

UIT DE HISTORIE VAN KOEDIJK

door J.P. Geus

XXIV. Het overzetveer op het Noordeinde.

Reeds in 1896 bestonden er plannen tot het aanleggen van een tramverbinding tussen Alkmaar en Schagen.

De trambaan zou aanvankelijk aan de oostzijde van het kanaal, langs Koedijk, worden aangelegd. Het gemeentebestuur had daarin toegestemd en een subsidie toegezegd voor deze verkeersverbetering.

Toch werd tenslotte voor een baan aan de westzijde van het kanaal gekozen, met de bedoeling om haltes te maken bij de vlotbrug en tegenover het Noordeinde van Koedijk.

De gemeente Koedijk had toegezegd dat bij de totstandkoming van de tramverbinding, met een halte tegenover Koedijk, voor een overzetveer zou worden gezorgd.

De caféhouders hadden er natuurlijk veel belang bij dat deze halte met overzetveer tegenover hun zaak zou komen.

Pieter Struijf, eigenaar van café De Bonte Koe en Jan de Wit, schuitemaker, verzochten eind 1910 aan het gemeentebestuur om subsidie voor "de kosten van een pont of ander veilig vaartuig, om te plaatsen waar de Hollandsche Spoorwegmaatschappij haarabri heeft gebouwd, teneinde voor de ingezetenen het bereiken van de halte der Noorder Stoomtram te gelegener tijd gemakkelijk te maken en tevens een geregelde verbinding van de oostzijde met de westzijde van het kanaal te bevorderen. De pont zou 5 m. lang en 3 m. breed worden en de kosten werden geraamd op f300,-

De andere caféhouders bleven niet achter. Eind januari 1911 verzocht Cornelis Man, als eigenaar van Het Vergulde Paard om subsidie voor het eventueel overbrengen van passagiers naar de stopplaats tegenover zijn café. (Er was toen nog niet beslist dat daar een halte zou komen).

Een dergelijk verzoek werd ook gedaan door Cornelis Bakker, als eigenaar van café Welgelegen, "om passagiers over te halen indien de Minister van Waterstaat zijn aanvraag inwilligt om de tram tegenover zijn woning te doen stoppen."

De tram van Alkmaar begon 7 juni 1913 met een dienst op Schoorl en 30 augustus 1913 op Schagen, doch eerst begin 1914 kwam de gemeenteraad met het volgende besluit: Men zal een schuit laten maken voor rekening van de gemeente, kosten ca f175,- en aan beiden zijden van het kanaal een steiger aanbrengen, kosten ca f55,-.

Hij die het veer zal bedienen krijgt het eerste jaar een subsidie van f50,-.

Hij zal bij aankomst van iedere tram present behoren te zijn, doch bij de laatste tram uit Warmenhuizen alleen wanneer daartoe van te voren is verzocht.

Het tarief is vastgesteld op 2 cent per persoon. Met fiets of kinderwagen moest extra worden betaald.

In 1915 werd geconstateerd dat de overhaal in een behoefte voorziet en de subsidie blijft gehandhaafd op f50,- per jaar.

In november 1916 wordt geklaagd over te grote belasting van de schuit.

Er zijn in eenmaal 15 personen overgezet en dat vindt de gemeenteraad ook te veel. Er wordt besloten van niet meer dan 10 personen.

In 1921 gaat het veer van Pieter Struijf over op Jacob de Jong.

De subsidie is dan inmiddels f250,- per jaar geworden.

In 1926 wordt geconstateerd dat door de toeneming van het vervoer per autobus het veer minder druk is geworden.

Men besluit de subsidie te verlagen tot f100,- per jaar.

De veerman, Jacob de Jong, laat echter weten dat hij voor dat bedrag het veer niet meer wil bedienen, waarna wordt besloten de subsidie toch maar op f250,- te handhaven.

Op 5 oktober 1947 is het personenvervoer per tram gestaakt en vanaf die datum heeft het veer nog een aantal jaren dienst gedaan ten behoeve van de autobusdiensten naar Den Helder en Leeuwarden, waarna het in de vijftiger jaren geheel werd opgeheven.

Bedieners van het veer waren steeds de caféhouders van De Bonte Koe.

Het waren:

Pieter Struijf, geassisteerd met Pieter Schager 1914-1921

Jacob de Jong 1921-1928

Pieter Sikkes 1928-1929

Willem van Schaik 1929-1930

Jan Nieuwland 1930-1946

Dirk Visser 1946-1952

Jacob Bloothoofd 1952 tot de opheffing