

HOE WORMER EILAND AF WERD

Door Jur Kingma

Mijn vader vertelde over zijn jeugd in de jaren dertig van de 20^e eeuw dat op zondagavond de katholieke jongens op last van mijnheer Keet bij de Zaanbrug werden tegen gehouden om te verhinderen dat ze naar het goddeloze Wormerveer gingen om te dansen en te vrijen. Mijnheer Keet was technisch directeur van de papierfabriek, wethouder van de gemeente Wormer en kerkmeester van de parochie Maria Magdalena.

Mol schreef in zijn "Uit de geschiedenis van Wormer" dat de Zaanbrug was gebouwd door de doortastendheid van het gemeentebestuur van Wormerveer omdat ingezeten grote belangen hadden in Wormer. Wormerveer heeft ten minste 3x geprobeerd belangrijke stukken van Wormer te annexeren. Wormer hield zich afzijdig van de aanleg van de brug vanwege de mogelijke financiële consequenties en de angst voor verlies van pachtgelden van de veren. Later werd de tol, die werd geheven op de brug, een doorn in het oog van de Wormers. Vooral toen de tol werd verdubbeld na het vervangen van de eerste brug door een veel grotere in 1926. Op de stofomslag van zijn boek is de Zaanbrug prominent afgebeeld. Agitatie door een Wormers anti-tol-comité leidde tot afschaffing van de tol in 1941.¹ In de "Torenklanken" van november 2009 werd geschreven dat de eerste Zaanbrug aan de middeleeuwen herinnerde. De Zaanbrug is dus niet zo maar een brug. In dit artikel komt de eerste halve eeuw van de Zaanbrug aan de orde. Om het belang van de brug duidelijk te maken, wordt in gegaan op de geografische omstandigheden, de economische ontwikkeling van Wormer en Wormerveer, de rivaliteit tussen de dorpen en de bruggenbouw in Nederland. Daarna komen de eerste Zaanbrug uit 1889, de tweede uit 1926 en de afschaffing van de tol aan de orde.



Prentbriefkaart uit 1940, toen er op de Zaanbrug tussen Wormerveer en Wormer nog altijd tol geheven werd.
Uitgave: Anti-tol-comité

HET SCHIEREILAND WORMER, JISP EN NECK EN ZIJN VERBINDINGEN

Vele eeuwen was de Banne van Wormer, Jisp en Neck een schiereiland. Door het veengebied van het Hollandse Noorderkwartier liepen kreken die waren verbonden met zeearmen. De veenontginning en de landbouw zorgden door uitdroging en oxidatie voor bodemdaling. In combinatie met stroomvloed en leidde dit tot landverlies. Zo ontstond aan de noordkant van de banne het meer de Beemster. Aan de westkant was er de Starnmeer die in verbinding stond met de Schermer. Vanuit de Starnmeer liep de Zaan naar de zeearm 't Y. Aan de zuidzijde lagen de Enge Wormer en de Wijde Wormer. Aan de oostzijde scheidde een dras gebied de banne van het Purmereiland en Purmerend. Er waren meer van dergelijk eilanden in het Noorderkwartier, zoals het Schermereiland. In dit eilandenrijk ging het meeste transport over water. De verbinding tussen de veeneilanden was met veren. Wormer had het Noorder- en het Zuiderveer voor de verbinding met Wormerveer.ⁱⁱ Tussen de Middentil in Wormer en Purmerend voer een keer per week een veerschuit. Van het Zuiderveer vertrok een keer per week een veerschuit naar Amsterdam. Over de Zaan en de Nauernasche vaart waren 17 overzetveren.



Detail uit een kaart van Christiaan Sgrooten uit 1573 waarop het Wormer schiereiland duidelijk is te herkennen

De veeneilanden werden vaak verbonden door dammen om de stormvloed te beteugelen, zoals de Wormerdam of Noorddam en de Knollendam. In deze dammen waren sluisjes. Deze dammen speelden ook een rol bij het landverkeer. Rond die dammen werden nederzettingen, zoals Amsterdam, Rotterdam, West- en Oostzaandam en Knollendam, gevormd.

WORMER EN WORMERVEER TOT ELKAAR VEROORDEELD

De 18^{de} eeuw geldt als een tijdperk van stagnatie en verval na de glorieuze Gouden Eeuw. Ook in de Zaanstreek waren er tekenen van achteruitgang. Wormer ging net als Oost- en Westzaandam terug in bevolkingsaantal. Maar Wormerveer bleef in de 18^{de} en 19^{de} eeuw groeien. De teruggang in de bevolkingsgroei in Wormer maskeerde echter de economische verandering. De laatste jaren wordt er op gewezen dat de steden in Holland weliswaar economisch achteruitgingen, maar dat de veeteelt in Holland bloeide. Dat gold ook voor het begin van de 19^{de} eeuw. In heel Europa groeide in de 19^{de} eeuw de bevolking. Dat werd mogelijk gemaakt door een enorme uitbreiding van het landbouwareaal en van de introductie van veel vernieuwingen in landbouw en veeteelt. In Wormer en Jisp ging veeteelt de boventoon voeren. Maar Wormerveer was een dorp van kooplieden en schippers. Zij handelden in kaas, chemicaliën en granen en oliezaden. Door bewerkingen in windmolens, zoals oliepersen, graan malen en rijst pellen, werd hun koopwaar meer waard. Zijn spreidden hun belangen en waren betrokken bij de exploitatie van papiermolens en chocolade- en blauwselmolens. Een deel van hun molenbezit stond langs de dijk van de Zaan aan de kant van Wormer. Wormerveerse kooplieden namen het initiatief tot de aanleg van een vaarweg naar het Groot Noordhollands kanaal. Zij bouwden windmolens om tot stoomfabrieken. In 1838 was dat de papiermolen het Fortuyn in Zaandijk, in 1845 de papiermolen de Eendracht in Wormer en in 1851 de oliemolen de Liefde in Wormer. Later in de 19^{de} eeuw zouden Wormerveerse ondernemers in Wormer langs de Zaan nog de stoomrijstpellerijen de Unie en Hollandia, de gortpellerij Gebroeders Laan, olieslagerij de Visser en de lakfabriek Benguela bouwen. Alle stoomfabrieken werden gestadig uitgebreid.



Belang van Wormerveer: Rijstpellerij de Unie

Tegenover de Wormerse Veerdijk werd de Wormerveerse Zaanweg volgebouwd met grote herenhuizen en kantoren. In 1886 financierden particulieren de aanleg van de Wandelweg waar ook grote herenhuizen zouden verrijzen.ⁱⁱⁱ Later zou nog het Volkspark, het latere Wilhelminapark, volgen. De

belangen van deze Wormerveerse ondernemers op het grondgebied van Wormer waren zeer groot. Goederen- en personenvoer, maar ook vervoer van de brandweer ging over het water.

DAN MAAR EEN BRUG

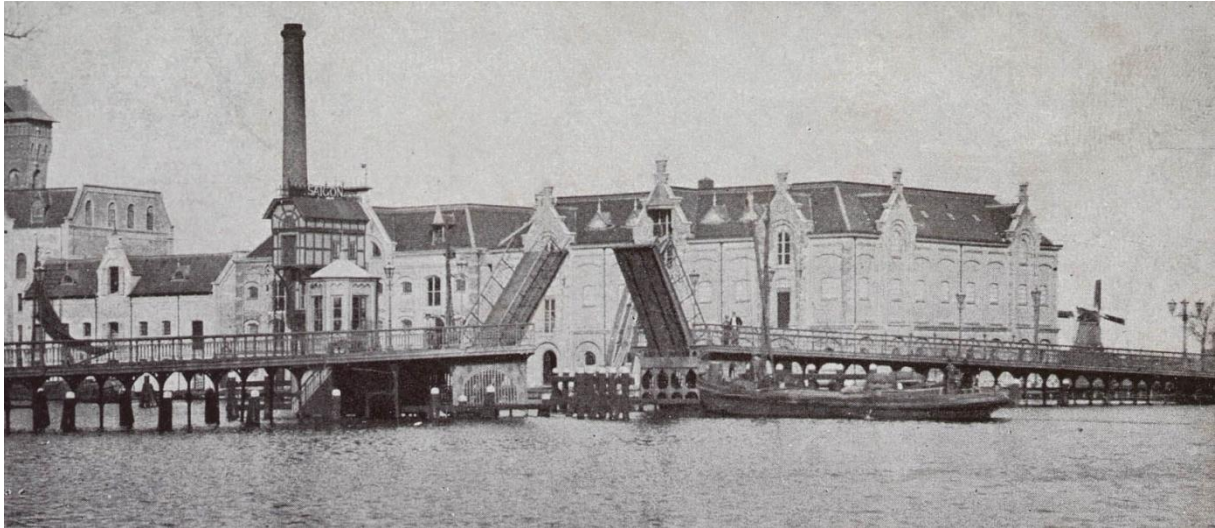
De ondernemers domineerden de dorpspolitiek van Wormerveer. Op 29 april 1881 stelden B&W van Wormerveer aan de raad voor het deel van Wormer waar de stoomfabrieken stond, te annexeren.^{iv} Wormer wist dit te voorkomen. Er zouden nog andere pogingen volgen.



De Zaanbrug omstreeks 1890. Op de achtergrond staat het in 1888 gebouwde en in 1896 verbrande pakhuis Saigon van Stoomrijstpellerij Hollandia. Het in 1894 gebouwde pakhuis Batavia ontbreekt nog op deze foto.

Mogelijk hebben de Wormerveerse ondernemers na de mislukte annexatie gedacht “*Dan maar een brug*”. Misschien speelde de aanleg van de brug een rol in de claim op annexatie. Op 5 oktober 1888 werd in de gemeenteraad van Wormerveer een rekest behandeld van C.Laan en anderen.^v Hij was firmant van Wessanen & Laan. Zij spraken namens “*Commissie tot het daarstellen van een rijbrug over de Zaan*”. Twee honderd ingezetenen van Wormerveer hadden fl. 21.500,- bijeengebracht als startkapitaal voor een brug. Er was al een plan en een bestek gemaakt. Jisp en Purmerend hadden subsidie toegezegd. De commissie wilde dat de gemeente de brug zou bouwen en exploiteren. De gemeenteraad keurde een voorstel hierover goed. Al op 28 november werd architect A.D.H.Rups uit Edam opgedragen om de brug te ontwerpen en alles gereed te maken voor de aanbesteding. Op 28 december keurde de gemeenteraad de aankoop goed van vier voorerven aan de Zaanweg en op 6 maart 1889 de aankoop van grond van Bloemendael & Laan voor aanleg van een weg van de nieuwe Zaanbrug naar het Zandpad in Wormer voor fl. 1750. Raadslid J.A. Laan, firmant van Bloemendael & Laan, onthield zich van stemming.

De bouw van de brug werd voor fl. 32176,- gegund aan B.Vermolen te Weesp en de verbindingswegen voor fl. 5983,- aan J. de Vries te Purmerend. De brug werd gefundeerd op 12 meter lange eikenhouten heipalen. De brug had een lengte van 99 meter en een breedte van 3,8 meter. Aan weerszijden waren voetpaden van 0,85 m. breed. De breedte van de basculebrug was 2,90 meter. Het middendeel was 10,50 meter breed. De bouw was klaar op 30 november 1889.^{vi}



De Zaanbrug in geopende toestand. Duidelijk zijn de beide kleppen te zien die aan iedere kant van de brug moesten worden opengedraaid. Pakhuis Batavia is inmiddels ook onderdeel van de imposante fabriekswand van Stoomrijstpellerij Hollandia. Datering omstreeks 1900.



Een idyllisch beeld van de Zaanbrug. De initiatiefnemers voor de bouw van de brug hadden, vanuit hun fraaie koopmanshuizen aan de Zaanweg in Wormerveer een prima zicht op de brug, waarvan de oprit links zichtbaar is. Het doet denken aan een Amsterdamse gracht. Maar links op de achtergrond zijn talloze houten pakhuizen zichtbaar en de nieuwe cacao-fabriek de Moriaan. Deze woningen vormden een eilandje van luxe ten midden van bloeiende industrie.

De aanleg van de brug was niet omstreden. Op 6 februari 1889 verscheen in de rubriek “het vrije woord” in de Zaanlansche Courant een ingezonden brief, waarin de inzender klaagde dat de bouw niet was gegund aan een Wormerveerse aannemer. Want molenmakerij Gebr Gorter en aannemer M.Stam & Zn zaten beneden de begroting. Uitvoering door een

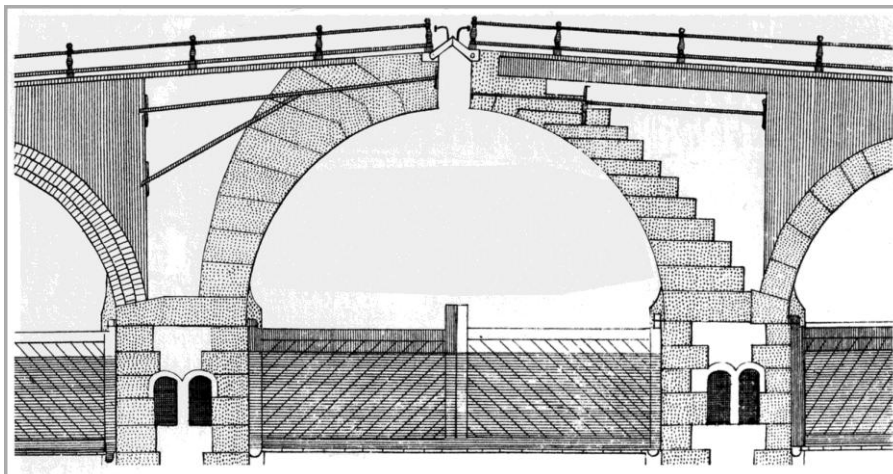
Wormerveers bedrijf zou heel goed zijn geweest voor de werkgelegenheid. De schrijver zag deze ontwikkeling als een uitvloeisel van de steeds groter wordende kloof tussen de standen in Wormerveer. Op 25 februari schreef een werkmans die zich "geen Joris Goedbloed" noemde, dat de heren fabrikanten weliswaar 3/5 van de aanlegkosten van de brug hadden geschonken maar dat hun fabrieken aan de Wormerse kant van de Zaan door de brug eens zo veel waard werden. En daarvoor moest dan ook nog fl.14.000,- uit de gemeentekas worden bijgepast.

Op 31-10-1889 stelden B&W voor om fl. 400,- beschikbaar in de kosten van de feestelijke opening van de Zaanbrug. Die opening gebeurde in tegenwoordigheid van de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid en de Commissaris van de Koning.^{vii}

Op 23 november stond in de krant dat een extra trein de hoogwaardigheidsbekleders bracht voor de opening van de nieuwe Zaanbrug; "De eerste brug waardoor Oost- en West Noord-Holland met elkaar waren verbonden". Onder de talloze sprekers was wel de burgemeester van Purmerend maar niet die van Wormer.^{viii} Op 4-11-1890 besloot de gemeenteraad van Wormerveer dat aannemer Vermolen een boete kreeg wegens te late oplevering van de brug. Werkeloze timmerlieden te Wormerveer verenigden zich op 28 november om te proberen gezamenlijk werk aan te komen.^{ix}

BRUGGEN IN DE LAGE LANDEN

In De Romeinse tijd waren er bruggen gebouwd in Maastricht en Cuyk aan de Maas. Deze bruggen waren van militair belang. Houten ophaalbruggen bij de kastelen en stadspoorten vormden een onderdeel van de verdedigingswerken. In de middeleeuwen kwamen er in verschillende Hollandse steden boogbruggen van baksteen. In de 15^{de} eeuw werd er een grote houten brug over de IJssel bij Kampen gemaakt.



Constructietekening uit 1726 van een brug met oorgat waardoor schepen met staande (vaste) mast konden passeren.

Uit 'Bruggen in Nederland 1800-1940'

bruggen. In dat laatste jaar waren van 285 bruggen er 83 beweegbaar.

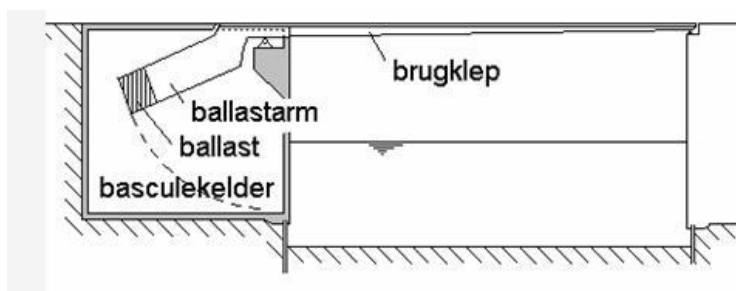
In steden werden stenen boogbruggen over grachten gebouwd. Soms met een oorgat in het midden om de masten van de schepen door te laten. In 1544 waren er in Amsterdam 54 bruggen, in 1625 205, in 1725 291 en in 1785 285

Beweegbare bruggen waren ophaalbruggen, draaibruggen en basculebruggen. Later kwamen daar nog hefbruggen bij. De komst van de spoorwegen betekende een nieuwe fase in de bouw van bruggen. IJzer en later staal werden de nieuwe materialen voor de bouw van grote spectaculaire bruggen. De eerste vaste ijzeren bruggen in Nederland waren in Rotterdam in 1840. In 1850 werd een ijzeren brug over het Rokin in Amsterdam gebouwd. Meer steden volgden. De eerste grote ijzeren brug voor een spoorweg kwam in 1856 gereed bij Westervoort over de IJssel in de spoorweg van Amsterdam naar de Rijn.^x

De oudste ijzeren ophaalbruggen waren in Deventer (1844) en Goor (1845) in het oosten van het land waar de meeste ijzergieterijen waren. In de steden ontstonden dubbele ijzeren basculebruggen. Zij konden een relatief grote doorvaartopening overbruggen. De eerste basculebruggen hadden hellende vallen die in gesloten stand tegen elkaar rustten. Toename van het rijdende verkeer maakte het noodzakelijk om een tweede generatie basculebruggen te ontwerpen met horizontale vallen.

De eerste ijzeren bruggen waren van gietijzer. Gietijzer kan grote drukkracht verdragen maar is slecht in het opvangen van buig- en trekkrachten. Na 1840 kwam door het puddelproces smeedijzer of welijzer beschikbaar. Dat had een hoge buig- en treksterkte. Bruggen werden vervolgens gebouwd met gietijzeren en smeedijzeren delen. Later verving staal ijzer als bouw materiaal voor bruggen. Er waren ijzergieterijen die complete bruggen aanboden in hun catalogus.

De meeste bruggen werden met behulp van handkracht geopend. In de Nederlandse molenbouw speelden kruierwerken een belangrijke rol. Rondsel en rollenkransen, bekend uit de molenbouw, speelden ook bij de bouw van houten bruggen een rol. Bij ijzeren bruggen werd dat verder ontwikkeld in tand- en pennenbannen, maar ook halfcirkelvormige heugels en kwadranten. In 1825 werd de eerste brug in Nederland door een hydraulisch perssysteem geopend.



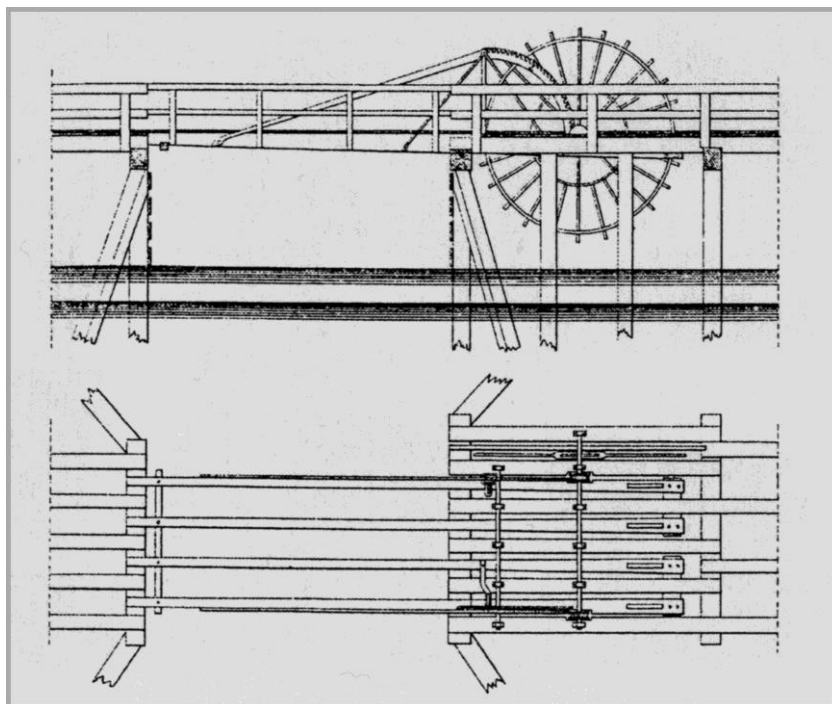
Een basculebrug draait om een horizontale as. De klap of val of voorarm steekt over de doorvaartopening. Het achterdeel of de staart bevat een contragewicht of balans. Bij het openen van de brug draait

de staart in de kelder van de brug in. In de 19^{de} eeuw was er meestal geen brugkelder maar draaide de staart in de open ruimte onder de brug. Het zwaartepunt van de brug hoorde ter hoogte van de draai-as te liggen. Omdat het gewicht van een brugdek varieerde, o.a. doordat een houten brugdek regenwater opnam of in de zon uitdroogde, moest het contragewicht aangepast kunnen worden.^{xi}

DE OUDSTE ZAAANSE BRUGGEN



De eerste bruggen in de Zaanstreek waren de overkluisde sluizen in de Hogendam. Over de wegsloten in de Zaan dorpen werden houten bruggetjes gemaakt; van eenvoudige loopplanken tot ophaalbruggen. Opmerkelijk is dat een van de oudste basculebruggen in Nederland van hout was en in de gemeente Wormer lag. Deze brug werd aangelegd tijdens de bouw van het Groot Noord-Hollands kanaal tussen 1819 en 1824.



De brug lag in het jaagpad langs het kanaal en diende ter overbrugging van de Knollendamervaart. De brug werd in beweging gebracht door een kruitwerk zoals bekend was uit de windmolens.

De brug werd ontworpen door Jan Blanken of door Merens, de ingenieur van de kanaalsectie Purmerend – Zijpe.

In 1840 werd een houten basculebrug gebouwd over de Nauernasche vaart bij Vrouwenverdriet (Westzaan).

In 1848 werd een nieuwe beweegbare houten brug over de Hondschossche sluis in Zaandam gelegd. De houten val had geen staart maar de brug werd bewogen door een ijzeren windwerk met een ronde tandheugel. De eerste ijzeren brug in de Zaanstreek was waarschijnlijk de draaibrug over de Papenpadsluis uit 1856 in Zaandam. In Jisp werd in 1861 een ijzeren draaibrug aangelegd, de Zwetter of Weivertil, die fl. 1425,00 kostte.^{xii}



Hoek Weiver in Jisp, midden de brug naar het Weiver; de Zwetter- of Weivertil

De aanleg van de spoorwegen leidde ook in de Zaanstreek tot de bouw van grote draaibruggen over het Noordzeekanaal, de Zaan en de Nauernasche vaart. De eerste ijzeren brug over de Zaan voor voetgangers was in 1882 de Hoopbrug in Zaandam, betaald uit een legaat van de Amsterdamse commissionair in effecten, Jacob de Hoop. Deze liet in zijn testament vastleggen dat $\frac{3}{4}$ van zijn vermogen bestemd was voor de armen van Zaandam. Uit zijn legaat werd in 1836 het Fonds de Hoop, fonds voor weldadigheid gesticht. In 1877 waren de inkomsten te gering om de noden te lenigen. De bestuurders van het fonds vroegen toestemming om een tolbrug te mogen bouwen om zo een gestage stroom inkomsten te kunnen ontvangen. Op 20 november 1881 bleek bij de aanbesteding aannemer Meekers de laagste inschrijver met een bedrag van fl. 18.848. De brug was ontworpen door architect J. van der Koogh, de gemeentearchitect van Zaandam. De brug zorgde voor goede inkomsten van het liefdadigheidsfonds.^{xiii}

DE EERSTE ZANBRUG TUSSEN WORMERVEER EN WORMER

Deze dubbele basculebrug met hellende vallen en in de open lucht draaiende staarten was ontworpen door August Hendrik Dirk Rups (geboren Nijmegen 13 november 1849). Hij vestigde zich na zijn aanstelling tot architect en ingenieur van het Hoogheemraadschap van de Uitwaterende Sluizen in Kennemerland en West-Friesland in Edam. Hij betrok de dienstwoning in het bekende gemeenlandshuis aan de Schepenmakersdijk. Hij huwde in hetzelfde jaar met Cornelia Koller (geboren 1850). Uit dit huwelijk werden twee zoons geboren. Rups overleed op 28 mei 1905 aan een zenuwziekte waarvoor hij in Leiden werd verpleegd.

Samen met J.G. van Niftrik, directeur van gemeentewerken Amsterdam, ontwierp hij de Zaanse Wilhelminasluis die in 1903 gereed kwam. Voor 'Uitwaterende Sluizen' maakte hij in 1897 plannen om de Schermerboezem met stoomgemalen te bemalen. Die werden echter nooit uitgevoerd. Een van de geplande stoomgemalen zou bij Nauerna komen. Voor het Geestmerambacht, voerde hij een onderzoek uit naar de toestand van de Raakmaatsboezem in de westelijke helft van West-Friesland. In zijn rapport beval Rups de bouw van een stoomgemaal aan. Rups werkte in 1893 de bouwplannen verder uit.^{xiv} In 1899 ontwierp hij een ijzeren draaibrug te vervanging van de houten basculebrug bij Vrouwenverdriet tussen Westzaan en Assendelft. Hij was betrokken bij de plannen tot aanleg van een tramweg door de Zaanstreek in 1903. Hij ontwierp een kerk in Edam en voerde restauraties uit in Amsterdam.

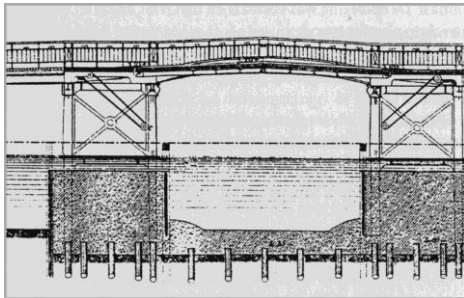
Voor de Zaanbrug kan hij mogelijk de Kamperhoofdbrug in Amsterdam als voorbeeld genomen hebben. Deze brug uit 1876 naar het nieuwe Stationseiland had, net als de uit 1878 dateerde brug over de Zoutkeetgracht, in de open lucht draaiende staarten. Bovendien hadden deze bruggen een aandrijving via een

kettingtrommel. Via een conische tandwieloverbrenging kon de kettingtrommel door een verticale slinger naast het brugdek in beweging worden gebracht. Deze techniek werd vooral in Amsterdam gebruikt. De architect van de Hoopbrug in Zaandam lijkt ook hierdoor

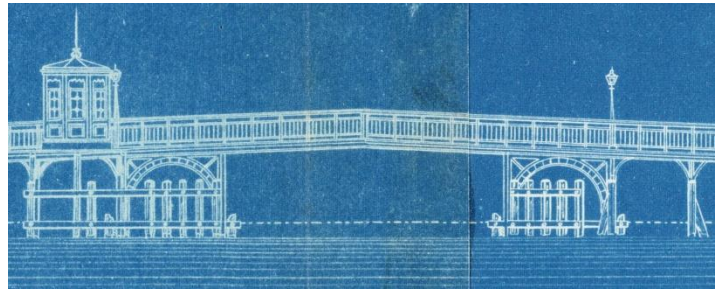


Centraal Station in Amsterdam gezien in westelijke richting vanaf de Prins Hendrikkade. Rechts op de voorgrond de Kamperbrug. Datering 1884. Foto: Beeldbank Stadsarchief Amsterdam.

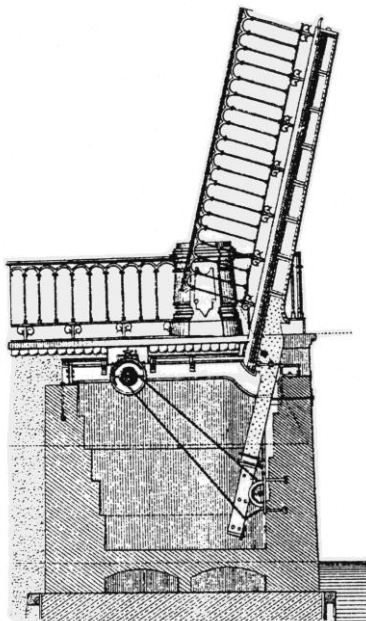
geïnspireerd. Elders gebruikte men tandkwadranten, Panamawielen, pennenbanen en tandbanen voor de aandrijving. Daarvan is op de eerste Zaanbrug niets te zien.



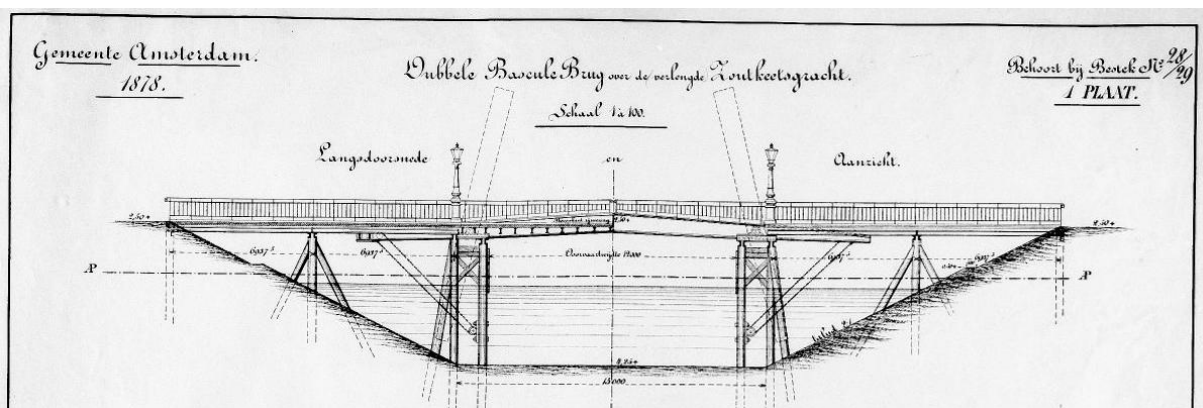
Detail van de dubbele basculebrug op het Kamperhoofd in Amsterdam. Tekening uit 1876. Tekening uit: *Bruggen in Nederland 1800 - 1940*



Detail van de tekening van de Zaanbrug door de architect A.H.D. Rups uit 1888. Treffend zijn de overeenkomsten met Kamperhoofdbrug en de Zoutkeetgrachtbrug in Amsterdam.



De dubbele basculebrug aan het Kamperhoofd was voorzien van een ketting aandrijving. De beweging van de brug geschiedde d.m.v. een aan het staarteinde van de basculebrug bevestigd tweetal kettingen. De ene ketting om te sluiten was direct bevestigd op een kettingtrommel en de andere ketting liep via een kettingschijf aan de voorwand van de kelder naar een tweede kettingtrommel. De tweede ketting diende om de brug te sluiten. Beide kettingtrommels waren bevestigd op dezelfde horizontale as, die via een conische tandwieloverbrenging middels een stoksleutel boven het straatniveau werd aangedreven. Om de brug in iedere stand onder controle te kunnen houden, werd de aandrijfwas voorzien van een pal met palwiel.
Bron: *Bruggen in Nederland 1800 - 1940*



Detail van de constructietekening van een dubbele basculebrug bij de Zoutkeetgracht in Amsterdam. Datering is 1878. Tekening: Beeldbank Stadsarchief Amsterdam. Duidelijk te zien zijn de in de open lucht draaiende startten.

DE BRUG DER ZUCHTEN

De ontvangsten uit tolgelden in de periode van 1-12-1889 tot 1-12-1890 bedroegen fl. 3644,63. Er waren ook inkomsten uit 875 abonnementen. De totale som der inkomsten was fl. 4519,63. De uitgaven waren verlichting fl. 400, verwarming fl. 89,16, rente en aflossing fl. 1335, traktementen fl. 1550, onderhoud fl. 759,33; in totaal fl. 4133,54. Er was een batig saldo van fl. 386,09^{xv}

Tien jaar nadat de Zaanbrug werd geopend, reden er twee auto's in de Zaanstreek. Carl Benz bouwde in 1885 zijn eerste auto. In 1889 begon het Franse bedrijf Panhard & Levassor met de seriereproductie van auto's. In 1896 werd in Nederland de eerste auto aangeschaft. In 1899 kochten de Zaandamse houthandelaar J.H. van de Stadt en de Wormerveerse fabrikant C.H. Laan een automobiel. In 1900 volgde W.A. Laan en in 1901 Jan Adriaan Laan uit Wormerveer. Zij zouden de volgende jaren verschillende nieuwe auto's aanschaffen. Het waren meer avonturenmachines dan vervoermiddelen. Maar de ontwikkelingen zouden snel gaan. Verkeerstellingen van vervoersmiddelen toonden dat het aandeel van de auto in 1908 1% was, in 1916 4% en in 1932 39%. De fiets had in 1908 een aandeel van 62%, in 1916 van 75% en in 1932 54%. Het aandeel van koetsen, paard en wagens, handkarren en hondenkarren liep gestaag terug. In absolute getallen was de groei van het autoverkeer nog spectaculairder. In 1915 werden 6791 voertuigen overgezet bij de Hempont, in 1923 18288 en in 1930 766960.

In 1899 waren er reeds 94.370 rijwielen in Nederland en het aantal groeide snel tot 324.748. Dat betekende een 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). In het straatbeeld van de dertiger jaren domineerde de fiets.^{xvi} De enorme toename van het auto- en fietsverkeer

TARIEF	
f 0,15	VOOR EEN TWEE-OF MEERWIELIG RIJTUIG MET ÉÉN PAARD;
„ 0,05	„ ELK MEER AANGESP. PAARD;
„ 0,02	„ IEDER MET HET RIJTUIG VERVOERD WORDEND PERSOON UITGEZONDERD DEN BESTUURDER;
„ 0,02	„ ELK NIET AANGESP. PAARD, EZEL, RUND, SCHAAP OF ANDER STUK VEE;
„ 0,15	„ EEN AUTOMOBIEL;
„ 0,30	„ EEN AUTOMOBIEL MET OF ZONDER LAST ZWAARDER DAN 4000 K.G.;
„ 0,02	„ IEDER MET EEN AUTOMOBIEL VERVOERD WORDEND PERSOON, UITGEZONDERD DEN BESTUURDER;
„ 0,05	„ EEN HANDKAR MET EEN GELEIDER;
„ 0,10	„ EEN MOTORRIJWIEL MET OF ZONDER AANHANG- OF ZIJSPANWAGEN;
„ 0,02	„ IEDER DAARMEE VERVOERD WORDEND PERSOON UITGEZONDERD DEN BESTUURDER;
„ 0,02	„ EEN VOETGANGER OF WIELRIJDER MET RIJWIEL.

Tarieven van de tolheffing bij de Zaanbrug in 1941

leidde er toe dat veel bruggen in Nederland vervangen moesten worden. Daarnaast stelde het toegenomen scheepvaartverkeer zijn eisen. In 1903 was de Wilhelminasluis geopend waardoor grotere sleepschepen en zeeschepen de Zaan konden komen. Maar eerst moest na veel gebakkelei over de kosten de Zaan in 1909 de Zaan worden uitgebaggerd. De flessenhals werd de Hoopbrug met een doorvaartbreedte van 9,5 meter.

EEN NIEUWE BRUG

B& W van Wormerveer gaven op 15 september 1915 aan Ir. Joosting de opdracht een plan te ontwikkelen voor de verbouw van de Zaanbrug. Joosting was hoofdingenieur bij de spoorwegen en een belangrijk ontwerper van spoorbruggen. Hij is in 1867 in Purmerend geboren. Hij werd ingenieur op de Technische Hogeschool in Delft. Hij werkte eerst bij de Zuiderzee Verenging en later bij de maatschappij tot exploitatie van de Staatspoorwegen die opging in de Nederlandse Spoorwegen. Vanaf 1 april 1919 was hij daar chef van de afdeling bruggenbouw. In 1930 kreeg hij een eredoctoraat van de T.H.^{xvii}

Op 11-1-1916 was het ontwerp klaar voor een ophaalbrug ter vervanging van de dubbele basculebrug.^{xviii} De brug zou vier betonnen pijlers en een kelder voor de elektromotor krijgen. De doorvaartbreedte werd 12 meter. Door de oorlogsomstandigheden gingen de prijzen voor ijzer en cement flink omhoog. De kosten werden geraamd op fl. 33.500,-. Op 4 juli 1916 werd besloten vanwege de hoge kosten de verbouw van de brug uit te stellen. Op 20 juni 1921 schreef Joosting aan B&W Wormerveer dat de rekening van januari 1917 nog steeds niet was voldaan. Vanwege stijgende lonen en prijzen zou de brug nu fl. 90.000,- kosten. De ontwikkeling ging door op een laag pitje. Op 9 december 1922 werden de kosten begroot op fl. 66.000,-. Wormerveer was in een financiële crisis en in een bestuurscrisis geraakt.^{xix}

Op 8 mei 1924 schreven B&W dat de ruimte voor de geplande tramlijn kon vervallen. Op 17-1-1924 verzochten B&W aan Gedeputeerde Staten om de Zaanbrug in exploitatie te nemen omdat deze brug een bovengemeentelijk belang vertegenwoordigde. Maar de Staten hadden net opdracht gegeven om een plan voor een stelsel van primaire provinciale wegen te maken. Joosting schreef dat de nieuwe brug gemakkelijk door één man kon worden bediend. Hij moest de hekken aan beide zijden sluiten, de brug openen en sluiten en tol heffen. Alleen bij grote drukte, zoals een voetbalwedstrijd was assistentie noodzakelijk. Er waren weinig weegbare bruggen bekend waar de brugwachter ook tol moest heffen. Joosting haalde het voorbeeld van een hefbrug in Chicago aan. Deze hefbrug van 40 meter werd bediend door een man.^{xx} Maar er waren geen hekken en er werd geen tol geheven. De begroting voor de nieuwe brug bedroeg 9 juli 1924 fl. 71.000,-.



Bouw van het nieuwe beweegbare gedeelte van de Zaanbrug in september 1926.

Op 9-12-1924 gaven B&W opdracht tot gereedmaken voor de aanbesteding van het plan tot verbouwing en elektrificatie van de Zaanbrug. Zij schreven die dag ook een brief aan bedrijven in Wormerveer en Wormer met een vraag om een bijdrage in de kosten. Dat zou ook worden gevraagd aan Rijk, Provincie, gemeente Wormer en de Kamer van Koophandel. Op 19 december 1924 werd een comité van fabrikanten bestaande uit C.Laan, J.A.Laan en W.J.Prins opgericht dat zou proberen gelden binnen te brengen voor de nieuwe Zaanbrug.

Er was weinig animo voor. De gemeente Wormer was blij met de nieuwe brug maar wilde niet bijdragen. Zij vond dat de provincie de exploitatie van de brug ter hand moest nemen. Want dat zouden ze ook doen met de Noorderbrug tussen Koog en Zaandam. B&W van Wormerveer legden vervolgens aan B&W van Wormer nogmaals uit hoe belangrijk de brug voor de fabrieken en arbeiders van Wormer zou zijn. Wormer wilde wel de lusten en niet de lasten. En de Noorderbrug werd niet geëxploiteerd door de provincie maar door de gemeente Zaandam. De provincie liet weten dat de brug niet werd opgenomen in het provinciale wegenplan.

B& W van Wormer zegden op 24-7-1925 voor tien jaar een bedrag van fl. 300,- per jaar toe als bijdrage in de elektrificatie. En op 25 september 1925 voor tien jaar een bedrag van fl. 300,- per jaar toe als bijdrage in de vernieuwing van het middengedeelte van de brug op voorwaarde dat er geen verhoging van de tol plaats zou vinden. B&W van Wormerveer

aanvaarden de bijdrage in de vernieuwing van het middengedeelte van de brug. Mocht verhoging van de tol nodig zijn dan zou men in overleg treden met de gemeente Wormer. Als die geen goedkeuring verleende, zou de bijdrage vervallen. Wormer ging hiermee akkoord.



Hier wordt een pijler voor de nieuwe brug geplaatst. De aannemer had veel problemen met deze pijlers.

DE BOUW VAN DE TWEEDE ZANBRUG

Hoewel werd gesproken over renovatie werd er in feite een nieuwe brug gebouwd. De aanbesteding was op 22 oktober 1925. De hoogste inschrijving was van Waning Rotterdam met fl. 42.900,- en de laagste Gebr. Klinkenberg uit Wormerveer met fl. 37.850,-. Het elektrisch gedeelte ging voor fl. 7350,- naar Mijnsen & Co uit Amsterdam. Bedieningshuis en pijlers zouden voor fl. 33050,- worden gebouwd door De Herder & Geertesema uit Zwolle.

Ir. Joosting hield samen met de gemeentearchitect toezicht bij de bouw. De tweede Zaanbrug leek sterk op de nieuwe spoorbruggen die in de spoorweg langs de Zaanstreek in de loop van de jaren twintig van de 20^e eeuw werden gebouwd ter vervanging van de verouderde kraanbruggen. Joosten had ook de grote spoorbrug over de Maas bij Buggenum ontworpen. Een jaar na de opening van de tweede Zaanbrug kwam de Hef gereed.^{xxi} Deze grote hefbrug in Rotterdam is nu nog een van de belangrijkste technische monumenten van Nederland.



De Zaanbrug krijgt een nieuwe bovenbouw en wordt geëlektrificeerd.



De brugwachter int de tol. Datering omstreeks 1927.

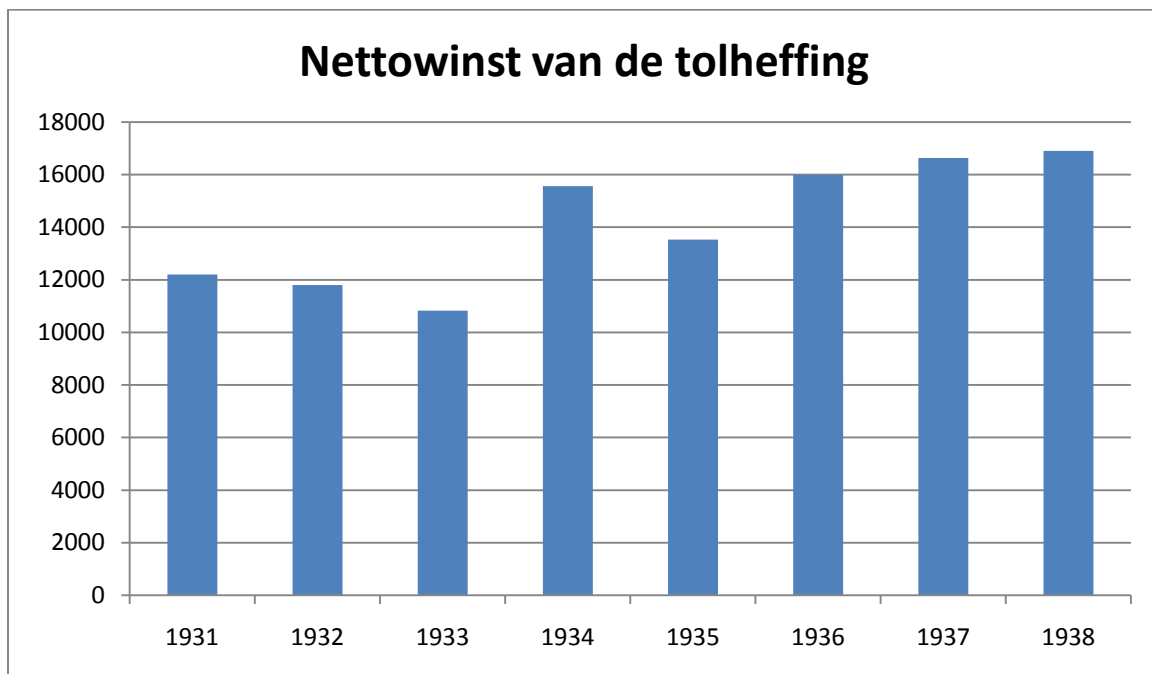
De bouw van de tweede Zaanbrug ging voorspoedig. Er waren eigenlijk alleen problemen met de putten waarin de betonnen peilers gebouwd zouden moeten worden. Volgens de aannemers kwam dat doordat de fundering op drijfzand was gebouwd. Volgens Ir. Joosting kwam het door onkunde van de aannemers. Uiteindelijk werd een oplossing gevonden. Om de veiligheid te testen bestelde men bij oudijzerhandelaar A. Foeth in Zaandam 200 ton oud ijzer om de peilers te belasten. Op 22 oktober 1926 kon de gemeentearchitect schrijven dat bij een proefbelasting met 220 ton geen zetting optrad. Op 9 november konden de val en de balans worden aangebracht. Tegelijk moesten de oude brugdelen worden weggenomen. Scheepvaartverkeer werd 18 uur en landverkeer 36 uur gestremd. Voor voetgangers en fietsers werd een motorboot ingelegd. Op 26 november 1926 meldde de gemeentearchitect dat de brug goed werkte. Nog wat kleine problemen met de afsluitboom moesten worden opgelost. Drie brugwachters en een wisselbrugwachter konden blijven. Twee kregen een nieuwe functie als schoolportier.

DE TOLSTRIJD

Aan het begin van de 20^e eeuw waren er nog veel tollens in Nederland. In Wormer was dat behalve bij de Zaanbrug ook bij de brug tussen de Enge Wormer en de Wijde Wormer en bij het Noorder- en Zuiderveer en het Knollendamerveer. In Wormerveer was dat op de grens met Zaandijk en op de brug tussen Krommenie en Wormerveer. Andere tollens waren bij Krommeniedijk en op de Communicatieweg. Wegen of bruggen werden aangelegd met particulier kapitaal of de overheid moest de exploitatie betalen uit de tol. Met de komst van de auto kwam een zeer effectieve autolobby opgang. Deze bestond uit de ANWB en later ook de verenigingen voor vreemdelingenverkeer. Dagblad de Telegraaf schreef op 17 september 1928 dat het succes van de acties tegen de tol bij Muiden de Zaanse Vereniging voor Vreemdelingen Verkeer had geïnspireerd om de strijd tegen de Zaanse tollens aan te vangen. De Zaanlander sprak van de Zaanse tolorlog. De tollens bij Krommenie en Zaandijk werden belegerd. Een eigentijdse variant van de Mobiele Eenheid, bestaande uit

marechausees, Rijksveldwachters en politiemannen, moest in het geweer komen tegen de bezetters.^{xxii} Het was de actievoerders een doorn in het oog dat de winsten uit de tollens exorbitant hoog waren. Eerst werd de tol tussen Krommenie en Wormerveer opgeheven, gevolgd door de tol tussen Wormerveer en Zaandijk in 1931. Later werd de tol bij Krommeniedijk opgeheven.

In 1936 werd in Wormer anti-tol-comité opgericht. In een rekest vroeg men de gemeenteraad om vermindering van de tol.^{xxiii} Dat had geen resultaat. Men richtte zich vervolgens tot Provinciale Staten. Daar vond men een willig oor bij gedeputeerde J.B. Bomans, de vader van de schrijver Godfried Bomans. De voorzitter van het anti-tol-comité was J.A. Allan, directeur van de papierfabriek. Secretaris was W. de Groot. Zij onderbouwden de claim op vermindering van de tol of zelfs afschaffing met sprekend cijfermateriaal. Zij gaven het volgende staatje van de nettowinst van de brug:



In acht jaar was fl. 113.453,21 winst gemaakt bij een omzet van Fl. 248.198,05. Een winst van 46%!

Statenlid de Vries betoogde dat in 1937 65% van de tolopbrengst werd gerealiseerd door voetgangers en wielrijders. De arbeiders dus. De gedeputeerde A. Bomans, vond het een crime dat er op de brug in Wormerveer nog tol werd geheven. De tolopbrengst was exorbitant. Het ging in tegen de geest van de gemeentewet die sprak over een matige vergoeding. Maar het was een Koninklijk goedgekeurde belastingheffing en daar had de provincie geen zeggenschap over. Voor Fl. 160.000,- kon de provincie de brug overnemen. Bomans vond dat een belachelijk bedrag. Hij legde liever zelf een nieuwe brug aan naar Wormer. Hij wilde wel weer opnieuw met Wormerveer en belanghebbende gemeentes in

overleg treden. De provincie wilde nog wel iets meer aanbieden als het jaar ervoor. Als stok achter de deur had Bomans een komende wetswijziging waardoor al deze gemeentelijke verordeningen moesten worden herzien.^{xxiv} De provincie zou zich dan richting Wormerveer niet coöperatief opstellen. In 1942 kwamen de partijen er uit en vanaf 1 januari 1943 was het gedaan met de tol op de Zaanbrug.



De geopende Zaanbrug gezien in de richting van de Zaanweg met de markt en het Zaanspoor. Datering is midden 20^{ste} eeuw.

CONCLUSIE

In “Rinke Luit. De vrolijke veerman” schilderde de streekromanschrijver Cor Bruijn een idyllisch beeld van de veerman van het Noorderveer, die niet alleen de oevers van de Zaan verbond, maar ook maatschappelijke tegenstellingen overwon.^{xxv} De Zaanbrug verbond wel de oevers van de Zaan, maar overbrugde niet de tegenstellingen tussen Wormerveer en Wormer.

Conflicten tussen gemeentes over annexatieplannen waren er in het hele tweede deel van de 19^{de} eeuw. Ook tussen Krommenie en Assendelft en tussen Zaandam, Koog aan de Zaan en Zaandijk. Rivaliteit tussen de dorpen kwamen o.a. tot uiting bij het blussen van branden. Zo ontstond er op 1 juni 1866 een vechtpartij tussen de spuitgasten van Wormer en Zaandijk bij het blussen van de verfmolen “de Beer” bij het Zuiderveer. De spuitgasten van Zaandijk werden zelfs met stenen bekogeld. Hieraan dankten de Wormers de scheldnaam “stienegooiers”.^{xxvi}

Het “werkmanssentiment” dat was gericht tegen het uitgeven van gemeenschapsgeld voor verbetering van de infrastructuur, was destijds wijd verbreid en kwam ook tot uiting in het verzet tegen de bouw van de Wilhelminasluis en het uitbaggeren van de Zaan. De tolleren waren een gewone manier om wegen, bruggen en sluizen te exploiteren. Het waren soms ook melkkoetjes van de gemeentes. Ze verdwenen onder druk van de opkomende autolobby. Wormer hield zich verre van enige bemoeienis met de eerste Zaanbrug. De betrokkenheid bij de tweede Zaanbrug was zeer bescheiden. Toen de tweede Zaanbrug een steeds grotere bron van inkomsten voor Wormerveer werd, kwamen de Wormers in het geweer. Een burgercomité wist zo veel druk uit te oefenen dat de tol werd afgeschaft. Bij de agitatie tegen de tol van de Zaanbrug speelde niet de autolobby maar maatschappelijke tegenstellingen een belangrijke rol. De eerst en tweede Zaanbrug behoorden bij de modernste bruggen van hun tijd. Met de houten basculebrug bij Spijkerboor en de ijzeren Zwettil laten zij zien dat ook in de Banne van Wormer, Jisp en Neck in de 19^{de} eeuw moderne techniek volop werd toegepast.

Noten:

ⁱ C.Mol, “Uit de geschiedenis van Wormer” (Amsterdam, 1980) 146-147.

ⁱⁱ Piet Bruijn, “De overzetveren van Wormerveer en West-Knollendam” in Wormerveer Weleer” Vol. 1. No.2 (Wormerveer, 2003) 3-4.

ⁱⁱⁱ Dit was een studiereis in het kader het ontwerpen van de spoorbrug De Hef in Rotterdam.

ⁱⁱⁱⁱ G.Oosterbaan, “De tweedeling in de ban” (Zaandijk, 1986) 171.

^v G.Oosterbaan, “De tweedeling in de ban” (Zaandijk, 1986) 164.

^{vi} GAZ 01-0051 oud-archief Wormerveer notulen gemeenteraad 1888

^{vii} GAZ Verslag van de toestand in de gemeente Wormerveer 1888

^{viii} GAZ 01-0051 oud-archief Wormerveer notulen gemeenteraad 1889

^{ix} Ron Couwenhoven, “Kroniek van het molenleven. De Zaanstreek anno 1868-1891” (Zaandam, 2006) 175-186.

-
- ^{ix} G.Oosterbaan, “De tweedeling in de ban” (Zaandijk, 1986) 176.
- ^x H.C.M. van Maarschalkerwaart, J. Oosterhoff, G.J. Arends, “Bruggen in Nederland 1800-1940. Deel I vaste bruggen van ijzer en staal”. (Utrecht, 1999)
- ^{xi} J.Oosterhof, B.H.Coelman, W.A.Wagt, “Bruggen in Nederland 1800-1940. Deel III beweegbare bruggen” . (Utrecht, 1999)
- ^{xii} J.Klopper Jbz , “Langs bruggen (en monumenten) in de banne Wormer, Jisp en Neck.” (Jisp, 1993)17-18.
- ^{xiii} Peter Roggveen, “Tussen kant en wal. Bruggen over de Zaan, toen en nu”. (Wormer,2006) 77-79.
- ^{xiv} L.F. van Loo, A. van Loo-Mulder, *Jhr.Mr. Pieter van Foreest (1845-1922). Dijkgraaf, herenboer en politicus* (23^e uitgave Vrienden van de Hondsbossche, 2006), pp. 35-41. (Met dank aan Dr. Diederik Aten).
- ^{xv} GAZ 01-0051 oud-archief Wormerveer inv. 748
- ^{xvi} Jur Kingma, “Ruimbaan voor het automobiel. Hoe de auto de Zaanstreek veranderde” in “met Stoom/Anno 1961” no. 33/151 (Zaandam, 1999)
- ^{xvii} J.Oosterhof, B.H.Coelman, W.A.Wagt, “Bruggen in Nederland 1800-1940. Deel III beweegbare bruggen” . (Utrecht, 1999) 333.
- ^{xviii} GAZ 01-0051 oud-archief Wormerveer inv. 747: + doos met kaarten (blauwdrukken etc, ook constructietekening van Klinkenberg)
- ^{xix} Anton Schuurmans, “geen faillissement, wel nederlaag” in “Wormerveer Weleer” Vol. 1. No.2 (Wormerveer, 2003) 12-14.
- ^{xx} Dit was een studiereis in het kader van het vooronderzoek naar de nieuwe brug, de latere Hef, bij Rotterdam.
- ^{xxi} Dr. Ir. J. Schroeder van der Kolk, “een woord van hulde aan ir. P. Joosting” in “De Ingenieur” Vol 45. (1927) 1001 (met dank aan Dr. G. van Hooff van de TUE)
- ^{xxii} G.A. Zaanstad Bibliotheek 10762
- ^{xxiii} J.Klopper Jbz , “Langs bruggen (en monumenten) in de banne Wormer, Jisp en Neck.” (Jisp,1993)88-90.
- ^{xxiv} G.A.Zaanstad Bibliotheek 10.699 Circulaires dd 2 oktober en 16 november 1939 inzake de Zaanbrugtol te Wormerveer.
- ^{xxv} Cor Bruijn, “Rinke Luit, De Vrolijke Veerman” (Baarn, 1928)
- ^{xxvi} G.Husslage Dz., Nieuwe Schetsen uit het oude Zaanse molenleven” (Koog aan de zaan, z.j.) 58.

Beeldmateriaal: Gemeente Archief Zaanstad (tenzij anders aangegeven)

Dit artikel verscheen eerder in verkorte versie in het Jaarboek van 2010 van het Historisch Genootschap Wormer.