

De ijzeren spoorbrug over het kanaal

# Staatje technisch vernuft

DOOR HET REGIONAAL ARCHIEF

Met de elektrificatie van de spoorlijn Alkmaar-Den Helder in 1958 werd ook de oude spoorbrug over het Noordhollands Kanaal vervangen. Na 93 jaar trouwe dienst moest de ijzeren brug plaatsmaken voor een moderne, dubbelsporige ophaalbrug. De elektrificatie van het spoorwegennet was een novum - de ophaalbrug een staaltje van technisch vernuft.

In de jaren zestig van de 19e eeuw werd Noord-Holland boven 't IJ aangesloten op het spoorwegennet. Vele bruggen moesten worden geslagen. Op het traject Alkmaar-Den Helder was het Noordhollands Kanaal het grootste obstakel. In 1865 werd het kanaal vanaf de Helderseweg tot de Kanaaldijk overspannen door een ijzeren spoorbrug. De brug was vervaardigd in de wereldberoemde fabriekshallen van de Société Anonyme John Cockerill in S raing bij Luik. Het was de eerste grote spoorbrug in de wijde omgeving. De spoorlijn naar Den Helder kon aan het einde van dat jaar in gebruik worden genomen. De ijzeren spoorbrug functioneerde een kleine honderd jaar. Op 26 april 1958 maakte treinnummer 3192 uit de richting Heerhugowaard, getrokken door een zware DE-locomotief, als laatste van de brug gebruik.

## Rechtgetrokken

De werkzaamheden bij de spoorwegovergang aan de Helderseweg voor de elektrificatie van de 40 km lange spoorlijn Alkmaar-Den Helder waren toen reeds in volle gang. Het grondwerk werd uitgevoerd door het Spoorwegbouwbedrijf, dat ook al verantwoordelijk was voor de aanleg van de Bergertunnel. Allereerst werd de knik uit de lijn gehaald en het tracé van het baanvak vanuit het station Alkmaar rechtgetrokken 'zodat de treinen bij het verlaten van het perron onmiddellijk rechtlijnig in de richting Heerhugowaard kunnen vertrekken'. De nieuwe brug kwam elf meter noordelijker van de oude brug te liggen. De dubbelsporige ophaalbrug met een gewicht van 81.000 kilo



Op de foto links uit 1958 de nieuwe spoorbrug over het Noordhollands Kanaal. Rechts op de foto is de oude brug zichtbaar. Op de foto boven uit 1954 de spoorbrug en het spoor gezien in de richting van Huiswaard. In de verte links van de rails zijn de molens te zien aan de Molenkade. Onder: treinstel met locomotief op de spoorbrug in 1903.

FOTO'S REGIONAAL ARCHIEF

## IK WAS ERBIJ

Deze rubriek is een samenwerking tussen de Alkmaarsche Courant en het Regionaal Archief. In 'Ik was erbij' zal steeds een foto uit de collecties van het archief te zien zijn van een opmerkelijke gebeurtenis uit het verleden. Het verhaal bij de foto wordt geschreven door medewerkers van het Regionaal Archief. U wordt gevraagd om uw herinneringen aan die gebeurtenis naar ons toe te sturen: r.schmitz@hdcmedia.nl of Voordam 11, 1811 MA Alkmaar. Reacties zullen in de rubriek 'De plek' worden afgedrukt. Zo komt er met uw medewerking een reconstructie van de gebeurtenis tot stand.



rustte op vijf pijlers. Drie daarvan kwamen in het water te staan. De middelste pijler scheidde de twee vaargeulen. De grootste doorvaartopening was in overleg met Rijkswaterstaat bepaald op 15½ meter. Aan de stadszijde kwam een tweede, vaste doorvaart van acht meter breed en met een vrije ruimte van drie meter boven de waterspiegel voor vletten en andere kleine vaartuigen. De nieuwe brug kreeg aan weerszijden twee voetpaden 'voor voetgangers en aan de hand meegevoerde rijwielen'. De ophaalbrug met het verschuifbaar contragewicht werd vanuit het seinhuis aan de overzijde van het kanaal elektrisch bediend. Niet minder dan 32 kabels moesten in de bodem

van het Noordhollands Kanaal worden ingegraven. In de nacht van 26 op 27 april 1958 werd de oude brug door werklieden van Van Dalens metaalhandel en scheepssloperij uit Hendrik Ido Ambacht met snijbranders in stukken geband. Als ware het een voorstelling van de Karavaan werd hun werk - ondanks de storm en de striemende regen - door honderden belangstellenden gadeslagen. Ook de krantenverslagen getuigden in beeldende bewoordingen van een spetterend gebeuren ('Het vurige werk van de mannen met de snijbranders veroorzaakte een onafgebroken klaterende fontein van vonken'). De drijvende bok Reebok van de firma Goedkoop uit Amsterdam bracht de

eerste moot van 48.000 kilo in twee enorme stalen stroppen op de kant. Om 6 uur werd de tweede moot aan wal gezet. De slopersfirma Van Beekum uit Alkmaar brandde de ijzeren gevaarten vervolgens in handzame stukken om bij Hoogovens in IJmuiden verwerkt te worden.

## 'Ijzeren weg'

Op zondagmorgen 27 april 1958 was de nachtelijke operatie voltooid en kon de treinenloop worden hervat. De trein van 8.13 uur naar Den Helder kwam de eer toe om als eerste personen-trein van de nieuwe brug gebruik te maken. De officiële ingebruikneming vond plaats aan het begin van de zomerdienstregeling toen de

elektrische treinenloop van start ging. De gemoderniseerde 'ijzeren weg' betekende een aanzienlijke verbetering van de verbinding tussen de kop van Noord-Holland, Alkmaar en de rest van Nederland. Adequate maatregelen om het vervoer over de weg van en naar de stad te verbeteren, lieten nog even op zich wachten.

De als 'gevaarlijk' bestempelde voetpaden ter zijde van de spoorbrug - in augustus 1973 beveiligd door een anderhalf meter hoog hek - vormden jarenlang de enige toegang. De aanleg van de Huiswaarderbrug in de jaren zeventig en de Tesselsebrug in de jaren tachtig brachten de ontsluiting waar de inwoners van Alkmaar-Noord lang op hadden gewacht.