



Bouwhistorische verkenning

# **Spoorbrug Helders kanaal Den Helder**

**Dröge**

Bureau voor Bouwhistorie





Bouwhistorische verkenning

**Spoorbrug  
Helders kanaal  
Den Helder**

Leiden, augustus 2004

**Dröge**

**Bureau voor Bouwhistorie**

## Opdrachtgever



Postbus 36  
1780 AA DEN HELDER  
T +31 (0)223 671 200

## Uitvoering

**Dröge**

Bureau voor Bouwhistorie  
Apothekersdijk 37  
2312 DD LEIDEN  
T +31 (0)71 566 33 10  
F +31 (0)71 566 33 11

© Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en het uitvoerend bureau.



# 1

## Bouwgeschiedenis

In de winter van 1959/'60 publiceerde de gemeente Den Helder het bestek voor een nieuwe brug aan over het Helders kanaal, tussen Bierstraat en Nieuwe Kerkplein. De dienst Openbare werken, in die periode onder leiding van Laman Trip, had het ontwerp geleverd (afb. 3). Aan de firma Koorn en De Jong te Medemblik werd het werk gegund en bekrachtigd met handtekeningen op 15 april 1960.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Dit en het volgende is onder meer ontleend aan het bestek, te vinden in het archief van de gemeentelijke dienst Bouwen en wonen.

De werkzaamheden vingen aan met het verwijderen en afvoeren van de ijzeren draaibrug die tot dat moment over het Helders kanaal lag (afb. 1 en 2). Deze oude Spoorbrug was gebouwd in 1862. Hij ontleende zijn naam aan het feit dat hij de Spoorstraat met de Weststraat verbond, via de Bierstraat. De herinnering aan deze voorgaande brug wordt aan beide zijden van de huidige brug levend gehouden met het opschrift '1862 SPOORBRUG 1960'.

Tijdens de bouw ondervond Koorn en De Jong weinig hinder, maar de werkzaamheden hadden wel een nasleep van enige jaren. Een conflict tussen opdrachtgever en aannemer over de vraag wie diende op te draaien voor een verhoging van de bouwsom werd pas in 1966 opgelost. Het uiterlijk van de brug werd gedurende ruim vier decennia niet gewijzigd – behoudens periodiek onderhoud zoals schilderwerk.

## 2

# Bouwhistorische beschrijving

### Situatie

De Spoorbrug verbindt in oost-westelijke richting de beide oevers van het Helders Kanaal, respectievelijk aan de zijden van het Nieuw Kerkplein en de Bierstraat. De straten langs het kanaal dragen ten zuiden van de brug de naam Westgracht en ten noorden Molengracht. Hoewel via de brug vanaf de Weststraat (dus Nieuwe Kerkplein) *in potentie* een groot deel van de Helderse binnenstad wordt ontsloten, heeft de brug vooral een functie ten behoeve van bestemmingsverkeer. Aan de oostzijde van de brug zijn een groot parkeerterrein en de Nieuwe Kerk te vinden. Westelijk van de brug begint direct de binnenstedelijke bebouwing – voornamelijk van twee of drie bouwlagen.

De vaarroute leidt in zuidelijke / zuidoostelijke richting naar het verlengde van het Helders kanaal, te weten de Achterbinnenhaven, Bassingracht, Jachthaven en van daar naar de verbinding met de Koopvaardersbinnenhaven, het Noordhollands Kanaal en langs die weg naar het Nieuwe Diep. De andere kant op, in noordelijke en daarna westelijke richting voert het kanaal over een afstand van ruim 1 km naar het Helden der Zeeplein, waar het kanaal eindigt.

### Beschrijving

De brug is een vaste (onbeweegbare) betonnen constructie met een geasfalteerd brugdek (afb. 4 en 5). Het dek is een beetje gekromd – maar nagenoeg vlak. Langs de beide randen staat een ijzeren hekwerk met golvend verbonden, bijna verticale spijlen. De kleur hiervan is wit. Over de balustrade ligt een ijzeren blauwe leuning. Aan de uiteinden buigen de randen van de brug naar buiten.

Het bouwwerk rust zowel op de oevers als op een tweetal jukken in het water. Deze jukken bestaan uit een reeks in elkaars verlengde geplaaste palen die samen een zware balk van gewapend beton dragen. De uiteinden van deze balk steken ver uit voorbij de randen van het brugdek. Op de koppen van de twee balken is hetzij het wapen van Den Helder, hetzij een anker (symbool van het maritieme karakter van de plaats) aangebracht. Deze motieven zijn in reliëf uitgevoerd en van kleur voorzien. Het is een subtiel gegeven dat het anker op de beide koppen van de balk aan de havenzijde staat en het gemeentewapen op de koppen van de balk aan de stadszijde is aangebracht. Tussen de wapens, midden op de zijkant van het



<sup>2</sup> Waarvan het 1:1 ontwerp in het archief van de gemeentelijke dienst Bouwen en wonen te vinden is.

brugdek is het opschrift '1862 SPOORBRUG 1960' aangebracht (afb. 4).<sup>2</sup>

De Spoorbrug heeft op straatniveau een lengte van ruim 25 m en een breedte van ca. 12,50 m. De overspanning van oever tot oever is ca. 19 m. De afstand tussen wateroppervlak (op normaal niveau) en de onderkant van het brugdek in het midden is ca. 1,5 m. De afstand tussen de twee in het water staande draagjucken is iets meer dan 9 m. Aangezien de brug onbeweegbaar is, zijn hiermee ook de maximale dimensies van een eventueel passerend vaartuig aangegeven.

## 3

# Waardering

Categorie 1: hoge monumentwaarde; behoud noodzakelijk  
Categorie 2: positieve monumentwaarde; behoud wenselijk  
Categorie 3: indifferente monumentwaarde; aangepaste  
vervanging mogelijk

### Externe waardering categorie 2 / 3

De Spoorbrug tussen Rijkswerf en Bierstraat is een ondubbelzinnig product van de Wederopbouw. Zoals grosso modo voor de hele 'grachtengordel' kenmerkend is, vinden we in de omgeving van de brug voortbrengselen uit allerlei andere laat-19de- en 20ste-eeuwse fasen. De spoorbrug veroorzaakt hier wat spanning, maar niet per se negatieve. Stedenbouwkundig is er enige waarde.

De redengevende omschrijving van de gemeente stelt dat de brug naast deze stedenbouwkundige betekenis ook een zeldzaamheidswaarde heeft. Men noemt de Spoorbrug de laatste van de bruggen uit de jaren vijftig van de 20ste eeuw. Dit is feitelijk onjuist. Er zijn meer bruggen uit de periode behouden. Er is geen sprake van een typologische zeldzaamheid.

### Interne waardering categorie 2 / 3

De brug is de 44 jaar van zijn bestaan ongewijzigd doorgekomen. Er zijn geen ontsierende toevoegingen of verwijderingen te noemen. Wat betreft vormgeving is er weinig markants aan de brug. De gaafheid en de ver uitstekende balkkoppen en de daarop in reliëf aangebrachte gekleurde reliëfs zijn elementen die positief gewaardeerd kunnen worden. Voor het overige is de waardering van de Spoorbrug indifferent. De bouwkundige staat is goed.



## 4

### Advies

Er is op dit moment geen reden om de Spoorbrug een eventuele bijzondere of te zijner tijd beschermde status te geven. Noch esthetisch, noch historisch. De brug functioneert in het stedelijk weefsel naar behoren en is in een dermate staat, dat hij nog een tijd mee kan. Op enig moment zou hier een eigentijds vormgegeven opvolger kunnen worden gebouwd.







Afb. 1. De oude draaibare Spoorbrug gezien in de richting van de Nieuwe kerk. Ongedateerd, hoogstwaarschijnlijk eerste kwart 20ste eeuw.

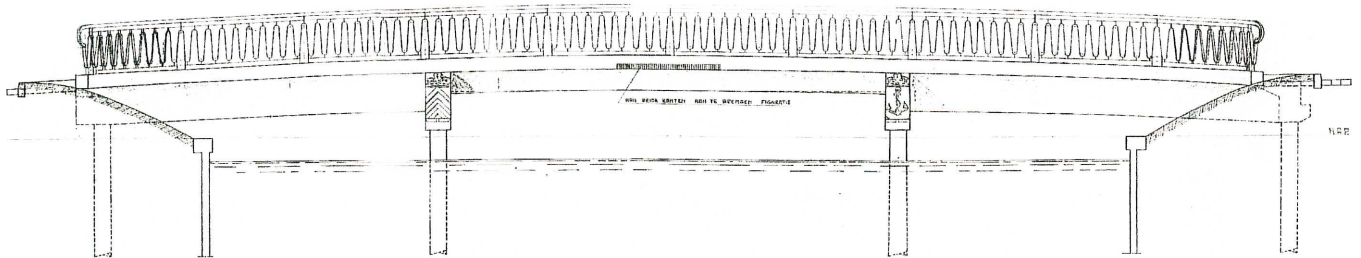


Afb. 2. Foto van de Bierstraat met op de achtergrond de oude Spoorbrug. Vermoedelijk tussen 1925 en 1935.



spoorbrug den helder  
gebaseerd op de bestektekening  
dienst openbare werken 1959

0 50 100 250 m



Afb. 3. Ontwerptekening van de Spoorbrug. 1959, horend bij het bestek. Niet op schaal.

Afb. 4. De brug, gezien vanaf de kerk naar de Bierstraat.

Afb. 5. De brug vanaf de Molengracht richting kerk.

