

Het Zaanspoor was een raccordement dat tussen 1870 en 1972 station Wormerveer met een kade aan de Zaan verbond, eerst via het voorplein van het station en de Stationsstraat en vanaf 1925 met een spoor tussen de bebouwing aan de Zaanweg door. Dit raccordement is diverse malen gewijzigd, kende eigenaardige sporenplannen, een druk goederenvervoer en bijzondere tractivormen.

René Jongerius, Henk Kolkman
en Erikjan Sachse

End of the line (5)

Het Zaanspoor (deel 1)



Het industriegebied langs de Zaan is ontstaan in de tijd van de Tachtigjarige Oorlog en wordt ook wel het oudste ter wereld genoemd. Uit het Oostzeegebied aangevoerde grondstoffen als hout en lijnzaad werden hier verwerkt en verder getransporteerd. Nadat de handel ook tot het Middellandse Zeegebied en later tot in de Oost en West was uitgebreid, groeide het scala aan te verwerken grondstoffen, zoals cacao bonen en rijst.

De industrie werd aangedreven door windkracht en al het transport ging over water. Tijdens de Industriële Revolutie gingen de houtzaag-, pulp-, olie- en cacao molens alsmede de rijstpellerijen over op stoom, wat de capaciteit alleen maar vergrootte. Veel in dit gebied gevestigde firma's bewerkten de grondstoffen steeds verder. Nieuwe producten waren bijvoorbeeld linoleum, stijf sel, zeep en allerlei voedingsmiddelen.

Voorgeschiedenis

Met de aanleg van Staatslijn K (Nieuwediep [Den Helder] - Alkmaar - Uitgeest - Zaandam - Amsterdam) werd vanuit Den Helder begonnen. In 1865 werd Alkmaar bereikt, in 1867 Uitgeest en in 1869 Zaandam (en dus ook Wormerveer). Pas in 1878 werd het traject voltooid met de opening van de Hembrug over het Noordzeekanaal. Staatslijn K is weliswaar aangelegd door de Staat, maar werd geëxploiteerd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM). Omdat

de voltooiing van de lijn zo lang op zich liet wachten legde de HIJSM voor eigen rekening de al in 1867 geopende lijn Uitgeest - Haarlem aan. Hiermee kwam een eind aan een korte periode waarin de lijn als eilandbedrijf functioneerde.

Het goederenvervoer in de Zaanstreek vond nagenoeg geheel plaats over de vele sloten en vaarten. Er waren in die tijd door het polderland maar weinig wegen en paden. De stations tussen Uitgeest en Amsterdam kregen alle hun stationsgebouw aan de Zaan kant en een goederenloods aan de van de Zaan afgekeerde zijde van het station. Naast de loods kwam een loswal aan een parallelvaart, aange takt aan het sloten- en vaartenstelsel.

Dit was een prima plek voor de aanvoer van goederen vanaf de vele industriemolens die verspreid in het Zaanse polderlandschap stonden, maar minder handig voor de aanvoer van goederen vanaf de Zaan. Om bij de goederenloods te komen moest dan immers een sluis en een (lage) brug in de spoorlijn worden gepasseerd. Dat was tijdrovend en bij hoog of dichtgevroren water zelfs onmogelijk.

In Wormerveer lag het station op minder dan 200 meter van een bocht in de Zaan. Het verbaast dan ook niet dat de gemeenteraad van die plaats al in december 1866 een verzoek tot de minister van Binnenlandse Zaken richtte om "de Zaan in rechtstreekse verbinding te brengen met de sporen op het station,

door het leggen van een spoor langs den toegangsweg." Dit werd doorgestuurd naar A.J. van Prehn, de Eerstaanwend Ingenieur van de Dienst van Aanleg van Staatsspoorwegen te Alkmaar. Zijn bureau was belast met het ontwerp van Staatslijn K.

Van Prehn voegde daarop een extra spoor toe, dat van de Uitgeestse zijde van het emplacement via twee draaischijven naar een draaischijf in het stationsplein liep. Vandaar liep een spoor terzijde van de toegangsweg (de latere Stationsstraat) naar een vierde draaischijf aan de Zaan. Hierop waren twee kopspoortjes langs de Zaan aangesloten. De rivier zou aangeplempt moeten worden omdat tussen de lintbebouwing langs de Zaan en het water alleen de smalle Lage Dijk (tegenwoordig Zaanweg geheten) lag.

De ontwerpen van de Eerstaanwend Ingenieurs van de verschillende staatslijnen in aanleg werden beoordeeld door Hoofdingenieur der Waterstaat J.A.A. Waldorp. Hij kwam met een alternatief: in plaats van een spoor naar de Zaan te brengen, zou het ook mogelijk zijn de Zaan naar het spoor te brengen en wel door het graven van een spoorweghaven, een "bassin", aan de Zaandamse zijde van het emplacement.

Beide ontwerpen werden aan de minister voorgelegd. Die meende echter dat het voldoende was om een straatweg aan te leggen van het voorplein naar de goederenloods, via een "goederenoverweg" over het empla-

cement. Goederen konden dan per kar van deze loods naar de Zaan worden gebracht of omgekeerd. Van Prehn en Waldorp schreven in 1867 dat deze straatweg nutteloos zou zijn, omdat in de Zaanstreek alle verkeer te water plaatsvond en er geen voertuigen waren die van de overweg gebruik zouden maken. Hieraan kunnen we toevoegen dat er nog geen brug over de Zaan lag. Dus als goederen van bedrijven aan de overzijde al per kar naar de goederenloods zouden worden gebracht, dan moesten zij toch eerst per schip de Zaan over en dan in die karren worden overgeladen. Niettemin besliste minister Heemskerk van Binnenlandse Zaken op 13 augustus 1867 zonder enige argumentatie dat de goederenoverweg terstond diende te worden aangelegd en dus gebeurde het zo.

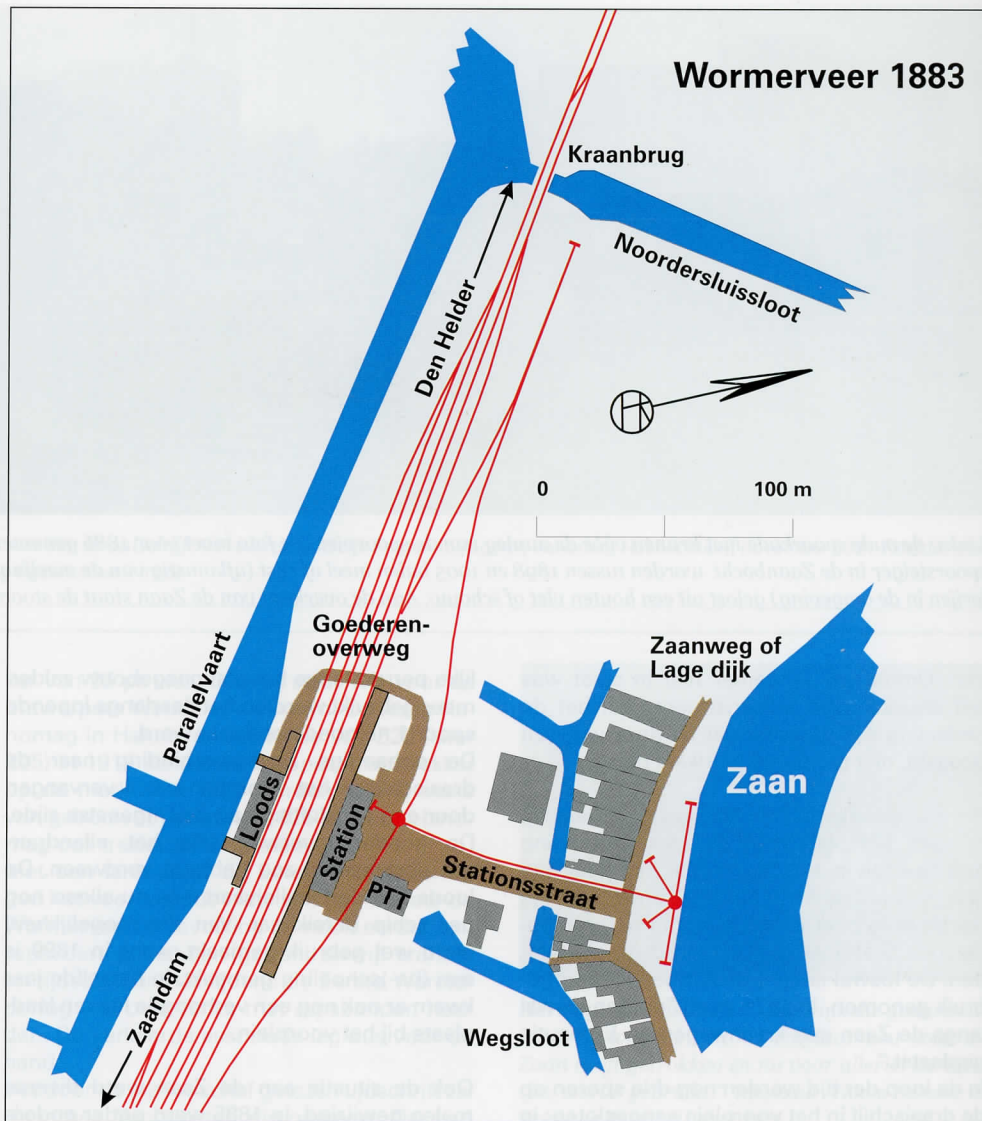
Het havenspoor vóór 1925

Nadat het station Wormerveer op 1 november 1869 in gebruik was genomen, kwamen al spoedig protesten binnen bij de HIJSM, de exploitant van de lijn. De gemeente Wormerveer schreef in diezelfde maand onder andere dat vervoer alleen mogelijk was met "schuities" die via een "sloot" met een sluis en een kraanbrug naar de loswal aan de Parallelvaart moesten varen. Dat kostte echter per vracht van slechts tien ton vijf man één dag werk.

Na overleg met de gemeente Wormerveer haalde de HIJSM het ontwerp van Van Prehn voor een spoorverbinding uit de kast, paste het aan en stuurde het op 29 december 1869 met een bestek en begroting naar minister Fock van BZ. De aanpassingen hielden in dat de eerste twee draaischijven (vanaf het emplacement gerekend) vervangen werden door een zigzag-verbinding en de draaischijf aan de Zaan verrijkt werd met twee extra kopspoortjes. De lengte van de nu vier kopspoortjes varieerde tussen 20 en 33 meter, voldoende om per spoor twee à drie wagens op te stellen.

De HIJSM vond het andere oude plan (voor een spoorhaven naast het emplacement) weliswaar beter, maar diende dat niet in omdat de minister het wel te duur zou vinden. Ook adviseerde de HIJSM de gemeente Wormerveer de kosten van de kade langs de Zaan op zich te nemen om de minister gunstig te stemmen. Dat deed Wormerveer niet, waarop Fock de kademuur door een goedkopere beschoeiing verving. Ook eiste hij dat de straatweg van het voorplein naar de goederenloods (die volgens Van Prehn en Waldorp immers nutteloos was) zou worden opgebroken, zodat de klinkers konden worden hergebruikt. Kennelijk had die straatweg toch wel enig nut, want de HIJSM voerde met succes aan dat het de enige toegang tot de goederenloods was.

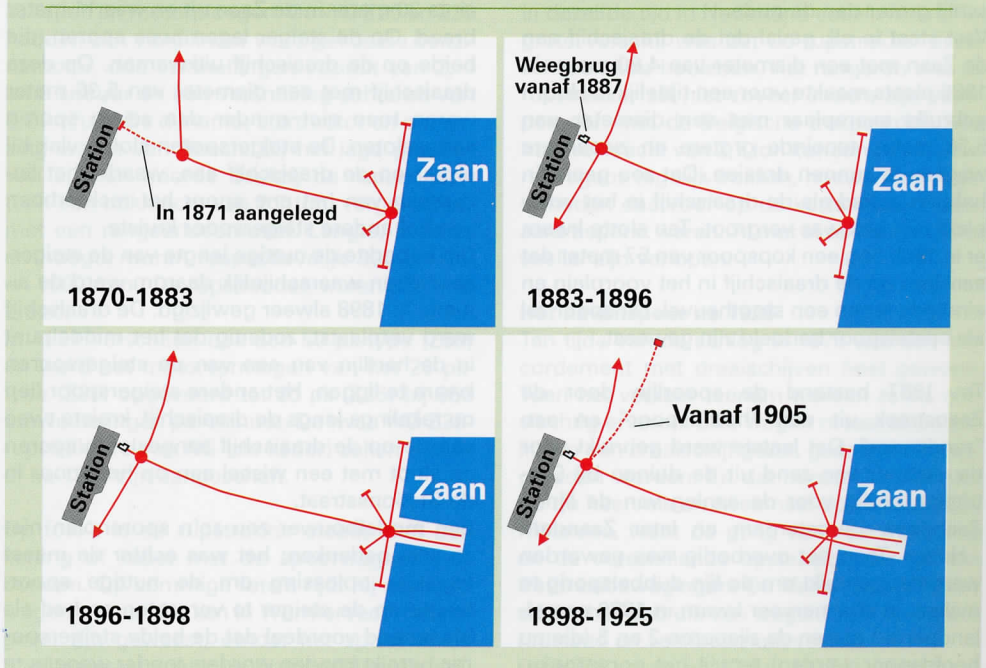
Fock had een hele nota met aanmerkingen, maar gaf de HIJSM al op 25 januari 1870 toestemming om het werk aan te besteden en de kosten bij de Staat in rekening te brengen. De gemeente Wormerveer zou de benodigde grond verwerven. Dat gaf nog problemen en ook moest overlegd worden met het polderbestuur Westzaan (over het doorsnijden van de straatweg langs de Zaan) en de dijkgraaf en hoogheemraden van de Uitwaterende Sluizen (over de aanplemping in de Zaan ter plekke van de loswal). Op 13 juli 1870 werd het werk na aanbesteding gegund aan J. van der Kamp te Leiden voor f 11.390,-. De spoor-

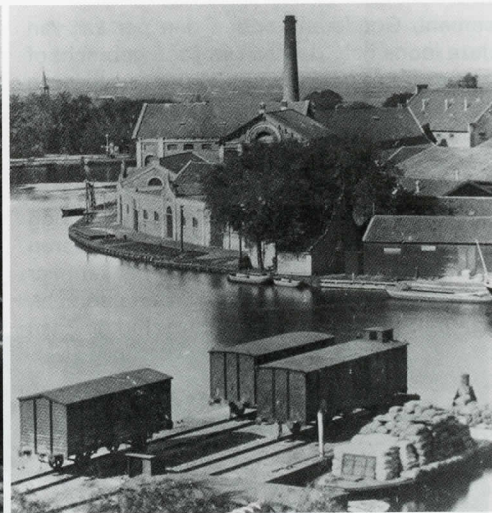


materialen, inclusief de twee wissels, werden op 's Rijks stapelplaats te Dordrecht en deels ook te Zaandam ter beschikking van de aannemer gesteld. De draaischijven, met een diameter van 4,8

meter en een houten dek, moesten echter door de aannemer geleverd worden omdat de Staat geen draaischijven in voorraad hield. De constructie werd in het bestek en bijbehorende blauwdruk zeer nauwkeurig beschre-

Details van de sporensituatie aan de Zaan





Links: de oude spoorkade met kranen vóór de aanleg van de spoorpier. De foto moet voor 1886 genomen zijn. Gemeentearchief Zaanstad Rechts: aan de houten spoorsteiger in de Zaanbocht worden tussen 1898 en 1905 balen meel of rijst (afkomstig van de meelfabriek Wessanen & Laan of van een van de drie rijstpel-lerijen in de omgeving) gelost uit een houten vlet of schouw. Aan de overkant van de Zaan staat de stoomolieslagerij "De Liefde" van Prins. Waterlands Archief

ven. Omdat de aannemer niet in staat was zelf draaischijven te construeren zal het de bedoeling zijn geweest dat hij deze van een bepaald, niet genoemd fabrikaat betrok.

Het zou goedkoper zijn geweest wanneer de minister het plan voor de spoorverbinding met de Zaan in 1867 niet naast zich neer had gelegd, want nu hield het werk onder meer in dat de brug over de Wegsloot in de pas aangelegde Stationsstraat verbreed moest worden. De loswal is op 1 december 1870 in gebruik genomen. In 1871 werd "op den loswal langs de Zaan een kraanwagen en bureautje geplaatst."

In de loop der tijd werden nog drie sporen op de draaischijf in het voorplein aangesloten: in 1871 verscheen een spoortje naar het goederenbureau in het stationsgebouw; hierin is in 1887 een weegbrug geplaatst. In 1883 werd een verbindingsspoor van de draaischijf in het voorplein naar de Zaandamse kant van het emplacement aangelegd. Hiertoe werd de oude draaischijf opgebroken en een nieuwe geconstrueerd op een ander deel van het plein. Waarschijnlijk was die nieuwe draaischijf groter dan de oude.

Vast staat in elk geval dat de draaischijf aan de Zaan met een diameter van 4,80 meter in 1886 plaats maakte voor een tijdelijk in Hoorn gebruikt exemplaar met een diameter van 5,36 meter, teneinde grotere en zwaardere wagens te kunnen draaien. Dat zou geen zin hebben gehad als de draaischijf in het voorplein niet ook was vergroot. Ten slotte kwam er in 1905 nog een kopspoor van 57 meter dat aansloot op de draaischijf in het voorplein en eindigde tegen een stootheuvel. Dit spoor zal als opstelspoor bedoeld zijn geweest.

Tot 1887 bestond de spoorlijn door de Zaanstreek uit een "hoofdspoor" en een "zandspoor". Dat laatste werd gebruikt voor de aanvoer van zand uit de duinen bij Castricum, nodig voor de aanleg van de lijnen Zaandam - Amsterdam en later Zaandam - Hoorn. Toen het overbodig was geworden werd het gebruikt om de lijn dubbelsporig te maken. In Wormerveer kwam in 1889 een eilandperron tussen de zijsporen 2 en 3 (die nu hoofdspoor werden) terwijl het oorspronke-

lijke perron langs het stationsgebouw zelden meer gebruikt werd en het daarlangs lopende spoor 1 nu goederenspoor werd.

De onhandige zigzag-verbinding naar de draaischijf in het voorplein werd vervangen door een aansluiting aan de Uitgeestse zijde. De goederenoverweg (die het eilandperron doorsneden zou hebben) verdween. De loods aan de Parallelvaart was nu alleen nog per schip bereikbaar. Van die mogelijkheid werd wel gebruik gemaakt, want in 1899 is een (be-)schoeiing gemaakt. In hetzelfde jaar kwam er ook nog een verhoogde los- en laadplaats bij het voorplein.

Ook de situatie aan de Zaan werd diverse malen gewijzigd. In 1885 werd onder andere het spoor langs de Zaan verlengd en de grote kraan in verband daarmee verplaatst. Ook werd "eene stootinrichting met borgkettingen gemaakt, om het te water geraken van spoorwegrijtuigen te voorkomen."

De kadelengte bleek ondanks die verlenging gaandeweg niet voldoende, want in 1896 is een houten steiger in de Zaan gebouwd, loodrecht op de bestaande loswal. De steiger stak circa 30 meter in de Zaan uit en was 11 meter breed. Op de steiger lagen twee sporen, die beide op de draaischijf uitkwamen. Op deze draaischijf met een diameter van 5,36 meter waren toen niet minder dan zeven sporen aangesloten. De steigersporen sloten vlak bij elkaar op de draaischijf aan, waarbij het linkerbeen van het ene spoor het rechterbeen van het andere steigerspoor kruiste.

Dit beperkte de nuttige lengte van de steigersporen en waarschijnlijk daarom werd de situatie in 1898 alweer gewijzigd. De draaischijf werd verplaatst, zodanig dat het middelpunt in de hartlijn van een van de steigersporen kwam te liggen. Het andere steigerspoor liep nu rakelings langs de draaischijf, kruiste twee van de op de draaischijf aangesloten sporen en sloot met een wissel aan op het spoor in de Stationsstraat.

Een modelbouwer zou zo'n sporenplan niet zo snel bedenken; het was echter de meest logische oplossing om de nuttige spoorlengte op de steiger te vergroten en had als bijkomend voordeel dat de beide steigersporen bereikt konden worden zonder wagens te

hoeven draaien. In 1917 is op de Zaansteiger elektrische verlichting aangebracht.

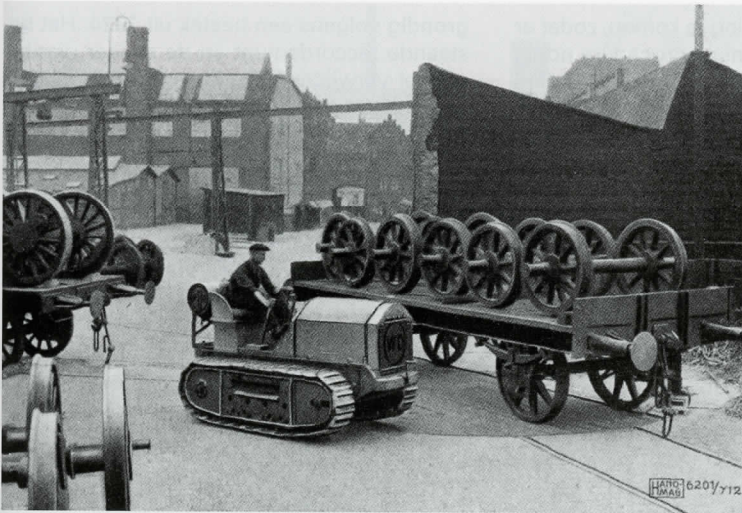
Tractiemiddelen vóór 1925

Volgens lokale literatuur gebruikte men eerst een "draai-inrichting met een lange staal-draad, waarmee de wagens van en naar de Zaan getrokken werden" en stapte toen het drukker werd over op paardentractie. De "draai-inrichting" doet denken aan een lier of kaapstaander, maar daarover is in de archieven en jaarverslagen verder niets terug te vinden, over de paardentractie wel. In 1884 werd een gedeelte van het lampenlokaal als stal ingericht, volgens de overlevering geschikt voor twee Belgische trekpaarden. Kennelijk verzorgde de HIJSM de paardentractie in eigen beheer.

Hoe het rangeren met de paarden precies in zijn werk ging weten we niet. Goederenwagens bestemd voor het havenspoor (volle wagens die gelost moesten worden maar ook lege die ter belading waren aangevraagd) zullen 's ochtends uit Amsterdam zijn aangevoerd. Vermoedelijk werden ze door de locomotieven op het spoor voor het station gezet, zo dicht mogelijk bij de draaischijf in het voorplein.

Daarna konden de paarden aan het werk. Een voor een werden de wagens de draaischijf op gesleept, om als losse wagen naar de Zaan gebracht te worden. Ze gingen naar het kadespoor of de steiger, al naar gelang wat de klant wilde. Reeds behandelde wagens konden mee terug worden genomen; te wegen wagens reden dan eerst over de draaischijf rechtdoor de weegbrug op. Volgens overlevering gingen bij elk ritje een begeleider en een spoorman mee die met een stuk hout de goederenwagen tot stilstand moest brengen. Aan het eind van de middag zullen de te verzenden wagens op het spoor voor het station zijn gezet waar ze door de locomotief van een middaggoederentrein werden opgepikt. Was dat spoor 's ochtends of 's middags te vol, dan zal een deel van de wagens tijdelijk op het kopspoor aan de Uitgeestse kant van het emplacement zijn neergezet.

Overigens schreef de Raad van Toezicht in 1917: "Bij het met den hand overbrengen van wagens van den loswal aan de Zaan naar het



Links: een Hanomag WD Z25 rupstrekker in de weer met een draaischijf. Volkswirtschaftliche Fragen (bijlage bij Hanomag Nachrichten), november 1921 Rechts: een Hanomag WD Z25 rupstrekker voor de trein. Hanomag Nachrichten 7-1922



stationsemplacement geraakte een particulier arbeider door eigen onvoorzichtigheid tusschen de buffers bekneeld en werd ernstig gekneusd." Kennelijk hadden vervoerders niet altijd het geduld om te wachten op de komst van de paardentractione.

In 1921 werd een houten paardenstal gemaakt, maar merkwaardigerwijs al in 1922 gewijzigd in - wat genoemd werd - een "tractorbergplaats". Wat was er aan de hand? In de lokale literatuur lezen we: "Na de Eerste Wereldoorlog bezat de toenmalige chef van Wormerveer een Duits tijdschrift, waarin een oorlogstank voorkwam, welke in een fabriek te Hannover gebruikt werd voor trekkracht. Direct was hij van mening dat dit wel wat voor Wormerveer was. De spoorwegautoriteiten werden in kennis gesteld en een paar ingenieurs werden naar Hannover gezonden met het resultaat dat de tank er kwam in 1920." Van de voor Wormerveer aangeschafte "tank" bestaat gelukkig een foto. Daaruit blijkt zonneklaar dat het een Hanomag WD rupstrek-

ker van 25 pk was. Daarbij staat WD voor de ontwerpers Wendeler en Dohrn. De firma Hanomag in Hannover bracht de WD Z20 (later Z25) in 1919 als eerste Europese rupstrekker op de markt. Tot 1931 werden er 850 stuks van gebouwd; pas vanaf 1925 bouwde Hanomag ook trekkers met wielen.

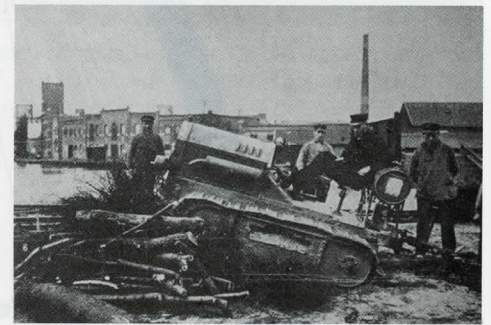
Met een tank en/of de Eerste Wereldoorlog had het voertuig dus niets van doen. Maar de Wormerveerse bevolking zal nooit eerder een rupsvoertuig hebben gezien, terwijl kranten en tijdschriften het tijdens de Eerste Wereldoorlog wel over tanks met rupsbanden hadden. De verkeerde associatie lag dus voor de hand.

Het door de stationschef gelezen tijdschrift zal Hanomag Nachrichten zijn geweest. Dat had zelfs nummers met artikelen in het Nederlands. De belangstelling zal in eerste instantie zijn uitgegaan naar de vele artikelen over de door Hanomag gebouwde stoomlocomotieven. Maar er waren ook diverse artikelen over de toepassing van rupstrekkers in de land- en bosbouw, bij het wegtransport en bij het rangeren.

Hanomag bouwde zelf motoren, ook voor schepen en motorploegen. De WD Z20 en Z25 hadden een viercilinder watergekoelde benzinemotor, drie versnellingen vooruit van 2, 4 en 6 km/uur en één versnelling achteruit van 2,7 km/uur. De dynamo, startmotor en ontsteking waren van Bosch. Bij het lage gewicht van 3,3 ton hoorde dankzij de rupsbanden toch een trekkracht van 2,7 ton, vergelijkbaar met een rangeerlocomotief. Lengte, breedte en hoogte waren respectievelijk 3200, 1400 en 1600 mm. De rupsbanden waren 320 mm breed.

In 1921 verscheen ook een 50 pk-type (Z50) en werd het motorvermogen van het 20 pk-type (Z20) opgevoerd tot 25 pk (Z25) bij 950 omwentelingen per minuut. De twee WD Z25-rupstrekkers van NS (zie kader) zullen dus in of na 1921 zijn aangeschaft.

Op foto's is de rupstrekker steeds met een ketting of kabel met de spoorwagens verbonden. Op sommige foto's rijdt hij naast de wagens, maar dat kan in Wormerveer niet het geval zijn geweest, omdat het spoor in de Stationsstraat achter de bomenrij lag. De WD



Het originele bijschrift is: "De tank die gedurende jaren de wagons van het emplacement naar de Zaan heeft getrokken en nu voor allerlei karweitjes wordt gebruikt." Weekblad "Noord-Holland in Woord en Beeld", 11 april 1925

Z25 was te smal om met beide rupsen op de rails te rijden.

Op andere foto's in Hanomag Nachrichten ziet men één rups buiten het spoor en de andere tussen de rails en zo zal het er in Wormerveer ook aan toe zijn gegaan. De situatie leek wel op de verschillende tractortrams, die in dezelfde tijd in Nederland actief waren. Het grote verschil was dat de rupstrekker draaischijven kon bedienen. Het rangeren met de rupstrekker zal niet zoveel anders zijn verlopen dan met de Belgische trekpaarden. Met hun trekkracht van 2,7 ton konden ze meerdere wagens tegelijk trekken, hoewel de mogelijkheden daarvoor op de korte sporen uiteraard beperkt waren. Al met al zal het rangeren sneller zijn verlopen.

Het havenspoor na 1925

Ten tijde van de aanleg in 1870 was een recordement met draaischijven heel gewoon. Toen het verkeer toenam werden ze als omslachtig ervaren. Elke wagen moest afzonderlijk op een draaischijf gezet, gedraaid en weggereden worden. En dat minstens tweemaal op de heenreis en tweemaal op de terugreis. Minstens, want de gang naar de weegbrug en de verschillende opstel-poortjes gaf extra draaibewegingen. De kleine draaischijven sloten het gebruik van wagens met een grote radstand en van locomotieven uit. De HSM vroeg op 12 juli 1917 toestemming

NS en rupstrekkers

Hanomag gaf het maandblad "Hanomag Nachrichten" uit. In het nummer van maart 1923 staat dat er aan de Nederlandse Spoorwegen te Utrecht twee 25 pk rupstrekkers zijn geleverd, speciaal in verband met het bedienen van draaischijven. Rupstrekkers zijn daar namelijk bijzonder voor geschikt. Ze worden immers gestuurd door één rups af te remmen. De rupstrekker werd met één rups op de draaischijf gereden (die dus wel een dek moest hebben) en stilgezet. De andere rups bleef erbuiten. Wanneer men die rups liet lopen ging de schijf draaien. Dat verklaart de inzet van een rupstrekker op het ZaanSpoor met zijn twee draaischijven. Die moesten tot 1922 middels een stok moeizaam met de hand gedraaid worden, zoals dat nu nog te zien is bij de MBS in Boekelo. De grote vraag is nu waar die andere rupstrekker werd ingezet.

om de houten steiger in de Zaan en een gedeelte van de schoeiingen te vervangen door een betonmuur van 325 meter lengte, de nodige los- en laadsporen daarlangs aan te leggen en de verbinding met draaischijven te vervangen door een spoorverbinding naar de Uitgeestse zijde van het emplacement. De minister verleende de gevraagde toestemming op 4 december 1917.

Het tracé voor het nieuwe verbindingsspoor liep dwars door de bestaande bebouwing aan de Zaanbocht, waarbij de nodige gronden en huizen aangekocht moesten worden. Kennelijk lukte het niet om met de eigenaren

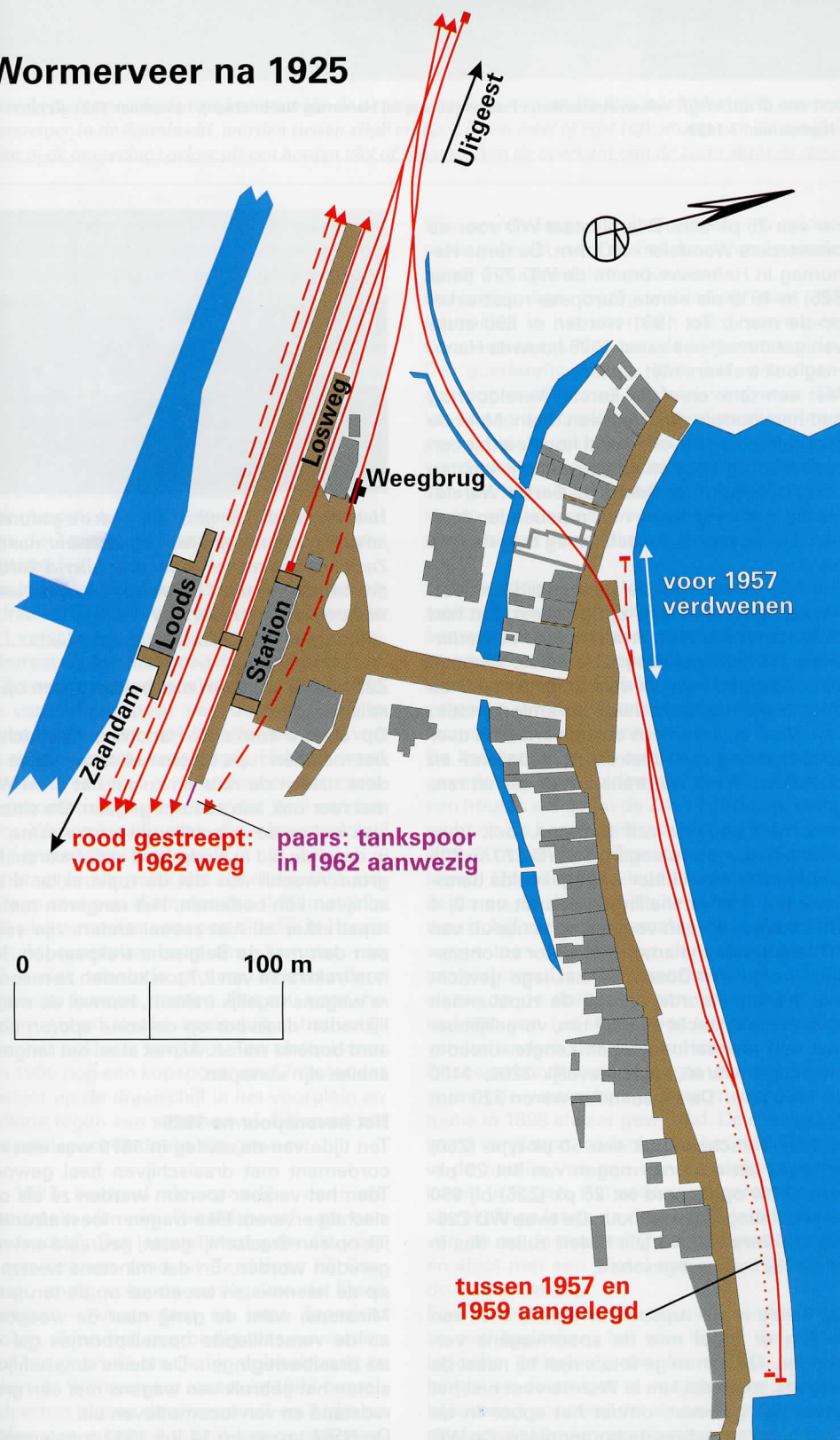
tot een minnelijke regeling te komen, zodat er een langdurige onteigeningsprocedure nodig was. Bij wet van 19 maart 1921 werd de aanleg tot werk van "algemeen nut" verklaard. Bij besluit van de minister van Waterstaat van 12 april 1921 werd de verbinding gedeeltelijk gelijkgesteld aan een lokaalspoorweg (Vermeedelijk was zo'n besluit nodig om het raccordement met treinlocomotieven te mogen berijden.). Op 4 januari 1922 sloot de HIJSM een overeenkomst met de gemeente Wormerveer, die kennelijk ook nogal wat bezwaren had.

Uiteindelijk veranderde de situatie in 1925

grondig volgens een bestek uit 1924. Het bestaande raccordement en de steiger werden geheel verwijderd. De Zaan werd nogmaals en over een grotere lengte en breedte aangeplempt. Langs de Zaan kwamen twee evenwijdige sporen die aan beide zijden via een wissel in een uitlooppoor eindigden. Deze sporen langs de Zaan waren door een hekwerk van de Zaanweg gescheiden. Het westelijke uitlooppoor werd via een wissel verbonden met een verbindingsspoor naar het emplacement. Hiervoor moest twee huizen worden afgebroken.

Toch was in de nieuwe situatie het voorplein

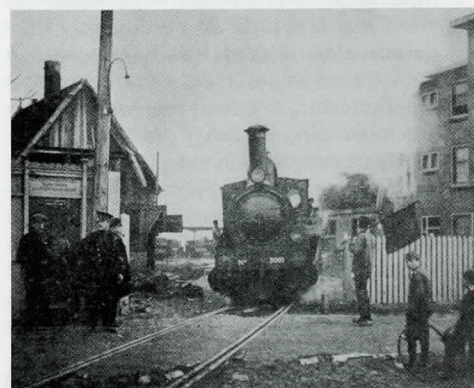
Wormerveer na 1925



Een impressie van de ombouwwerkzaamheden van de havensporen. Bron: weekblad "Noord-Holland in Woord en Beeld", 3 januari 1925.

nog niet vrij van spoorstaven: het spoor voor het stationsgebouw langs, met daarin nu de verplaatste weegbrug, bleef gehandhaafd. Later, in ieder geval voor 1962, werd dit aan de Uitgeestse kant ingekort tot de toen nog aanwezige weegbrug. Langs de Zaan vonden ook later nog wat kleine wijzigingen plaats. In 1957 werd een lengte van 45 meter van het oostelijk uitlooppoor ten behoeve van oudpapierhandel Van Vemde in Stelconplaten gelegd. Al in 1959 verhuisden de platen naar het gedeelte met twee sporen. Ergens in de jaren 1957-1959 kwam er via een extra wissel een tweede uitlooppoor aan de Zaandamse kant van de sporen langs de Zaan; het uitlooppoor aan de Uitgeestse kant was toen al verdwenen.

NS-loc 3001 rijdt in april 1925 met een konvooi van het emplacement naar de haven. De loc rijdt voorop en kan het omloopspoor op de kade benutten. Bron: weekblad "Noord-Holland in Woord en Beeld", 11 april 1925.





Gezicht op de havenkade omstreeks 1952, met aan de overkant van de Zaan de pakhuizen die de zogenoemde Zaanwand vormen. Op de voorgrond staat ketelwagen 530 801 van de firma J. Dekker uit Wormerveer, ook wel bekend als zeepziederij "De Adelaar", met de bekende grote vogel op het gebouw. Deze wagen kwam in maart 1949 bij Dekker, die de wagen tweedehands uit Duitsland betrok. Toen het bedrijf in 1957 deel ging uitmaken van de Chemische Fabriek Naarden werd de wagen afgevoerd. Gemeentearchief Zaanstad

Tractiemiddelen na 1925

Na het gereedkomen van de nieuwe kadesporen en de directe verbinding hiernaartoe konden de NS-locomotieven de Zaan bereiken en waren geen aparte tractiemiddelen meer nodig. Op een foto van kort na de ingebruikname is NS-stoomloc 3001 te zien, behorend tot de serie 3001-3006. Dit waren fraaie drieassige machines met eveneens drieassige tenders, gebouwd door Hohenzollern voor de NBDS; de 3001 in 1878. De serie is in 1925 (kort na het maken van de foto!) verkocht aan het Spoorwegbouwbedrijf (tegenwoordig Strukton). In de jaren dertig en tijdens de Tweede Wereldoorlog werden de goederentreinen op de Zaanlijn vooral getrokken door de NS-series 3200 en 3400 van het depot Amsterdam-Rietlanden; ook die zullen dus zeker op het havenspoor hebben gereden.

De rupstrekker is mogelijk toch nog een tijdje ingezet om wagens te verzetten op momenten dat er geen locomotief aanwezig was. Terugblikkend is het wel vreemd dat deze werd aangeschaft terwijl de beslissing over het aanpassen van de aansluiting naar de Zaan al was genomen.

Om de rijtijden van de goederentreinen te bekorten ging NS er in 1934 toe over deze niet

meer op ieder tussenstation te laten stoppen. Op de stations waar de trein wel stopte werden grotere groepen wagens uitgezet en van daaruit met een (toen nog gloednieuwe) locomotor naar de nabij liggende stations vervoerd. Ook Wormerveer kreeg een dergelijke machine en wel een benzine-locomotor uit de serie 103-152. Wormerveer werd het aanvoerstation voor Koog-Zaandijk en Krommenie-Assendelft. Het uitsorteren van wagens voor deze twee stations en voor Wormerveerhaven en -losweg gebeurde op de sporenbundel aan de Zaanse zijde van het emplacement.

Al in het begin van de Tweede Wereldoorlog gingen de locomotoren zoveel mogelijk aan de kant vanwege de schaarste aan vloeibare brandstoffen; een deel werd uitgerust met houtgasgeneratoren. Ook Wormerveer is zijn locomotor toen kwijtgeraakt. Na de Tweede Wereldoorlog verschenen de diesellocomotoren van de serie 201-369 in Wormerveer. In 1946 had locomotor 225 een korte periode Wormerveer als standplaats; rond de jaarwisseling 1946/1947 locomotor 283. Vanaf begin 1951 tot tenminste voorjaar 1953 is locomotor 217 aldaar te vinden. Van 1951 tot 1963 werden er in Wormerveer weer locomotortreinen samengesteld. In 1963 was de hoeveelheid

wagens zover teruggelopen dat het lokale rangerwerk er wel door de locomotief van de buurtgoederentrein bij kon worden gedaan. De locomotor zal in 1963 of kort daarna zijn verdwenen.

Na de Tweede Wereldoorlog verschenen voor de goederentreinen in Wormerveer stoomlocomotieven van de series 2100, 3400, 4000 en 4300, tot 1949 van depot Amsterdam-Rietlanden, daarna van depot Amsterdam CS. Vanaf begin 1955 werden de stoomdiensten in een rap tempo overgenomen door diesellocomotieven uit de serie 2400 van de lijnwerkplaats Amsterdam-Watergraafsmeer. Het is niet bekend of in de periode dat Wormerveer een locomotor kende de treinlocomotieven een groot aandeel hadden in het rangerwerk en ook op het havenspoor verschenen, maar na het verdwijnen van de locomotor zullen in ieder geval de 2400'ers daar hun opwachting hebben gemaakt. ▲

(Wordt vervolgd)

Tekeningen Henk Kolkman

Intertoys den Uyl in Bussum

OPRUIMING!!! OPRUIMING!!! OPRUIMING!!!

märklin®

**OP DE GEHELE COLLECTIE MARKLIN Z EN SPOOR 1 ARTIKELN 30 % KORTING!!!
RAILS, TREINEN, WAGONS, EN TOEBEHOREN!!!**

Speelgoed den Uyl-Intertoys Nassaulaan 31, 1404 CM Bussum, Tel. 035-6915692 Parkeren naast de zaak

**DEZE ACTIE IS GELDIG TOT 31-10-2010 EN OP DE
ARTIKELN DIE IN VOORRAAD ZIJN IN DE WINKEL!**