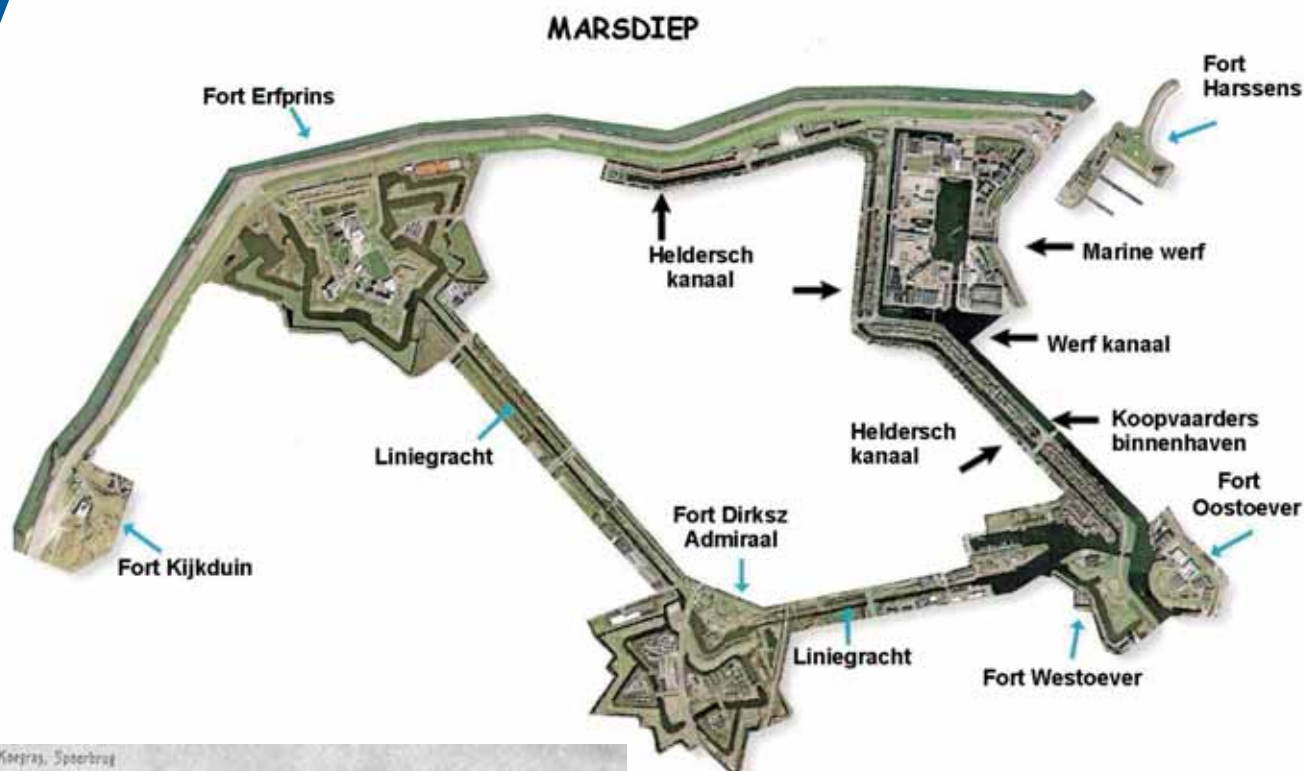


# DE GESCHIEDENIS VAN DE BRUGGEN IN DEN HELDER

H.B. Boogert



1. Overzicht van verdedigingswerken, kanalen en grachten



2. Spoorbrug over het Noord-Hollandskanaal, Opname 1900

*Enige persoonlijke gegevens van de auteur. Hans Boogert is 70 jaar en geboren in Den Helder. Hij is werkzaam geweest als burger technicus bij het Ministerie van Defensie (Marine). Aanvankelijk hoofdzakelijk op het gebied van navigatie apparatuur. Met de komst van de automatisering is hij tot aan zijn uit-treding betrokken geweest bij de totstandkoming en ondersteuning hiervan binnen het bestaande Marine onderhoudsbedrijf. Zijn belangstelling voor bruggen in het algemeen is ontstaan tijdens buitenlandse reizen voor de Koninklijke Marine. Realiserend dat Den Helder veel historische objecten op dit gebied is kwijtgeraakt is hij informatie gaan verzamelen over dit onderwerp. Tegelijkertijd heeft hij een aanvang gemaakt met het vastleggen van vooral beeldmateriaal van de huidige bruggen in Den Helder.*

Het bezoek van keizer Napoleon Bonaparte in oktober 1811 aan Den Helder heeft in belangrijke mate bijgedragen tot de aanleg van waterwegen en bijbehorende infrastructuur in dit gebied. Hij gaf opdracht tot de bouw van verdedigingswerken en bepaalde tevens dat Den Helder als "Oorlogshaven" dienst moest gaan doen, evenals Medemblik en Hellevoetsluis. Ook diende er een "Marine Etablissement" (scheepswerf) te worden gerealiseerd. Zoals hij aangaf moest Den Helder het "Gibraltar van het Noorden" worden. Één en ander resulteerde in de bouw van een aantal forten en van een Marinewerf (afb. 1). Een aantal van deze forten werd verbonden door een verdedigingswal met linie gracht. De Marinewerf werd grotendeels omgeven door een zogenaamd "Afsluitingskanaal", beter bekend als "Werfkanaal". Waar in dit artikel gesproken wordt over de "Rijkswerf" of "Marinewerf" wordt de vroegere locatie bedoeld. Inmiddels beschikt Defensie over een geheel nieuwe moderne scheepswerf op het verderop in dit artikel genoemde "Nieuwe-Haven" terrein. In 1824 kwam de aanleg van het Noord-Hollandskanaal gereed. Het kanaal loopt door tot in Den Helder en heeft dan als naam "Koopvaarders Binnenhaven" welke uiteindelijk weer aansluit op het Werfkanaal. De havengebieden worden gevormd door een "Buitenhaven" welke in directe verbinding staat met het Marsdiep, het militaire gebied "Nieuwehaven", een



3. Kettingpont nabij 'De Kooy', Opname 1920



5. Voormalige Trambrug uit Terneuzen

“Binnenhaven” (Koopvaarders Binnenhaven) en een Industriehaven welke is gelegen in het binnen gebied. Via “Schutsluizen” (de latere “Koopvaardersschutsluizen”) werd verbinding tot stand gebracht tussen het Buiten- en Binnenhaven gebied.

In 1829 kwam de aanleg van het “Heldersche-kanaal” gereed. Het kanaal loopt door het noordelijk, oostelijk en tenslotte zuid-oostelijk stadsgebied alwaar het aansluit op het Noord-Hollandskanaal.

Met een lengte van ongeveer 3 kilometer kwam hiermee een verbinding tot stand met het gebied “Oud Den Helder”. Bevoorrading en handel kon nu door de binnenvaart via deze waterwegen plaats vinden hetgeen voordien hoofdzakelijk via de toenmalige “Zuiderzee” geschiedde. Door de aanwezigheid van deze waterwegen ontstond in steeds grotere mate behoefte aan deugdelijke oeververbindingen met doorgang voor de scheepvaart. Aanvankelijk was op een aantal plaatsen alleen personenvervoer mogelijk door middel van eenvoudige veerpontjes.

Op 18 december 1865 werd de spoorwegverbinding tussen Alkmaar en Den Helder geopend.

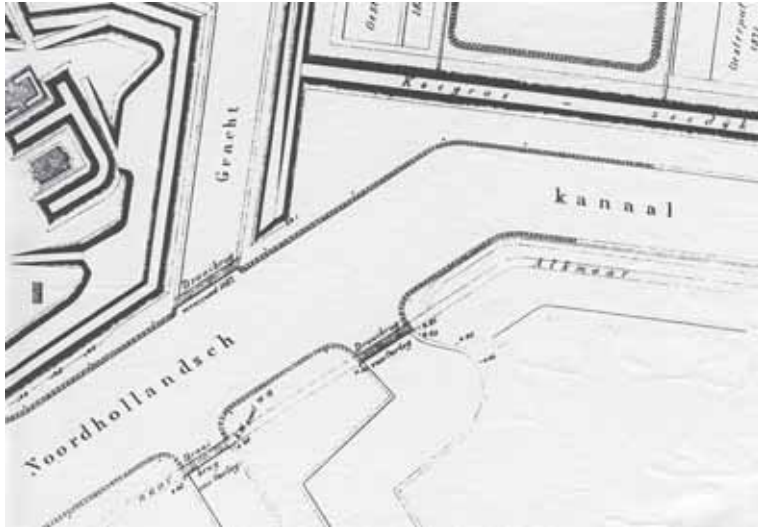
Hiertoe werd even ten zuiden van het buurtschap De Kooy in de Koegraspolder bij de “Blauwe keet” een



4. Kooy Vlotbrug uit 1926

spoorbrug aangelegd over het Noord-Hollandskanaal. Deze stalen draaibrug was aan weerszijden voorzien van een metalen beplating. Hierdoor verkreeg de brug een nogal logge massieve uitstraling (afb. 2).

Nabij het buurtschap De Kooy werd in 1908 een “Kettingpont” verbinding over het Noord-Hollandskanaal gerealiseerd (afb. 3). Deze heeft tot 1926 dienst gedaan en werd toen vervangen door een “Vlotbrug” (afb. 4). Een viertal nagenoeg dezelfde bruggen is nog in gebruik over het Noord-Hollandskanaal, respectievelijk van Zuid naar Noord: de Koedijkervlotbrug, de Burgervlotbrug, de Sint Maartensvlotbrug en de vlotbrug in 't Zand. In 1949 zakte een met stenen geladen vrachtwagen door de “Kooy-vlotbrug” waarbij de brug onherstelbare schade opliep. Tot op heden een met enige regelmaat terugkerende gebeurtenis getuige onderstaande publicatie op het Internet door de vereniging van ondernemingen “EVO”. ([www.evo.nl](http://www.evo.nl)), een gebeurtenis die plaats vond op 8 februari 2008. (zie kader). Noodgedwongen diende de “Kooy-vlotbrug” dus te worden vervangen. De nieuwe brug werd een smalle hefbrug, die in Terneuzen dienst had gedaan als “Trambrug”. De brug werd in 1950 in gebruik genomen (afb. 5). De beperkte breedte van het brugdek veroorzaakte in toenemende mate overlast voor het wegverkeer. Voertuigen konden elkaar niet passeren en het “recht van de sterkste” werd veelvuldig toegepast. Door plaatsing van verkeerslichten werd dit probleem grotendeels opgelost maar veroorzaakte filevorming op de N-250. In 1990 werd de Trambrug vervangen door het huidige brugcomplex “Kooybrug”.



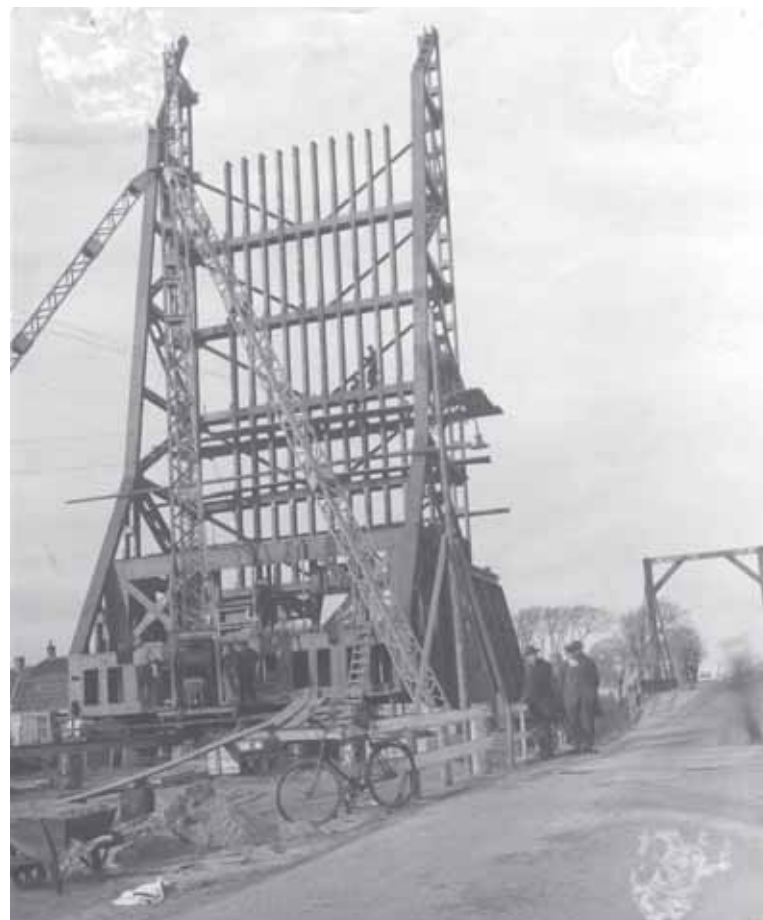
6. Draaibruggen van oorlog op een kaart uit 1884



8. Gemeentelijke draaibrug in de gele cirkel. Luchtopname 1930



7. In de gele cirkel de dubbele basculebrug. Luchtopname 1930



9. 'Bassinbrug' Rolbasculebrug. Opname 1930

Vlotbrug bij Zijpe bezwijkt: EVO pleit voor vaste bruggen

De vlotbrug in de gemeente Zijpe is onlangs bezwaken onder het gewicht van een passerende vrachtauto die zwaarder was beladen dan de toegestane 12 ton. De vrachtwagen en de brug kwamen klem te zitten tussen de oevers, waardoor zowel het kanaal als de betreffende provinciale weg tot de volgende dag vroeg in de ochtend moesten worden afgesloten. EVO meent dan ook dat de laatste vier vlotbruggen van Nederland moeten worden vervangen door vaste bruggen, gezien de huidige capaciteitstekorten op het hoofd- en provinciale wegennet. Dan kan het verkeer beter doorstromen.

De vlotbruggen zijn gedateerd en vormen een onnodig obstakel voor verkeer in het algemeen en zwaarder vrachtvervoer in het bijzonder. Het brugdek ligt bij dit soort bruggen een stuk lager dan de weg. Dat vertraagt het op- en afrijden. Bovendien zijn de bruggen zo smal dat een fietser en een auto elkaar nauwelijks kunnen passeren, laat staan een fietser en een vrachtwagen. Bij iets grotere verkeersdrukte lopen de wachttijden dan ook te snel op.

Het eerder genoemde fortcomplex bestond onder andere uit de forten "Oostoever" en "Westoever", welke zich aan de oevers bevinden van het Noord-Hollandskanaal, direct bij binnenkomst in Den Helder. De toen aanwezige dubbele fortgracht van fort Westoever mondde uit in het Noord-Hollandskanaal. Om Den Helder via de weg te bereiken werden hier 2 draaibruggen aangelegd, die op een kaart uit 1884 met de titel "Situatie van de Rijks-Zeehaven het Nieuwediep" staan aangegeven als "Draaibrug van Oorlog" (afb. 6). Op korte afstand na deze bruggen lag een dubbele basculebrug over de toegang tot de zogeheten Spoorweghaven, het latere



10. 'Pegasusbrug' nabij Quisterham Frankrijk



11. Oud en nieuw naast elkaar. In geopende stand de Burgemeester Visserbrug

"Spoorweg-bassin" oftewel "Het Bassin" (afb. 7). Direct na deze basculebrug lag de "Gemeentelijke draaibrug" welke was gelegen over de toegang tot het Helderse kanaal (afb. 8). De dubbele basculebrug werd in 1929 vervangen door een rolbasculebrug. Opening vond plaats op 7 juni 1930. De officiële naamgeving was "Bassinbrug" maar stond algemeen bekend als "de Basculebrug". De brug bestond uit een ingenieus bouwwerk waar met veel belangstelling naar gekeken werd bij het doorlaten van schepen (afb. 9). Als definitie voor dit type brug kan gelden: Een brug met één val, draaibaar opgesteld om een horizontaal verplaatsbare draaiingsas, waarbij de stand van het val en de ballast ten opzichte van elkaar niet verandert. De brug is lange tijd in zijn soort de grootste van Europa geweest. Soortgelijke rolbasculebruggen zijn in Europa nog aanwezig. Een fraai voorbeeld hiervan is de "Pegasusbrug" over het "Kanaal van Caen" nabij Quistrehem in Frankrijk, maar ook de "Mexicobrug" in Antwerpen en de "Halskovbrug" in Korsør Denemarken (afb. 10). Mede door de beperkte doorrijhoogte werd besloten de Bassinbrug te vervangen door een moderne ophaalbrug, de "Burgemeester Visserbrug". Deze werd naast de Bassinbrug aangelegd en op 7 februari 1974 officieel geopend (afb.



12. De 'Nieuwe' brug

11). De Koopvaardersbinnenhaven had één belangrijke overgang naar het Buitenhaven gebied. Rond 1846 werd hier een oeververbinding tot stand gebracht in de vorm van een dubbele ophaalbrug en die kreeg als naam de "Nieuwebrug". De brug had een houten constructie en was aan beide zijden voorzien van vrij lange aanbruggen met in het midden het dubbele val. Aan beide zijden stonden hoge houten portalen. Aan deze Hameipoorten waren rails bevestigd waarlangs een cilindervormig contragewicht voor de bewegende brugdelen rolde. De paraboolvorm van de rails zorgde voor het verkrijgen van een gelijkmatige balans bij het heffen en dalen van de brugdelen (afb. 12). In 1908 werd de brug vervangen door ook weer een dubbele basculebrug waarvan de opening op 7 november 1908 plaats vond. De brug bestond hoofdzakelijk uit een ijzeren constructie en voorzag in een aanzienlijk bredere doorvaart dan zijn voorganger. De brug kreeg de naam "Ankerparkbrug", genoemd naar een aangrenzend gebied waar scheepsankers werden opgeslagen (afb. 13). In 1969 werd de brug gesloopt. Nieuwbouw van een veel grotere brug welke aansloot op de toegang tot het "Nieuwe-haven" gebied van Defensie, maakte de Ankerparkbrug min of meer overbodig. Echter, anno 2008 doen zich weer stemmen gelden die de terugkeer van een brug op de oude plaats toejuichen.



13. 'Ankerparkbrug' uit 1908



15. Brug over de 'Marine Schutsluis' uit 1910.



14. Brug over de 'Marine Schutsluis' uit 1847. Opname 1900

In het Buitenhavengebied lagen twee bruggen. De eerste is een brug over een kleine spui/schutsluis, de "Marine Schutsluis" tussen Binnenhaven en Buitenhaven. De tweede is een brug over de toegang naar het Rijkswerf-bassin vanuit de Buitenhaven.

De eerste brug over de Marine Schutsluis was een dubbele ophaalbrug uit 1848 en bestond uit een hoofdzakelijk houten constructie (afb.14). Omstreeks 1900 werd de brug vervangen door een enkele ophaalbrug (afb.15). Bijzonder aan deze brug was het wegdek. Dat bestond uit hardhouten vierkante blokken waarbij de kopse kant van ongeveer 7x7 cm. het rijoppervlak vormde. Dit sluisencomplex was tevens in gebruik om het overtollige binnenwater afkomstig uit het Noord-Hollandskanaal met de daarop uitkomende sloten, naar zee af te voeren, het "Spuien". In 1977 is de brug gesloopt onder andere vanwege het op Delta-hoogte brengen van het Buitenhaven gebied.

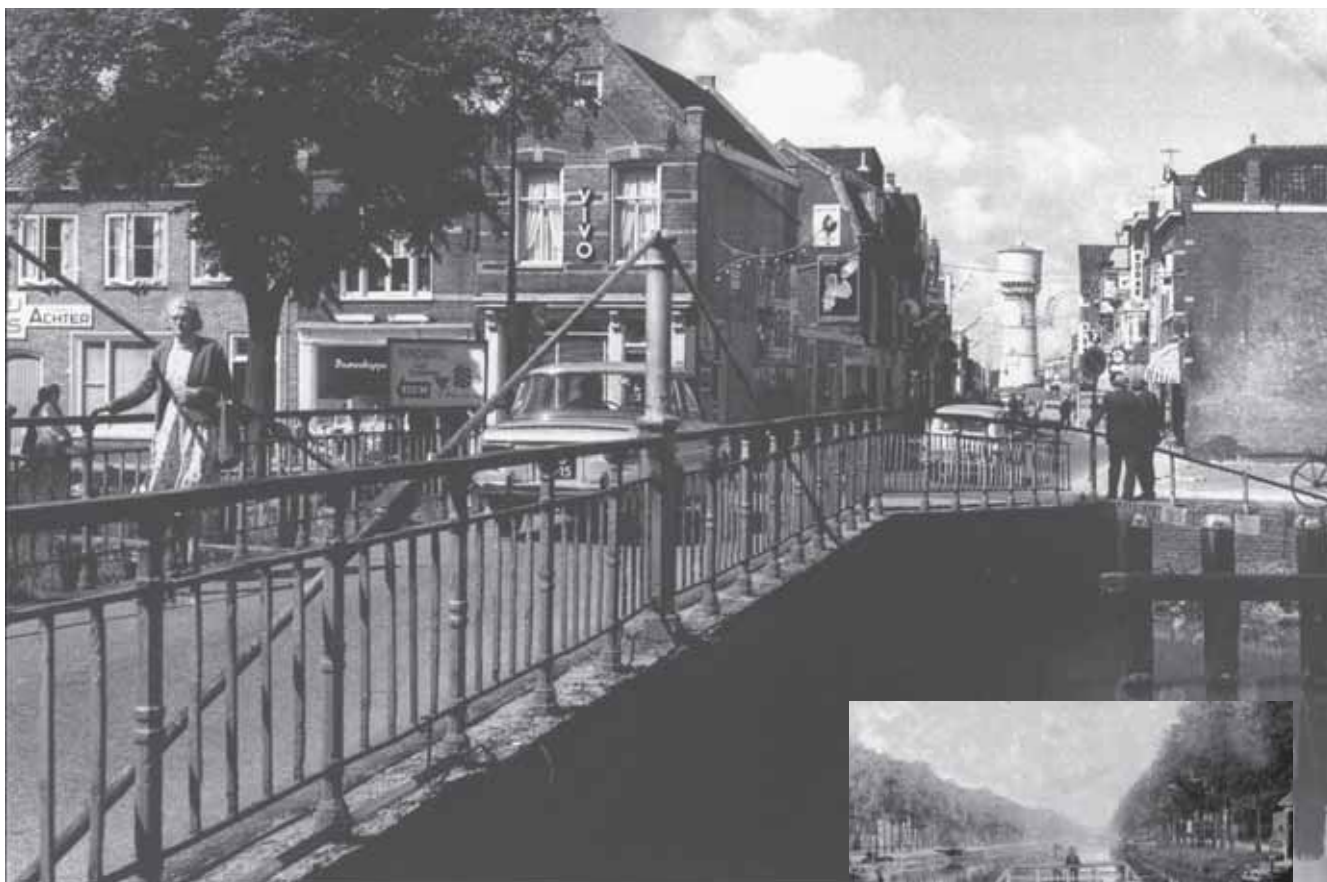
Op de plaats van de tweede brug lag vóór 1863 een schipbrug uit 1923. De in 1863 gebouwde "Zeedoksluisbrug" over de toegang tot het Rijkswerf-bassin was een lange draaibrug. Door zijn lengte van 50 meter werd deze ook wel de "Lange brug" genoemd. Om een zo breed mogelijke doorvaart te verkrijgen lag het



16. 'Zeedoksluisbrug uit 1863.

draaipunt buiten de doorvaart boven land. In de loop der jaren nam de conditie waarin de brug verkeerde steeds verder af. Voorzorgsmaatregelen werden getroffen om schade aan de constructie zoveel mogelijk te beperken. Behalve een beperking van snelheid en gewicht van passerende voertuigen werd ook een beperking ingesteld voor colonnes te voet. Aan weerszijden van de brug stonden waarschuwborden met de tekst: Uit de pas marcheren. (afb.16). In 1974 werd de brug met sluisencomplex vervangen door een geheel nieuw complex.

Verbindingen over het Heldersche-kanaal werden op een vijftal plaatsen gerealiseerd maar bestuurlijk gezien ging in Den Helder de overgang van veerpont naar brugverbinding niet altijd even voorspoedig. Voor een overzet met een pontje moest betaald worden en dat bracht geld op voor de gemeente (afb.17). De redene-



17. Al voor 1882 was hier een pontje aanwezig (inzet)  
18. De 'Keizersbrug' uit 1891.



19. Schade aan de Keizersbrug na explosie zuurstoffles. (zowel links als rechts)

ring was dan ook dat een brug alleen maar overlast aan de scheepvaart zou veroorzaken. Zo werd bijvoorbeeld in 1890, na uitvoerige discussie en met een geringe meerderheid aan stemmen, door de gemeenteraad besloten een belangrijke pontverbinding in de binnenstad te vervangen door een draaibrug over het Heldersche-kanaal. Op nagenoeg dezelfde plaats als die van het pontje werd in 1891 begonnen met de bouw van de draaibrug. Dat werd een "Tuibrug", waarbij het brugdek door middel van spanstangen was opgehangen aan pylonen (afb.18). De naam van deze brug werd "Keizersbrug" daar de brug aansloot op de in de binnenstad gelegen Keizerstraat. Als bijzonderheid aan deze brug kan vermeld worden dat op 17 oktober 1946, tijdens het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden, een zuurstoffles explodeerde waarbij twee dodelijke slachtoffers en enkele gewonden te betreuren waren.

De materiele schade was groot (afb. 19). In 1964 werd de brug gesloopt en vervangen door een vaste betonnen brug.

Een andere belangrijke verbinding over het Heldersche-kanaal was die welke aansloot op de hoofdtoegang van de Rijkswerf. Aanvankelijk bestond deze uit een in 1842 gebouwde vlotbrug welke later werd vervangen door een wipbrug. In 1862 werd een draaibrug aangelegd die tot 1960 heeft bestaan (afb.20). De brug had geen officiële naam en werd in de volksmond "Spoorbrug" maar ook wel "Martelaarsbrug" genoemd. Deze naam is waarschijnlijk ontleend aan het feit dat de brug voorzag in de dagelijkse toegang van vele personeelsleden die op de Rijkswerf werkzaam waren, de "Werfianen" of wel de "Martelaren". Ook kan deze naam zijn ontstaan doordat de brug in de begin periode erg moeilijk open en dicht ging. De naam "Spoorbrug" komt voort uit de



20. De 'Spoorbrug' soms ook 'Martelaarsbrug' genoemd uit 1862

verbinding die de brug vormde tussen Buitenhaven, Rijkswerf en het spoorwegstation. Op dezelfde plaats ligt nu een vaste betonnen brug waarop de naam "Spoorbrug" staat aangegeven.

Verderop over het Heldersche-kanaal ligt ook thans nog een brug met ook weer een dubbele naam.

De officiële naam is "Molenbrug". De naam "Molenbrug" is afkomstig van de hier vroeger aanwezige molens. De eerste "Molenbrug" werd in 1859 gebouwd als ophaalbrug ter vervanging van een al voor 1859 aanwezig veerpontje. De brug werd in 1888 vernieuwd en is in zijn oorspronkelijke vorm nog steeds aanwezig. De brug werd ook wel "Mosterdbrug" genoemd. Deze naam had te maken met de verkoop van destijds befaamde mosterd in een nabij de brug gelegen winkeltje (afb.21). De brug heeft in 1981 een grondige restauratie ondergaan (afb.22). Nagenoeg aan het einde van het Heldersche-kanaal lag en ligt een nog steeds belangrijke verbinding over dit kanaal, de "Postbrug". Zo genoemd vanwege het nabij gelegen Postkantoor in die tijd. In 1840 werd hier een draaibrug aangelegd (afb. 23). De brug werd in 1933 vervangen door de huidige stenen brug welke tot op heden, op bruggen gebied, het vrijwel laatste aanwezige monument in Den Helder is van voor de Tweede Wereldoorlog (afb.24). Ondanks de 117 bombardementen die de stad te verduren kreeg, werd hierbij vrijwel geen schade aan bruggen aangericht.



Het Bassin van de Rijkswerf, ook wel het "Natte-dok" genoemd, heeft twee toegangen voor de scheepvaart. De eerder genoemde Zeedoksluis van en naar het Buitengebied en een doorgang naar de Koopvaardersbinnenhaven, het Binnengebied. Deze laatste doorgang is voorzien van een sluisencomplex. Hoewel een officiële naam hiervoor niet aanwezig is staat deze doorgang al sinds jaar en dag bekend als "Het Boerenverdriet". Hierdoor werden de in de loop der jaren gebouwde bruggen over deze doorgang automatisch "Brug over het Boerenverdriet" genoemd. De naam Boerenverdriet komt voort uit het volgende. Bij het doorlaten van schepen van of naar het Rijkswerf-bassin door de Zeedoksluis, stroomt veel zout water het bassin in. Dit zoute water stroomt bij het doorlaten van schepen door het Boerenverdriet naar de Koopvaardersbinnenhaven en dus in het Noord-Hollandskanaal. De hierop aangesloten sloten van boeren in de omtrek kregen met een verzilting van het water te maken wat tot aan de landerijen van boeren merkbaar was "tot groot verdriet van deze boeren" (afb.25). Van de destijds aanwezige bruggen over de fortgrachten is vrijwel niets bewaard gebleven. Alleen op vroegere kaarten is nog te zien waar brugverbindingen aanwezig waren. Uitzondering hierop is de brug over de gracht rond het fort "Erfprins". Het fort is tot op heden in gebruik bij de Koninklijke Marine. Via een brug werd toegang verkregen tot de



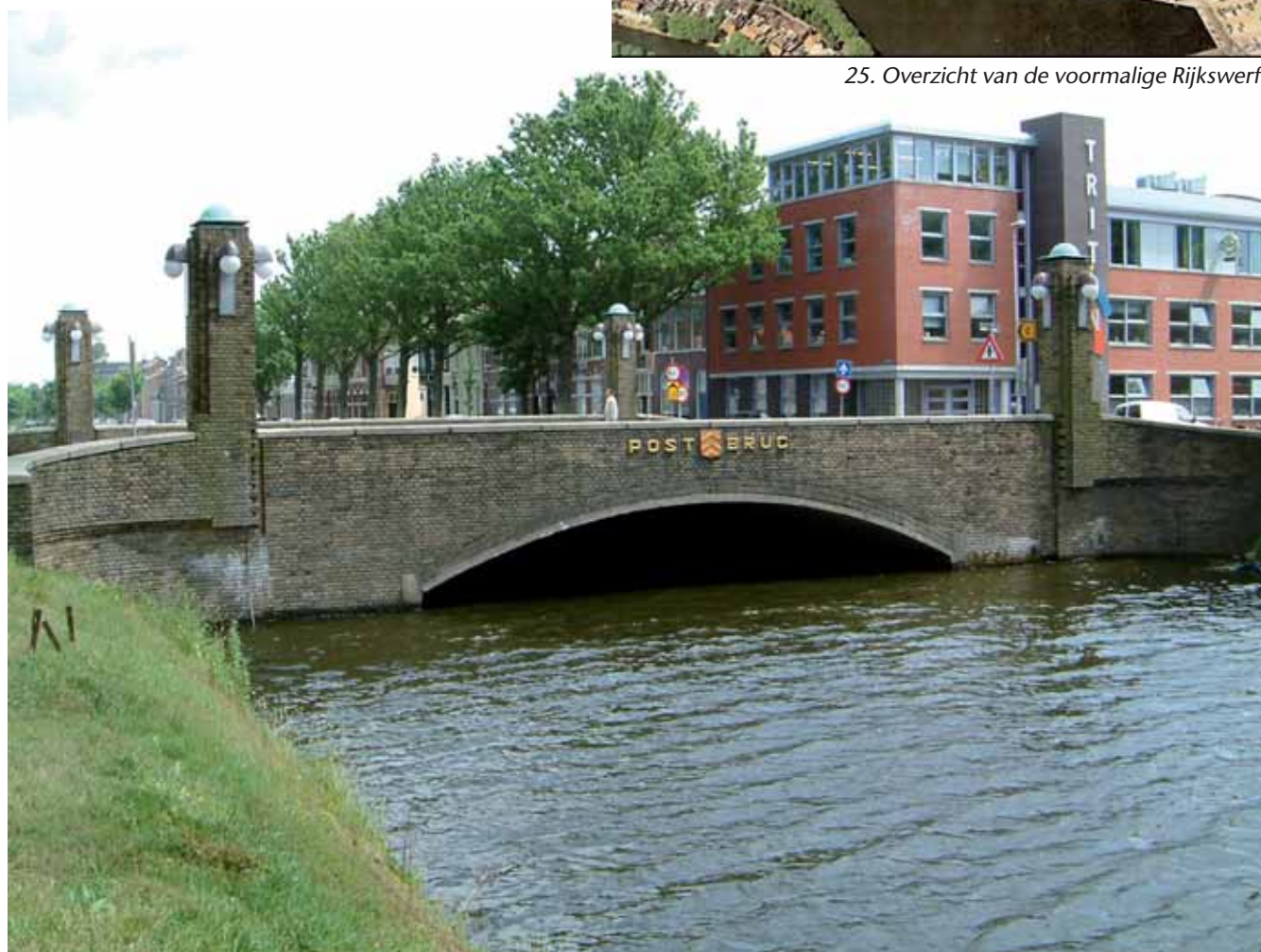
21. De 'Molenbrug' of ook wel 'Mosterdbrug'. (inzet)  
 22. De 'Molenbrug' anno 2003



23. De 'Postbrug' uit 1840



25. Overzicht van de voormalige Rijkswerf.



24. De 'Postbrug' uit 1933. Opname uit 2003

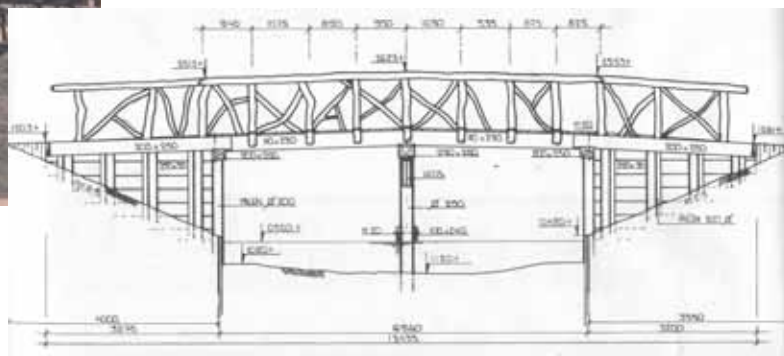




26. Vernieuwde brug over de fortgracht van Marinekazerne 'Erfrins' (ook inzet)



27. Oorspronkelijke 'Timorpark' brug (ook rechts)



hoofdingang van het fort. Deze brug is in 2003 gerenoveerd en grotendeels in zijn oorspronkelijk uitvoering terug gebracht. De brug werd hierna alleen nog voor voetgangers open gesteld (afb.26). Een werkgelegenheidsproject van de gemeente zorgde in 1930 voor de aanleg van een stadspark met als naam "Timorpark", thans het "Churchillpark". Het park werd voorzien van waterpartijen waarover in totaal 3 bruggen werden aangelegd. Bijzonder aan deze houten bruggen was de boomstam structuur van de brugleuning (afb. 27). Vervanging van de bruggen door een eenvoudiger type heeft bijgedragen tot een verarming van het parkbeeld. Bruggen vormen een verbinding tussen "deze en gene zijde". Dat dit niet alleen op verkeersgebied van toepassing is toont deze foto welke in mei 1945 werd gemaakt op de eerder genoemde Postbrug. Een Canadese en Duitse militair (gebroederlijk ...) naast elkaar (afb. 28).



28. De 'Postbrug' in 1945. Historisch en symbolisch.