijk waarom dit er niet van is gekomen. Na de Tweede Wereldoorlog werd een legerdump vrachtwagen aangeschaft voor lokaal transport binnen de Zaanstreek. Later kwam er een DAF vrachtwagen. De chauffeur Gerrit Grandiek werd een bekende figuur omdat de vrachtwagen ook voor allerlei zaken in het dorp ingezet werd.

Een van de schuitenhuizen werd ingericht als een overdekte laadplaats voor vrachtwagens. De firma Poitiers uit Brussel kwam met haar grote legerdumpwagens regelmatig papier halen. Na de bouw van de nieuw papiermachine PM 11 werd een nieuwe overdekte expeditie gebouwd voor vrachtwagens. Adriaan Kooyman's Verenigde Expeditie Bedrijven (de VEB), de lokale voerman Harmen Hartog en de Firma Jonker uit Veendam waren de belangrijkste vervoerders.

Na de aanleg van de Velsertunnelweg van Beverwijk naar Uitgeest besloot de directie de aanvoer van grondstoffen vanaf de zeehaven van Van Gelder in Velsen ook over de weg te doen. Elke drie uur kwam er een vrachtwagen van de VEB met twintig ton cellulose van Velsen naar Wormer. Voor het dorp had dit grote consequenties. Ophaalbruggen werden vervangen door vaste bruggen. De Zandweg en de Dorpsstraat waren niet op een dergelijk zwaar verkeer berekend. Talloos zijn de plannen geweest voor andere verkeersvoorzieningen in Wormer. Een nieuwe Zaanbrug van de Veerdijk naar het Zuideinde in Wormerveer, de Oostweg naar de Coentunnelweg etc.
Het is er in de tijd van de papierfabriek Van Gelder, die in 1981 dicht ging, nooit van gekomen.

De Zaanstreek verandert

Het verhaal van de papierfabriek en de invloed van de vrachtwagen is met meer voorbeelden aan te vullen. Het Eiland van William Pont aan de Voorzaan werd door een brug verbonden met de Hogendijk en de inhammen voor de dekschuiten werden gedempt Wessanen bouwde faciliteiten om de grote bulktankwagens van de NMW uit Uithoorn te kunnen beladen met meel. Bedrijven trokken weg naar bedrijventerreinen die beter bereikbaar waren voor vrachtwagens.

Heel lang stond in de Zaanstreek de continuïteit met het verleden op de voorgrond. Er was weinig oog voor de discontinuïteit die het wegverkeer veroorzaakte. Een spectaculaire groei van het binnenvaartverkeer maakte het mogelijk dat de Zaanse industrie kon groeien zonder een adequaat wegennet. De relatief geïsoleerde geografische positie 'achter' het Noordzeekanaal was mede oorzaak bij het achterblijven van wegverbindingen. Mogelijk speelde de versnipperde bestuurlijke structuur ook een rol. Misschien speelden verschillen in de taakopvatting en inzichten over de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur tussen de verschillende bestuurlijke organisaties een rol.
In augustus 1923 kwamen de Zaanse burgemeesters bijeen om Gedeputeerde Staten van Noord Holland te vragen een verkeersweg buiten de dorpen langs de spoorlijn aan te leggen om zo de verkeersproblemen in de dorpen het hoofd te bieden.[36] De autowegen in Nederland zijn nu de slagaderen van de economie geworden waarbij langs wegen talloze zichtlocaties worden volgebouwd met bedrijven en kantoren. De Zaanstreek vormt door de eigenaardige geografische situatie van de streek ook weer een uitzondering.

Na de opening van de Coentunnel ontstond een nieuw soort nijverheid die gebaseerd was op het wegverkeer. Een bekend voorbeeld is het distributiecentrum van Albert Hein in de Achtersluispolder. Maar ook de huizenfabriek van Indeco Coignet was gebouwd met het oog op de nabijheid van autowegen. Het houtcentrum maakt intensief gebruik van wegvervoer. De samenwerking tussen wegvervoer en elektronische berichtgeving veroorzaakte een enorme toename van het wegverkeer. De kassa van de supermarkt stuurt nu een hele vervoers- en opslagketen. De bedrijfsvoorraden zitten tegenwoordig op de weg. Dat maakt dat men nu weer kijkt naar de mogelijkheid van transport over het water. De hoofdverkeersas is van de Zaan verschoven naar het Noordzeekanaal. Dit kanaal blijft een belemmering maar ook een kans voor verdere economische ontwikkelingen. Met deze paradox leeft de Zaanstreek al meer dan een eeuw.

Een wasserij zoals Hartog in Wormerveer was typisch een bedrijf dat veel voordeel had van de lichte vrachtwagens die op de chassis van personenwagens waren gebouwd.

Zaanse Autonummers periode 1898-1905
37]

no.31	uitgiftedatum 21-03-1903 J.A.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 3,40 x 1,50 m.
no.45	uitgiftedatum 20-10-1899 C.H.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 2,20 x 1,69 m.
no.65	uitgiftedatum 13-05-1899 J.H.van de Stadt Zaandam; afmetingen voertuig: 2,30 x 1,24 m.
no.118	uitgiftedatum 11-05-1900 W.A.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 2,05x 1,30 m.
no.401	uitgiftedatum 14-06-1901 J.A.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 2,78 x 1,43 m.
no.496	uitgiftedatum 01-11-1901 W.A.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 2,80 x 1,56 m.
no.499	uitgiftedatum 07-09-1901 J.H van de Stadt Zaandam; afmetingen voertuig: 2,38 x 1,29 m.
no.535	uitgiftedatum 01-11-1901 C.H.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 3,18 x 1,58 m.
no.536	uitgiftedatum 07-01-1904 W.A.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 3,40 x 1,58 m.
no.1318	uitgiftedatum 07-06-1904 C.H.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 3,78 x 1,60 m.
no.1365	uitgiftedatum 23-06-1904 J.A.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 3,62 x 1,60 m.
no.1701	uitgiftedatum 03-06-1905 W.A.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 4,51 x 1,77 m.
no.1771	uitgiftedatum 01-07-1905 A. en A.M. van Bezooijen Zaandam ; afmetingen voertuig: 2,28 x 1,33 m.
no.1826	uitgiftedatum 17-07-1905 J.A.Laan Wormerveer; afmetingen voertuig: 4,20 x 1,60 m.
no.1994	uitgiftedatum 16-09-1905 D.Laan Czn Wormerveer; afmetingen voertuig: ?

Noten:
1. *Mom G. "Het ontstaan van de A.R.M. (1880-1884) " in Mom G. "Het paardloze voertuig. De auto in Nederland een eeuw geleden" (Deventer,1996) 167-171.*
2. *Kok J. "'t Boemeltje van Purmerend" (Schoorl, 1980) 30-37.*
3. *Oosterbaan G. :"dat Goede Oude Zaandijk" (Zaandam,1917) 134.*
4. *Kok 93-94.*
5. *Kok 95-96.*
6. *Fuchs J.M., W.J.Simons "Voort, in 't zadel, kameraden. Honderd jaar fietsen in Nederland" (Amsterdam, zj) 7-15.*
7. *Fuchs 122-128.*
8. *Albert de la Bruheze A.A., F.C.A.Veraart "Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw" Den Haag, 1999 41-59*
9. *Oosterbaan G. "dat Goede Oude Zaandijk" (Zaandam,1971) 133.*
10. *Bosch A, W. van der Ham "Twee eeuwen Rijkswaterstaat 1798-1998" (Zaltbommel 1998) 159*
11. *Bos. A. "De gebruikers geteld. Het vroege Nederlandse Automobilisme in cijfers en statistieken "in Mom G. "Het paardloze voertuig in Nederland . De auto in Nederland een eeuw geleden " (Deventer,1996) 70-75.*
12. *Bos 134.*
13. *Bos 75.*
14. *Knap G.H. "Een eeuw waterstaatswerk in Nederland" (Haarlem, 1954) 41-42.*
15. *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw" 41-59.*
16. *Huitema T. "Klinkerwegen in Nederland, vroeger en nu" in G.H. Knap "Een eeuw waterstaatswerken in Nederland"*

17. *Wallast M. "Ford" (Rijswijk, 1991) 11*
18. *Sloan A.P. "My years with General Motors" (Harmondsworth, 1963, reprint 1986) 1-5.*
19. *Sloan 317-327*
20. *Wallast 28.*
21. *Wallast 60.*
22. *Bos 27- 35.*
23. *Poel C. "Herinneringen aan de eerste automobilist in Zaandam" Autokampioen (12 januari 1963) 74-76 (dl.1) ib. (19 januari 1963) 126-129 (dl.2)*
24. *Zwart jr D. "Garage Zwart 1922-1982" (Wormerveer, 1982) 2*
25. *Catalogus Lips Autotron Drunen (zp.zj)*
26. *Zwart D "In 1900 reed de eerste auto in de Zaanstreek" in "50 jaren Zaanstreek (en nog ver daarvoor) " (Zaandam, z.j.) 231-232*
27. *Kuijk P.G. "De Zaanstreek, Uit haar heden en heden"(Amsterdam, 1923)*
28. *Lootsma S. "De Zaanstreek, voorheen en thans" (Zaandam, 1931)*
29. *Verkade A. "Den derden Dach. Ontstaan en ontwikkeling van de Polder Westzaan" (z.p., 1982) 250-253.*
30. *Dalsem C. van "Zaansche toestanden", 150 jaar Kamer van koophandel en fabrieken voor de Zaanstreek" (Zaandam, 1993) 95-107*
31. *Prud'homme van Reine W.J. ed "Zaandam, zoals het was, is , en wordt" (Zaandam, 1947)*
32. *Lord Montague of Beaulieu "Road Vehicles" in T.I. Williams "A History of Technology" Vol VII (Oxford, 1978) 722-731.*
33. *Westermann J.C. "Kagen, Clippers, Werven en Motoren" (Amsterdam, 1942) 270-276*
34. *Redeke M. "50 jaar Bruynzeel" (zp.zj)*
35. *Zaansche toestanden 125.*
36. *Oosterbaan 136.*
37. *Bos A. "lijst van volgnummers der vergunningen voor het berijden van rijkswegen" in Mom G. "Het paardloze voortuig, De auto in Nederland een eeuw geleden " (Deventer, 1996) 271- 304.*
38. *Bunch B, A. Hellemans " The Timetables of Technology" (New York, 1993)*
39. *Alkemade F. "Het beeld van de auto. 1898-1921" (Deventer, 1996) 17*

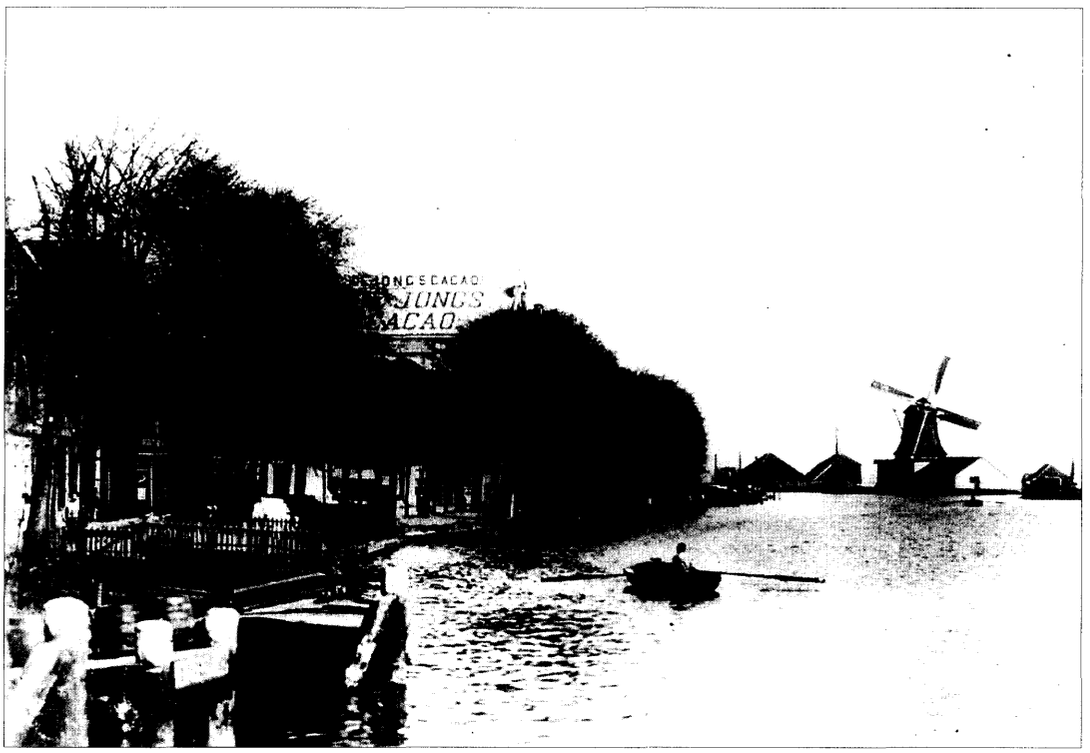
Tijdbalk [38-39]

1861 – Pierre Michaux ontwierp een fiets met trappers op het voorwiel dat zo als krukas fungeerde. In de Engelssprekende landen kreeg deze fiets de naam 'Boneshaker'
1869 – De Firma A. Guilmer & Meyer maakte een fiets waarbij trappers met een ketting met het achterwiel zijn verbonden
1876 – H. Lawson heeft de 'safety bicycle' ontworpen met een kettingkast en wielen van dezelfde grootte
1877 – Nikolaus Otto ontwierp de viertakt verbrandingsmotor
1881 – Fernard Forest ontwierp de eerste luchtkoeling voor verbrandingsmotoren
1883 – Gottlieb Wilhelm Daimler construeerde de eerste hogetoerenverbrandingsmotor
1885 – Karl Benz bouwde een driewieler automobiel dat werd aan gedreven door een verbrandingsmotor
1885 – De Engelse Rover Company maakte de eerste moderne fiets en Gottlieb Daimler bouwde de eerste fiets aangedreven door een verbrandingsmotor
1888 – John Boyd Dunlop introduceerde met lucht gevulde rubberen banden
1889 – Fernand Forest bouwde de eerste viercylinder verbrandingsmotor, Karl Benz en Wilhelm Maybach bouwen de eerste vierwieler aangedreven door een verbrandingsmotor. Dit is het prototype van de moderne auto
1893 – Rudolf Diesel beschreef de verbrandingsmotor waarbij de ontsteking tot stand kwam door het brandstofmengsel onder druk te brengen. Wilhelm Maybach maakte de eerste moderne carburateur.
1895 – De Firma Benz bouwde de eerste bus aangedreven door een benzinemotor; er waren 6 tot 8 zitplaatsen
1896 – Henry Ford bouwde zijn eerste auto. F.W. Lanchester construeerde de eerste achteras waarbij de wielen onafhankelijk van elkaar kunnen worden aangedreven
1899 – De Belg Camille Jenatzky was de eerste mens die in een automobiel 100 km per uur haalde
1902 – Robert Bosch ontwierp de eerste bougie, Frederick Lanchester ontwierp de schijfrem en de Engelse firma Thorpe & Saler maakte de eerste snelheidsmeter.
1908 – Henry Ford bouwde zijn T-Ford met een 20 pk viercylindermotor
1911 – Charles Franklin Kettering ontwikkelde de zelfstarter
1915 – August Fruehauf maakte de eerste trailer waarbij de cabine en de motor konden worden gescheiden van het vrachtgedeelte.
1915 – J.J. Allan opende de eerste Zaanse autobusdienst
1919 – Lockheed ontwierp het hydraulische remsysteem
1925 – de eerste autoweg met gescheiden op- en afritten was de Bronx River Parkway in New York
1926 – Jean A. Gregoire bouwde de eerste auto met voorwielaandrijving – de Tracta
1930 – Cedric Bernard Dicksee bouwde eerste dieselmotor geschikt voor auto's
1931 – De tol tussen Zaandijk en Wormerveer werd opgeheven
1933 – Op 18 augustus werd de Provinciale weg van de Hembrug tot Wormerveer voor het verkeer opengesteld.
1934 – Citroen introduceerde de Traction Avant; een auto met voorwielaandrijving die een superieure weglig gingen had.
1936 – Ferdinand Porsche introduceerde de Volkswagen (de Kever)
1940 – In Los Angeles werd het eerste deel van het Freeway system geopend wat leidde tot een nieuwe stedelijke vorm en Willys Overland Company bouwde de eerste Jeep
1947 – De Studebaker was de eerste echte stroomlijnauto
1948 – De Cadillac was de eerste auto met staartvinnen
1951 – Chrysler introduceerde stuurbekrachtiging
1953 – Michelin en Pirelli introduceerden radiaalbanden
1963 – De eerste personenauto met dieselmotor werd gemaakt door Rolls Royce

Mijn jeugd aan de Zaan

Cor Bruijn

'Mijn jeugd aan de Zaan' van Cor Bruijn (1883–1978.) vormde een serie van zestig herinneringen die van 1954 tot 1956 zijn gepubliceerd in dagblad 'De Zaanlander'. In 1960 zijn deze herinneringen gebundeld onder de titel 'Wijd was mijn land'. Wij nemen een paar van deze herinneringen integraal over omdat ze goed de gevoelens van nostalgie naar een verloren tijd en een verdwenen landschap onder woorden brengen. Het beeld van een wereld waarin de auto nog geen rol speelde. Wij publiceren dit verhaal met toestemming van zijn dochter Margreet.



De Zaan ter hoogte van Wormerveer, rechts molen 'De Mol' Coll. A.F.Neuhaus, Zaandijk

Mijn landschap I

Ik ben geboren in 1883 in de mooiste tijd van het jaar - midden Mei - en op een van de mooiste plekjes op aarde: te Wormerveer, daar waar het dorp ontstond, bij het Noorderveer, daar waar de eerste schamele vissershuizen stonden, door Philips de Schoone in 1503 nog te samen 'onse Dorpe van ZAAN' genoemd, het dorp Zaan of Saenen, dat later naar datzelfde veer Wormerveer genaamd zou worden. Een der schoonste plekjes op aarde was het daar inderdaad. Toen! Nu niet meer, een niets ontziende geest van verkeerde zakelijkheid heeft er bijna alles verknoeid, wat er maar te verknoeien was. Rechtsen en linksen deden daar aan mee. Men veroordele hen niet te hard, de armen wisten niet beter.

Wanneer ik als jongen onze steeg uittrad, kwam ik op de dorpsweg, officieel Noordeinde geheten. Er stond bijna altijd wind, maar dat merkte ik toen niet op. Wind was het gewone, onverbrekelijke aan de schepping verbonden. De harde bladeren van de hoogwelvende iepen in ons grasveld, dat tot aan de Zaan doorliep, ruisten bijna immer. De windstilte, ja die merkte ik. Dan was er zo iets vreemd ontroerends om mij heen: de hemel hoog en licht, de bomen zonder geluid, hun schaduw dieper dan gewoonlijk, of deze schaduw mij geheel omving, koel en veilig, en achter her glanzende groen van het grasveld aan de overzijde van de weg, de Zaan vlak als een spiegel en blikkend. 'Blikkeren' noemden wij dat. Dit 'blikkeren' van de Zaan is van zo'n bijzondere aard, dat ik later meermalen vreemden heb horen getuigen, hoe dit hun opviel. Het is warmer en levender dan ik het ooit van enig ander water heb gezien. Er is de jubel in van een beheerste vreugde, de jubel als van iemand, die een vast geluk gevonden heeft, aards en hemels. Wie het vatten kan, die vatte het: : levende werkelijkheid van een hoge orde.

Hoe kleiner wij zijn, hoe breder lijkt ons het vlak, dat zich voor onze voeten uitspreidt. Voor mij, als kleine jongen, was de Zaan daar bij het Noorderveer oneindig breed. Met moeite bereikte een meeuw de overkant, de handigste jongen smeet er zijn steen niet over. Een regenbui uit het Oosten bleef soms halverwege het water bruisend staan, stormde dan nader, onoverwinnelijk, striemend, het water leek wel te koken. De veerman, met zijn bootje overstekend, voer voor mij naar een verre wereld aan de overkant, waar een dijk met een zijde van wuivend riet was, en achter die dijk strekte zich een vreemd land naar de horizon. Eerst de weilanden met al kleiner wordende koeien. Dan het dorp Wormer. Hoog welfden er zich de bomen overheen. Slechts de eerste boerderij was zichtbaar. Naar dat dorp, en verder naar Jisp en Purmerend reden Dinsdags de boerewagens met kalveren, varkens, kippen, boter en kaas. Ze werden met de veerpont overgezet, stonden soms in een lange rij te wachten. Ze kwamen uit een andere, verre wereld vandaan: Assendelft, Krommenie. Ah, hoe groot was de ombekende wereld.

Links, meer naar het Noorden, achter het water van de Zaan, achter de dijk aan de overkant en de weilanden blonk weer een ander water op, het Zwet, dat daar eigenlijk de Poel heette, maar door geen mens zo genoemd werd. Daar kon het spoken bij storm, nog erger dan op de Zaan, je zag de schuimkoppen rollen. En daar achter, verder nog, verder nog, maalde bij zulke buien de watermolen van de

Schaalsmeer, die door iedereen de 'onweersmolen' werd genoemd. De naam gaf er voor ons, kinderen, dat zekere angstig – griezelige aan, dat te gelijk afstoot en aantrekt.
En dan, nog wat verder, tussen de twee boerderijen vlak achter de dijk, die van IJs Kuiper en Ab Weinberg, door, daar zag je het einde van de wereld, en aan dat einde van de wereld rees nog duidelijk tegen de hemel afstekend een kerktoren op, die van De Rijp. Daar was niet meer achter. Een donkere streep liep daar vandaan naar het zuidoosten toe. Bomen? Het was niet te onderscheiden. Dat ging op Purmerend af, zei mijn vader me. Purmerend, ja, die verre stad van de markten. Soms was er in die donkere streep nog de spits van een kerktorentje te zien. Van Midden-Beemster zei mijn vader. De Rijp, Midden-Beemster, Wormer sloten mijn horizon naar die zijde af. Daar achter kwam de zon vandaan, bloedrood soms, 's zomers steeds meer naar het noorden toe, in de volzomer zelfs achter Midden-Beemster.
Naar de andere zijde sloot achter de weiden en sloten Krommenie de wereld af. Daar dáálde de zon. Soms leek dat dorp in het avondlicht te drijven, alsof het als een lang gerekt eiland lag in een meer van gloeiend rood en geel koper. Soms, op zomerdagen, lag het vreemd-stil en geheimzinnig achter een zee van damp, die deinde boven de weiden het vee omhullend. Er was geen sloot, geen riet te zien. De gewone wereld zweeg. De kikkers kwaakten. Een onzichtbare koe loeide zo nu en dan, totdat eindelijk de duisternis zich over deze verlatenheid legde.

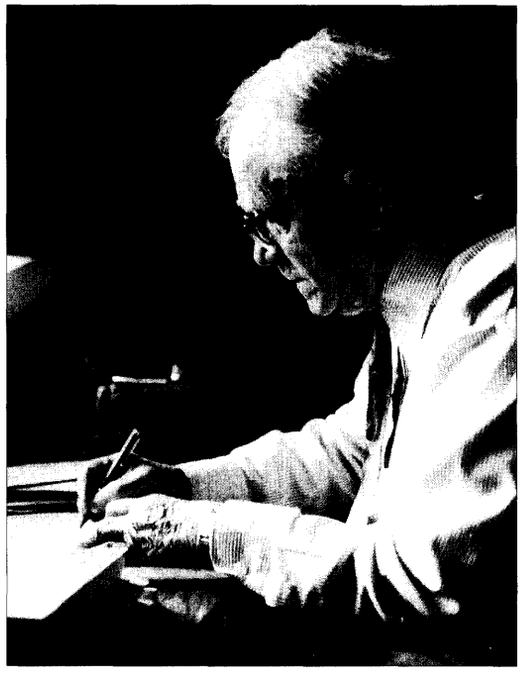
Over het water van de Zaan schoven de schepen en de boten aan, van Noord en Zuid, tot heel van Alkmaar en Amsterdam, twee steden, die ik niet voor mijn twaalfde, dertiende jaar zou aanschouwen, Heel die lange tijd daarvoor bleven het steden uit een mythe. Maar die schepen en boten waren levende werkelijkheid. Náár de uren waarop de Alkmaar Parket voorbij ging, regelde zich ons leven.
"Is de boot van achten al verbai?" "We magge wel gaen koppiedoen, de boot van elven heb al etoeterd!" Dat toeteren deed de Packetboot voor de aanlegsteiger bij het hotel 'De Jonge Prins'. Vlak voorbij ons huis nam hij daar zijn draai heen.
Er was veel verkeer op de Zaan, al was deze toen nog niet uitgediept. Het vervoer langs de weg betekende toen weinig. Motorboten kenden we nog niet. Des te meer schepen gebruikten nog zeilen. Prachtig schoven deze met hun lichte en donkere zeilen over het water voort. Soms, als ik op ons hoevelwalletje was gezeten, met de hengel boven het water, ging dit waterverkeer uren lang aan mij voorbij. O, gezegende jeugd, o gezegende dorpschool zonder huiswerk! Tegen ouders, die bij mij, leider van een school soms kwamen klagen dat ik hun kinderen te weinig huiswerk mee gaf, heb ik wel eens gezegd: Weet u, dat ik, als ik in mijn jeugd huiswerk had gehad, als volwassene misschien mijn boeken niet zou hebben geschreven!

Op zo'n ogenblik zag ik dan mijzelf op dit hoevewalletje terug, aan het levende water, onder de hoge hemel van ons vlakke land. En de boten en schepen kwamen en gingen. De zeilen bolden, een schippersroep klonk nu en dan over het water. De sleepbootjes tuften. Eén daarvan heette 'Piet Hein'. Het was klein en dapper als de zeeheld, wiens naam het gekregen had. Op het rhythme van zijn tuffen riepen we mee, met iets van bewondering voor dat bootje in onze stem: "Ik vertik het om te trekken!" Het tweede woord was echter grover, dan ik het hier neerschrijf. Ook de 'Olievos' van Bon vergeet geen Zaankanter uit die tijd. Anton Pieck heeft deze nog in mijn boek 'Strijd om den Eenhoorn' voor ons getekend. Die van voren hoog liggende boot schoof 's winters als het ware boven op het ijs en brak het. Wij, jongens, hebben hem deswegen wel met stenen bekogeld en zelfs als hij 's zomers voorbijvoer, gingen er nog wel grommende woorden naar hem.
Op zomerdagen schoven achter zo'n tuffertje als de 'Piet Hein' de lange slepen van Langedijker groenteschepen voorbij. Wat een weelde borgen die! En al die lekkere worteltjes gingen naar Amsterdam! Gelukkig dat Bram Vroegop en Jan Kliffen er nog waren! Die schoten voor onze groenteboeren aan wal en op hun losse worteltjes aasden we gretig, als honden op een kluitje.
De plaats, die de molens in mijn jeugdlandschap innamen, heb ik nog niet genoemd. Daarover moge ik de volgende maal een en ander vertellen.

Mijn landschap II

Zij, die nog uit de vorige eeuw stammen en die ogen hadden om te zien en een hart, dat tot bewondering in staat was, zullen zich herinneren, welk een mooi gezicht men, staande op de Noordsluis te Wormerveer, naar het Noorden op de Zaan had. Men keek daar in de lengte over de stroom heen. Links strekte zich onder de bomen de rij van merendeels houten huizen uit, rechts, naar de oliefabriek 'de Liefde', zag men wat houten pakhuizen, waaronder de schuur van de in negentiger jaren gesloopte oliemolen 'de Kerkuil', terwijl wat verder op, waar de Zaan een lichte bocht maakt en zich vernauwt, als het ware achter het water het beeld werd afgesloten door het silhouet van oliemolens 'de Veerschuit' en 'de Mol' met het pittoreske weerhuisje er tussenin, bijna vlak tegen 'de Mol' aan.

Vaak als ik na lange afwezigheid, mijn dorp weer bezocht, en ik op mijn gang naar het ouderhuis over de sluis kwam, sloeg de vreugde mij om het hart, als dit beeld zich weer aan mij opdeed. 's Zomers en 's winters het was altijd mooi.



Schrijver Cor Bruijn omstreeks 1942

Het beeld van deze molens beheerst de herinnering aan mijn jeugd. Ik woonde er vlak tegenover. Er moet natuurlijk een moment in mijn leven zijn geweest, dat ik ze voor het eerst heb ontdekt. Het zullen de draaiende wieken wel geweest zijn, die mij tot hun ontdekking leidden, zoals alle beweging de kinderlijke geest aandachtig maakt. Maar ik herinner mij dit moment niet. Ze zijn er altijd geweest. Ze stonden vast en zeker in mijn leven, zoals zoveel in onze jeugd niet ander dan is. Is! Er is geen verleden, geen toekomst. Men leeft in het Zijn. Het besef van de vergankelijkheid van alles wat ons omringt komt slechts langzaam, en het doorbreken van dit besef gaat vaak met pijn en verlangen gepaard. Pijn om het vertrouwde, dat wegzinkt. En verlangen om iets terug te krijgen, wat verdwenen is.

Mede deze gevoelens zijn het vaak, waardoor een auteur tot schrijven komt. Schrijvend herschept hij zich zijn wereld. Herscheppend schrijft hij dan deze pijn en dit verlangen van zich af. En, wonderlijk, herscheppend bouwt hij toch een ander wereld. Hij copieert niet, hij fotografeert niet. Een andere wereld wordt het, die hij herscheppend schept. Mooier misschien lelijker misschien maar een andere. De dingen anders, de mensen anders. Dit zal u duidelijk worden als u mijn hiervoor genoemde boek vergelijkt met het 'Huisje aan de sloot' van Carry van Bruggen, mijn tijdgenote en studiegenote, want we bezochten tegelijkertijd in de negentiger jaren de Normaalschool op het Rustenburg te Zaandam. Ze zat een paar klassen hoger. Beide boeken beschrijven dingen en mensen van de Zaan en hoe verschillen ze van elkander!

Molens moeten er in mijn jeugd aan de Zaan nog een 250 zijn geweest. Overal waar men heen zag, draaiden de wieken. In mijn eigen omgeving waren het er misschien om en nabij de twintig. Ik zal ze niet alle noemen. In het eerste decennium van mijn leven veranderde daar weinig aan. Die er waren, bleven. Op één na. Die verbrandde. Daar bewaar ik een felle herinnering aan, die er misschien wel de oorzaak van is dat ik een paar malen in mijn boeken met overgave een molenbrand beschreven heb: eenmaal in 'Keteltje in de Lorzie' en eenmaal in 'De Strijd om den Eenhoorn' ik heb wel molenbranden gezien, maar geen heeft blijkbaar zo'n indruk op mij gemaakt als die eerste. Ik vermoed dat dit komt, doordat het juist die brand was, die mij reeds op jeugdige leeftijd iets van dat vergankelijke gevoelen deed, waarover ik hiervoor schreef.

Als ik onze steeg uitliep en de verte inkeek, zag ik tussen het veerhuis en 'de Veerschuit' tegen de horizon aan nog een molen stond. Het was de verfmolen 'de Rob'. Deze stond aan het Zaandammerpad, dat van Wormer naar de Zaan loopt. Op een zomerdag sloegen daaruit de vlammen ten hemel. De hele buurt liep uit. Mijn vader tilde mij op zijn schouder, dat ik maar goed zou zien. Het is in 1888 geweest, ik was dus vijf jaar. Hebben de wieken, brandende, nog gedraaid? Ik geloof het wel, maar zou er niet op durven zweren. Maar draaiende wieken in een laaiende vuurpoel zie ik nog. Het kan echter ook wel zijn, dat ik later ergens anders gezien heb. Wel weet ik. Dat daar later op de plaats, waar 'de Rob' stond, een lege plek was, waar ik de eerste tijd niet graag naar keek. Er was iets veranderd aan mijn vaste wereld.

'De Mol' en de 'Veerschuit' bleven echter. Zij waren niet alleen een belangrijk element in het materiële landschap van mijn jeugd, ze namen ook een grote plaats in in mijn geestelijke landschap. Hoe is de wind? Daarmee begon meestal de dag voor mij, kind van de vlakte. De stand van de molens en de golven van de Zaan hielpen bij het bepalen van de richting. Ik woon nu reeds bijna vijftig jaar in het Gooi en nog tot op de dag van heden is het mij een gemis, dat ik hier in de onmiddellijke nabijheid van dennebos, de windrichting 's morgens niet op het eerste gezicht kan bepalen. De radio is maar een armzalig surrogaat. Het gaat immers om de beleving!

Zwemmen, jongens? Waar? Natuurlijk bij 'de Mol'. Hoe heerlijk kon je daar een duik nemen van de kraangang! Behoort dit niet tot een geestelijk landschap, vindt u? Ik zal hier geen moeite doen u het tegendeel te overtuigen. Leest u alleen maar eens na, wat ik over zo'n zwempartij in mijn boek 'Rinke Luit, de vrolijke veerman' vertel, en hoe Klaas, de steenknecht uit de oliemolen, verhaalt, hoe hij eens onder de Alkmaar Packet doordook, een verhaal, dat ik oorspronkelijk van mijn vader heb. Want die haalde in zijn jeugd dat bravourstukje uit, beweerde hij. Beweerde hij? Geloofden wij, zijn jongens, het dan niet? Vader zelf geloofde het zeker! Hij vertelde het meermalen. En wij maar grijnzen!
"Geloven jullie het niet, snotapen?" Hij werd er nijdig van. Dan grijnsden we niet meer. Hij had harde handen. En nu? Zou ik mijn váder niet geloven!

Bij het gebonk van de stampers en heien in 'de Mol' sliep je 's avonds in. 's Nachts werd je wel eens wakker. Moeder hielp je met het een of ander, nam je soms uit bed. Door het raam zag je de nacht. Flauw glom de Zaan. Een paar geel verlichte raampjes blonken aan de overzijde op. De nachtploeg werkte. De stampers bonkten. – Hoe laat is het, moeder? – Twaalf uur! Middernacht! Tok – tok – tok – tok.... Hoe vertrouwd was de wereld! Hoe rustig sliep je weer in! Later, in moeilijke, zenuwslopende nachten kwam soms eerst de verlossende slaap, als het gelukte, dit bekende stamper-geluid terug te horen.

Molen 'De Mol'
coll. P. Bruijn, W'veer

'De Mol' werd in 1904 gesloopt, de veerschuit volgde in 1918. Wendt uw ogen af van de gedachten, die er voor in de plaats gekomen zijn, toonbeelden van verwording in onze verwarde tijd. Het zou zijn om te huilen, als men de toekomst zonder verwachting zag. Doch dit laatste zou op zichzelf nog meer reden zijn om te huilen.

De invloed van de planologie op de vormgeving van de Zaanstreek.

Piet Oudega

Waarschijnlijk is het een misvatting te denken dat de planologie de vormgeving van een gebied bepaalt. Nog onlangs verzuchtte de nieuwe minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, Jan Pronk, dat hij geen minister van ruimtelijke ordening was, maar van ruimtelijke aanpassing aan de economie. Iets minder extreem zou je kunnen zeggen dat de ordening van een gebied in de eerste plaats wordt bepaald door maatschappelijke, waaronder economische, ontwikkelingen. Pas op de tweede plaats komen de meer willekeurige beslissingen van het politiek bestuur. Hoewel, wie zou willen zeggen dat die ook niet het product van de maatschappelijke ontwikkeling zijn? Verderop in dit verhaal zijn daar voorbeelden van aan te geven.
We kunnen oorzaak en gevolg natuurlijk ook in het midden laten en simpelweg vergelijken hoe de planologische plannen er uitzagen en hoe de feitelijke ontwikkeling van de Zaanstreek is geweest Het vijfentwintig jarig bestaan van Zaanstad is een goede reden om eens achterom te kijken.
Eigenlijk begint het in geordende banen leiden van de ruimtelijke ontwikkeling van de streek in 1953, met het eerste Streekplan voor de Zaanstreek. Overigens: pas in 1958 goedgekeurd door de Raad van State, en nog wel gedeeltelijk, dus bestuurlijke stroperigheid bestond in die tijd ook al. Ruimtelijke ordening is een zaak van lange adem, en wat 25 jaar geleden werd gerealiseerd was al lang daarvoor in plannen opgenomen. Dus begint ons verhaal in 1953.

Een vertrouwd beeld in de streek, smalle wegen die zich keurig aanpassen aan de 'uitverdan' staande huizen

Het eerste Streekplan voor de Zaanstreek (1953)

In het plan van 1953 is duidelijk te merken dat de schrijver en het bestuur er zich van bewust zijn dat dit de eerste keer is dat zo'n plan wordt opgesteld. Het bevat degelijke en interessante beschouwingen over de historische ontwikkeling van de streek en over de verwachte en noodzakelijke economische ontwikkeling. In de details nu natuurlijk gedateerd, in de hoofdlijnen vaak nog heel herkenbaar.
Zo beschrijft het plan uitvoerig hoe de ordening van de ruimte in onze streek in verschillende tijdperken zijn beslag kreeg. Heel lang werd deze bepaald door de gegevenheden van landschap, natuur en economische ontwikkeling. De ontginning van de streek en later de ontstane handel en nijverheid met het bijbehorende transport bepaalden de vorm van het bebouwde gebied. In het streekplan wordt dat tamelijk idyllisch beschreven: *"Voor 1900 vertoonde de streek een beeld dat resultaat was van een aanpassing met bescheiden middelen aan de natuurlijke gesteldheid van het terrein. De Zaanstreek (....) was in die tijd, in die vorm, gaaf en mooi. Het beeld van de Zaanstreek was uiterst karakteristiek: een dergelijke ontwikkeling trof men nergens elders aan"* (p.11).

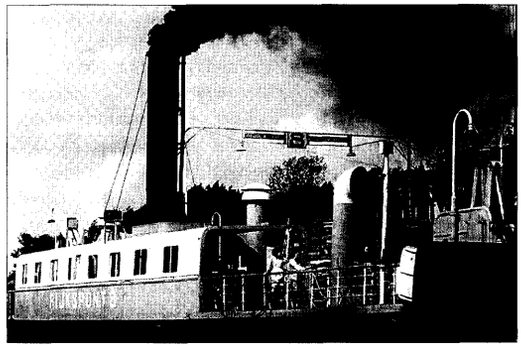
In het plan wordt beschreven hoe na 1900 de bevolking van de Zaanstreek zich genoodzaakt zag veel grotere en zwaardere aanpassingen uit te voeren. Vooral de aanleg van wegen, met als belangrijkste de provinciale wegen Hembrug-Limmen en Zaandam-Purmerend, heeft een grote invloed op de vorm van het bebouwd gebied uitgeoefend.
De auteur van het plan wordt ronduit zorgelijk als hij de situatie van 1953 beschrijft: overal dreigen problemen. Hij signaleert dat de streek achterblijft bij andere gebieden: *"Op het stuk van industrieterreinen, woonwijken, verkeersruimten en ontspanningsgebieden beschikt de streek, naar verhouding, niet over elementen van een omvang en een kwaliteit, zoals men die veelvuldig elders aantreft."* De auteur vergoelijkt dat nog wel: *"Elk van deze leefwijzen heeft haar eigen waarde (....). De sobere levensstijl, die aan de Zaankant historisch gegroeid is, is ook economisch een belangrijke kracht."*
Maar vervolgens heft hij de waarschuwende vinger: *"Naarmate echter de groei van de wereldhuishouding het vergelijken van de mogelijkheden in de eigen streek met die elders in de hand werkt en de eisen, die men aan zijn levensstandaard stelt, mede door een grotere mobiliteit van de bevolking worden gelijkgeschakeld, dreigt een gebied, waar men gewoon is lage eisen te stellen, in het gedrang te geraken en beneden algemeen gestelde minima te blijven."* Een geluid dat ook colleges van B. en W. van Zaanstad in de afgelopen vijfentwintig jaar nog regelmatig moesten laten horen...

Naast analyses en beschouwingen biedt het streekplan van 1953 ook ontwikkelingsplannen aan. Het kijkt vooruit naar 1970 en biedt een doorkijkje naar 1980. De hoofdlijn is het verder volbouwen van het gebied tussen spoorlijn en de Zaan en in Zaandam de ontwikkeling naar het oosten, tot aan een nieuw aan te leggen oostelijke stamweg, die – als hij zou zijn aangelegd – van noord naar zuid dwars door het huidige Poelenburg en Peldersveld was gelopen. Dit is ook een van de elementen die de Raad van State buiten de goedkeuring houdt met de overweging *"...dat enige verschuiving van deze weg naar het oosten ons in het belang van de toekomstige uitbreidingen van Zaandam wenselijk voorkomt"*. Hier wil de Raad van State duidelijk verder gaan dan de gemeente. In de jaren tachtig zal blijken dat de Kroon geheel andere opvattingen heeft als het over de weg buitenom Westerkoog gaat: deze verdwijnt daardoor van de kaart.

Naast de spoorlijn werden nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld; rechts het hoofdkantoor van Albert Heijn

In Krommenie wordt de ontwikkeling van het Rosarium opgenomen en Wormerveer-Noord komt op de kaart. Bij de nog ongeschonden lintbebouwingen van Westzaan, Assendelft en Wormer wordt enige 'verdikking' en centrumvorming ingetekend.
Veel aandacht geeft het plan aan de industrie. Uitvoerige berekeningen onderbouwen de ontwikkeling van het eerste deel van de Achtersluispolder, industrieterreinen oost en west van de Nauernasevaart en in Westzaan-Zuid en terreinen in Wormer langs de Zaan. Het Houtveld (nog niet zo genoemd) moet intensiever worden benut en krijgt daarom een betere ontsluiting te land en te water. En tenslotte wordt al gewezen op de mogelijkheid de Balkenhaven van Bruynzeel te dempen, wat kort voor 1990 is gebeurd.
De Hemtunnel staat ingetekend (1953!), met een aansluitende weg die door Westzijderveld en Guisveld loopt en bij Krommenie weer aansluit op de huidige Provincialeweg naar Uitgeest, evenals een verbinding vanaf de Bernhardbrug via wat nu de Van Goghweg is naar het westen. (zie ook de kaart uit 1966). Een noordelijk gelegen verbinding van Krommenie naar Wormer staat eveneens op de kaart. Het is 1993 als de nieuwe verbinding tussen Wormer en Wormerveer uiteindelijk geopend wordt.

Om het plan nog eenmaal te citeren: *"De aangehouden visie op de maatschappelijke ontwikkeling is deze, dat de streek op grond van haar ligging, milieu en bevolking en blijkens heersende tendenties een aanmerkelijke ontwikkeling zal doormaken als perifeer deel van de randstad Holland en dat deze ontwikkeling zich na 1970 zal voortzetten."*
Voor de periode tot 1980 noemt het plan daarom al de Kalverpolder, de Enge Wormer, plan Kalf, delen van Assendelft-Noord en het Guisveld als woongebied. Voor het werken wordt de Zaandammerpolder gesuggereerd. En o ja, tot 1970 zal het autoverkeer wel met de pont kunnen, maar daarna zal een Voorzaanbrug nodig zijn. Het wordt 1990 voor deze verbinding gereed is.



Voorlopig zouden de Zaankanters nog gebruik moeten maken van de pont (foto Peter Marcuse)

Streek- en structuurplannen
Wie de discussies over ruimtelijke ordening in onze streek gevolgd heeft, weet dat met deze beschrijving van het plan uit 1953 bijna alle inmiddels uitgevoerde of omstreden voorstellen al zijn genoemd. Het plan van 1953 is niet alleen zeer gedegen onderbouwd, het kijkt ook ver vooruit en de opstellers schromen niet om man en paard te noemen als het om toekomstige plannen gaat. In de daarop volgende jaren veranderen de streekplannen van karakter. Daarbij is een duidelijke golfbeweging in de planning te ontdekken, die zijn sporen heeft nagelaten in onze streek. Om die golfbeweging te kunnen zien, gesuperponeerd op de voortgaande stroom van uitbreiding en nieuwbouw, is het noodzakelijk de streekplannen onder de loep te nemen. De gemeentelijke structuurplannen en –schetsen moeten daarbij worden betrokken, maar dat zal beknopt gebeuren.

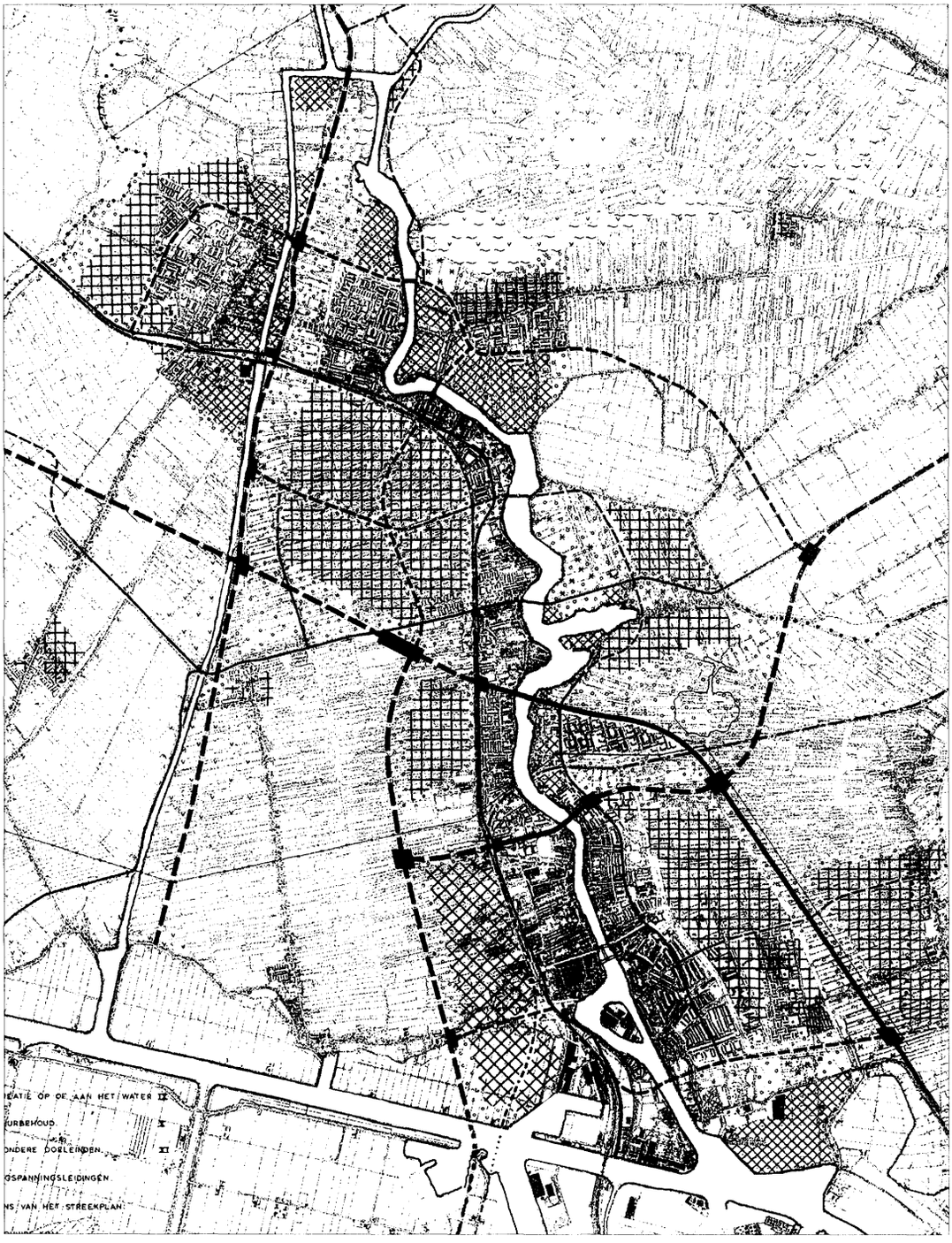
Met inbegrip van het eerste Streekplan voor de Zaanstreek van 1953 zijn er tot op heden vijf streekplannen vastgesteld. Daarnaast een structuurplan voor de Zaanstreek en één voor het gebied van het Regionaal Orgaan Amsterdam, twee structuurschetsen voor Zaanstad en enkele evaluaties van structuurschetsen. Al deze plannen hebben gezamenlijk de kaders voor de ruimtelijke ordening van de Zaanstreek resp. Zaanstad beschreven. In dit kader volgt een kort overzicht en een karakterisering van die plannen.
Streekplannen beschrijven de planologische ontwikkeling voor een groter gebied dan van een gemeente. In de loop van de jaren is het gebied dat in een streekplan wordt vervat steeds groter geworden. Structuurplannen en structuurschetsen zijn plannen waarin een gemeente (eventueel een aantal gezamenlijke gemeenten) haar planologische ontwikkelingsplannen beschrijft.

Het herziene streekplan voor de Zaanstreek.
Het eerstvolgende streekplan na dat van 1953 wordt vastgesteld in 1966: 'het herziene streekplan voor de Zaanstreek.' Een beknopt plan, dat geen andere pretentie heeft dan te voorzien in de gestaag groeiende behoefte aan ruimte voor wonen en werken. Inmiddels is reeds een streekplan voor een veel groter gebied in voorbereiding (het grootste deel van het Noordzeekanaalgebied), maar daar valt het noorden van de Zaanstreek buiten. Dit plan dient om de leemte te vullen.

Een aantal woon- en werkgebieden die in het plan van 1953 reeds als mogelijkheid zijn aangeduid, worden nu in het plan opgenomen: de uitbreiding van Krommenie ten westen van de Rosariumlaan, een deel van het gebied ten noorden van de Haansloot, Poelenburg en Peldersveld, Westerkoog (in een andere vorm dan later gerealiseerd), Kalf, maar ook Guisveld en een deel van het Oostzanerveld.
Voor het werken wordt toegevoegd: het huidige industriegebied Assendelft-Noord, een deel van het Noorderveld in Wormerveer, de Zaandammerpolder-Oost, het zuidelijke deel van de Achtersluispolder en een verbreding van het gebied dat later Houtveld is gaan heten. Bovendien wordt daar meer gemengde bebouwing ten behoeve van bedrijven mogelijk.
De Coentunnelweg wordt nu ingetekend zoals we hem kennen, maar inclusief doortrekking naar de A9, en de Hemtunnel (spoor en weg) blijft op de kaart. De in 1953 ingetekende oostelijke stamweg in Zaandam is verdwenen. De

oostelijke bebouwingsgrens wordt nu bepaald door het trace van de Coentunnelweg.
Bij de vaststelling in Provinciale Staten wordt dit plan op een belangrijk punt gewijzigd. Met één stem meerderheid wordt middels een motie van het Zaandamse statenlid Evert Clijnk bebouwing van de Kalverpolder uit het ontwerpplan geschrapt. Daarmee is de natuurwetenschappelijk interessante polder gered. Ook in volgende plannen blijft dat een hard gegeven.

Streekplan Noordzeekanaalgebied
Toch kan dit nog niet worden gezien als de voorbode van andere tijden. Is in de eerste twee plannen een vanzelfsprekend vooruitgangsgeloof uitgangspunt van de planning, in het volgende streekplan – dat van 1968 voor het Noordzeekanaalgebied – is het welvaartsdenken zonder meer de drijvende kracht. In het streekplan wordt de economische kracht van het gebied geschetst: hoogoven- en staalbedrijf, industrieel centrum, handel, geld- en bankwezen, cultuur, Schiphol, het bloemencentrum Aalsmeer en de radio- en televisiebedrijvigheid passeren de revu. *"Het gewest"*, zo zegt het plan, *"wordt gekenmerkt door een hoge bevolkingsdichtheid, als gevolg van de grote aanwas van de bevolking, welke plaatsvindt in een tijdperk met een ongekend snelle technologische ontwikkeling. (...) Dit biedt, althans op langere termijn bezien, gunstige mogelijkheden voor een verdere vergroting van de welvaart."*
Voor de economisch krachtige sectoren - het plan noemt de petrochemische basisindustrie,



Ter vergelijking met de huidige situatie een gedeelte van het herziene streekplan uit 1966. Duidelijk is op deze kaart te zien hoe men de ontsluiting van de sterk groeiende Zaanstreek gedacht had. De Coentunnelweg is al ingetekend evenals de geplande verlenging naar Purmerend en Beverwijk. In het Westzijderveld omsluit de nieuwe weg naar de Hemtunnel de toekomstige bebouwing. Aan alle randen van de Zaanstreek is uitbreiding gepland, zelfs aan de oostkant van de Coentunnelweg en toen ook nog in het Guisveld.

woongebied

handel en nijverheid

gemengde bebouwing

op diep vaarwater georiënteerde bedrijven en hoogwaardige dienstverlening - moeten andere bedrijven en ook bewoners wijken. Het Noorden van de provincie biedt voor hen plaats.
De Zaankanters kennen dit vooruitgangsplan nog heel goed: Assendelft-Zuid, Nauerna, de Overtoom en Westzaan-Zuid moeten 'geamoveerd' worden om totaal bijna 4000 ha industrieterreinen te kunnen ontwikkelen. Als compensatie wordt in Assendelft-Centrum en Westzaan-Centrum extra woongebied gepland. Dat laatste plan is ook uitgevoerd, het eerste zoals bekend niet. Maar daarover straks meer.

Om al die bedrijfsterreinen mogelijk te maken is de gehele Noordoever van het Noordzeekanaal, in noordelijke richting tot aan de hoogspanningsleidingen, bestemd voor zware industrie (aan de westkant) en voor havenbedrijven en weinig hinderlijke industrie (aan de oostkant). Voor het wonen verandert er niet veel, of het moest zijn dat Westerkoog wordt verkleind om een aftakking van de spoorlijn naar het westen mogelijk te maken.
Aan tunnels, wegen en rails trouwens geen gebrek in het plan. Naast doortrekking van de A8 naar de A9 en de Hemtunnel zijn er nu ook een Nauernase tunnel en een tunnel bij Buitenhuizen gedacht. Nieuwe westelijke verbindingen in het verlengde van de Van Goghweg en vanaf de Provincialeweg de Zaandammerpolder in, maken de nieuwe bedrijfsterreinen bereikbaar. Bovendien wordt rekening gehouden.met verdubbeling van de spoorlijn naar Alkmaar. Enkele zijkanalen van het Noordzeekanaal moeten worden gedempt en *"wellicht is nog een tweede tunnel bij Velsen nodig"*. Van alle nieuwe plannen in dit streekplan is dit een van de weinige die is uitgevoerd...
Voor de Zaanse inwoners voorziet het plan ook in een tweede hoofdcentrum in het noorden van de streek. Een plaats wordt niet genoemd: *"Er bestaan uiteenlopende meningen over de gewenste plaats"*.

Het maatschappelijk middenveld
Ruimtelijke ordening is sinds de woningwet van 1901 een aangelegenheid van overheidszorg. Maar dat betekent niet dat maatschappelijke groeperingen er geen rol in spelen. Zeker de koerswijziging tussen 1968 en 1979 is sterk beïnvloed door acties van de milieubeweging. In de Zaanstreek had het natuurbeschermingsjaar 1970 tot de oprichting van het Kontakt Milieubeheer Zaanstreek (KMZ) geleid, dat grote invloed heeft uitgeoefend op de richting van de gemeentelijke plannen. De organisatie, uiteindelijk een bundeling van andere organisaties en particuliere leden, bestookte de gemeenteraad met doorwrochte nota's, wees op mogelijkheden die te lang buiten beeld waren gebleven – zoals de 'open gaten' in de stad – en voerde publieksacties. Het meest spraakmakend is de actie voor het behoud van het Guisveld geweest. De Werkgroep Behoud Guisveld, waarin alle plaatselijke natuur- en milieuorganisaties samenwerkten, kon op 5 december 1976 27.000 handtekeningen aanbieden aan gedeputeerde Van der Knoop. Eind januari 1977 besloten B&W van Zaanstad dat de gemeente zou afzien van een volledige bebouwing van het Guisveld. Daarmee was de strijd nog niet definitief gestreden, maar het was een principiële koerswijziging.
Naast deze kunnen overigens vele andere acties worden genoemd: tegen de vestiging van Progil in het westelijk Havengebied van Amsterdam (eind jaren zestig) en voor de bouw van woningen in plaats van bedrijven in het Houtveld (eind jaren zeventig), om maar enkele geslaagde te noemen.
Vaak tegenover de milieuorganisaties stond de Kamer van Koophandel, die in de jaren zeventig vooral pleitte voor voortgezette groei van woningbouw en bedrijfsterreinen en daarmee een verdedigende stelling betrok tegen de toenemende invloed van het milieu-denken. Een specifieke invloed op de ruimtelijke ordening lijkt dat niet te hebben gekregen. De slechte verhoudingen die vooral in de jaren tachtig tussen gemeenten en Kamer bestonden zullen daar mede debet aan zijn.
Binnen de Kamer ging de meeste aandacht uit naar de aanleg van nieuwe infrastructuur. In het boek 'Zaansche toestanden' van Cees van Dalsum, uitgegeven ter gelegenheid van 150 jaar Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Zaanstreek, zijn daarvan veel voorbeelden te vinden. Met name de tunnelverbindingen waren aanleiding voor Kameracties.

Streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied (1979)

Elf jaar later wordt het Streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied (1979) vastgesteld. De lange periode tussen de twee vaststellingen doet geen recht aan de feitelijke ontwikkeling. Al binnen enkele jaren na de vaststelling van het streekplan NZK van 1968 verschijnt de eerste provinciale nota die de gekozen uitgangspunten op losse schroeven zet. Een scherpe omslag van ongebreideld economisch optimisme naar besef van de eindigheid van grondstoffen en de noodzaak van een duurzame ontwikkeling leidt in enkele jaren tot een geheel ander plan.
De Club van Rome en de opkomst van milieuaktiegroepen zijn de zichtbare tekenen van een andere houding en het provinciebestuur groeit erin mee.
Het plan van 1979 is vooral georiënteerd op de stad. En dat niet omdat het streekplangebied nu ook Amsterdam omvat, maar vooral omdat versterking van de stedelijke gebieden de druk van mobiliteit en ruimtebeslag op de omringende groene en landschappelijke gebieden moet verminderen. Bovendien wordt het stedelijk gebied bedreigd door de overloop naar groeikernen. Het gevolg is een verkleind draagvlak voor de voorzieningen en een dreigende sociale kloof tussen arme stadsbewoners en kapitaalkrachtige buitenwoners: een tweedeling die het provinciaal bestuur wil voorkomen.
Het is daarom tegelijk het streekplan van 'bouwen in de stad' en van stadsvernieuwing voor de zittende bevolking. Bijgevolg wordt het het streekplan van de open plekken: alleen op nog niet bebouwde plaatsen in de stad en op oude industriële complexen kunnen zonder problemen woningen worden toegevoegd. Het levert Zaanstad de eerste 1000 extra woningen in de bestaande bebouwde kom op; er zullen er in de jaren negentig nog enkele duizenden volgen.

Invloeden van een veranderd milieubesef

Het sterk vergrote milieubesef klinkt vooral door in de wijzigingen ten opzichte van het plan van 1968: deze keer niet meer, maar minder. Geen doortrekking van de A8 naar de A9 op de kaart (een gevolg van een van de 38 aangenomen moties), geen Hemtunnel op de kaart (maar het tracé moet niet onmogelijk worden gemaakt), geen bebouwing in het Oostzanerveld en in het Guisveld, met uitzondering van 1000 woningen ter afronding van Rooswijk. Wel voor het eerst in Assendelft-Noord: een royale 250 woningen. Ook in het Noorderveld in Wormerveer, Willis (niet

De weg langs de Nauernaschevaart; op de achtergrond de Forbo

meer ten westen van de Vlusch) en Assendelft Centrum worden woningen gepland.
Westerwatering en Houtveld zijn dan al als woningbouwlokatie in ontwikkeling.
Zowel de verbinding van de Zaandammerpolder naar Buitenhuizen als die van Wormer naar de huidige A7 komen niet op de kaart, maar kunnen via een apart besluit toch gerealiseerd worden. Als nieuw industriegebied wordt het resterende terrein langs de Nauernasche Vaart in West-Knollendam aangegeven. De bebouwing op de Noordoever wordt beperkt tot de Zaandammerpolder Oost; het westelijk deel wordt reserve-terrein.
Niet onverwacht wordt een groot aantal veenweidegebieden als waardevol en te beschermen aangemerkt: het Westzijderveld met de Reef, het Guisveld, het Noorderveen, de Kalverpolder, het Wormer- en Jisperveld, de Krommenieër Woudpolder.

Het streekplan maakt korte metten met de voornemens die de gezamenlijke Zaangemeenten in 1973 hebben neergelegd in het door het Ontwikkelingsschap vastgestelde Ontwerp-Structuurplan voor de Zaanstreek. Dit ademt nog sterk de geest van 1968. De Hemtunnel, de Voorzaanbrug, een extra zuidelijke verbinding tussen Wormerveer en Wormer naast een noordelijke, nieuwe woongebieden in Noorderveld, Willis, Guisveld en Assendelft Noord: ze staan er allemaal in. Allengs wordt echter duidelijk dat de tijdgeest is veranderd. Dit structuurplan is uiteindelijk nooit in de gemeenten vastgesteld en zal als ontwerp de archieven ingaan.

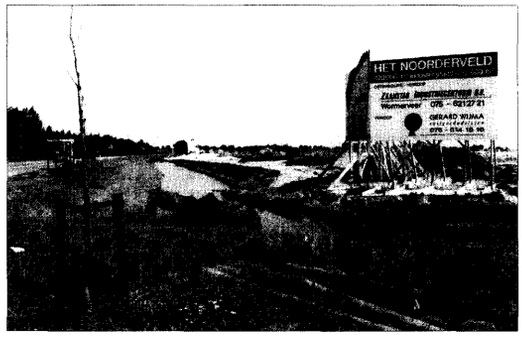
Het Noordzeekanaalgebied opnieuw bekeken

Het meest recente streekplan dateert van 1987: opnieuw een Streekplan voor het Amsterdam Noordzeekanaalgebied. Ook nu gericht op de bescherming van het stedelijk gebied en terughoudend met uitbreidingen. Als leidende gedachte achter het plan wordt in feite dezelfde lijn gevolgd als in 1979: het voorkomen van teruglopend draagvlak in de steden. Kwaliteitsverbetering van de stad en beperking van de aanslag op natuur en landschap staan voorop. De opgenomen voornemens sporen daarmee. Een kleiner Willis (500 woningen), een vergroot Westerwatering en Houtveld, Rooswijk Noord (nu 1300 woningen) en een extra mogelijkheid in Assendelft Centrum en dat is het. De Staten weten dat dit te weinig ruimte biedt voor de verwachte woningvraag, maar eerst moet er maar gezocht worden binnen Zaanstad en daarna komt pas Assendelft Noord aan de beurt. En dan voor maximaal 250 woningen...
Het Noorderveld wordt ontdaan van de woonbestemming en wordt een reserve-bedrijfsterrein *"voor als de bestaande terreinen geen ruimte meer bieden"*. Wel is inmiddels het dempen van de Balkenhaven in Zaandam in beeld (nu Zuiderhout).

Ook met de verkeersverbindingen is men voorzichtig. De weg door de Zaandammerpolder staat op de kaart, zij het langs het kanaal getekend, maar de Hemtunnel en de verbinding A8-A9 staan er niet op. Ze mogen overigens niet onmogelijk worden gemaakt, volgens de tekst van het plan. Verdubbeling van de Coentunnel is wel opgenomen, evenals het NS-station Zaandam Oost en een onderzoek naar een railverbinding Amsterdam - Amsterdam Noord - Zaandam Oost. Dat idee stond al in het Zaanse Ontwerp-Structuurplan van 1973, maar was weer geschrapt in de Structuurschets van 1981. De Voorzaanbrug is gewenst, zo stelt het streekplan.
De gemeente Zaanstad heeft in het Structuurplan 1981 en opnieuw bij de tussenrapportage in 1986 gepleit voor een grote bouwlokatie, waarbij de meerderheid koos voor Assendelft Noord. In het streekplan wordt deze bede nog niet verhoord. Ook een tweede wens uit 1981 wordt niet ingewilligd: de weg buitenom bij Westerkoog is niet opgenomen. Maar daarover is niemand verbaasd. Na de Kroonuitspraak over deze weg is hij van de baan. De overige Zaanse wensen, zoals het opnemen van de weg naar Buitenhuizen en het omzetten van het Noorderveld naar een bedrijfsbestemming worden in het streekplan nagenoeg gevolgd.

Een blik op de toekomst

Met de beschrijving van dit laatste streekplan zijn we al bijna bij de huidige situatie aangeland. Voor een blik in de toekomst moeten we het Regionaal Structuurplan 2005, in 1997 vastgesteld door het Regionaal Orgaan Amsterdam erbij nemen. Dit plan, dat tevens op uitvoeringsprojecten is gericht, trekt in hoofdzaak de lijn door, maar bevat toch weer iets meer ontwikkelingsdenken. Het motto is groei in duurzaamheid. Ook hier is het beperken van nieuwe aanslagen op natuur en milieu en dus het beperken van autoverkeer en nieuwe uitbreidingen de leidraad. Vernieuwing en functiewijzigingen in bestaand bebouwd gebied bieden ruimte voor kwalitatieve verbetering.



Nieuwe bedrijfsterreinen in het Noorderveld

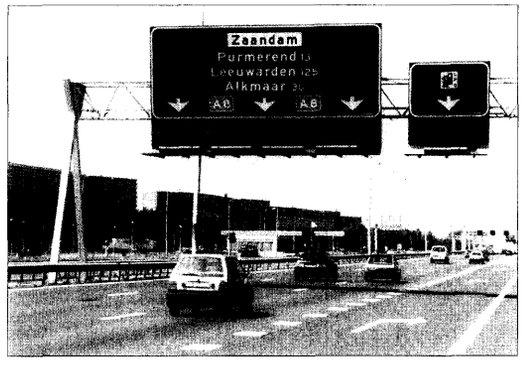
Voor Zaanstad staat hier de ontwikkeling van een Vinex-locatie van 5000 woningen in Assendelft Noord centraal in de woningbouw. Daarnaast worden Willis (900 woningen) en het Noorderveld (bedrijven) ontwikkeld. De Zaandammerpolder loopt vol en daarom wordt de Westzanerpolder nu aangewezen als nieuw bedrijfsterrein. Aan de westelijke grens van Zaanstad komt ook de Wijkermeer in beeld. De doortrekking van de A8 naar de A9 redt het nog niet op de kaart, maar wordt wel in studie genomen. Hetzelfde geldt voor een toekomstig bedrijfsterrein in de Wijde Wormer. In overeenstemming met de realiteit van dat moment wordt de weg naar Buitenhuizen nu midden in de Zaandammerpolder getekend.
Al deze nieuwe ontwikkelingen zijn in lijn met wensen die de gemeente Zaanstad, deels in een Structuurschets Zaanstad 2005 in 1993, heeft uitgesproken. Ook bestaat er overeenstemming met Gedeputeerde Staten. Daarmee is de grote bouwlocatie Assendelft Noord voor het eerst realiteit in een ruimtelijk ontwikkelingsplan van een hogere overheid.

De golfbeweging
Hopelijk heeft u hem herkend, de economische golfbeweging. Een steeds sterker op economische ontwikkeling gerichte planning sloeg in 1979 om als een golf in de branding. Ineens telde de economie bijna niet meer mee. Milieubesef en behoud van natuur en landschap werden de leidende beginselen. Daarmee veranderde het karakter van de plannen ook van offensief en op ontwikkeling gericht in remmend en op behoud gericht.
Maar de golf richtte zich weer op. Behoud werd verbetering en vernieuwing. En in de meest recente plannen lijkt er weer een beter evenwicht te ontstaan tussen de belangen van de economie en de materiële vooruitgang enerzijds en die van bescherming en verbetering van natuur en milieu anderzijds. Of dat een nieuwe top van de golfbeweging is – dan was het slechts een rollertje – of een fase op weg naar een volgende schuimkop zal pas over vele jaren kunnen worden vastgesteld.

Het initiatief bij de gemeente
In het planologisch stelsel dat wij in Nederland kennen is het logisch dat de behoefte aan een nieuwe ontwikkeling op het particuliere of gemeentelijke niveau wordt geformuleerd en pas daarna in een streekplan terecht komt. In die zin bepaalt niet het streekplan de vorm van de streek, maar het initiatief van burgers en gemeentebesturen. De ontwikkeling van de bevolking, de behoefte aan terreinen voor economische functies en de maatschappelijke voorkeuren bepalen de vraag Het streekplan staat de gewenste bebouwing vervolgens toe of houdt die tegen. Het voorgaande geeft daar voorbeelden van.
Niettemin hebben de Staten met hun toelatingsmacht een belangrijke invloed uitgeoefend.
Het meest bekende voorbeeld is dat van Clijnk in 1966. De toen genomen beslissing is blijvend gebleken: de Kalverpolder zal, naar redelijke verwachting, niet meer bebouwd worden.
Al even zwaar woog het besluit in 1979 om de Noordoever-plannen in hun oude vorm te schrappen. De bedrijfsbestemmingen zijn teruggedrongen achter de Westzanerdijk en daar zullen ze blijven.
Ook het Guisveld kan in dit rijtje genoemd worden. Het is de gemeenteraad die na aandrang uit de bevolking in 1975 van opvatting veranderde en de Staten volgden in 1979.

Deze drie voorbeelden hebben een gemeenschappelijke noemer: het betreft veenweidegebieden die van natuurwetenschappelijk belang zijn. Zonder die min of meer objectieve reden is er klaarblijkelijk minder kans om een plan voor nieuwe bebouwing tegen te houden. Assendelft Noord lijkt dat te gaan bewijzen: ondanks decennialang hardnekkig verzet in de Staten is men in de loop van de jaren negentig toch gezwicht voor de aandrang van de gemeente om hier woningbouw op grote schaal mogelijk te maken.

Voor de infrastructuur geldt een ander verhaal. De huidige vorm van de streek is vooral bepaald door de loop van de Zaan, de spoorlijnen, de provinciale wegen en vanaf de jaren zestig ook door het tracé van de Coentunnelweg, die de oostgrens van de Zaandamse uitbreiding in het Oostzijderveld afdwong. De aangewezen ontwikkelingsgebieden hebben steeds een duidelijke relatie met die infrastructuur. Geen wonder dat in de huidige discussie over de Vijfde (rijks)Nota Ruimtelijke Ordening wordt bepleit om de keuzen voor de infrastructuur voorop te zetten in plaats van ze te beschouwen als het gevolg van de aanwijzing van gebieden voor wonen en werken.
In dat licht wegen besluiten over wegen en spoorlijnen zwaar voor de vorm van de streek.

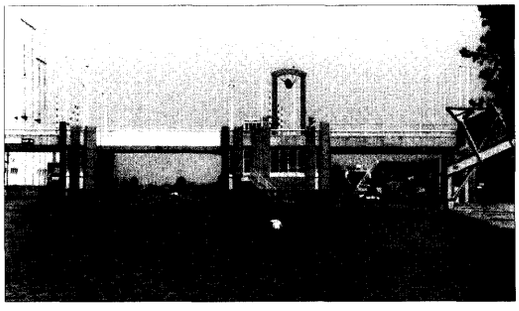


Om enige recente voorbeelden te geven: zonder de aanleg van de Voorzaanbrug zou de Balkenhaven niet zijn gedempt (ook al had men dat al in 1953 bedacht) en zouden Zuiderhout en Zaandammerpolder niet ontwikkeld zijn. Zonder de aansluitende weg naar Buitenhuizen zou de Westzanerpolder maagdelijk zijn gebleven en zonder de nieuwe weg tussen Wormer en Wormerveer zou hetzelfde nog gelden voor het Noorderveld. Met alle respect voor de Staten: het Streekplan stond deze ontwikkelingen toe, soms al tientallen jaren, maar het was de gemeente die steeds de stoot gaf om de weg te realiseren.

Wetgeving in de ruimtelijke ordening

Hoewel de Woningwet van 1901 als het begin van de ruimtelijke ordening als overheidstaak kan worden gezien, legt de Wet op de Ruimtelijke Ordening van 1962 (WRO) de basis voor de huidige taakverdeling tussen de overheden.
De kern: het rijk legt hoofdlijnen van beleid vast in nota's, de provincies stellen streekplannen op die daarmee rekening moeten houden en de kaders aangeven voor de gemeenten en de gemeenten maken bestemmingsplannen. Die laatste plannen zijn de enige die bindend zijn voor de burger en belanghebbende. Een concrete bouwaanvraag wordt aan het bestemmingsplan getoetst, niet aan het streekplan.
Omdat een bestemmingsplan door zijn gedetailleerde karakter slechts een beperkt gebied kan beslaan, hebben gemeenten de mogelijkheid een structuurplan op te stellen, dat voor hun gehele grondgebied kaders aangeeft. Zo'n structuurplan is niet bindend voor de burger: een bouwplan dat in strijd is met het structuurplan mag niet om die reden worden afgewezen, indien het past in het bestemmingsplan.

Een speciale plaats heeft de artikel 19-procedure. Oorspronkelijk bedoeld om vooruitlopend op de wijziging van een bestemmingsplan alvast een daarmee strokend bouwplan te kunnen uitvoeren, werd dit artikel al gauw de 'grote leugen' van de ruimtelijke ordening. Heel veel plannen die in strijd zijn met het bestemmingsplan zijn met een beroep op artikel 19 uitgevoerd zonder dat naderhand het plan werd aangepast. Anderzijds werd er vaak mee vooruitgelopen op omstreden planwijzigingen, om de langdurige procedures van de WRO te omzeilen.De laatste jaren is de WRO voortdurend in beweging. In 1985 werd de planologische kernbeslissing ingevoerd, waarmee de vaststelling van rijksbeleid aan een procedure met inspraak en openbaarheid werd gebonden. Om de stroperigheid van de realisering van projecten te doorbreken zijn nieuwe aanpassingen als het tracébesluit en een nieuwe procedure voor de artikel-19 gevallen ingevoerd. Ondanks deze veranderingen blijft er veel kritiek op de wet.



De Staten hebben zich op het onderwerp wegen en spoorlijnen steeds wel geroerd. De eerder genoemde golfbeweging was het heftigst als het over infrastructuur ging. Spoorlijnen en tunnels verschenen op de kaart en verdwenen weer. De doortrekking van de A8 naar de A9 heeft hetzelfde lot ondergaan, al is daar weer nieuwe hoop voor. De steeds weer veranderende inzichten in de gewenste tweede ontsluiting van Wormer – hier slechts gedeeltelijk beschreven – zijn wellicht nog het beste voorbeeld. De conclusie zou kunnen zijn dat de invloed van de Staten hier in beginsel groot is, maar vanwege het ontbreken van een consequente lijn is er geen voorspelling mogelijk over de gevolgen van de besluitvorming op de lange termijn. Het ontbreekt immers aan kapitaalkrachtige investeerders die van geboden ruimte meteen gebruik maken. En de gemeente heeft slechts beperkte middelen om tot realisering te komen.
Daarmee zijn we terug bij het begin. Wie bepaalt nu eigenlijk de beslissingen over de infrastructuur en heeft daarmee een grote invloed op de vorm van het bebouwde gebied? Is dat niet meestal het gemeentebestuur, aangevuurd door economische en maatschappelijke ontwikkelingen? Want pas als de gemeente de middelen beschikbaar stelt voor de aanleg van een weg of verbinding, wordt de plek op de kaart vastgelegd.
En zo is het goed.

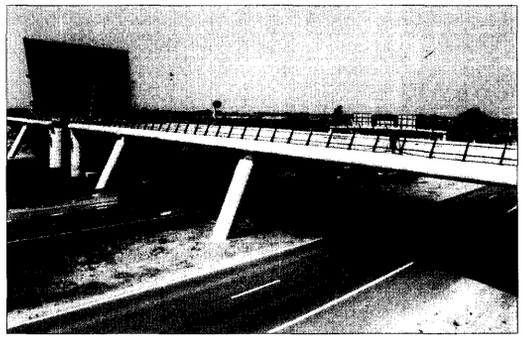
Welke plannen zijn er geweest?

1953	Streekplan voor de Zaanstreek
1966	Herzien Streekplan voor de Zaanstreek
1968	Streekplan voor het Noordzeekanaalgebied
1973	Ontwerp Structuurplan Zaanstreek (OSZ)
1979	Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied
1981	Structuurschets Zaanstad
1987	Streekplan Amsterdam Noordzeekanaalgebied
1993	Structuurschets Zaanstad 2005
1997	Regionaal Structuurplan 2005 (ROA)

De Prins Clausbrug gaf Wormer een goede ontsluiting, toch wordt deze minder gebruikt dan verwacht.

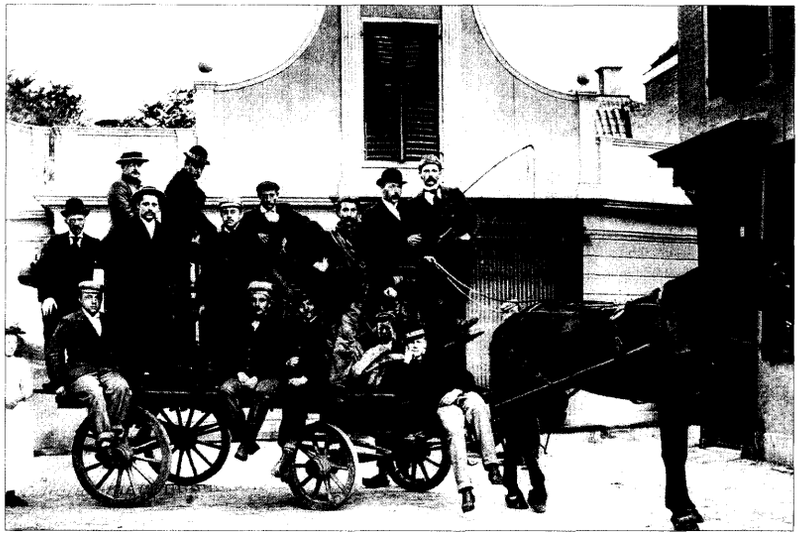
Met dank aan het provinciaal archief in Haarlem, waar de eerste drie streekplannen samen zes cm dik zijn en de laatste twee samen een stapel van vijftig cm vormen.

Foto's Henk van 't Loo



De nieuwste brug in de Zaanstreek ligt over de Nauernaschevaart in het verlengde van de Coentunnelweg; voorlopig alleen nog ter ontsluiting van de nieuwe wijk Saendelft bij Assendelft noord, maar mogelijk in de toekomst ook een aansluiting op de A9?

Verhalen bij foto's: Mens en paard



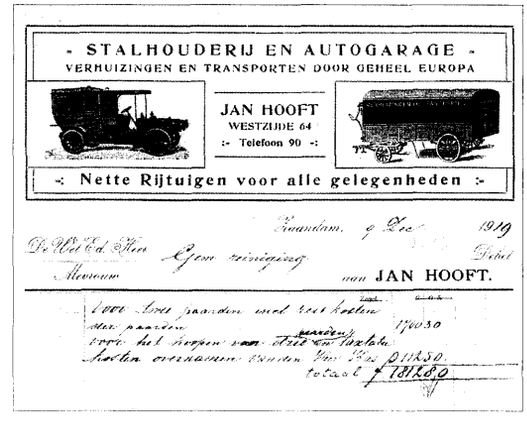
De brandspuiten werden vroeger ook door een paard getrokken. Op de foto, die genomen is in de Klauwershoek (Zaandam) voor de bekende bakkerswinkel van Jukkenekke, ziet u de thuiskomst van de V.B.- brandspuit na hulpverlening bij de brand van de fabrieken de Tijd en de Vlijt te Wormerveer op 15 augustus 1898. Het paard heeft dus een flinke rit achter de rug nl. van Zaandam naar Wormerveer en visa versa. Het paard heeft dus een rustpauze in de wei wel verdiend. Want het was niet zo dat hij alleen de wagen moest trekken maar ook de spuit zelf en dan nog de dertien spuitgasten. De brandweermensen hadden in die tijd nog geen vast uniform, de kleding was heel verschillend.

Dick Kerssens

Sedert de oudheid is het paard de mens altijd ten dienste geweest, hetzij als last- en trekdier in oorlog en vrede, hetzij voor plezier en sport. Hoeveel paarden zijn er niet gesneuveld op de grote slagvelden. Hoeveel paarden werden er niet ingezet bij de klassieke wedrennen in de oudheid.
De Koger Claes Aris Caescooper (1650-1629), was niet alleen een liefhebber van schaatsen, maar hij vermeldde ook de aantallen keren wanneer de paarden op het ijs verschenen. De winter van 1674 was streng en op 15 februari werd er op de Zaan druk geard. Caescooper vermeldt in zijn 'Nootysye boeck': "Quame de pa(e)rden bij veele op 't ijs en vroor seer hard" en op 7 maart ging men nog met paard en slede naar Amsterdam. Als de vaart dicht lag werden ook de goederen met paard en slede over het ijs vervoerd.
Tot het einde van de 19e eeuw waren paard en wagen niet uit het straatbeeld weg te denken. Van 's morgens vroeg tot 's avonds laat was het geluid van de paardenhoeven in de straten en op de paden hoorbaar. Voor het huis van een ernstige zieke werd stro uitgespreid om het getrappel van de paarden en het geratel van de wielen enigszins te dempen.
Het paard werd praktisch overal voor ingezet, hetzij voor de tram in Amsterdam, hetzij in tredmolens. In Wormerveer werden de spoorwagons vanaf het station naar de losplaats aan de Zaan getrokken door een paard.

Er waren in de Zaanstreek vele bekende stalhouderijen. Bekend was de stalhouderij van de firma Ros aan de Zuiddijk. Grondlegger van deze firma was de heer Ruitenberg. Diens dochter trouwde later met Willem Ros. Een van de latere firmanten was gehuwd met een Roskam, een toepasselijke naam voor een stalhouderij. De Wed. Roskam was op het eind van de 19^{e} eeuw een bekende verschijning aan de Zuiddijk. In 1929 werd de zaak opgeheven en gesloopt.

Jan Hooft had in Zaandam een van de bekendste stalhouderijen in Zaandam. In 1919 was men daar ook al met automobielen gaan werken. Het was het aangewezen adres voor alle transporten, of dat nu om een trouwrit of een verhuizing ging. De firma Hooft leverde ook paarden aan de gemeente. (Foto Gemeente Archief)



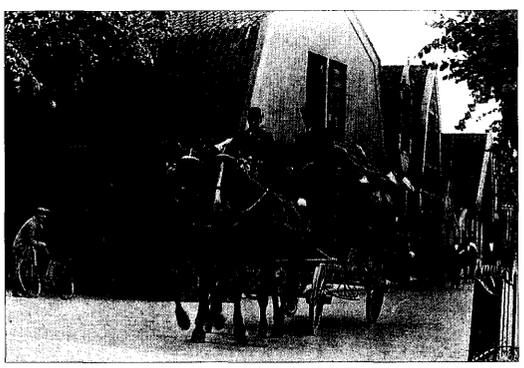
Aanvankelijk dacht men met de komst van de automobiel dat het gedaan zou zijn met paard en wagen. Dit was echter geenzins het geval. Tot en met de jaren twintig waren paard-en-wagen nog een bekende verschijning op straat. Halverwege de jaren twintig verschenen er meer en meer auto's. Vanuit Amerika was de stroom van nieuwe T-Fords niet tegen te houden.
Busbedrijven schoten als paddenstoelen uit de grond; het vervoer van mensen per autobus was een feit. Trouw- en rouwkoetsen werden vervangen door taxi's. Met de vrachtrijders ging de zaak wat langzamer omdat het vervoer te water nog een belangrijke positie bleef innemen.

Na 1945 verdwenen de laatste paarden van de straat, met uitzondering van een enkele groenten- of schillenboer die met zijn trouwe viervoeter langs de huizen ging.

De trouwkoets van de befaamde stalhouderij van Jan Roosdorp uit Zaandijk omstreeks 1920. Voor de koets twee prachtige paarden die gereed staan om uit te rijden. Op de bok een koetsier en palfrenier. (Foto D. Kerssens)

Boodschappenloper en vrachtrijder Willem Eijkel van Zaandijk heeft zojuist zijn paard uitgespannen. Trots houdt hij het paard bij de teugel vast. Een van zijn kinderen mag even op de rug van het paard poseren terwijl zijn vrouw toekijkt. Eijkel was een bekend figuur in het dorp en onderhield onder meer expeditiediensten op Westzaan, Zaandam en Wijk aan Zee.

(Foto Gemeentearchief)



Een versierde en vol geladen Jan Plezier van stalhouder Jan de Boer uit Zaandam, omstreeks 1915, getrokken door twee paarden, op de hoek van het Guispad en de Lagedijk te Zaandijk.

(Foto Gemeentearchief)

Een romantisch beeld herleefde ondanks de druk van het oorlogsgeweld. Door de benzineschaarste tijdens de bezetting 1940'45 was het op het laatst voor particulieren niet meer mogelijk met auto's te rijden. Voor trouwpartijen werden de trouwkoetsen - en bij begrafenissen uiteraard de rouwkoetsen - weer voor de dag gehaald. Werkeloze chauffeurs werden weer koetsier. De nood maakte vindingrijk zoals wij op de foto kunnen waarnemen. We zien een autobus getrokken door twee paarden. De koetsier zit in dit geval op het rechter voorspatbord. Hij heeft zo juist bruid en bruidegom en de bruiloftsgasten naar het stadhuis van Zaandam gebracht.

Paard en kar van de gemeentelijke reiniging. Met deze kar werden in Zaandam de privaattonnen opgehaald. Toen de foto in 1921 werd gemaakt was het aantal tonnen nog zeer groot. De sanitaire voorzieningen waren in Zaandam, en niet alleen daar, in vergelijking met de situatie van thans, primitief. Velen, vooral degenen die aan de paden woonden, hadden een plee aan de sloot. Carry van Bruggen schrijft hierover in haar boek, 'Het huisje aan de sloot'. Op de foto o.a. de 'jongens van de Poepkar': links naast het paard Jan van der Hooft, dan op de bok van de kar Dirk Kersemaker, verder met twee vaatjes aan het juk Thijs van Duyse.
In die jaren reden er vijf paard-en-wagens rond voor het weghalen van de tonnen. Er konden zo'n negentig tonnen in de wagen. Vier keer per dag reden de wagens naar het terrein van de gemeentereiniging aan de Westzanerdijk. Ook werden er tonnen per schuit vervoerd.

De befaamde stoomspuit met stoere spuitgasten uit Wormerveer, omstreeks 1913, bespannen door twee paarden, aan de Wandelweg. Op de achtergrond het kantoor van het gasbedrijf. Het was altijd een zeer imposant gezicht als de paarden met de spuit door de straten draafden. De stoomspuit die nog steeds bestaat en in bedrijf is, is de trots van de Wormerveerse brandweer. (Foto Gemeentearchief)

HERINNERINGEN aan de eerste automobiel te Zaandam

door C. Poel Jr.

Het was in het jaar 1899 dat de toen 41 jarige Zaandamse houthandelaar, de heer J. H. van de Stadt, à raison van Frs. 4000.– (à 48 ct. in Nederlands courant dus een bedrag van *f* 1920,–) aan de heer J. Leonard Lang te Amsterdam, de levering opdroeg ener voiturette van het sinds 1910 niet meer bestaande Franse merk Décauville.

De business van de heer Lang, die in die tijd hoofdzakelijk rijwielen verkocht en in verband daarmede tevens een „rijwielschool" exploiteerde in het Paleis voor Volksvlijt, waarin ook gelegenheid bestond het wielrijden als zaalsport te beoefenen, was sinds 1892 gevestigd aan de Nicolaas Witsenkade.

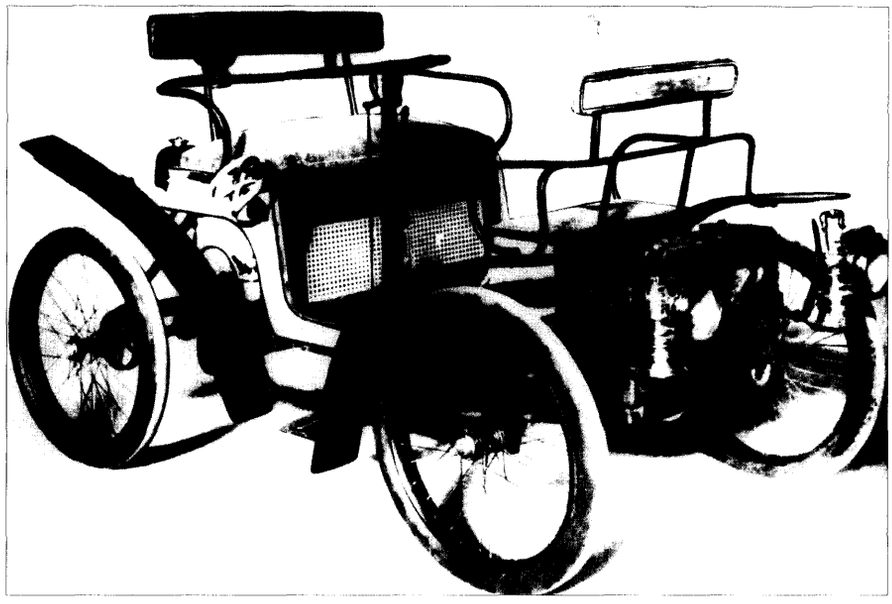
In 1896 aanvaardde hij echter het agentschap van de Société Décauville –een fabriek van hoofdzakelijk spoorwegmateriaal die per jaar echter ook een beperkt aantal voiturettes vervaardigde– en huurde voor showdoeleinden een gedeelte van het pand Stadhouderskade 114, destijds de rijtuigfabriek der Gebrs. Spijker, de latere automobielfabrikanten. Na het vertrek van de Spijker's naar de nieuw gebouwde fabriek aan de Amsteldijk, betrok Lang het gehele gebouw en daarin is ook nu nog het hoofdkantoor van J. Leonard Lang N.V. gevestigd.

De Décauville voiturette was, gelijk in die dagen gebruikelijk, geheel open en bezat 2 zitplaatsen voor passagiers, n.l. één naast de bestuurder en één op het voorbankje. De ongelukkige die op laatstgenoemde bankje mocht plaatsnemen, reed „achteruit", moest met opgetrokken knieën zitten en liep bovendien nog een gevaar, waarop wij later terugkomen.

De heer Lang stelde voor dat hij het wagentje zelf in ontvangst zou gaan nemen aan de fabriek te Corbeil (Dépt. S.&O.), om het daarna op eigen kracht over de weg naar Zaandam te brengen. In verband met de toenmalige stand der autotechniek konden pessimisten de voorgenomen rit van de heer Lang niet anders zien dan als een hachelijke onderneming, maar hijzelf was vol goede moed en dit zal er wel toe hebben bijgedragen, dat de heer Van de Stadt uiteindelijk zijn toestemming verleende.

Vlekkenwater als brandstof

De in het begin van het automobilisme nog „natuurlijke", d.w.z. niet door een kraakproces verkregen, benzine, die naphta werd genoemd, was toen in kleinere plaatsen uitsluitend en dan doorgaans in zeer kleine hoeveelheden verkrijgbaar bij drogisten. Deze verkochten n.l. dit artikel als „vlekkenwater" aan onze grootmoeders, die de vloeistof bewaarden in een meestal met een zwarte lap omwonden flesje dat–



Reclamefoto voor de Décauville. Het was het eerste model dat in 1898 onder licentie werd gebouwd in de Fahrzeugfabrik Eisenach.
Het model werd onder de naam 'Wartburg' op de markt gebracht. Behalve J.v.d. Stadt bezaten nog zeven Nederlanders een Décauville. Mogelijk was ook 'De Eerste Nederlandse Automobielen Fabriek' van de heer Arts uit Dongen licentiehouder
(foto uit de verzameling J. Bakker, Uden)

wegens het destijds vermeende zelfontbrandingsgevaar als benzine gedurende enige tijd aan het daglicht werd blootgesteld– in het donkerste hoekje dat in het huis te vinden was, werd opgeborgen.

De voor het rijden met een auto eveneens onontbeerlijke smeerolie en consistentvet waren alleen te koop bij handelaren in machinekamerbehoeften, zoals deze verkopers in de glorietijd van de stoommachine, zo omstreeks de eeuwwisseling, werden betiteld.

Het lag voor de hand dat de heer Lang vooraf verschillende maatregelen trof teneinde de gewaagde tocht zo mogelijk met succes te kunnen volbrengen. Om onderweg het zoeken naar leveranciers van benzine, olie, enz. te vermijden, of tenminste tot een minimum te beperken, nam hij bij zijn vertrek uit Corbeil enkele bussen benzine en smeerolie mee, benevens een bus consistentvet gemengd met grafiet. Ook werden o.a. „ingescheept" enige extra 4 Volts accu's en 24 mm bougies voor de ontsteking, bandenplakmateriaal, een paar reserve-binnenbanden en met het oog op eventuele reparaties onderweg, natuurlijk het nodige gereedschap.

Dank zij deze voorzorgsmaatregelen, maar tevens door zijn vakmanschap, wist de heer Lang het traject van ongeveer 500 km zonder al te veel narigheden onderweg af te leggen.

Heelhuids afgeleverd

Na de voiturette vanwege het toen enorm geachte aantal in één rit afgelegde kilometers te Amsterdam een onderhoudsbeurt te hebben gegeven welke, wat de uitgevoerde werkzaamheden betrof, een 10.000 km beurt van nu zal hebben benaderd, werd het wagentje heelhuids aan de koper te Zaandam afgeleverd.

De Zaandammers waren n.l. blijkbaar zo verbouwereerd door de verschijning van een auto in de straten hunner stad, dat zij vergaten de bestuurder en/of de auto te molesteren wat, blijkens berichten in „De Kampioen" van 1897, dus nog maar enkele jaren tevoren, herhaaldelijk met wielrijders was geschied. Voor het laten maken van de foto bij aankomst van de voiturette te Zaandam, (zie afbeelding) was de heer Van de Stadt kennelijk even van zijn kantoor weggelopen, waarvan o.i. de trijpen pantoffels aan zijn voeten getuigen.

Toch had hij nog kans gezien het veredelde „Rotterdammertje", of wel de Prinz Heinrich pet op te zetten, in die tijd het geijkte hoofddeksel van hen die sport beoefenden, of dit nu zeilen, wielrijden of autorijden was. Voorzover de beide laatste categorieën lid waren van de ANWB of van de N.A.C. werd de pet mét het insigne dezer verenigingen gedragen.

De heer Van de Stadt pakte zijn entrée in het corps van automobilisten (hij heeft behoord tot de z.g. club van 100, d.w.z. tot de eerste 100 autorijders die ons land in die jaren ging tellen) grootscheeps aan en importeerde voor eigen gebruik uit Hamburg een vat, inhoudende niet minder dan 200 liter naphta een kwantum dat destijds gewoonlijk slechts als voorraad werd aan-

gehouden door de pharmaceutische groothandel ten behoeve van cliënten-drogisten.

Voor de opslag van deze motorbrandstof werd op een geïsoleerde plek, n.l. op het z.g. Eilandje, gelegen in de Voorzaan te Zaandam, een houten schuurtje gebouwd, omgeven door een solide prikkeldraad-omheining, waarin een poort met 'zeven' sloten. De lichte houtbouw was veiligheidshalve gekozen opdat, ingeval de benzine door de gevreesde zelfontbranding zou ontploffen, de uitwerking der explosie zich tot de naaste, onbebouwde, omgeving zou beperken

Betalen "als het gelegen komt"

Bij het in werking treden van de voormalige Motor- en Rijwielwet (1906?) kreeg de heer Van de Stadt voor zijn auto het Provinciale nummer G-3 toegewezen. Men had in die dagen de goede gewoonte bij verkoop van zijn motorrijtuig het nummerbewijs te retourneren naar de instantie die het had afgegeven en blijkbaar heeft ook de heer v. d. Stadt aldus gehandeld toen zijn wagentje van eigenaar verwisselde, want volgens het K.N.A.C. en ANWB nummerbewijzen-register van '20 stond G-3 later op naam van de heer Kruseman te Haarlemmerliede, terwijl de heer v. d. Stadt toen het nummer G-2476 voerde.

Een pikante bijkomstigheid bij de verkoop: de heer van de Stadt verkocht de Décauville aan een van zijn broers en ofschoon beiden financieel zeer goed gesitueerd waren (ze zijn intussen reeds lang overleden), bedong laatstgenoemde dat hij zou mogen betalen „als het hem gelegen kwam", waardoor eerstgenoemde (figuurlijk?) in het bezit kwam van een wissel op de eeuwigheid. Elke keer als hij n.l. bij zijn broer op beta-ling aandrong, liet deze hem weten „dat het hem op dat moment niet gelegen kwam"; of er uiteindelijk toch nog verrekening heeft plaatsgevonden, nadat wij op 2 juli 1913 de Décauville van de heer C. van de Stadt hadden gekocht, is ons niet bekend.

Particuliere ophaaldienst

De heer J. H. van de Stadt heeft van 1899 tot in de jaren dertig met auto's gereden, maar is nooit een automobilist geweest in de zin die daaraan vooral in de eerste 20 jaar van deze eeuw, werd gehecht.

Hij bezat n.l. totaal geen interesse voor de technische kant van de auto; als hij onderweg met pech te kampen kreeg, dan trachtte hij in de buurt hulp te verkrijgen en wanneer dat niet lukte, dan pakte hij de trein naar huis en belde eenvoudig het eveneens reeds jaren geleden overleden Zaandamse auto-factotum Steemeijer op, die dan maar moest zien op welke wijze hij de desbetreffende auto weer naar de thuishaven terugbracht.

En toch heeft hij na de Décauville achtereenvolgens automobielen versleten(?) van de merken Spyker, New Pick, Germain, Cadillac en Essex, allemaal open wagens, behoudens de Cadillac die een aparte gesloten carrosserie (Donderwinkel fabrikaat) voor de wintermaanden rijk was.

Olie-druppel-potten met spatsmering

De Décauville 1899 was voorzien van een stalen buisframe, achterin gebouwde motor van 3-3,5 pk met 2 cilinders in verticale tandem opstelling en luchtkoeling, automatische inlaatkleppen, oppervlakte-carburateur door oliedruppel-potten gevoede spatsmering, ontsteking door 4 Volts „celluloid" accu, dubbele trillebobine met echte platina contactpunten, en interrupteur, ook wel genoemd alumeur, voor de laagspanningsstroom, met handverstelling, bougies met de reeds tientallen jaren geleden in onbruik geraakte 24 mm draad (z.g. Peugeot draad), 26" draadspaakwielen met hielbanden 26X 3", conische, met leer beklede, koppeling in het vliegwiel, achterassen gelagerd in 4 démontabele kogellagers, krachtsoverbrenging van motor op achterassen door kroonwiel/ pignon met differentiaal. De hiervoor bedoelde kogellagers waren van een zeer exclusieve constructie; niet alleen verwerkten zij zowel de axiale- als de radiale drukken op de achterassen en waren zij nastelbaar om eventuele slijtage op te nemen, maar zij waren ook uitstelbaar naar links of rechts, van welke eigenschap de constructeur van de Décauville gebruik maakte voor de juiste afstelling van de ingrijping der achterastandwielen op de satellieten van het differentiaal.

De overbrenging door een kroonwiel en pignon is voor ons, mensen van de tegenwoordige tijd, eigenlijk vanzelf sprekend, maar- in 1899 was deze constructie haute nouveauté. In die gevallen waarin de motor niet dwars in het frame was geplaatst, werd meestal gebruik gemaakt van in eerste instantie weliswaar een haakse tandwieloverbrenging, maar dan van de motor op een tussenas, welke door middel van een of meer kettingen, of in sommige auto's van een platte-riemtransmissie de wielen of achterassen aandreef.

De montage van de combinatie kroonwiel/pignon en de versnellingstandwielen (2 versnellingen vooruit) was bij de Décauville uiterst primitief, t.w. geheel open, zonder enige bescherming tegen invloeden van buiten, terwijl de smering van de tandwielen navenant was.

Onderweg smeren „op verzoek"

Deze geschiedde „op verzoek", n.l. als de tandwielen onderweg lawaai begonnen te maken, door met. een houten spateltje een kluitje vet met, grafiet op de onderdelen uit te smeren, waarvoor gestopt en afgestapt moest worden en altijd een busje met dit spul „aan boord" werd meegenomen.

De automatische, of wel atmosferische, inlaatkleppen; kregen ongeveer 50 jaar geleden hun congé (naar ons weten was de 5 pk 4 cilinder F.N. motorfiets van 1913 de laatste die er als serieproduct mee was voorzien) en de oppervlakte-carburateur is al langer van het toneel verdwenen. De oppervlaktecarburateur van de Décauville bestond uit een tankje met peilglas, gedeeltelijk gevuld met in de beginperiode van het automobilisme zeer vluchtige naphta.

In het tankje was een soort van grote katoenen lampenpit aangebracht, die boven het brandstofniveau moest uitsteken (vandaar het peilglas om de juiste stand van de brandstof aan te geven) en aan de bovenkant enigszins was uitgerafeld om de verdamping van de opgezogen benzine te bevorderen.

Het gehele carburatie-systeem berustte er op dat de zwaar met benzinedamp bezwangerde primaire lucht, welke door de motor werd aangezogen, onderweg naar de cilinders werd gemengd met de juiste hoeveelheid secondaire lucht om een explosief mengsel te vormen, waarvoor een door de bestuurder te bedienen regelklep was aangebracht. „simple comme bonjour" zou men geneigd zijn te zeggen, als men de eenvoudige apparatuur, die bovendien ongevoelig was voor verontreinigingen of water in de brandstof, mits niet in een al te grote hoeveelheid aanwezig, vergelijkt met de gecompliceerde „gasfabrieken" met filters (om ook maar het kleinste vuiltje voor de sproeiers tegen te houden) van de tegenwoordige automobielen.

Maar dan houdt men geen rekening met ten eerste de kwaliteit of tenminste de samenstelling van de huidige benzine en ten tweede met het feit dat het mengsel beïnvloed werd door factoren als warmte, koude, vocht, meer of minder wind, richting waaruit de wind kwam (denk hierbij aan een rit met flinke wind over een bochtige weg in een vlak, open terrein) enz., enz., zodat men op sommige ogenblikken, om het op zijn Zaans te zeggen „puur zo'n goede machinist moest wezen" om de zaak draaiende te houden door voortdurend met de luchttoevoer- en als de motor onder een bepaald aantal toeren kwam, ook met de voorontstekingslever, te manipuleren.

Telkens enkele liters bijtappen

Teneinde te voorkomen dat de oppervlakte carburateur bij terugslaan van de motor (contra-explosie noemde men dat vroeger) als een bom onder het achterste van de bestuurder en van de eventueel naast hem zittende passagier zou kunnen exploderen, was in de aanzuigleiding een scherm van z.g. Davy gaas aangebracht, zoals ook gebruikt werd in een ouderwetse oliemijnlamp. Een ander bezwaar van de Décauville o.c. was, dat deze maar enkele liters naphta kon bevatten welke, als ze waren geconsumeerd, niet automatisch werden bijgevuld door het intermédiair van een vlotter met vlotternaald, maar dat in dit geval een kraan moest worden geopend in een toevoerleiding vanaf de hoofdtank; dit kon niet onder het rijden door gebeuren, want dan kon men het peilglas van de o.c. niet aflezen, zodat het ook voor deze handeling weer stoppen en afstijgen geblazen was. Als de benzine in de o.c. bijna was opgebruikt, dan bemerkte een goed ingeschoten bestuurder dit omdat de motor zonder een andere aanwijsbare oorzaak meer toeren begon te maken, een verschijnsel dat „in the early days of motoring" veel voorkwam en dat ons nog nooit iemand logisch heeft kunnen verklaren.

De afremming van de Décauville kon worden bewerkstelligd door een aan elk der beide wielen aangebrachte contracterende bandrem. De beide stalen banden waren oorspronkelijk gevoerd met kernleer, dat spoedig verbrandde als b.v. bij het afrijden van een helling gedurende enige tijd achtereen het rempedaal bleef ingetrapt; een hier in Nederland voor het eerst toegepaste verbetering was de bekleding der remmen met brons of gietijzer, maar alle bovengenoemde materialen hadden gemeen, dat het minste of geringste, spoortje olie of vet dat zijn weg naar de „remvoering" wist te vinden, een vernietigende werking op het remvermogen uitoefende.

Het opgooien van modder en andere ongerechtigheden door de banden van de wielen werd voor een groot deel belet door de fraai gewelfde houten spatborden waarvan de voiturette was voorzien.

Oververhitting door lange rokken

De materialenkennis stond toentertijd natuurlijk nog niet op het peil van nu. Het gebeurde dan ook meermalen dat na een „snelle" rit (de maximum snelheid van het wagentje lag tussen de 30 en 35 km) met de wind in de rug, de inlaatklepveren door de hitte van de dan niet voldoende gekoelde motor dusdanig verslapten, dat démontage ter plaatse moest geschieden om de klepveren te vernieuwen, of bij ontstentenis van nieuwe exemplaren, de oude op te rekken, teneinde deze zo goed en zo kwaad als dat ging, weer op ongeveer de juiste spanning te brengen, opdat men tenminste de voiturette weer naar haar warme stal kon terugbrengen.

De toestand van oververhitting trad in sommige gevallen ook op wanneer naast de bestuurder een dame als passagier had plaatsgenomen en door de omvangrijkheid der eigentijdse rokken de stroming van lucht voor de koeling van de motor door het pitrieten matje dat ter verfraaiing onder de bestuurderszitplaats, of beter gezegd onder de gehele breedte van de beide zitplaatsen, was aangebracht, werd ondervangen.

Op enige punten was de constructeur van de Décauville zijn tijd ver vooruit; een daarvan was de opmerkelijk goede voorvering, die in uitvoering enigszins deed denken aan die van de latere beroemde Lancia Lambda, maar dan zonder schokbrekers, welke in 1899 nog niet waren uitgevonden. *De voorwielen waren n.l. onafhankelijk afgeveerd door middel van spiraalveren in stofdichte, telescoperende kokers, ondersteund door een platte, dwars gemonteerde, bladveer.* Het feit dat achter alleen de „carrosserie" met de daaraan bevestigde benzinetank was opgehangen aan veren van het Victoria type (een vergrote uitgave van die, waarmede de indertijd gebruikte kinderwagens waren uitgerust) maar motor, overbrengingsorganen enz. tot het onafgeveerde gewicht van het wagentje behoorden, had een ongunstige invloed op het toch al in geringe mate aanwezige rijcomfort en was tevens funest voor de levensduur der achterbanden, welke bij enig geluk lag tussen de 2000 en 3000 km, maar het laatste aantal was wel het absolute maximum.

Reservewielen ontbraken nog

Een omstandigheid die men zich tegenwoordig ook moeilijk meer kan indenken: de regelmatig voorkomende lekke: banden moesten ter plaatse worden gerepareerd, omdat afneembare resp. reservewielen, zelfs in hun meest primitieve vorm, nog niet waren uitgevonden.

Stuurwielen waren omstreeks de eeuwwisseling nog lang niet algemeen gebruikelijk en ook de besturing van de Décauville werd gecommandeerd door wat de Engelsen noemen een „teller steering pillar". De uitvoering ervan kan het beste worden vergeleken met de helmstok van een zeilboot, echter met dit verschil, dat de montage in een auto overdwars geschiedde. De besturing was „direct", d.w.z. zonder vertraging in de overbrenging en daar zij ook niet irréversible was, had dit tot gevolg dat het stoten tegen elk obstakel op de weg of het rijden door een kuil, met dezelfde hevigheid waarmede de wielen dit ondergingen, op de stuurhefboom werd overgebracht. De op het voorbankje zittende passagier moest dan ook terdege dit apparaat in de gaten houden, wilde hij voorkomen dat hij hiervan een klap tegen het hoofd

Dit is een sprekend voorbeeld van een foutief advertentie-ontwerp. Terwijl in het land van herkomst, Frankrijk, maar ook in Nederland en Engeland toen reeds lang bekend was dat de Décauville geen damespassagier naast de bestuurder kon verdragen, zien wij in deze annonce anno 1900 van de Fahrzeugfabrik Eisenach, welke onderneming de licentie had verworven voor Duitsland de Décauville te mogen vervaardigen onder de naam 'Wartburg', een dame achter het stuur zitten. Zij belet met haar rokken volledig de doorstroming van lucht voor de koeling door de gaatjesmat onder de zitting, waardoor de motor het ongetwijfeld na slechts weinige kilometers wegens heetlopen zou hebben opgegeven. (illustratie Autokampioen 2/1963)

kreeg als de auto over een steen of door een kuil reed en de bestuurder bedoelde hefboom op dat moment nu toevallig eens niet stevig in de hand had.

Aan de fabricage van deze, in de ogen van de huidige generatie, wel zeer primitieve autootjes werd veel zorg besteed. Vele onderdelen waren op koper vernikkeld om ze zo goed mogelijk roestbestendig te maken en bijna alle onderdelen waarvan het materiaal het toeliet, zelfs de aanwezige- bouten en moeren, waren voorzien van een ingestempeld nummer om nabestelling bij eventueel nodige vervanging te vergemakkelijken, in zekere zin dus een vroege interpretatie van het later het sterkste door Henry Ford I gepropageerde idee van service na verkoop.

Treurig einde van de "Décauville" 1899

Omstreeks 1912/1913 begon, voornamelijk in Engeland, op automobielgebied een bepaalde rage te heersen en wel die der cyclecars; dit waren kleine, smalle autootjes, doorgaans met tandemzittingen voor 2 personen en opgebouwd met een motorrijwiel-motor, dito wielen en meestal een houten frame. Wat het model betreft, kunnen wij o.i. het beste de volgende vergelijking aanhouden: wat een tekkel is onder de honden, was de echte cyclecar onder de kleinere auto's van die tijd, t.w. langgerekt en laag bij de grond.

Helaas was het virus van vorenbedoelde rage ook tot Zaandam doorgedrongen en daardoor kwamen wij op het onzalige idee een complete, puntgave Décauville van 1899, welke wij in juli 1913 hadden kunnen kopen, te gaan ombouwen tot een moderne cyclecar, model '13.
(Het betrof hier dus de automobiel, die de heer J. H. van de Stadt in 1899 voor f 1920,- kocht en waarvan wij hiervoor de eerste levensjaren hebben beschreven.)

Zodra wij de beschikking hadden verkregen over het wagentje, werd dit door ons in jeugdig enthousiasme aangevallen met sleutel en schroevendraaier, waardoor het gereduceerd werd tot de onderdelen waaruit het was opgebouwd.

Na de onderdelen te hebben schoongemaakt op een wijze zoals nu het werkplaatspersoneel van de K.L.M. ons niet zou hebben overtroffen, stelden wij als snotneuzen van 17 jaar een reconstructieprogramma op, daar wij de zelfverzekerde mening waren toegedaan het beter te weten dan de vakman/ constructeur, die het ding 14 of 15 jaar geleden had ontworpen.

Omdat voor een cyclecar de wielbasis veel te kort was, werd de. stalen buisframe van de Décauville doormidden gezaagd en met een flink stuk verlengd; hierbij hielden wij geen rekening met de géometrie der stuurinrichting, want wat wisten wij daarvan af in een tijd waarin woorden als caster, camber, wheel inclination enz. nog geen gemeengoed waren, maar desondanks heeft dit geen moeilijkheden opgeleverd, waarschijnlijk door de lage topsnelheid die het wagentje kon bereiken. Door de verlenging konden 2 zitplaatsen achter elkaar worden gecreëerd en deze niet zoals oorspronkelijk boven-, maar voor de motor.

Modernisering

De motor zelf werd gemoderniseerd door de montage van een toen moderne Longuemare carburateur, die een hoofdsproeier rijk was met 6 uitlaten, het ontstekingssysteem vereenvoudigd door het plaatsen van een U(nterberg H(elmle) hoogspanningsmagneet, afkomstig van een verdronken Gardner bootmotor en een stuurkolom ingebouwd met bovenaan een Ford model T stuurwiel en onder een ronde hardhouten klos, welke men toen bobine noemde naar het evenzo genaamde onderdeel op een spinmachine.

In dit geval kwam er echter geen garen op de bobine, maar de nodige windingen van dun, gevlochten staaldraad; de uiteinden hiervan werden aan de fusée-armen bevestigd en op deze wijze vond de besturing plaats volgens de laatste cyclecar mode, anno 1913.

Het vernikkelde ronde benzinereservoir kwam op 2 hoge steunen vooraan op het wagentje in de lengterichting daarvan, met totale negering van de levensgevaarlijke situatie welke voor de inzittenden zou kunnen ontstaan bij een frontale aanrijding, maar deze wijze van plaatsing was toen bij verschillende merken cyclecars nu eenmaal gebruikelijk.

Nadat nog enkele andere „verbeteringen" aan de originele Décauville constructie waren aangebracht, maakten wij de eerste proefritten, welke gunstig verliepen maar in het goede Zaandam van 1913 wel de nodige opschuding gaven. Een der redenen hiervan was, dat aanvankelijk slechts één der participanten de leeftijd had bereikt om met een vierwielig motorrijtuig op de openbare weg te mogen rijden (hij is nu al enige tijd gepensioneerd als directeur van Albert Heyn, N.V.), terwijl de andere toch ook wel eens „sturen" wilde, wat natuurlijk moeilijkheden met de politie opleverde.

Produkt van "jongenswerk"

Het autootje vertoonde in zijn conceptie duidelijk de kentekenen een produkt van „jongenswerk" te zijn en zag er nogal „iel" uit, als u begrijpt wat wij daarmede bedoelen (de Engelsman gebruikt hiervoor het woord „freak"), zodat wij ons er niet mee buiten de gemeente durfden te wagen.

Na ongeveer een jaar was de aardigheid er af, mede omdat de „carrosserie" van het destijds nog niet watervaste triplex enorme blaren begon te vertonen door vochtoptrekking, maar voor de *f* 45,–, die wij in 1913 voor het wagentje uitlegden, hadden wij zeker voor f 450,– plezier beleefd en er bovendien een heleboel van geleerd, vooral hoe men sommige technische kwesties niet moet oplossen.

Om het betreurenswaardige einde kort te maken: de motor met toebehoren werd verkocht aan de toen nog te Zaandam gevestigde scheepswerf „Conrad", die hem — vanwege de luchtkoeling mét een ventilator — plaatste in een open werkvlet en er nog jaren mee heeft gevaren. De zo goed als nieuwe banden verkochten wij aan een paar bevriende motorrijders en de rest kwam als schroot terecht bij een koopman in oud ijzer.

Het is, menen wij, haast overbodig te zeggen dat wij in verband met het tegenwoordige geringe bestand in ons land van werkelijk historische auto's, zoals de Décauville er een was, ons nog altijd bezwaard gevoelen over de treurige wijze waarop wij de voiturette aan haar eind hebben laten komen, al is dit inmiddels bijna 50 jaar geleden gebeurd. Het enige dat ons nog als dierbare herinnering rest zijn de kwitantie van de verkoper en 2 stuks van de speciale achteras-kogellagers, welke wij eerder hebben beschreven.

Bron:
Eerder gepubliceerd in de Autokampioen nr. 2 en 3, 1963

Een Zaanse automobielhistoricus
De heer C.Poel jr. (1895-1975) vervulde een voortrekkersrol in de beschrijving van de geschiedenis van de Nederlandse automobielindustrie. Hij was administrateur bij de Fordgarage te Zaandam en heeft na zijn pensionering veel materiaal verzameld over de geschiedenis van de Nederlandse auto industrie. Zijn archief, dat veel materiaal bevat over de het merk Spyker, berust bij het gemeentearchief te Amsterdam. In nachtelijke arbeid heeft hij vele jaargangen van de Autokampioen nagelopen om te komen tot lijsten van de Eerste Nederlandse automobilisten. In bladen als Tuf-Tuf en de Autokampioen heeft hij veel artikelen over de geschiedenis van de auto in Nederland geschreven.
Met toestemming van de ANWB publiceren wij zijn verhaal over de eerste automobilist in Zaandam. Het is oorspronkelijk verschenen in afleveringen van de Autokampioen van januari 1963.

Ooggetuige: Cees Zwart

Groei wegverkeer leidde tot demping wegsloten en aanleg Provincialeweg en Coentunnelweg

Cees van Dalsum

Een gesprek met de heer C.N. (Cees) Zwart over de toeneming van het wegverkeer en de gevolgen daarvan voor de Zaanstreek resulteert veelvuldig - hoe kan het anders - in verwijzingen naar de ontwikkelingen bij het familiebedrijf Garage Zwart.
Dat werd in 1922 opgericht door zijn vader Dirk Zwart. Het bedrijf zou in de loop der jaren uitgroeien tot een begrip in de regio en ver daarbuiten.

Een van de eerste benzinepompen van Shell bij het pand Wandelweg 17. Op de foto links met hoed Piet Zwart, terwijl Jaap Zwart de pomp met de hand bedient

Dat Cees Zwart (1928) mede een belangrijk stempel op het bedrijf heeft gedrukt lag oorspronkelijk niet in de bedoeling. Hij koos voor een loopbaan elders. Ongeveer 13 jaar was hij verbonden aan de technische inkoop van de Deli Maatschappij. Daarna werkte hij op het Europakantoor van een Engelse onderneming op het gebied van stooktechniek.
In 1954 was hij overigens wel tot commissaris bij Garage Zwart benoemd. Enkele jaren later (1957) volgde zijn benoeming tot president-commissaris.

"In 1979 deed zich een personeelsprobleem voor in de leiding. Mijn broer Joop was ernstig ziek, mijn neef Jaap was 68, broer Dick 64. Men zocht een oplossing voor het managementprobleem. Men vroeg mij er bij te komen. De keus was niet makkelijk, maar het familiebedrijf trok me toch aan. Ik heb 12 jaar deel uitgemaakt van de directie en het was een fijne tijd."
Later zou hij zijn broer Dick ook opvolgen als lid van de toenmalige Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zaanland (later voor de Zaanstreek) en voorzitter van de commissie Verkeer en Vervoer van deze instelling.

Garage Zwart in Wormerveer omstreeks 1930. Voor de deur een serie Spykers waarvan er één aangereden is door een melkauto van melkfabriek 'De Zaanstreek'

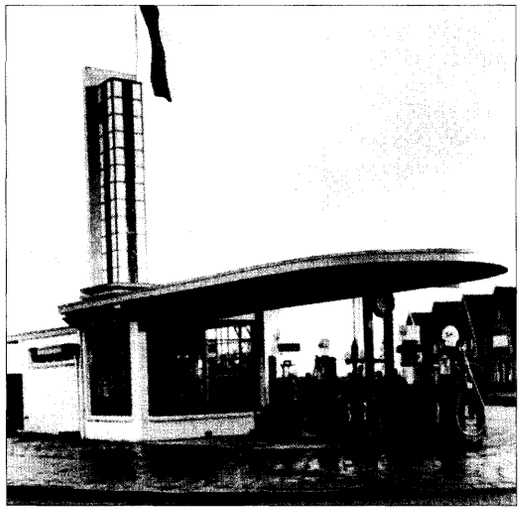
"De laatste 20 jaar heb ik van nabij meegemaakt hoe de Zaanstreek veranderde en groeide," vertelt hij, waarbij het gesprek meermalen afdwaalt naar de beginjaren van Garage Zwart. *"Voor het verkeer bestonden toen in hoofdzaak grintwegen. Met in het midden een verhard pad voor de paarden. Een groot probleem vormden de lekke banden. Daar had men in de beginjaren van de automobiel nog geen last van, want toen reed men op massieve banden. Later werden het luchtbanden. Dat waren nog geen beste en omdat er ook geen beste wegen waren, kon je bijna wachten op lekrijden."*
Wanneer vader Dirk Zwart met zijn werkgever Joh. A. Laan naar diens vakantieverblijf in Biarritz reed met de vierwielige Darac lagen er op het autodak daarom vier reservewielen...
De wegen werden in de loop der jaren verbeterd. Dat begon al in de jaren '20. Er kwamen steeds meer auto's op de weg.

Het verkeer begon in die jaren veel hinder te ondervinden van de tollen. Op tal van plaatsen werd tol geheven wilde men van de ene gemeente naar de andere gaan. Zo had je een tol bij het zwembad aan de Lagedijk in Zaandijk en bij de Veerbrug over de Nauernaschevaart tussen Wormerveer en Krommenie. Na veel strijd werden deze tollen - hinderpalen voor een gezonde economische ontwikkeling - opgeheven.
Zwart: *"Die tollen hadden ook merkwaardige situaties tot gevolg. Tussen '20 en '30 ontstonden de eerste busdiensten in de Zaanstreek. Die hadden er veel last van. De bussen tussen de Dam in Zaandam en Krommenie stopten bij de Veerbrug. Die gingen ze niet over, want dat kostte te veel geld."*
Er was sterke concurrentie. *"Je had de Blauwe Bussen (Sadler) en de Rooie Bussen, van de MEA. Dat was de Maatschappij tot Exploitatie van Autobusondernemingen. Deze was door enkele ondernemers opgericht om sterker te staan tegenover de blauwe bussen."*
Oprichters van de MEA (spottend: Mijn Eerste Armoede) waren Gesink & Terweij (Koog aan de Zaan), Fonteijn (Wormer), Kaat en Wezel (Koog) en de EWAC, de Eerste Wormerveerse Auto Centrale.

Een kolengasgenerator opgebouwd door garage Zwart op een Oldsmobile vrachtwagen.

De MEA reed in de oorlogsjaren vrij lang op gasgeneratoren, waarvoor de bussen o.a. bij Steemeijer in Zaandam werden omgebouwd. Cees Zwart herinnert zich, dat hij als kind speelde in de zandhopen tussen de Wandelweg in Wormerveer en Zaandijk, toen de Provincialeweg werd aangelegd. *"Achteraf is het natuurlijk een blunder geweest, dat de weg in Wormerveer niet naast de spoorweg is gekomen. Daardoor is de Wandelweg nog steeds een te drukke verkeersweg. De naam past niet meer!"*

Volgens Zwart hebben in de Zaanstreek veel transportbedrijven hun ontstaan en groei te danken aan de hier gevestigde levensmiddelenindustrie. *"Die had behoefte aan snel en kwalitatief hoogwaardig transport, dat efficiënt de vaak bederfelijke waar naar de afnemers vervoerde."*
De 'oude weg' door de dorpskernen kon dat toenemend verkeer niet goed verwerken. *"Toen is op veel plaatsen de wegsloot gedempt. De groei van het verkeer heeft het aanzien van de Zaanstreek op dit punt heel sterk beïnvloed."*
Het doorgaande verkeer was er niet mee geholpen en dat leidde tot de aanleg van de Provincialeweg. *"Dat was toen inderdaad een doorgaande weg. Vanaf de Hembrugponten naar Uitgeest en Alkmaar."*



Maar ook hier haalde de verkeersgroei in de naoorlogse jaren de capaciteit van de weg snel in, met als flessenhals het Noordzeekanaal. De ponten konden het toenemend aantal auto's aan het eind van de jaren '50 niet meer aan. Ook een reuzenpont, die eerder op de Donau werd gebruikt, bracht weinig verlichting.
Er moesten tunnels komen. De Velsertunnel was de eerste, daarna volgden de Coentunnel en de IJtunnel. Inmiddels zijn er de Zeeburgertunnel en de Wijkertunnel bijgekomen. Files staan er tijdens de spitsuren echter nog maar al te vaak.
"Dat komt niet alleen door de economische groei," betoogt Zwart, *"Het probleem wordt in belangrijke mate veroorzaakt door de politiek om de mensen ten noorden van het Noordzeekanaal te laten wonen, terwijl de werkgelegenheid zich aan de andere kant bevindt. Men gaat daar nog steeds mee door en het probleem laat zich daarom niet op korte termijn oplossen. Er zullen tunnels bij moeten komen. Of het openbaar vervoer moet bijzonder goed worden. Het is destijds verbeterd door de Hemspoortunnel, maar veel invloed op de filevorming heeft dat niet gehad."*

Verkeersdeskundige - zo mag je hem zeker noemen - Zwart heeft het altijd bevreemd, dat de Coentunnel aan de oostkant van de Zaan is komen te liggen. *"Dan had je een betere ontsluiting naar noordelijk Noord-Holland gekregen. De doortrekking van de A8 (Coentunnelweg) naar de A9 (weg Haarlem-Alkmaar via Velser- en Wijkertunnel) is er niet gekomen. Daardoor moet het doorgaande verkeer zich vanaf ongeveer het WFC-veld in Wormerveer tot voorbij Krommenie nog over de oude Provincialeweg wroeten. Het is een zeer vreemde situatie, dat de Zaanstreek in feite niet geheel op het rijkswegennet is aangesloten."*

Cees Zwart

Bovendien heeft de Coentunnelweg naar zijn mening de groei van Zaandam/Zaanstad in oostelijke richting geblokkeerd, terwijl het gedeelte door het Guisveld daar veel natuurschoon heeft vernield.

Hulpverlening voor het wegverkeer vanaf 1923 tot heden.

Peter Marcuse

Vanaf de pionierstijd rond de vorige eeuwwisseling tot heden, ligt een stuk 'bergingsgeschiedenis' dat tot leven komt als je kennismaakt met Nico Hoogwout, die daar zelf 50 jaar lang midden in zat en het is ook voornamelijk aan hem te danken dat dit verhaal tot stand kwam.
Vandaag de dag zijn alle bergingsaktiviteiten volgens het rayonneringssysteem landelijk geregeld en is iedereen vertrouwd met de gele takel- en transportwagens die je overal tegenkomt.
Het bewijs hiervoor heb ik trouwens in mijn hand; de ruim 200 pagina's dikke VBS gids 1999, uitgegeven door Nederlandse Vereniging van Bergingsspecialisten, die intussen ook al weer 10 jaar bestaat.

De korte voorgeschiedenis

Reeds voor de oorlog van 1914-1918 deden de eerste personen- en vrachtauto's in Nederland hun intrede, waaronder ook een auto van Nederlands fabrikaat merk 'Spyker'. Op het moment dat het eerste defecte voertuig op sleeptouw werd genomen naar de werkplaats, was er sprake van berging. Wat dat betreft zijn we als autobezitter eigenlijk allemaal potentiële bergers en heeft wellicht menigeen z'n buurman op een winterdag, uiteraard met zijn eigen sleepkabel, opgetrokken, omdat de motor niet wilde aanslaan.

Na 1918 toen het autoverkeer goed op gang kwam werden in de Zaanstreek door Ford en General Motors de eerste dealers aangesteld; respectievelijk Fa. Steemeijer in Zaandam en Garage Zwart in Wormerveer.

Hulpverlening in de Zaanstreek 75 jaar geleden (Garage Zwart)

Zij construeerden zelf hun eerste eenvoudige kraanwagen door een hefboom op een chassis te monteren. De firma Schol bouwde een kraan op een vrachtwagenchassis voor het vervoer en plaatsen van zware stoomketels en machines.

In de Tweede Wereldoorlog werd het autobezit door de bezetter flink gereduceerd. In 1945 was men aangewezen op de legerdumps van de geallieërden en dat bleek ruimschoots voldoende om een start te maken.
Bekende merken zoals Diamond - Ward La France - Dodge - GMC - Mack en Reo aangepast voor civiel gebruik door bedrijven als Baris in Spijkenisse, R.E.O.M.I.E. in Wolfheze bij Arnhem en Sindorf in 't Harde, boden een goed alternatief.
Aldus uitgerust was er rond 1948 een aantal Zaanse bedrijven met een kraanwagen voor hulpverlening.

Garage Dunnebier BV. aan de Dorpsstraat 357-359 in **Assendelft** is een allround garagebedrijf; directeur is C.P. Dunnebier.
Omstreeks 1904 werd door de overgrootvader van de huidige directeur een bedrijfje voor handkarren en fietsen opgezet. Er was zelfs enige tijd sprake van eigen productie van fietsen met als merk Adelaar.

foto rechts: De Ford D800 van Garage Dunnebier

Vanaf 1920 verkocht en repareerde men luxe auto's en vrachtwagens, maar ook tractoren. Bovendien werd er nog enige tijd met taxi's gereden.
Op een later tijdstip werd het Ford sub-dealerschap verworven.
Daarna kwam de service en export van Scania vrachtwagens. Ook tegenwoordig vindt er veel verkoop naar het buitenland plaats.
Hoewel het bergen geen specialiteit was, had men rond 1974 de beschikking over een kraanwagen merk Ford D800 met een Engelse opbouw van het type Holmes 600.
Na 1993 werd deze kraanwagen op non-actief gezet en daarna verkocht.

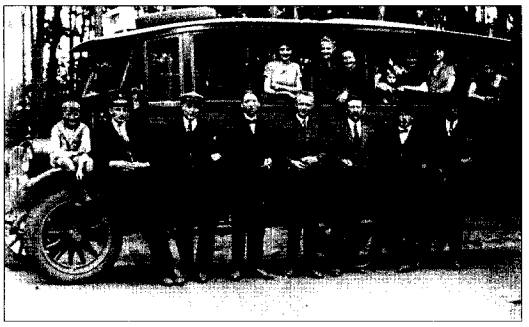
In **Westzaan** begon Fa. Kl. Verwer in 1923 met taxi-rijden, in- en verkoop van gebruikte auto's en handel in sloopauto-onderdelen.
Vanaf 1933 werd het bedrijf gevestigd aan de Provincialeweg 20, nabij de molen 'de Schoolmeester'.
Na de Tweede Wereldoorlog heeft daar nog een grote loods gestaan met rekken vol autoonderdelen.

foto rechts: De Mack van de Fa. Kl. Verwer

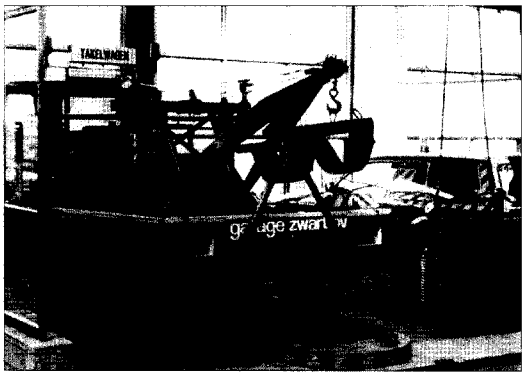
In 1953 werd een Mack kraanwagen uit de dumphandel betrokken. Kranen van hetzelfde type werden naast de handel in auto-onderdelen ook aan diverse relaties verkocht.
In de periode 1953-1970 was Verwer een bekend adres voor werkzaamheden met diverse kranen.
Met een Ford C.620, die na opbouw van een giek een groot bereik had, werden veel op-

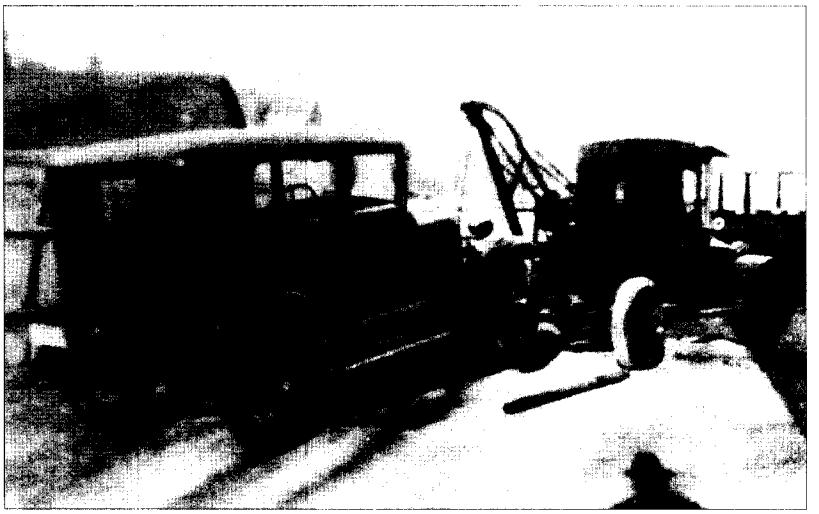
drachten aangenomen voor bedrijven en de politie.
Na de komst van de grotere hydraulische kranen, die geheel rond konden werken, namen de opdrachten voor de starre kranen af.
Omstreeks 1972 werd de eigen Mack aan de firma Nol te Westzaan verkocht en in de daarop volgende jaren verminderden zowel de handelsopdrachten als die voor de sloperij. In1986 overleed de oprichter van het bedrijf.

In **Wormerveer** begon D. Zwart in 1922 een garagebedrijf en een busdienst tussen Krommenie en Zaandam, met de naam 'Eerste Wormerveersche Auto Centrale' (E.W.A.C.). Dit toen nieuwe vervoersaanbod, later bekend als M.E.A. werd in de 50-er jaren overgenomen door de E.N.H.A.B.O.



Ook het ziekenvervoer, de taxi en niet te vergeten het reisbureau, dat met een eigen touringcar reed en buitenlandse reizen verzorgde, werden de steunpilaren voor dit jonge bedrijf.
Vanaf 1932 tot op heden is garage Zwart steeds General Motors Dealer geweest voor personenauto's en bedrijfswagens, met de bekende merken Opel en Chevrolet; in 1950 gevolgd door D.A.F.
Automobielbedrijf en Garage Zwart BV. is gevestigd aan de Oostindischekade 7-9 in Wormerveer. De directie bestaat uit J.D. Zwart en P.C. Leendertse.
Van het begin af beschikte men over een eigen kraanwagen en tot in de 70-er jaren heeft men achtereenvolgens een aantal kraanwagens gehad, waaronder een Chevrolet, Opel Blitz, GMC en Leyland Terrier.
Na het instellen van de rayons zijn de kraanwagens verkocht, maar er wordt wel met een oprijwagen en een ambulance gereden.





De eersteT-Ford kraanwagen van Garage Zwart

In **Zaandam** startte J. Does in 1939, na het overlijden van mevr. Mats - waar hij tot dan in dienst was geweest als particulier chauffeur - een eigen garagebedrijf in de Vinkenstraat 40 en werd agent voor 'de Willys Overland'.
Helaas vorderde gedurende de Tweede Wereldoorlog de Duitse bezetter al snel zijn bedrijf, om het te gebruiken voor onderhoud en reparatie van legertransporteenheden.
Na de bevrijding nam hij de draad weer op door als dealer met de merken Bedford en Vauxhall, zowel personen- als bedrijfswagens, de eerste jaren goede verkoopresultaten te behalen. Van 1960 tot 1972 was hij dealer voor D.A.F., waarna D.A.F. zelf tot 1979 van de garage gebruik maakte. De oprichter J. Does was dan al het jaar daarvoor overleden.
Garage Does bediende zich van een Bedford Breakdown kraanwagen, die echter na de komst van D.A.F. in het bedrijf, steeds minder gebruikt werd om tenslotte verkocht te worden.

Garage Does in actie met de Bedford Breakdown bij de sluis van Zaandam

Het volgende bedrijf in Zaandam is Joh. Schol BV, Kraan- en Transportbedrijf, gevestigd aan de Oostzijde 301A.
In 1900 opgericht door Lieven Schol was het werkterrein maalstenen of roeden wisselen bij molens en in fabrieken zware stoomketels plaatsen, zoals bijvoorbeeld. bij de firma Boon in Wormerveer. Bovendien werden sloopwerkzaamheden uitgevoerd.
Na de Tweede Wereldoorlog werd er onder leiding van Joh. Schol gewerkt met kranen, eerst ook weer die robuste Mack's uit de dump voor het bergen van vrachtauto's en om te assisteren in de industrie.

Foto links Een GMC van Fa. Zwart in de garage

Bij het Hanepad aan de Zuiddijk poseert de Mack van Fa. Schol

Spectaculair was het transport binnen de Zaanstreek van oude te restaureren houten huizen naar de Zaanse Schans.
Ook het Enkhuizer buitenmuseum werd ingericht met woningen en andere gebouwen, door de firma Schol uit de oude Zuiderzeedorpen gehaald en herplaatst.
De eerste hydraulische kraan merk Bantam werd in 1963 aangeschaft, maar momenteel zijn er wel 10 kranen tot 200 ton inzetbaar voor haven en industrie. Als vanouds horen de molens daar nog steeds bij.
Tenslotte zal in het jaar 2000 het bedrijf 100 jaar bestaan, met als bijzonderheid dat hiervan ook nog een goed onderhouden Mackkraan getuige zal zijn.

Een vanouds bekend bedrijf in Zaandam, tegenwoordig onder de naam Verenigde Automobielbedrijven Zaandam, bevindt zich in de Zeemansstraat 43, onder leiding van de directeur H. J. Dekker.
In 1918 startte C. Steemeijer een klein bedrijf in motoren, auto's en fietsen in de Oostzijde.
Twee jaar later werd een pand aangekocht in de Zeemansstraat waar tot op heden de Forddealer voor luxe, bestel en vrachtwagens gevestigd is.
In de beginjaren is men ook actief geweest met een busdienst tussen Zaandam en Krommenie, N.V. Omnibusmij 'Zaanland', later opgegaan in de 'MEA'.
Sinds1980 maakt het Ford-dealer bedrijf van Willem Schmidt in Alkmaar en Heerhugowaard deel uit van het concern.
De eerste kraanwagen in 1929 was een A-Ford met een handbediende lier, in 1938 gevolgd door een kraan geconstrueerd op een nieuw chassis, die tot in de 60-er jaren heeft dienst gedaan. Men heeft nog enige tijd een Mackkraan van de Fa. Verwer gebruikt, maar de inzichten op het gebied van berging waren sterk aan het veranderen en dat was de reden om deze tak van hulpverlening af te stoten en de Mack ging weer terug naar Verwer.
In Alkmaar is uitsluitend voor eigen gebruik nog een kraan aanwezig.

Dan komen we toe aan het derde bedijf in Zaandam, Automobiel- en Garagebedrijf Winkel BV. aan de Houthavenkade 50, directie K. Winkel tot 1996, nu Jonk.
Rond 1960 dealer voor Vauxhall en Bedford, later Mazda.
Tegenwoordig spreken we van Winkel Personenwagens B.V. voor Volvo en Renault Dealer Zaanstad B.V., aan de P. Ghijsenlaan 5.

Had men in het begin de beschikking over een zware kraan met uitschuifbare giek van het merk Ward la France , die in het begin ook zware machines bij Bruynzeel heeft verplaatst, daarna werd het een Bedford Breakdown met twee uitzwenkbare armen , die tot omstreeks 1988 hoofdzakelijk voor afsleepwerk gebruikt werd. Winkel sr. tenslotte, stond op het gebied van berging bekend als iemand met een een zeer goede reputatie.

Als laatste in de rij van garagebedrijven met een 'kraanwagen', is de beurt aan de Fa. Hoogwout in Zaandam en is het woord aan Nico Hoogwout.
"Op 18 October 1925 werd het garagebedrijf van Huib van Kuyl, in de Czarinastraat, bij de Kamer van Koophandel ingeschreven. In 1933 werd een nieuwe garage aan de Provincialeweg 76-78 in gebruik genomen.
Dit bedrijf werd in 1941 ook door de Duitse Wehrmacht gevorderd. Mijn vader heeft daar, zoals iedereen die toen een auto bezat, tegen een vergoeding zijn auto moeten inleveren. De onder de garage verstopte en gedemonteerde Fiat's 500 hebben de Duitsers echter nooit ontdekt."

Er was daar net zoals bij de collega autobedrijven een kraanwagen voor de eigen klanten, Van Kuyl had hiervoor een Chevrolet-dumpauto aangeschaft. Voor het bergen van zware vrachtauto's assisteerden de Mack's van Fa. Schol of Verwer.
Na de oorlog in 1948 werd Hoogwout daar bedrijfsleider met de toezegging te zijner tijd het bedrijf over te kunnen nemen.
Die overname kwam eerder dan verwacht, doordat een jaar later Van Kuyl ernstig ziek werd en niet langer in staat was zijn bedrijf voort te zetten. Het werd in maart 1950 door Nico Hoogwout gekocht samen met C. Davids, de technische man, afkomstig van Garage Steemeijer, die in 1956 in Zandvoort voor zichzelf begon als VW-dealer.
"Mijn bedrijf groeide; in 1951 was ik al dealer van de Morris-organisatie geworden, maar de bergingsopdrachten namen ook toe. Het bergingsmateriaal werd aangepast en voorzien van het bekende logo met de H en de kleuren geel en blauw. We pakten van alles aan; auto's die uit de Zaan of het Noordzeekanaal gehaald moesten worden, auto's onder de trein geraakt, botsingen en 's winters slippartijen.

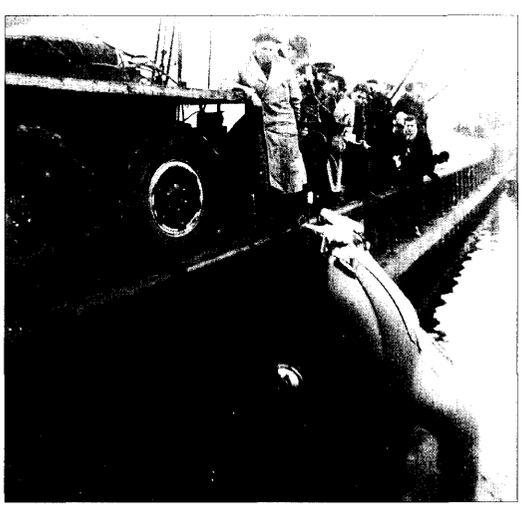


Foto rechts:
Auto te water in de Westhaven van Amsterdam, rechts nog even zichtbaar, een sleepboot van Goedkoop met duikers onder water aan het werk

Ja, het is zelfs voorgekomen dat we een dekschuit, nadat deze door ons in twee stukken gebrand was, over de weg transporteerden."
In 1970 kwam de eerste rijdende kraan een 10-tonner merk Vickers, inzetbaar bij de bouw, van staalconstructies tot aan het plaatsen van machines toe.
"In 1974 werd ook ik ernstig ziek en kreeg het advies het gehele bedrijf van de hand te doen. In oktober 1976 was het zover, pand en personeel gingen over naar Autobedrijf Van der Weide, maar takel- en bergingsmateriaal plus de hydraulische kranen bleven over. Dit materiaal werd in 1976 voorlopig ondergebracht op de Daam Schijfweg.
Mijn herstel verliep voorspoediger dan verwacht. Hierdoor was ik in staat om, met hulp van mijn vrouw, zoon en dochter en een vaste groep part-timers, het bergings- en transportwerk opnieuw ter hand te nemen."

Het jaar daarop kwamen er twee vaste medewerkers J. en C. Pels bij, ook zij hadden de mogelijkheid bedongen te zijner tijd het bedrijf te kunnen overnemen.
In 1982 werden zij in de directie opgenomen, de samenwerking duurde 19 jaar en het aantal kranen nam toe van 1 in 1970 tot 8 in 1995 met bovendien een 5-tal trailers erbij.
Intussen was begin 1980 van Bruynzeel een stuk grond aan de Gerrit Bolkade gekocht waarop toen nog niet gebouwd kon worden, dat gebeurde in 1987 en in het jaar daarop werd het nieuwe pand, kantoor en werkplaats, betrokken.

"In 1996 nam ik afscheid en werd Hoogwout BV overgenomen door C. Pels en start J.Pels een eigen bedrijf in zwaar transport hoofdzakelijk met pontons over het water. Zijn plaats wordt ingenomen door P. Tammer.
In 1998 komt het als zeer goed bekendstaand Kraan- en Transportbedrijf Mosk uit Den Helder erbij en nemen we het rayon Edam-Volendam van de Fa. Frikkee over."
Eind 1998 kunnen we spreken van een bergings- en transportbedrijf waar in totaal 60 mensen werken; het materiaal bestaat uit 21 kranen en een 8-tal trailers en trekkers met al het nodige hulpmateriaal.
In het jaar 2000 zal het 75 jaar geleden zijn dat het bedrijf van start ging dat uitgroeide tot de Hoogwout Groep.

De dagelijkse praktijk van het bergen door de jaren heen. Hoe het begon.
"Toen ik bij Huib van Kuyl kwam werken, waren we met z'n vijven voor het dealerschap van Hansa en Fiat, zowel verkoop als reparatie, benzinepomp en stalling voor maar liefst 50 auto's.
We hadden de beschikking over Chevrolet dumpwagen met vierwielaandrijving waarop een kraan gemonteerd was. Deze dumpkraan bijgenaamd 'het hijgend hert' gebruikten we voor klanten met een defecte auto, net zo als de collega's dat deden."

Voor zwaar werk echter werd soms gebruik gemaakt van de diensten van Fa. Schol of Verwer. Na verloop van tijd werd de dumpkraan vervangen door een kraan voor licht werk, merk International en voor zwaar werk een Reo, beide met een opbouw van de Fa. Fleumer uit Westzaan. De Reo werd nu ook voor andere opdrachtgevers ingezet zoals de ANWB, de politie en diverse transportbedrijven. Vanaf die tijd hebben modernisering en uitbreiding niet stilgestaan.

De Reo, International en Landrover van-Hoogwout BV poseren aan de overkant van het Noordzeekanaal ter hoogte van de vroegere Hembrug

"Doordat we boven de garage gingen wonen en altijd, ook in het weekend en 's nachts steeds gehoor gaven, ontstond de gewoonte ons in te schakelen. Dat heeft overigens wel de nodige nachtrust gekost. Ik herinner me nog goed hoe bij thuiskomst mijn vrouw altijd vroeg; 'hoe was 't' en op mijn: 'nou vrij zwaar beschadigd', kwam dan onveranderlijk haar: 'nee, dat bedoel ik niet. Hoe was het met de mensen'?".
Nico Hoogwout is over dit laatste aspect terughoudend en daarbij speelt discretie tegenover de eventuele nabestaanden een overwegende rol.

Hoe het in de praktijk toegaat.
"Bij de meest gangbare ongelukken, zoals botsing met een tegenligger of een lantarenpaal werd je via de politie ingeschakeld en kon je de betreffende wagen van voren takelen dan reed je vervolgens naar een van te voren opgegeven adres. Waren de wielen of de aandrijving geblokkeerd dan kwamen er hulpstukken met wielen aan te pas. Deze hulpstukken werden dan met behulp van een krik onder de geblokkeerde wielen van de verongelukte auto geplaatst, die dan met beperkte snelheid getransporteerd werd.
In alle weersomstandigheden was je paraat; zo ook op een winterdag 's avonds, er lag een dikke ijslaag op straat. Het was dus spek en spekglad en ik had nog al wat werk gehad om een gestrande auto te bergen; toen ik plotseling mijn dochter op de schaats ontwaarde, dus op straat, die de volgende berging kwam melden."

Bij ongelukken zoals; van de dijk geraakt of in de sloot , is het altijd zaak de auto in kwestie zonder bijkomende schade te bergen, want die wordt door de verzekering niet vergoed.
De bergingschauffeur moet dus eerst goed zicht op de situatie hebben voordat hij met de juiste kettingen, later staaldraden en nog weer later nylon banden aan de slag gaat.
Auto's op de kop of van de dijk vereisen nog meer inzicht.

De heer N. Hoogwout

Standaardregel is nog steeds:
1. Bekijk de situatie rustig en maak na alles goed in je te hebben opgenomen een bergingsplan.
2. Trek je nimmer iets aan van de mening van omstanders, want anders gaat het gegarandeerd fout.
3. Berg de auto altijd in de tegenovergestelde richting. Zoals hij er in gegaan is moet ie er ook weer uit.

"Een bijzonder voorval uit de beginperiode, was een berging in 1952 toen een klant van ons een bij Kijkduin gestrand vissersvaartuig had gekocht waar hij de motor uit wilde hebben. Dat was precies iets voor onze vierwiel aangedreven dumpkraan die toen vanaf het strand in twee periodes van laagwater de klus klaarde."

"Na alarmering door de politie was ik altijd snel ter plaatse, ging het om een ernstig ongeval, dan waren bij aankomst ter plaatse de politie en G.G.D. er toch eerder.
Dat gaf een keer aanleiding voor commentaar van de kant van de politie: 'eerst de zoon voor de G.G.D.- mijn zoon zat toen op de ambulance - dan de vader voor de auto'."

Stond de berger vroeger soms oog in oog met de inzittende man of vrouw, tegenwoordig is het standaardprocedure geworden dat via 1-1-2 de politie en de brandweer komen, een bluswagen en een wagen met knipgereedschap, met eventueel een duikteam. De verongelukte auto wordt eerst helemaal opengeknipt, dan de gewonden voorzichtig uit de wrakstukken bevrijd en zo nodig met de traumahelicopter voor verdere behandeling vervoerd naar het ziekenhuis.

Moderne afsleepwagen van Hoogwout BV

Dan is het moment aangebroken dat het voertuig geborgen kan worden, meestal door de gewone zwaardere bergingsauto, maar soms wordt er nog wel een kleine hydraulische kraan bijgehaald om het voertuig weer op de weg te zetten.
Gaat het om grote vrachtwagens en trailers dan moet eerst de lading gelost worden, voordat het dan lege gevaarte met één of meerdere hydraulische kranen op de weg gezet kan worden.
"Het is twee keer voorgekomen dat alle kranen ook van de collega's moesten worden ingezet. Een keer op de weg tussen Uitgeest en Alkmaar waar een groot aantal auto's was ingesneeuwd, die we allemaal moesten bergen en vervolgens op een van te voren aangewezen terrein hebben gedeponeerd. Het tweede voorval betrof een enorme kettingbotsing op de A7, waar we ook zeer veel auto's geborgen en weggetakeld hebben".

Hoogwoud benadrukt nogmaals dat dit werk dat dag en nacht, ook op zon- en feestdagen, gewoon doorgaat, veel inzicht en ervaring vraagt.
Bovendien heb je niet alleen met de politie maar ook met verzekeringsmaatschappijen te maken. De provinciale diensten komen eraan te pas, als tijdens de berging wegen moeten worden afgezet, in verband met een groot verkeersaanbod ter plaatse. Ze zijn er trouwens ook snel bij om te controleren of het wegdek schoongemaakt moet worden en om vast te stellen dat de berm, of een vangrail niet beschadigd zijn.

Ook bij ziekte gaat het werk gewoon door, zoals die keer dat er op Nieuwjaarsmorgen een auto in een vijver op 't Kalf gereden was. Gelukkig kon zijn zoon Niek Jan, in het bezit van alle nodige papieren, voor Hoogwoud in de plaats gaan om die auto er weer uit te halen.

Alle veranderingen in het vak, zowel de technische als de organisatorische, heeft hij meegemaakt. Zo richtte in 1966 de Bovag in samenwerking met een aantal verzekeringsbedrijven een bergingsafdeling op; bedrijven met een kraan en gewend te bergen werden hiervoor aangewezen.
De voorwaarden waren: dag en nacht beschikbaar - goed personeel - goedgekeurde kranen - hulpmateriaal zoals brandblussers, verbandmateriaal, bezems, kettingen, lijnen en speciaal gereedschap. De regio-indeling was hiermee werkelijkheid geworden.

Als gevolg van interne problemen werd de Bovagafdeling in 1988 opgeheven, maar daarvoor kwam in de plaats de V. B.S. (Nederlandse Vereniging van Bergingsspecialisten), met in iedere provincie een aantal vaste bergers die het bergingswerk doen. Hoogwout doet dit voor het district Zaanstad en Edam-Volendam.
Zo staat aan het eind van deze eeuw een landelijk net van bedrijven dag en nacht met modern materiaal paraat en per provincie vermeld in de bergingsgids van de V.B.S. om de auto's van onfortuinlijke weggebruikers af te voeren voor reparatie en vervangend vervoer te regelen via de V.V.S.N. (Vervangend Vervoer Service Nederland) een onafhankelijk dochterbedrijf van de V.B.S.

Met dank aan:
Nico Hoogwout voor al zijn inbreng en research.
De garagebedrijven beschreven in dit artikel, die hun fotomateriaal ter beschikking stelden.

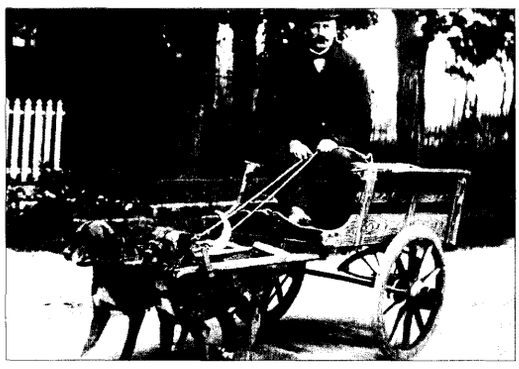
De trekhond

Van oorsprong was een hond geen trekdier, maar een gewezen roofdier dat lichtgebouwd was om zijn veelal grotere prooi in te halen. Mede door de dunne zolen van zijn voeten, en lichaamsbouw allerminst een trekdier. Toch is de mens overgegaan om de hond als trekdier te gebruiken, denk maar een aan de pool- of sledehonden. In de 19e eeuw kwamen er in Nederland zeer veel trekhonden voor. In de Zaanstreek had menige bakker of groentenboer een of meerdere trekhonden van verschillende rassen. Eens per jaar moesten de honden een strenge keuring ondergaan. In Wormerveer gebeurde dit meestal op het gasfabriek-terrein aan de Wandelweg. Borst en schouders werden opgemeten en de achterbenen moesten stevig gespierd zijn omdat daar de meeste kracht op kwam te staan. De hond stuwde als het ware met de achterbenen het lichaam voorwaarts. Aangezien men kwalijk de kar aan de staart van de hond kon bevestigen, moest dit aan een borsttuig geschieden. Zeer goed voedsel was voor de hond noodzakelijk. Het hoofdmenu bestond b.v. uit gekookte rijst met biefstuk of ander vlees. De voetzool van de hond, die niet, zoals die van het paard, beslagen ken worden, sleet snel op de harde Nederlandse wegen. Toch telde in 1952, ondanks bak- en bromfiets, Nederland nog 1351 trekhonden. Dit is weinig vergeleken met de 32.600 van 1932, waarvan er 211 bakfietsen sleepten.
Omstreeks 1950 was kolenhandelaar J. Hunze in Wormerveer nog de enige bezitter van een trekhond.

Dick Kerssens

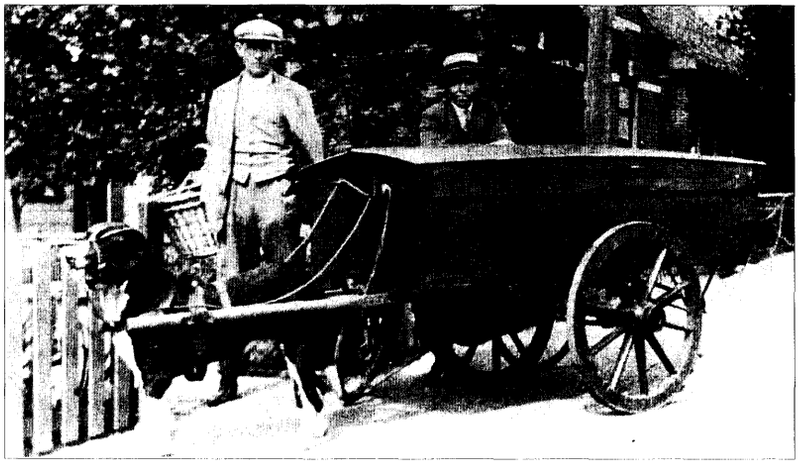
Hondenkarren waren er veel in Oostzaan. Deze unieke foto is genomen in de Kathoek van Oostzaan. Voor de hondenkar staan twee honden gespannen. Men kan eigenlijk spreken van een kar met 2 HK De foto dateert van circa 1922. Op de kar met de teugels in de handen Jan de Boer met rechts daarvan zijn echtgenote Antje Gans. Geheel links zoon Dirk en naast hem Klaas de Dood. Geheel rechts met fiets en mand zoon Cor de Boer. (Part. Coll.)

(foto onder)
Op deze foto van omstreeks 1920 staat Gerrit Windhouwer uit Oostzaan met de broodmand aan de arm en met zijn hondenkar afgebeeld. De hond trok alleen de kar en zijn baas duwde aan de achterkant de kar voort. De man met de strooien hoed is Albert Onrust. (Part. Coll.)



De baas op de kar met sigaar in het hoofd en de honden maar trekken. Het is Klaas Bakker die met zijn moeder de Wed. Bakker van Assendelft een kruidenierswinkleltje had aan de Dorpsstraat. Klaas bracht de bestelde boodschappen met de hondenkar naar zijn klanten. Omdat hij mank liep, had hij de bijnaam Klaas Lammerepoot. Toen de zaken wat beter gingen werd de hondenkar ingeruild voor een klein paard met wagen. (Coll. J. Wilderom)

Bijschrift bij foto op pagina 36 linksboven:
Op deze foto uit circa 1910 ontwaren wij de melkhandelaar Jan Tromp uit Zaandam. Hij zit op zijn hondenkar die getrokken wordt door 3 HK. Drie honden waren voor een zwaar beladen kar wel nodig en volle melkbussen wegen veel.
De voorste hond ziet er goed uit. Duidelijk is te zien hoe het hondentuig is aangebracht. Deze kar kon ook worden geduwd om de honden iets te verlichten. Jan Tromp heeft op verschillende plaatsen in Zaandam gewoond en had o.a. een melksalon aan de Botenmakerstraat en was veehouder in Halfweg. Hij overleed in 1975 te Abbenes op negenentachtigjarige leeftijd (Part. Coll.)



Geraadpleegde bronnen:
- *Ach lieve tijd; Tien eeuwen Zaanstreek, de Zaankanters; Uitgave Waanders Zwolle 1994*
- *Boer, J.de; Oostzaan in oude aansichten, dl. 3; E.B. Zaltbommel, 1973*
- *Boer, J. de; Kent u ze nog ... de Oostzaners; E.B. Zaltbommel, 1973*
- *Encyclopedie van de Zaanstreek, 1991*
- *Hottentot, Jan; Zaandam in oude ansichten dl.2; E.B. Zaltbommel,1975*
- *Hottentot, Jan; Kent u ze nog ... de Zaankanters; E.B. Zalbommel, 1975*
- *Schilstra e.a., J.J.; De polder Oostzaan, 1979*
- *Woudt, T.; Wandeling door Oost- en Westzaandam; Zaandam, 1963.*

Van hondenkar tot rijdende winkel

Albert Boes

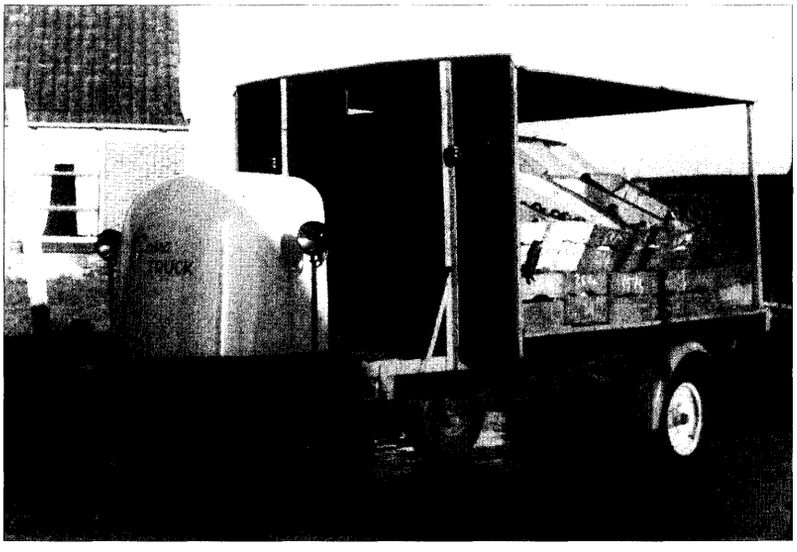
Een zeer specifieke bijdrage aan het vervoer in de Zaanstreek (en ver daarbuiten) heeft GOVA-Trucks geleverd. Omstreeks 1970 bouwde dit bedrijf ongeveer de helft van de Nederlandse rijdende winkels. De belangrijkste vestiging van deze onderneming was ondergebracht in het monumentale bedrijfspand 'Hollandia' aan de Veerdijk in Wormer. De bloei van GOVA is trouwens bijna even kort geweest als die van de rijstpellerij waarvoor dit pand werd gebouwd, deels in 1877, deels in 1902.

Melkhandelaar Jan Tromp uit Zaandam met zijn hondenkar in 1910

De basis voor GOVA-Trucks werd in 1955 gelegd door de heren A. de Goede en A.C. Verhaar. Hun namen waren terug te vinden in de merknaam GOVA. Beiden werkten bij het Melkcontrole Bureau in Amsterdam. In die tijd kende Nederland nog meer dan 10.000 zelfstandige melkventers. Om hun wijk beter te kunnen bedienen, was er behoefte aan lichte gemotoriseerde bezorgwagens. Ooit gebeurde dat met handkarren en eronder een trekhond. Omstreeks 1955 waren er in Nederland zo'n veertig ambachtelijke bedrijfjes die op bestelling veelal elektrisch aangedreven bezorgwagens vervaardigden (ook wel 'elektrische honden' genoemd).

De Goede en Verhaar kenden de melkbranche op hun duimpje. Zij wisten de Melkfabriek Melco in Heiloo te interesseren om de bestaansmogelijkheden van de zelfstandige melkhandel te verbeteren. Verder was de inkoopvereniging van melkhandelaren NCM in Krommenie bereid om bij te dragen in de ontwikkelingskosten van een nieuw type motorisch aangedreven bezorgwagen. Daarbij ging men ervan uit dat een dergelijk wagentje niet meer dan 10.000 gulden mocht kosten.
Het eerste driewielige wagentje dat de heren De Goede en Verhaar op basis van deze uitgangspunten lieten bouwen was 5 meter lang en 1,85 m breed.

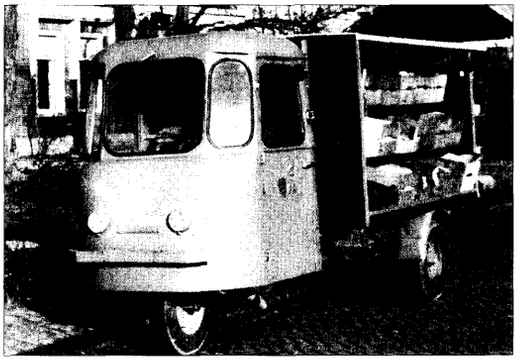
foto rechts: Een driewielige GOVA-groentebestelwagen (met gesloten bestuurdersplaats), uitgevoerd met rolgordijnen en gesloten achterschot. Dit voertuigje kostte omstreeks 1960: f 6650,–



Een driewielige GOVA-groentebestelwagen die uit omstreeks 1960 toen f 5805,– kostte. (met open bestuurdersplaats)

Eerste klant

De eerste klant van De Goede en Verhaar was H. Veerman uit Volendam, beter bekend als Heintje Huug. Al snel bleek dat het wagentje te klein was, zodat het ontwerp werd aangepast.
Van begin af aan pakten de beide ondernemers de zaak professioneel aan door de wagens seriematig te bouwen en op de markt aan te bieden. Aanvankelijk opereerden ze vanuit een pand aan het Zeeburgerpad in Amsterdam (waar geruime tijd hun kantoor en de servicewerkplaats waren gevestigd). De bouw van de wagens besteedden zij grotendeels uit.



Ze hadden de wind daarbij zodanig mee dat ze in Amsterdam.binnen een paar maanden helemaal uit hun jasje groeiden. Bovendien bleek dat op metaalbewerkinggebied hun kennis en ervaring te beperkt was. Ook ontstond al snel onenigheid over prijs en uitvoering met degene die voor hen deze wagens bouwde.En zo kwamen ze in contact met de heer J. Pot die aan het Krommenieërpad in Wormerveer een staalconstructiebedrijf dreef en die wel voor samenwerking voelde. Daarbij sloegen De Goede en Verhaar verschillende vliegen in één klap: ze konden beschikken over de benodigde kennis en ervaring en bovendien had de heer Pot ruimte voor het inmiddels flink groeiende GOVA-bedrijf. Verder kwamen ze midden in hun oude relatiekring van onafhankelijke melkboeren te zitten. Met Pot sloten ze een overeenkomst om ruimte in het bedrijf van de firma Pot & Zoon aan het Krommenieërpad 109 te huren en verder dat de firma Pot de onderstellen en technische uitrusting van de bezorgwagens zou vervaardigen.

De groei bleef er goed in zitten. Daarom werden al snel de belendende panden Krommenieërpad 136 en 138 verworven. In de volgende jaren opereerden GOVA en de fa. Pot & Zn onafhankelijk van elkaar in hetzelfde bedrijfscomplex, waarbij intensief werd samengewerkt. Daarbij trad de heer De Goede vooral op de voorgrond als 'commerciële man' en de heer Verhaar als 'technische man' (geruggensteund door de heer J. Pot).

GOVA-brochure met een afbeelding van een driewielige broodbestelwagen

Er werden ook contacten gelegd met andere groepen kleine zelfstandigen, zoals bakkers en groenteboeren. Ook voor hen ontwikkelden zij lichte motorisch aangedreven driewielige bezorgwagens met hetzij een benzine-, hetzij een elektromotor.
In het begin van de jaren '60 beliep de jaarproductie al zo'n 130 wagentjes in 11 verschillende basistypen.

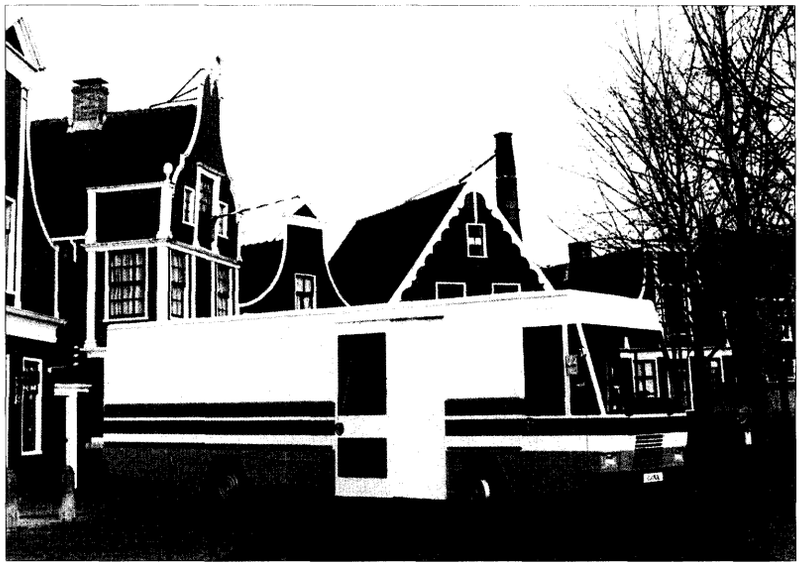
Omstreeks die tijd ontstond er bij deze kleine zelfstandigen steeds meer behoefte aan complete rijdende winkels, als antwoord op de supermarkten die toen flink begonnen op te komen. Daardoor gingen de melkventers, bakkers en groenteboeren een steeds breder assortiment voeren. Dat bracht heel andere eisen met zich mee aan de bestaande bezorgwagens. Daaruit ontwikkelde GOVA 'echte' vierwielige winkelwagens, aanvankelijk met een lengte van 6,00 m en een breedte van 2,20 m. Al snel bleek dat er behoefte was aan langere wagens (tot een lengte van 11 meter). Verder werden ze voorzien van een complete winkelinrichting, inclusief koelvitrines. Voor kleine zelfstandigen vergde dit wel een forse investering: zo rond 1970 kostte een 11 meter lange winkelwagen ongeveer 61.000 gulden.

Korte bloei

Omstreeks 1970 beleefde GOVA zijn grootste bloei. De 90 medewerkers van het bedrijf bouwden toen ongeveer 200 winkelwagens per jaar. In die tijd reden er in Nederland zo'n 5000 winkelwagens rond. Men schatte dat GOVA in die jaren een marktaandeel had van circa 50 %. Verder werden er ook winkelwagens geëxporteerd naar België en Duitsland.
Bij deze productie barstten GOVA (en Pot & Zn) uit hun voegen wat betreft de huisvesting aan het Krommenieërpad. In verband daarmee kocht de heer Pot in 1970 het toen leegstaande pand Hollandia aan de Veerdijk in Wormer. Dit verkeerde in een vrij slechte staat, maar men had er wel de ruimte. Overigens was men aanvankelijk van plan slechts tijdelijk van dit pand gebruik te maken.
In die tijd nam men ook een optie op een bedrijfsterrein van 1,5 ha op het industrieterrein aan de Nauernasche Vaart in Wormerveer. Het lag in de bedoeling daar een nieuwbouwcomplex te realiseren om er alle bedrijfsactiviteiten onder te brengen. Dat betrof toen de fabricage van onderdelen in het complex aan het Krommenieërpad, de montageafdeling in het pand Hollandia in Wormer, de servicedienst aan het Zeeburgerpad in Amsterdam en de ontwerp- en ontwikkelingsafdeling in Den Ilp.

Van deze nieuwbouwplannen kwam helaas niets terecht: na 1970 begon de markt voor winkelwagens in te krimpen. De kleine zelfstandigen verloren steeds meer terrein aan de levensmiddelenfiliaalbedrijven. Dit had tot gevolg dat GOVA-Trucks in 1981 failliet werd verklaard. De heer J. Pot zag echter wel mogelijkheden om het bedrijf op kleinere schaal voort te zetten. Zo kon toch een 'doorstart' worden gemaakt onder leiding van de heer M. Pot (zoon van de heer J. Pot). De heer M. Pot: *"In die tijd was net het geheel nieuwe type GOVA-2000 type winkelwagen ontwikkeld dat goed aansloeg op de markt. Daarmee was ingespeeld op de situatie dat kleine zelfstandigen die het nog konden bolwerken in de concurrentieslag met de grootwinkeliers, steeds grotere verzorgingsgebieden te bedienen kregen. Reisafstanden van meer dan 100 km per dag waren geen zeldzaamheid. Dit stelde weer heel andere eisen aan de winkelwagens.*
Bij het GOVA-2000 type maakten we gebruik van Mercedesassen en dieselmotoren. Het chassis en het veersysteem waren erop gebouwd dat dit belast kon worden tot 14 ton en dat ermee gereden kon worden met een snelheid tot 80 km/uur. Verder hadden we voor het ontwerp een EG-typegoedkeuring verkregen.

GOVA-2000 winkelwagen, in deze uitvoering kostte dit voertuig ongeveer f 170.000,–



GOVA bouwde rond 1960 ook rijdende snackbars, maar dit type voertuig maakte niet zo'n opgang

Verreweg het grootste deel van de winkelwagens, inclusief bijvoorbeeld het chassis, bouwden we zelf. Dit betrof onder meer het metaal en polyestergedeelte, de elektrische installaties, de hydraulica en de koeltechnische installaties, alsmede de aftimmering en afwerking van de winkelwagens. Nog altijd rijdt in Wormer de 'oermelkboer' Dirk Smit met een GOVA-2000 winkelwagen rond. Tussen 1981 en 1993 bouwden we ongeveer 160 van deze winkelwagens. De prijzen waren inmiddels opgelopen van ongeveer 130.000 tot 170.000 gulden per stuk. Dit ging hoe langer hoe meer boven de begroting van de steeds minder kapitaalkrachtig wordende kleine zelfstandigen."

Het einde

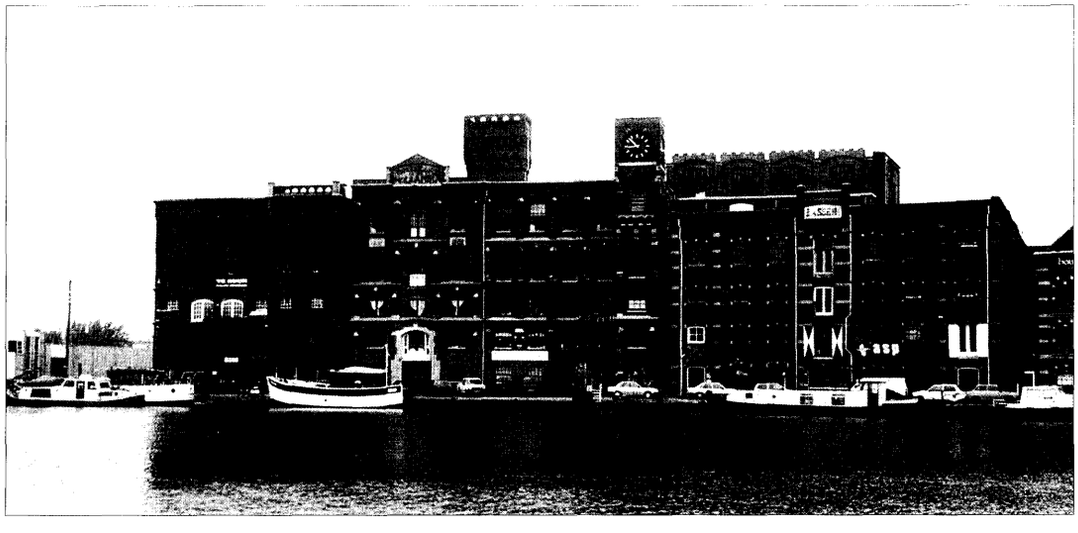
In die jaren slonk de markt steeds verder. De meeste bouwers van winkelwagens waren toen al met de productie daarvan gestopt. De enige concurrent die overbleef was Spijkstaal met vestigingen in Hoogeveen, Spijkenisse en kortstondig in Weert. Tijdens de ROKA in Utrecht in mei 1992 kondigden GOVA en Spijkstaal aan dat zij een samenwerkingsverband aangingen door de vorming van de gezamenlijke verkoopmaatschappij Spijkstaal OPTIMA B.V. Deze samenwerking was geen lang leven beschoren: een jaar later werd besloten om de productie van winkelwagens te concentreren in Weert en de heer M. Pot trad uit het samenwerkingsverband. Dat bleek net op tijd te zijn: weer een jaar later ging Spijkstaal failliet. De vestiging in Hoogeveen werd gesloten. Pon (ondermeer Volkswagenimporteur) nam de vestiging in Spijkenisse over en daar worden nu nog elektrotrucks gebouwd. Voor zover bekend, rijden er in Nederland nog zo'n 1000 winkelwagens rond. Per jaar worden nog een kleine 20 winkelwagens in Nederland gebouwd. Dit aantal is te klein om dergelijke wagens seriematig te bouwen.

Nadat men gestopt was met de bouw van winkelwagens, richtten de heren Pot zich weer volledig op de kernactiviteiten onder de naam Metaalindustrie Zaanstad B.V. (metaalconstructiewerkzaamheden en met name de vervaardiging van alle soorten stalen trappen, in het complex aan het Krommenieërpad). Verder werd het complex aan de Veerdijk in Wormer in fasen gerenoveerd om het geschikt te

maken voor de huisvesting van kleine bedrijven. De heer M. Pot: *"Zo hebben we bij de renovatie van een stuk dak van 18 x 18 m maar liefst 16 m3 aarde afgevoerd die er in de loop der tijd op was gewaaid".*

Het pand heeft een totaal oppervlak van zo'n 3500 m^2, verdeeld over parterre en deels drie, deels vier verdiepingen. Het complex wordt nu verhuurd aan een steigerbouwer, een wijnhandel, een kunstenaarsatelier, twee reclamebureaus, een regisseuse van TV-reclameproducties, een verzekeringskantoor, een reparatiebedrijf van gokkasten, een reparatiebedrijf van videoapparatuur, een industrieel ontwerper, een toonzaal voor bruidskleding en er zijn twee woningen ingericht.
Inwendig is het pand helemaal gerenoveerd en alle houten vloeren zijn vernieuwd. Daarbij is zoveel mogelijk het oorspronkelijke karakter bewaard. Dat geldt met name voor de unieke dragende constructie met zijn gietijzeren kolommen. Het pand is zodanig ingedeeld dat elk verhuurd deel zijn eigen energievoorzieningen heeft.
Op het programma staat dat volgend jaar de gehele gevel zal worden gerenoveerd. De kortstondige bloei van GOVA heeft er in elk geval aan bijgedragen dat daardoor een flink deel van de historische gevelwand langs de Zaan in Wormer bewaard is gebleven.

Met dank aan dhr. M. Pot



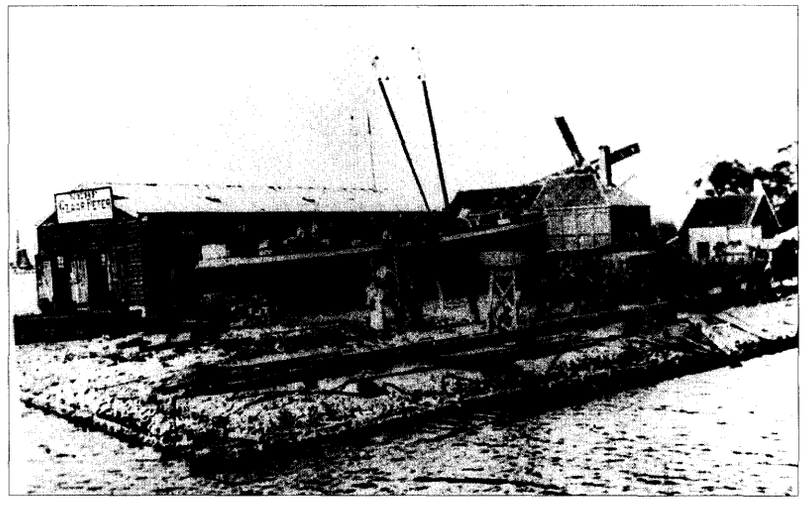
De historische gevelwand langs de Zaan in Wormer, met in het midden het pand Hollandia

Beurtvaarder werd logistiek dienstverlener

Albert Boes

Toen Arian Smit (geboren in 1933) in 1950 begon te werken in het bedrijf van zijn vader, speelde de beurtvaart nog een belangrijke rol in deze onderneming. In die tijd was echter al goed merkbaar dat de beurtvaart een aflopende zaak was. Op tijd wist men de bakens te verzetten. Men schakelde daarbij over op het wegtransport dat in de volgende decennia totaal van karakter veranderde. Toen in 1993 Arian Smit de leiding van Smit Logistics overgaf aan zijn opvolger, kwam een einde aan de reeks van 7 generaties Smit die dit bedrijf vanaf 1797 hadden geleid (zoals in 'Met Stoom' van augustus 1995 beschreven).

"Toen ik in 1950 bij mijn vader in de zaak ging werken, hadden wij nog één motorvrachtschip in de vaart voor de beurtvaart tussen Zaandam en Alkmaar", aldus Arian Smit. "Dat was de in 1906 op de werf Czaar Peter aan het Kalf in Zaandam gebouwde 'Onderneming II'. Het schip had een draagvermogen van 62 ton. Verder bestond de vloot uit twee motordekschuiten met een draagvermogen van ongeveer 50 ton en twee dekschuiten met een draagvermogen van omstreeks 35 ton. Deze vier schuiten werden hoofdzakelijk gebruikt voor het zogenaamde vletwerk (het vervoer van onder andere grondstoffen tussen de vele aan de Zaan gelegen fabrieken). Dit vervoer was in feite voor het bedrijf toen al belangrijker dan de beurtdienst op Alkmaar.
We woonden toen aan het Zuideinde 116/118 in Koog a/d Zaan. Daar beschikten we verder over een pakhuis dat aan de Zaan was gelegen en een kantoortje. In het pakhuis lagen goederen in depot in opdracht van onze relaties. We hadden onder andere in opslag zakken druivensuiker en vaten industriestroop van Meihuizen Boon uit Foxhol (Gr.)"



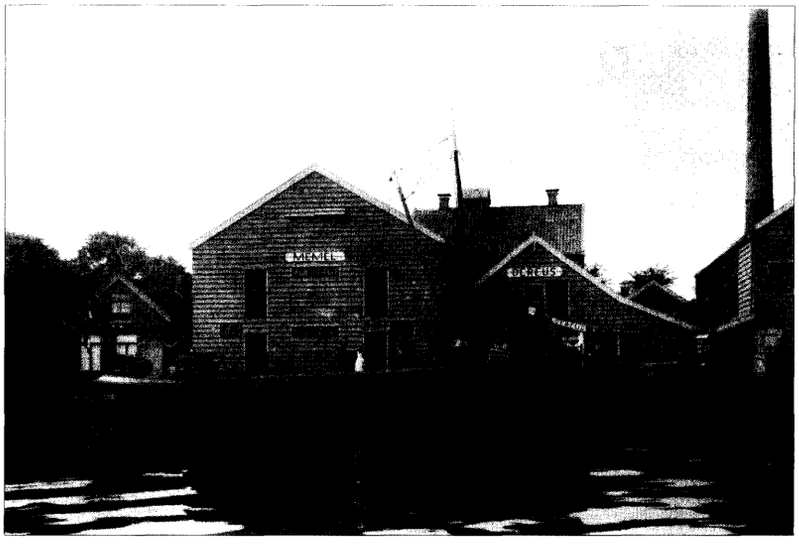
Een beurtvrachtschip van het zelfde type als de 'Onderneming II' in de jaren '20 op de helling van de werf Czaar Peter aan het Kalf in Zaandam

Leerschool

"Ik had in 1948 mijn MULO-diploma gehaald. Het bedrijf van mijn vader fascineerde me van jongs af aan. Hij vond het echter beter dat ik eerst ergens anders wat ervaring opdeed.
Daarom werkte ik twee jaar bij het transportbedrijf 'Stad Alkmaar'. Dit bedrijf onderhield toen vanuit Alkmaar een vrachtautodienst op Amsterdam en Leeuwarden, maar ook een beurtvaartdienst op Amsterdam. Ik heb er een uitstekende leerschool gehad. Na werktijd bezocht ik de handelsavondschool met de bedoeling om later de taak van mijn vader over te nemen."
"We kunnen het ons tegenwoordig nauwelijks meer voorstellen: Nederland telde toen een fijnmazig net van vrachtlijndiensten, zowel over het water als over de weg. Volgens gedetailleerde dienstregelingen onderhielden schepen en vrachtauto's lijndiensten tussen allerlei plaatsen in Nederland.

Grote namen in die tijd wat betreft het beurtvaart in Nederland over grotere afstanden waren bijvoorbeeld de Reederij Van Swieten, de Groninger Rotterdammer Stoombootmaatschappij (met de eertijds bekende 'Hunze boten'), de Groninger Lemmer Stoombootmaatschappij 'Lemmerboot' (met de legendarische 'Jan Nieveen'), Reederij van der Schuyt, de Gebrs. van den Boom's Stoombootreederij en de Reederij Stanfries, Janssenbooten en Reederij Koppe. Overigens speelden de grote zeehavens, zoals die van Rotterdam en Amsterdam, een zeer belangrijke rol voor de beurtvaart."
"Vracht werd op de verschillende aanlegplaatsen vaak overgeladen om door regionaal opererende beurt- en bodedienst bij de ladingontvangers te worden afgeleverd. Belangrijke knooppunten (ook voor het autolijndiensten) waren bijvoorbeeld Groningen, Leeuwarden, Zwolle, Venlo en Breda.
De bodediensten vervulden tot de '70er jaren een belangrijke rol om goederen op de plaats van bestemming te krijgen".
"De beurtdienst tussen de Zaanstreek en Alkmaar die door ons bedrijf toen werd onderhouden was de oudste, maar niet meer de belangrijkste activiteit. In feite dreef het bedrijf toen op de agenturen die we van een aantal scheepvaart en wegtransportondernemingen hadden.

Door de goede contacten met veel Zaanse productiebedrijven (zoals Wessanen, de Bijenkorf, Honig, Verkade, Duyvis, Linoleum, Norit, Albert Heijn, Simon de Wit, Cacao De Zaan, Gebr. Laan (Lassie), Zwaardemaker, Jan Dekker, Bloemendaal & Laan, Crok & Laan, Van Gelder & Zonen, Pieter Schoen en Bruynzeel) konden wij grote ladingpartijen aanbieden om te vervoeren. Daarvan kregen wij een bepaalde provisie, wat toen een lucratieve activiteit was. Wij verzorgden daarbij de gehele administratieve afhandeling en verder zorgden we ervoor dat de partijen tijdig op de juiste bestemming arriveerden. Het karakter van het bedrijf verschoof daarbij steeds meer van een beurtvaartonderneming naar een expeditiebedrijf (intermediair voor verlader en ladingontvanger). Overigens hadden we ook vaak te maken met ladingpartijen van zeer geringe omvang. Ik kan me nog herinneren dat in één vrachtauto van de 'Stad Alkmaar' voor zo'n 400 verschillende ontvangers (!) in Friesland goederen aanwezig was. Je kunt je voorstellen dat daaraan een flinke hoeveelheid administratieve werkzaamheden vast zat die toen nog geheel met het handje moest worden uitgevoerd."



De pakhuizen Memel en De Reus in Koog a/d Zaan (jaren '30) met de 'Onderneming II' van Arie Smit

Agenturen

"Hoewel onze agenturen steeds belangrijker voor het bedrijf werden in de jaren '50, was toen ons eigen vervoer over water onmisbaar. Dat betrof op de eerste plaats de beurtvaartdienst op Alkmaar vanuit de Zaanstreek. Onze schipper en zijn knecht van de 'Onderneming II' waarmee die dienst werd onderhouden, woonden in Alkmaar. Zij vertrokken op dinsdagmorgen vroeg uit Alkmaar. Diezelfde dag arriveerden ze dan rond het middaguur op de Zaan om lading bij de verschillende ontvangers af te leveren en tevens lading aan boord te nemen.
In de nacht van dinsdag op woensdag sliepen zij aan boord (in het vooronder). Op woensdag voer het schip dan, meestal vol beladen weer naar Alkmaar en de donderdag waren ze dan wel de hele dag bezig om de lading her en der af te leveren. Op vrijdag, nadat de kaasmarkt was afgelopen, voer men dan weer naar de Zaanstreek, meestal met een lading kaas. De nacht van vrijdag op zaterdag sliepen zij dan aan boord. Op zaterdagmiddag voer de schuit weer naar Alkmaar.
Langs de Zaan waren vaste plaatsen waar we lading aan boord namen of losten. Aanlegplaatsen waren verder in Oost Knollendam en Akersloot. Die plaatsen waren toen voor het wegtransport nog moeilijk bereikbaar".

"De beurtvaart was toen niet bepaald een vetpot. Er was een stevige concurrentie. In die tijd waren er weinig beperkingen om een scheepvaartbedrijf te beginnen. Wat dat betreft is er weinig nieuws onder de zon. De zelfde situatie heb je nu in het wegvervoer, waar het chauffeurs niet moeilijk wordt gemaakt om als 'eigen rijder' met een vrachtauto te beginnen.
De ladingontvangers maakten (en maken) nogal eens misbruik van hun positie. Zo onderhield bijvoorbeeld in de jaren '30 schipper Feijer ook een beurtvaartdienst op Alkmaar vanuit de Zaanstreek. Een klassiek voorbeeld hoe ladingontvangers soms met beurtschippers omgingen, overkwam hem bij Meelfabriek Timmerman in Alkmaar. Op een woensdag arriveerde hij met een volle lading balen graan voor de loswal van die fabriek. Zoals normaal was vastgelegd, zouden deze balen worden gelost door het fabriekspersoneel. Maar, de woensdag en de donderdag gingen voorbij, omdat de baas van deze meelfabriek (zogenaamd) geen personeel kon missen. Uiteindelijk zat er voor de schipper en zijn knecht niets anders op om de hele avond en het grootste deel van de nacht zelf de balen van boord te sjouwen. De fabrieksbaas had daar duidelijk op gespeculeerd, want op vrijdagmorgen moest het beurtschip kaas laden. En zo spaarde de meelfabriek een paar centen uit, over de rug van de beurtvaarder!"

Teruggang beurtvaart

"De beurtvaart begon in de jaren '50 steeds verder terug te lopen. In feite had die ontwikkeling zich in de jaren '30 al aangekondigd, toen het wegtransport zich snel begon te ontwikkelen (en ook de Spoorwegen met haar dochteronderneming Van Gend & Loos als concurrent niet de onderschatten waren). De Tweede Wereldoorlog is er de oorzaak van dat de beurtvaart opleefde in de jaren '40 en het begin van de jaren '50. Direct na de inval van de Duitsers, werd een groot deel van de vrachtauto's die toen autolijndiensten onderhielden, gevorderd. Ook de spoorwegstaking had een belangrijke invloed op het binnenlandse vrachtvervoer. In vergelijking daarmee hadden de Duitsers gedurende de eerste oorlogsjaren minder belangstelling voor het vrachtvervoer over de binnenwateren (hoewel dat ook flink te lijden had onder de Duitsers). Toen de olie op raakte, kon een deel van de kleinere vaartuigen weer onder zeil worden gebracht. Ook werd er weer gejaagd. Daardoor speelde gedurende die tijd de beurtvaart een belangrijkere rol bij het binnenlandse vrachtvervoer dan in de jaren ervoor.

Na de beëindiging van de Tweede Wereldoorlog heeft de beurtvaart nog een aantal goede jaren gehad. Er zijn in die tijd zelfs verschillende nieuwe beurtvrachtschepen (onder andere voor de Rederij Koppe) gebouwd! In 1958 hebben we onze beurtdienst op Alkmaar echter beëindigd. Het vervoer over water tussen Amsterdam en de Zaanstreek is veel langer van belang geweest. Dat nam eigenlijk pas sterk af toen omstreeks 1975 de grote Nederlandse rederijen uit Amsterdam wegtrokken en het containervervoer sterk op kwam.
Verder zijn we nog lang doorgegaan met onze motordekschuiten waarmee we lading verzamelden vanaf de verladers die langs de Zaan waren gevestigd. Daarnaast hadden we nog twee dekschuiten die we voor langere tijd verhuurden, bijvoorbeeld aan William Pont Zaandam voor houtvervoer.

Met onze motordekschuiten voeren we eind '40-er, begin '50-er jaren kriskras over de Zaan. De verzamelde lading leverden we af bij de schepen van de rederijen waarvan we een agentuur hadden. Op de fiets ging ik dan vaak langs de verschillende bedrijven om de vrachtpapieren in orde te maken. Het was toen op de Zaan een drukte van jewelste met allerlei kleinere vrachtschepen, voortgestuwd door een enorme variëteit van motoren. In ons kan-

toor kon je aan het geluid van de motor meestal horen, wie langs voer.
Zo stond er in onze 'Onderneming II' een manshoge ééncilinder Kromhout gloeikopmotor van ongeveer 30 pk. Bij koud weer was dat ding zowat niet aan de praat te krijgen".
"Ik herinner me bijvoorbeeld dat we regelmatig assistentie verleenden aan Bijloo's Motorbootdiensten die een dagelijkse vrachtdienst onderhield tussen Rotterdam, Schiedam en de Zaanstreek. Wat op de ene dag geladen werd op de Zaan, leverde hij 's nachts doorvarend de volgende dag af in Rotterdam. Dat betekende in de naoorlogse jaren, toen er een flink ladingaanbod was, dat men soms in tijdnood kwam. Er moest namelijk op veel verschillende plaatsen langs de Zaan geladen worden. Onze motordekschuit nam dan een flink aantal van die adressen voor zijn rekening, terwijl het beurtschip van Bijloo bij de andere bedrijven de lading aan boord nam. Bij de Wilhelminasluis in Zaandam werd dan de lading van onze motordekschuit op het schip van Bijloo overgeladen. Het kwam echter ook voor dat er te veel tijd was verloren met het aan boord nemen van vracht door beide schepen. Dan voeren ze samen de sluis door, waarna al varend en langszij liggend werd overgeladen. Zo weet ik dat één keer onze schuit pas ter hoogte van Spaarndam leeg was, voordat hij terug kon keren naar de Zaan".

"Aan het einde van de jaren '50 begonnen ook de autolijndiensten het steeds moeilijker te krijgen (wat voor ons goed merkbaar was in verband met de agenturen die wij van die bedrijven hadden). In 1958 was ik medefirmant geworden. Al vrij kort daarna (half 1959) werd mijn vader ernstig ziek. In 1960 overleed hij. En juist in die tijd werd steeds duidelijker dat we de bakens moesten verzetten om te overleven. In 1962 deed de eerste eigen vrachtauto zijn intrede bij het bedrijf. Ik kreeg te maken met ingrijpende veranderingen in de vervoerssector. Grotere vrachtzendingen werden steeds meer aan de autolijndiensten onttrokken en door het sterk opkomende ongeregelde vervoer getransporteerd. Ook het relatieen eigen vervoer ontwikkelde zich in hoog tempo. Verschillende grote Zaanse bedrijven namen het transport in eigen hand door zelf vrachtauto's aan te schaffen (zoals Albert Heijn, Simon de Wit, Verkade en Hille). Overigens kwamen die bedrijven er na langere of kortere tijd achter dat het meestal voordeliger was om het vervoer (en daarmee verwante activiteiten zoals tussenopslag en distributie) uit te besteden aan gespecialiseerde logistieke bedrijven, zoals wij".

Het bijkantoor van Smit Expeditie in Wormerveer

Van de weg naar het water

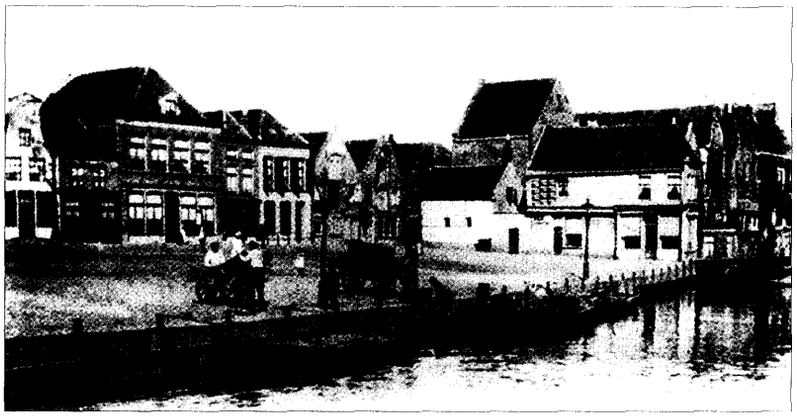
de Zaan als transportroute in ere hersteld

Afval werd vroeger per schip vervoerd. In het boekje 'Van 'vulliscuyl' tot Huisvuilcentrale', geschreven door historicus G.N.M. Vis ter gelegenheid van de opening van de NV Huisvuilcentrale N-H in 1996, staat beschreven hoe men vroeger in Alkmaar en omgeving met afval omging. Aan het einde van de 19e eeuw werden de tonnen en as- en vuilnisemmers met vletten en pramen vervoerd. Vanaf 1925 werd afval uit Alkmaar per schip afgevoerd naar stortplaatsen nabij Amsterdam, tot 1956. Het vervoer per schip werd steeds duurder. Toen men in 1956 vanwege de strenge winter het Noordhollands Kanaal niet meer kon bevaren is er een stortplaats bij Alkmaar in gebruik genomen. Daarna werd het meeste afval per wagen vervoerd.

Monique Blaauboer, assistent bestuurlijk-juridische zaken NV Huisvuilcentrale N-H

Tegenwoordig komt het afval juist naar Alkmaar toe. De NV Huisvuilcentrale N-H (HVC) in Alkmaar verwerkt jaarlijks zo'n 460.000 ton huishoudelijk en bedrijfsafval uit Noord-Holland Noord en Flevoland. Het afval wordt nu over de weg naar Alkmaar getransporteerd, maar daar gaat binnenkort verandering in komen. In 2000 zal de HVC weer afval over water gaan transporteren. In september 1999 wordt gestart met de aanleg van een loswal aan het Noordhollands Kanaal grenzend aan het terrein van de HVC.

De HVC heeft gekozen voor transport van afval over water omdat het meerdere voordelen heeft. Watertransport is beter voor het milieu omdat een schip 60 containers of meer in één keer kan vervoeren. Dit betekent een aanzienlijke vermindering van de CO_2 uitstoot. Verder zorgt transport over water voor een vermindering van de verkeersdruk op het wegennet en levert het over de langere termijn een kostenbesparing op. Daarnaast zorgt de loswal voor een economische impuls voor de regio omdat de faciliteit ook door andere bedrijven gebruikt kan worden. Het bedrijventerrein Boekelermeer zal met nog 200 ha worden uitgebreid. De mogelijkheden die de loswal biedt kunnen een vestigingsfactor voor bedrijven zijn. Enkele zand- en grindbedrijven hebben zich al aangemeld voor gebruik van de loswal. Vanwege dit multifunctionele karakter en het economische belang voor de regio heeft de Provincie Noord-Holland een substantieel bedrag aan subsidie toegewezen voor realisatie van het project.



Waagplein te Alkmaar 1902; de stadreiniging is volop in de weer. Privaattonnen worden van de handkarren overgeladen op de tonnenvlet, zodat ze kunnen worden afgevoerd naar de losplaats. De voorste schuit dient waarschijnlijk om het vuilnis uit de grachten in te bergen (RAA, Topogr. Atlas)

De HVC gaat in eerste instantie afval uit Flevoland en Zaanstad over water transporteren. Het afval wordt in Flevoland in gesloten containers overgeslagen en in Lelystad met een kraan op een schip gezet. Het schip vaart vervolgens in ongeveer 9 uur naar Alkmaar, via het IJsselmeer, de Oranjesluizen in Amsterdam, de Zaan en het Alkmaardermeer het Noordhollands Kanaal op waar het zal aanmeren bij de loswal van de Huisvuilcentrale. Daar worden de containers op de kade gezet en op gezette tijden naar de loshal van de Huisvuilcentrale gereden. Het schip zal twee keer per week naar Alkmaar varen. Op de langere termijn zal mogelijk ook het afval afkomstig van de overslaglocatie in Den Helder per schip worden aangevoerd.

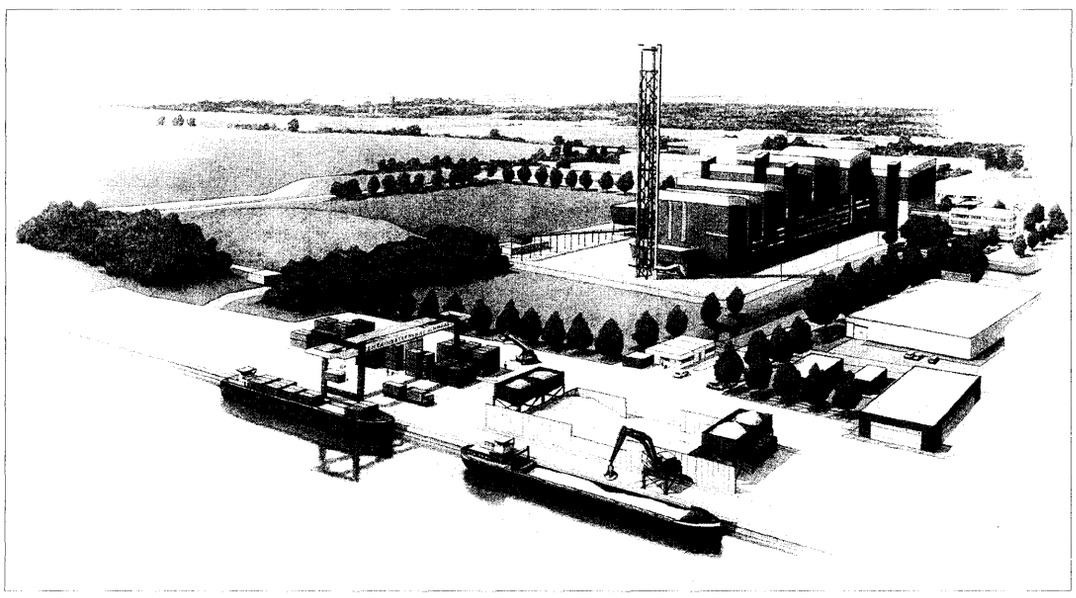
Vanwege de multifunctionaliteit wordt de loswal gesplitst in twee terreingedeelten. Op het eerste deel zal de overslag van containers met afval en van reststoffen plaatsvinden. De overslag van zand, grind en andere (bulk) goederen vindt plaats op het tweede deel van het terrein. De HVC wordt volledig eigenaar van de loswal. De exploitatie van eerste terreindeel zal plaatsvinden door HVC. Het tweede terreindeel zal worden geëxploiteerd door een exploitatiemaatschappij, waarin naast de HVC zal worden deelgenomen door enkele zand- en grindbedrijven.

De voorbereidingen voor de aanleg van de loswal bevinden zich inmiddels in een eindstadium. Alle voor de oprichting en exploitatie van de loswal benodigde vergunningen zijn inmiddels verleend en van kracht, met uitzondering van de bouwvergunning voor de portaalkraan. De hiervoor benodigde artikel 19 WRO-procedure (vanwege overschrijding maximale bebouwingshoogte bestemmingsplan) wordt op dit moment doorlopen en zal naar verwachting in september met de afgifte van de bouwvergunning zijn afgerond.
Met de gemeente Alkmaar wordt een erfpachtovereenkomst voor de grond opgesteld. De provincie heeft met de gemeente afgesproken dat in de erfpachtovereenkomst bepalingen worden opgenomen inzake de openbaarheid van de voorzieningen. Volgens de globale bouwplanning zal de loswal eind 2000 klaar en operationeel moeten zijn

In Flevoland worden gelijktijdig tijdelijke voorzieningen gecreëerd voor land-wateroverslag op het EPON-eiland en in Almere, Pampushaven. In overleg met de gemeente Lelystad zal over enkele jaren in samenwerking met naburige bedrijven een definitieve containerterminal worden gerealiseerd. Daarbij worden ook de mogelijkheden van een bijdrage van de provincie Flevoland onderzocht. Op de langere termijn is als tweede locatie de Stichtse Brug bij Almere in beeld. Ook in Zaanstad wordt een voorziening gemaakt waar containers op het schip geplaatst kunnen worden.

De NV Huisvuilcentrale N-H is blij dat de multifunctionele loswal eind 2000 gerealiseerd zal zijn. Het is een project waarbij milieu en economie hand in hand gaan. Watertransport is beter voor het milieu doordat het wegtransport beperkt wordt en het biedt veel kansen voor bedrijven in de regio. En, als we de containers van nu vergelijken met de tonnen van vroeger, doen we nu eigenlijk precies hetzelfde, alleen op een andere manier!

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de NV Huisvuilcentrale N-H op telefoonnummer 072-5411311.



Artist impression van de te bouwen loswal bij de Huisvuilcentrale NH te Alkmaar

Het paard in de kunst

Archief- en museumrubriek 'Object te Kijk'

Hoe dikwijls wordt het paard niet in de kunst afgebeeld, hetzij op een schilderij hetzij in de beeldhouwkunst. Kennen we niet allen het bekende tafereel van Van Dyck van koning Karel I met een paard? Miljoenen sigarenkistjes en -doosjes van het gelijknamige merk overspoelden het land. Kennen we niet de ruwe verfstreken van de Amsterdammer Breitner waarmee hij de zware trekpaarden op het doek vereeuwigde?

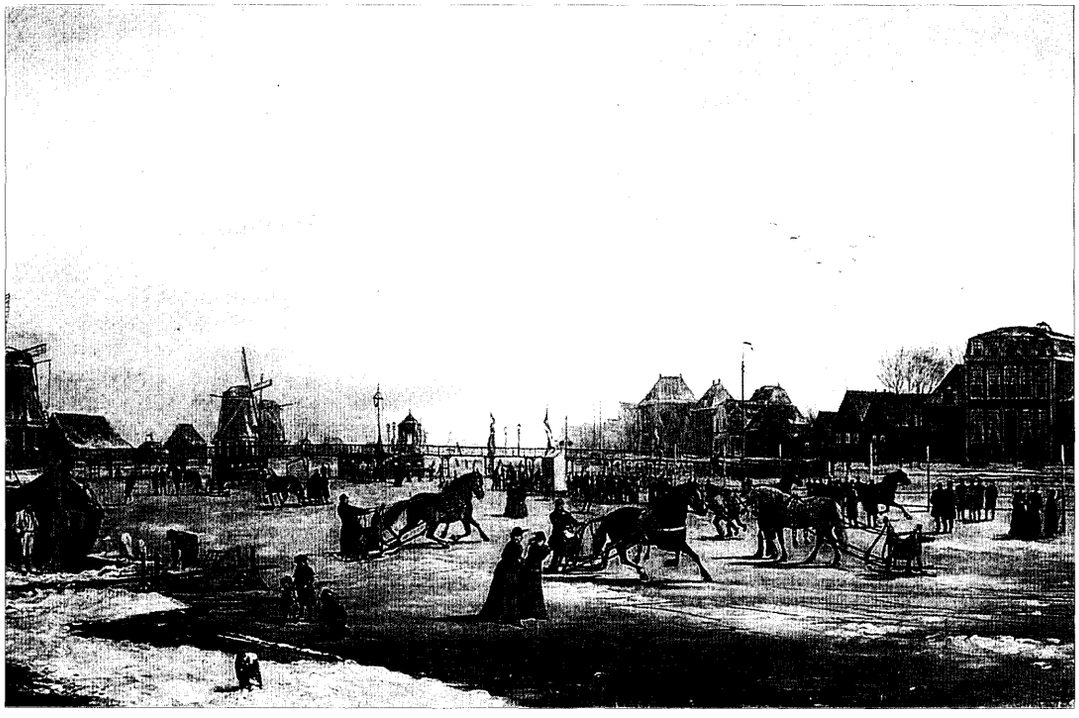
Dick Kerssens

Van Vliet en Ploeger

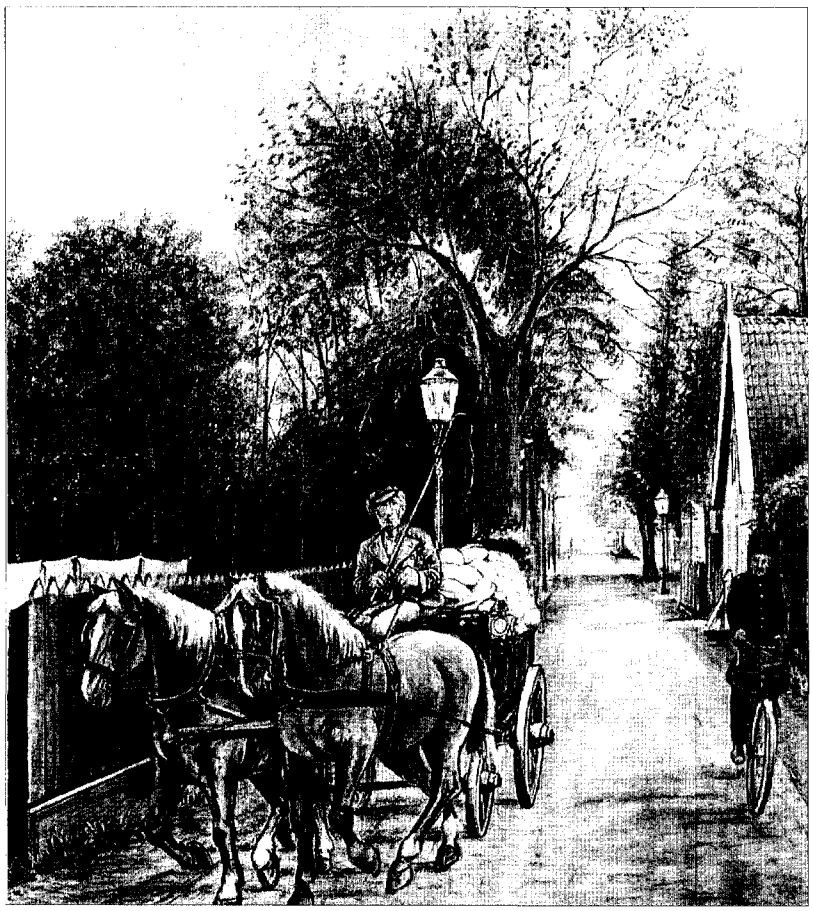
Twee kunstenaars uit Krommenie hadden iets met paarden. Het waren kunstschilder Klaas van Vliet (1841-1917) en de tekenaar Jan Ploeger (1878-1959).
Van Vliet was niet alleen beeldend kunstenaar, maar ook een van de eerste fotografen in de Zaanstreek. Hij was een leerling van Isaac Arentz. Van Vliet kreeg vooral bekendheid door zijn schilderijen, waarvoor hij dikwijls paarden als onderwerp koos.
Jan Poeger, die postbode was in Krommenie, genoot o.a. bekendheid als tekenaar.
Schilderde Van Vliet o.a. het paard met arreslede op de bevroren wateren, dienende het vermaak en plezier, Ploeger tekende de paarden als trekkers en zwoegers achter karren en wagens op straat.

Hardarren op de Zaan te Wormerveer.
De winter van 1891 was streng en lang. Het schilderij van Klaas van Vliet toont de bevroren Zaan tussen Wormer en Wormerveer. Het straalt een bijzondere sfeer uit. Ondanks de winterkou heeft het iets warms. De paarden, net van stal of vanachter koets of vigilant gehaald, snellen over de Zaan. Op scherp gezet draven zij, gespannen voor arrensleden voor de eer van hun baas. Er staat veel op het spel, wellicht een zilveren of gouden zweep. Op de achtergrond de oude Zaanbrug die toen pas gebouwd was. Rechts bij de brug het publiek dat de wedstrijd gadeslaat. Links op de achtergrond enkele molens aan de Veerdijk die er als verkleumd bijstaan.
(Foto Zaans Museum)

De Sneeuwploeg in 1916.
Op deze pastel geeft Jan Ploeger de besneeuwde Padlaan weer van Krommenie. Het eerste dat opvalt is de sneeuw, want daar gaat het hier om. Maar wat eigenlijk het meest opvalt is de kracht. Het is de kracht waarmee de vier werkpaarden de zware sneeuwschuiver voorttrekken met één doel, de straat sneeuwvrij te maken. De schuiver is extra verzwaard door jongens en mannen uit het dorp die zo'n bijzonder tochtje niet aan hun neus voorbij laten gaan. Rechts ontwaren wij twee bekende figuren waarvan de meest rechtse de tekenende postbode Jan Ploeger is. Naast hem de bekende dorpsfiguur Aressie Dribbel.
De pastel dateert uit 1932.
(Foto Gemeentearchief)



Oom Nico maakt een proefrit door Krommenie.
Op deze contétekening van Jan Ploeger zien we de Zuiderhoofdstraat in zuidelijke richting. Het op de afbeelding genoteerde 1934 is waarschijnlijk het jaar waarin Jan Ploeger deze prent maakte. De voorstelling zelf zal naar schatting van omstreeks 1910 dateren. Het eerste dat opvalt op deze tekening is het tafereel met de twee paarden en de man op de bok (Nico of Klaas Wouda) die veel moeite doet om de paarden in het gareel te houden. Wanneer we de tekening van links naar rechts bekijken, zien we eerst drie gefantaseerde figuren, nl. twee mannen en een vrouw. Daarnaast een hond, wild blaffende tegen het tweespan. Het lijkt of de hond de paarden doet steigeren, waardoor de voorstelling iets dreigends krijgt. In eerste instantie lijkt de vrouw bij de hond te horen vanwege de lijn van haar hand naar de hond. Bij nadere bestudering blijkt ze geen hondenriem vast te hebben, maar een paraplu. De hond loopt los en springt gevaarlijk dicht langs de benen van het paard. Het paard schrikt en steigert zelfs zo sterk dat de riem waarmee hij aan de disselboom vast zit, afbreekt.
(Foto Gemeentearchief)



De Padlaan in Krommenie in 1907.
Op deze pastel van Jan Ploeger zien we twee paarden die een met witte balen geladen kar trekken. De voerman met een zweep in de rechterhand zit op de bok. Er valt niet veel te mennen want de twee paarden draven rustig voort en maken spoedig aanstalten om rechts de Zuiderhoofdstraat op te gaan.
Deze afbeelding geeft iets rustieks met de Padlaan in lommer omgeven. Rechts achter het houten hek de bekende werf van de zeildoekweverij Kaars Sijpesteijn waar het garen hing te bleken. Aan de andere zijde van de afbeelding heeft Jan Ploeger zichzelf afgebeeld op de fiets als postbode.
(Foto Gemeentearchief)

Schilderwerken
IJSBRAND KUIPER
penningweg 47
1507 DE Zaandam
telefoon 616 30 84

Staal bv

SCHILDERS BEHANGERS
MEESTER SCHILDERS
nationale schilders school

Gespecialiseerd in:

Hout- en marmerimitatie

Werkplaats:
Zuideinde 63
1551 EB Westzaan
Tel. 075-628 03 15

STAD ROTTERDAM VERZEKERINGEN

Hard werken

aan zekerheid.

Stad Rotterdam Verzekeringen
Vestiging Zaandam
Badhuisweg 1
Postbus 2145, 1500 GC Zaandam
Tel 075 6818600
Fax 075 6215655

Visser Hraam

ZAANS met
een
NOORS accent

Maatwerk in kozijnen, ramen,deuren, trappen en lijstwerk. Bekend met restauratiewerk.

Timmerfabriek
K. VISSER & ZONEN B.V.

LOONZAAGWERK
SCHAALINRICHTING
TIMMERWERKEN

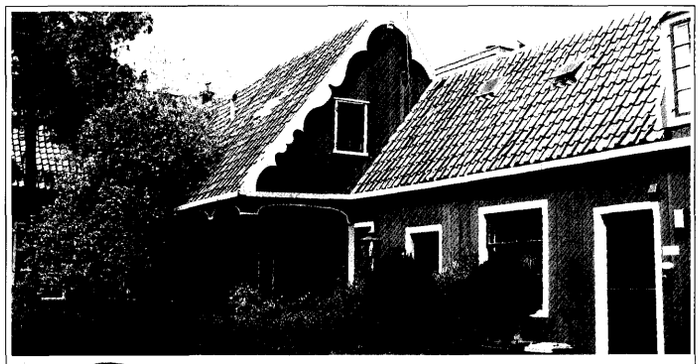
TJEERD BEUDEKER

Restauratie - Verkoop
van historische bouwmaterialen

o.a. deuren
ramen
schouwen
hang en sluitwerk
plavuizen
tegels

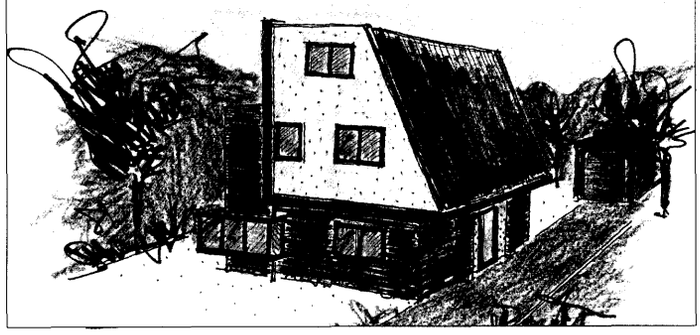
Klop eens aan op het adres waar nog op ambachtelijke wijze wordt gerestaureerd

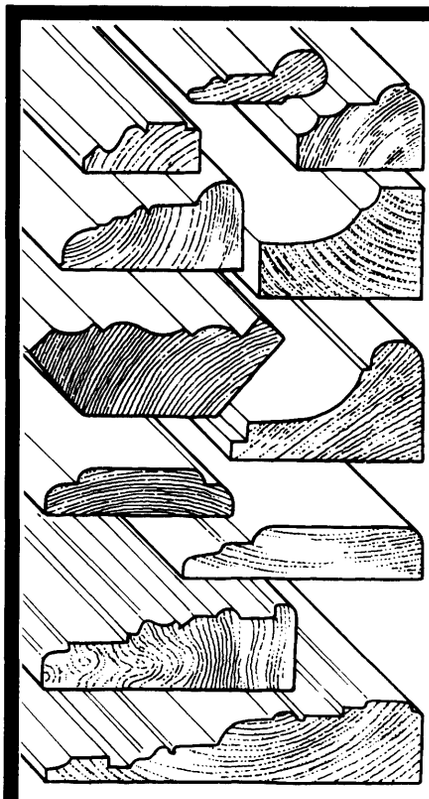
Ameland 18
1506 ZW Zaandam
tel : 075 - 616 05 18
b.g.g : 06 - 52 92 54 28



GERARD WIJMA
vastgoedadviezen

"Voor hout en nieuw"





UNIEK LIJSTWERK

KLASSIEK EN MODERN

UIT EIGEN PRODUKTIE

EN LEVERING VAN HOUT, PLAAT, TUINHOUT, ENZ. ZOWEL IN GRENEN ALS IN ANDERE HOUTSOORTEN.

ACHTERSLUISPOLDER-RIJSHOUTWEG 3 ZAANDAM
TEL. 075-616422 - 6164225
FAX 075-6701265

HOUTMARKT

GEOPEND 8.30 TOT 17.30 UUR ZATERDAG 9.00 TOT 12.30 UUR

Utiliteitsbouw
Woningbouw
Renovatie/Restauratie
Onderhoudswerken

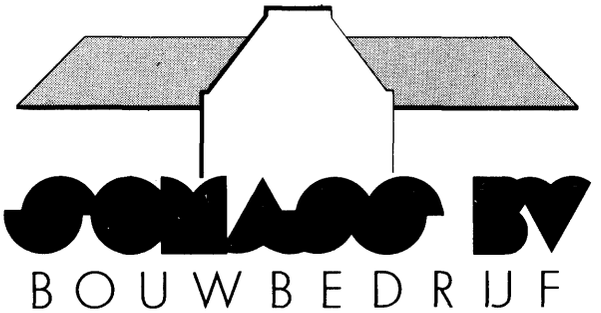
NVOB
lid Nederlands Verbond van Ondernemers in de Bouwnijverheid (NVOB)

bouwers

van braam - minnesma

jonge arnoldusstraat 20 zaandam tel. 075-617 86 55

Restauratie Specialist



Veerdijk 40
1531 MS Wormer
Tel. : 075-621 21 31
Fax : 075-628 90 40

Postadres:
Postbus 130
1530 AC Wormer

Het Knijnenberg-kantoor aan de Zuiderhoofdstraat in Krommenie

Sinds 1873 komt er in Krommenie, op een nuchtere, Zaanse manier, bijzonder drukwerk tot stand. Heeft u ook 'bijzonder' drukwerk nodig? Bel Drukkerij Knijnenberg voor een goed advies, een scherpe offerte of een heldere presentatie.

Maakte iedereen zich maar zo druk...

Drukken is in deze tijd iets anders dan een drukpers aan- en uitzetten. Als klant verwacht u duidelijk meerwaarde. Drukkerij Knijnenberg speelt actief in op deze behoefte. Door nauwe samenwerking met andere grafische specialisten. Door ideeën en investeringen, die het beste uit mensen naar boven halen. Door producten te maken, die zich onderscheiden. In vormgeving, in druktechniek of in afwerking. Vaak in alle drie tegelijk.

DRUKKERIJ **KNIJNENBERG**

Maakte iedereen zich maar zo druk...

Zuiderhoofdstraat 70
Postbus 34
1560 AA Krommenie
Telefoon 075 - 627 62 70
Fax 075 - 627 62 22
ISDN 075 - 640 12 90

Liefhebber van het Zaans erfgoed opgelet!

Want wij van knap hebben ook heel wat goeds op ons erf staan. Auto's van een merk met een rijke historie. Auto's voor alle vormen van vervoer.

Auto's voor mensen met gevoel voor comfort en rijplezier. Kom eens bij ons langs aan de Paltrokstraat. Een afspraak voor een proefrit is dan zo gemaakt!

Officieel Citroen Dealer voor de Zaanstreek

automobielbedrijf Knap bv.
Paltrokstraat 17
1508 EJ Zaandam
telefoon 075-6178051
telefax 075-6311121

Citroën...dan rijd je knap