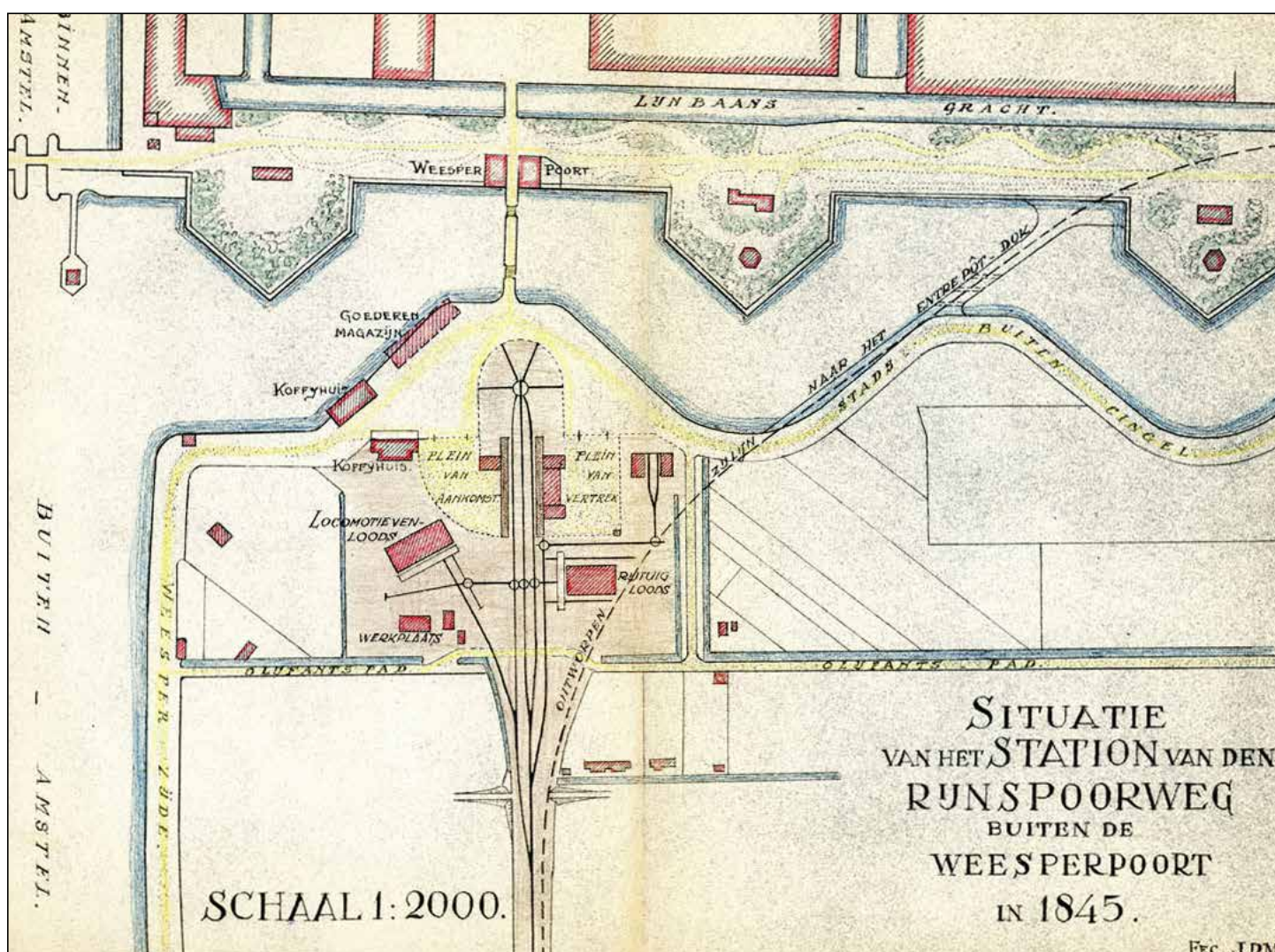


De ontwikkeling van de Amsterdamse haven-sporen op kaarten

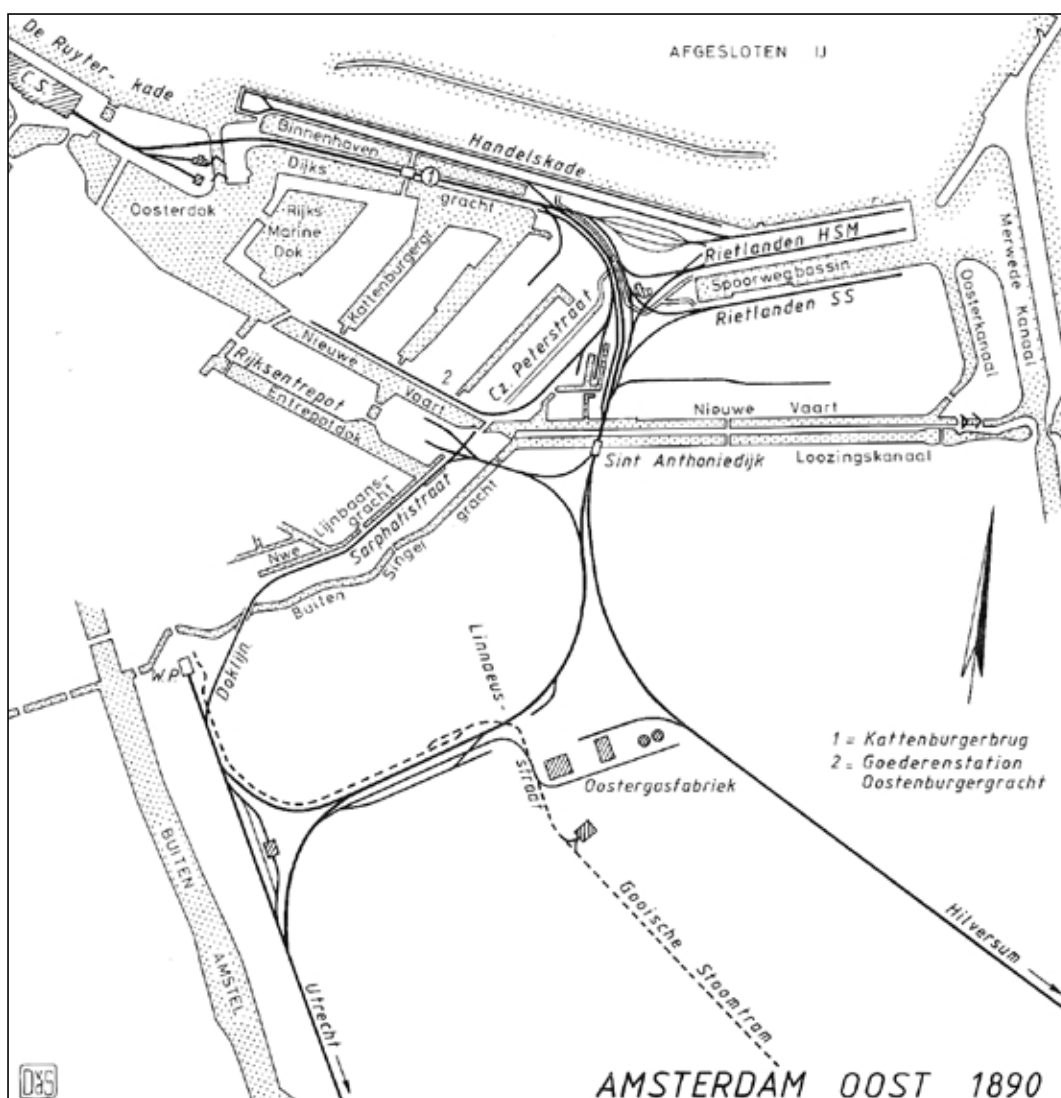
Op de Rails Extra 2023-04

RUDI LIEBRAND



1845

Station Weesperpoort (1843) is geopend, het vormt het startpunt van de RS-spoorlijn naar Arnhem. Een goederenspoor 'naar het entrepôt-dok', de latere Doklijn, is geprojecteerd. Deze wordt rond 1847 geopend als eerste havenspoorlijn van Amsterdam. Tekening: J.D.M. Bardet. Collectie: SNR.



1890

De Doklijn langs de Sarphatistraat is aangelegd. Aan de Binnenhaven en de Handelskade (1877) zijn sporen gelegd. Station Amsterdam CS (1889) is geopend. NRS is in 1890 overgenomen door SS. Rietlanden HSM (1878) en HSM-emplacement Cruquiusweg (boven de oostelijke Nieuwe Vaart) zijn zichtbaar evenals Rietlanden SS en SS-goederenstation Oostenburgergracht (boven de westelijke Nieuwe Vaart). De in 1880 aangelegde verbindingbaan tussen station Weesperpoort en de Oosterspoorweg richting Hilversum (1880) en de Doklijn zijn beide in bedrijf.

Tekening:

D. van der Spek.

Collectie: SNR.



Gezicht op de zuidzijde van de Oostelijke Handelskade met pakhuizen van de Hollandsche Stoomboot Maatschappij, het Blauwwhoedenvorm en het Vriesseveem. De fotograaf staat op de plek van het huidige Muziekgebouw en we kijken naar het oosten met rechts de later gedempte Binnenhaven, waar nu de Piet Heinkade loopt (met de trambaan van lijn 26). De nog smalle spoordijk scheidt de Binnenhaven van de Dijkgracht. Links een locomotief uit de serie HSM 901-928 met een rangeerdeel; circa 1900.

Foto: kantoorboekhandel J. Vlieger, Beeldbank Stadsarchief Amsterdam.



De situatie anno 2023 op de plaats waar bovenstaande foto is gemaakt. Geel is het blikveld van de fotograaf.

Bewerking: Tim Boric



1900

De Doklijn lijkt onderbroken, maar dat is gezichtsbedrog.

Op de plaats van de 'onderbreking' loopt het spoor door een overslagloods (zie foto hierna).

De eerste spoorlijnen aan de westkant van de stad zijn verschenen: naar Westerdok, Petroleum- en Houthaven, Westergasfabriek en naar de centrale asch- en vuilnisbelt (vanaf de jaren 1930 de Centrale Markt).

De Coenhaven is nog niet gegraven.

Tekening:

H.J. Schelltema.

Collectie: HUA.



De Sarphatistraat vanaf het Alexanderplein (bij de Muiderpoort) naar het oosten gezien, circa 1900. De Doklijn liep hier langs de Oranje Nassau-kazerne. Er lag een emplacement met een loods waar overslag plaatsvond. Ook was hier overslag tussen goederenwagens en schuiten in de Nieuwe Lijnbaansgracht (links, tegenwoordig: Plantage Muidergracht).

Foto: Beeldbank Stadsarchief Amsterdam.



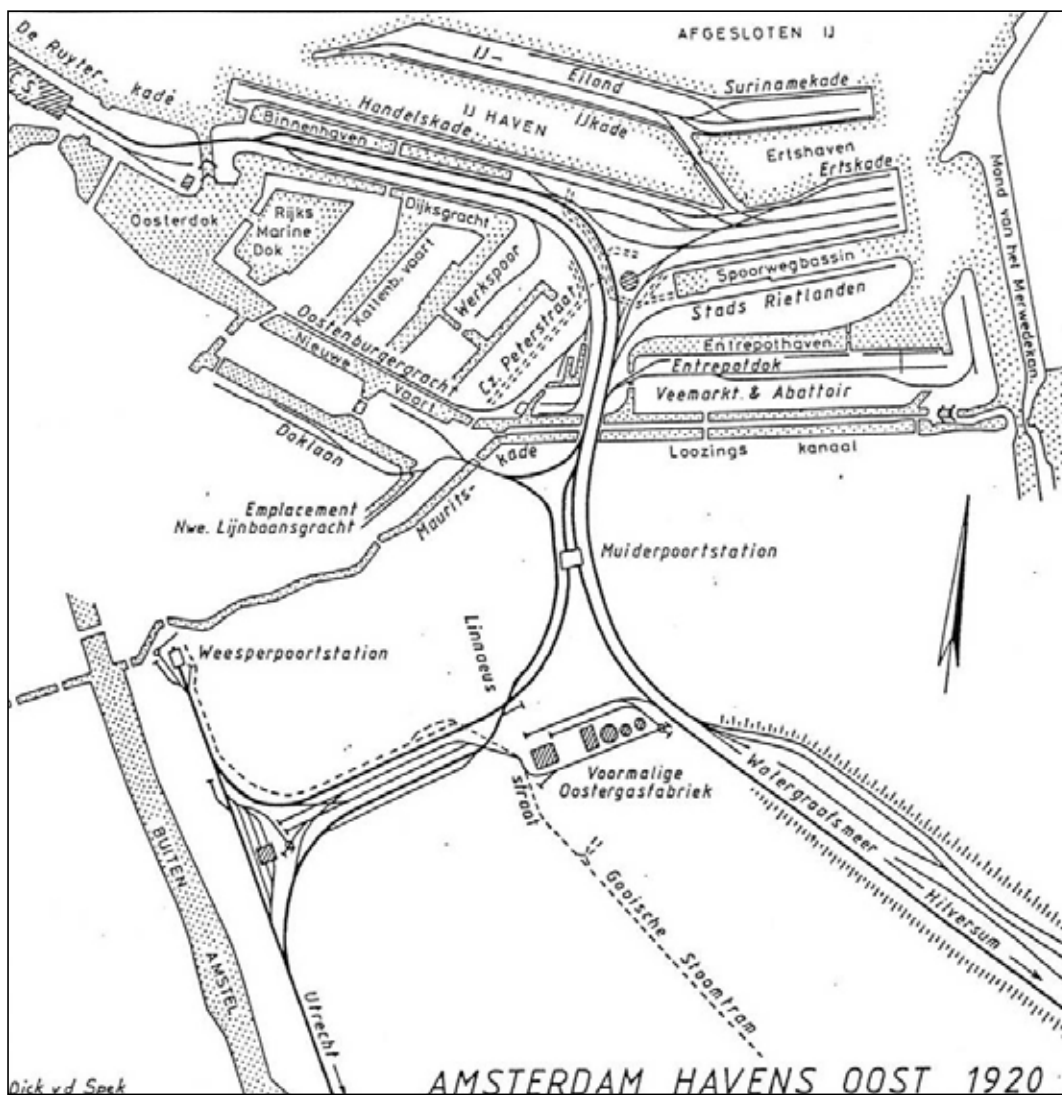
Overslag van aardappelschuiten op het emplacement in de Sarphatistraat bij de Oranje-Nassau Kazerne. De loods is afgebroken; tussen de goederenwagens bevinden zich ook reizigersrijtuigen. Aan de hand van de elektrische terreinverlichting met vlambooglampen laat de foto zich dateren na 1904.

Foto: Beeldbank Stadsarchief Amsterdam.



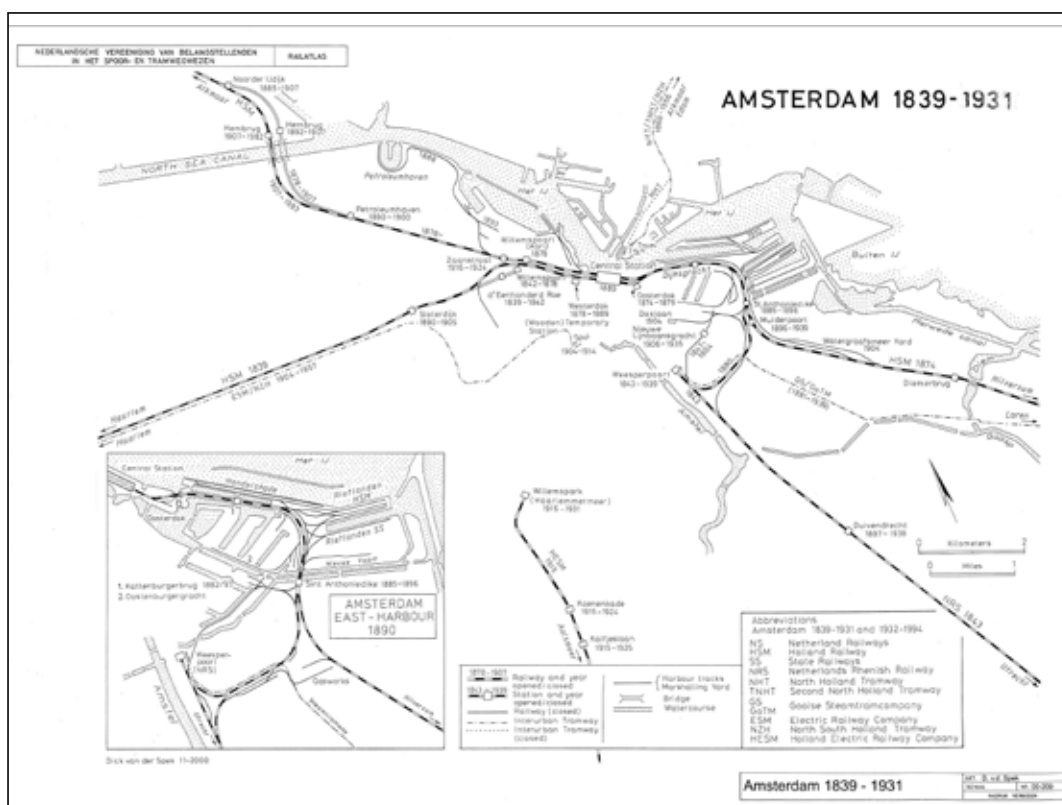
Het vereenvoudigde emplacement Sarphatistraat rond 1930, met onderaan de verbindingsboog naar het emplacement Plantage Doklaan (achter Artis).

Foto: Luchtvaartafdeeling, beeldbank NIMH.



1920
De Doklijn is opgebroken, goederenstation Doklaan (1904) aangelegd, het Muiderpoortstation gebouwd, de Watergraafsmeer (1904) aangelegd. In de Stads Rietlanden is nog de Entrepothaven gegraven; de Entrepotdoksporen zijn gelegd. Het IJ-eiland is opgeworpen (rond 1900) en van sporen voorzien.

Tekening:
D. van der Spek.
Collectie SNR.



1931
In 1931 is station Weesperpoort nog in functie. De nieuwe Hembrug is geplaatst (1907). Zichtbaar zijn onder meer de vroegere stations Willemspoort, Westerdok en Oosterdok.

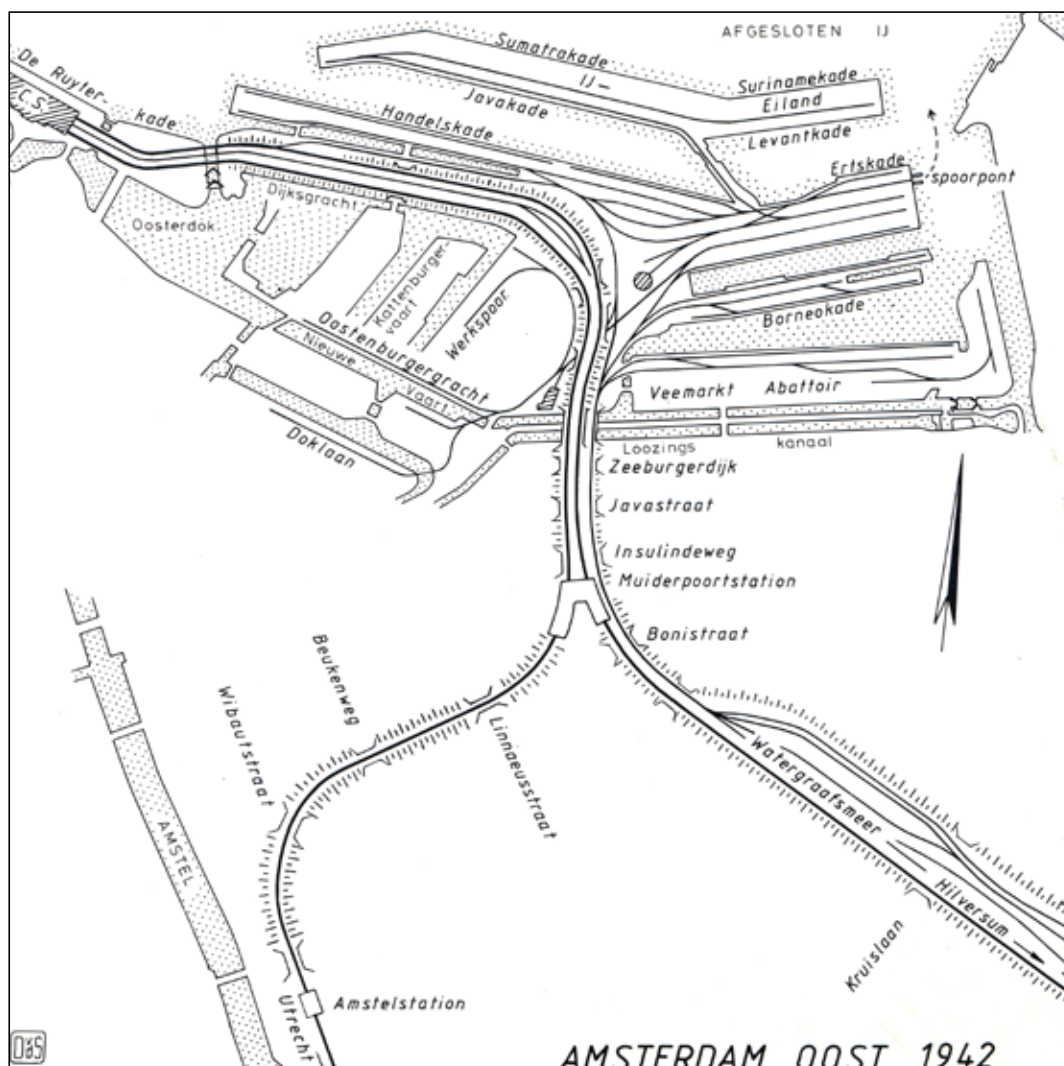
Tekening:
D. van der Spek.
Collectie SNR.



T

en westen van de Muiderpoort maakte de Doklijn al vroeg in de 20e eeuw plaats voor de elektrische tram, maar ten oosten van de poort is het Sarphatistraat-emplacement nog tot in de jaren dertig blijven liggen. Links onder zijn nog sporen te zien. De witte rechthoekjes rechts daarvan zijn geen goederenwagens; op dit gedeelte zijn de sporen al opgebroken. In het midden van de foto het Koloniaal Instituut, tegenwoordig Tropenmuseum; 23 mei 1930.

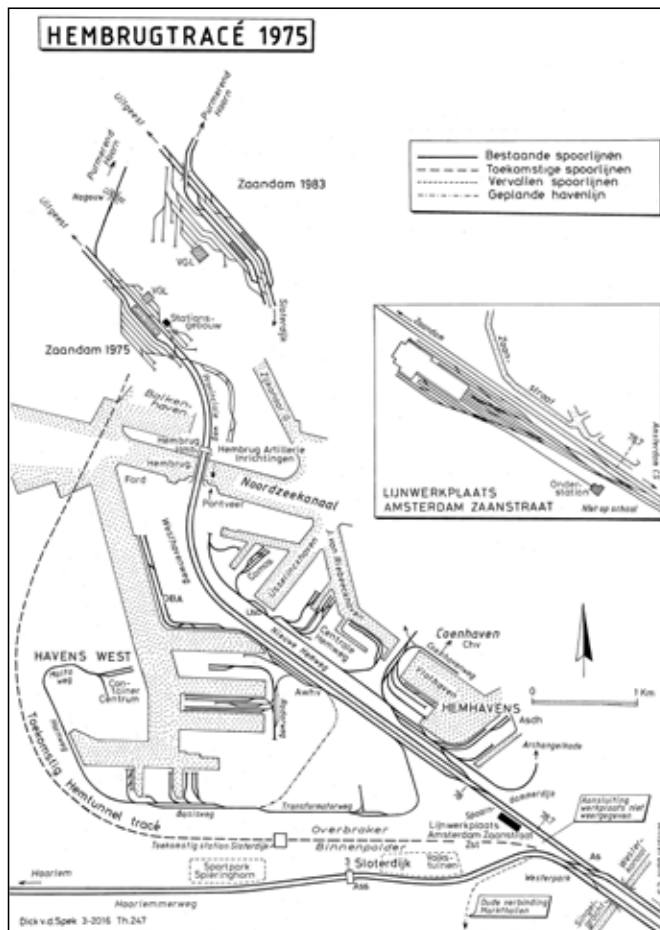
Foto: Beeldbank Stadsarchief Amsterdam



1942

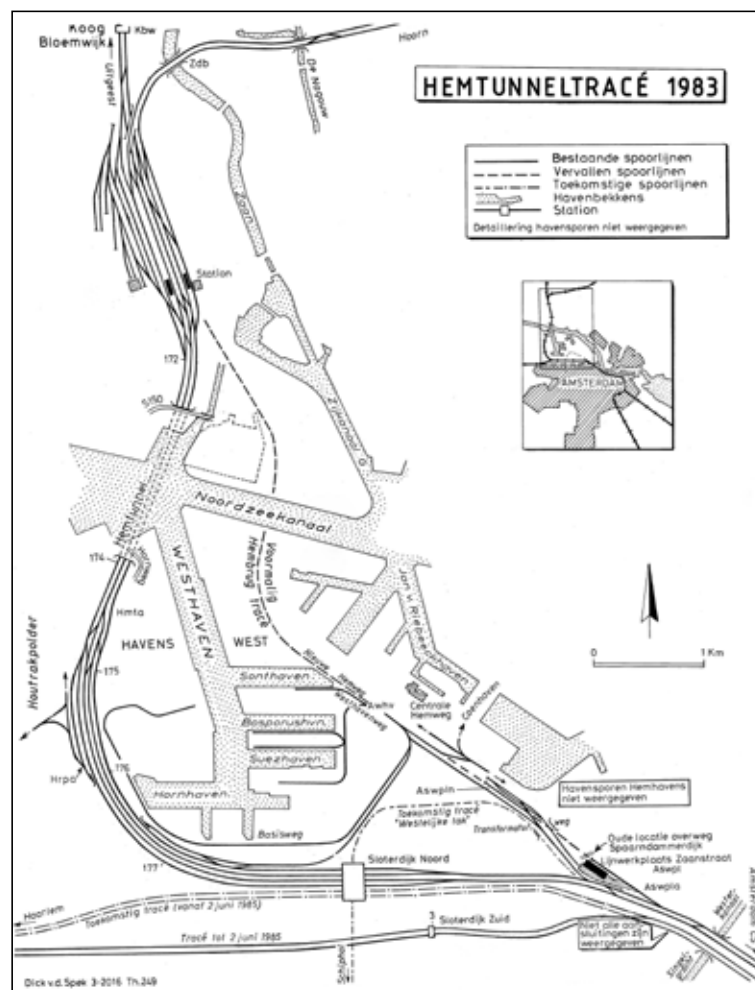
De Spoorwegwerken Amsterdam-Oost zijn gerealiseerd. Station Weesperpoort is van de kaart verdwenen, het Amstelstation gebouwd. Vanaf de Rietlanden is een onderdoorgang aangelegd naar de goederenstations Oostenburgergracht en Doklaan.

Tekening: D. van der Spek. Collectie SNR.



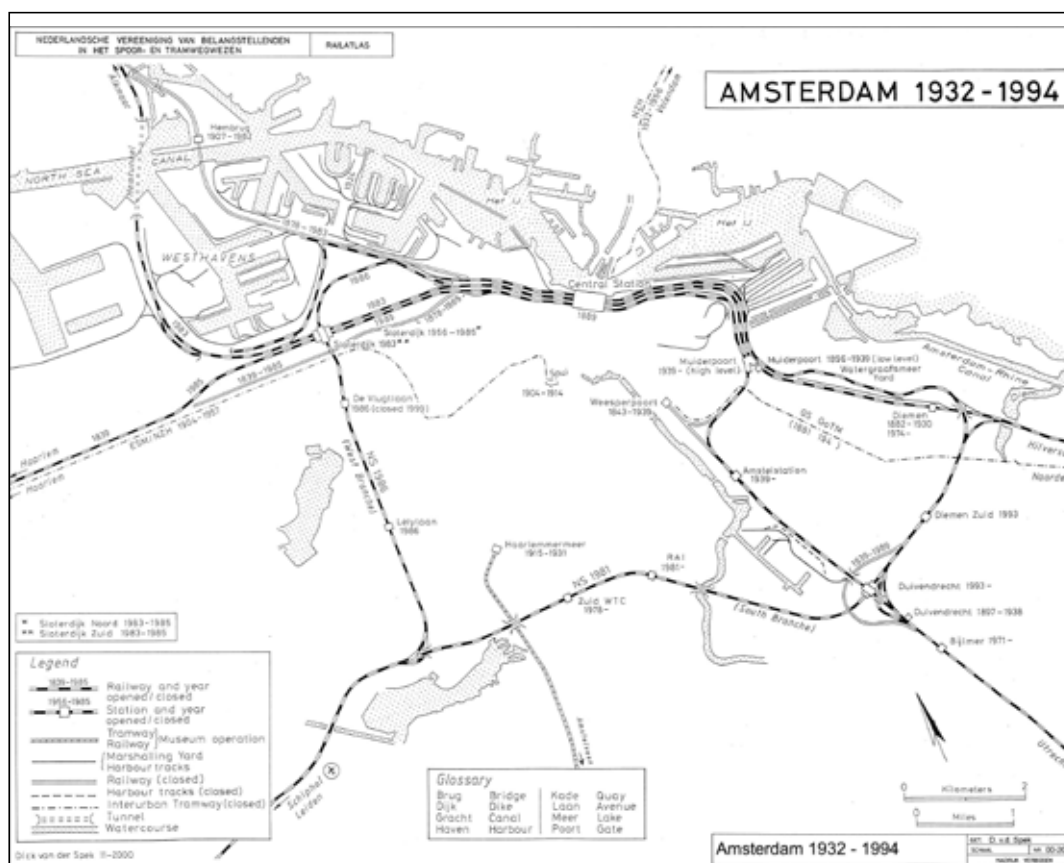
1975
Plattegrond van de Westhavens in Amsterdam met het Hembrugtracé en de verschillende spooraansluitingen anno 1975. Al ingetekend het nog te realiseren Hemtunneltracé. In de inzet het emplacement van de Lijnwerkplaats Amsterdam Zaanstraat. De route vanaf emplacement Westhaven (Awhv) naar de Basisweg loopt via een oostelijke boog langs de Contactweg en de Transformatorweg. Tussen Awhv en de Nieuwe Hemweg/Coenhaven is geen rechtstreekse verbinding. De meest westelijke bedrijfsaansluiting is die van het Containercentrum bij de Maltaweg.

Tekening:
D. van der Spek.
Collectie SNR.



1983
Het nieuwe Hemtunneltracé is gerealiseerd, de Hemtunnel in gebruik genomen. De goederenspoor hebben een nieuwe aansluiting gekregen bij de Lijnwerkplaats Zaanstraat. Er is een directe verbinding tussen Awhv en de sporen aan de Nieuwe Hemweg en de Coenhaven. De verbinding tussen Awhv en de Basisweg is verplaatst naar de westzijde van de inmiddels aangelegde A10. Een nieuw aansluitspoor met de Zaanlijn is gelegd in de richting van Zaandam met tevens een onderdoorgang naar de Houtrakpolder, waar sinds 1983 de eerste sporen liggen.

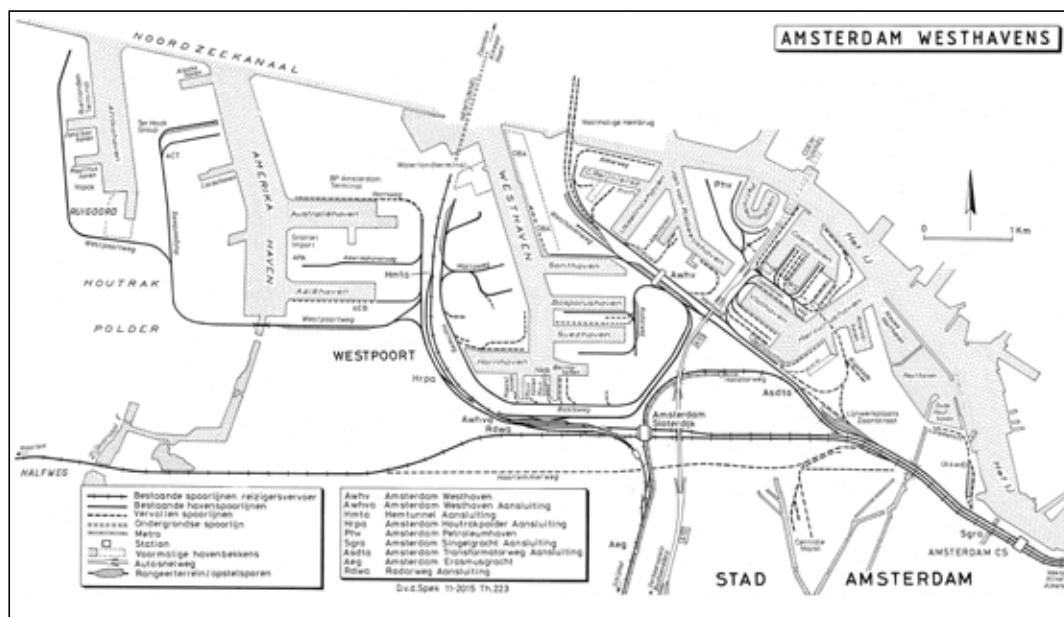
Tekening:
D. van der Spek.
Collectie SNR.



1990

De kaart geeft vooral de situatie rond 1990 aan: de goederensporen in de oostelijke havens liggen er nog, maar niet lang meer. De westtak van de Schiphollijn is geopend. De goederensporen rond de Westhaven hebben nu hun aansluiting aan de Schiphollijn bij de Transformatorweg.

Tekening:
D. van der Spek.
Collectie SNR.



2015

De sporen trekken veder naar het westen. Verschillende sporen in het Nieuwe Hemweg- en Coenhavengebied zijn al buiten dienst. Het Infra-emplacement ten westen van Awhv is aangelegd, de stamlijn langs de Hornweg is verlengd tot emplacement Hornweg. Aan de Ruigoordweg en de Westpoortweg zijn nieuwe bedrijfs-aansluitingen verschenen.

Tekening:
D. van der Spek.
Collectie SNR.

2023

Een kaart van de situatie in het Westhaven- en Hourakpoldergebied anno 2023 zal worden opgenomen in Op de Rails 2023-5.