

W

I

L

L

E

M

S

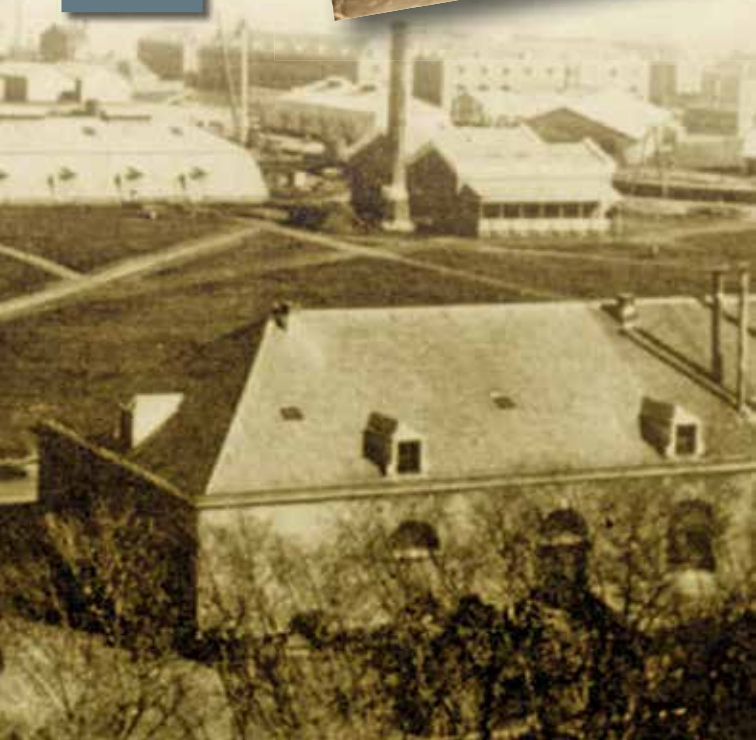
C

C

R

D

Historisch rondje over de voormalige Rijkswerf



I N H O U D

Gebouw 47, Stoompompgebouw	4-5
Ankers en bolders	4-5
Toegangspoort/-brug	4-5
Gebouw 52, De Smederij	6-7
De pinas Samuel	6-7
Gebouw 60	6-7
Beeldhouwwerk	8
Gebouw 60, Motorenwerkplaats	9
Gebouw 63, De Ketelmakerij	10-11
Lichtkoepel	10-11
Gebouw 66, Mastenloodsen	10-11-12
Lichtschip Nr. 10	12
Sluisdeurenhelling	13
Gebouw 73, De Kuiperij	13
Dokkanaal ('Boerenverdriet')	14
Gebouw 72, 'Bedrijfsdienst', 'Zeilmakerij', 'Takelaars'	15
Twee gedenkstenen Dokkanaal	15-16
Bateau-porte	16
Gedenksteen Dok 2	16-17
Dok 2, het Nieuwe Dok	17
Medemblikker	18
Torenkraan	19
Richtlat	19
Gebouw 62, Loods van Conservatie	20
Sluisdeuren	21
Gebouw 56, Pomphuis (nu 'Havenkantoor')	21
Natte Dok	22
Scheepshelling	23
Gebouw 51	23
Dok 1, het Oude Dok	24
Gebouw 43, 't Zwaantje	25
Gebouw 39, Monteurswerkplaats	25
Gebouw 41, Lichte-Plaatwerkerij	26
Gebouw 34, Transformatorstation	26
Zr.Ms. Schorpioen	27
Hr.Ms. Abraham Crijnsen	27
Gebouw 4, Het Torenggebouw	28
Onderzeeboot Tonijn	29
Gebouw 3, Sloepenloodsen	29
Herdenkingsterrein/exercitieterrein	30
Gedenkbank De Jongh	30
'Schaduwen van Licht'	31
Brughuis en radarbol fregat Hr.Ms. De Ruyter	31
Gebouw 2, de 'Dukdalf'	32
Gebouw 1, Woning voor den Officier van Politie	32
Gebouw 1, Houtmagazijn	33
Gebouw 28, Apotheek	34
Gebouw 29, Scheepskamers hout	34-35
Gebouw 30, 't Raadhuis	35
Gebouw 50, Was- en douchegelegenheid dokwerkers	36
Plattegrond gebouwen	38-39



Welkom op Willemsoord.

De voormalige Rijkswerf Willemsoord meet 40 ha. De helft van het terrein is sinds 2000 eigendom van de gemeente Den Helder. De andere helft, waar onder andere het Marinemuseum en het KIM (onderdeel Nederlandse Defensie Academie) zijn gevestigd, is van de Koninklijke Marine.

De Franse keizer Napoleon Bonaparte gaf op 8 maart 1812 in Parijs zijn goedkeuring aan de plannen van waterstaatkundige Jan Blanken Jansz. een marinewerf aan te leggen als veilige lig- en herstelplaats voor de oorlogsvloot en als onderdeel van de fortificaties Stelling Den Helder.

Na de val van de Franse keizer gaf de eerste Nederlandse koning, Willem I, in 1813 opdracht de plannen uit te voeren.

Vandaar de naam Willemsoord.

Het onderhoud aan de marineschepen vindt sinds 1993 plaats op het Nieuwe Haventerrein van de Koninklijke Marine. In 1997 werd het hele complex, met bovendien de meeste gebouwen, rijksmonument.

Routebeschrijving:

Historisch rondje over de Oude Rijkswerf Willemsoord, lengte 2,8 km.

Deze route geeft u informatie over de oorspronkelijke bestemming van de diverse gebouwen op Willemsoord, de vroegere scheeps- en onderhoudswerf.

Gehanteerde afkortingen:

L.A. = linksaf

R.A. = rechtsaf

R.D. = rechtdoor



Routebeschrijving: Informatiebord 1

Tegenover de ingang van het bezoekers- / informatiecentrum (met o.a. Toeristisch Infopunt) ziet u een drie verdiepingen hoog gebouw. Ga rechtsom om dit Gebouw 47.

Voor de zijgevel van dit gebouw het eerste informatiebord.

Op deze borden kunt u zien, waar u zich bevindt t.o.v. de overige locaties van de vroegere Rijkswerf.





Gebouw

Stoompomp- gebouw

47

Sinds 1957 worden alle gebouwen op het werfterrein met een nummer aangeduid. Gebouw 47, een drie verdiepingen hoog gebouw naar een ontwerp van Jan Blanken Jansz., was het eerste en grootste gebouw op het terrein, gereed in 1817.

Dit zware gebouw had een stevige ondergrond nodig; vandaar dat het op de bestaande Sluisdijk gebouwd werd. Het heeft als stoommachinegebouw en dubbel pomphuis dienst gedaan. Er kon zowel water uit het Oude Droogdok (Dok 1) als water in het Natte Dok gepompt worden. In 1862 verloor het gebouw zijn functie, vanwege de bouw van een nieuw pompgebouw (gebouw 56). De begane grond werd ingericht als ijzermagazijn en de beide verdiepingen als graanpakhuis. In 1888 werd het hele gebouw graanpakhuis. Kort voor de Tweede Wereldoorlog werd in het gebouw een telefooncentrale gevestigd en tijdens de oorlog werd het gebouw door de bezetter veranderd in een verbunkerde commandopost. In 1943 nl. werd het houten dak met kapellen vervangen door een gewapend betonnen kap. Ook het Marine Beveiligingskorps (opvolger van de Werfpolitie) is er later nog enige tijd in gehuisvest geweest.

Ankers en bolders.

Op deze plek bij informatiebord 1 ziet u verschillende soorten ankers, zoals een klipanker en een stokanker. Ankers worden gebruikt om een niet-gemeerd schip vast te leggen. Ook ziet u enkele bolders; palen om touwen aan vast te maken, zodat het schip aan de kade blijft liggen.

Toegangspoort/-brug.

Deze toegangsbrug tot Willemsoord was oorspronkelijk de achtertoegang. Deze bestond eerst uit een vlotbrug; in 1863 vervangen door een dubbele ophaalbrug en in 1880 door een smalle ijzeren draaibrug. Aan de ene kant was een wachthuisje te vinden; aan de andere kant stond een hoge paal met een bel (uit 1783), die door de werfpolitie geluid werd bij aanvang van de werktijd.

De huidige ophaalbrug is uit de zestiger jaren van de vorige eeuw, als vervanger van de te smalle draaibrug. Het aanwezige wachthuisje diende daarvoor te worden afgebroken.

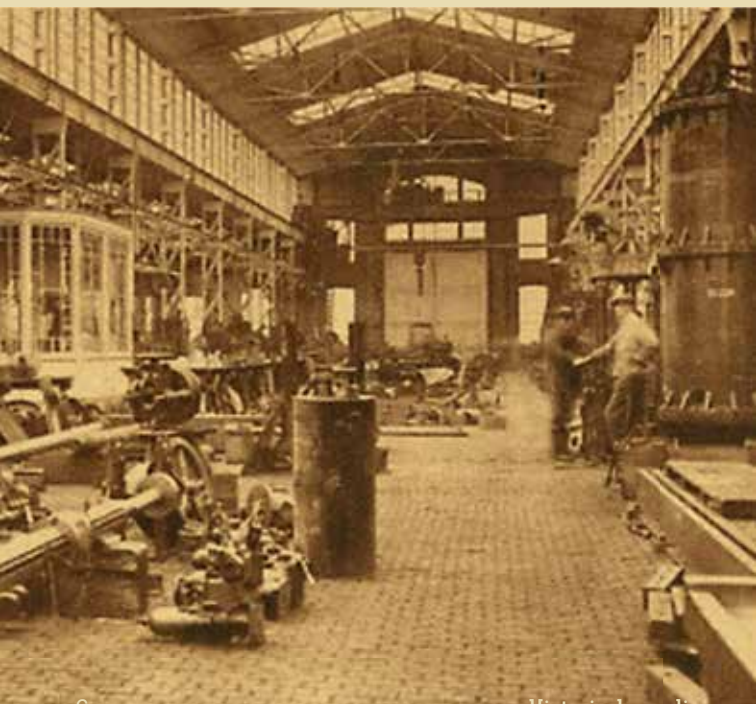


Routebeschrijving:

Nu vóór de toegangsbrug L.A. - langs de kade, naar het zuiden.

De pinas Samuel

In het glazen paviljoen na Gebouw 52: een koopvaarder van het type pinas uit ca. 1620 en in ca. 1650 vergaan ten oosten van Urk. Waarschijnlijk is dit scheepswrak de pinas Samuel. In 1948 werd het aangetroffen in de drooggevallen Noordoostpolder. Tussen 1957-1961 opgegraven en naar Ketelhaven bij Dronten vervoerd, waar het prachtig geconserveerd werd. Na eerst op de werf in een loods gestaan te hebben, is de pinas sinds 2003 achter glas te zien.





Gebouw De Smederij

52

Het langwerpige gebouw met schilddak en dakkapellen - Rijksmonument de Smederij – stamt uit 1824. Het heeft verschillende functies gehad, zoals magazijnen, smederij, loodgieterswerkplaats, koper- en blikslagerij. Op historische foto's is de rij schoorstenen van de achttien smidsvuren nog te zien. De Smederij was het laatst in gebruik als schilderswerkplaats en magazijn voor de bankwerkers.

In de Tweede Wereldoorlog werd het pand door een bom getroffen. In 1958 verdween de zolder en werd er een verdieping op geplaatst, waarin de kantine voor het werfpersonnel werd ondergebracht. Deze kantine is bij de herontwikkeling van de Oude Rijkswerf verwijderd.



Gebouw Het Machinaal

60

Het volgende langwerpige gebouw bevat een hoog gedeelte, nl. Gebouw 60f: het Machinaal, bijgenaamd de 'Kathedraal'. In dit gebouw was de machinebankwerkerij gevestigd, vandaar de naam Machinaal. Het rijksmonument uit 1916 is dwars door het langwerpige gebouw uit 1825 heen gebouwd. Het heeft een hoog middengedeelte (middenbeuk) met zijbeuken en hooggeplaatste ramen. De hoogte en optimale lichtinval waren hier nodig. De vloer bestond uit kops hout in visgraatverband. Vloeistoffen konden in het hout dringen; dit voorkwam een gladde vloer. Later is een nieuwe fundering en een betonnen vloer aangebracht. In de loop der tijd zijn er allerlei bouwsels tegenaan gebouwd. Bij de restauratie zijn deze verwijderd.

In de jaren tachtig van de vorige eeuw werden het Machinaal en de noordelijke hallen met elkaar verbonden door het wegbreken van een muur.

Het langwerpige gebouw - links en rechts van het Machinaal - met één bouwlaag in neoclassicistische bouwstijl - behoort ook tot gebouw 60. De fundering bestond uit houten palen die waren verrot door een veertig cm lagere waterstand, waardoor het gebouw dreigde te verzakken (Het hele gebouw heeft nu een betonnen fundering). Het was een mastenmakers- en sloepenmakerswerkplaats. In 1861 werd het stoomwerkplaats. Een jaar later werden een ijzergieterij met oven en vijf smidsen met stenen schoorstenen gebouwd. Na de bouw van het Machinaal (de Kathedraal) dwars door het gebouw heen, werd het rechter / zuidelijke deel ijzermagazijn.

Routebeschrijving: Informatiebord 2

Voor de gevel van het restaurant (Gebouw 60d) rechts van het Machinaal.

L.A. - met de bocht mee - de kade volgen.

Beeldhouwwerk.

Tegen de zijgevel van de voormalige Motorenwerkplaats (het huidige Reddingmuseum) ziet u een door de beeldhouwster Maria van Everdingen gemaakt beeldhouwwerk, dat in de periode 1964 tot 1998 de gevel sierde van het lage gebouw tussen het toenmalige politiebureau en de toenmalige brandweerkazerne in het centrum van Den Helder. Bij de afbraak van dit gebouw werd het beeldhouwwerk verwijderd en na dertien jaar - nl. op 15 april 2011 - op deze plek onthuld. Officieel heeft het geen naam, maar het staat bekend als 'man (of redder) met kind'.



Gebouw Motorenwerkplaats



Het beeld siert de zijgevel van een robuust gebouw - de voormalige Motorenwerkplaats, dat deel uitmaakte van gebouw 60, de voormalige machinebankwerkerij. De zware betonnen constructie, nodig voor de functie van het gebouw, valt op. De kraanbaan met zware loopkat - nodig om zwaar materieel te verplaatsen - is nog aanwezig. Het gebouw heeft een verdieping met een galerij.



In het werfkanaal vindt u diverse reddingboten, zoals de Tjerk Hiddes, de Prins Hendrik, de Insulinde en de Dorus Rijkers.



Routebeschrijving:

R.D. - over de eerste loopbrug.

Lichtkoepel.

Vanaf de loopbrug ziet u aan uw linkerhand de rode lichtkoepel - van staal en glas - van lichtschip No.11 (het laatste op de Rijkswerf gebouwde lichtschip; van 1953), dat in 1991 van de locatie Texel van haar paraplu-anker sloeg en op de dijk bij Petten (op de Hondsbossche Zeewering) strandde.

De gebruikelijke locatie van dit lichtschip was Noord-Hinder.



Gebouw Mastenloodsen





Gebouw

De Ketel- makerij



Net voorbij de rode (DR 2) en groene boei ziet u een hoog pand, de Ketelmakerij (uit 1918-1920), waar enorme stoomketels voor de schepen werden gemaakt. Het bestaat uit een hoge middenbeuk en twee zijbeuken met lichtkappen en vensters. De hoogte was nodig voor een optimale lichtinval door de vensters.



Na de eerste loopbrug ziet u een markant gebouw uit de eerste bouwperiode van de werf (1813-1827), nl. Gebouw 66 of Mastenloodsen in Rundbogenstil (sober neoclassicistisch; ontworpen door de inspecteur der maritieme gebouwen L. Valk), waar houten scheepsmasten werden gemaakt. Na de tijd van houten masten werd het als magazijn gebruikt, met verschillende verbouwingen - in de originele bouwstijl - tot gevolg.

De originele houten kapconstructie - met de houten standvinken (houten pilaren, bovenaan vorkvormig) - is behouden gebleven. Oorspronkelijk had het gebouw vier even lange beuken; na de aanleg van de houthellingen in 1888 is de oostelijke beuk een flink stuk korter geworden.

Op balken in de kap zijn namen met jaartallen te lezen van werknemers, die ze er met krijt opschreven; waarschijnlijk een traditie op de werf. Uit deze namen is duidelijk een deel van de menselijke geschiedenis van de Marine te lezen. De Rijkswerf in Hellevoetsluis werd in 1933 – in de crisistijd - gesloten. Men had de keus: mee naar Den Helder of geen werk meer.



In 1915 kwam in een deel van de loods een ijzermagazijn. Het fraaie uiterlijk van het 'bazenkantoor' in Jugendstil, waar de commandeur (baas van de werkplaats) en de tijdschrijver

hun kantoor hadden, is nog in tact. In de Tweede Wereldoorlog is de mastenloods bij een van de vele bombardementen op de werf getroffen en over een lengte van vijftien meter vernield. Bij de restauratie zijn de houten palen van het fundament vervangen door een betonnen constructie. De palen waren verrot door het dalen van de grondwaterstand, waardoor de gebouwen verzakten. In 1997 kreeg het gebouw de status van Rijksmonument.

Een groot gedeelte van de zuidhoek bestond oorspronkelijk uit hout- en mastloodsen. Tussen deze loodsen en het water van de Maritieme Binnenhaven bevonden zich houthellingen. Van de loodsen is alleen dit gebouw 66 behouden gebleven. De houthellingen dienden als transportweg voor het hout en liepen schuin omhoog vanaf het water tot in de loodsen. De restanten van deze hellingen zijn gerestaureerd en liggen onder de loopbrug langs de kade.

Lichtschip Nr. 10

Met het licht werden schepen begeleid op weg naar een veilige haven. Dit lichtschip, gebouwd op Willemsoord, heeft vanaf 1952 op diverse locaties dienst gedaan; voornamelijk op de locatie Texel - zo'n achttien zeemijlen uit de kust nabij Den Helder.



Routebeschrijving: Informatiebord **4**

Voor de zijgevel van de derde beuk van de Gebouw 66.

De volgende loopbrug over de sluisdeurenhelling over en R.D.

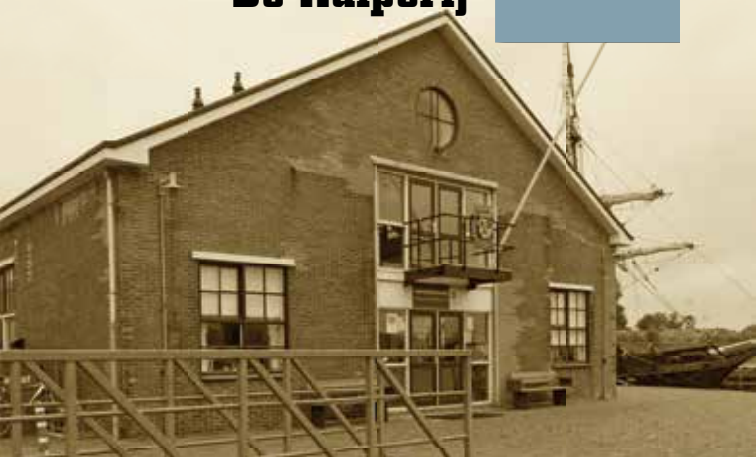
Sluisdeurenhelling.

Oorspronkelijk was deze helling een sluisdeurenhelling uit circa 1860 voor de opslag van vier reservesluisdeuren voor de sluis in de Zeedoksluis. Ook voor het onderhoud van de sluisdeuren werd de helling gebruikt. Circa 1930 werd de helling aangepast.



Gebouw **De Kuiperij**

73



Na de tweede loopbrug staat u voor de kopse kant van een langwerpig gebouw met zadeldak, nl. Gebouw 73 ofwel 'De Kuiperij' (uit 1948). Hierin was het magazijn voor machineonderdelen gevestigd. Later kwam hier de expeditie. Op deze plek bevond zich oorspronkelijk het gebouw 'De Kuiperij' uit 1825. Behalve houten vaten, waarin zowel munitie als levensmiddelen werden meegenomen door de schepen, werden hier houten scheepsonderdelen vervaardigd. De metselaars gebruikten een deel van het gebouw als werkplaats en magazijn. Het gebouw was vervolgens tot 1940 in gebruik als magazijn voor levensmiddelen voor bevoorrading van marineschepen. Op 30 oktober 1940 is het oorspronkelijke gebouw door brandbommen verwoest. Acht jaar later, in 1948, werd het huidige gebouw 73 op deze plaats gebouwd als magazijn voor machineonderdelen, maar het behield de vroegere naam.

Routebeschrijving.

L.A. - met de bocht mee - de kade volgen; langs het (dok-)kanaal.



Dokkanaal ('Boerenverdriet').

U volgt de kade van dit tussen 1818 en 1820 aangelegde Dokkanaal. Om het waterpeil te beheersen werden oorspronkelijk houten dubbele deuren geplaatst, later dubbele deuren van geslagen ijzer. Dit dokkanaal was nodig om naast de Zeedoksluis (de verbinding met de buitenhaven) over een tweede toegang tot het Natte Dok te beschikken. Dit kanaal vormde de verbinding tussen het Natte Dok en via de Koopvaardersbinnenhaven met het Noordhollands kanaal.

Brak water kwam via de Zeedoksluis naar binnen in het Natte Dok en via het dokkanaal in het Noordhollands kanaal; via het Noordhollands kanaal kwam het brakke water in de sloten van de landerijen - dit tot groot 'verdriet' van de boeren. Vandaar dus de naam: Boerenverdriet.

De oude keersluis was te smal en te ondiep om bewapende schepen door te laten. In 1858 werd de oude sluis gesloopt en een nieuwe keersluis aangelegd. Op 18 april 1859 legde ZKH de Prins van Oranje de 'eerste steen' voor de landhoofden van de nieuwe sluis; in mei 1861 werd de nieuwe sluis in gebruik genomen. De oorspronkelijke vlotbrug werd in 1955 vervangen door de huidige stalen ophaalbrug. In de komende tijd zal de oorspronkelijke situatie worden hersteld; dan zal de nieuwe (keer-)sluis klaar zijn en wordt het Natte Dok een getijdehaven.

In de Museumhaven of in het Dokkanaal worden de historische schepen afgemeerd, zoals de Dombo, de Tecla, de Morgenster en de Tres Hombres.



Routebeschrijving.

R.D. - kade langs het dokkanaal tot het andere eind blijven volgen.

Gebouw

Bedrijfsdienst, Zeilmakerij, Takelaars

72



De kade volgend komt u bij Gebouw 72 (van 1949). Het is karakteristiek voor de architectuur van rond de Tweede Wereldoorlog: beton-skeletbouw; een betonnen skelet, gevuld met roodstenen metselwerk en stalen kozijnen. Het staat op de plaats van een gebouw, dat tijdens de Tweede Wereldoorlog door een bombardement werd verwoest. Op de begane grond bevond zich een kantoor en een stookplaats. De ruimte was verder ongedeeld. Eenhoog was de takelaarswerkplaats met een grotere verdiepingshoogte dan de overige. Hier werd het losse touwwerk en het tuigage van een schip gemaakt. Verder was er een was- en kleedlokaal, enkele magazijnen en een ruimte voor leerbewerking (schoenmakerij). Een kraanbaan verbond de hijsdeuren in de noord- en de zuidgevel (1971).

Op de bovenste verdieping was een zeilmakerswerkplaats, een matrassenmakerij en een magazijn. De zeilmakers maakten afdekzeilen en bekleedden scheepsmeubilair met zeildoek.

Vrijwel aan het andere eind van het Dokkanaal - richting de rode (MG 8) en de groene boei - in het landhoofd aan overzijde van het kanaal: een gedenksteen.



Twee gedenkstenen Dokkanaal.

Aan de overkant in het landhoofd (het oosthoofd) een gedenksteen van de bouw van dit dokkanaal. De tekst luidt: 'Gebouwd 1858-1861 onder regeering van Koning Willem III'. Ook in het landhoofd (het westhoofd) aan deze kant van het dokkanaal is een gedenksteen ingemetseld; deze is echter vanaf deze kade niet te zien. De tekst op deze steen geeft de datum van de verbreding en verdieping van de sluis aan: '18 april 1859 de PRINS van ORANJE legt den eersten steen'.



Routebeschrijving.

L.A. - de kade langs het Natte Dok volgen tot de ingang van Dok 2, het 'Nieuwe Dok'.



Bateau-porte.

Voor de afsluiting van een droogdok wordt een bateau-porte (schipdeur; oorspronkelijk van hout) gebruikt. Dit is een mobiele holle sluisdeur, die met water gevuld wordt. Daardoor zinkt de sluisdeur af en sluit zodoende het dok af van het Natte Dok, waarna het dok leeggepompt kan worden. De schipdeur wordt uitgevaren, wanneer het dok niet in gebruik is. In plaats van de lekkende, houten schipdeur (in Medemblik gebouwd en hier naar toe gevaren) wordt een op de werf gemaakt ijzeren exemplaar gebruikt.

Gedenksteen Dok 2.

Aan de tegenover liggende zijwand van het dok - tussen de trap en de bateau-porte - is een gedenksteen te zien. Op 28 juni 1859 werd door de Minister van Marine, Mr. Lotsy, deze gedenksteen geplaatst met de tekst: 'GEBOUWD 1858-1866 onder de regering van KONING WILLEM III'. Achter deze steen is een dicht-gesoldeerde loden



koker verborgen, waarin een op een stuk perkament geschreven verslag van de eerste steenlegging én diverse munten uit die tijd te vinden zijn. Het was in die tijd bij o.a. waterstaatswerken gebruikelijk een koker met een dergelijke inhoud in te metselen.

Dok 2, het Nieuwe Dok.



In het Nieuwe Dok ziet u de hoge opgemetselde treden, die de zijwanden van het 8 meter diepe dok vormen. Deze worden banketten genoemd. Deze bouwwijze (terrassvormige wanden) zorgt ervoor, dat de wanden steviger zijn, er minder water ingepompt hoeft te worden en dat de wervianen (werknemers van de Rijkswerf) gemakkelijker bij de verschillende onderdelen van het schip konden komen. De ingang van het dok ligt in de zuidwesthoek van het natte dok. De korte achterzijde van het dok is afgerond. De lengte is circa 114 meter, de breedte op maaiveldniveau is circa 23 meter, de diepte boven de blokken was in oorsprong ongeveer 5.5 meter (en is 8 meter onder gewoon hoog water). In september 1858 werd met het leggen van de dokvloer begonnen; deze is aangebracht op een paalfundering waarop een houten roosterwerk werd gelegd. De breedte van het dok neemt van maaiveld- tot dokvloerniveau trapsgewijs af. De kademuren en de stootranden van de banketten zijn van hardsteen vervaardigd; de overige delen van de dokwanden zijn van baksteen. Op 28 mei 1866 werd voor het eerst een schip in dit dok gehaald.



Routebeschrijving: Informatiebord **5**

Nu links aanhouden, richting het drie verdiepingen hoge Gebouw 72, het in beton-skeletbouw opgetrokken pand.

Met de rug naar dit informatiebord: Enigszins links van u ziet u aan de overkant van het plein drie gebouwen op rij, nl. het lage langwerpige Gebouw 66 (Mastenloods; met aangepast zadeldak, een schilddak), het houten Gebouw 65 (de Medemblikker loods) en het hoge Gebouw 63 (de Ketelmakerij). Steek het plein over - langs het kunstwerk 'Knowing by Heart' van Rudi van de Wint - richting het middelste van de drie gebouwen.

Gebouw De Medemblikker



Houtloods de Medemblikker dankt zijn naam aan de befaamde timmerlieden, die voor de bouw van de Rijkswerf van Medemblik naar Den Helder kwamen. In de loods werd hout gedroogd, dat in de Mastenloods was bewerkt. De voorraad hout lag in de haven, waar het minstens twee jaar moest 'wateren' voor het gebruikt kon worden. In natte toestand werd het bewerkt, omdat het hout dan zacht was en vervolgens werd het in de Medemblikker te drogen gelegd. Later waren hier het kopermagazijn, de koperslagerij en een bankwerkerij gevestigd. Ook hadden de dokwerkers van de drijvende dokken in de Binnenhaven er hun materiaalopslag. De oorspronkelijke houtloods is in 1983 afgebroken. In 2003 werd de loods herbouwd en fungeert nu als botterwerkplaats: een ruim 100-jaar oude botter wordt hier gerestaureerd. Het hoge gebouw rechts van de Medemblikker: Gebouw 63: Ketelmakerij. Zie de plaquette naast de deur (laatste steenlegging restauratie 2002).



Routebeschrijving.

Terug naar Dok 2, richting de hijskraan.

Torenkraan.

De oorspronkelijke kraan, welke zwaar materiaal kon verplaatsen en kleine schepen in het Nieuwe Dok kon tillen, was van 1953.

U ziet de kraanbaan doorlopen tot het Dokkanaal.



Routebeschrijving.

Naar de afgeronde achterzijde van Dok 2.

Richtlat.

Aan de rand van Dok 2 staat een metalen richtlat, geplaatst in het verlengde van de lange middenas van het dok. Deze lat werd vroeger gebruikt bij het dokken van een schip.



Routebeschrijving: Informatiebord 3

Links van deur dit bord.

Nu enigszins links aanhouden – richting Gebouw 62 (gebouw met dubbele deuren en zijbeuken; bord boven toegangsdeur geeft aan: 'Expeditie W').

Gebouw Loods van Conservatie



Ook dit gebouw heeft een middenbeuk en twee zijbeuken. De middenbeuk had een tussenverdieping, waarvan alleen de omloop nog over is. In dit rijksmonument (waarschijnlijk uit 1935) werden oorspronkelijk onderdelen geconserveerd. In de jaren vijftig is het gebouw gebruikt voor expeditie. De ijzeren constructie van de middenbeuk is toen versterkt met een betonnen portaal, nodig om de kraanbaan en de loopkat te dragen en omdat het dak zwaarder werd, aangezien het meteen werd gedekt met betonnen panelen. Toen is ook het middengedeelte van de tussenverdieping verwijderd waardoor een omloop ontstond.

De zuidbeuk is in 1951 verbouwd tot was- en kleedruimte.

In 1969 is deze beuk gesloopt en vervangen door een nieuw waslokaal. Dit lokaal had een rechtstreekse verbinding met gebouw 60. Deze aanbouw is later bij de restauratie gesloopt en vervangen door een reconstructie van de vroegere zuidbeuk.

Routebeschrijving

Met de rug naar Informatiebord 3: nu links langs de vier reserve-sluisdeuren (op de kade naast Dok 2) – richting Gebouw 56: het pand - aan deze kant vrijwel zonder ramen - met de twee zadeldaken en het siermetselwerk aan de kopse kant.



Sluisdeuren.

Op de plaats van de huidige scheepshelling van de museumhaven was oorspronkelijk de sluisdeurenhelling, waar deze ijzeren reservedeuren voor de beide toegangen tot het Natte Dok - te weten het Dokkanaal en de voormalige Zeedoksluis - lagen. De holle sluisdeuren hadden onderhoud nodig. Ook van binnen moesten ze gebikt worden. Wervianen van de onderhoudsploeg moesten zich in deze holle sluisdeuren wagen om zodoende ook de binnenkant ervan schoon te krijgen.

Je moet het maar durven! Later gebeurde dit onderhoud van de binnenkant d.m.v. gritstralen.

Gebouw Het Pomphuis

56



Na de aanleg van het Nieuwe Dok - Dok 2 - verving het Pomphuis (Gebouw 56) in ca. 1859 het oude stoommachinegebouw uit 1817. De stoompomp moest beide droogdokken leegpompen.



Naast de stoommachine was een kolenberging en pompkelder, met buiten het gebouw de schoorsteen.

Het water werd geloosd op het werfkanaal / afsluitingskanaal. Dubbel gebruik van de stoommachine bleek geen succes. Voor Dok 1 is toen elders een stoompomp geplaatst. De pompen werden later bediend door een dieselmotor en nu door een elektrische pomp, die zich in het groen-witte houten pomphuis naast de droogdokken bevindt. In 1908 is het gebouw ingericht als elektriciteitscentrale (nu 'Havenkantoor').

Routebeschrijving: Informatiebord



Ga om Gebouw 56 heen; voor de zijgevel bord 6.

Met de rug naar bord 6: nu richting het Natte Dok.

Natte Dok.



Voordat u L.A. over de loopbrug gaat, kunt u een kijkje nemen bij het Natte Dok of (Werf-)bassin, dat gebouwd is tussen 1812 en 1820. In 1860 werd het Natte Dok aan de noordzijde met 30 meter verlengd en de van rijshout aangelegde kademuren werden voorzien van een basaltbekleding met hardstenen dekzerken. Sinds 1878 was het Natte Dok door een vlotbrug in twee delen verdeeld; vanaf de kade tussen 't Zwaantje en Dok I liep deze brug recht naar de overkant. Aan de overkant - maar dan ten zuiden van de oorspronkelijke Zeedoksluis - was vóór 1823 aan het Natte Dok een mastbok geplaatst op een al eerder aangebrachte fundering. Deze fundering bleek zo slecht te zijn, dat die rond 1861 - bij het verdiepen van het Natte Dok - vernieuwd werd. Na de Tweede Wereldoorlog bleek deze mastbok verdwenen te zijn. Na 1945 gebruikte men stalen damwandplaten met een betonnen afdekking. Op enkele plaatsen zijn nog oudere afwerkingen waar te nemen. Het bassin is circa 325 m. lang en circa 135 m. breed.

Routebeschrijving

Nu L.A. – over de loopbrug.

U gaat nu over de scheepshelling, behorende bij Gebouw 51: Scheepsbouw- / reparatiehal Scheepsmakersijzer.



Scheepshelling.

Vanaf deze loopbrug heeft u aan uw linkerhand goed zicht op de scheepshelling, behorende bij Gebouw 51, de voormalige Scheepsbouw- / reparatiehal Scheepsmakersijzer.

Deze scheepshelling van circa 1930 bestaat uit een gemetselde helling, deels voorzien van een betonlaag, met twee stalen loopkraanbanen. De helling begint bij Gebouw 51 en komt uit op het Natte Dok. Bij de modernisering in 1948 zijn de kraanbanen met loopkatten aangebracht.

Gebouw Scheepsmakers- werkplaats

51



Op de plaats van dit gebouw is een scheepshelling (1823) geweest, een timmerloods (1866) en een scheepsmakerswerkplaats (1909). Het huidige gebouw is in 1937 ontworpen als scheepsmakerswerkplaats: Een scheepshal voor nieuwbouw, onderhoud en reparatie van sleepboten, landingsvaartuigen e.d. In 1943 is het gebouw getroffen door brandbommen, met voornamelijk schade aan het dak; hersteld in 1946. Bij de restauratie - in 2002/2003 - zijn de aanbouwen uit de jaren vijftig verwijderd.

Routebeschrijving.

R.D. - over de volgende 'loopbrug' (d.i. de bateau-porte van Dok 1 – het 'Oude Dok').

Dok 1, het Oude Dok.



Dit 90 m. lange droogdok is een van de oudste gemetselde droogdokken van Europa. In de jaren 1817 tot 1820 werd het Oude Dok gegraven / gebouwd en in 1822 werd de schipdeur geplaatst. Spoedig ontstonden de eerste problemen, waarna van 1832 tot 1835 uitgebreide herstelactiviteiten plaatsvonden. In de tweede aanpassingsperiode van 1838 werd een nieuwe (houten) schipdeur gebouwd, omdat door verzakking van het metselwerk de oorspronkelijke deur niet meer paste. In 1849 was het dok onbruikbaar geworden door de vele lekkages. Van 1859 tot 1861 werd het hele dok verbouwd, waarbij het de huidige vorm kreeg en weer in gebruik kon worden genomen voor het herstel van schepen.

In de zuidelijke dokmuur - bij de torenkraan (aan de ingang van het dok) - geeft een hardstenen steen met de tekst 'VOLZEE' het gemiddelde hoogwaterpeil aan.

Het droogdok is nog steeds in gebruik. Sinds 1996 ligt Zr.Ms. schroefstoomschip der 4de klasse Bonaire in dit dok. Het schip werd gebouwd in de jaren 1876-1877 en heeft tot 1902 vele malen in West-Indië dienst gedaan ter bescherming van de toenmalige Nederlandse koloniën.



Routebeschrijving.

R.D. - de kade van het Natte Dok blijven volgen richting het groene houten gebouwtje, 't Zwaantje

Gebouw 't Zwaantje

43



't Zwaantje is de bijnaam voor Gebouw 43, uit 1870, dat voor verschillende doeleinden gebruikt werd. Oorspronkelijk als mothok (d.i. opslagplaats voor zaagsel), later als magazijn voor allerlei dokmateriaal. Vanaf circa 1950 als verfopslag en later - tot 1993 - als schaftlokaal voor de dokwerklieden.

Routebeschrijving: Informatiebord **7**

Tegen de zijgevel van 't Zwaantje.

R.D. de kade volgen - langs het rechthoekige Gebouw 39.

Gebouw Monteurs- werkplaats

39



Dit rechthoekige gebouw uit 1937 is de voormalige Monteurswerkplaats. Op de hoek is het Infocentrum Zr.Ms. Bonaire gevestigd.



Gebouw Lichte- Plaatwerkerij

41

Het oorspronkelijke ontwerp van het gebouw met zadeldak ernaast – Gebouw 41 - stamt uit 1948.

Routebeschrijving.

Vorbij dit laatste pand, Gebouw 41 (tekstbord 'Jachtwerf Willemsoord') - bij P-bord: L.A., het parkeerterrein op, richting het vrijstaande Gebouw 34: het transformatorstation.

Gebouw Transforma- torstation

34



Dit vrijstaande gebouwtje op zich is niet bijzonder. Maar het herbergt echter een vrij unieke installatie, waarvan er maar twee in Nederland zijn! Deze installatie zorgde vroeger voor de elektriciteitsvoorziening voor de Rijkswerf, plus die voor enkele schepen in het Natte Dok. In 1951 in bedrijf gesteld en tot ongeveer 1998 gefunctioneerd.

Routebeschrijving: Informatiebord



Tegen de zijgevel transformatorstation.

Routebeschrijving.

Om het transformatorstation heen – terug naar het Natte Dok. Ga hiervoor over het parkeerterrein, richting ramschip Schorpioen, door een opening in de lage muur en gelijk L.A.- de kade volgen. Na het spijlenhek gelijk R.A. – met de bocht mee de kade blijven volgen.



Zr.Ms. Schorpioen.

Zr.Ms. Schorpioen, een Nederlands pantserschip, is gebouwd in 1868 nabij Toulon, Frankrijk. De puntige ramsteven was bedoeld om vijandelijke schepen te rammen en zo tot zinken te brengen. In 1906 omgebouwd tot logementschip (tussen 1951 en 1971 logementschip van de Marva's in Den Helder); vanaf 1982 museumschip en sinds 1998 maakt het schip deel uit van het Marinemuseum.



Hr.Ms. Abraham Crijnsen.

Hr.Ms. Abraham Crijnsen (van 1936), vernoemd naar een Nederlandse commandeur uit de 17e eeuw, voer in camouflagekleuren en voorzien van netten met takken en ander groen tijdens de Tweede Wereldoorlog tussen 6 maart en 15 maart 1942 van Soerabaja (Oost-Java) naar het Australische Geraldton. Door 's nachts te varen en overdag voor anker te gaan, wist de mijnenveger Australië te bereiken. Tot 1961 was het schip in dienst; vervolgens werd het in bruikleen gegeven aan de maritieme jeugdvereniging het Zeekadetkorps. Sinds 1997 maakt het schip onderdeel uit van het Marinemuseum.

Routebeschrijving.

Ter hoogte van de tweede loopplank van de Schorpioen:

L.A. – richting dijk. Steeds R.D., langs de twee parkeerterreinen.



Het Toreengebouw.

Het markante gebouw rechts van u is het Toreengebouw (officieel 'Gebouw voor opslag van licht ontvlambare stoffen'): Dit in eenvoudige neoclassicistische stijl opgetrokken gebouw (Gebouw 4) heet in de volksmond ook wel 't Torentje, hetgeen verwijst naar de klokkentoren op het dak. Aangezien in de negentiende eeuw niet iedereen in het bezit van een horloge was, gebruikten de werknemers van de Rijkswerf het uurwerk van 't Torentje voor het bepalen van hun werk- en rusttijden. O.a. het handmatig opwinden van deze klok was de taak van de werfpolitie.

Het Toreengebouw is in 1826 gebouwd als opslagruimte van licht ontvlambare stoffen. Nadat in de jaren '30 van de negentiende eeuw bleek, dat de constructie van het gebouw niet geschikt was voor de opslag van zware materialen zoals kolen en turf, kreeg 't Torentje een andere bestemming. Om de naar buiten gedrukte gevels voor instorten te behoeden, werden rond 1838 o.a. de ijzeren muurankers op de buitenmuren aangebracht. In de 125 jaren die volgden, werd het gebouw onder meer gebruikt als slachthuis, als uitgiftepunt van groente en vlees en na de Tweede Wereldoorlog als opslagplaats van olie (Zie ook het ANWB-informatiebord 'Toreengebouw Helders Marinemuseum' aan de noordgevel / de kant naar de dijk).

In 1962 werd de Stichting Helders Marinemuseum opgericht. Drie jaar later droeg deze stichting haar collectie over aan het Rijk. Sinds 1965 is de vaste presentatie in het Toreengebouw te zien. In het Marinemuseum komt ruim 500 jaar bloeiende geschiedenis van de Nederlandse Marine tot leven. Naast zeehelden, wapens en uniformen (in 't Torentje) is te zien, hoe de scheepsbouwkundige ontwikkeling van marineschepen verliep (in de afdeling Techniek). Aangezien de collectie van het museum groeide en er door de komst van onderzeeboot Tonijn meer bezoekers kwamen, verrees in 1995 tussen 't Torentje en de Tonijn een nieuw gebouw. Hier bevinden zich de depots, de kantoren en de entree van het museum.

Routebeschrijving.

Rechtsomkeert - een stukje terug; over het parkeerterrein en bij kruising R.A., het straatje in tussen het grijze lage gebouw ('Medemblik') en het spijlenhek.

Onderzeeboot Tonijn.

U gaat er bijna onderdoor: onderzeeboot 'Tonijn' (van 1966) is een driecilinder onderzeeboot van de Potvis-klasse. Dit type vormde tussen 1960 en 1991 de kern van de Nederlandse onderzeedienst. Met een lengte van 78 meter en een gewicht van ruim een miljoen kilo is ze de grootste blikvanger op het museumterrein.



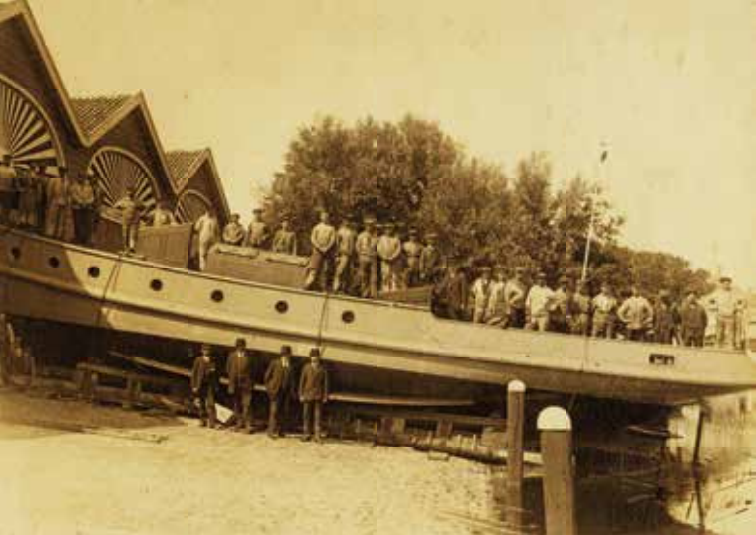
Gebouw Sloepenloodsen



De zeven houten loodsen links naast de onderzeeboot: Gebouw 3, de voormalige Sloepenloodsen (gebouwd in 1832-1833); oorspronkelijk voor de opslag van 36 gaffelkanonneerboten (het



type schip, waarmee Van Speijk in de lucht gevlogen is). Aanvankelijk waren het achttien open loodsen; beter gezegd: het waren kappen, waaronder de kanonneerboten lagen



opgeslagen. In 1860 is men deze kappen met houten gevels gaan dichtzetten en werd er een mastenmakerij en een sloepenloods in ondergebracht. Enkele loodsen zijn tijdens de Tweede Wereldoorlog weggebombardeerd. Het gebouw links van de sloepenloodsen, de Dukdalf, kwam op de plaats van de gesloopte sloepenloodsen. Er zijn nu nog zeven loodsen over, waarvan in 1948 de houten zijgevels vervangen werden door met steunberen versterkte bakstenen muren.



Herdenkingsterrein/exercitieterrein:

Aan uw linkerhand ziet u het herdenkingsterrein van de Koninklijke Marine. Hier bevinden zich de volgende drie objecten:

Gedenkbank De Jongh



Tegenover de sloepenloodsen: de Gedenkbank De Jongh. Deze gedenkbank is opgericht voor Luitenant-ter-zee 2e klasse De Jongh. Johan August (Guus) de Jongh (Magelang 1891-Den Helder 1917), op 19 oktober 1916 met de Deense Augusta Getrude Johanna Hjortshoj getrouwd, was marine-officier. Hij redde op 4 oktober 1917 als commandant van de torpedoboot Hr.Ms. Pangrango tijdens een zware storm voor de kust van

Den Helder een van zijn bemanningsleden - landstormplichtige matroos-torpedist Bartholomeus (Bart) Bleije (Bleye) (27 jaar) - die overboord geslagen was tijdens de oversteek van het Westgat naar het Schulpengat.

Toen Ltz. De Jongh zag, dat één van zijn manschappen in het water lag en de reddingboei niet kon pakken, twijfelde hij geen moment. Hij sprong zelf het water in om de matroos te redden. Zijn reddingsactie slaagde, maar de krachtsinspanning was zo groot geweest, dat hij zelf niet meer aan boord kon komen en verdrong. Pas na twee weken spoelde z'n stoffelijk overschot aan. De militaire begrafenis op 20 oktober 1917 in Amersfoort werd door veel hoogwaardigheidsbekleders bijgewoond.

De tekst op de zandstenen bovenzijde van de bank luidt:

'Gedenkt den luitenant-ter-zee Johan August de Jongh, die, om een zijner manschappen van een wissen dood te redden, den 4den oktober 1917 bij stormweer in het Westgat te water sprong en na diens redding zelf door uitputting verdrong.'

'Schaduw van Licht'



Het herdenkingsmonument 'Schaduw van Licht', een in 2009 ontworpen kunstwerk van Caroline van 't Hoff-Hörchner. Het monument staat in de boeggolf van Hr.Ms. De Ruyter. In de bestrating is nl. het dek van dit fregat weergegeven.



Brughuis en radarbol van het fregat Hr.Ms. De Ruyter.

Het brughuis met de opvallende radarbol van geleidewapenfregat Hr.Ms. De Ruyter en de geschutturen van zusterschip Hr.Ms. Tromp.

Gebouw 'Dukdalf'

2



Het twee verdiepingen hoge gebouw aan uw rechterhand is Gebouw 2, 'Dukdalf' genaamd, gebouwd in 1949 (bord: Sloepenloods

MBSOV Dukdalf). Oorspronkelijk was hier de Nieuwe Sloepenloods ondergebracht en wat later de hout- en polyesterwerkplaats (Een dukdalf is een in het vaarwater staande zware paal of constructie, waar vaartuigen aan vastgelegd kunnen worden).

Routebeschrijving.

Bij T-splitsing (bij het lage langwerpige gebouw met schilddak en dakkapellen): R.A. - richting dijk.

Gebouw

Woning voor den Officier van Politie

1



Aan de kopse kant van het langwerpige gebouw, Gebouw 1, (tegen de noordgevel van het langwerpige gebouw; uitkijkend op de dijk) bevindt zich de vroegere 'Woning voor den Officier van Politie' (de Rijkswerf had een eigen politie, de Werfpolitie). Het was nodig, dat het hoofd van het Marine Bewakingskorps op het werfterrein kwam te wonen.

Na de Tweede Wereldoorlog heeft het gebouw uit 1862 diverse functies gehad, waaronder kantoor van de bouwkundige dienst van de Rijkswerf en leslokaal. Boven de voordeur is het bovenlicht versierd met een levensboom.

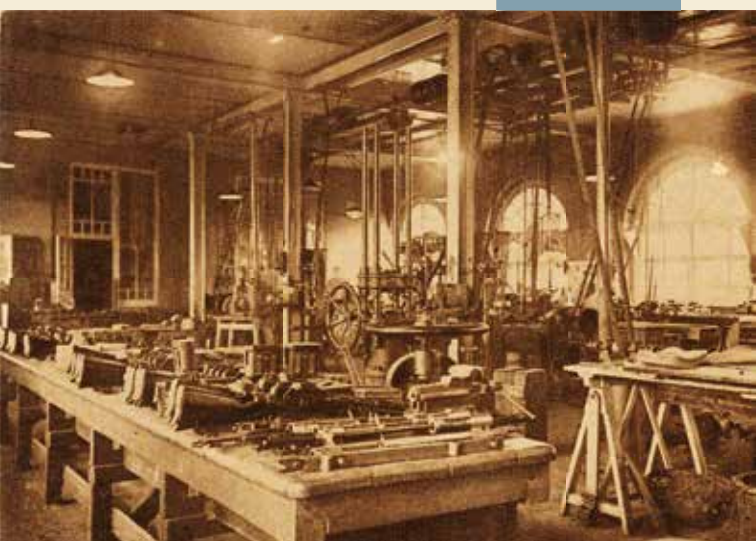
Bij het werfkanaal: kunstwerk van het luchtverdedigings- en commandofregat Hr.Ms. De Zeven Provinciën, in staal, van de hand van Ton Wijnker (van 2000).

Routebeschrijving.

Rechtsomkeert - terug. Langs het langwerpige gebouw - nu aan uw rechterhand.

Gebouw Houtmagazijn

1



Dit langwerpige gebouw uit 1825 heeft diverse functies gekend. In het begin diende het als berging voor 'houtwaren en planken' (Houtmagazijn) en later als ijzermagazijn. Rond 1866 was een deel ingericht als leslokalen voor de adelborsten. Enkele jaren later waren deze lokalen in gebruik voor de applicatieschool voor machinisten.

Sinds 1914 was in het gedeelte van Gebouw 1, waar het ijzermagazijn te vinden was, de Geschutmakerij gevestigd, waar wapens werden gemaakt. In de twintigste eeuw bevatte het gebouw: de artilleriesstelplaats, de artillerieswerkplaats, de machinerieswerkplaats, de smederij en harderij, de leerbewerkerswerkplaatsen, de afdelingen draagbare wapenen en vuurgeleidingssystemen.

Routebeschrijving.

Door het spijlenhek.



Gebouw **Apotheek**

23

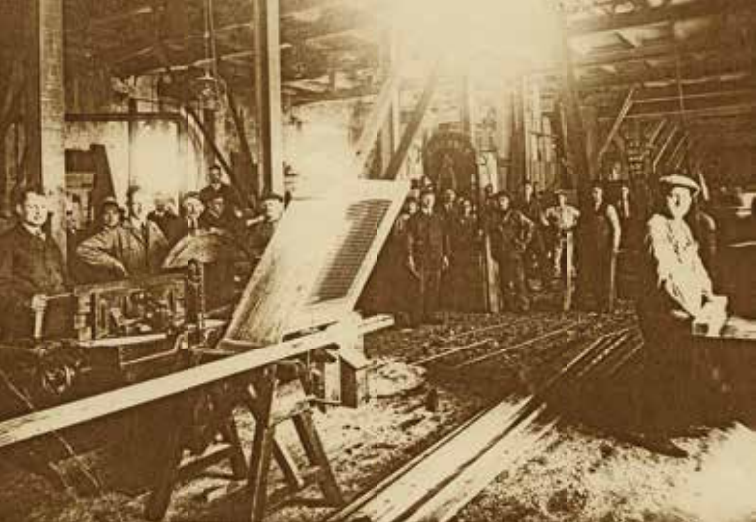
Direct na het spijlenhek ziet u een uit 1825 daterend gebouwtje. Oorspronkelijk was hier o.a. de apotheek gevestigd. Omstreeks 1878 was het in gebruik als opslag voor verbandmiddelen en berging voor brandspuiten. In 1914 is het verbouwd om meer ruimte te geven aan de functie van verbandplaats voor gewonde werklieden, voordat de Bedrijfsgeneeskundige Dienst in het Raadhuis gehuisvest werd. Voor die verbouwing werd het gehele gebouw met ongeveer een meter verhoogd en werden nieuwe ramen in het bestaande metselwerk ingebroken. In 1947 werd de zuidmuur doorbroken t.b.v. een kleine uitbouw over de gehele breedte van het gebouw. In 1975 werd de ingang aan de noordgevel dichtgezet.

Gebouw **Scheepskamers hout**

29



Het volgende langwerpige gebouw: dit tot de oorspronkelijke opzet aan de westzijde van de Oude Rijkswerf behorende gebouw (van 1825) heeft diverse functies gekend. Zo was het o.a. in gebruik als constructie- en tekenkamer en magazijn, maar



oorspronkelijk waren hier vooral werkplaatsen te vinden. Net als de overige gebouwen aan de westzijde van het werfterrein zijn de gevels in een sobere, neoclassicistische 'rundbogenstil' uitgevoerd.

Routebeschrijving.

Bijna aan het eind van het langwerpige gebouw 29 (met schilddak en dakkapellen) bevindt zich links van u - aansluitend op het parkeerterrein – het twee verdiepingen hoge Gebouw 30.

Gebouw 't Raadhuis



Het hogere gebouw staat op de plaats van een oliekokerij (1838) en brandspuithuis (1911) en dankt zijn bijnaam 't Raadhuis aan het deftige uiterlijk van een villa met bordes. Het is in 1950 op een schuilkelder uit 1940 gebouwd. Het gebouw heeft eerst dienst gedaan als uitbreiding van bureau Scheepvaart. Het laatst huisde de Geneeskundige dienst erin. Het kreeg toen de bijnaam Villa Appelo, naar de naam van een arts.

Routebeschrijving.

R.D. – oversteken, richting het lage gebouwtje met zadeldak en verhoogd middengedeelte

Gebouw Was- en douchegelegenheid

50



Dit gebouwtje (Gebouw 50) was oorspronkelijk 'was- en douchegelegenheid (voor de) dokwerkers'.

Routebeschrijving.

Rechts aanhouden naar Gebouw 52a: het bezoekerscentrum, waar de route begon

Met dank aan:

Helderse Historische Vereniging, foto's

Dirk Reitsma, foto's

Dick Stoll, foto's, samenstelling en redactie

Paul Beukers, Foto's

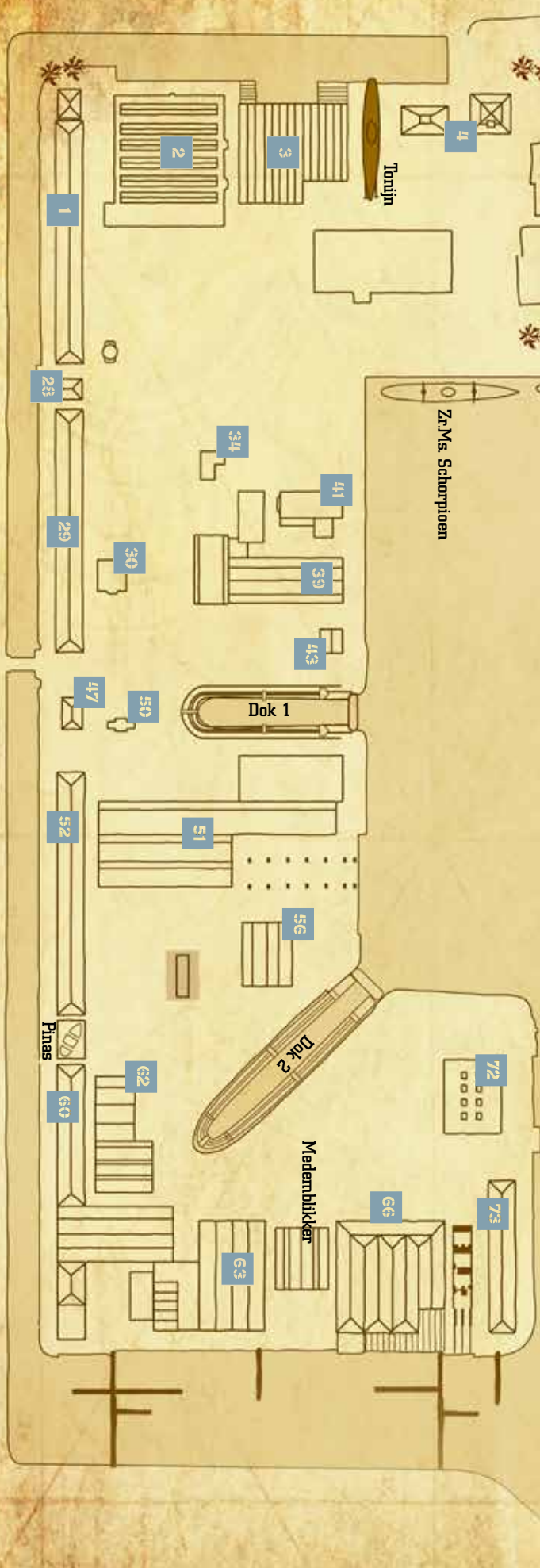
Colofon:

Uitgever, Willemsoord b.v.

Ontwerp, Style Design

Druk, Grafisch Goed





Zr. Ms. Schorpioen

Tonijn

Dok 1

Dok 2

Medemblikker

Pinas

W O O T E M S E E E R D

Gebouw	op pagina	Gebouw	op pagina	Gebouw	op pagina	Gebouw	op pagina
Gebouw 47, Stoompompegebouw	4-5	Gebouw 72, 'Bedrijfsdienst'	15	Gebouw 39, Monteurswerkplaats	25	Gebouw 2, de 'Dukdal'	32
Gebouw 52, De Smederij	6-7	Dok 2, het Nieuwe Dok	17	Gebouw 41, Lichte-Plaatwerkerij	26	Gebouw 1 Woning Politie	32
De pinas Samuel	6-7	Medemblikker	18	Gebouw 34, Transformatorstation	26	Gebouw 1, Houtmagazijn	33
Gebouw 60	6-7	Gebouw 62, Loods van Conservatie	20	Zr.Ms. Schorpioen	27	Gebouw 28, Apotheek	34
Gebouw 60, Motorenwerkplaats	9	Gebouw 56, Pomphuis	21	Hr.Ms. Abraham Crijnsen	27	Gebouw 29, Scheepskamers hout	34-35
Gebouw 63, De Ketelmakerij	10-11	Gebouw 51	23	Gebouw 4, Het Torengebouw	28	Gebouw 30, 't Raadhuis	35
Gebouw 66, Mastenloodsen	10-11-12	Dok 1, het Oude Dok	24	Onderzeeboot Tonijn	29	Gebouw 50, Douchegelegenhheid	36
Gebouw 73, De Kuiperij	13	Gebouw 43, 't Zwaantje	25	Gebouw 3, Sloepenloodsen	29		

Willemsoord B.V.

Willemsoord 47,
Postbus 183 - 1780 AD Den Helder

T - 0223 61 61 00

E - info@willemsoordbv.nl

W - willemsoordbv.nl

