



Spoorpont III bij vertrek van de Distelweg naar de Rietlanden, met een locomotor, een open goederenwagen en KNZ-batterijloorketelwagen 545403 leeg van Electro naar de KNZ (Hengelo). Amsterdam Noord, 6 augustus 1964. Foto: J.C. de Jongh (690.795).

De spoorpont over het IJ in Amsterdam

Bijna zeventig jaar was er een pontverbinding voor goederenwagens waarmee bedrijven in Amsterdam Noord een verbinding met het landelijke spoorwagennet werd geboden. Ook voor Ketjen en Electro, twee bedrijven die in de serie artikelen over het railvervoer van Akzo Nobel worden besproken, was deze verbinding van belang. Over de spoorpont is weinig gepubliceerd: naast berichten in Nieuw Spoor en De Koppeling zijn er artikelen verschenen in Op de Rails 1990, blz. 362 en Rail Magazine 101 (1993) en 234 (2006).

ROEF ANKERSMIT EN HENK KOLKMAN

In 1914 sloten de gemeente Amsterdam en de Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HSM) een overeenkomst over de aanleg van goederenspooren in Amsterdam Noord en een pontverbinding vanuit de Rietlanden. De spoorpontverbinding was gereed op 14 december 1914, evenals de eerste spooraanluiting in Amsterdam Noord, naar de Nederlandsche Plantenboterfabriek aan de Distelweg (HYSM dienstorder 6635 HS: 'Beide verbindingen kunnen dadelijk in gebruik worden genomen.'). In de beginjaren werd op het raccordement Distelweg met een paard en een elektrische lier gerangeerd. Later, toen de sporen werden uitgebreid en ook de Asterweg werd bediend, gebeurde dit met een locomotor van de serie

NS 201-369, die iedere keer door de pont werd meegenomen. Volgens ooggetuigen lagen de sporen op de pont steeds lager dan die op de wal. Het van en op de pont duwen van beladen wagens gebeurde met een 'sik'. Omdat die alleen over een voetrem beschikte, moet dat een risicovolle onderneming geweest zijn.

Het vervoer ontwikkelde zich maar langzaam. In 1930, toen de spoorpont al vijftien jaar in dienst was, werden ongeveer 450 wagens overgezet, gemiddeld nog geen twee per dag. In 1940 was het vervoer ruim verdubbeld tot duizend wagens, onder andere omdat de Electro Zuur- en Waterstoffabriek (OdR 2004, blz. 100 en 146) zich op het terrein van de Plantenboterfabriek had gevestigd. Verder was het spoor

Spoorpont III met wagens van Ketjen (lege KNZ-natronloogwagen 530307, twee lege DB-silowagens van het aluminium-oxidevervoer en een in België geïmmatriculeerde ketelwagen verhuurd aan Shell Nederland Chemie). Rechts spoorpont II met wagens kolen naar de Distelweg. Amsterdam Rietlanden, 12 april 1965.

Foto: J.C. de Jongh (6290.00424).

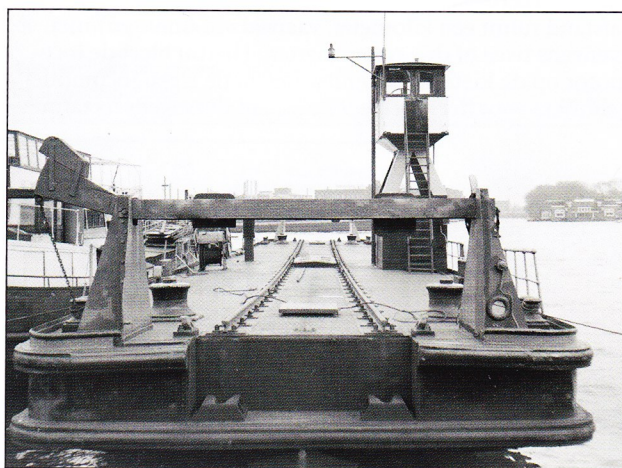
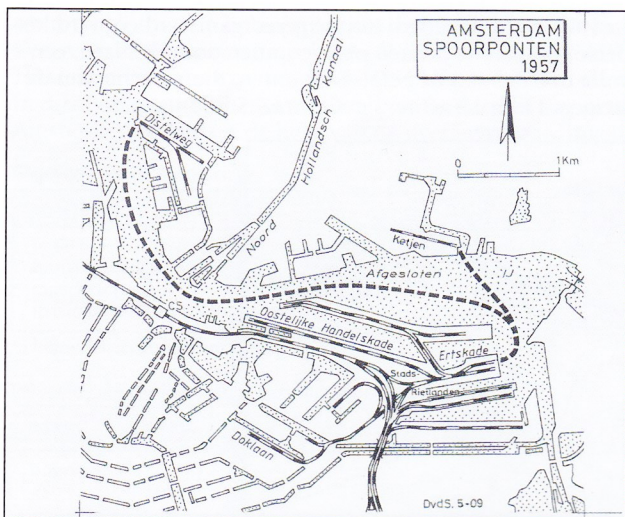


uitgebreid naar de Asterweg en waren er diverse spooraan-sluitingen gekomen. Ook werd Du Croo & Brauns bij de Valkenweg bediend. Toen hier na de Tweede Wereldoorlog stoomlocomotieven van de NS werden hersteld, werden deze met de pont gebracht en gehaald (dit bedrijf werd in 1957 verplaatst naar het Westelijk Havengebied). Er waren bovendien vele bedrijven die spoorwagens op de pont los- ten of laadden terwijl de pont aan de steiger lag, de zoge- noemde pontlossers. Daar moest wel extra voor worden betaald en er werd bovendien een toeslag geheven als de los- en laadtijd van twintig minuten per wagen werd over- schreden. Ook werden wagens met munitie met de spoor- pont naar een rustige plaats op het Open IJ gebracht, waar de munitie werd overgeladen op dekschuiten, die het naar zeeschepen brachten voor verder transport.

Na de Tweede Wereldoorlog nam het vervoer verder toe, waardoor de capaciteit van de spoorpont onvoldoende werd. Daarom werd in 1957 een nieuwe, grotere spoorpont in dienst gesteld, in 1963 gevolgd door een derde, vrijwel gelijke pont. In de jaren 1960 werd de maximale vervoer- omvang bereikt (1962 7800 wagens). Daarna nam het ver- voer echter sterk af en in maart 1971 werd de bediening van de sporen bij de Distelweg in Amsterdam Noord gestaakt en

vervolgens de infrastructuur opgebroken. Men verwachtte hierdoor tweehonderdduizend gulden per jaar te kunnen besparen, mede omdat er geen locomotor meer nodig was. Er waren toen nog vier klanten in Noord die regelmatig spoorvervoer hadden en die contracten werden afgekocht (AGA met nog veertig wagens per jaar, Johan Vis & Co, de Noord-Amsterdamse Machinefabriek en Hessels Natuur- steenhouwerij).

Inmiddels was er echter een nieuwe, belangrijke klant voor de spoorpont gekomen, de firma Ketjen bij Nieuwendam. Begonnen als pontlosser, bouwde zij later een eigen spoor- wegemplacement met een pontfuij, die in 1955 in dienst werden genomen. De overeenkomst tussen gemeente en NS werd hiervoor niet veranderd; men beschouwde dit als een voortzetting van het pontlossen en -laden. Al in 1960 was ruim 50 % van het vervoer met de spoorpont voor Ketjen; naar de Distelweg ging 40 % (waarvan de helft voor Electro), terwijl de pontlossers 10 % voor hun rekening namen. Eind jaren 1970 was 95 % van het sterk verminder- de vervoer met de spoorpont voor Ketjen, dat inmiddels Akzo Chemie heette. Toen Akzo Chemie in 1973 begon met vervoer in vierassige wagens, moest de pontfuij aan de Rietlanden worden versterkt omdat anders gevaar van over-



Spoorpont I afgemeerd aan de De Ruyterkade. Amsterdam, 24 februari 1966.

Foto: J. van Huijksloot.



bufferen van de wagens bestond (kosten driehonderdduizend gulden). Na het opzeggen van de overeenkomst tussen gemeente en NS kwamen NS en Akzo Chemie op 1 januari 1979 een nieuwe regeling overeen. De exploitatie van de spoorpont werd op 29 april 1983 gestaakt.

De exploitatie van de spoorpont

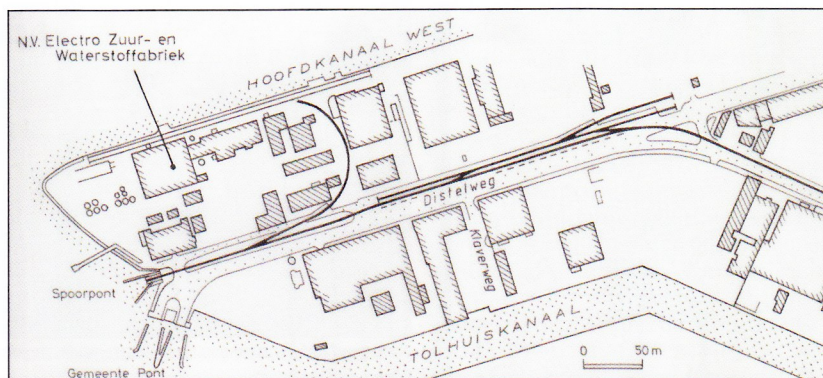
De spoorpont voer alleen overdag. Per pont waren er drie man personeel: kapitein, machinist en dekknecht; die waren later in dienst van rederij Koppe. Verder was er van 7 tot 15 uur een locomotor met bestuurder en rangeerder beschikbaar. Er mochten geen stoomlocs op de ponten komen omdat er dan te veel gewicht aan één zijde van de pont kwam; wanneer er gerangeerd werd met een stoomloc, was tussen wagen en loc een schutwagen geplaatst. Nadat spoorpont II in dienst was gekomen, werd de oude pont normaal alleen gebruikt voor pontlossers (gemiddeld één afvaart per dag). Pont II bediende van 7.45 tot 12.30 uur de Distelweg (afstand ruim vijf kilometer, vaartijd dertig minuten) en bleef daar liggen als de meegenomen locomotor de wagens plaatste en uithaalde. De pont maakte twee of drie retourvaarten. Daarna werd van 13 tot 16 uur Ketjen bediend (afstand ruim een kilometer, vaartijd vijf minuten) met eveneens twee of drie retourvaarten. Hierbij bleef de locomotor op de Rietlanden omdat Ketjen de eigen locomotief gebruikte voor het af- en oprijden van de wagens. Naarmate

het vervoer toenam, gaf deze opzet problemen, vaak veroorzaakt door de te late aankomst van de over te zetten wagens, het rangeren bij de Distelweg terwijl de pont stillag en het daardoor te late afladen van wagens bij Ketjen. Vanaf 1961 werden de volgende maatregelen genomen:

- apart verdeelspoor op Watergraafsmeer voor aankomst-wagens bestemd voor over het IJ, met een aparte afvoertrein 6060 Watergraafsmeer v. 6.25 – Rietlanden a. 6.38;
- gewijzigd vaarschema pont II, waarbij het rangeren aan de Distelweg plaatsvond, terwijl de pont Ketjen extra bediende;
- inzet locomotorbestuurder en rangeerder van 6.30 tot 14.30 uur;
- inzet extra rangeerdienst voor de pont op Rietlanden als de locomotor aan de Distelweg was;
- dagelijkse planning door het Havencontactbureau Rietlanden in plaats van de kapitein van de spoorpont.

Met het in dienst komen van spoorpont III werd pont I aan de gewone dienst onttrokken (en omstreeks 1975 verkocht). In die tijd was het vervoer per spoorpont zo belangrijk dat in strenge winters een sleepboot werd ingezet om te kunnen blijven varen.

In 1971 werd de rederij Koppe gereorganiseerd en werd het personeel van de ponten overgenomen door de Naco, een volle dochter van de NZH. De ponten, die 's nachts aan de steigers 11 en 12 achter het Centraal Station aan de De



**Spoorpont II op het IJ;
28 februari 1957.**

Foto: L.J. Biezeveld
(618.186).



Links: locomotor 283 trekt KNZ-zoutzuurwagen 520723, Ketjen-zwaveloxidewagen 545601 en twee SNCF-Ketjen-cat-wagens van spoorpont III af. Rechts spoorpont I. Amsterdam Rietlanden, 22 oktober 1964.

Foto: J. Lub.

Ruyterkade lagen, verhuisden naar het Nieuwendammerkanaal bij Akzo Chemie, waar ook kleine reparaties konden worden uitgevoerd. Om op kosten te besparen werd de loc van Akzo Chemie op het laatst ook gebruikt bij het op- en afrangeren van wagens bij de Rietlanden. Verder is er sprake van geweest dat Akzo Chemie de exploitatie van de pont zelf zou gaan doen, maar daarvan is het uiteindelijk niet meer gekomen. Na het beëindigen van de exploitatie hebben de ponten nog enige tijd op reserve gelegen en zijn daarna te koop gezet. Het is de auteurs niet bekend wat er verder met de ponten is gebeurd.

Overeenkomsten gemeente-spoorwegen

De overeenkomst over de spoorpont kwam tot stand op 25 augustus 1914. Hierin werd bepaald dat de HSM voor rekening van de gemeente de sporen aan de Distelweg zou aanleggen. Voor eigen rekening moest de HSM een spoorpont aanschaffen en een aanlegplaats voor de pont maken bij de Rietlanden en dit alles onderhouden. De gemeente moest voor eigen rekening een aanlegplaats bij de Distelweg maken. Verder waren er regelingen in opgenomen over onderhoud van sporen, steigers, de pont en de heffing van overbregloon. Een belangrijk punt daarbij was wie de verliezen op de pontexploitatie betaalde. Hiervoor moest de HSM, later NS, een exploitatierekening bijhouden met daarin de inkomsten uit het overbregloon Rietlanden – sporen Amsterdam Noord en de helft van de overige vergoedingen

Gegevens van de spoorponten

spoorpont	I	II	III*)
in dienst	1914	20 februari 1957	28 mei 1963
bruikbare lengte [m]	34	48	48
capaciteit [ton]	120	390	390
maximumsnelheid [km/h]			22

*) bouw Scheepswerf Vooruit Zaandam

Vervoercijfers per jaar (aantal beladen wagens)

1929	1940	1951	1952	1955	1960	1962	1971	1972	1973	1974
ongeveer 450	1000	2899	2800	4865	ongeveer 4000	ongeveer 7800	2797	2608	2049	2287

(zoals betaald door pontlossers, ook bij overschrijden van de lostermijn) en de uitgaven voor de exploitatie van de pontverbinding en exploitatie, onderhoud en vernieuwing van de sporen en pontfuike ten noorden van het IJ. Als deze exploitatierekening een voordelig saldo aanwees, dan werd dit gedeeld tussen de gemeente en NS. Was het saldo negatief, dan kwam dit – sinds 1939 – ten laste van de gemeente. Een positief saldo is echter nooit voorgekomen.

In 1953 kwam er een nieuwe overeenkomst waarbij de gemeente niet meer de verliezen op de exploitatie zou betalen omdat dit als verkapte subsidie aan de betreffende bedrijven zou kunnen worden beschouwd. Als tegenprestatie verbond de gemeente zich voor de helft deel te nemen in de verbetering van de spoorpont en de pontfuiken. Dit was voor NS een gunstige wijziging: de verliezen op de exploitatie waren destijds niet erg groot (10.000-25.000 gulden per jaar), maar het werd wel nodig de oude spoorpont en de pontfuiken te vervangen en de kosten hiervan waren aanzienlijk (400.000, respectievelijk 375.000 gulden). Met de sluiting van de Distelweg ontviel de grondslag aan de overeenkomst en deze werd in 1974 door de gemeente opgezegd. De gemeente bleef wel voor de helft eigenaar van de aanwezige spoorponten.

Vervoercijfers per maand (aantal beladen wagens)

	1960 ¹⁾	1967 ¹⁾	1967 ²⁾	1968 ¹⁾	1968 ²⁾	1968 ³⁾	1969 ²⁾
Distelweg	165						
- Electro	88						
- overige	77						
Ketjen	224						
pontlossers	44	79	49	38	29	36	17
- gelost	64	31	10	12	13	13	
- geladen	15	18	28	17	23	4	
totaal	433	507	472	503	487	565	383

¹⁾ augustus, ²⁾ november, ³⁾ december