

De watersnood van 1916 en de Noord-Hollandsche Tram.

I. Eerste Dag.

Persoonlijke indrukken.

Toen ik op Vrijdag, 14 Januari j.l., met onze boot het IJ was overgestoken en den steiger aan het Tolhuis betrad; waaraan onze kantoren grenzen, werd ik verrast door den aanblik van een leegen trein ter plaatse waar een kwartier te voren een volle naar Edam had moeten vertrekken. Op mijn vraag aan den schipper of wellicht een ongeval had plaats gehad, luidde het antwoord: „Nee, meneer, maar we kunnen niet rijden; de Zeedijk is doorgebroken en de eerste trein van hier is bij Broek voor het water moeten terugkeeren.”

Eenige oogenblikken waren noodig om mij de betekenis van deze enkele woorden voor oogen te stellen. Het had den vorigen dag en 's nachts hard gewaaid en soms met ongekend wilde vlagen. Maar dat zoo'n ramp die in bijna een eeuw niet was voorgekomen, mogelijk was, daaraan had ik eenvoudig niet gedacht; slechts had ik op grond van vroegere ondervinding een totalen ondergang van onze telefoongeleiding gevreesd.

De Zuiderzeedijk doorgebroken! Als dat waar was, dan zouden de gevolgen niet te overzien zijn. Toonden onze gidsen niet elken zomer te Broek op het hoogste punt naast de kerk aan de verbaasde vreemdelingen een steenen paal, waarop twee voet boven begancn grond een streep aangaf, hoe hoog het water ter plaatse was geweest na de doorbraak van 1825? De Zeedijk thans weer doorgebroken! dan ging Broek er dus ditmaal weer aan, dan liep het geheele laag gelegen Waterland vol en misschien nog meer; hoe ver en hoe snel het water zou komen, was nog niet in te zien, in elk geval ver genoeg om het tramverkeer over enormen afstand te onderbreken! Het feit, dat in Waterland twee diepe polders lagen, waar onze baan doorheen liep, maakte de zaak nog bedenkelijker.

Een gevoel, dat wij voor eene vreeselijke werkelijkheid stonden, maakte zich van mij meester. Maar daar doorheen mengde zich ook dadelijk de gedachte, dat een buitengewoon natuurverschijnsel te zien zou wezen en dat een allerbelangwekkendste tijd was aangebroken.

Bij navraag bleek verder, dat reeds den vorigen avond het bestuur van den korten zeedijk den Nieuwen Dam benoorden Monnikendam, waar onze baan op ligt, wegens het hooge buitenpeil verboden had, daaroverheen te rijden, een maatregel, welke in de 27 jaren van onze exploitatie een keer of drie was genomen; dat 's nachts ten Z.-O. van Monnikendam tegenover Zuiderwoude de dijk bezweken was, waardoor in de eerste plaats Broek werd bedreigd en dat deze ramp niet alleen was gekomen: ten Noorden van Monnikendam, in Katwoude was eveneens een gat geslagen, waardoor het zeewater stroomde in de richting Edam, dus op Schermerboezem. De eerste trein uit Edam had bij de halte Zedde eveneens moeten terugkeeren. De zee stond zoo hoog, dat het agentschap te Monnikendam, aan een waterkeerende straat gelegen, onder stond; de persoon,

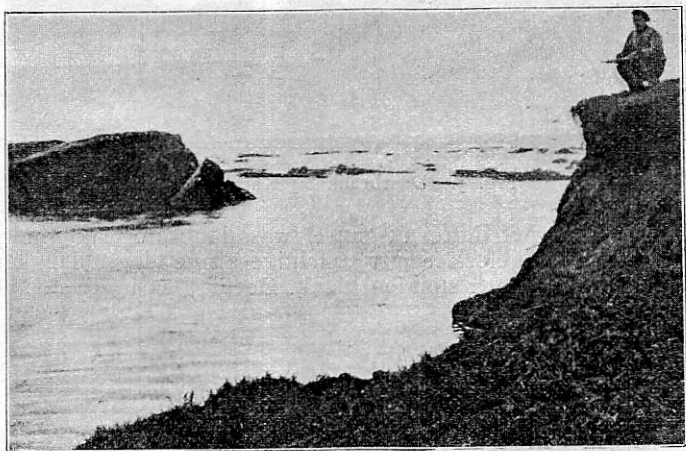


Foto J. Mol, Monnikendam.

Fig. 2. Doorbraak bij ²Zuiderwoude.

die aan het Tolhuis telefoneerde, hoorde het water door het huis stroomen.

Op de lijn naar Alkmaar ging alles nog zijn gewonen gang.

Het liep naar 9 uur. De locomotief van den tot werkloosheid gedoemden trein was dienstvaardig en enkele minuten later was ik met een tweetal hoofdamtbenaren op weg om den stand van zaken met eigen oogen op te nemen. De wind was niet meer van groote beteekenis, de lucht grauw en vaal. Het was leeg overal; men bespeurde weinig, dat op iets buitengewoons wees. Zoo daalden wij in de Broekermear af. Links op den ringdijk werden zwermen koeien door boeren in de richting Amsterdam gedreven. In het midden van de meer gekomen, konden wij de

eerste verschijnselen van den vloed waarnemen. In den N.O. hoek van den polder, op een paar K.M. afstand, stroomde een breede waterval over den Ringdijk naar



Foto Siewers, Edam.

Fig. 3. Doorbraak bij Katwoude.

binnen; door het doffe uitspansel was dat watervlak zonder glinstering en geleeke een reusachtige grijze doek. De landerijen in dien hoek stonden blank. Reeds joeg in de slooten

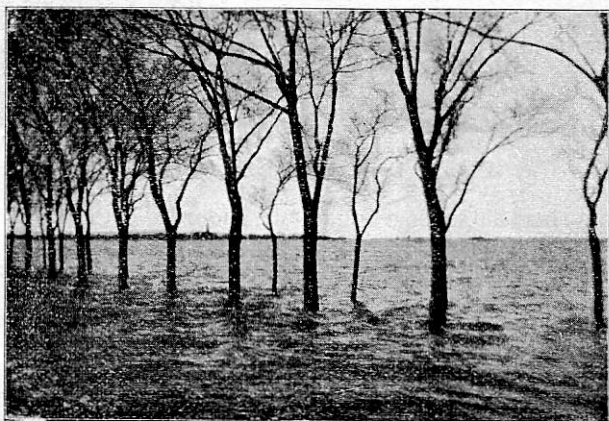


Foto H. M. J. F. Thijs c. i.

Fig. 4. Overstroomde baan tusschen Broek en Monnikendam.

nevens ons de vloed langs ons voort; alle duikers in de dammen stonden open. Op een K.M. van Broek stonden

wij voor het water, dat van rechts dwars over de baan liep en hier en daar er onderdoor vloog. Geen levende ziel was te ontdekken, alleen een verdwaalde koe kwam naar ons toe; wij dreven haar in de goede richting weg. Het was een indrukwekkend schouwspel...

Wij moesten terug. Het leek mij voorshands het beste, naar Amsterdam terug te keeren, per Alkmaarsche tram opnieuw te vertrekken en te trachten, van eenig station per rijwiel Monnikendam te bereiken, waar het bestuur van Waterland zijn zetel had en mij daar op de hoogte te stellen van den toestand en van de te nemen maatregelen.

Aldus geschiedde. Overal was nu de invloed van de doorbraken merkbaar. Op den trein reizigers, die bij de overstroming betrokken, in allerijl naar woning of standplaats terugkeerden, in drukke gesprekken en voorspelling-

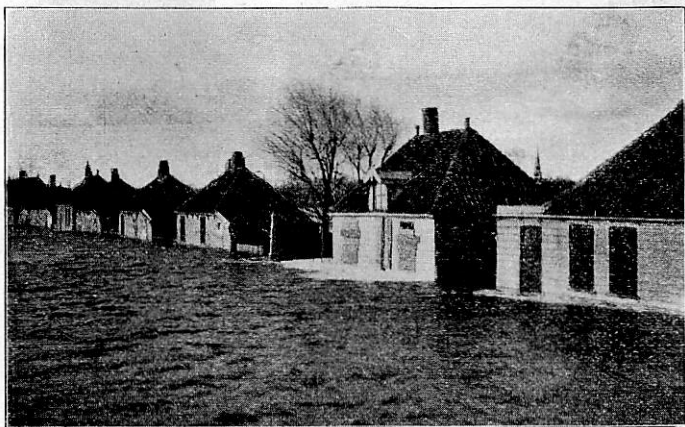


Foto J. E. H. Bakhuis c. i.

Fig. 5. Overstroomde baan tusschen Broek en Monnikendam.

gen gewikkeld. Waar het land nog niet overstroomd was, toonden toch de vaarten door hare krachtige afstroming de gevolgen van de gebeurtenis. Aan het Schouw, te Watergang joeg het water met groote snelheid uit de zijkanalen van het Oosten in het N.-Hollandsch Kanaal en dit was reeds dusdanig opgezet, dat men het aan de overzijde onder de bruggen zag afstroomen in de richting naar de Zaan. Te IJpendam waren eenige boeren zenuwachtig doende om een brugopening met planken te dichten ten einde een kleinen polder te beschermen.

Met dit al bleek het plan, Monnikendam te bereiken onuitvoerbaar. Aan het Schouw, te IJpendam, te Purmerend werd mij de verzekering gegeven, dat Monnikendam reeds geheel afgesloten lag. Dan maar van Purmerend naar

Edam; de Purmer met zijn hooge dijken moest, nu althans, geheel droog zijn. En met een klerk, die uitgezonden was om te Edam dienstzendingen te brengen en te halen, ging ik per rijwiel op 'weg. Het was ongeveer middag, toen wij van af den

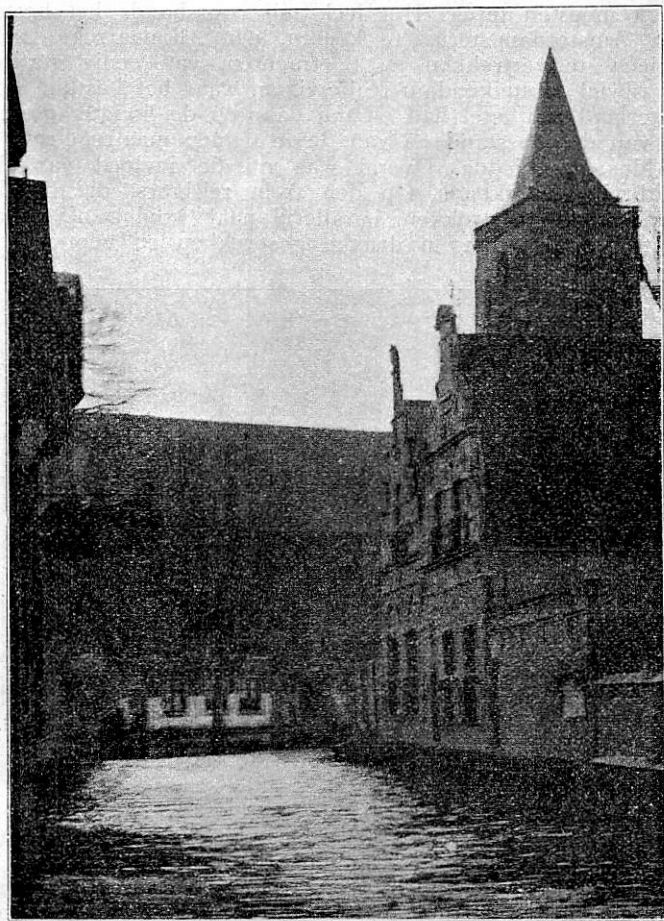


Foto J. Mol, Monnikendam.

Fig. 6. Overstroomde baan te Monnikendam.

hoogen Purmerringdijk Edam en omgeving voor ons zagen liggen.

Hetgeen ik daar beleefde, zal ik niet licht vergeten. De 'gansche vierhoek tusschen Zeedijk, Purmer en het langgerekte Edam één watervlak, waarboven de pyramidevormige daken der boerderijen en de boomen uitstaken. Het ver-

keer tusschen Edam en Volendam was dus ook gestremd. Bij het station gekomen, deed het vreemd aan, van buiten gekomen, plotseling te staan te midden van den strijd, die hier door de bevolking met de elementen was aangebonden. Overal beweging, overal handelen. Boven den Monnikendammer jaagweg tierende boeren, die kudden vee, veel te groot voor hun eigen aantal, voortdrijven; de angst, dat de dieren boven de sloot terzijde zullen geraken en daar verdrinken, windt hen op. De Amsterdamsche trekvaart en de Purmerringvaart verzwelgen geweldige watermassa's, die zich door laatstgenoemde ontlasten in de richting Kwadijk. Overal vaartuigen, die van huis tot huis gaan om te redden. In het station, nog droog, de werkeloze trein; terzijde liggen een paar geredde schapen, bijna dood van uitputting. Op het emplacement der lijn Kwadijk—Volendam

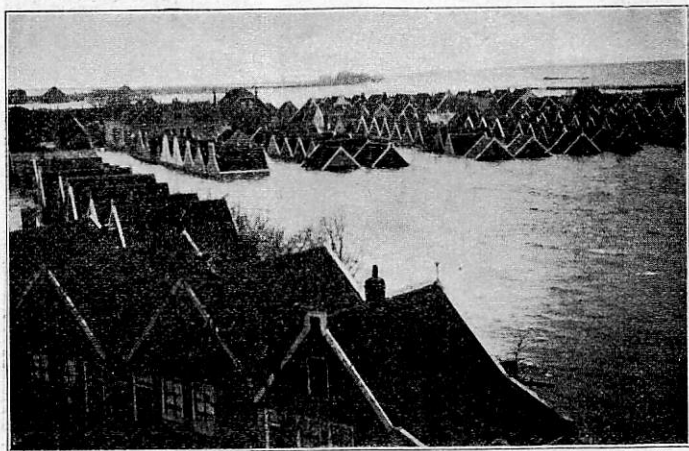


Foto L. J. Karels, Volendam.

Fig. 7. Volendam onder water.

dam, op het doode zijspoor een wagen vol kaas, die met vereende krachten over een overstroomden wissel op het hoofdspoor wordt gebracht; de locomotief mag niet nat worden en trekt met een langen ijzerkabel. Nu en dan komt een platte schuit aan met gered vee, meest koeien; met rukken en slaan worden de dieren zonder loopplank over de hooge boorden getrokken en voort gaat het voor een volgenden tocht. Niemand zit stil. Daar komen bewoners van Edammer buitenwijken, die hunne woningen moeten verlaten en reeds huisraad wegdragen; kinderen schreien en worden getroost. Ofschoon alles in vuur is, doet het weldadig aan, op te merken, dat niemand radeloos is, noch in daden, noch in woorden...

Langer verblijf te Edam had geen zin. Ik begreep,

dat ik naar ons centrum, ons kantoor terug moest, want dat de lijn Amsterdam—Alkmaar ook gevaar moest loopen. Reeds stroomde het water over het Westerbuiten tusschen Edam en de Purmer door in den Zeevang en deed de baan Kwadijk—Volendam in dezen polder als waterkeering dienst. Per, vermoedelijk laatste tram naar Kwadijk en verder per spoor via Zaandam aanvaardde ik tegen twee uur den terugtocht. Overal joeg het water voort, de anders zoo stille Purnerringvaart geleeke nu een stroom in het hooggebergte; bij Kwadijk liep ook reeds land onder.

Te Amsterdam vernam ik van den verderen omvang van de ramp. Tot 1 uur was de dienst op de Alkmaarder lijn gehandhaafd kunnen worden. Toen blijkbaar de Broekermeer volgelopen was, wies te Zunderdorp het peil plot-

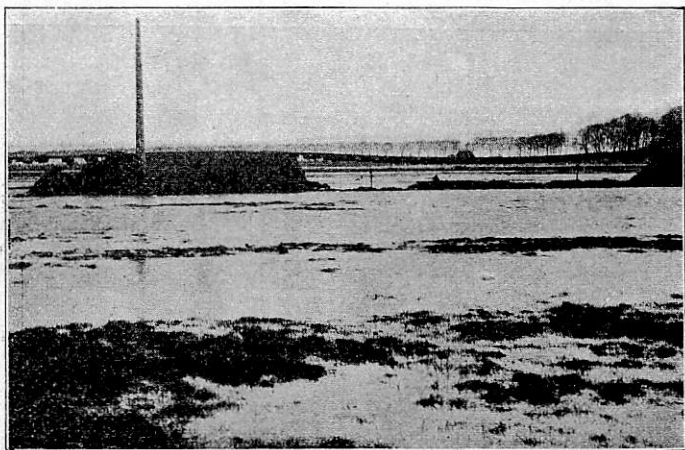


Foto K. Schotsman, Edam.

Fig. 8. Doorbraken van het spoor Kwadijk—Volendam
in den Zeevang.

seling zoo krachtig, dat de wisselwachter aldaar zijn gezin op een lorrie moest wegbrengen. De Buikslotermeer liep nu eveneens in. Uit Edam had ik nog telefonisch aan den dijkgraaf voorgesteld, met vereende krachten den ringdijk met kistingen te verhoogen; terecht had deze het onnutte van dit pogen aangetoond. Zoo moest dus order gegeven worden, de treinen op de Alkmaarsche lijn tot Ilpendam terug te trekken, en diende verder afgewacht.

Uit Edam kwam bericht, dat de tramdijk in den Zeevang door het eroverheen stroomende water op 2 plaatsen bezweken was. ¹⁾ 's Avonds was ook de Buikslotermeer vol.

1) Zie Fig. 8.

II. Tweede en Derde Dag

De Toestand.

Den volgende dag, Zaterdag, was de omvang van de ramp voorloopig te overzien. Het bleek, dat in den nacht ook het baanvak IJpendam—Purmerend overstroomd was en dus de treinen zich tot laatstgenoemde stad hadden teruggetrokken; zelfs het station aldaar liep gevaar.



Foto K. Schotsman, Edam.

Fig. 9. Edam met station.

Geheel Waterland was dus ondergelopen, maar daarbij was het gelukkig gebleven. De Zeevang was wederom droog; na het zakken van het zeewater was het Westerbuiten te Edam weer waterkeerend geworden; de geringe hoeveelheid water, die hieroverheen was gevloeid en den spoor-dijk Kwadijk—Volendam plaatselijk had vernield, was door de slooten van dien polder afgevoerd.

Wat was nu van ons net overgebleven, geschikt voor exploitatie? De baanvakken

Tolhuis—Buiksloot	2,1 K.M.
Purmerend—Alkmaar	25,8 „
Kwadijk—Brug 5 bij Edam	4,1 „

tezamen van de 63,1 K.M.	32,0 K.M.,
--------------------------	------------

dus juist de helft.

Het eerstgenoemde gedeelte lag verbonden met onze centrale inrichtingen aan het Tolhuis en met ons IJ-veer, maar was te kort voor eene loonende exploitatie. De lijn Purmerend—Alkmaar, van eene behoorlijke lengte, was daarentegen van onze basis afgesloten en moest voorloopig aan

haar lot overgelaten worden. Het laatstgenoemde vak had zijn uitgangspunt te Kwadijk (station der lijn Amsterdam—Enkhuizen) behouden, doch te Edam waren station en emplacement onbereikbaar; de reizigers hadden op een afstand van ruim 400 M. uit en in te stappen en de treinen konden aan dit uiteinde niet omspannen, dus moesten in ééne richting geduwd worden. Voor het verkeer langs deze lijn was, buiten onze sfeer nog een ander beletsel gerezen; de spoorlijn Zaandam—Purmerend mocht niet bereden worden en het vervoer tusschen Kwadijk en Amsterdam moest dus over Hoorn en Alkmaar geleid worden.

Onze telefoonverbinding in het overstroomde gebied bleek weldra verbroken. Op Purmerend—Alkmaar was zij in orde, maar de gemeenschap van daar en van Edam met Tolhuis was gestoord; onze kantoren konden slechts met Buiksloot spreken.

De verdeling van personeel en materieel bleek gunstig uit te vallen. Achter IJpendam waren den vorigen dag 3 treinstellen met 12 rijtuigen overgebleven en deze sterkte was voor Purmerend—Alkmaar voorloopig alleszins voldoende.

In de eerste plaats was het dus noodig, dat de beide afgesneden baanvakken onder beheer ter plaatse kwamen te staan en daarom werd reeds Zaterdag de chef van Beweging, de heer Kalt naar Purmerend afgevaardigd met opdracht, daar tijdelijk zijne woonplaats te vestigen, er een kantoor in te richten en de leiding op zich te nemen van Purmerend—Alkmaar en Kwadijk—Edam. Onze werkmeester, de heer Van der Wilde, ging dien dag naar de beide eerstgenoemde plaatsen ten einde daar brandstoffen in te slaan in afwachting van maatregelen, die op andere wijze in de behoefte zouden voorzien. Eene bezending smeeroliën werd per boot naar Purmerend gezonden.

Uit het treffen van deze en andere regelingen werden wij echter weldra opgeschrikt door de mededeeling, dat de inwoners van Amsterdam thans behoorlijk uit de bladen van de ramp hadden kennis genomen en ofschoon — zooals ook o.a. bij Noordhollandsche ijsfeesten blijkt — van den toestand en de geografische ligging onvoldoende op de hoogte, zich opmaakten om de overstroming in oogenschouw te gaan nemen. Het station Amsterdam werd bestormd. Zoo had van 11 tot 5 uur tusschen Amsterdam en Buiksloot door een half-uursdienst met 2 treinstellen een druk vervoer van nieuwsgierigen plaats. De eerste passagier van dezen extra-dienst was de districts-inspecteur, Ir. Teuwisse, die een onderzoek kwam instellen.

Zeër voldaan ging het publiek niet huiswaarts. Te Nieuwendam en Buiksloot verdrong men zich op den Waterlandschen Dijk en verder doorloopen werd belet door de

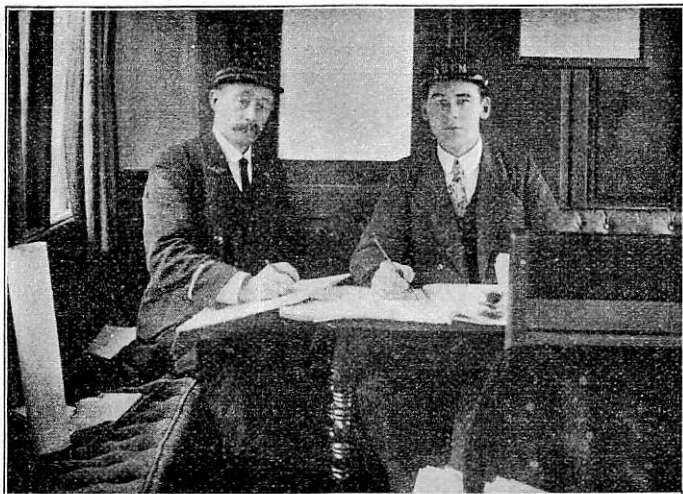


Foto K. Schotsman, Edam.

Fig. 10. Stationsdienst te Edam noodgedwongen in een rijtuig.

militaire macht, welke inmiddels door de burgemeesters der betrokken gemeenten was ontboden.

Dit nam niet weg, dat voor den volgenden dag, zijnde een Zondag, soortgelijke aandrang van belangstellenden in meerdere mate was te wachten en dus voor dien dag een

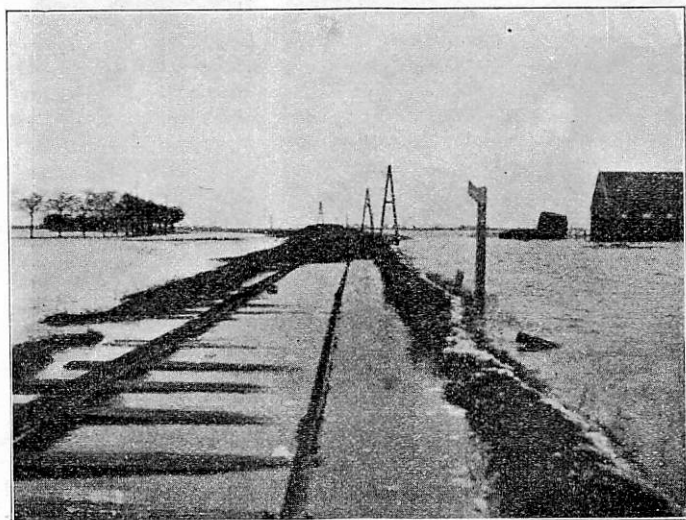


Fig. 11. Baan tusschen Edam en Volendam.

half-uurs-dienst op nog grooter schaal werd voorbereid en in de voornaamste kranten per advertentie aangekondigd.

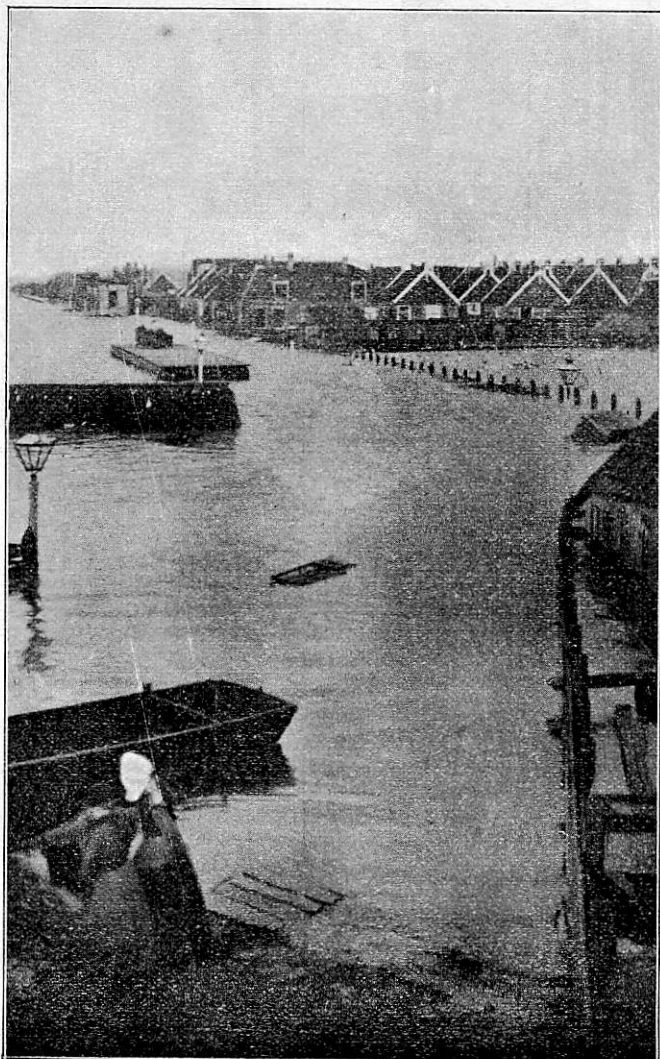


Foto K. Schotsman, Edam.

Fig. 12. Stationsemplacement te Volendam.

Nu kwam onverwacht een kink in den kabel. Zaterdagavond laat schelde de heer burgemeester van Amsterdam persoonlijk ons kantoor op en gaf zijn ontevredenheid over

deze plannen te kennen, waar zijne ambtgenooten ten Noorden van het IJ alles deden om het publiek te weren en hiertoe zijne medewerking hadden ingeroepen. De aanwezige ambtenaar nam de vrijheid, schriftelijke bevestiging te verzoeken, en zoo verscheen Zondagmorgen een brief van Z. E. A., waarop wij wel niet anders konden doen dan den extra-dienst intrekken, althans in de richting Buiksloot. De treinen vertrokken heen volgens dienstregeling om de 2 uren en waren dan afgeladen; te half 1 b.v. gingen 13 volle rijtuigen. Terug werd echter om het half uur gereden, waarmee wij wisten in den geest der autoriteiten te handelen.

Vervoerd werden op Zaterdag 2900 en op Zondag 3200 passagiers. (Het normale vervoer is op die dagen respect. 400 en 500).

De Zondag kenmerkte zich overigens door een bezoek van het lid van den Raad van Toezicht Ir. Van Stipriaan Luisius, die met ondergeteekende naar Buiksloot reisde en zich daar van den toestand op de hoogte stelde, en door een telefonisch onderhoud met den burgemeester van Marken, die, diep verslagen onder de ellende op zijn eiland, voor het eerst naar het vasteland was gekomen om hulp te zoeken. Als een enkel bewijs, hoe het er daar voor stond, diene, dat voor de 16 dooden, slachtoffers van de overstroming, die nog onbegraven waren, niet voldoende hout aanwezig was om de kisten te timmeren. Zijn verzoek om in den eersten tijd buiten de dienstregeling, in geval van nood over onze motorboot te beschikken, werd in het algemeen belang, door ons ingewilligd.

III. Verdere Dagen.

Instandhouding van het verkeer.

De eerste drukte was nu afgeloopen. Aan de nieuwsgierigheid was voorloopig voldaan en hogere belangen vroegen thans onze aandacht.

Al was het gewone en economische leven in het overstroomde gebied met lamheid geslagen, de behoefte aan regelmatig verkeer deed zich alras wederom gevoelen; zoowel van agenten als van belanghebbenden kwamen verzoeken en raadgevingen in. Onder deze omstandigheden kon de Maatschappij niet werkeloos blijven.

Het doel van een door ons voorzien in de verkeersbehoeften was vierledig op te vatten: versterking der inkomsten, bezigheid voor het personeel, voldoen aan de zedelijke verplichtingen, die op ons als het officiële voermiddel bleven rusten, gemeenschap met de lijn Purmerend—Alkmaar, ook ten eigen nutte. Aan deze omstandig-

heden paarde zich het voorrecht, dat wij de beschikking hadden over varend personeel en drijvend materieel, behoorende tot ons IJ-veer. Ware dit niet het geval geweest,

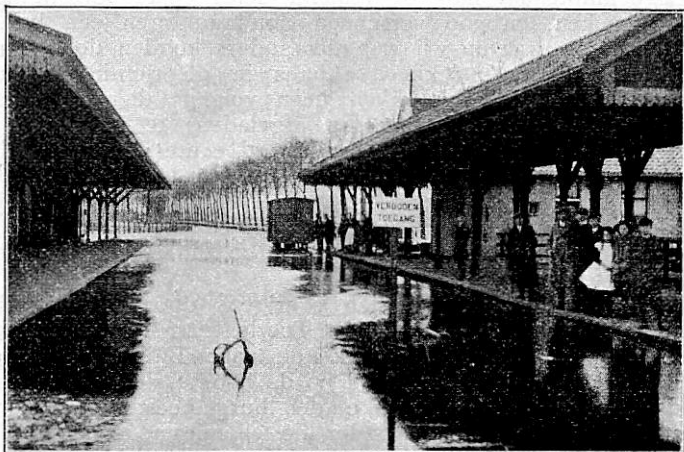


Fig. 13. Station Purmerend.

dan waren stappen in dezen zin met groote bezwaren gepaard gegaan, zoo niet onmogelijk gebleken. Wij waren dan aangewezen geweest op reederijen, die ons booten



Fig. 14. Emplacement Purmerend.

verhuurd zouden hebben op voorwaarden, die elk denkbeeld op verdienste uitgesloten hadden. Een aanbod van

eene Amsterdamsche firma, mij later, begin Maart, nog gedaan, heeft dit bevestigd.

Het materieel van onzen IJ-dienst bestaat thans uit 4 stoombooten, waarvan in gewone tijden 3 dienst doen; doch voor het verkeer met Buiksloot was slechts ééne noodig. Hield men 1 eenheid buiten vasten dienst voor extra-vaarten tot overbrenging van rollend materieel, brandstoffen, enz., en als reserve, dan waren dus 2 beschikbaar om in de meest op den voorgrond tredende verkeersbehoeften te voorzien.

Dat deze nieuwe navigatie nog al bezwaren met zich mee zou brengen, werd ons weldra proefondervindelijk aangetoond. Den 18en Januari, dus 4 dagen na de doorbraken, had eene periodieke vergadering van commissarissen plaats en na afloop daarvan werd door het voltallige college besloten, een boottocht naar Purmerend te ondernemen. Bij de Willemsluizen begon de tegenspoed reeds. In sluis Willem III waar onze boot zou schutten, waren van wege den Waterstaat de oude ebdeuren ingehangen, welke dienst hadden gedaan toen het IJ nog in verbinding met de Zuiderzee stond, in gevallen, dat evenals nu het IJ-peil lager was dan het Waterlandsche. Bewegingsmiddelen ontbraken echter en voor deze stroef draaiende deuren bleken die in verhoogde mate noodig. Eerst ontstond een lang oponthoud door het groote aantal vaartuigen, dat tegelijk in de groote sluis zou schutten, vervolgens bleken de deuren, die door een takel met handkracht bediend werden, onwrikbaar. Ten einde raad, bracht het sluispersoneel een staaldraad van een der deuren op een aan de binnenzijde gelegen Rijnaak, waar hij met de lier werd aangetrokken; aan de kolkzijde zetten een paar stoombooten zonder omslag den voorsteven op de deuren en nu kwam er beweging. Met een paar uren vertraging werd de reis aanvaard.

Het Noordhollandsch Kanaal was ruim een Meter opgezet, doch gaf weinig te zien; het was alleen wat breeder. Bij het varen onder de brug te Buiksloot, waar het kanaal een sterke bocht maakt, vertoonde zich plotseling de watersnood in al zijn omvang aan onze oogen. Zoo ver het oog reikte, was water; grond was nergens te zien, ook de wegen waren onder. Toch was het uitzicht vol teekening; huizen en boomen staken hoog boven het nat uit, heggen, hekken en bruggen over zijsloten genoeg om den schipper, althans wanneer hij de plaatselijke gesteldheid goed in het hoofd had, den weg te wijzen. Voor hen, die hier onbekend waren, was het varen met een schip van eenigen diepgang ondoenlijk. Op een K.M. afstand ten Oosten van het kanaal duidde een reeks diep ingedompelde telegraafpalen aan, waar onze baan door de Buikslotermeer loopt.

Het bestek van dit opstel verbiedt mij, eene verdere beschrijving van dezen merkwaardigen tocht te geven en van de ontmoetingen en voorvallen, die daarbij plaats vonden. Te Purmerend vonden wij een gedeelte van de kade en het nog lager gelegen station overstroomd.¹⁾ Over kisten, zandzakken en planken kon men hier rondloopen. De tramdienst had zich over een afstand van 0,6 K.M. wederom moeten terugtrekken tot den hoek van de Kanaalkade en den Beemsterburgwal, waar het vermoedelijk droog zou blijven, aangezien deze plek buiten Waterland gelegen was. Op de kleine ruimte stond alles onbeschat. De stationsdienst werd gedreven in een soort kermiskiosk, van een sigarenkoopman gehuurd; het rollend materieel stond onder den blooten hemel; 's nachts moest hier de locomotief van het Purmerender treinstel schoongemaakt en opgestookt worden. Het eenige voordeel, dat deze plaats bood, was, dat hier een halve wissel ligt met een zijspoor, waarop anders wagens worden afgezet voor eene nabijgelegen groenteveiling.

Een verder bezoek aan de stad was onmogelijk door den korten tijd, die ons restte. De boot vertrok spoedig weer naar Amsterdam en wij waren blij, dat wij daar behouden aankwamen, voor het geheel donker was. De tocht had ons de overtuiging gegeven, dat in dit moeilijke vaarwater met groote behoedzaamheid en alleen bij daglicht moest gevaren worden. Voor de vaart op Edam waren de omstandigheden nog ongunstiger, aangezien het zijkanaal van Schouw over Bröek en Monnikendam naar genoemde plaats aanmerkelijk smaller en bochtiger is dan het Noordhollandsch Kanaal en hierop 1 sluis en 7 bruggen te passeeren zijn, terwijl het afspuien van Waterland op Schermerboezem voortdurend een strooming in Noordelijke richting onderhield, die in het nauwere vaarwater krachtiger was.

Een paar dagen zouden nog verloopenen, voor het plan om te gaan varen tot uitvoering kwam. Een persoonlijk bezoek aan de in bedrijf gebleven lijnen kostte mij een langen dag. Dan was er veel bemoeienis noodig met het personeel. Verscheidene beambten, in het overstroomde gebied woonachtig, waren eenige dagen afwezig geweest tot regeling hunner zaken en het zoeken van huisvesting elders; sommigen moesten aan hunne plichten herinnerd worden; enkelen bleven geheel zoek.

Brandstoffen werden uit de bergplaats aan het Tolhuis op schuiten geladen en, omdat te Purmerend geen opslagruimte was, naar Alkmaar gezonden, waar wij tevens een hulpmagazijn inrichtten en van de meest noodige ver-

1) Zie Fig. 13, 14.

bruiksartikelen voorzagen. Een houten keet werd naar Purmerend gezonden om op de Kanaalkade als station dienst te doen; eene locomotief over water naar Purmerend—Alkmaar overgebracht en tegelijkertijd de waterwagen om als reservoir aan het station Rijk te worden opgesteld, aangezien op deze lijn alleen het station Alkmaar eene watervoorziening had.

Op Vrijdag, 21 Januari, eene week na de overstroming, vingen de nieuwe bootlandiensten aan. Van Amsterdam vertrokken 2 booten voor Edam en Purmerend met het vrachtgoed reeds voor 8 uur v.m., ten einde tijdig te schutten. Te 10,30 bracht eene IJ-boot de reizigers over en moesten

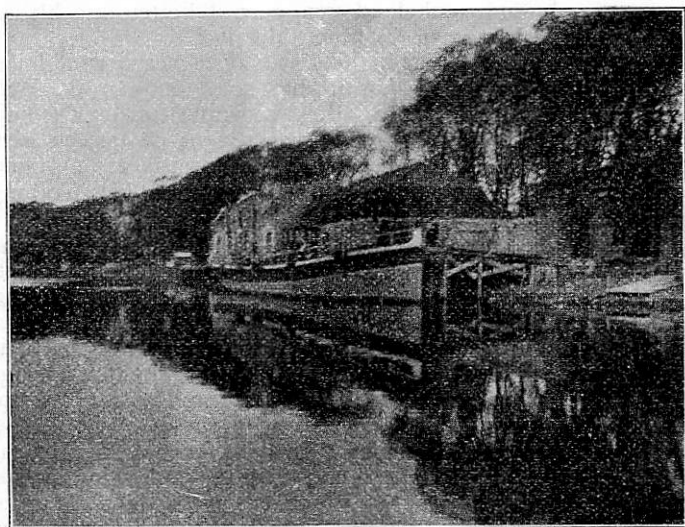


Fig. 15. Tijdelijke steiger te Monnikendam.

(Uit de hoogte daarvan valt de geleidelijke val van het water af te leiden.)

dezen langs de Willemsluizen loopen ten einde aan de binnenzijde daarvan aan boord te gaan. Met 1 dienst heen en terug werd in den eersten tijd volstaan; te 2.15 was het vertrek terug van Edam, te 2.30 van Purmerend, na aankomst van een tram uit Alkmaar.

Binnen enkele dagen bleek, dat deze bootlandiensten, vooral die op Edam in eene groote behoefte voorzagen. Was den eersten dag met 33 reizigers begonnen, den derden, een Zondag, werden 426 passagiers vervoerd. Naarmate

het getal der nieuwsgierigen afnam, groeide het verkeer uit noodzaak. Op den vijfden dag was de toeloop zoo groot, dat sedert de reizigers te Amsterdam werden geteld ten einde overbelasting van de Edammer boot te voorkomen.

Het veer op Purmerend had in den eersten tijd ongeveer de helft van het vervoer op Edam, later werd het minder. De mededinging van de verschillende bestaande en tijdelijk ingelegde verbindingen was ons te sterk, niettegenstaande het spoorwegverkeer Zaandam—Purmerend stil stond. Toch heeft de Noordhollandsche Tram ook door die verbinding aan het publiek een goeden dienst bewezen, in de eerste plaats door van den eersten dag aan de gewone personen- en goederentarieven te handhaven. Wanneer men verneemt, dat b.v. een onzer concurrenten te water gedurende enkele dagen geen biljetten 2^{de} klasse heeft willen verkoopen, zal men dit inzien.

Toen na enkele dagen de Post van onze vervoermiddelen gebruik ging maken, kwam in het schutten aan de Willemsluizen verbetering door den voorrang, dien wij nog wel in de kleine sluis Willem I, verkregen; de booten werden zoo spoedig geholpen, dat zij met reizigers en goed dadelijk doorgingen, en het overstappen aan het Tolhuis vermeden kon worden.

Het vervoer Amsterdam—Edam handhaafde zich naar wensch, doch eischte versterking. Het Edammer publiek gaf terecht te kennen, dat het met eene dienstregeling als de bestaande van Amsterdam uit, niet gebaat was en dat minstens 2 diensten v.v. per dag moesten varen. Dit kwam mij voor één boot met het oog op het korte daglicht en het moeilijke vaarwater niet geraten voor. Onze aanvankelijke hoop, dat onze goederenmotorboot „Stad Edam” mede zou voorzien in de verkeersbehoeften, was ijdel gebleken. Daarom besloten wij, de motorboot „Koningin Emma” van het veer Monnikendam—Marken voor den dienst gereed te maken, waartoe o.a. noodig was haar te ballasten, en op 3 Februari de dienstregeling tot 2 booten en 2 diensten v.v. uit te breiden. Dit vaartuig bood met zijne grootere breedte het voordeel van ruime kajuiten, wat in het barre jaargetijde van belang was, te meer daar er gelegenheid was, een buffet in te richten. Hiertegenover stond het bezwaar, dat de „Emma” te hoog is voor de Amsterdamsche bruggen en dus aan de Willemsluizen bleef liggen met het nadeel van overstappen voor de reizigers.

Het vertrek van 2.30 n.m. als laatste dienst van Amsterdam was voor het publiek en ook voor de Post met het oog op de verzending der avondbladen te vroeg. Op 29 Maart werd met het lengen der dagen aan het algemeene verlangen voldaan en de Edammer dienst op 3 vaarten v.v. gebracht,

waaronder de laatste van Amsterdam te 4 uur n.m.

Ook het Purmerender veer was op dien dag tot 2 diensten v.v. uitgebreid; maar nadat op 8 April de spoorweg Zaandam—Purmerend heropend was, verloor het in beteekeenis en werd het met ingang van 23 April opgeheven. Het kantoor te Purmerend was op 15 April ontbonden en de heer Kalt had te Amsterdam zijne betrekking als Chef van Beweging wederom aanvaard.

De Edammer bootdiensten hebben verder tot 1 Juli naar genoegen geloopt. In het volgende hoofdstuk zal ik nog gelegenheid hebben, enkele wijzigingen in den dienst mee te deelen. Met groote voldoening mag vastgesteld worden, dat niettegenstaande de moeilijke omstandigheden ongelukken van beteekeenis niet zijn voorgekomen, waarvoor het personeel een woord van hulde toekomt. De „Emma” heeft eens een schroef stukgeslagen, eens een lichte aanvaring gehad en de motor heeft eenige malen gehaperd; doch daarbij is het gebleven.

Naast de aanhoudende zorg voor hetgeen te water verricht moest worden, bleef het verkeer te land telkens onze aandacht vragen.

Het ligt voor de hand, dat bij de zoo sterk geslonken ontvangsten bezuiniging een gebiedende eisch was. Vooreerst moest het personeel oordeelkundig en nuttig te werk worden gesteld en wie boven de noodzakelijke sterkte waren, ontslagen worden of, wat de voorkeur verdiende, bij anderen onder dak gebracht. Het is hier de plaats, dankbaar te gedenken, dat de Hollandsche Spoor en de Rotterdamse Tram zich welwillend aanboden om overtollige beambten tijdelijk in dienst te nemen. Verschillende omstandigheden zijn oorzaak geweest, dat deze plannen niet voltoerd zijn. Een aantal losse arbeiders was reeds kort na de doorbraak met 14 dagen opzeggingstermijn ontslagen. In den loop van Februari werden echter de bordjes verhangen; bij een deel van het personeel openbaarde zich eene neiging om ontslag te nemen. Enkelens werden agetrokken door de hooge loonen, die bij de herstellingswerken aan de dijken werden uitbetaald; anderen waren ontevreden over het veranderde werk, dat hun in deze omstandigheden werd opgedragen; eene verkeerde bepaling in het reglement onzer pensioenverzekering werkte mee om deze neiging te versterken in plaats van tegen te gaan. Ten slotte moesten wij er tegen waken, dat het aantal te veel verzwakt zou worden, wilden wij bij hervatting van den gewonen dienst niet voor onvoldoende krachten staan, gezien het geringe aanbod van kandidaten ten gevolge van Mobilisatie en Watersnood.

De sterkte van het in het bedrijf werkzame personeel heeft bedragen:

op 14 Januari	170
„ 1 Februari	155
„ 1 Maart	141
„ 1 April	134
„ 1 Mei	134
„ 1 Juni	137
„ 1 Juli	141
„ 1 Augustus	156

Een tweede eisch van bezuiniging was, den treinenloop op Purmerend—Alkmaar te reorganiseeren. Het aantal treinstellen werd met ingang van 16 Februari van 3 op 2 gebracht, waardoor het onherbergzame Purmerend als standplaats van een stel kon vervallen. Het aantal treinen v. v., vroeger 16, bleef niet minder dan 14.

Op 24 en 25 Februari werd Noord-Holland geteisterd door hevigen sneeuwval, die op eerstgenoemden dag het verkeer in de Beemster in den namiddag zelfs stop zette.

Eene geregelde uitwisseling van locomotieven en rijtuigen had per schuit tusschen Tolhuis en Purmerend plaats. Bij deze bezigheid gebeurde 31 Mei een ongeval, dat betrekke-

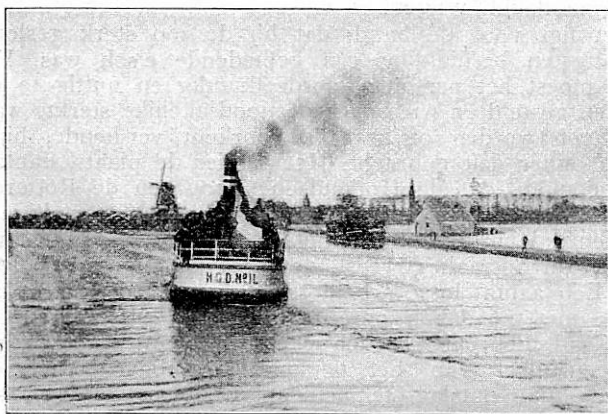


Foto H. M. J. F. Thijs c. i.

Fig. 16. Tijdelijke bootdienst bij Edam.

Op den voorgrond de excursieboot van het Instituut van Ingenieurs.

lijk goed afliep. Toen aan het Tolhuis een locomotief op een schuit was overgebracht en de wielen nog niet waren vastgezet, veroorzaakte een voorbijgaande stoomboot zulk eene deining, dat de schuit begon te slingeren, de loco naar het boord gleed, ten slotte kantelde en te water geraakte. Den volgenden dag bracht een drijvende bok haar weer op het droge; de schade had zich bepaald tot enkele gebroken ruiten.

IV. Dijkherstelling. Noodkeering.

Herstelling van de baan.

Als een bewijs, dat de autoriteiten zeer spoedig hadden samengewerkt om tot herstelling van de dijken over te gaan, kan dienen, dat ik, op 20 Januari op inspectie zijnde, van het bestuur van Waterland dringend telegrafisch verzoek kreeg, om te Monnikendam eene bespreking te houden. Eerst op 25 Januari kon dit onderhoud plaats vinden.

Dijkgraaf en Hoogheemraden en de Provinciale Waterstaat hadden zich verstaan met de aannemers Van Hattum en Blankevoort, die in de eerste plaats de beide dijkbreuken van Zuiderwoude en Katwoude zouden dichten. Voor den aanvoer van zand van de losplaats ten Noorden van Monnikendam naar eerstgenoemde plaats moest een werk-

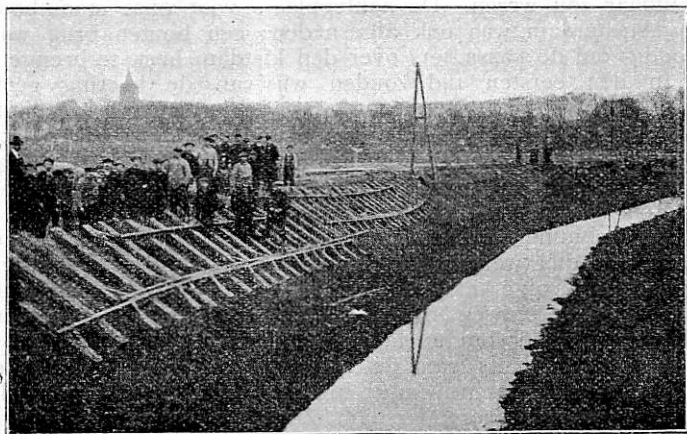


Foto K. Schotsman, Edam.

Fig. 17. Herstelling baan in den Zeevang.

spoor gelegd worden door de hoofdstraat van Monnikendam, waar onze baan doorheen loopt. Op verschillende plaatsen moest deze worden opgebroken; later zou worden opgelost, hoe bij de hervatting van ons verkeer beide vervoermiddelen tezamen bestaande zouden zijn.¹⁾ Nadat de van ons spoor afkomende materialen waren opgeborgen, kon deze zaak dus voorloopig blijven rusten.

Inmiddels was van Provinciewege het project eener noodwaterkeering uitgewerkt, welke zou loopen langs den Oostelijken Zanddijk, de op te hoogen spoorbaan Zaandam—Purmerend, den Purmerringdijk en de Zuidelijke vesting van Edam, met als aanvulling en verhooging de noodige kist-

1) Zie Fig. 18.

dammen. Overleg daaromtrent werd niet gepleegd; een enkele mededeeling aan een stationschef, die bij de stoornis in de telefoon ons natuurlijk te laat bereikte, werd voldoende geacht en men begon, waar noodig, onze sporen op te breken, op 24 Januari te Edam ¹⁾, kort daarna te Purmerend.

Op eerstgenoemde plaats werd het emplacement van Edam—Amsterdam gedeeltelijk en dat van Kwadijk—Vlendam geheel afgesneden; door de trekvaart naar Amsterdam werd een zware dam gelegd, waardoor onze in een vorig hoofdstuk genoemde goederenboot „Stad Edam” verplicht was, de reis naar Amsterdam te maken langs een omweg over Purmerend. In en bij deze stad liep het tracé der keering langs het Noordhollandsch Kanaal zoodanig door en over de baan, dat ons station van de lijn Purmerend—Alkmaar werd gescheiden en dus bij droog worden onbereikbaar zou wezen. De aanlegplaats voor onze stoomboot op Amsterdam was ook afgesneden; een houten brug was noodig om de passagiers over den kistdam heen te brengen.

In den eersten tijd zouden wij van de keering geen last ondervinden. De vraag was echter gerechtvaardigd, of, indien ons verkeer overigens hersteld zou zijn, deze hinderpalen zouden zijn opgeruimd en in dezen zin werd dan ook op 26 Januari een schrijven aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland gericht.

De afsluiting van het inundatiewater werd later uitgebreid door het dichtwerpen van de sluizen te Purmerend, hetgeen tengevolge had, dat onze „Stad Edam” voortaan nog grooter omweg moest maken ten Noorden van den Wijden Wormer om en langs de Zaan.

De geschiedenis van de noodkeering, welke nog staat en gedurende dezen winter blijft bestaan, mag verder als bekend worden verondersteld. Zij geraakte vooral in opspraak, toen op den avond van 17 Februari ten Zuiden van Purmerend een gedeelte bezweek en deze stad, die reeds beschermd en drooggepompt was, opnieuw onderliep. Op last van de Provincie is toen de kistdam plaatselijk hersteld, over de geheele lengte daarachter tegen aan een tweede lagere geconstrueerd met kleivulling en eerst midden Maart was de stad ten tweeden male droog.

Ook over de dijkwerken, hun aard en hunne vordering zal ik niet uitweiden. In de eerste dagen van Maart staken wij op verzoek van de Nederlandsche Fabriek v. W. en S. 2 gaten in onze baan tusschen Broek en Monnikendam, opdat platboomschuiten met onderdeelen van pompinstallaties van de Edammer trekvaart op de watervlakte konden worden gebracht en verder vervoerd naar de opstelplaatsen aan den Zeedijk.

1) Zie Fig. 19.

Ons eerste herstellingswerk behoefde niet op de dichting der dijken te wachten.

De baan in den Zeevang lag reeds van den beginne af droog en kon onder handen genomen worden, vooral sinds de noodkeering kans op verderen waterlast uitsloot.¹⁾ Op 22 Maart begon de zandaanvoer met wagens van de Hollandsche Spoor van uit Bergen en op 19 April werd het verkeer heropend. Nog konden evenwel de treinen te Edam niet omspannen, daar het emplacement Edam door de nood-

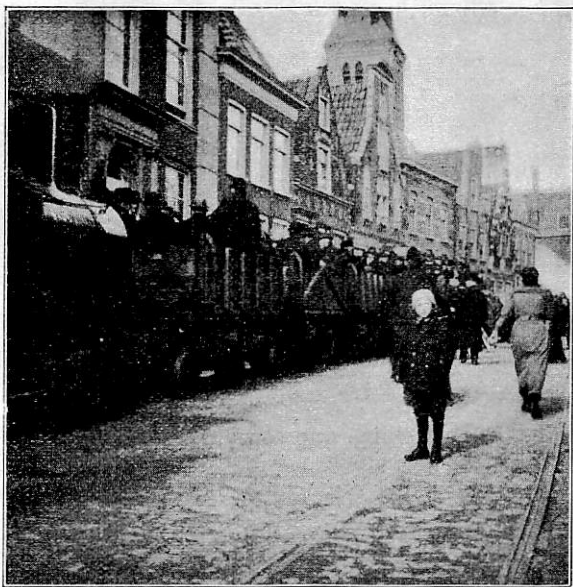


Foto C. G. J. W. Koopman c. i.

Fig. 18. De beide sporen te Monnikendam.

keering versperd bleef. Bij dit werk zijn 765 M³. zand aangevoerd en ± 150 M³. zwarte grond alsmede ± 50 M³. koolasch verwerkt.

Op 23 Maart waren de grondstortingen in de gaten der zeedijken, zoowel bij Zuiderwoude als bij Katwoude door de heeren Van Hattum en Blankevoort opgeleverd op eene hoogte van 2 M. + A.P.; dit feit, door het uitsteken der driekleur gevierd, beteekende, dat officieel de dichting was voltooid. Den dag daarop reeds begon het afspuien van het overstroomde gebied op IJ en Schermerboezem, hetgeen het peil spoedig deed dalen; op 31 Maart begon de doorloopende bemaling, die minder snel vorderde. Zelfs bij eene capaciteit van 1400 à 1800 M³. per minuut moest

1) Zie Fig. 8, 17.

dit werk ongeveer een maand duren; niet minder dan 13.000 H.A. toch moesten worden drooggelegd. Op den



Foto K. Schotsman, Edam.

Fig. 19. Provinciale noodkeering te Edam.

2den Mei was in Waterland het normale polderpeil bereikt.

De tijd tot herstelling van onze eigen baan begon nu aan te breken; naarmate een vak droog viel, werd het opgenomen en zoo spoedig mogelijk met zandaanvoer begon-

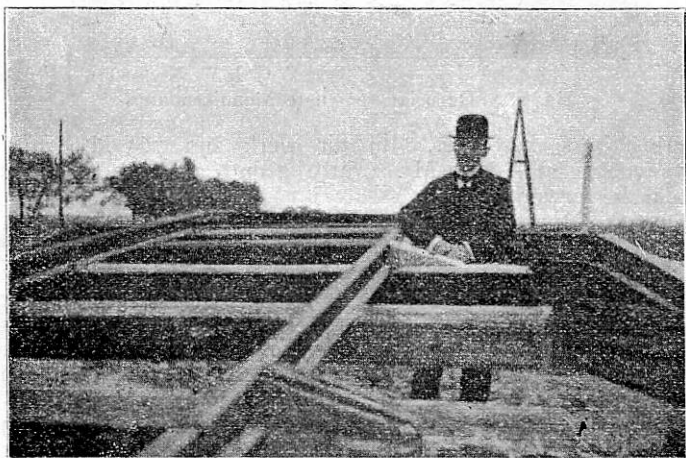


Fig. 20. Brug tusschen Edam en Volendam.

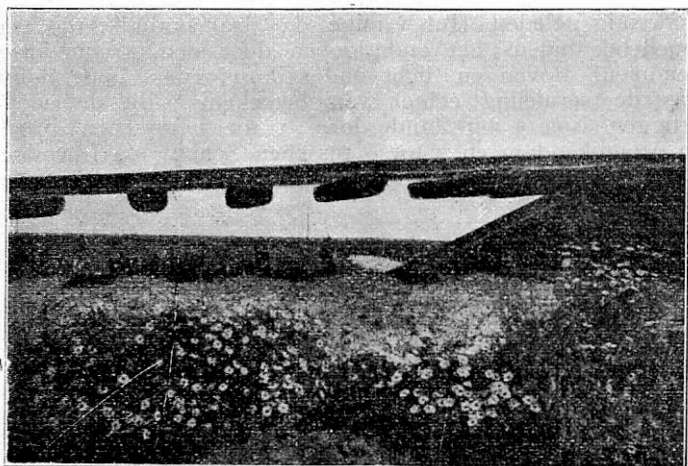


Fig. 21. Brug tusschen Edam en Volendam.

nen. Juist de omstandigheid, dat achtereenvolgens verschillende gedeelten voor bewerking in aanmerking kwamen, heeft bij de beschikking over beperkte hulpmiddelen — weinig aanbod van personeel en kleine capaciteit der in het vaarwater toe te laten zandschuiten — een regelmatig gang van zaken in de hand gewerkt. Eene grootscheepsche behandeling had bovenmatige inspanning en offers gevergd.

Waar de baan voortdurend onder water had gelegen en zoo diep, dat de golfslag zich niet deed gevoelen, had

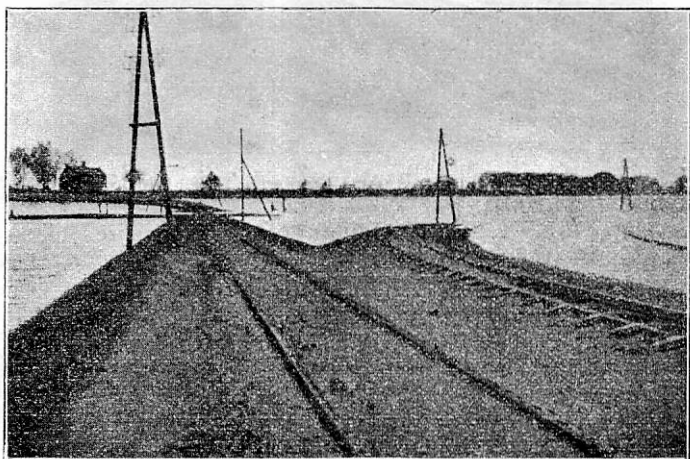


Fig. 22. Broekermeer. Splitsing der lijnen van Edam en Alkmaar.

zij weinig geleden. Het weinige, dat daar ontbrak, was vermoedelijk tijdens het onderloopen door den stroom meegenomen. Boven en dicht onder de vroegere oppervlakte was de vernieling echter van beteekenis. Bij de hooge bruggen Nos. 3 bij Zunderdorp, 5 tot 7 tusschen Broek en Monnikendam en 2 tot 6 tusschen Schouw en Ilpendam waren de opritten geleidelijk weggespoel'd. In hetgeen over

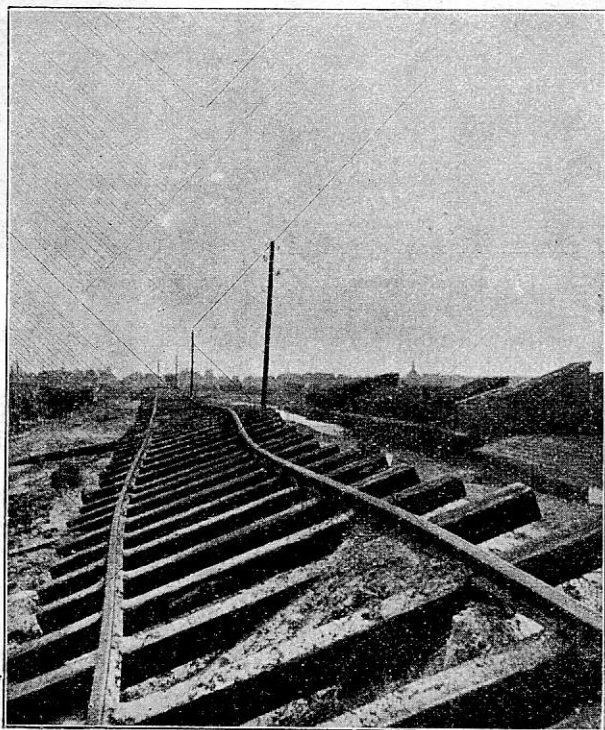


Fig. 23. Baan tusschen Edam en Volendam.

was, kon men eene neiging tot trapsgewijze terrasvorming waarnemen; daarboven hingen de spoorstaven naar de bruggen oplopende, in de lucht met de dwarsliggers eraan hangende, hier en daar tot groepen ineengeschoven.

De bruggen zelf hadden niet geleden; van ontgronding door sterken stroom in de doorvaart bleek gelukkig niets. Wel werd nu, met name op de Edammerlijn de gelegenheid aangegrepen, om aan deze houten kunstwerken tevens gebreken te herstellen, welke alleen uit ouderdom waren voortgevloeid.

Over het algemeen gesproken, was dus aan de eigen lijnen weinig schade waar te nemen. Eene tegenstelling hiermee vormde de lijn Edam—Volendam, waarvan het gedeelte tusschen de bruggen Nos. 8 en 13 als hooge spoordijk was aangelegd en thans gaandeweg over min of meer belangrijke hoogte bleek weggespoeld. Deze lijn bood een beeld van erge verwoesting ¹⁾; nochtans waren ook hier de bruggen geheel in orde. Koesterden wij eerst nog hoop, ook deze baan in eigen beheer onder handen te kunnen nemen, de met de eigen lijnen opgedane onderfinding deed ons van dat plan afzien en de voorkeur geven aan eene aanbesteding, waarvan opname, teekeningen en bestek maken het gevolg waren en daarmee vertraging. Deze lijn is dan ook het laatste aangevat.

Het eerste gedeelte, dat voor het tramverkeer werd opgesteld, was van Edam tot Brug No. 10 over de Grafelijkheidsluis bij Monnikendam en wel op 1 Mei. In dit stuk was eene kruising gelegd met het aannemersspoor van den Katwoudschen dijk; de verzwaring der zeedijken toch bleef onafgebroken aanhouden. Vervolgens werd de baan door Monnikendam ²⁾ en verder naar Broek in gereedheid gebracht en die van Purmerend naar Schouw. In de eerstgenoemde stad werd eene kruising gelegd met het werkspoor naar de doorbraak van Zuiderwoude, terwijl in de Noorderpoort het samengaan der beide sporen zonder ontmoeting mogelijk werd gemaakt door omschifting ten koste van sterke bogen.

Te Purmerend geschiedde, hetgeen wij gevreesd hadden: de provinciale noodkeering was voor de heropening van ons verkeer een hinderpaal. Op 26 April, 3 maanden na ons hooger genoemde schrijven aan Gedeputeerde Staten werd door ons bij hen op antwoord aangedrongen, maar tevergeefs; terwijl te Edam de militaire macht met bekwamen spoed het noodige opruimde, werd te Purmerend daaraan niet gedacht. De omstandigheid, dat Provincie en Gemeente elkaar het vaderschap van het gedeelte der keering, dat ons betrof, wilden opdringen, was voor ons ongunstig. Tusschen 18 en 25 Mei bracht ondergeteekende op de provinciale griffie en ten gemeentehuize 5 bezoeken en nog was geene toezegging of machtiging tot afbreken verkregen. Ten slotte sloegen wij eigener beweging de hand aan den kistdam en maakten drie coupures waartegen van andere zijde geen protest volgde. Eene tweede belemmering was een plankier over een gedeelte baan, waartoe wij de bevriende Maatschappij „Hollandia” vergunning hadden verleend als een uitweg voor hare melkfabriek; begrijpelijkerwijze stelde hare directie prijs erop met de opruiming van dit plankier

1) Zie Fig. 11, 20, 21, 23—25.

2) Zie Fig. 18.

te wachten, tot de normale toegang langs het N. Hollandsch kanaal wederom van zijne versperringen — zandzakken en stutten van den kistdam — ontdaan was.

Door dit alles had de opening van de lijn Schouw—Purmerend 2 weken later plaats, dan anders mogelijk ware geweest, n.l. op 5 Juni. Het verkeer door Monnikendam naar Broek was reeds op 1 Juni hersteld.

Onze bootverbindingen tusschen Amsterdam en Edam werden, naar mate het tramverkeer zich uitbreidde, telkens ingekort en het aantal vaarten daartegenover vermeerderd. Op Amsterdam—Monnikendam hadden 4 diensten v.v. gelooopen; op Amsterdam—Broek liepen er 6 v.v., welke alle Schouw aandeden, om reizigers voor en van Purmerend en Alkmaar af te zetten en op te nemen.

Evenals in het droogleggen van Waterland was thans

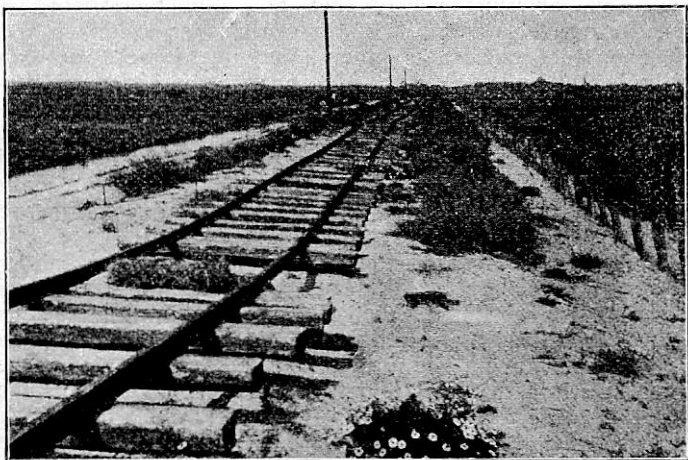


Fig. 24. Baan tusschen Edam en Volendam.

in de herstelling van onze baan een pauze ingetreden. Was eerst het z.g. „hooge” (sic) of „oude” land aan de orde geweest, nu was de beurt aan de diepe polders, waarvan het maaiveld gemiddeld 4 M—A. P. ligt en bij 2 waarvan wij belang hadden. Elk dezer moest afzonderlijk bemalen worden. Waren de dijksluiting en de afmaling van het Waterlandsche peil in het algemeen voorspoedig verlopen, van de polders kan zulks niet gezegd worden; vooral in de keuze van de plaats der pompinrichting is men niet altijd gelukkig geweest.

Begin Juni kwam in de Buiksloter- en Broekmeer de

baan boven water uit ¹⁾ en, ofschoon aan weerszijden groote plassen overbleven, wier afwatering naar het gemaal door dwarsgeulen moest geschieden, het herstellingswerk werd zoo spoedig mogelijk en met kracht aangevangen. Want, al mogen wij met de gecombineerde diensten per boot en tram eer hebben ingelegd, de verdiensten van deze exploitatie bleven verre beneden het normale. Zoo lang onze treinen niet tot Amsterdam doorliepen, was het niet het ware. Van de zijde der Provincie werd nog bezwaar gemaakt tegen onzen in de Broekmeer betoonden ijver, die den waterafvoer naar de pompende zandzuigers in gevaar bracht; maar van ons goed recht overtuigd, ging ik hierop niet in.

Wij zijn erin geslaagd, op 1 Juli het geheele verkeer te heropenen. Uit gesprekken en krantenberichten is mij

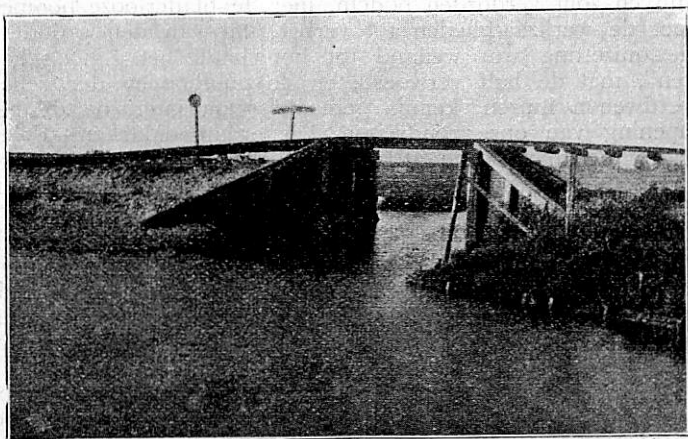


Foto Siewers, Edam.

Fig. 25. Brug 9 tusschen Edam en Volendam.

gebleken, dat dit velen verrast had. Er is ook de laatste dagen hard gewerkt moeten worden en het losse volk maakte van de dringende omstandigheden misbruik door telkens opslag door te drijven, maar wij zijn er gekomen. Men zal kunnen begrijpen, dat op den eersten Juli aan ons kantoor en de stations het dundoek ontplooid werd.

Toen de eerste treinen weer door de polders stoomden, was de Bukslotermeer bijna droog, de Broekmeer stond evenwel nog nagenoeg geheel blank. In deze laatste zagen wij een verschijnsel, dat nergens elders waargenomen was.

1) Zie Fig. 22.

Groote scholen van eene kleine zilverachtige zeevisch, vermoedelijk spiering, waren op de drooggelooopen randen van de slooten achtergebleven; zij spartelden daar rond, doch schenen de kracht te missen, het water te bereiken, zoodat weldra het leven geweken was. Talrijke zwermen meeuwen waarden rond en streken telkens neer om zich aan deze visch te goed te doen en te midden daarvan stond, ieder op zichzelf en stokstijf als altijd, een aantal reigers, zoo groot als men zelden bijeen ziet, naar schatting wel een 80.

Het is jammer, dat zoo weinigen van de gelegenheid gebruik hebben gemaakt, Waterland in dit belangwekkende stadium te bezoeken. Het dagblad „De Telegraaf” gaf kort na de heropening eene aardige en juiste beschrijving van een uitstapje per stoomtram, maar de animo om met het gebied der overstroming kennis te maken, kwam er bij het publiek niet in. Slechts weinigen hebben met den door slib en zout verdorden bodem, met de bladerlooze boomen, met de werkzaamheden tot verbetering van den grond en de omzetting van weiland tot bouwland, het z.g. „scheuren”, met de half verwoeste en de puinhoopen der geheel verdwenen huizen kennis gemaakt. Ook later, na de heropening van onze rondreizen Amsterdam—Marken—Volendam, die thans eene attractie meer hadden, is het aantal deelnemers tegen de verwachting in beneden dat van 1915 gebleven.

Aan de gezamenlijke eigen lijnen was op 1 Juli verwerkt 3256 M³. zand, 284 M³. koolasch en 236 M³. zwarte grond, tezamen 3776 M³. over 28 K.M., dus gemiddeld 135 M³. per K.M. Alle werkzaamheden waren in eigen beheer verricht onder de leiding van onzen opzichter, den heer Van der Meulen.

Ten slotte bleef het baanvak Edam—Volendam ter bewerking over. Dadelijk na de opening der eigen lijnen werden de voorloopige opmetingen voortgezet. Op 27 Juli werden een 17 tal aannemers uitgenoodigd en op 3 Augustus had de aanbesteding plaats. Het werk werd gegund aan den laagsten inschrijver, den heer J. Opdam te Alkmaar, die tevens den kortsten werktijd had opgegeven. De aanneemsom bedroeg f 23.540,— voor de geringe lengte een hoog bedrag; als de noodige tijd om de lijn te kunnen openen was opgegeven 42 werkdagen, dus zou het verkeer op 25 September kunnen worden hersteld. Tot dagelijksch opzichter werd aangesteld de heer W. Oort te Edam.

De werkzaamheden vorderden niet naar wensch, zoodat de opleveringstermijn verre overschreden werd. Nadat de zandaanvoer, wederom met treinen der Hollandsche Spoor, normaal verlopen was en op 30 September voltooid, werd de verdere afwerking van de baan door aanwending van te weinig arbeidskrachten belangrijk opgehouden. De verklaring van den aannemer, dat voldoende personeel in

de omgeving van het werk niet aanwezig was, bleek niet houdbaar, toen wij met het oog op § 487 der A. V. ons met de zaak gingen bemoeien en in enkele dagen tijds het aantal grondwerkers belangrijk wisten op te voeren. Op 1 November eerst werd het verkeer hersteld; van de 38 dagen der te late oplevering moesten 23 als boetedagen in rekening worden gebracht.

Vóór de opening was in de baan gebracht $\pm 1700 \text{ M}^3$. oud zand, dat terzijde was gespoeld, 6994 M^3 . nieuw zand en $\pm 1600 \text{ M}^3$. zwarte grond, tezamen $\pm 10.294 \text{ M}^3$. over 2.7 K.M. , dus gemiddeld 3800 M^3 . per K.M.

In het volgende staatje wordt een overzicht gegeven van de opvolgende wederindienststelling der baanvakken. De dagen van opname zijn aangegeven, omdat men daaruit ongeveer kan opmaken, wanneer de baan ter plaatse droog was gevallen.

Baanvak.	Lijn.	Lengte.	Opname	Opening
		K.M.		
Brug 5 — Brug 6.....	K. V.	0,4	—	19 April
Edam — Brug 10.....	A. E.	5,5	4 April	1 Mei
Emplacement Edam....	K. V.	0,2	—	12 „
„ „ „ „ „ „		0,1	—	20 „
Monnikendam.....	A. E.	0,8	—	29 „
„ — Broek		3,6	5 Mei	1 Juni
Purmerend		0,6	—	2 „
„ — Spoorweg		0,8	15 April	
Sp.w.-Achterdichting ...	A. A.	2,5	11 Mei	} 5 „
Achterdichting-Schouw		6,1	1 „	
Broekerveer	A. E.	3,7	22 Juni	} 1 Juli
„ „ „ „ „ „	A. A.	0,4	6 „	
Wijkergouw (tusschen Buiksloter- en Broekerveer)	A. E.	1,2	—	
„ „ „ „ „ „	A. A.	0,8	—	
Buiksloterveer	A. E.	2,3	15 Juni	} 1 Nov.
Edam—Volendam	K. V.	2,7	17 Mei	
		31,7		

V. Nabetrachting. Verdere herstellingen en onderhoud. Geldelijke beschouwingen.

Verschillende gebeurtenissen, die met den Watersnood in verband stonden, dienen thans vermeld te worden.

Op den 10^{den} April werd in Hotel Krasnapolsky te Amsterdam eene vergadering van belanghebbenden gehouden, welke overgingen tot de stichting van de Vereeniging „Waterland Vooruit” onder het bestuur van de heeren Reinders Folmer te Amsterdam, voorzitter, Korthals Altes, lid der Provinciale Staten te Zandvoort en 13 andere afgevaardigden uit de dorpen van Waterland. Deze vereeniging, waartoe de Noord-hollandsche Tram ook als lid toetrad, heeft ten doel de belangen te behartigen van grondeigenaren, huis- en fabriekseigenaren en pachters in Waterland, de daarin gelegen polders, alsmede den polder Oostzaan. Zij geeft een orgaan uit, dat om de maand ongeveer verschijnt en wekelijks houden voorzitter en secretaris te Amsterdam spreekuur, waarop belanghebbende leden raad komen vragen over aangelegenheden, den Watersnood betreffende. Daarop worden zoowel de oplossingen van moeilijkheden besproken, die op het gebied van het recht zijn gerezen, als raadgevingen verstrekt aangaande de behandeling van landerijen, verandering van hare bestemming en andere cultuurvraagstukken. Zelfs wordt door het bestuur de mogelijkheid onderzocht van een collectieve verzekering tegen de gevolgen van toekomstige water-rampen.

De behartiging van andere belangen, welke meer tot het gebied van „Heemschut” moeten worden gerekend, was in goede handen bij eene Advies-Commissie voor den herbouw in de overstroomde gedeelten van Noord-Holland, waarvan de heeren Irs. Leliman en Keppler resp. als voorzitter en secretaris optraden. Na voeling gehouden te hebben met autoriteiten en instellingen, richtte deze commissie te Broek eene tentoonstelling in, waarvan vooral de bedoeling was het publiek te doordringen van de noodzakelijkheid, de streek in de toekomst te behoeden voor het verrijzen van bouwwerken, die het eigenaardige karakter ervan ernstig zouden schaden. Later werden, met name te Nieuwendam, Buiksloot, Broek en op het Eiland Marken, verscheidene adviezen gegeven en zelfs was voor deze commissie een architect als tijdelijk ambtenaar werkzaam. Dat mijne Maatschappij ook aan dit streven, hetwelk zoo nauw verband hield met de bevordering van het vreemdelingenverkeer, steun verleende, laat zich verklaren.

Van meer direct belang voor ons waren de voorstellen, die in April door de Electriche Spoorwegmaatschappij tot ons gericht werden en inhielden de tijdelijke overname van een aantal rijtuigen, waarvoor in den eersten tijd bij ons weinig emplooi zou wezen. Dit plan was wegens de gelijkheid van spoorbreedte der beide maatschappijen (1.00 M') gemakkelijk uitvoerbaar en lokte ons dus wel aan; het was echter de vraag, in hoever wij aan den vurigen wensch van Ir. Adams, dat een zeker aantal gedurende het badseizoen in Augustus in zijn dienst zou blijven, zouden kunnen

voldoen. Over de financieele voorwaarden waren wij het spoedig eens en tegen Paschen werden 3 rijtuigen door ons te Haarlem voor den wal aan het Binnen-Spaarne afgeleverd, tegen Hemelvaartsdag nogmaals 3. Na de herstelling van het verkeer zijn einde Juli 2 rijtuigen terug gevraagd, maar de overige 4 zijn tot midden September kunnen blijven en hebben daardoor belangrijk kunnen bijdragen in het aanzienlijke vervoer, dat de E. S. M. in den afge-loopen zomer had. De uitvoering der overeenkomst heeft verder tot wederzijdsch genoegen van partijen plaats gehad; de rijtuigen hebben uitsluitend dienst gedaan op het baanvak Haarlem—Zandvoort.

Ook de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij bewees ons een dienst, door tijdelijk de overeenkomst tot levering van een bespannen wagen voor onzen goederenbesteldienst te Amsterdam buiten werking te stellen tot tijd en wijle het ons zou passen, daarvan weer geheel gebruik te maken.

Het ligt voor de hand, dat na de herstelling van het verkeer op de verschillende baanvakken de verdere afwerking daarvan nog de noodige zorg bleef vereischen. Vooral op het gedeelte der lijn Amsterdam—Edam in de Broekmeer, dat vlug was afgewerkt, doch ook op andere plaatsen moest later zand en ballast worden bijgebracht. Het onderhoud van elk vak gedurende 3 maanden na de heropening werd gerekend tot de herstelling te behooren. De in het vorige hoofdstuk betreffende de grondwerken genoemde hoeveelheden werden in dit tijdvak niet onbelangrijk verhoogd. Zoo zijn op de eigen lijnen ten slotte verwerkt geworden 3680 M.³ zand, 783 M.³ koolasch en 407 M.³ zwarte grond, tezamen 4870 M.³ over 28 K.M., dus gemiddeld 174 M.³ per K.M. tegen 135 M.³ op den dag der opening.

Op het vak Edam—Volendam was dit verschil nog spreker, aangezien bij de hervatting van het verkeer op 1 November de taluds op lange na niet waren afgewerkt geweest en dus de bedekking met ballast nog moest beginnen. Op 31 December was aan de baan verwerkt ± 1700 M.³ oud zand, dat terzijde was gespoeld, 6994 M.³ nieuw zand en ± 2670 M.³ zwarte grond, terwijl alsnog valt te rekenen op ± 1500 M.³ koolasch, zoodat de vermoedelijke geheele aanvoer zal bedragen ± 12.864 M.³ over 2,7 K.M., dus gemiddeld 4800 M.³ per K.M. tegen 3800 M.³ op den dag der opening. Worden de in den Zeevang verwerkte bedragen hierbij gevoegd, dan komt men tot een bedrag van ± 13.829 M.³ over 3,3 K.M., dus tot een gemiddelde van 4200 M.³.

Nadat de telefoongeleidingen in het overstroomde gebied waren nagezien, werden verschillende gebouwen die in het water hadden gestaan, onder handen genomen. Een parti-

culier huis te Buiksloot, hetwelk in ons bezit is, de dubbele woning voor personeel te Zunderdorp, een magazijn en bijbehorende gebouwtjes aldaar en het station Purmerend moesten hersteld worden; gelukkig was het water daar ten hoogste een Meter in geweest, dus was van geen ernstige verwoesting sprake. Een duiker in de Broekermeer met aansluitende schoeiingen (lijn Amsterdam—Alkmaar) en het perron te Watergang eischten eveneens voorziening. En ten slotte moesten bij Zunderdorp en Schouw verscheidene honderden Meters afrastering, grensscheiding, welke geheel verdwenen waren, door nieuwe vervangen worden, bij de hooge houtprijzen geen kleinigheid. Het baggeren van ingeslibde slooten in de Broekermeer werd uitbesteed, wat achteraf een wijze maatregel is gebleken.

Daarmee hadden onze lijnen wederom haar oude aanzien terug. Alleen was Monnikendam nog zonder wissel en bestond tusschen Broek en Edam een onafgebroken lengte enkel spoor van 10,0 K.M. De eenige kruising per dag, die in eerstgenoemde stad placht te geschieden, was naar Broek verlegd, maar voor buitengewone maatregelen en het afzetten van wagens bleef een wissel ter plaatse wenschelijk. Nadat bij den storm op Zondag, 19 November en de vernieling van een groot gedeelte der telefoon-geleiding, ook door dit gemis de treinenloop ernstig gestoord was geworden en wij van D. en H. van Waterland vernamen, dat het werkspoor naar de doorbraak van Zuiderwoude en verderop nog minstens tot April 1917 zou moeten blijven liggen, besloten wij alsnog tot den bouw van een tijdelijken wissel in 'de Kerkstraat te Monnikendam, welke voor rekening van het waterschap door de heeren Van Hattum en Blankevoort werd uitgevoerd. Op de Kerstdagen werd deze wissel in gebruik genomen.

Het zandspoor naar Katwoude is thans afgebroken en in November is het kruisstuk in onze baan op den hoek van den Nieuwen Dam weggenomen.

Ongetwijfeld zullen de lezers belang stellen in enkele cijfers, waarin de financieele gevolgen van den Watersnood worden weergegeven. Ik heb daartoe alleen verzameld de opbrengsten van Personen- en Goederenvervoer over de eerste helft van de jaren 1914, 1915 en 1916, aangezien die van de diverse inkomsten niet zouden meewerken om het verkregen beeld scherper af te teekenen. Berekeningen tonen aan, dat de ontvangsten op de beide vervoeren in genoemde tijdperken hebben bedragen resp. f 133.500 f 144.700 en f 70.400, dus dat het eerste halfjaar van 1916 bij het gemiddelde van 1914/5 is ten achter gebleven f 68.700.

Eene verdeling naar de maanden geeft de volgende verdeling.

Opbrengst personen en goederen van de gezamenlijke bedrijven in honderdtallen guldens.

Maanden.	1914	1915	1916
Januari	210	236	166
Februari	190	218	99
Maart	200	233	95
April	238	242	97
Mei	246	276	108
Juni	251	242	139
	<u>1335</u>	<u>1447</u>	<u>704</u>

In hoever de verschillende lijnen onder ons beheer geleden hebben en de tijdelijke bedrijven aan het gemis van inkomsten zijn tegemoet gekomen, leert de volgende statistiek.

Opbrengst personen en goederen eerste halfjaar in honderdtallen guldens.

Bedrijven.	1914	1915	1916
Lijn Amsterdam—Edam	473	503	109
„ „ —Alkmaar	779	881	376
Veer „ —Edam	33	38	159
„ „ —Purmerend ¹⁾	—	—	43
„ Monnikendam—Marken	50	25	17
	<u>1335</u>	<u>1447</u>	<u>704</u>

Niet van belang ontbloomt, zal voor menigeen het antwoord op de vraag zijn, welke uitslag bereikt is bij het streven tot bezuiniging op de gewone exploitatie. Het feit, dat de oorlogsomstandigheden meer en meer verscheidene eenheidsprijzen hebben opgedreven, is oorzaak, dat de resultaten der bezuiniging verkleind zijn; onder gelijke algemeene omstandigheden waren de cijfers sprekender geweest. Toch kan uit de volgende gegevens blijken, dat op het trambedrijf met inbegrip van het IJ-veer is bezuinigd van gemiddeld f 91.900 tot f 69.900, dus f 22.000.

Exploitatiekosten eerste halfjaar 1916 in honderden guldens.

	1914	1915	1916
Trambedrijf			
Y-veer	927	912	699
Veer Amsterdam—Edam	29	31	114
„ „ —Purmerend	—	—	28
„ Monnikendam—Marken	44	36	28
Onkosten Watersnood	—	—	20
	<u>1000</u>	<u>979</u>	<u>889</u>

1) Opgeheven 23 April.

De hier genoemde onkosten ten bedrage van ongeveer f 2000 zijn aldus te verdeelen:

Reis- en verblijfskosten personeel	f 600
Vervoer rollend materieel) te water	„ 535
„ brandstoffen)	„ 603
Tijdelijke voorzieningen, steigers, enz.	„ 243
	<u>f 1981</u>

De exploitatie-overschotten over het 1^{ste} halfjaar volgens de hierboven meegedeelde cijfers, dus met veronachtzaming der diverse ontvangsten hebben dus in de 3 jaren bedragen resp. f 33.500, f 46.800 gemiddeld f 40.200 en ÷ f 18.500; dus thans f 58.700 minder.

De boekingen betreffende de herstellingen aan de baan zijn nog niet voltooid. Men kan echter met vrij groote nauwkeurigheid aannemen, dat de kosten, aan de eigen lijnen besteed, met inbegrip van herstellingen, die niet bepaald door den Watersnood noodzakelijk waren, zullen bedragen f 15.000, die aan de lijn Kwadijk—Volendam f 30.000.

Aangezien laatstgenoemde post niet voor ons risico komt, is de totale door mijne Maatschappij geleden schade dus te stellen op ongeveer f 74.000.

Bij deze cijfers wil ik het laten.

Aan het slot van deze mededeelingen gekomen, past mij een woord van dank aan verschillende personen en lichamen, die ons in de moeilijke dagen met raad of steun zijn tegemoet gekomen.

Reeds memoreerde ik enkele zuster-maatschappijen, wier gewaardcerden bijstand wij mochten ondervinden. Bovendien wil ik hier mijne erkentelijkheid betuigen aan den heer Burgemeester van Monnikendam, die van Gemeentewege een aanlegsteiger liet bouwen vnl. voor onzen tijdelijken boodienst Amsterdam—Edam en aan den heer Districts-Inspecteur Ir. Teuwisse, die steeds bereid gevonden werd, de 7 opnamen van te openen baanvakken, waartoe hij meestal kort te voren uitgenoodigd was, op staanden voet te verrichten.

De Watersnood heeft ons veel beslommering en arbeid bezorgd, maar naast de herinneringen daaraan blijven ook andere, die tot dankbaarheid en opgewektheid stemmen.

W. A. E. VAN GEUNS.