



Aankomst van het van de Tasmanstraat komende gemeentevervoer aan de Distelweg, met rechts het van de fuik van de spoorpont komende en zich vertakkende raccordementsspoor, 7 februari 1957. Verzameling Stichting Rail Publicaties

# Het raccordement Distelweg in Amsterdam

Jan van Huijksloot

Tussen 1914 en 1983 beschikte een aantal bedrijven aan de Distelweg en Asterweg in Amsterdam Noord over een eigen spoor aansluiting. Op zichzelf niets bijzonders, ware het niet dat de betreffende sporen geen fysieke verbinding kenden met het landelijke spoorwagennet en vanaf emplacement De Rietlanden door middel van een spoorpont werden bediend. Aankomst en vertrek van de spoorpont zorgde altijd voor veel extra bedrijvigheid. Reden om eens op onderzoek te gaan naar de aanleiding tot, en de betekenis en dagelijkse praktijk van dit unieke stukje spoorvervoer.

**A**l spoedig werd duidelijk dat dit gemakkelijker gezegd was dan gedaan. Archieven bleken verdwenen of onvindbaar. Bedrijven kwamen en gingen, vaak zonder (ook letterlijk) een spoor achter te laten. Fotografisch materiaal bleek schaars, op een tweetal fraaie prenten uit het archief van de Stichting Rail Publicaties, een bescheiden aantal opnamen uit een particuliere verzameling en enkele zelf tegen het eind van de jaren zestig gemaakte foto's na. Dit artikel moet dan ook niet gezien worden als het ultieme verhaal over de activiteiten ter plekke, maar als een eerste aanzet. Hopelijk kunnen lezers de nog ontbrekende stukjes van de puzzel aanvullen.

## Een stukje historie

Aan het begin van de twintigste eeuw bestond het huidige stadsdeel Amsterdam Noord nog grotendeels uit landelijk gebied, een lappendeken van aan elkaar grenzende polders zoals de Nieuwendammerham, de Buikslotermeer, de Volewijkslanden en de Buiksloterham. Pas rond 1915 ontstond in en rond Volewijk de eerste stedelijke bebouwing, hoofdzakelijk voor arbeiders, werkzaam in de ten oosten van de Meeuwenlaan gevestigde bedrijven, zoals de Amsterdamsche Droogdok-Maatschappij. Voor de Amsterdammers hoorde "de overkant van het IJ" er lange tijd niet echt bij. De oversteek met de Tolhuispont, een eeuwen-

oude verbinding, oorspronkelijk onderhouden met roei- en zeilboten en vandaag de dag met moderne jetveren, betekende destijds een reis naar een totaal andere wereld. De Buiksloterham, ontstaan door inpoldering van een deel van het IJ als onderdeel van een werkverschaffingsproject, werd uiteindelijk in 1872 definitief drooggelegd, nadat het gebied eerder nog twee keer onder water was gelopen. Het droogmalen van de ham geschiedde met behulp van een stoommachine, zeer modern voor die tijd. Het woord ham heeft zowel de betekenis van bocht of inham, als van aangeslibd land dan wel aan het water gelegen weiland. Aanvankelijk had het gebied een agrarisch karakter, later werd

het grootste deel ervan bestemd voor de vestiging van industrie. Dit gold ook voor de ten noordwesten ervan gelegen Noorder IJpolder, waar zich later onder meer de Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij (NDSM) vestigde. Beide polders werden gescheiden door open water, later het Zijkanaal I genoemd. Het industriegebied in de Buiksloterham werd ontsloten door een drietal wegen: de Distelweg, de Asterweg en de Grasweg. In 1914 werden de eerste gronden uitgegeven. Eén van de eerste gegadigden was de Nederlandsche Plantenboterfabriek, later opgegaan in Van den Berg & Jurgens en thans onderdeel uitmakend van Unilever. Uit de onderhandelingen met fabrikant Antoon Jurgens bleek dat het gemis van een spooraansluiting een beletsel dreigde te vormen voor de vestiging van bedrijven. De Nederlandsche Plantenboterfabriek wilde pas instemmen met de erfpachtuitgifte voor een groot terrein aan het eind van de Distelweg als er ook een verbinding met het spoorwegnet zou komen. De gemeente Amsterdam stond hier niet onwelwillend tegenover. De uitgifte van gronden aan de Asterweg en Distelweg liep niet erg voorspoedig en de vestiging van een zo groot bedrijf als de Plantenboterfabriek zou wellicht stimulerend kunnen werken. In 1914 werd een overeenkomst gesloten met de HSM voor een verbinding met de goederenspooren aan de Westerdoksdijk, waarbij voor het overzetten van de wagens gebruik zou worden gemaakt van een speciale pont. Aan de Distelweg werd een pontfuik aangelegd en een klein emplacement, waarbij als eerste de Plantenboterfabriek van een aansluiting werd voorzien. Uiteindelijk werd niet gekozen voor de Westerdoksdijk, maar voor de Rietlanden als aansluiting op het landelijke spoorwegnet. De spoorponten konden zodoende ook andere industrievestigingen in Noord bedienen, zoals Ketjen en Du Croo & Brauns.

#### Bedrijven aan de Distelweg

Na de Plantenboterfabriek vestigde zich als tweede grote onderneming de Hollandsche Beton-Maatschappij (HBM) aan de Distelweg. Dit bedrijf was gelegen aan het Johan van Hasseltkanaal en het Buiksloterkanaal, en dus aan twee kanten bereikbaar over water. Niettemin kreeg het ook een spooraansluiting, waartoe de baan vanaf de verdeelsporen werd doorgetrokken tot aan de plek waar later de brug over het Buiksloterkanaal zou komen. Aanvankelijk gebruikte de HBM het terrein uitsluitend voor de opslag en verwerking van betonijzer, maar in 1925 kwam er een asfaltfabriek bij en in 1932 een 95 meter lange loods voor reparaties. Na de Tweede Wereldoorlog maakten de opslag en de asfaltfabriek plaats voor de opslag en het

*De steiger van de spoorpont aan de Distelweg, met het in hoogte verstelbare deel naar beneden geklapt, gefotografeerd in de jaren zestig van de vorige eeuw.*

*Verzameling Marten Wijbenga*



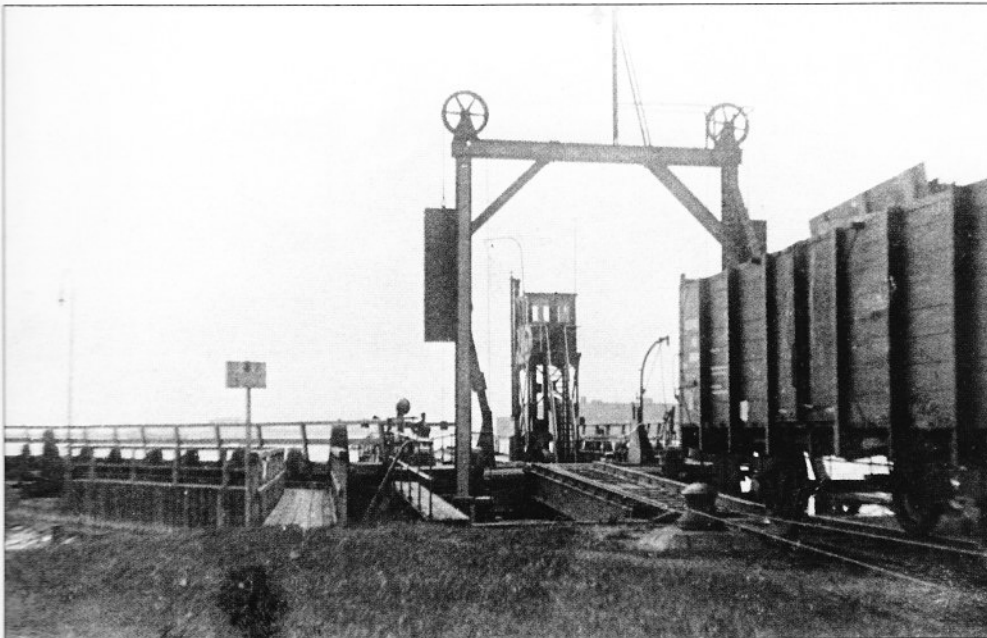
*De werf van de NDSM met de Melania 2 in het dok, gezien vanaf de pontfuik aan de Distelweg, 1968. Rechts is een deel van spoorpont II zichtbaar. Verzameling Marten Wijbenga*

onderhoud van zwaar materieel ten behoeve van de Hollandse Beton en Waterbouw Maatschappij.

Rond 1920 nam de gronduitgifte aan bedrijven sterk toe, werd het Buiksloterkanaal doorgetrokken langs de Ranonkelkade, en werden het Buiksloterham- en het Papaverkanaal gegraven. Over het Buiksloterkanaal werd, als verbinding met de

Grasweg, een brug gebouwd. Ongeveer in dezelfde periode verhuisde de Electro Zuuren Waterstoffabriek van de Zeeburgerpolder, waar men geen mogelijkheden meer zag voor uitbreiding, naar de Buiksloterham en werd op het terrein van de intussen verdwenen Plantenboterfabriek een carbidfabriek gebouwd. Waterstof werd vanaf 1918 niet meer geproduceerd, maar naast zuurstof,





*Een beladen wagen wordt spoorpont I op gerangeerd. Voor deze manoeuvre werd destijds een lier gebruikt. De opname is vermoedelijk gemaakt tussen 1930 en 1940.*

*Verzameling Marten Wijbenga*

vestigde zich in de periode tussen de twee wereldoorlogen de Nederlandsche Behangselpapier Industrie Goudsmit-Hoff en Zoons. Tussen 1948 en 1952 ten slotte bracht Eland-Brandt, een bedrijf dat gespecialiseerd was in stalen raamconstructies, haar hele productie over naar de Buiksloterham. De overgang in latere jaren naar aluminium als grondstof bleek lonend. In 1977 kon aan de Distelweg een tweede fabriek worden geopend.

#### **Bedrijven aan de Asterweg**

Aan de Asterweg was een groot aantal gerenommeerde bedrijven gehuisvest, zoals de British American Tobacco Company, de Algemeene Stoomwasscherij de Lelie, de Noord-Amsterdamsche Machinefabriek "Het IJ" (NAM) en de "Maatschappij tot vervaardiging van massa-artikelen" van Bernard van Leer. De British American Tobacco Company had al in 1914 plannen zich aan de Asterweg te vestigen, doch de productie kwam door de Eerste Wereldoorlog pas in 1918 op gang. Door ruimtegebrek was de directie in 1950 gedwongen naar een andere locatie om te zien. De voormalige fabriekshallen werden nog tot 1972 gebruikt voor

onder meer voor ziekenhuizen en lasbedrijven, ging men ook acetylene gas maken. In de loop der jaren nam de zuurstofproductie steeds meer toe, zodat in 1964 een nieuwe zuurstoffabriek werd gebouwd. Tot 1968, toen Electro werd verkocht aan het Zweedse AGA, werd de nog uit de tijd van de Plantenboterfabriek stammende spooraan-sluiting regelmatig gebruikt. AGA ging zich voornamelijk bezighouden met het produceren van industriële gassen. Niet bekend is of

dit bedrijf nog gebruik heeft gemaakt van de spoorverbinding. Als dat al zo was, dan hooguit voor korte tijd, want door de opkomst van het wegvervoer liep de belangstelling voor zowel vervoer per spoor als over water vanaf het begin van de jaren zeventig sterk terug.

De carbidfabriek werd in 1979 gesloopt, om plaats te maken voor de researchafdeling van AGA.

In de voormalige Plantenboterfabriek zelf

*Spoorpont III met een treindeel, bestaande uit een ketelwagen, een zelflosser, een gesloten goederenwagen, een bakwagen en een locomotor, bij vertrek van de Distelweg, 28 december 1967. Op de achtergrond een deel van de NDSM-werf. Jan van Huijksloot*



*Locomotor 202, rangerend op het emplacement ter hoogte van Electro Zuur met een lange reeks wagens, waaronder een aantal zelflossers, 13 juni 1968. Links de carbidefabriek van Electro. Jan van Huijsloot*

opslag. De Algemeene Stoomwasscherij de Lelie, sinds 1918 gevestigd aan de Asterweg, ging in 1942 over in handen van de uit de binnenstad afkomstige stoomwasserij Edelweiss de Vlijt. Als Edelweiss de Lelie genoot het bedrijf grote bekendheid in Amsterdam Noord en ver daarbuiten. Als gevolg van overcapaciteit in de wasserij- en stomerijsector werd het bedrijf in 1991 gesloten. De NAM vestigde zich in 1948 aan de Asterweg. De oprichter van dit bedrijf, de heer A. Laarman, speelde succesvol in op de vraag naar specifiek vervaardigde of bewerkte machineonderdelen, en leverde via tussenbedrijven ook aan grote scheepswerven. In 1962 werd het bedrijf zelfs uitgebreid met een vestiging in Volendam. Aan de Asterweg bleven nog veertig personen werkzaam. De "Maatschappij tot vervaardiging van massa-artikelen" werd in 1918 overgenomen door Bernard van Leer en ging zich sindsdien toeleggen op de productie van industriële verpakkingen. In 1926 kreeg het een proefopdracht voor de levering van asfaltvaten aan Shell. Dat was het begin van een succesvolle ontwikkeling van de vatenfabricage. Naast iedere Shell-raffinaderij werd een vatenfabriek gebouwd. In de loop der jaren groeide het bedrijf uit tot een wereldwijd concern. Vanaf 1933 ging de fabriek aan de Asterweg zich meer en meer specialiseren in de productie van vat-sluitingen voor Shell. Vanaf het begin van de jaren zestig werd geen gebruik meer gemaakt van de spooraansluiting.



#### **Het raccordement**

De sporen aan de Distelweg voldoen als enige van de spooransluitingen in Amsterdam Noord aan de vereisten voor de titel "raccordement", namelijk de aanwezigheid van een (weliswaar klein) emplacement waar wagens kunnen worden gesorteerd en treinen samengesteld, en van één of meer stamlijnen (in dit geval twee) die de daarvoor in aanmerking komende bedrijven van een

aansluiting voorzien. In het geval van Ketjen en Du Croo & Brauns werd slechts één bedrijf bediend en leidde het spoor vanaf de pont direct het bedrijfsterrein op. De sporen aan de Distelweg en Asterweg lagen in of naast de openbare weg. Het kaartje op bladzijde 60 geeft de situatie van vlak na de Tweede Wereldoorlog weer, geprojecteerd in een rond die tijd verschenen kaart van de Vereniging "De Amsterdamsche Haven". Op

*De stamlijn langs de Asterweg, even voorbij de aftakking van de Distelweg, 9 april 1968. Naar rechts liep vroeger het spoor door langs de Distelweg tot aan het Buiksloterkanaal. Links op de achtergrond zijn enkele gesloten goederenwagens zichtbaar. Een portaalkraan op het terrein van de NDSM torent boven alles uit. Verzameling Stichting Rail Publicaties*



de kaart is nog veel van de oorspronkelijke bebouwing terug te vinden. Zoals te zien is biedt het emplacement de nodige rangeermogelijkheden en kan er op diverse plaatsen worden omgelopen. Het spoor over het terrein van de voormalige Plantenboterfabriek liep helemaal door tot langs het Johan van Hasseltkanaal, met de mogelijkheid voor overslag op kustvaarders dan wel binnenvaartschepen. Of er ooit van deze mogelijkheid gebruik is gemaakt hebben we niet kunnen achterhalen. Aan het eind van het emplacement lag de splitsing richting Asterweg. De stamlijn langs de Asterweg eindigde ter hoogte van nummer 25, de fabriek van Van Leer. Het spoor in de Distelweg had volgens de kaart even voorbij de Asterdwarweg een aftakking naar de HBM en liep door tot het Buikslooter Kanaal.

#### De dagelijkse dienst

De spoorpont tussen de Rietlanden en de aansluitingen in Amsterdam Noord werd in 1914 in bedrijf gesteld. Op de Rietlanden zette een stoomloc de wagens op de pont, aan de overzijde werd gebruik gemaakt van paardentractie dan wel een lier. Vanaf (vermoedelijk) eind jaren veertig ging er standaard een locomotor mee voor het rangeerwerk. Aanvankelijk was er slechts één pont beschikbaar. Deze droeg het nummer I. De brug van het vaartuig bevond zich op een stelling aan één zijde van het dek. Na de Tweede Wereldoorlog, toen het vervoer sterk aantrok, werden twee grotere ponten, de II en III, in dienst gesteld, waarbij de brug over het rijdek was gebouwd. De I ging toen op reserve, maar werd in de jaren zestig vaak gebruikt voor het lossen van munitiewagens

in lichters. Uit veiligheidsoverwegingen gebeurde dit in het Open IJ. Vanuit de lichters werd de munitie overgeladen op schepen van de KNSM en verder vervoerd, waarschijnlijk naar de West.

Over het vervoer gedurende de periode vóór 1945 is weinig bekend. In de jaren vijftig en zestig kwamen de wagens, op de Watergraafsmeer per raccordement gesorteerd, in konvoien met een 2200 of 2400 naar de Rietlanden. Elk raccordement had een vaste rangeerploeg, bestaande uit een voorman en een rangeerder, die in een vroeg-laagpatroon werkten. Trein 6060 bevatte de wagens voor de spoorpont. In de regel vonden er drie vaarten per dag plaats. De Sik ging met de eerste vaart mee naar de overkant en kwam met de laatste vaart weer terug. In geval er wagens voor Ketjen mee moesten worden deze als eerste de pont op geduwd, dan kwam de Sik en vervolgens de wagens voor de Distelweg. Op de terugweg werd de omgekeerde procedure gevolgd. Op deze wijze kon het rangeerwerk onderweg tot een minimum worden beperkt. Aan de Distelweg en Asterweg werden niet alleen industrieën bediend die over een eigen spoor aansluiting beschikten, maar ook andere bedrijven. De hiervoor bestemde wagens werden door de locomotor op een afgesproken plek op de stamlijn geplaatst en daar geladen of gelost. Het betrof onder meer een wekelijkse wagen met grondstoffen voor Hessels Natuursteen aan de Asterweg en lege wagens voor een lompenhandel. Begin jaren zeventig wijzigde de bediening van Hessels. De spoorpont voer met de beladen wagens het Tolhuiskanaal in (achter Van Leer) waar de blokken natuursteen door middel van een kraan werden gelost. Deels vond het vervoer ook met vrachtauto's plaats. Electrozuur kreeg regelmatig vierassige wagens met containers. De boog in het spoor op het terrein van de voormalige Plantenboterfabriek was zo krap dat de koppelingen los gedraaid moesten worden bij het naar binnen gaan. Niettemin vond er elke week wel een overbuffering plaats.

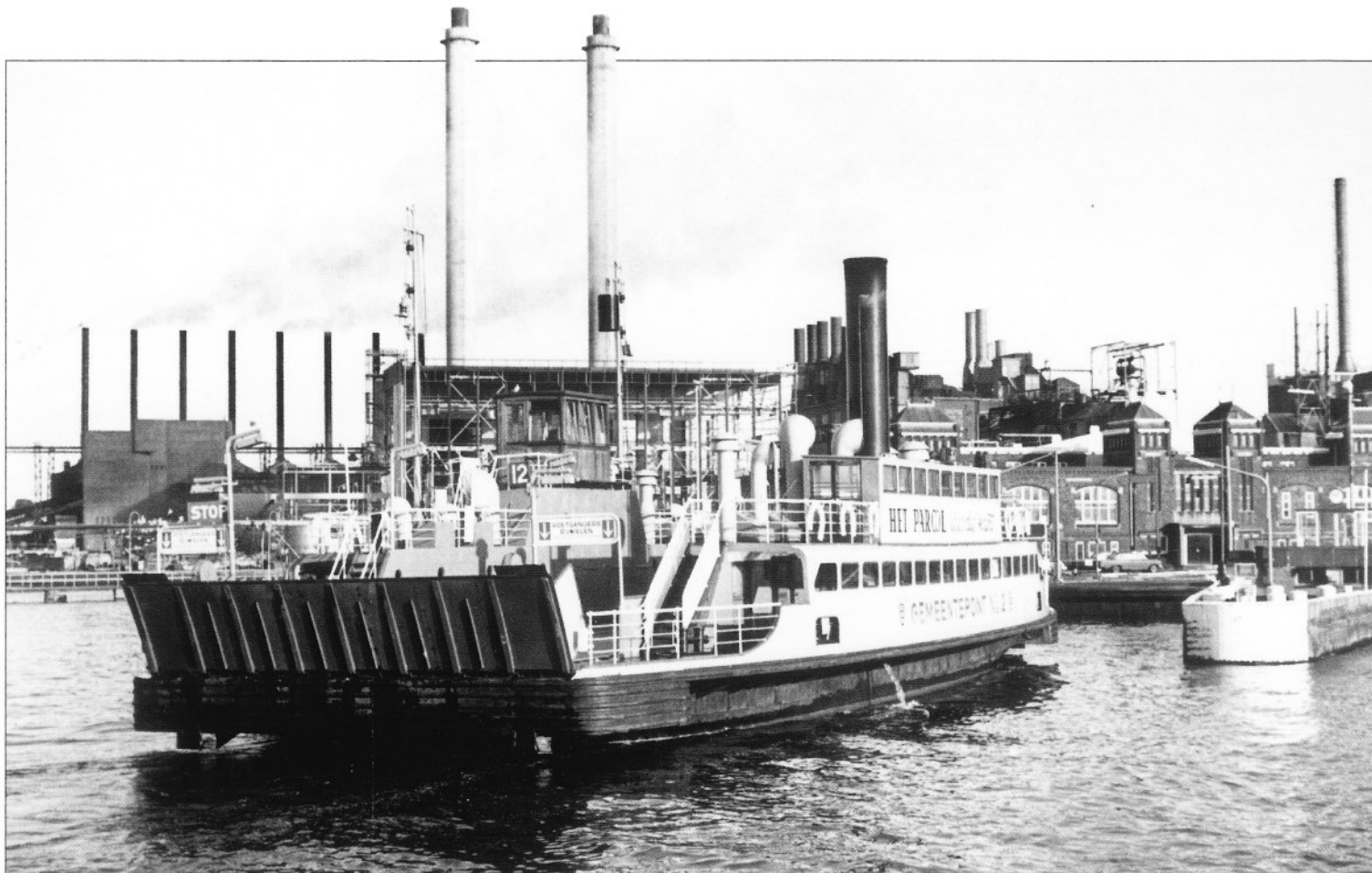
Op de Rietlanden was het spoor naar de beweegbare steiger van de spoorpont voorzien van een stopontspoorblok, dat alleen mocht worden verwijderd wanneer de pont aan de steiger lag. Het wissel moest in afleidende stand liggen, aangegeven door een zwart/wit contragewicht. Met de procedure werd wel eens de hand gelicht. In 1962 raakte een wagen bij het afstoten op het naar de pontfuik leidende spoor en dook het IJ in. Als gevolg hiervan lag het pontverkeer twee dagen stil. Het bleek niet de eerste keer dat een dergelijk voorval plaats vond. In het maandblad "Op de Rails" van februari 1983 wordt beschreven hoe de kapitein van de spoorpont bij het afmeren aan de Rietlanden met geen mogelijkheid de fuik binnen kon komen, omdat zijn vaartuig telkens ergens tegenaan stootte. Toen duikers de fuik inspecteerden troffen zij op de bodem een ketelwagen aan, die door de lage waterstand tot obstakel was geworden. Bij navraag in



*Gesloten goederenwagen NS 191338 op het emplacement aan de Distelweg, 26 december 1967. De wagen draagt het opschrift N.V. Electro Amsterdam. Mogelijk werd deze wagen als schutwagen gebruikt bij het rangeren van treindelen op de spoorpont. Jan van Huijsloot*

*Aan de Asterweg werd op 26 december 1967 deze SNCF-bakwagen met het nummer 673586 aangetroffen, vermoedelijk de wekelijkse wagen voor Hessels Natuursteen. Het betreft voor zover bekend de enige foto van goederenmaterieel op dit deel van het raccordement. Jan van Huijsloot*





*Stoompont 12 (bouwjaar 1928) van het Gemeentevervoerbedrijf nadert, komende van de Tasmanstraat, de pontfuik aan de Distelweg, 8 januari 1968. Het monumentale gebouw rechts op de achtergrond stamt nog uit de tijd dat aan de Distelweg de Nederlandsche Plantenboterfabriek was gevestigd. Marius de Kok*

Utrecht bleek de betreffende ketelwagen al twee jaar zoek!

Door de overgang naar meer wegvervoer boette zowel het spoorvervoer als het vervoer te water naar Amsterdam Noord in de loop van de jaren zestig sterk aan betekenis in. Dat het spoorvervoer nog zo lang voort-sukkelde kwam omdat de gemeente Amsterdam al sinds 1914 bijdroeg aan de kosten. Hieraan zou echter spoedig een einde komen. Hoewel in 1972 op de Rietlanden nog een nieuwe steiger voor de spoorpunt was gebouwd kon dit niet verhinderen dat op 19 maart 1973 de bediening van de Distelweg en Asterweg werd gestaakt. Spoedig daarna werd begonnen met het opbreken van de sporen. Het vervoer van en naar Ketjen heeft deels nog tot 29 april 1983 stand gehouden. Momenteel is er niets meer dat herinnert aan dit unieke stukje spoorweggeschiedenis. Naast de sporen verdween een groot deel van de toenmalige bebouwing aan de Distelweg en Asterweg in het kader van de revitalisering van het gebied, waarbij de Buiksloterham een gemengd gebied voor wonen en werken moet worden. Op 29 maart 2005 werd een besluit genomen aangaande de ontwikkeling en inrichting van het bedrijventerrein. Er komen gebieden met een ongeveer gelijke verdeling tussen wonen en werken en gebieden waar het ene dan wel het andere aspect domineert. In de plannen is sprake van een nieuw soort bedrijvigheid: filmstudio's, architectenbureaus, instellingen voor grafische

vormgeving en bedrijfsverzamelgebouwen met kleinschalige kantoren en werkplaatsen. De infrastructuur zal worden verbeterd door middel van de herinrichting van wegen en de bouw van een brug over het Tolhuiskanaal tussen Grasweg en Distelweg. Wellicht had het spoor hierbij nog een bescheiden rol kunnen spelen als een uit 1926 daterend voorstel van de toenmalige directeur van de Gemeentelijke Woningdienst ir. A. Keppler het had gehaald. Hij opperde het plan een railverbinding te realiseren vanaf de Distelweg via het industriegebied in de Noorder IJpolder naar Zaandam. Het plan is echter nooit in de gemeenteraad behandeld en stierf uiteindelijk een zachte dood.

#### **Verbindingen over de weg en het water**

Door de geïsoleerde ligging van het gebied rond Distelweg, Asterweg en Grasweg waren de in deze contreien gevestigde bedrijven lange tijd grotendeels aangewezen op vervoer te water, en vanaf 1914 ook per spoor. Rond 1920 werd over het Buiksloterkanal, tussen Ranonkelkade en Grasweg, een brug gebouwd. De wegverbindingen bleven echter gebrekkig. Pas veel later volgde ter hoogte van de Wilgenweg een tweede brug en geruime tijd na de Tweede Wereldoorlog werd ook bij de Distelweg een brug gerealiseerd. Toen was het snel gedaan met het spoorvervoer.

Ook het openbaar vervoer was tot 1968 geheel op het water aangewezen. Op 1 maart 1920 werd veerlijn III ingesteld tussen

de De Ruyterkade (steiger 14) en de Scheepsbouw (NSM), met een stopplaats aan de Distelweg. Op 30 december 1921 werd een nieuwe steiger aan het Zijkanaal I bij het Dwarskanaal in gebruik genomen en verviel de steiger bij de NSM. Vanaf 21 maart 1923 werd ook aangelegd bij de Papaverweg. Op 18 januari 1923 kreeg lijn III versterking van lijn IIIA (De Ruyterkade - Tuindorp Oostzaan), die vanaf 1 maart 1934 buiten de spits via de route van lijn III ging varen. Lijn III voer toen nog slechts tijdens de spitsuren. Op 1 september 1937 werd voor beide lijnen een stopplaats aan de Grasweg in gebruik genomen. Na een korte onderbreking tijdens de oorlogsjaren kwamen de twee lijnen op 19 september 1945 weer in bedrijf. De exploitatie was intussen met ingang van 1 januari 1943 overgegaan van de Dienst Gemeentevervoer naar het Gemeentevervoerbedrijf. Tussen 30 januari en 6 november 1950 werd door lijn IIIA ook de Superfosfaatfabriek in de Westhaven aangedaan. Op 11 juni 1954 werd de lijn opnieuw naar deze locatie verlengd, om op 26 januari 1958 te worden opgeheven. Nadat de dienst op lijn III vanaf 21 augustus 1961 al beperkt was tot de spitsuren betekende de opening van de IJtunnel op 30 oktober 1968 het einde van de lijn.

Al in 1914 was aangedrongen op een extra personen- en voertuigenpont tussen de Distelweg en de stad, mede ter ontlasting van de andere twee verbindingen, de Tolhuispont en de Valkenwegpont. Pas op 4



**Plattegrond van het raccordement Distelweg, met de stamlijnen langs Distelweg en Asterweg. Uitgangspunt is de situatie rond de jaren vijftig, toen het spoor langs de Distelweg nog doorliep tot aan het Buiksloterkanaal. De bebouwing is afgeleid van een (ongedateerde) kaart van de Vereniging "De Amsterdamsche Haven" uit genoemde periode. Bewerking Alex Wouters**

februari 1957 kwam deze er daadwerkelijk, toen een pontveer werd ingesteld tussen de Tasmanstraat en de Distelweg. Om de oversteek te bekorten werd aan de stadskant een zeer lange steiger gebouwd. Met de pont konden auto's, fietsers en voetgangers worden overgezet. Aanvankelijk werd dagelijks gevaren, maar per 26 augustus 1961 verviel de dienst op zondagen en vanaf 4 november 1961 werd ook op zaterdagen niet meer gevaren. Nog tot ver in de jaren zestig werden behalve twee kleine diesel-elektrische ponten ook één à twee stoomponten ingezet, die vooral tijdens de spitsuren dienst deden.

Na de opening van de IJtunnel op 30 oktober 1968 dreigde de verbinding, ondanks toezeggingen tot handhaving ervan, te verdwijnen. Uiteindelijk bereikte men een compromis en bleef de dienst, zij het in beperkte vorm, gehandhaafd ten koste van het Adelaarswegveer, de vroegere Valkenwegpont.

Een busverbinding met het gebied rond Distelweg en Grasweg is er pas gekomen op 31 oktober 1968, toen lijn 22E werd ingesteld. Deze lijn, die uitsluitend tijdens de spitsuren werd geëxploiteerd, reed van het Stationsplein via de Tolhuispont, Van der

Pekstraat, Distelweg, Grasweg en Asterweg naar de Papaverweg. Op 27 mei 1973 werd de lijn vernummerd in 39E. Latere routewijzigingen laten we hier onvermeld, omdat deze buiten het bestek van dit artikel vallen. □

*Met dank aan Hans Kaas en Marten Wijbenga voor het opvullen van enkele lacunes in onze schaarse kennis over dit onderwerp.*

#### Geraadpleegde literatuur

- Duparc, H.J.A., *Lijnenloop Openbaar Vervoer Amsterdam 1839-1989*. GVB, 1989.
- de Jongh, J.C., *De spoorpont naar Amsterdam Noord*. Op de Rails, november 1990.
- Kaas, Hans, *Amsterdam Goederen*. Stichting Rail Publicaties, 1996.
- Kiers, P.H., *Een eeuw gemeenteveren*. Stichting AOM, 1999.
- Reems, B.A. van, *Het rangeerbedrijf "de Rietlanden"*. Op de Rails, februari 1983.
- Sluiter, J.W. e.a., *Overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven*. Stichting Matrijs, Utrecht, 2002.
- Werken en wonen in de Buiksloterham. *Stichting Historisch Centrum Amsterdam-Noord*, 1992.

***IJveer VIII (bouwjaar 1922) van de veerdienst De Ruyterkade - Zijkanaal I aan de steiger tegenover de NDSM-werf, 4 juni 1968. Het GVB bezat zeven van deze motorboten. Na de Tweede Wereldoorlog kregen ze een diesel-elektrische installatie. Marius de Kok***

