

Smalspoor bij Westzaan (2)

In de eerste editie hebben we de aanleg van het trace besproken tot aan molen de Schoolmeester, nu het vervolg:

Dus hier was het tracé gesplitst; aan de oostkant liep de rails verder richting Zaandijk, met een boog noordwaarts achter de begraafplaats van Zaandijk langs, met behulp van houten balken dóór (!) de Tuinsloot en daarna weer via de huidige Guisweg in Zaandijk naar molen "De Bleeke Dood".



Daar was ook een overslagpunt van trein op schip. Dus voor de aarden baan van de provinciale weg tussen de Nauernasche Vaart en de Gouw werd zand aangevoerd via de Nauernasche Vaart, voor het stuk tussen de Gouw en de Zaan vanaf laatstgenoemde rivier. Er werd niet alleen zand uit het Spaarne, maar ook uit de duinen van IJmuiden aangevoerd.

Hoewel niet het gehele gedeelte van het grondwerk vanaf Westzaan tot aan de Zaanoever in Zaandijk door de ABM werd aangelegd, maar het grootste deel door Wagenaar en Olker, moet toch het smalspoormaterieel van de ABM zijn gebruikt over het gehele traject. Daarvan getuigen diverse foto's. Ik vermoed dat de ABM fungeerde als onderaannemer voor Wagenaar en Olker. De ABM had eigen locomotieven voor de Zaanstreek, in elk geval minimaal twee en zeer waarschijnlijk drie. Er werden in eerste instantie vrij zware kipkarren gebruikt, maar op foto's zijn ook kleinere kipkarren te zien die met de schep worden geladen. Dat zal in een later stadium van het werk zijn gebeurd, omdat na het inklinken van de slappe veenbodem het baanlichaam nog niet hoog genoeg bleek. In augustus 1930 bleek dat tussen de Nauernasche Vaart en de Kerkbuurt op vier plaatsen door inklinking het zandlichaam niet meer hoog genoeg was en opnieuw zand moest worden gestort. In de zomer van dat jaar was dusdanig veel regen gevallen, dat het inklinkingsproces vlugger ging dan verwacht. Besloten werd om niet

extra zand aan te voeren, maar dit op andere plekken langs het tracé af te graven, daar waar juist sloten verbreed dienden te worden. Zeer vermoedelijk is dit de reden dat er ook lichter smalspoormaterieel is ingezet. Helaas bleven bij de werkzaamheden ongelukken niet uit. Er is een foto bekend van een kipkar ergens ter hoogte van Koog aan de Zaan, die is omgeslagen omdat de rails ter plaatse is verzakt. Een of meerdere personen zijn daarbij omgekomen. In de krant zijn geen meldingen over dit dodelijke ongeval gevonden, zodat een exacte datum van deze tragische gebeurtenis onbekend is.

Half 1931 was het zandlichaam tussen Westzaan en Zaandijk voltooid.

In datzelfde jaar was aannemer H. de Baat uit Amsterdam bezig met het traject tussen Buitenhuizen en Zaandam. Ook hij had veel meer zand nodig dan verwacht: maar liefst 122%! De Baat heeft wel eigen smalspoorlocomotieven gehad, maar niet in de periode 1931-1932, dus hij zal wel wat hebben gehoord.



Omstreeks 1932 verdween het smalspoornetwerk door de Zaanstreek, nadat wegverharding was aangebracht was uiteindelijk in 1936 het traject Buitenhuizen-Zaandijk, de N246/S153 klaar.

Over een maand volgt er nóg iets spoorweg-gerelateerds. Westzaan zou namelijk bijna een spoorwegstation hebben gehad...