Gemeente Amsterdam

Cultuurhistorische verkenning Oostboog

Aan [redacted]
Van Monumenten en Archeologie
Kopie aan [redacted]

Datum 12 december 2017

Vooraf

Deze cultuurhistorische verkenning is gemaakt in het kader van het Project Hoogfrequent Spoor, in opdracht van R&D en V&OR. Onderzoeksgebied is de zogeheten Oostboog, onderdeel van de tussen 1934-1942 gerealiseerde Spoorwegwerken Oost, van de Oosterdoksdoorgang bij het CS tot de onderdoorgang van de H.J.E. Wenckebachweg in de spoorlijn naar Utrecht en tot daar waar de spoorlijn naar Amersfoort de gemeentegrens met Diemen passeert. De voornaamste onderzoeksvragen luidden:
-in hoeverre ligt er een ontwerpvisie ten grondslag aan de Oostboog en hoe is die nu nog zichtbaar?
-in hoeverre vertegenwoordigt dit ontwerp een kwaliteit en wat is daarvan nog over?

Cultuurhistorische context

De Oostboog maakt deel uit van de zogeheten *Spoorwegwerken Oost*, het omvangrijke infrastructurele project dat voorzag in de verhoogd aangelegde spoorbanen op (zand)dijklichamen in het oostelijk deel van Amsterdam, inclusief 40 spoorbruggen, viaducten en onderdoorgangen, twee gloednieuwe, moderne stationsgebouwen, een forse uitbreiding van het verhoogd aangelegde rangeer- en goederenemplacement in de Watergraafsmeer (van 8 naar 40 sporen) en een nieuwe verhoogd aangelegde opstelplaats langs de Dijksgracht (13 sporen). Gerealiseerd tussen 1934 en 1940 kwam na moeizame en decennialange onderhandelingen tussen Rijk, Gemeente en de spoorwegbedrijven – in 1922 gefuseerd tot de NS – een eind aan de dagelijkse chaos van verkeersopstoppingen als gevolg van vrijwel continu gesloten spoorwegovergangen in dit deel van de stad dat werd doorkliefd door op maaiveld gelegen spoorlijnen met gelijkvloerse kruisingen.
Al in 1905 kwam op initiatief van de verschillende partijen een onderzoekscommissie met een uitgewerkt plan voor het verbeteren van de spoorwegen in en naar de stad, dat op enkele werken aan de westzijde van het Centraal Station na niet uitgevoerd werd: veel te kostbaar. In 1916 probeert de Gemeente opnieuw tot een oplossing te komen, waarbij gedacht wordt aan een hoog gelegen spoorbaan van het Weesperpoortstation op het Rhijnspoorplein – het oude kopstation uit 1845 en eindpunt van de spoorlijn Utrecht-Amsterdam - via een volledig nieuw te bouwen Muiderpoortstation naar het CS. Ook een nieuw opstelemplacement bij de Dijksgracht en een nieuw goederenstation tussen de Weespertrekvaart en de Noorderringdijk, ruwweg op de plek van

het huidige Amstelstation, maakten deel uit van de plannen. Zo ook de aanleg van een hoog gelegen ringspoorbaan of ceintuurbaan om de stad ten behoeve van goederenvervoer tussen westelijk en oostelijk havengebied, ter ontlasting van het CS.
De fusie tot NS leidt tot uitstel van de plannen, zij het dat wel alvast grond wordt onteigend tussen de Weespertrekvaart en het Muiderpoortstation en in West gestart wordt met de aanleg van het dijklichaam voor de beoogde ringspoorbaan.
In 1926 trekt de Gemeente wederom aan de bel, omdat de situatie bij de chaotische overgang in de Linnaeusstraat en bij het Muiderpoortstation ter hoogte van de Javastraat volkomen onhoudbaar wordt. Dan gaat de planvorming relatief snel.

In 1929 bereiken de drie partijen een principeovereenkomst over de beoogde werken die begroot worden op 28 miljoen gulden. In datzelfde jaar,toeval of niet, start ook de nieuwe afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken met de voorbereidende werkzaamheden aan wat in 1934 gepresenteerd zal worden als het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP): het alomvattende en vermaarde stedenbouwkundige onderzoek en ontwerp voor de uitbreiding van Amsterdam tot het jaar 2000. Tot de eerste werkzaamheden behoort het grondig onderzoeken en analyseren van de verkeerssituatie in en rond de stad, zodat de *Spoorwegwerken Oost* vanaf het begin als voornaam onderdeel in de planvorming van het AUP konden worden meegenomen.
In de loop van 1930 zijn de contouren bekend van de beoogde nieuwe verkeersstructuur, die in 1931 als 1:10.000 kaart gepubliceerd wordt: het *Voorlopig schema van verkeersverbeteringen in de binnenstad*. Daarop is het tracé van de huidige Oostboog zichtbaar, evenals de locaties van de twee nieuw te bouwen stations en de transformatie van de laatste kilometer Rhijnspoor tot de Wibautstraat : de nieuwe 'stamweg' voor autoverkeer naar het centrum in het verlengde van de geprojecteerde snelweg naar Hilversum/Amersfoort, de Gooiseweg. Met het vastleggen van de tracés van de *Spoorwegwerken Oost* en de stations- en emplacementlocaties wordt in 1930 ook onmiddellijk gestart met het inpassen en vervolgens ontwerpen van de in totaal 40 spoorbruggen, viaducten en onderdoorgangen. Voornaamste actoren daarbij: hoofdingenieur N.M. de Kanter van de NS, bijgestaan door de ingenieurs J.D.D.M. Bardet, J. Lohmann en stationsarchitect ir H.G.J. Schelling; en namens de gemeente ir C. Biemond , hoofd afdeling Bruggen van PW, ir J. Leupen, hoofd afdeling Bouwwerken van PW en C. van Eesteren, hoofdontwerper afdeling Stadsontwikkeling van PW.
Terwijl dit werk in volle gang is wordt door Rijk, Gemeente en NS pas in januari 1934 de definitieve overeenkomst getekend waarbij de kosten min of meer gelijk verdeeld worden. Een maand later gaat de eerste schop de grond in van het werk waarvoor een tijdsplanning is ingeruimd van 96 maanden, oftewel 8 jaar. Een groot deel van de werkzaamheden werd uitgevoerd in het kader van de werkverschaffing, georganiseerd door wethouder S.R. de Miranda om de werkloosheid in de crisisjaren te verlichten . Al in 1937 wordt het nieuwe spoor vanuit de richting Hilversum in gebruik genomen, inclusief het oostelijke perron van het nog volop in aanbouw zijnde Muiderpoortstation en de spooremplacementen in de Watergraafsmeer en langs de Dijksgracht; in oktober 1939 gevolgd door het nieuwe spoor vanuit Utrecht, het Amstelstation en het voltooide Muiderpoortstation. Tot de bouwstop van 1942 wordt daarna nog doorgewerkt aan het sluitstuk: het ophogen en inrichten van het dijklichaam tussen de bruggen over de Nieuwevaart en het viaduct in de Kattenburgerstraat en het wijzigen van het woud aan sporen in de Stadsrietlanden en rond het goederenemplacement langs de Cruquiuskade, die middels een viaduct in de nieuwe spoordijk onderling verbonden worden, het huidige Borneoviaduct (nr. 6).

Verschijningsvorm

Hoofdkarakteristiek van de Oostboog is uiteraard het hooggelegen spoor dat op dijklichamen van opgespoten zand met flauwe bochten door Amsterdam-Oost meandert. Een krachtig morfologisch, landschappelijk gegeven dat zijn oorsprong vindt in het volgen en vervangen van de oude gelijkvloerse spoortracés die zich in de tweede helft van de negentiende eeuw, nog voor de bouw van de negentiende-eeuwse uitbreidingswijken buiten de Singelgracht, vanuit Utrecht en Amersfoort een weg baanden richting de haven- en goederendepots van het oude Entrepotdok, de Stadsrietlanden, de Oostelijke Eilanden, het IJ en uiteindelijk het CS. Daardoor benadrukt de Oostboog nog een bijkomend interessant stedenbouwkundig aspect, namelijk dat de eveneens karakteristieke halfronde, gebogen randen van nogal wat woonwijken in Oost door de al bestaande spoortracés zijn bepaald en dus de contramal vormen van de meanderende spoortaluds (westzijde Indische-, Oosterpark- en Transvaalbuurt en oostzijde Dapperbuurt).
Een feest voor de treinreiziger die dus niet als in zovele andere Europese steden alleen maar gribus, rommelige achterkanten of deels doorgebroken stukken stad ziet, maar, vanaf een meter of vijf boven straatniveau en enigszins gefilterd door bomen en struiken op de groene taluds, verzorgde straatwanden met woonblokken uit verschillende bouwperioden, afgewisseld met doorzichten in lange straten of over vaarten en af en toe een weids uitzicht. Dat is precies waarom Henri Polak – oprichter van de diamantwerkersbond en voorvechter voor het verbeteren van de woon-, werk- en leefomstandigheden van de arbeidersklasse – in het in 1939 verschenen gedenkboek ter gelegenheid van de opening van het Amstelstation en de Oostboog schreef dat de tocht door Oost en de blik op de Amstel een prachtig gezicht is voor wie met de trein in het fraaie nieuwe station aankomt; een mooie ontvangst. Ook vanaf de straat en vanuit de stad is de Oostboog met zijn groene taluds en het altijd fascinerende gezicht van voorbij rijdende treinen een belangrijk landschappelijk en esthetisch verzorgd stedelijk element, vooral in de dichter bebouwde stadsdelen tussen de Cruquiuskade en het Amstelstation in het westen en de Molukkenstraat in het oosten.

Dat laatste is mede te danken aan de krachtige architectonische uitwerking van de viaducten, bruggen en onderdoorgangen, waarvan een aantal ronduit imposant is te noemen (nrs. 2, 12, 13, 17, 25, 27). Een eenduidige familie die gekenmerkt wordt door een fraai samengaan van het industriële uiterlijk van de constructieve onderdelen (staal of staal/beton voor de brugelementen en ondersteuningskolommen/-portalen op granieten voeten) en een architectonische behandeling van de viaductwanden (overal hetzelfde tegelwerk in twee tinten, maar in wisselende patronen, afgebiesd met granieten plinten en bovenranden) en vooral van de kloeke landhoofden die de taluds begeleiden en omarmen (graniet en baksteen). Het zijn dezelfde kenmerken en materialen die ook in de beide stations zijn terug te vinden, waardoor de Oostboog een duidelijk herkenbare architectonische signatuur heeft gekregen. Beide stations zijn overigens aangewezen als monument en uitvoerig beschreven en vallen daarom buiten het bestek van deze verkenning.[1]
Ruwweg zijn de volgende brug- en viaducttypen te onderscheiden:

[1] Het Amstelstation is een rijksmonument en het Muiderpoortstation een gemeentelijk monument. Voor beide stations zijn in opdracht van de NS uitgebreide cultuurhistorische waardestellingen opgesteld door bureau Steenhuis/Meurs, resp. in 2014 en 2016; zie onder Literatuur/archieven.

1. Volledig stalen vrijdragende bruggen op scharnierpunten (30, 23, vaste delen van 2)
2. Stalen of staal/beton bruggen en viaducten met extra middenondersteuning (34, 33, 28, 27, 25, 24, 22, 17, 13, 12, 11, 6, 5, 4, 1)
3. Stalen hefbruggen met brugwachtershuis (2)
4. Gecombineerde stalen en staal/beton bruggen met verkeersonderdoorgangen over Lozingskanaal en Nieuwevaart (10, 9, 8, 7)
5. Betonnen viaductonderdoorgangen (18, Polderweg/Bonistraat)
6. Overige, waaronder 21 en 15 (overbruggingen ringvaarten), 19 (duiker), 16 (fietsonderdoorgang), vernieuwd (3, 14) en volledig nieuw of vervangen (26 en Ben Viljoenstraat)

Opvallend is dat de architectonische uitwerking van de landhoofden en viaductwanden overal tamelijk consistent is, met toepassing van telkens dezelfde materialen, terwijl de ondersteuningsconstructies van de brugdelen verschillen laten zien. Dat heeft alles te maken met de omvang en tijdsdruk van het werk waardoor verschillende aannemers en bruggenbouwfirma's werden ingeschakeld, reden waarom in de bestektekeningen wel de posities van de draagkolommen aangegeven is, maar tevens vermeld staat dat deze buiten het bestek vallen. Zodoende is een variatie te zien van zowel brede als slankere geklonken vakwerkkolommen met meestal een betonnen kern voor de vroegste reeks bruggen en viaducten uit 1936-1938 (nrs. 1 tot 24); vlakkere kolommen/portalen samengesteld uit aan elkaar gelaste stalen H-profielen voor de exemplaren uit de periode 1938-1939 (25 tot 28 en 5); en eenvoudige stalen kokerprofielen voor de laatste exemplaren rond 1941 (noordelijke delen van 4).
De chronologie van de totstandkoming is ook zichtbaar in het opmerkelijke hoogteverschil bij de bruggen over het Lozingskanaal en de Nieuwevaart (7, 8, 9, 10): naast de bestaande oude en vlak boven het water gelegen bruggen met vier sporen werden in 1936 twee hogere stalen bruggen gebouwd in het verlengde van de twee sporen die als eerste verhoogd werden aangelegd vanuit de Watergraafsmeer, langs het oostelijke perron van het nieuwe Muiderpoortstation. De brug over de Nieuwevaart kon echter nog niet op de uiteindelijk gewenste hoogte gelegd worden, omdat de spoorbundels in de Stadsrietlanden nog gewoon op maaiveld lagen. Pas in 1940 werden de naastgelegen lage bruggen vervangen door de huidige hoge brug met vier sporen waartoe de bestaande pijlers werden verhoogd en aangepast.

Conclusie

De Oostboog is een belangwekkende stedenbouwkundige ingreep en infrastructurele verbetering die met zijn landschappelijke groene taluds en plantsoenstroken, monumentale stationsgebouwen en esthetisch verzorgde kunstwerken bovendien als een integraal ontworpen en beeldbepalend bouwwerk in de stad aanwezig is en deze ook mede heeft vormgegeven. Het geheel is dan ook belangrijk erfgoed en van hoge cultuurhistorische waarde, te meer omdat geen al te ingrijpende wijzigingen en aanpassingen hebben plaatsgevonden en de oorspronkelijke karakteristiek goed behouden is gebleven. Of deze waarde ook geldt voor het uitgestrekte spoorwegemplacement in de Watergraafsmeer is een lastige vraag, dat vormt toch voor alles een sinds 1904 gegroeide barrière die de polder in tweeën heeft gekliefd.

Aanbevelingen

Nu het Amstelstation grondig gerestaureerd en gerenoveerd wordt en ook het oostelijke perron van het Muiderpoortstation laat zien dat met een schilderbeurt geënt op oorspronkelijk kleuronderzoek een wereld te winnen is, bepleit MenA een integrale aanpak van alle benodigde en voorgenomen werkzaamheden aan de bouwkundige onderdelen van de Oostboog. Het zou goed zijn daartoe z.s.m. een visie met bijbehorende gereedschapskist samen te stellen, ook ten behoeve van adequaat onderhoud en beheer en de aanpak van sleetse plekken, waarmee instandhouding gebaat is. Iets vergelijkbaars zou ook voor de inrichting en het gebruik van de taluds en plantsoenstroken opgesteld kunnen worden, waarvoor ook geregeld (bewoners)initiatieven opduiken, al dan niet in samenwerking met stadsdeel en corporaties (bijv. Tugelatuin aan de Tugelaweg).

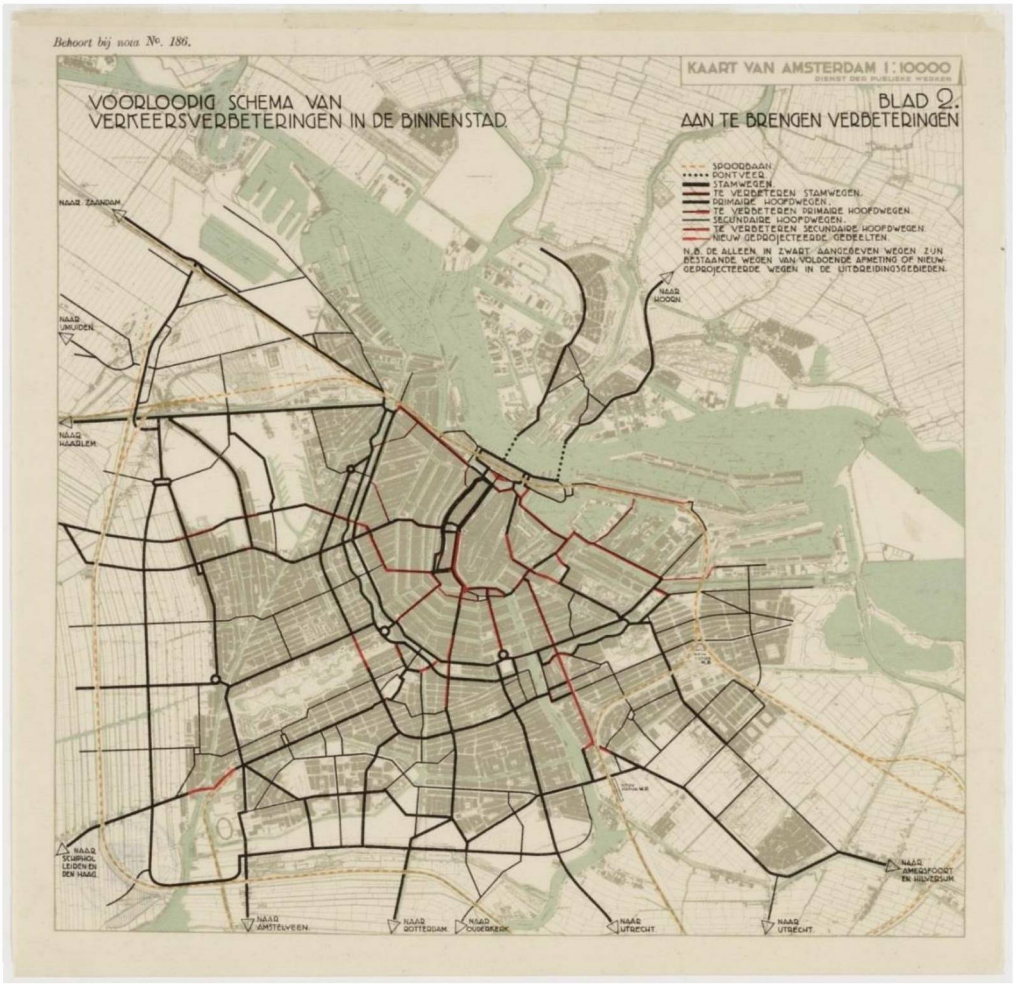
Literatuur/archieven

-Stadsarchief en Beeldbank Amsterdam
-Het Utrechts Archief [HUA], Archief Nederlandse spoorwegen: toegangsnrs. 914, 939, 959
-Het nieuwe Amstelstation, 1939 (brochure Arbeiderspers)
-Gedenkboek, sep 1939 (opening Amstelstation en totstandkoming Spoorwegwerken Oost)
-SteenhuisMeurs, Station Amsterdam Amstel, cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling, juni 2014
-SteenhuisMeurs, Station Amsterdam Muiderpoort, cultuurhistorische verkenning en waardestelling, maart 2016

colofon

© Monumenten en Archeologie, Gemeente Amsterdam, december 2017
Onderzoek: [redacted]
Tekst: [redacted]

Afbeeldingen



Afdeling Stadsontwikkeling van PW, schema verkeersverbeteringen, 1931


1899 Spoordijk tussen Dijksgracht en Binnenhaven, richting CS; SAA 10019A000500 (J. Olie)



1937 Verbrede spoordijk tussen Dijksgracht en Binnenhaven, richting Stadsrietlanden (SAA: 010003013889)



1938 hefbruggen over Oosterdoksdoorgang in aanbouw (SAA: 010003012860)



1910 Station Muiderpoort met voetgangersbrug tussen Java- en Eerste Van Swindenstraat (SAA: OSIM00004001606)



1930 Spoorwegovergang bij Muiderpoortstation (SAA: Boooooo01988)


1935 Overgang tussen Java- en Eerste Van Swindenstraat. Werkzaamheden in volle gang met op achtergrond zichtbaar het verhoogde talud richting Zeeburgerdijk (SAA: OSIMoooo4001610)


1937 Nieuw viaduct in aanbouw tussen Java- en Eerste Van Swindenstraat (SAA: OSIMoooo4001627)



1937 Oosterspoorplein, verhoogde talud richting Watergraafsmeer vrijwel gereed (SAA: OSIM00004001615)



1937 Oosterspoorplein, verhoogde talud richting Javastraat vrijwel gereed (SAA: OSIM00004001626)



1937 Voormalig volkstuinencomplex Tuinwijck aan Polderweg verdwenen onder zandophoging, richting Linnaeusstraat, april (SAA: OSIM00004001633)



1937 Oostelijk perron Muiderpoortstation gereed, september (SAA: OSIM00004001617)



1938 Muiderpoortstation in aanbouw; lijn naar Amersfoort gereed (SAA: 010003029834)



1939 Muiderpoortstation in aanbouw, januari (SAA: OSIM00005005220)



1939 Nieuwe spoorbrug over Linnaeusstraat geplaatst, daarachter gesloten spoorwegovergang, april (SAA: OSIM00004001630)



1940 viaduct Beukenweg/Maritzstraat (SAA: 010003029844)



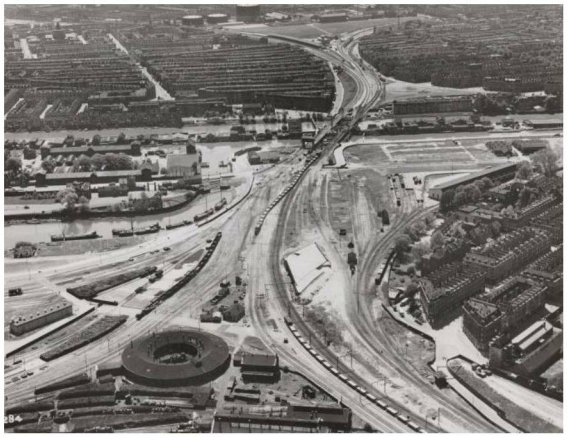
1937 Overzicht werkzaamheden tussen Muiderpoortstation en Stadsrietlanden, juli (SAA: A04139000869)



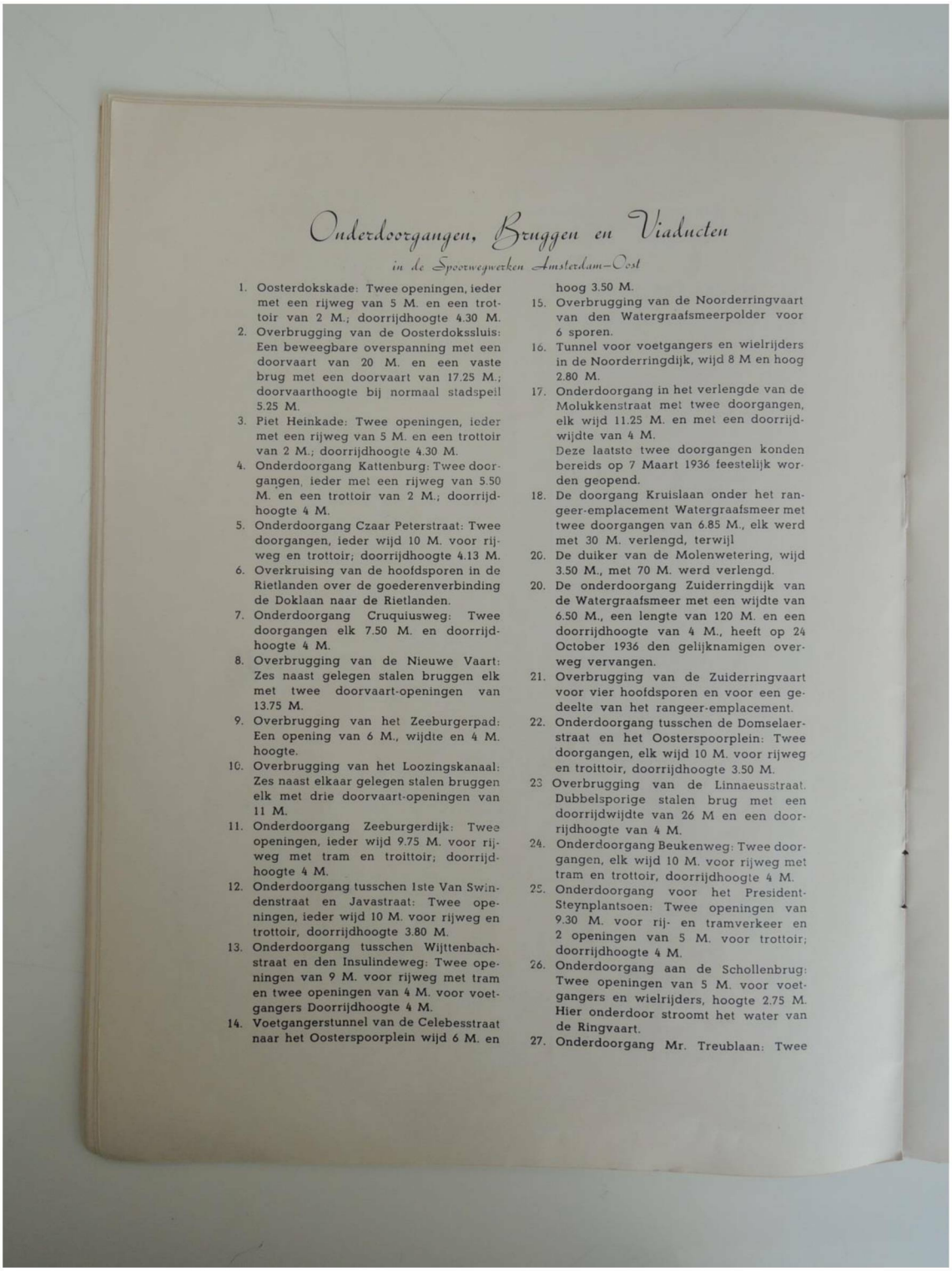
1938 nieuwe talud langs Tugelaweg in aanleg, april (SAA: OSIM00004001629)



1939 Emplacement doorklieft Watergraafsmeer van zuid naar noord, mei (SAA: A04139001017)



1939 Overzicht werkzaamheden Stadsrietlanden/Cruquiuskade richting Muiderpoortstation, mei (SAA: A04139000604)



Onderdoorgangen, Bruggen en Viaducten

in de Spoorwegwerken Amsterdam–Oost

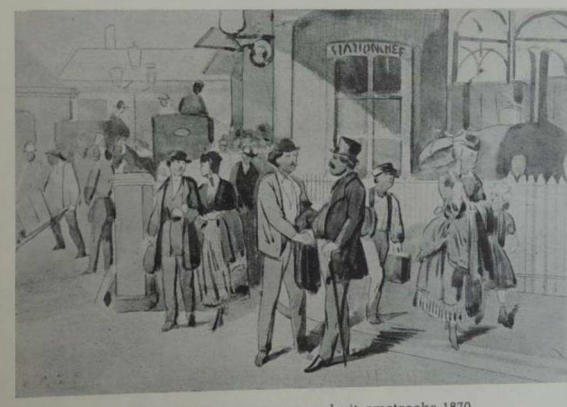
1. Oosterdokskade: Twee openingen, ieder met een rijweg van 5 M. en een trottoir van 2 M.; doorrijdhoogte 4.30 M.
2. Overbrugging van de Oosterdokssluis: Een beweegbare overspanning met een doorvaart van 20 M. en een vaste brug met een doorvaart van 17.25 M.; doorvaarthoogte bij normaal stadspeil 5.25 M.
3. Piet Heinkade: Twee openingen, ieder met een rijweg van 5 M. en een trottoir van 2 M.; doorrijdhoogte 4.30 M.
4. Onderdoorgang Kattenburg: Twee doorgangen, ieder met een rijweg van 5.50 M. en een trottoir van 2 M.; doorrijdhoogte 4 M.
5. Onderdoorgang Czaar Peterstraat: Twee doorgangen, ieder wijd 10 M. voor rijweg en trottoir; doorrijdhoogte 4.13 M.
6. Overkruising van de hoofdsporen in de Rietlanden over de goederenverbinding de Doklaan naar de Rietlanden.
7. Onderdoorgang Cruquiusweg: Twee doorgangen elk 7.50 M. en doorrijdhoogte 4 M.
8. Overbrugging van de Nieuwe Vaart: Zes naast gelegen stalen bruggen elk met twee doorvaart-openingen van 13.75 M.
9. Overbrugging van het Zeeburgerpad: Een opening van 6 M., wijdte en 4 M. hoogte.
10. Overbrugging van het Loozingskanaal: Zes naast elkaar gelegen stalen bruggen elk met drie doorvaart-openingen van 11 M.
11. Onderdoorgang Zeeburgerdijk: Twee openingen, ieder wijd 9.75 M. voor rijweg met tram en troittoir; doorrijdhoogte 4 M.
12. Onderdoorgang tusschen 1ste Van Swindenstraat en Javastraat: Twee openingen, ieder wijd 10 M. voor rijweg en trottoir, doorrijdhoogte 3.80 M.
13. Onderdoorgang tusschen Wijttenbachstraat en den Insulindeweg: Twee openingen van 9 M. voor rijweg met tram en twee openingen van 4 M. voor voetgangers Doorrijdhoogte 4 M.
14. Voetgangerstunnel van de Celebesstraat naar het Oosterspoorplein wijd 6 M. en hoog 3.50 M.
15. Overbrugging van de Noorderringvaart van den Watergraafsmeerpolder voor 6 sporen.
16. Tunnel voor voetgangers en wielrijders in de Noorderringdijk, wijd 8 M en hoog 2.80 M.
17. Onderdoorgang in het verlengde van de Molukkenstraat met twee doorgangen, elk wijd 11.25 M. en met een doorrijdwijdte van 4 M.
    Deze laatste twee doorgangen konden bereids op 7 Maart 1936 feestelijk worden geopend.
18. De doorgang Kruislaan onder het rangeer-emplacement Watergraafsmeer met twee doorgangen van 6.85 M., elk werd met 30 M. verlengd, terwijl
20. De duiker van de Molenwetering, wijd 3.50 M., met 70 M. werd verlengd.
20. De onderdoorgang Zuiderringdijk van de Watergraafsmeer met een wijdte van 6.50 M., een lengte van 120 M. en een doorrijdhoogte van 4 M., heeft op 24 October 1936 den gelijknamigen overweg vervangen.
21. Overbrugging van de Zuiderringvaart voor vier hoofdsporen en voor een gedeelte van het rangeer-emplacement.
22. Onderdoorgang tusschen de Domselaerstraat en het Oosterspoorplein: Twee doorgangen, elk wijd 10 M. voor rijweg en troittoir, doorrijdhoogte 3.50 M.
23 Overbrugging van de Linnaeusstraat. Dubbelsporige stalen brug met een doorrijdwijdte van 26 M en een doorrijdhoogte van 4 M.
24. Onderdoorgang Beukenweg: Twee doorgangen, elk wijd 10 M. voor rijweg met tram en trottoir, doorrijdhoogte 4 M.
25. Onderdoorgang voor het President-Steynplantsoen: Twee openingen van 9.30 M. voor rij- en tramverkeer en 2 openingen van 5 M. voor trottoir; doorrijdhoogte 4 M.
26. Onderdoorgang aan de Schollenbrug: Twee openingen van 5 M. voor voetgangers en wielrijders, hoogte 2.75 M. Hier onderdoor stroomt het water van de Ringvaart.
27. Onderdoorgang Mr. Treublaan: Twee

openingen van 9.50 M. voor rijverkeer met tram en 2 openingen van 5.40 M. voor voetgangers; doorrijdhoogte 4 M.

28. Onderdoorgang Rijksweg Weesperzijde: Een opening van 7.50 M. voor rijverkeer met 4.15 M. doorrijdhoogte en aan iedere zijde een opening van 3 M. breedte voor voetgangers.
29. Doorgang voor Jaagpad aan den Omval: Een opening van 6 M. wijdte.
30. Overbrugging van de Weespertrekvaart aan den Omval met een dubbelsporige stalen brug met een overspanning van 26 M.
31. Onderdoorgang Ouderkerkerdijk bij de Zuidergasfabriek met een opening van 8 M. wijdte en 4 M. hoogte.
32. Dageraadsbrug bij de Hoogte Kadijk: Een enkelsporige stalen brug met twee overspanningen van 18.54 M. naar de goederenterreinen aan de Doklaan.

En in de Ringhavenwerken:

33 Onderdoorgang Kerklaan: Overbrugging van de goederenringbaan over de Kerklaan: drie openingen resp. wijd 4, 7 en 4 M. met 4 M. doorrijdhoogte.
34. Overbrugging van den Oosterspoorweg: Brug in den dubbelsporigen ringspoorweg over de hoofdsporen Amsterdam—Hilversum. Twee stalen enkelsporige bruggen, elk lang 72 M., opgelegd op twee landhoofden en twee tusschensteunpunten.
35. Overbrugging van den Muiderstraatweg: Twee enkelsporige stalen verstijfde staaf-boogbruggen naast elkaar met een enkele overspanning van 52.20 M. over den Gooischen Tramweg, den Rijksstraatweg naar Laren en over de Muidertrekvaart.
36. Overbrugging van de Weespertrekvaart: Twee enkelsporige stalen verstijfde staaf-boogbruggen naast elkaar met een enkele overspanning van 45 M. over de Weespertrekvaart en het Zandpad onder Diemen.
37. Overbrugging van een Landweg: Doorrijdwijdte 4 M. en 4 M. hoogte.
38. Duiker in de Venserwetering: 2 M. wijd en 17 M. lang.
39. Overkruising van de nieuwe hooge spoorbaan Amsterdam—Utrecht over de goederenringbaan; wijdte tusschen de landhoofden 10.50 M.
40. Overbrugging van de Groot-Duivendrechtsche wetering tezamen met een landweg: wijdte tusschen de landhoofden 7.80 M.



Reproductie van een aquarel uit omstreeks 1870.

Deze stelt een stukje van het Weesperpoort-Station voor op het oogenblik dat aldaar een trein is aangekomen. Door de rustige gemoedelijkheid die ervan uitgaat contrasteert dit beeld wel sterk met wat de aankomst van een modernen electrischen trein in 1939 ter plaatse te zien geeft.