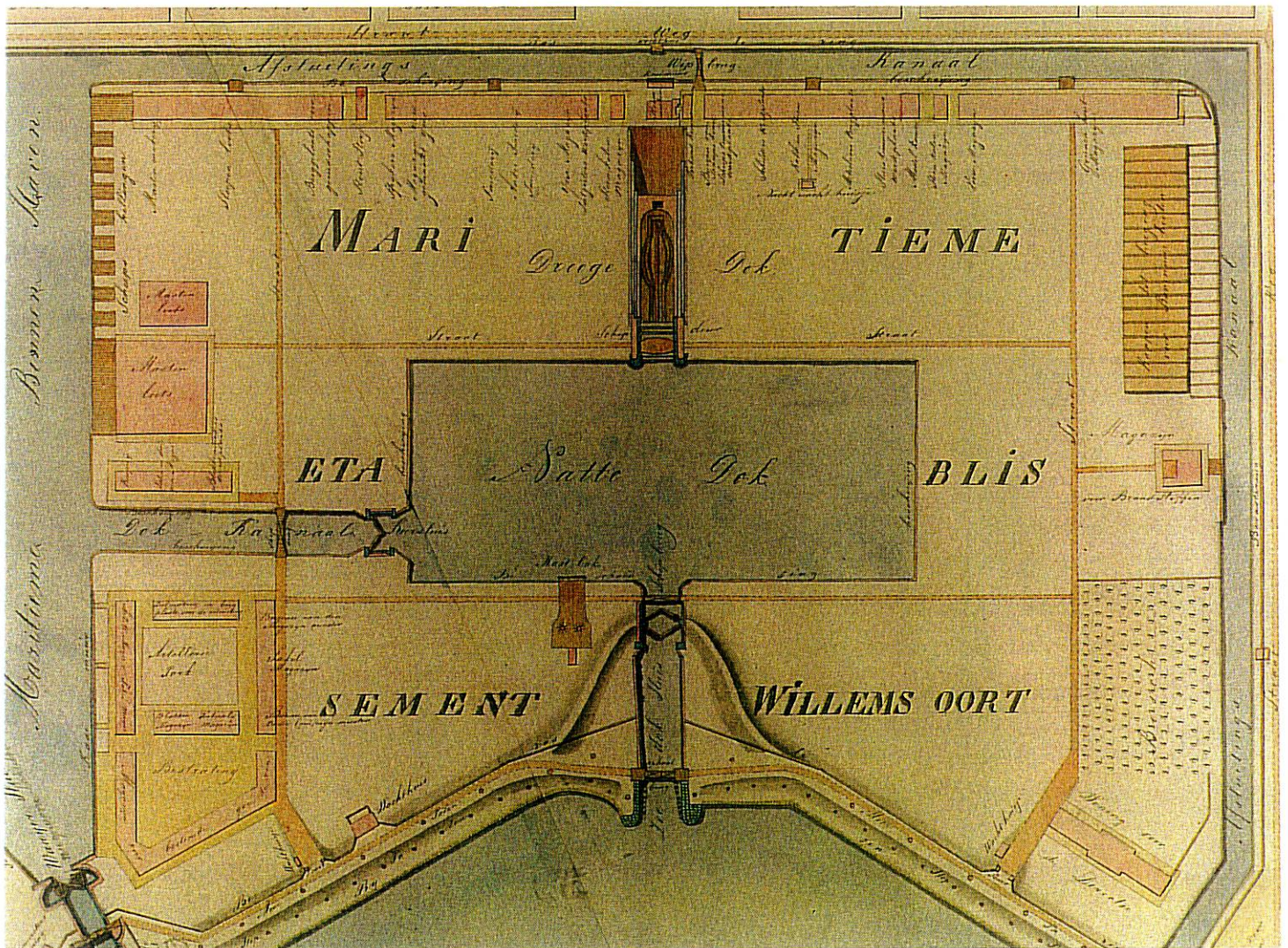


OUDE RIJKSWERF HISTORISCH OVERZICHT en GROENVOORZIENING

Den Helder



Kamphuis, bureau voor bouwhistorie
Bureau voor bouwhistorisch onderzoek, J.A. van der Hoeve

In opdracht van:
Gemeente Den Helder

Oude Rijkswerf: Historisch overzicht en groenvoorziening

te Den Helder

Delft, december 1997

Onderzoekperiode: september 1997

Uitvoering:

Kamphuis, bureau voor bouwhistorie

Oude Delft 224

2611 HJ Delft

bureau voor bouwhistorisch onderzoek, J.A. van der Hoeve

Acaciastraat 12 bis A

3551 BG Utrecht

In opdracht van:

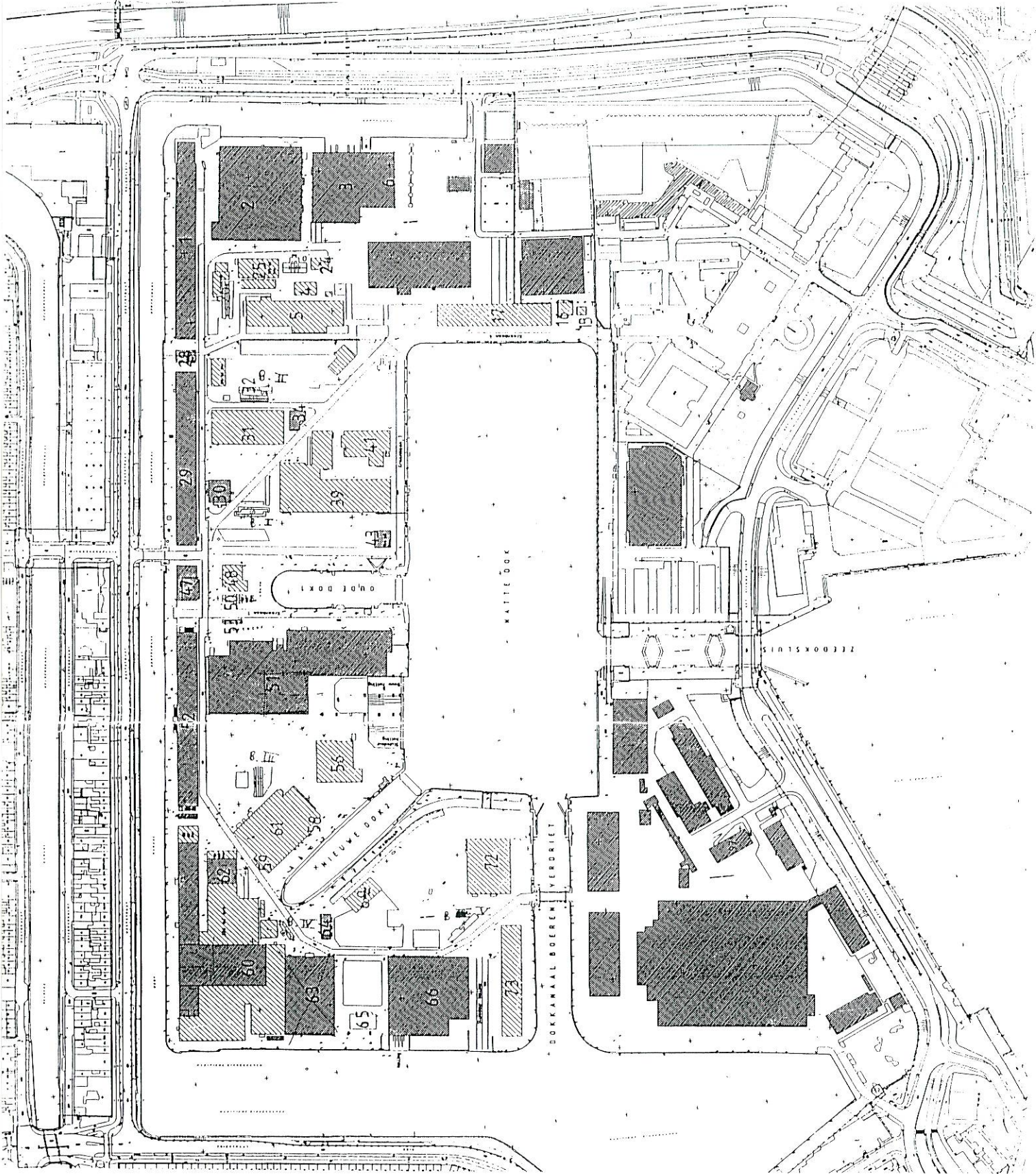
Gemeente Den Helder

Dienst Stadsontwikkeling & Beheer

Sportlaan 62

1782 ND Den Helder

© Copyright. Niets uit dit rapport mag gekopieerd of overgenomen worden zonder schriftelijke toestemming van de Gemeente Den Helder of van de auteur(s).



Plattegrond van de Oude Rijkswerf.

VOORWOORD

De "Oude Rijkswerf" te Den Helder is een scheepreparatiewerf van de Marine, die in eerste aanleg dateert uit het begin van de 19de eeuw. In de loop der tijd hebben talloze uitbreidingen en aanpassingen plaatsgevonden, waardoor er nu een veelheid aan gebouwen uit zeer verschillende perioden op het terrein staat.

Omdat de Marine recent een nieuwe werf in gebruik genomen heeft, zijn de gebouwen op de "Oude Rijkswerf" leeg komen te staan. Het ligt nu in de bedoeling om een groot deel van het terrein en de gebouwen af te stoten aan de Gemeente Den Helder. Op het moment dat de Gemeente het terrein en de bebouwing over zal nemen, staan er grotere plannen op stapel. Deze plannen behelzen onder meer sloop van een aantal gebouwen en het plaatsen van nieuwbouw. Om een verantwoorde afweging tussen sloop en behoud te kunnen maken, hebben Burgemeester & Wethouders van de Gemeente Den Helder aan *Kamphuis, bureau voor bouwhistorie* te Delft en *bureau voor bouwhistorisch onderzoek, J.A. van der Hoeve* te Utrecht opdracht gegeven tot een bouwhistorische verkenning. Deze opdracht behelst eveneens een viertal gebouwen op het terrein van de Koninklijke Marine, een gedeelte van de Rijkswerf dat niet zal worden afgestoten.

Voor deze bouwhistorische verkenning heeft een archiefonderzoek plaatsgevonden in het archief van de Rijkswerf, de Gemeentelijk archieven en de Rijksarchieven. Gezien de enorme hoeveelheid beschikbaar materiaal en de formulering van de opdracht was het niet mogelijk en lag het niet in de bedoeling om een uitputtend onderzoek te verrichten. Niettemin zijn de voornaamste bestekken, tekeningen en foto's bij het archiefonderzoek gevonden, mede dankzij de niet aflatende hulp van M. Bakker. Ook zijn wij veel dank verschuldigd aan het Instituut voor Maritieme Historie in Den Haag. Het archiefmateriaal dat in het Centrale Archief Selectiedienst (CAS) te Winschoten berust, zal op een later moment naar het Archief Rijkswerf of het Algemeen Rijksarchief (ARA) te Den Haag verhuizen. Inventarisnummers van deze stukken zijn dientengevolge niet beschikbaar.

Het archiefwerk is verricht door drs E. Vink. De verkenningen van de gebouwen, de analyse van de bouwgeschiedenis aan de hand van de archivalia en de bouwkundige kenmerken van de gebouwen ("bouwsporen") is geschied door drs K. Emmens, M. Enderman, S.B. Frieling, ir J.A. van der Hoeve, ir K. Holstein, ir J. Kamphuis, ir E. Orsel, ir H. Vlaardingerbroek en ir L. Wevers. Zij zijn ook verantwoordelijk voor de rapportage en de samenstelling van de rapporten.

Het historisch overzicht is gemaakt door drs E. Vink en de groenvoorziening is samengesteld door drs B. Olde Meierink; bewerking door drs K. Emmens. Zonder nadere vermelding zijn de afbeeldingen, zowel foto's als tekeningen, afkomstig van *Kamphuis, bureau voor bouwhistorie* of van *bureau voor bouwhistorisch onderzoek, J.A. van der Hoeve*.

J.A. van der Hoeve & J. Kamphuis.
Delft, december 1997

HISTORISCH OVERZICHT

Inleiding

In een verbaal uit 1875 dat bewaard wordt in het archief van het ministerie van Marine, bericht de directeur der Marine te Willemsoord (Den Helder) aan de minister, dat geen der gebouwen onder het beheer der directie "gerekend kan worden door kunstwaarde of geschiedkundige herinneringen te behooren tot de monumenten", zoals bedoeld in een ministeriële beschikking over het werk van de Rijksadviseurs voor de Monumenten van Geschiedenis en Kunst (dat wil zeggen de voorlopers van de latere Rijksdienst voor de Monumentenzorg).¹⁾

De tijden zijn veranderd sinds 1875. Over de gebouwen op het terrein van de Marine in Den Helder wordt momenteel heel anders gedacht. De gemeente Den Helder en het ministerie van Defensie realiseren zich dat deze gebouwen waardevol zijn en een zorgvuldig beheer vereisen. Beide partijen zijn het erover eens dat aan een dergelijk beheer een gedegen inzicht in de historie van de gebouwen op het rijkswerfterrein ten grondslag dient te liggen. Omdat zich voor de westelijke helft van de Oude Rijkswerf binnen niet al te lange tijd ingrijpende veranderingen aandienen, heeft men besloten een aantal gebouwen op dat terrein op hun historische en bouwhistorische waarde te laten beoordelen.

Dat is gebeurd in de bijgaande onderzoeksverslagen over de afzonderlijke gebouwen, waarin de historische gegevens in samenhang met de resultaten van het bouwhistorisch onderzoek worden gepresenteerd. Daarnaast is van het historische materiaal gebruik gemaakt voor het onderstaande algemene hoofdstuk over de ontwikkeling van het westelijke gedeelte van de Rijkswerf.

De ontwikkeling van de haven en bijbehorende werken aan het Nieuwe Diep

De Rijkswerf hoort bij de haven die de Staten-Generaal in de kop van Noord-Holland aan het Nieuwe Diep liet aanleggen. De keuze voor deze locatie van de haven had alles te maken met de ligging, die zowel vanuit militair perspectief als in economisch opzicht zeer strategisch was. In 1781 werd een begin gemaakt met de aanleg van een ankerplaats in de monding van het Nieuwe Diep. Deze was geschikt voor marine- en koopvaardij schepen met een flinke diepgang. Het plaatsje Den Helder nam dankzij de nabijheid van de haven in de 18de eeuw snel in omvang toe.

Vervolgens werd in 1790 het Nieuwe Werk ingericht, een zogenoemde kielplaats (werf) met werkplaatsen, onderkomens voor het personeel, een helling en magazijnen, kortom alles wat nodig was voor de reparatie en bevoorrading van de voor anker liggende marineschepen. Het Nieuwe Werk was in 1792 gereed. De kielplaats lag even ten zuidoosten van de Oude Rijkswerf.

Na de oprichting van de Bataafse Republiek in 1795 werd de instandhouding van een sterke marine als een prioriteit gezien. De nieuwe machthebbers maakten om die reden

1) Algemeen Rijksarchief 's-Gravenhage (ARA), Gewoon Verbaal-archief Ministerie van Marine, Verbalen, 2468, 1875, 14 april nr. 41.

ernst met de verbetering van de haven bij Den Helder. Even voor 1800 circuleerden er plannen voor een marinevestiging aan het Nieuwe Diep, waar de werkzaamheden aan en bevoorrading van de schepen beter zou kunnen plaatsvinden dan op het Nieuwe Werk. De nieuwe marinevestiging zou worden gecombineerd met diverse fortificaties. Bovendien moest de marينهaven worden vergroot en verbeterd.

Tijdens het koningschap van Lodewijk Napoleon (1806-1810) en gedurende de inlijving bij het Franse keizerrijk (1810-1814) werden de plannen verder ontwikkeld. Het was Napoleon zelf die, na zijn bezoek aan Den Helder en Texel op 16 en 17 oktober 1811, het bevel gaf tot een snelle uitvoering ervan. Hij besloot tot het aanleggen van het "Gibraltar van het Noorden", een zeehavenstad met fortificaties (afb. 2).

De projecten aan het Nieuwe Diep werden na de oprichting van het Koninkrijk der Nederlanden in 1814 voortgezet door koning Willem I (1814-1840), die evenals de Fransen het belang inzag van een sterke marine vlootbasis in de kop van Noord-Holland.²⁾

Jan Blanken

De inrichting van het maritieme etablissement aan het Nieuwe Diep kan niet worden behandeld zonder de naam van Jan Blanken Jansz. te noemen. Hij was dan wellicht niet de geestelijke vader, maar toch wel de ontwerper van de Rijkswerf en van de meeste waterbouwkundige werken die zowel tijdens het bewind van de Fransen als tijdens dat van koning Willem I vorm kregen. Ingenieur en later inspecteur-generaal van Waterstaat Jan Blanken kreeg eerst van de ene, en vervolgens van de andere partij opdracht om de uitvoering van de door hem ontworpen projecten op zich te nemen. Anno 1997 zijn de meeste van Blankens ontwerpen die destijds werden uitgevoerd nog in Den Helder aanwezig, zij het niet in ongewijzigde staat.

Van Blanken is een groot aantal ontwerptekeningen bewaard gebleven met betrekking tot de bouw van een zeehaven aan het Nieuwe Diep. De oudste dateert uit circa 1803. Op de tekeningen die Blanken tussen ongeveer 1812 en 1820 maakte van het nieuw in te richten maritieme etablissement, is de vorm en de basisindeling van het terrein al duidelijk zichtbaar. Centraal staat op die tekeningen het Natte Dok, geflankeerd door het droge dok. Ook in werkelijkheid zou dat het geval zijn. De plannen van Blanken werden evenwel niet integraal uitgevoerd. Vele wijzigingen werden nog door Blanken zelf aangebracht. Dat blijkt uit de verschillende versies van de plannen van het maritieme etablissement die bewaard zijn gebleven.

Blanken droeg persoonlijk zorg voor een deel van de uitvoering van zijn ontwerpen. Zijn specialisme lag op het terrein van de waterstaatkundige werken: de dokken en de bij het droge dok behorende stoommachine, het Afsluitingskanaal, de haven en de sluizen. Toen deze werken eenmaal in voldoende mate voltooid waren, werd het terrein door het Departement van Binnenlandse Zaken en Waterstaat overgedragen aan het Departement van Oorlog. Dat gebeurde op 20 september 1822, de officiële stichtingsdatum van de Rijkswerf. Blanken bleef zich vanaf dit tijdstip hoofdzakelijk bezighouden met de waterwerken op en bij de Rijkswerf. De inspecteur der maritieme

2) Bakker (1993), p. 27-72.

gebouwen L. Valk, die vanaf eind 1822 was aangesteld, richtte zich op de bebouwing van het rijkswerfterrein.³⁾

De inrichting van het maritieme etablissement

Zuiver functioneel gezien valt het maritieme etablissement in twee helften uiteen. Aan de westzijde bevindt zich het civiele gedeelte of de eigenlijke werf, met een groot aantal utilitaire bouwwerken, zoals werkplaatsen en magazijnen. Hier waren in de glorie tijd van de Rijkswerf talrijke arbeiders werkzaam, die 's lands vloot bouwden, bevoorraadden en onderhielden. De oostzijde van het terrein heeft veel meer een militair karakter. Hier ligt het domein van het hogere marinepersoneel van de vlootbasis Den Helder. Oorspronkelijk had men vanuit de daar staande gebouwen uitzicht op het Nieuwe Diep. In het verleden bevonden zich op de oostelijke helft gevoelige activiteiten die samenhangen met de fabricage van wapentuig, zoals torpedo's. Vóór de voltooiing van de Nieuwe Werf in 1993 werd de Rijkswerf vanuit deze locatie bestuurd, nu is dat niet meer het geval.

De scheidslijn tussen het oostelijke en het westelijke deel wordt gevormd door het Dokkanaal "het Boerenverdriet", dat de zuidzijde van het Natte Dok verbindt met de binnenhaven, en in het verlengde daarvan een denkbeeldige lijn aan de noordzijde van het Natte Dok. Het Boerenverdriet werd zo genoemd, omdat het zout water inliet in het Noord-Hollands Kanaal, dat met de binnenhaven in verbinding stond. Het zeewater kwam de landbouw in het door het kanaal doorsneden gebied uiteraard niet ten goede. Op de oostelijke helft werd het oudste gebouw van het terrein opgetrokken, namelijk het Groot Magazijn (daterend uit 1816), dat ondanks zijn zeer zware muren door de bombardementen tijdens de Tweede Wereldoorlog zodanig beschadigd raakte dat het moest worden afgebroken. Het gebouw werd door Blanken ontworpen, en vormde de enige uitzondering op de regel dat hij zich uitsluitend bezighield met de waterwerken en wat daarbij te pas kwam. Dit Groot Magazijn bevond zich op het zuidoostelijke deel van het terrein van de Oude Rijkswerf, ten oosten van het Boerenverdriet (afb. 1, 2). Nadat inspecteur Valk in 1822 zijn entree had gemaakt, liet de Marine op de oostelijke helft de representatieve woningen voor de directie bouwen (het huidige CZM), het Koninklijk Instituut voor de Marine, de kazerne voor mariniers en het Marinehospitaal, om maar enkele van de grootste, deels niet meer bestaande, bouwwerken op te sommen.

Afgezien van het stoommachinegebouw, dat een jaar na het Groot Magazijn voltooid werd (in 1817), zijn de oudste gebouwen op de westelijke helft van de Rijkswerf pas in de periode 1824-1827 tot stand gekomen. Zij zijn dan ook opgericht door Valk. Deze gebouwen zullen in het onderstaande overzicht uitgebreid aan de orde komen.

Tot voor kort kon men het werfterrein niet alleen in een oostelijke en een westelijke helft verdelen, maar ook in een noord- en een zuidgedeelte. De scheiding werd gevormd door het Oude Dok aan de westzijde van het Natte Dok en de recht tegenover het Oude Dok gelegen Zeedoksluis aan de oostzijde van het Natte Dok. Deze indeling in noord en zuid was overigens niet functioneel, maar zuiver topografisch van aard.

3) Haubourdin (1987), p. 11-28; Bakker (1993), p. 83-125.

Het gehele etablissement wordt omgeven door water, d.w.z. het Afsluitingskanaal en de Koopvaardersbinnenhaven (nu Maritieme Binnenhaven) aan de zuidzijde, het Afsluitingskanaal aan de west-, en noordzijde en het Nieuwe Diep aan de oostzijde. De gebouwen die op het terrein staan waren en zijn hierdoor zeer goed toegankelijk over water.

In het volgende overzicht beperken wij ons, zoals gezegd, tot de westelijke helft van de Rijkswerf, die gedurende twee bouwcampagnes in de loop van de 19de eeuw voor een groot deel werd volgebouwd. De eerste bouwcampagne duurde van 1813 tot 1827, de tweede van 1857 tot 1866. Ook na afloop van deze beide bouwperiodes werd op de westhelft het nodige gebouwd, met name in de periode vanaf de Tweede Wereldoorlog.

De eerste bouwphase, 1790-ca. 1857

De werkzaamheden aan het maritieme etablissement, of "Willemsoord" zoals het terrein vanaf circa 1814 genoemd werd, bestonden aanvankelijk uit waterwerken, waar later de bouw van vier werkplaatsen en magazijnen aan toegevoegd werd. Het Natte Dok, de Maritieme Binnenhaven (toen Koopvaardersbinnenhaven geheten), het Dokkanaal, de Zeedoksluis, het Oude Dok en het Afsluitingskanaal werden alle in deze bouwphase aangelegd. Dit betekent, dat de elementen die de kern van de Rijkswerf vormden in het tweede decennium van de 19de eeuw aanwezig waren.

Bij het droge dok hoorde het oudste gebouw van het westelijke gedeelte van de Rijkswerf, het stoommachinegebouw (gebouw 47), ontworpen door Blanken als pompgebouw bij het Oude Dok. Nadat de waterwerken gereed waren, trok Blanken zich terug als ontwerper van de Rijkswerf.

De magazijnen en werkplaatsen die vervolgens op de westelijke helft van het werfterrein verschenen waren van de hand van L. Valk (gebouw 1, 4, 29, 52, 60 en 66). Hij ontwierp ze in dezelfde neo-classicistische stijl als het Groot Magazijn van Blanken (afb. 1). De gebouwen die hij ontwierp dateren uit 1824 en 1825. Ook het gebouw voor de directie (CZM) op de oostelijke helft van het terrein was door Valk ontworpen (zie afb. 2).

Het ministerie van Marine liet in 1824 en 1825 achtereenvolgens aanbesteden:

- het langgerekte gebouw 52 (huidige nummering), dat nogal wat functies kreeg op het gebied van metaalverwerking. Het deed dienst als spijkermagazijn, magazijn voor ruw gemaakt ijzer, koper, blik, lood, smederij, koper- en blikslagerswinkel, loodgieterswinkel en tenslotte als bierhok ('winkel' betekent in dit geval werkplaats). Dit gebouw had toentertijd het nummer 19;⁴⁾
- een bergplaats voor steenkolen ten zuiden van het stoommachinegebouw (voormalig gebouw 20);

4) De oude nummers zijn waarschijnlijk tot 1869 geldig geweest. In dat jaar is sprake van omnummering van de gebouwen, zie: ARA, Gewoon Verbaal-archief Ministerie van Marine, indices, 4019: 1869, 17 feb. nr. 37 en 4 maart nr. 41.

- een bergplaats voor brandspuiten en verbandplaats voor gewonde werklieden (gebouw 22).

N. van der Stok uit Naarden nam dit werk aan op 25 april 1824.

Op 19 juli 1824 zouden worden aanbesteed:

- een gebouw dat dienst deed als berg- en werkplaats. Dit was gebouw 29 (destijds nr. 23) waarin o.a. het bureau van constructie, het magazijn voor verfwaren, de metselaarswinkel en de huistimmermanswinkel gevestigd werden. Bij gebouw 29 hoorde een regenwaterbak, die toen het nummer 51 droeg. Verder hoorden bij de aanbesteding:

- vier houthellingen (destijds nr. 29), op de zuidwestzijde van het werfterrein.

Het staat niet vast of deze aanbesteding wel is doorgegaan, aangezien in ieder geval het werk aan de houthellingen pas naderhand is aangenomen.

Vervolgens werd in februari 1825 het volgende werk aanbesteed:

- de bouw van de blokkenmakerswerkplaats en kuiperij (toen gebouw 31, ter plaatse van het huidige gebouw 73);
- de masten- en sloepenmakerij en berging van gereedschap, pakhuis, mast- en sloephellingen en de houtstoof (destijds de nrs 17, 18, 27 en 28, nu gebouw 60).

In maart 1825 werden aanbesteed:

- de mastloodsen met hellingen (destijds gebouw 30, nu gebouw 66),
- het magazijn voor houtwaren en planken (destijds gebouw 25, nu gebouw 1),
- een hok voor spaanders en houtkrullen (destijds gebouw 24, nu gebouw 28),
- de houttuinen of bergplaats voor ruwe noordse houtwaren (voormalig gebouw 26, ter plaatse van de achterzijde van de nieuwe sloepenloods), en
- de vier houthellingen waarvan in 1824 reeds sprake was (voormalig gebouw 29, bij het huidige gebouw 3).

In 1826 werd de bouw van het gebouw tot berging van brandstoffen aanbesteed.

Vanwege enige vertraging tijdens de bouw zou het als laatste bouwwerk begin 1827 opgeleverd worden. In dit gebouw (destijds nr. 49, thans nr. 4) is thans het Marinemuseum gevestigd. Vanwege zijn klokkentoren werd dit magazijn het torengedouw of het "Torentje" genoemd.

Van 1824 tot 1827 is er koortsachtig gebouwd op de Rijkswerf. Voorlopige afsluiting van de activiteiten was de inrichting van een openbare wandelplaats ("het Boschje") achter het gebouw van de Directie (CZM) op de oostelijke helft van de Rijkswerf. De inrichting van het maritieme etablissement als geheel was toen echter allerminst voltooid. Geld voor een voortzetting van de werkzaamheden kon evenwel niet gevonden worden. Het ministerie van Marine moest de bouwplannen die Valk nog in portefeuille had uitstellen.

Na afloop van de eerste bouwcampagne, in 1827, waren de aan het Afsluitingskanaal grenzende delen van de westelijke Rijkswerf bebouwd geraakt. Afgezien van de waterwerken bleef het middengedeelte onbebouwd, althans voor zover het ging om stenen gebouwen. Wel werd een deel van het terrein in beslag genomen door houten

keten, die fungeerden als opslagruimten, als onderkomens voor werklieden of als woonruimte.⁵⁾

In de periode tussen de beide grote bouwgolven van 1827 en 1857 werden op het westelijke deel van de Rijkswerf enkele nieuwe gebouwen geplaatst en grotere reparaties verricht aan bestaande gebouwen (afb. 4 en 5). De belangrijkste toevoegingen aan het gebouwenbestand in die tijd waren:

- in 1832 en 1833 vond de bouw van 18 kanonneerbootkappen voor 36 gaffelkanonneerboten plaats (het huidige gebouw 3 en ter plaatse van het huidige gebouw 2);
- de zogenaamde "Medemblicker houtloods" (het in 1983 afgebroken gebouw 65), waarin het eikenhout werd opgeslagen. Deze loods is vermoedelijk aan het begin van de jaren 1830 gebouwd.
- in 1838 zouden volgens sommige bronnen aan weerszijden van het stoommachinegebouw twee gebouwtjes zijn gebouwd (nrs 20 en 22) die als bergplaatsen voor de opslag van steenkolen fungeerden (afb. 6).

Vanaf het einde van de jaren dertig tot het einde van de jaren vijftig van de 19de eeuw zijn op de westelijke helft van de Rijkswerf geen belangrijke bouwactiviteiten ont-plooid. Alleen zijn tussen 1833 en 1838 mogelijk enkele minder belangrijke gebouwen toegevoegd aan het totale bestand. Het gaat om twee (houten) werkloodsen die volgens de plattegrond van 1838 (afb. 5) aan weerszijden van het droge dok stonden (allebei nr. 19 op die kaart), maar niet op de plattegrond van 1833 (zie afb. 4 en 5) worden aangegeven. Hetzelfde geldt voor de eikenhoutloods (nr. 16 op de kaart van 1838, afb. 6), de teerkokerij (nr. 21) ten noorden van het droge dok en de oliekokerijen bij de gebouwen 5 en 18. Omdat het gebouwen van het tweede garnituur betrof, is de kans aanwezig dat ze in 1833 wel aanwezig waren, maar simpelweg niet interessant genoeg gevonden werden om op de plattegrond te worden ingetekend (vergelijk afb. 4 en 5 met 6).

De tweede bouwfase: ca. 1857-ca. 1865

Tijdens de tweede 19de-eeuwse bouwcampagne, die in 1857 begon, veranderde de aanblik van het werfterrein ingrijpend (afb. 7). De grote ruimten die na afloop van de eerste bouw golf grotendeels open gebleven waren, werden verkleind door de uitbreiding, resp. nieuwbouw van waterwerken op de westelijke helft van het terrein.

Hiervoor moesten gebouwen wijken die nog niet zo lang aanwezig waren, zoals de eikenhoutloods op de zuidwesthoek van het terrein. Op de plaats van de loods werd naast het Natte Dok een nieuw droogdok gebouwd. Op zijn beurt werd het Natte Dok aan de noordzijde vergroot. De keersluis in het Dokkanaal werd afgebroken en nieuw opgetrokken en voorzien van eb- en vloeddeuren.

Aan het Oude Dok werden belangrijke reparaties verricht. Verder verving men de schipdeur. Het nieuwe en het Oude Dok waren in de nieuwe situatie te bedienen met één stoommachine, die ongeveer halverwege stond: gebouw 56.

5) Bakker (1993), p. 115-137. Concept-register Rijkswerf (1995), p. 3-9; 12-15; 18-28; 33-35. Reinders Folmer (1982), p. 6-9.

Tijdens de tweede bouwfase kwamen behalve de waterwerken ook gebouwen aan de beurt. Een gedeelte kreeg een andere bestemming, andere gebouwen werden aangevuld met nieuwbouw. Zo is het oude stoommachinegebouw (gebouw 47) in 1864 tot ijzermagazijn en graanopslag verbouwd, omdat gebouw 56 de oude functie van pompgebouw had overgenomen, zowel voor het Oude als het Nieuwe Dok. In de kanonneerbootkappen (gebouw 3) werden sloepen, affuiten en hout opgeslagen. Gebouw 60 (de sloepenloods en mastenmakerij, destijds nr. 17) werd omstreeks 1861 een werkplaats voor stoomwerktuigen. Bij die gelegenheid is tegen de zuidzijde van deze werkplaats een nieuw gebouw aangebouwd op de plaats van een helling. Daarin werd een werkplaats voor stoomketels gevestigd.

Verder werd in 1862 tegen de noordgevel van gebouw 1 (de loods voor berging van houtwaren, die enkele jaren tevens dienst deed als leslokaal voor adelborsten) het woonhuis voor de officier van politie gebouwd.

Tenslotte vond ook nieuwbouw of afbraak plaats van een aantal minder belangrijke gebouwen, zoals werkloodsen, of kregen deze een andere bestemming: zie hiervoor de plattegrond van 1883/1887 (afb. 8)

De poorten aan de noord- en zuidzijde vormden in de 19de eeuw de voornaamste toegangen tot de Rijkswerf. De westelijke ingang, die niet tot de oorspronkelijke aanleg behoorde, was aanvankelijk slechts van secundair belang. In 1863 verving een dubbele basculebrug de vlotbrug bij de westelijke ingang, die weer een vervanging was van de oude wipbrug (zie afb. 3 voor de oude wipbrug). De toegankelijkheid van de westelijke helft van de Rijkswerf werd hierdoor aanzienlijk vergroot.

In 1866 waren de werkzaamheden gereed.⁶⁾

Toen de indeling van de Rijkswerf eenmaal voldoende vastlag, kon men tot de aanleg van een wegen- en spoorwegennet overgaan. In december 1862 werd de aanleg van spoor- en straatwegen op het maritieme etablissement aanbesteed. De spoorwegen waren nodig voor het vervoer van zware artikelen. Het spoor liep langs het Torentje (thans gebouw 4), de voormalige kanonneerbootkappen (thans gebouw 3), het Oude Dok en de smederij met de naastgelegen stoomwerkplaats (thans gebouw 60). Een groot deel van de reeds aanwezige straten was rechthoekig van opzet en vlak langs de gebouwen aangelegd, zoals op de plattegrond uit 1838 te zien is (afb. 6).⁷⁾ Verder waren al vrij vroeg in schuine richting aangelegde verbindingen aanwezig, die volgens Reinders Folmer aanvankelijk voetpaden geweest moeten zijn en in een later stadium - wellicht na afloop van de tweede bouwperiode- werden bestraat.⁸⁾

Op een ontwerptekening van de scheepmakerswerkplaats uit 1907 is het straten- en padenpatroon aanzienlijk meer uitgewerkt dan op de plattegrond uit 1883/1887. Tussen het oude en het Nieuwe Dok liepen volgens deze plattegrond schuine voetpaden en klinkerpaden en rechte straatwegen. Enkele verbindingen op het noordwestelijke gedeelte van de Rijkswerf waren aan weerszijden beplant met bomen. Dat blijkt uit

6) Reinders Folmer (1982), p. 9-13, 22-25.

7) Zie ook: ARW, bestek nr. 31 wegens het aanleggen van spoor- en straatwegen op het marine etablissement, aanbesteed dec. 1862.

8) Deze diagonaal verlopende paden zijn afgebeeld op de plattegrond uit 1883/1887 (afb. 8), maar verschijnen ook al op een hier niet gereproduceerde plattegrond uit 1878. Op een evenmin gereproduceerde plattegrond uit 1865 ontbreken zij echter. (Zie ook Reinders Folmer, p. 24.)

foto's uit het einde van de 19de en het begin van de 20ste eeuw (afb. 12). Een aantal van de diagonale routes bestaat nu nog.⁹⁾

De ontwikkelingen vanaf het einde van de 19de eeuw tot de Tweede Wereldoorlog (1865-1940)

Na afloop van de tweede bouwcampagne (1857-1865) werd in feite tot in de jaren zeventig van de 20ste eeuw vrijwel onafgebroken gebouwd en verbouwd op het maritieme etablissement. De projecten volgden elkaar op. Afhankelijk van de beschikbare middelen varieerde de schaal waarop men bouwde. Zo kwam men in de crisisjaren (1930-1940) niet veel verder dan de bouw van kleinere loodsen. De bouwactiviteiten bereikten een hoogtepunt in de jaren onmiddellijk na afloop van de Tweede Wereldoorlog.

Het zou te ver voeren om op deze plaats diepgaand op de ontwikkelingen in te gaan. Hiervoor wordt verwezen naar de verschillende rapporten van de bebouwing op de Oude Rijkswerf. Alleen de werkzaamheden die betrekking hebben op de in historisch opzicht waardevolle panden zullen hier kort aan de orde komen. Voor meer gedetailleerde gegevens zij verwijzen naar de plattegronden uit 1911 (afb. 10), 1935 (afb. 14), 1950 (afb. 18) en 1967 (afb. 20), die in dit rapport zijn opgenomen.

De belangrijkste veranderingen op de westelijke helft van het werfterrein zijn op deze plattegronden te zien. Van een aantal gebouwen bestaan de bestekken nog, onder meer betreffende:

- de inrichting van een loods en twee hellingen voor torpedoboten bij de mastenloods (= bij gebouw 66) in 1888 en 1889. In 1915 werd in deze torpedoloods en in een deel van de mastenloods een ijzermagazijn ingericht.
- de aanbouw van een bergplaats voor sloepen tegen de bestaande sloepenloodsen (=de voormalige kanonneerbootkappen, gebouw 3) in 1897.
- de bouw van een groter stenen wachthuis bij de Westerpoort van het werfterrein in 1906.
- de inrichting tot electriciteitscentrale van het stoommachinegebouw bij het Nieuwe Dok in 1908.
- de bouw van een machinewerkplaats tegen de oostgevel van de stoomwerkplaats (gebouw 60) in 1916.
- de bouw van een ketelmakerij op de plaats van de voormalige torpedoloods en twee slephellingen (gebouw 60) in 1918 en 1920.
- de bouw van een werkplaats voor de werfdivisie in 1924, bij het Torentje (gebouw 17)
- de bouw van verschillende loodsen achter de machinebankwerkerij en de stoomwerkplaats (gebouw 60) in 1937.
- de bouw van de scheepmakerswerkplaats (gebouw 51) in 1938. Dit gebouw werd na de Tweede Wereldoorlog voltooid.

9) Zie o.a.: Collectie Instituut voor Maritieme Historie, 's-Gravenhage, 1898/1899 en jaren twintig en dertig van deze eeuw; NSM, tekeningenarchief, KM 41 IV, 9.1: plan der plaatsing van een nieuwe scheepmakerswerkplaats, situatie met geprojecteerde gebouwen, ontwerp 1907.

- de bouw van een sportschool schuin achter het Torentje en van het marinezwembad, eveneens op die plaats, daterend uit de jaren '20.
- de bouw van bunkers vlak voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog. Deze lagen verspreid over het werfterrein (zie het rapport over de bunkers).

De Tweede Wereldoorlog en de na-oorlogse periode (1940-heden)

De Oude Rijkswerf kreeg in de loop van de Tweede Wereldoorlog een aantal bombardementen te verwerken (afb. 17). Een deel van de bommen was in clusters afgeworpen boven de westelijke helft, waar gebouw 1 en de omgeving van gebouw 4 (het Torentje) het zwaarst werden getroffen. Op het gebied ten zuiden van het Nieuwe Dok behoorden het oude victualiemagazijn (de voorganger van gebouw 73), de exercitieloods (niet meer bestaand), de dokloods (idem) en de voormalige mastenloods (gebouw 66) tot de ernstig getroffen gebouwen.

Verspreide bommen kwamen neer in het Natte Dok, op het Oude Dok en op de gebouwen 60 en 63 (de oude en nieuwe ketelmakerij en stoomwerkplaats).

Vlak na de Tweede Wereldoorlog brak een periode van ongekende bouwactiviteiten aan. Beschadigde gebouwen werden hersteld en er verrezen in een hoog tempo nieuwe gebouwen. Vrijwel iedere onbebouwd gebleven lokatie werd benut. Ook werden bestaande gebouwen afgebroken, om plaats te maken voor nieuwbouw. Met name de kleine loodsen die in de jaren 1930 verspreid over de Rijkswerf waren verschenen, zijn bij die gelegenheid opgeruimd. Zij werden gedeeltelijk vervangen door nieuwe bergplaatsen.

Het aantal gebouwen dat op de plattegronden uit 1950 en 1967 werd ingetekend is fors groter dan op de oudere plattegronden (afb. 18 en 20). De uitbreiding van taken en de veranderingen in de aard van de uitvoerende werkzaamheden hadden hun weerslag op de indeling en aard van de gebouwen. Het is, zoals gezegd, ondoenlijk om op deze plaats uitgebreid op de ontwikkelingen uit de periode na de Tweede Wereldoorlog in te gaan.

De belangrijkste naoorlogse bouwwerken zijn:

- de monteurswerkplaats (gebouw 39) uit 1947,
- de gebouwen aan de zuidzijde van de voormalige ketelmakerij (gebouw 60), eveneens uit 1947 en uit 1951, 1952,
- een deel van de scheepmakerswerkplaats (gebouw 51), gebouwd in 1948, 1949, 1951 en 1952,
- de nieuwe sloepenloods (gebouw 2), die dateert uit 1949.

In vrijwel alle overige gebouwen vonden ingrijpende verbouwingen plaats. Zo werd in 1958 aan gebouw 52 een complete verdieping toegevoegd ten behoeve van een kantine.

Als laatste ingrijpende wijziging op het terrein van de Rijkswerf moet de verplaatsing van de Zeedoksluis in 1975 genoemd worden. De plattegrond van de Rijkswerf werd hierdoor wezenlijk veranderd. In het vervolg lag de sluis niet meer, zoals voorheen, recht tegenover het Oude Dok, maar meer naar het zuiden. Dit betekent dat de symmetrie in de indeling van het terrein is doorbroken (afb. 22).

Na de verhuizing naar de Nieuwe Werf veranderde er veel op het oude rijkswerfterrein, dat sedertdien bekend staat als de "Oude Rijkswerf". Sommige gebouwen die overbodig geworden waren, of om een andere reden niet meer functioneerden, werden afgebroken. Andere gebouwen kregen een nieuwe bestemming. Zo werd de Traditiekamer, het bedrijfsmuseum van de oude Rijkswerf, ondergebracht in gebouw 1, de voormalige geschutmakerij en artilleriewerkplaats. Het proces van herschikking van de gebouwen is momenteel nog in volle gang.

Verantwoording

Inleiding

Gezien de grote hoeveelheid archiefmateriaal en de beperkte hoeveelheid tijd moest voor het historisch onderzoek een selectie worden gemaakt uit de archiefbronnen. De publicatie 'Rijkswerf Willemsoord 1822-1982' van mevr. C. Reinders Folmer-Van Prooijen was in dit opzicht zeer waardevol. Zij onderscheidt wat betreft de 19de eeuw twee bouwfases en noemt verder ook de bouwjaren van de gebouwen die na afloop van de tweede bouwfase zijn verrezen. Voor de selectie van de bronnen is haar boek als uitgangspunt gebruikt.

1) de eerste bouwphase (ca. 1790 - ca. 1830)

Deze bouwphase is uitgebreid belicht in het boek *Herstelplaats voor 's Lands vloot* door M. Bakker (Amsterdam 1993). Het boek vormt een stevige basis waarvan kon worden uitgegaan. Ook bevinden zich in de publicatie van de hand van A. Abbenes, *Opstellen betreffende de Rijkswerf Willemsoord* (Willemsoord 1960) en in de *Geschiedenis van de dokwerken op het Maritieme Etablissement Willemsoord aan het Nieuwediep* ('s-Gravenhage 1865) veel belangrijke gegevens.

De archiefbronnen over de vroegste bouwphase die als aanvulling op deze literatuur zijn gebruikt berusten in het Rijksarchief Noord-Holland, nl. de 'Ingekomen stukken' in het 'Archief van de onderdirecteur der Marine in het onderdepartement van de Zuiderzee te Den Helder en zijn voorgangers, 1813-1843'.

2) de periode 1830 - ca. 1857

Geraadpleegd zijn eveneens het 'Archief van de onder-directeur der Marine' in het Rijksarchief Noord-Holland en bovendien het Algemeen Rijksarchief, Tweede Afdeling, 'Gewoon Verbaal-archief van het ministerie van Marine, indices en verbaalen'. Ook de bestekken uit die jaren, aanwezig in het Archief van de Rijkswerf zijn geraadpleegd.

3) de tweede bouwphase (ca. 1857 - 1865)

Geraadpleegd zijn de bestekken aanwezig in het Archief van de Rijkswerf, en de indices en verbaalen in het 'Gewoon Verbaal-archief' van het ministerie van Marine.

4) de periode na de tweede bouwphase (ca. 1865 - heden)

Omdat zich volgens de literatuur enkele belangrijke ontwikkelingen voordeden aan het einde van de 19de eeuw (nieuwbouw en herbestemming van bestaande gebouwen) is voor de periode tot 1890 eveneens het Gewoon Verbaal-archief van het ministerie van Marine geraadpleegd, naast uiteraard de bestekken aanwezig in het Archief van Rijkswerf Willemsoord.

Deze laatste bronnen zijn geraadpleegd tot circa 1970. Het laatste decennium is overigens niet meer vertegenwoordigd in de bestekken van de Rijkswerf, maar nog wel in de zogenaamde opzichtersdagboeken. De meest recente informatie ontbreekt in de bestekken en opzichtersdagboeken, maar dit wordt ondervangen door gegevens die in de verschillende archieven met bouwtekeningen aanwezig zijn. Vanaf 1975 vonden weinig bouwactiviteiten op het terrein van de Oude Rijkswerf plaats, in afwachting van de ingebruikname van de Nieuwe Werf in 1993.

Wat betreft de bestekken uit het Archief van de Rijkswerf moet een onderscheid

worden gemaakt tussen aanbestedingsbestekken en onderhoudsbestekken. Deze laatste verschenen met grote regelmaat en zijn vanaf 1867 bewaard gebleven. Uit het grote aantal onderhoudsbestekken zijn alleen de exemplaren die door hun omvang of hun ouderdom interessant beloofden te zijn geselecteerd.

Bovenstaande beperkingen gelden uitsluitend voor het onderzoek naar de geschreven bronnen. Met betrekking tot de kaarten, tekeningen en foto's van de gebouwen op de westelijke helft van de Rijkswerf gelden geen restricties. Voor zover deze binnen de onderzoeksoopdracht vielen zijn de gebouwen gedocumenteerd gedurende het gehele tijdvak vanaf de bouw. Veel materiaal is in de reeks rapporten over de afzonderlijke gebouwen terug te vinden.

Bronnen

De kaarten en tekeningen zijn afkomstig uit de volgende archieven:

- Archief van de Rijkswerf, momenteel aanwezig in het CAS (Centrale Archief Selectiedienst) in Winschoten, vanwaar een gedeelte overgedragen zal worden aan het Algemeen Rijksarchief te Den Haag;
- Algemeen Rijksarchief te Den Haag (ARA);
- Rijksarchief Noord-Holland te Haarlem (RANH);
- Instituut voor Maritieme Historie te Den Haag;
- Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam;
- Gemeente Den Helder, Archief Bouwen en Wonen en Archief Bestuursdienst;
- Rijksdienst voor de Monumentenzorg te Zeist;
- Archief van de Rijkswerf.

Geraadpleegde literatuur

- * A. Abbenes, *Opstellen betreffende de Rijkswerf "Willemsoord"*, Willemsoord 1960.
- * M. Bakker, *Herstelplaats voor 's Lands vloot*, Amsterdam 1993.
- * Ph. M. Bosscher, Marinegebouwen, in: ed. P. Nijhof, *Monumenten van bedrijf en techniek, industriële archeologie in Nederland*, Zutphen 1978, p. 187-208.
- * *Concept-register Rijkswerf Willemsoord te Den Helder*, Monumenten Selectie Project Noord-Holland, Haarlem 1995.
- * *Geschiedenis van de dokwerken op het Maritieme Etablissement Willemsoord aan het Nieuwediep*, 's-Gravenhage 1865.
- * R.M. Haubourdin, 'Jan Blanken Jansz (1755-1838). Nationaal bouwer', in: (B. Kist e.a.), *De physique existentie dezes lands; Jan Blanken, inspecteur-generaal van de Waterstaat (1755-1838)*, Den Haag 1987.
- * J. de Hullu, *Inventaris van het archief van de Rijksmarinewerf te Amsterdam 1813-1913*. In: Verslagen omtrent 's Rijks oude archieven, 41 deel 1, 1918.
- * C. Reinders Folmer - Van Prooijen, *Rijkswerf Willemsoord 1822-1982*, (Den Helder) 1982.
- * *150 jaar Rijkswerf, 20 september 1822 - 20 september 1972*, Den Helder 1972.

DE GROENVOORZIENINGEN

De situatie tot ca. 1910

Het terrein zoals dat in 1823 werd ontworpen door L. Valk was in de eerste plaats een functionele aanleg, waarbij de wegen en paden bedoeld waren om op zo efficiënt mogelijke wijze de verschillende punten op het omgrachte terrein te verbinden (afb. 3).¹⁰⁾

Het plan van L. Valk geeft slechts groenvoorzieningen weer bij het Commandementsgebouw en het daarachter gelegen parkje, dat volgens de legenda een "algemene wandelplaats voor de onderscheidene Woningen" in het betreffende gebouw was.¹¹⁾ Deze onderdelen zijn behandeld in het in 1996 samengestelde rapport over het Commandementsgebouw (het Paleis) en het KIM. Ander groenvoorzieningen zijn op het plan niet aangegeven. Ook op een vroeg 19de-eeuwse tekening van Willemsoord en de ingang van het Noord-Hollands Kanaal (afb. 1) ziet men geen spoor van beplanting.¹²⁾

Uit de Topografisch-Militaire Kaart, verkend en getekend in 1859/60 door M.F.J. Phaff (afb. 8), blijkt dat tussen de buitenzijde van het Afsluitingskanaal en de Weststraat en Zuidstraat een eenzijdige singelbeplanting aanwezig was.¹³⁾ Verder zijn op deze kaart de volgende groenvoorzieningen zichtbaar: de tuinaanleg vóór het genoemde Commandementsgebouw (Paleis) en de achter het gebouw gelegen 'Wandelplaats' - in Marinekringen later het 'Bosje van de Admiraal' genoemd. Deze 'wandelplaats' achter het Commandementsgebouw was ten opzichte van het plan van Valk uit 1823 veel dieper (vergelijk afb. 3). Achter het latere Koninklijke Instituut van de Marine (KIM) was een tuinaanleg in landschapsstijl aanwezig.

Op deze militaire kaart is tussen de rond 1825 verrezen bebouwing, die zoveel mogelijk aan de rand was gesitueerd, een lichtgroen gekleurd binnenterrein aangegeven, dat ongetwijfeld als een grasveld kan worden geïnterpreteerd. Uit de militaire kaart is ook op te maken, dat het binnenterrein door middel van een rechthoekig stramien van waarschijnlijk onverharde wegen werd ontsloten. Slechts het zuidelijk deel werd diagonaal van noordwest naar zuidoost doorsneden door een weg, van de Westervoort naar de brug over het Boerenverdriet, die Dok II door middel van een brug passeerde. Deze weg kende evenals de wegen van het haakse stramien op dat moment nog geen begeleidende beplanting.

Men zal geaarzeld hebben het wegenpatroon vast te leggen, omdat de inzichten omtrent de situering van de gebouwen nogal eens wijzigden. Pas in december 1862 vond de

10) ARA, Afd. Kaarten en Tekeningen, MTSH 1013

11) Bakker 1993, p. 125

12) Overgenomen uit: Bakker (1993), p. 106.

13) ARA, Kaartenzaal, Topografisch Militaire Kaart (opgenomen in Grote Historische Atlas 1, West[Nederland, Groningen 1990).

aanbesteding van de bestrating en rails op de werf plaats. De aanleg zal waarschijnlijk in 1863 hebben plaatsgevonden. In hoeverre bij deze aanleg het reeds bestaande, door Phaff vastgelegde wegenpatroon werd geïncorporeerd is niet uit de bronnen op te maken.

De *Chromo-topografische Kaart* 1:25.000 die verkend werd in 1877 en 1878 (afb. 10, uitgave 1910), laat zien dat op het noordelijk deel van het binnenterrein van de Rijkswerf op dat moment behalve de haakse wegenstructuur ook een geknikte weg aanwezig was, die vanaf de Westerpoort via de hoek van het Natte Dok naar de zuidwesthoek van het 'wandelbos' achter het Paleis voerde. Op de kaart is ook te zien dat het eerste deel - van de Westerpoort tot het Natte Dok, dat nog steeds bestaat - een laanbeplanting kende. Deze weg vormde min of meer de pendant van de al eerder aanwezige diagonale verbinding tussen de Westerpoort en de brug over het Boerenverdriet.

Beide schuine wegen komen ook voor op een plattegrond uit 1883-1887 (zie afb. 9). Een ontwerptekening uit 1907 laat zien dat de schuine paden niet waren verhard of van een bestrating met klinkers voorzien.

Op de kaart in de *Gids voor Den Helder* uit 1908 ziet men groenvoorzieningen vóór het Commandementsgebouw, het KIM en het Marinehospitaal. Ook op de hoek van de Zeedoksluis is enige groenaanleg aanwezig. Het terrein van de Marinewerf is op deze kaart slechts zeer globaal ingevuld en levert geen nadere informatie over de inrichting.

De groenvoorziening van 1910 tot 1940

Na die tijd kan aan de hand van foto's en luchtfoto's iets gedetailleerder op de beplanting ingegaan worden. Een vogelvlucht (afb. 17) genomen vanuit het torentje van de Nieuwe kerk aan de Weststraat en te dateren omstreeks 1910, geeft de bebouwing bij de Westerpoort aan de Weststraat.¹⁴⁾ Hierop is te zien dat het noordelijke deel van het onbebouwde werfterrein bestaat uit een grasveld, dat diagonaal doorsneden wordt door de geknikte en deels nog bestaande weg naar het wandelparkje, met een dichte laanbeplanting.

Uit een foto uit het begin van de 20ste eeuw blijkt dat tussen het Afsluitingskanaal en de Zuid- en Weststraat een groenstrook met een dubbele beplanting aanwezig was. Een Ansichtkaart uit de jaren '20 laat zien dat de groenstrook met dubbele bomenrij was gekapt en ter plaatse naast de weg een trottoir was aangelegd. Slechts een zeer smalle groenstrook bleef gespaard.¹⁵⁾ Bij die gelegenheid werd een enkele bomenrij aangeplant, waarbij de bomenrij werd afgewisseld door struiken. De oorspronkelijke singelbeplanting zal naast de esthetische functie ook bedoeld zijn geweest om de westwind te breken, zoals dat in West-Nederland sinds de 17de eeuw gebruikelijk was.

14) K. de Wolff en L.Th. Berg, Den Helder in oude ansichten, 4e dr, Zaltbommel 1972, 145. Deze is identiek aan de toegezonden foto uit het archief.

15) Wolff & Berg, 1972, 102

Uit het voorgaande wordt duidelijk dat de beplanting vooral een functioneel karakter heeft gehad. Het grasveld was mede bedoeld voor tijdelijke voorzieningen, zoals materiaalopslag en loodsen. In de loop van de tijd zouden de groenvoorzieningen steeds meer aan betekenis inboeten. Een luchtfoto uit ca. 1935 (afb. 13) toont nog wel duidelijk de geknikte weg, die voert van de Westerpoort naar het 'wandelbos' achter het Commandementsgebouw, alsmede een restant van een laan die het grasveld aan de noordzijde afsluit.¹⁶⁾ Randen van het grasveld zijn opgeofferd aan de bouw van tijdelijke loodsen en de opslag van materialen. Het noordelijk deel bood ruimte aan een ellipsvormige (sport?) baan, die getuige de luchtfoto van 1939 korte tijd later was veranderd in een voetbalveld (afb. 15). Op de luchtfoto (vogelvlucht) uit ca. 1935 (afb. 13) is op het noordwestelijke gedeelte een los gestructureerde beplanting zichtbaar, die in wezen op dit moment nog aanwezig is.

De tuinaanleg voor de representatieve gebouwen als het Commandement en KIM langs het Nieuwe Diep is niet veranderd. Wel ziet men op de luchtfoto dat ook voor de Marinierskazerne een eenvoudige los gestructureerde aanleg aanwezig was.

De situatie vanaf de Tweede Wereldoorlog (1940-heden)

Aan de hand van een luchtfoto gemaakt door de R.A.F. op 17 september 1944 kan worden geconcludeerd, dat tijdens de Tweede Wereldoorlog de bebouwing op het terrein van de Marinewerf sterk is verdicht, waarbij veel open groene ruimte verdween (afb. 16). Het zuidelijke deel van de noordelijke helft, bij het Oude Dok, is vrijwel geheel bebouwd geraakt, waarvoor de aanleg enigszins is aangepast. Zo is nieuwbouw, zichtbaar die intussen alweer verdwenen is, met daaromheen een eenvoudige geometrische tuinaanleg. Ter plaatse van het voormalige voetbalveld stonden in 1944 ook enkele loodsen. De bomen van het zuidwestelijk deel van de reeds vele malen genoemde geknikte weg waren intussen gekapt.

Na de Tweede Wereldoorlog heeft het proces van verdichting in de bebouwing zich voortgezet. Een luchtfoto uit 1958 laat zien dat het meest noordelijke deel nog als grasveld is gespaard (afb. 19). Op dat moment kende het noordoostelijke deel van de geknikte laan nog een laanbeplanting. In de loop van de laatste decennia is het bomenbestand verder gereduceerd. Ook de hoofdstructuur, bestaande uit een groot rechthoekig open binnenterrein en diagonale wegen, is als restant nog wel aanwezig maar vrijwel niet meer te ervaren.

Conclusie

Samenvattend kan worden gezegd, dat het oorspronkelijk open karakter van het binnenterrein in de loop van de tijd verdween, eerst op het zuidelijk deel van de Oude Rijkswerf en sinds de Tweede Wereldoorlog ook op het noordelijke deel. Van de geknikte laan over het noordelijke binnenterrein bleef het noordoostelijke deel nog lang haar oorspronkelijke karakter behouden. De tegenhanger van deze geknikte laan op het

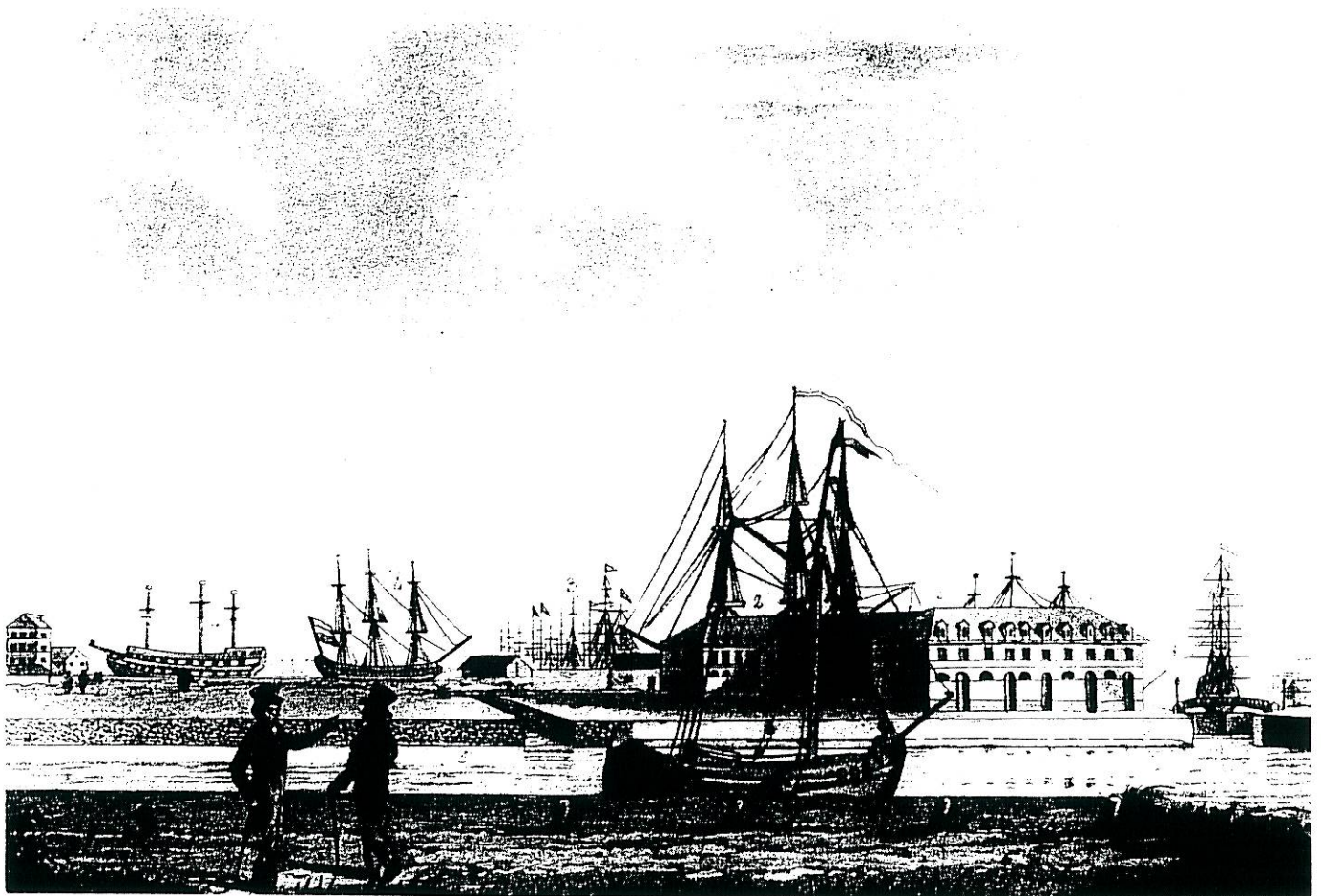
16) Neg. nr. 1645-28

zuidelijke deel van het binnenterrein was reeds aan het eind van de 19de eeuw vrijwel verdwenen.

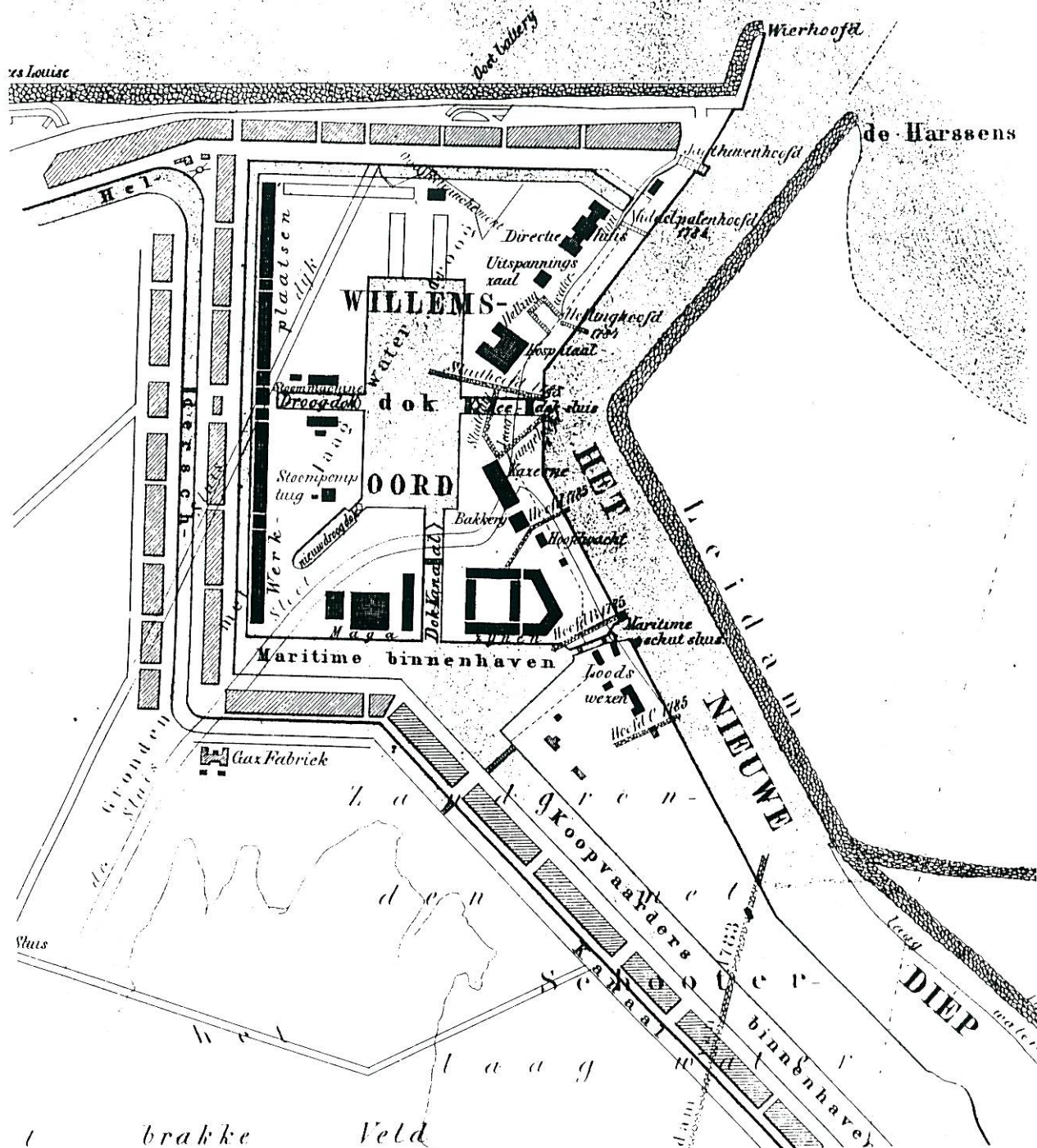
Op het ogenblik is slechts weinig van de oorspronkelijk groenstructuur op het werfterrein gespaard gebleven. Door de steeds verdergaande bebouwing is op het ogenblik in de noordelijke helft nog een klein deel van het oorspronkelijke grasveld gespaard gebleven. Van de beplanting langs de weg die diagonaal over de noordelijke helft van het terrein voert, is nog slechts een gering deel ten westen van de noordwesthoek van het Natte Dok bewaard gebleven. In de noordwesthoek van de werf bleef nog een groepje bomen staan. De verder verspreid aanwezige beplanting is van recente datum en van ondergeschikt belang.

Algemene aanbevelingen

Op het ogenblik is van de groenstructuur, die altijd een zeer functioneel karakter heeft gehad, slechts een fractie behouden gebleven. Het is derhalve belangrijk er naar te streven om het binnenterrein waar mogelijk helder te structureren en vrij van overbodige bebouwing te maken. Herstel van de oorspronkelijke situatie met een groen binnenterrein met randbebouwing is weliswaar te wensen, maar waarschijnlijk niet realiseerbaar.



Afb. 1 Gezicht op Willemsoord en de ingang van het Groot Noord-Hollandskanaal, te dateren omstreeks 1816/1817. Het grote gebouw rechts is het voormalige Groot Magazijn uit 1816, dat tijdens de Tweede Wereldoorlog is verwoest. Rechts daarvan bevindt zich de Maritieme Schutsluis. Het smalle kanaal links van het Groot Magazijn is het Boerenverdriet of Dokkanaal, waarin zich een enkele sluis bevindt. De twee schepen drijven achter het Boerenverdriet in het Natte Dok. Het gebouw uiterst links is, gezien de hoogte, waarschijnlijk het stoommachinegebouw (gebouw 47), dat in 1817 gereed kwam. Verder is zichtbaar dat er geen beplanting op de Oude Rijkswerf aanwezig was. (Herkomst: Instituut voor Maritieme Historie, Den Haag)

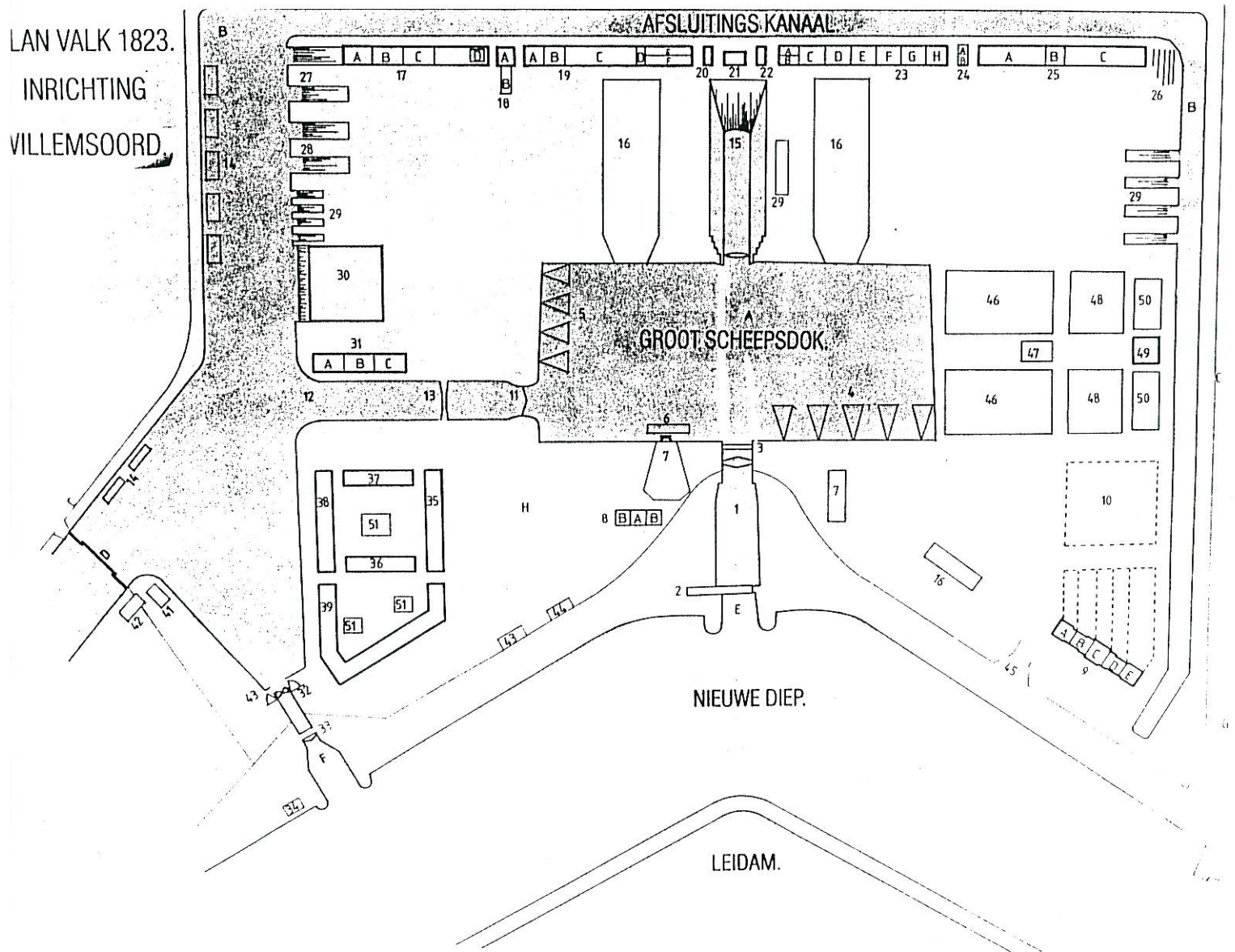


Afb. 2 Rond 1812 werden de eerste onderdelen van het zogenoemde maritieme etablissement Willemsoord aangelegd op een laaggelegen, gedeeltelijk opgehoogd terrein, dat toen nog met vloed onderliep. Een deel van het terrein werd doorsneden door de Sluisdijk, waarop enige jaren later, in 1817, het stoommachinegebouw (gebouw 47) is opgericht. De rest werd in hetzelfde jaar 1812 bedijkt. De vroegere topografie wordt ten opzichte van de jongere toestand uitstekend verduidelijkt aan de hand van deze plattegrond uit omstreeks 1860. (Herkomst: ARA, Kaarten en Tekeningen, OBGK P11-643, kaart van de haven van het Nieuwe Diep te Den Helder z.j. [ca. 1860], z.n. [J.P. de Bordes])

Afb. 3 Het terrein van de Rijkswerf zoals Valk zich dit voorstelde in 1823. De meeste bouwwerken zijn uitgevoerd van 1824 tot 1827. Daarnaast zijn ook de oudere werken afgebeeld die eerder onder leiding van Blanken werden uitgevoerd (het Groot Magazijn, hier genummerd 35-39 en gebouw 47, hier nr. 21 - zie afb. 1). Ook de categorie niet uitgevoerde plannen is op de plattegrond vertegenwoordigd, nl. de reparatiedokken of "demiformes". De gebouwtjes aan weerszijden van het stoommachinegebouw (gebouw 47) zijn volgens sommige gegevens pas in 1838 gebouwd (vergelijk afb. 4, 5 en 6). Bij het Commandementsgebouw, nr. 9, zijn de omtrekken van het "Boschje" zichtbaar, de 'algemene wandelplaats' voor de bewoners van de woningen in dat gebouw. Er is nog geen brug over het Afsluitingskanaal aanwezig; het terrein was alleen toegankelijk vanaf de oostzijde. Een brug over het Boerenverdriet of Dokkanaal verbond de terreinen aan weerszijden. (Herkomst: ARA, Afdeling Kaarten en tekeningen, MTSH 1013, bewerkt door M. Bakker)

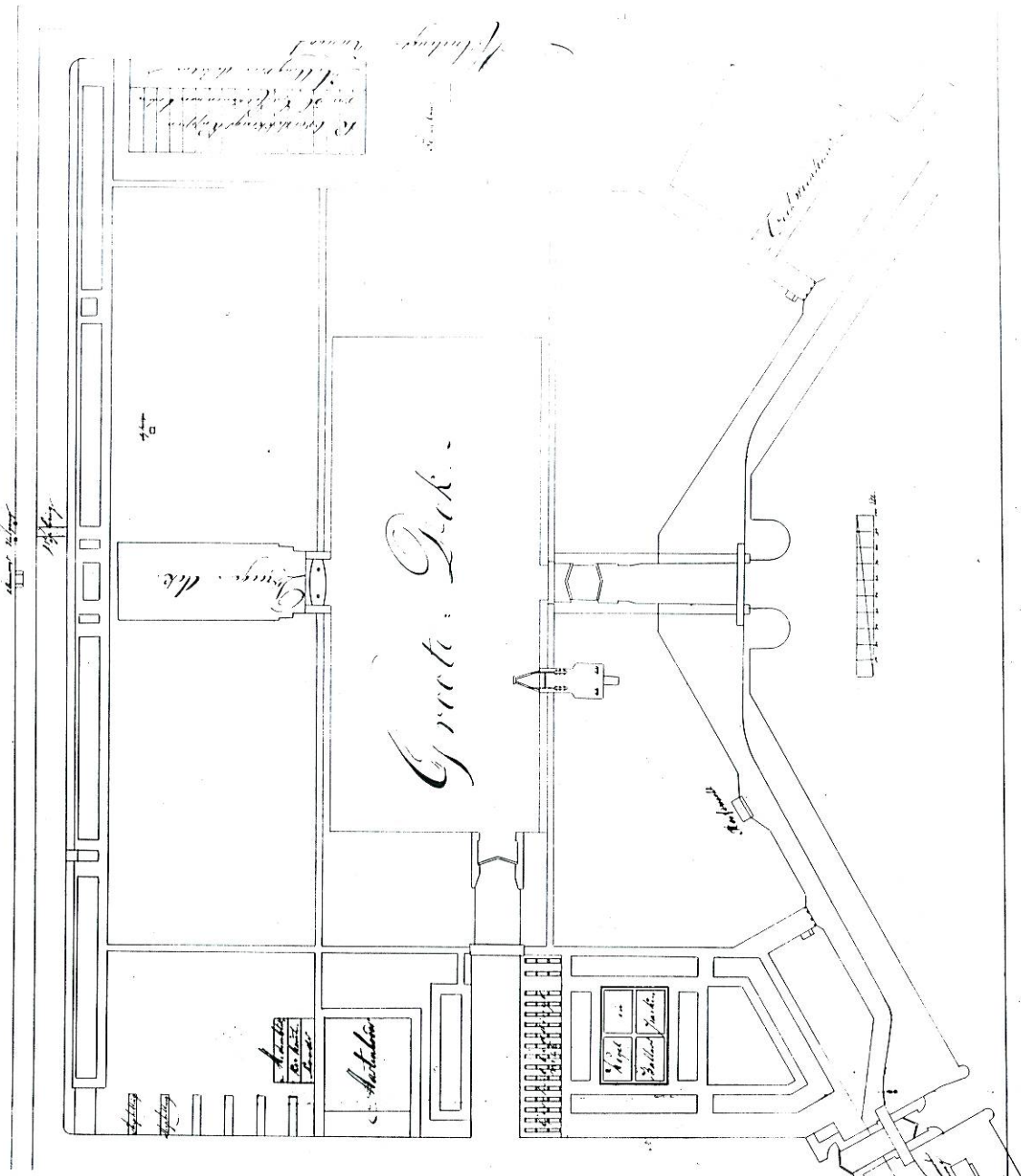
Legenda:

- | | | | |
|-----|--|-----|--|
| A. | het Natte Dok | 23. | gebouw ingericht als |
| B. | Afsluitingskanaal | | A tekenkamer |
| C. | omrastering om het etablissement | | B bureau van constructie |
| 1. | Zeedoksluis | | C scheepmakerswinkel |
| 3. | brug bij de doksluis | | D magazijn van verfwaren |
| 4. | ligplaats voor vijf lineschepen in het Natte Dok | | E ververswinkel |
| 5. | ligplaats voor vier fregatten in het Natte Dok | | F magazijn van steen |
| 6. | een schip in uitrusting | | G metselaarswinkel |
| 7. | mastkraan | | H huistimmermanswinkel |
| 11. | keersluis van het Natte Dok | 24. | gebouwtje met |
| 12. | Dokkanaal (het "Boerenverdriet") | | A spaanderhok |
| 13. | brug over het Dokkanaal | | B krulhok |
| 14. | ligplaats voor korvetten en lichte vaartuigen | 25. | gebouw ingericht als |
| 15. | droge dok | | A magazijn voor grijze en gezaagde houtwaren |
| 16. | "demiformes" of reparatiedokken | | B magazijn voor wagenschot |
| 17. | gebouw ingericht als: | | C magazijn voor eiken platen en planken |
| | A mastenmakerswerkplaats | 26. | houttuinen of bergplaats voor ruwe noordse houtwaren |
| | B sloepenmakerswerkplaats | 27. | masthellingen |
| | C bewaar- of bergplaats voor sloepen | 28. | scheepshellingen |
| | D gereedschapsloods | 29. | houthellingen |
| 18. | houtstoof, met | 30. | mastenloodsen met bijbehorende hellingen |
| | A de pik- of vuurplaats | 31. | gebouw ingericht als |
| | B het stoofhuisje met de stoof | | A blokmakerswinkel |
| 19. | gebouw ingericht als: | | B magazijn van vaten |
| | A spijkermagazijn | | C kuiperij |
| | B magazijn voor ruw gemaakt ijzer, koper, blik en lood | 46. | geschutstellingen |
| | C smederij | 47. | loods tot berging van de geschutskraan |
| | D koper- en blikslagerswinkel | 48. | kogelbakken |
| | E bierhok | 49. | het "Torentje": loods voor brandbare goederen als pek, teer etc. |
| 20. | steenkolenhok | 50. | bewaarplaats voor ijzeren ballast |
| 21. | stoommachinegebouw met stoommachine | | |
| 22. | gebouwtje ingericht als | | |
| | A verbandplaats | | |
| | B brandspuithuisje | | |



Afb. 3 (vervolg) Het terrein van de Rijkswerf zoals Valk zich dit voorstelde in 1823.
(Herkomst: ARA, Afdeling Kaarten en tekeningen, MTSH 1013, bewerkt door M. Bakker)

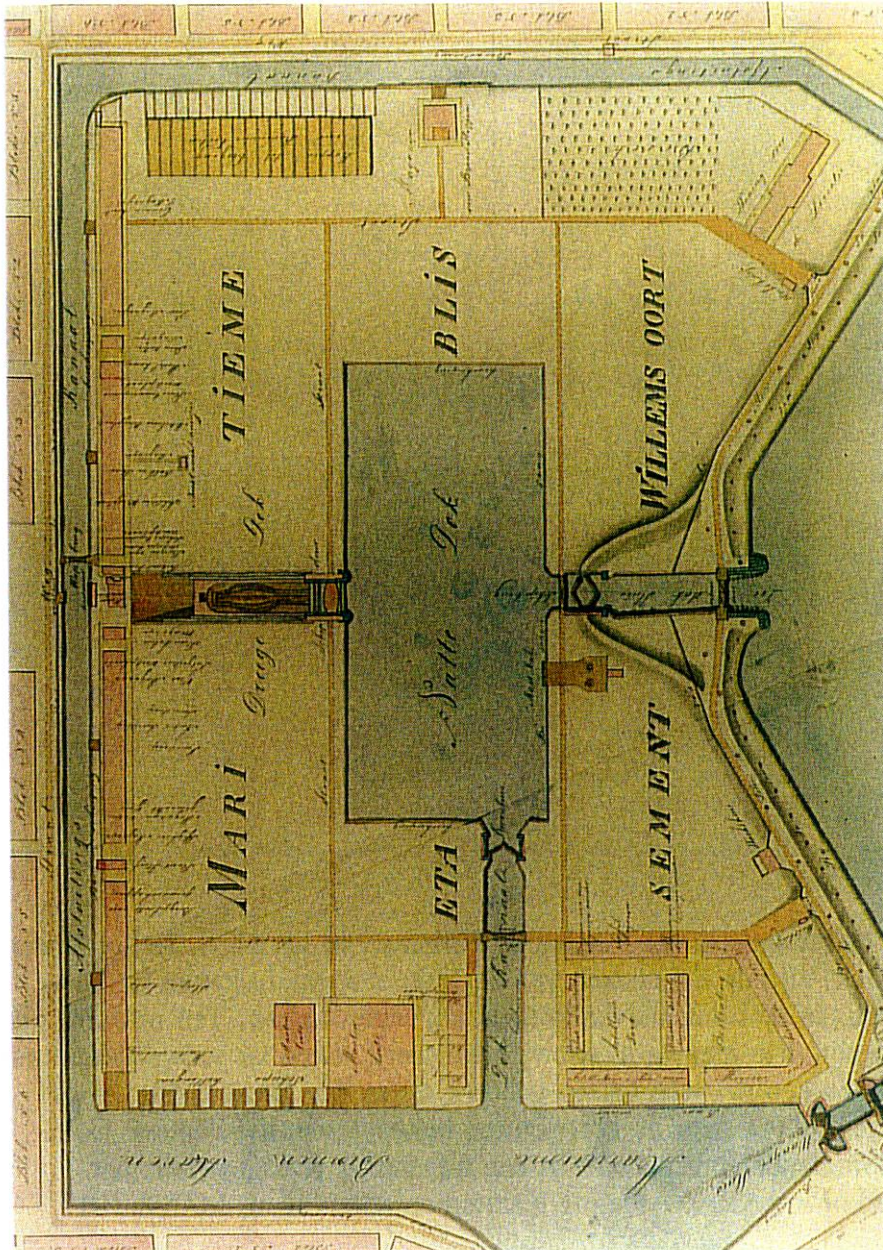
Plan van Willemsoord. 1833.



Afb. 4 Plattegrond van de Rijkswerf uit 1833. De kleine gebouwen ter weerszijden van gebouw 47 uit 1817 (tussen dit gebouw en resp. gebouw 29 en 52) zijn hier al aangegeven (vergelijk afb. 3); alhoewel soms wordt verondersteld dat deze gebouwen pas in 1838 zijn gerealiseerd, zijn ze kennelijk reeds tussen 1823 en 1833 gebouwd. Over het Afsluitingskanaal is ter plaatse van de huidige Westerpoort een wipbrug aangegeven, met toegang en "kleine wacht" aan de Weststraat. Tussen 1823 en 1833 is deze nieuwe toegang gecreëerd, als secundaire of achterttoegang. Van de aangegeven bebouwing zijn de huidige gebouwen 1, 3, 4, 29, 47, 52, 60 en 66 (groten)deels behouden. Het wegenverloop is rechthoekig langs de bebouwing gevoerd. (Herkomst: ARA, Afdeling Kaarten en Tekeningen, MTSH 1015, Plan van Willemsoord in 1833; opnieuw getekend door Bureau Kamphuis)

Legenda:

- | | |
|--|---|
| 1. Medemblicker houtloods | 4. oliekokerij |
| 2. mastenloods (gebouw 66) | 5. 12 kanonneerbootkappen met bijbehorende hellingen (gebouw 3) |
| 3. wipbrug bij de westelijke ingang aan de overzijde van het Afsluitingskanaal, waar ook een "kleine wacht" gevestigd was. | |



Afb. 5 Detail van een overzichtsk kaart van de stelling van Den Helder, die omstreeks 1834 te dateren is. Er zijn geen noemenswaardige verschillen met de plattegrond uit 1833 (afb. 4). (Herkomst: RAU, Collectie Wellan, zonder inv.nr.)

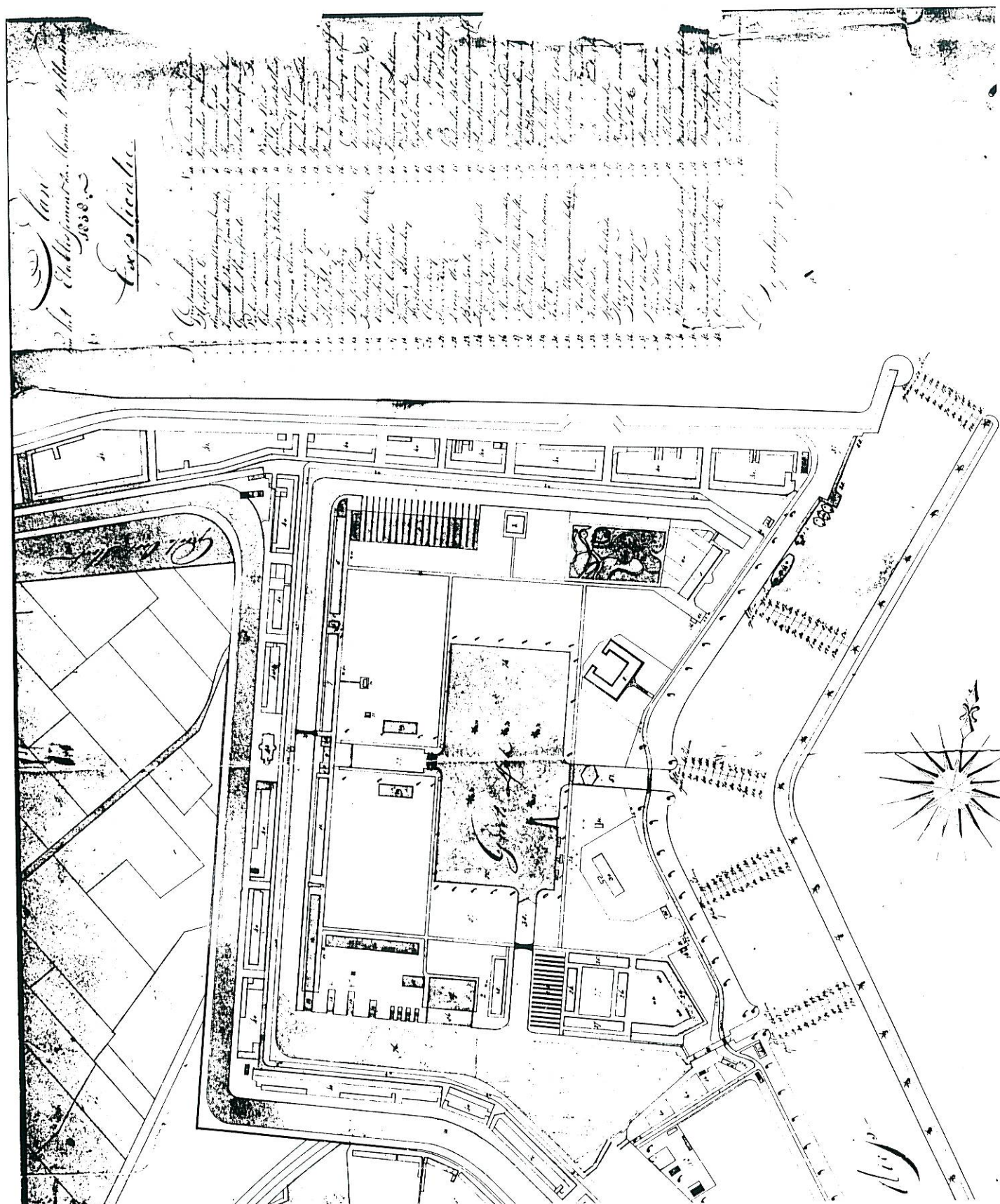
Op de westelijke helft van het maritieme etablissement zijn met de klok mee vanaf het Dokkanaal aangegeven:

- | | |
|---|---|
| 1. kuiperij, vaten- en duigenmagazijn, blokkenmakers werkplaats | 10. bureau van scheepsbouw, sloopstimmermans werkplaats, schilders werkplaats, kalk en steen, metselaars werkplaats, huistimmermanswerkplaats, modelkamer (thans gebouw 29) |
| 2. mastenloods (thans gebouw 66) | 11. nachtwachthuisje |
| 3. mastenloods | 12. steenkolenmagazijn |
| 4. scheepshellingen | 13. verfmagazijn, gewoon houtmagazijn (thans gebouw 1) |
| 5. mastenmakerij, sloepenloods, bergplaats voor gereedschappen (thans gebouw 60) | 14. kappen voor de berging van kanonneerboten (thans gebouw 3) |
| 6. houtstoof | 15. magazijn voor brandstoffen ("het Torentje", thans gebouw 4) |
| 7. spijkermagazijn, magazijn voor gemaakt ijzer, smederij, ankersmederij, ijzermagazijn, latgieterswerkplaats (thans gebouw 52) | |
| 8. stoommachine (thans gebouw 47) | |
| 9. verbandkamer | |

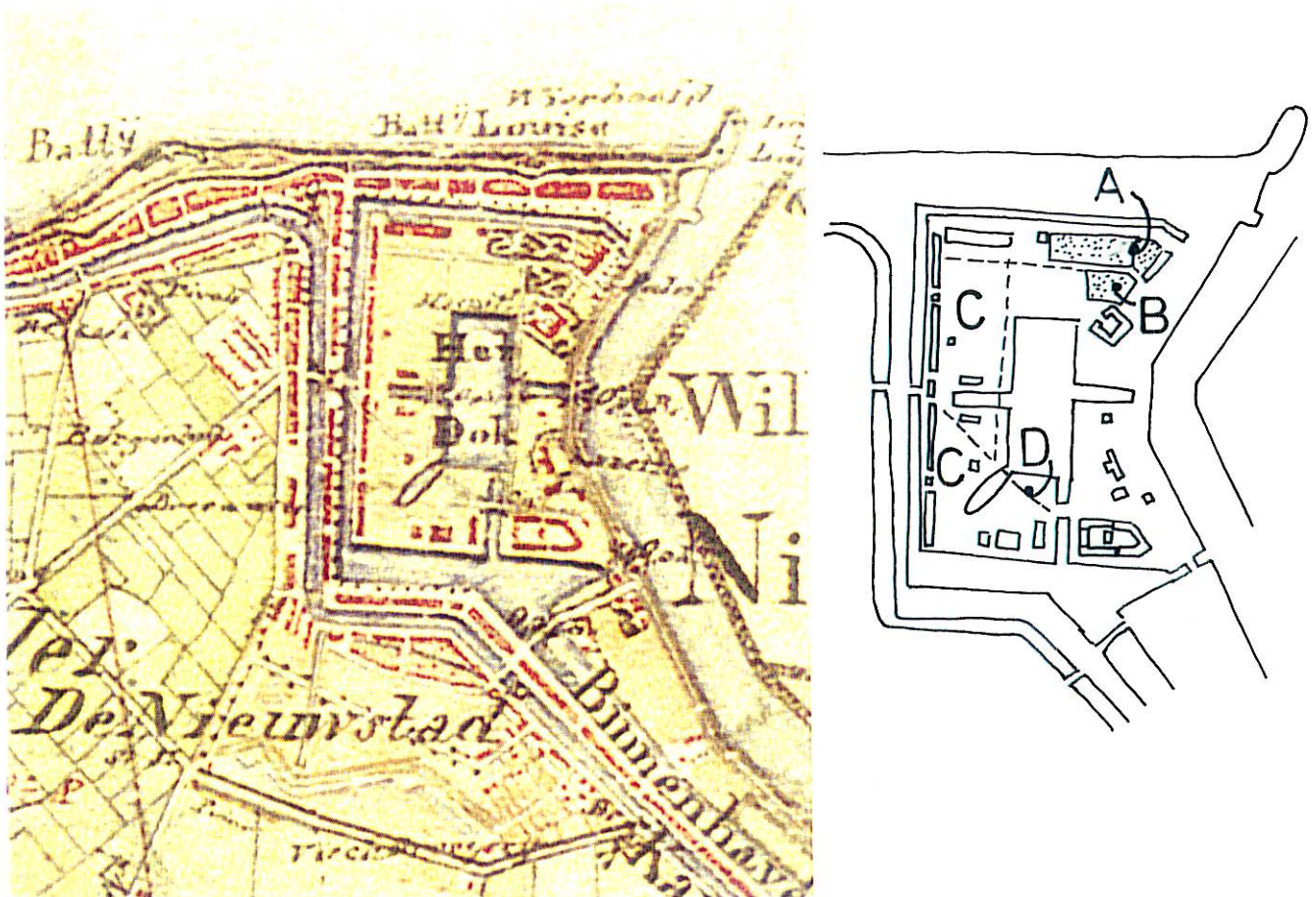
Afb. 6 Plan van het etablissement der Marine te Willemsoord uit 1838. In het Grote Dok (Natte Dok) zijn de ligplaatsen van de linieschepen, fregatten en korvetten aangegeven. In de binnenhaven konden korvetten liggen. Ten opzichte van 1834 (afb. 5) zijn drie nieuwe loodsen gerealiseerd, twee ter weerszijden van het Oude Dok en één ruwweg tussen gebouw 60 en 66. Deze laatste loods was in de jaren 1850 alweer afgebroken ten behoeve van het Nieuwe Dok. Achter het Commandementsgebouw is een tuinaanleg weergegeven: het Boschje. (Herkomst: ARA, Afdeling Kaarten en tekeningen, MTSH 1017, 1838, detail)

Explicatie (legenda):

- | | |
|---|--|
| 3. Torengedouw (thans gedouw 4) | 17. mastenbergplaats (thans gedouw 66) |
| 4. kanonneerbootkappen (voor 36 boten, thans gedouw 3) | 18. kuipen- en blokmakerij |
| 5. bergplaats voor grenenhout (thans gedouw 1) | 19. werkloodsen |
| 6. verbandkamer | 20. oliekokerij |
| 7. gedouw voor verschillende werkplaatsen (thans gedouw 29) | 21. teerkokerij |
| 8. bergplaats voor kolen en ketelgedouw | 22. droge dok |
| 9. stoommachine (thans gedouw 47) | 23. schipdeur of "bateau porte" |
| 10. kolenmagazijnen | 38. keersluis |
| 11. smederij (thans gedouw 52) | 39. kleine wacht |
| 12. houtstoof | 51. grote Zeedoksluis |
| 13. mastenmakerij (thans gedouw 60) | 67. houttuinen |
| 14. sleepellingen | 78. bergplaats voor stenen |
| 15. houtloods, oftewijl van Medemblik | 79. zandhok |
| 16. eikenhoutloods | 86. masthelling |



Afb. 6 (vervolg) Plan van het etablissement der Marine te Willemsoord uit 1838. (Herkomst: ARA, Afdeling Kaarten en tekeningen, MTSH 1017, 1838, detail)



Afb. 8 De topografisch-militaire kaart, verkend en getekend in 1859-1860 door M.F.J. Phaff. Op deze kaart zijn op de Oude Rijkswerf voor het eerst groenvoorzieningen ingetekend. Vóór en achter het Commandementsgebouw zijn tuinen (A) aangelegd; het park achter dit gebouw is dieper dan op het plan van Valk (afb. 3). Ook bij het KIM is tuinaanleg (B) zichtbaar. De bebouwing was voornamelijk langs de randen van het terrein gesitueerd en de ruimte ertussen was vermoedelijk een grasveld (C) (zie afb. 11). Tussen de Westerpoort en de brug over het Boerenverdriet bevindt zich een diagonale verbindingsweg (D), die het Nieuwe Dok bij de schipsluisdeur kruist (vergeleijk afb. 7). De diagonale verbindingsweg tussen de Westerpoort en het Commandementsgebouw is nog niet aanwezig (zie afb. 9). (Herkomst: ARA, Topografisch-militaire kaarten - overgenomen uit: *Grote historische atlas 1: West-Nederland*, Groningen 1990)

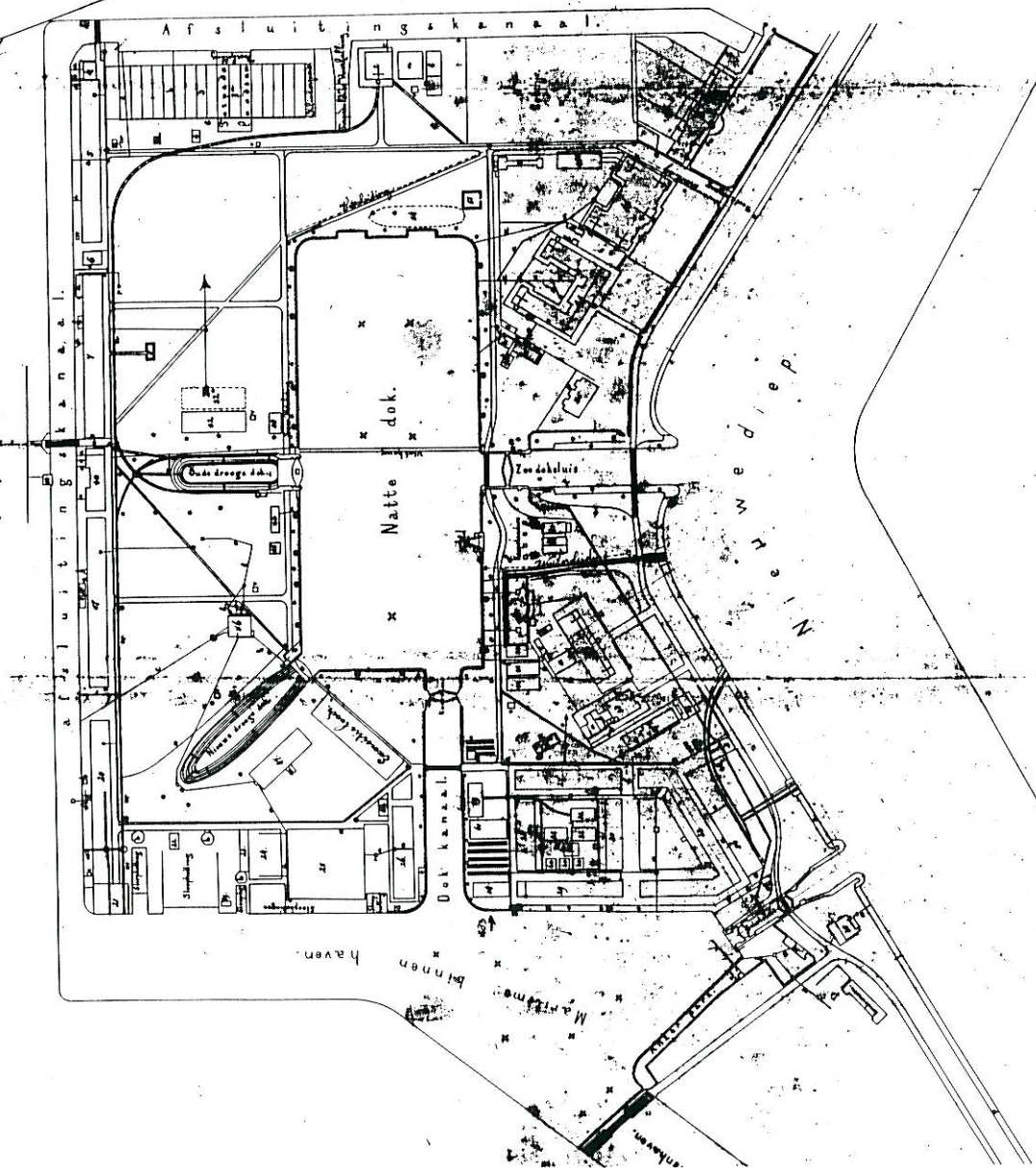
Afb. 9 Plattegrond van het maritieme etablissement, gedateerd tussen 1883 en 1887. Aangezien de loods voor torpedoboten die pas in 1888/1889 werd gebouwd hierop voorkomt (een gedeeltelijke uitbreiding van gebouw 3), zal deze plattegrond naderhand zijn bijgewerkt. Tussen de Westerpoort en het Commandementsgebouw bevindt zich een nieuwe diagonale verbindingsweg, zoals die al eerder was aangelegd tussen de Westerpoort en de brug over het Boerenverdriet (vergelijk afb. 7 en 8). Ook zijn ondertussen spoorwegen aangelegd, ten behoeve van het vervoer van zware materialen en constructies. De bebouwing op het terrein is niet uitgebreid ten opzichte van 1859/1860 (afb. 7 en 8). (Herkomst: NSM, tekeningenarchief, KM 41 deel IV, 2, 1883/1887)

Legenda:

- | | | | |
|------|--|-----|--|
| 2. | 't Torentje | 13. | ketelgebouwtje bij de centrifugaalpomp van het oude droogdok en haalbuis |
| | <u>a</u> steenerf | 15. | voormalig bureau van de ingenieur der dokwerken |
| | <u>b</u> zandhokken | 16. | dokstoomtuig |
| | <u>c</u> uitloosriool van de slachterij | | <u>a</u> aanvoerriool voor regenwater |
| 3. | sloepenloodsen, bergplaatsen van gezaagde en ongezaagde houtwaren | | <u>b</u> uithaalriool |
| | <u>a</u> houtstoof | | <u>c</u> gewezen afvoerriool |
| | <u>b</u> mothok | 17. | ijzermagazijn, smederij en magazijn voor kramerijen |
| | <u>c</u> uitloosriool | 18. | ketelgebouw van de smederij |
| | <u>d</u> uitloosriool van regenwater | | <u>a</u> windmolen |
| 3a. | loods voor torpedoboten met helling | | <u>b</u> verfmolen |
| 4. | woonhuis van de officier van politie | | <u>c</u> voedingbuis |
| | <u>a</u> uitloosriool van de gootsteen | 19. | nieuwe kuiperij |
| | <u>b</u> uitloosriool van het privaat | 20. | stoomwerkplaats |
| 5. | magazijn voor gezaagde houtwaren, verf, glas, bergplaats voor "waarloze machinedeelen" en applicatieschool voor machinisten | | <u>a</u> weegkraan |
| 6. | verbandkamer en brandspuithuis | | <u>b</u> schoorsteen |
| 7. | bureau voor scheepsbouw, monsterkamer, huistimmermans-, blokmakers- en schilderswerkplaatsen en bergplaats voor gereedschappen | | <u>c</u> gloei-oven |
| | <u>a</u> ketelgebouwtje | | <u>d</u> "formoven" |
| | <u>b</u> stoomzaag | | <u>e</u> voedingsbuis |
| | <u>c</u> aanvoerriool | 21. | ketelmakerij |
| 8. | kantoor van de meesterknecht, oliekokerij en brandspuithuis | 22. | gijnbergplaats bij de sloepellingen |
| 9. | stoombrandspuithuis | 23. | werklloods en brandspuit |
| 10. | bureau voor politie, ijzermagazijn en graanbergplaats (= het oude stoommachinegebouw met de bijgebouwen) | 24. | houtloodsen voor gezaagde en ongezaagde houtwaren (medemblikker houtloodsen) |
| 11. | kleine wacht aan de westzijde van de werf | 25. | mastenloods |
| 12. | ijzeren werklloods | 26. | victualiemagazijn |
| 12a. | tuijlloods (staat gestippeld aangegeven, wat kan betekenen dat hij op deze plaats niet is gebouwd, maar (zie pijl) elders | | <u>a</u> aanvoerriool regenwater |
| | | 47. | ijzeren werklloods bij het nieuwe droge dok |
| | | | <u>a</u> mothokje |
| | | 48. | mothok (= "het Zwaantje") |
| | | 49. | pekkokerij |
| | | 54. | exercitiekap (gestippeld weergegeven: deze was waarschijnlijk op dat moment niet aanwezig) |

SITUATIE VAN HET MARITIME ETABLISSEMENT WILLEMSOORD. (1883/87)

(1:2000)



1. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
2. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
3. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
4. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
5. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
6. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
7. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
8. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
9. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
10. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
11. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
12. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
13. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
14. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
15. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
16. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
17. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
18. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
19. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
20. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
21. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
22. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
23. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
24. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
25. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
26. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
27. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
28. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
29. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
30. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
31. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
32. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
33. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
34. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
35. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
36. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
37. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
38. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
39. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
40. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
41. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
42. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
43. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
44. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
45. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
46. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
47. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
48. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
49. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
50. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
51. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
52. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
53. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
54. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
55. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
56. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
57. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
58. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
59. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
60. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
61. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
62. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
63. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
64. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
65. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
66. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
67. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
68. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
69. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
70. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
71. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
72. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
73. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
74. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
75. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
76. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
77. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
78. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
79. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
80. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
81. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
82. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
83. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
84. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
85. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
86. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
87. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
88. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
89. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
90. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
91. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
92. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
93. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
94. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
95. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
96. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
97. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
98. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
99. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.
100. Dieringhuis en wasserijplanten. In de oostelijke hoek van de haven.

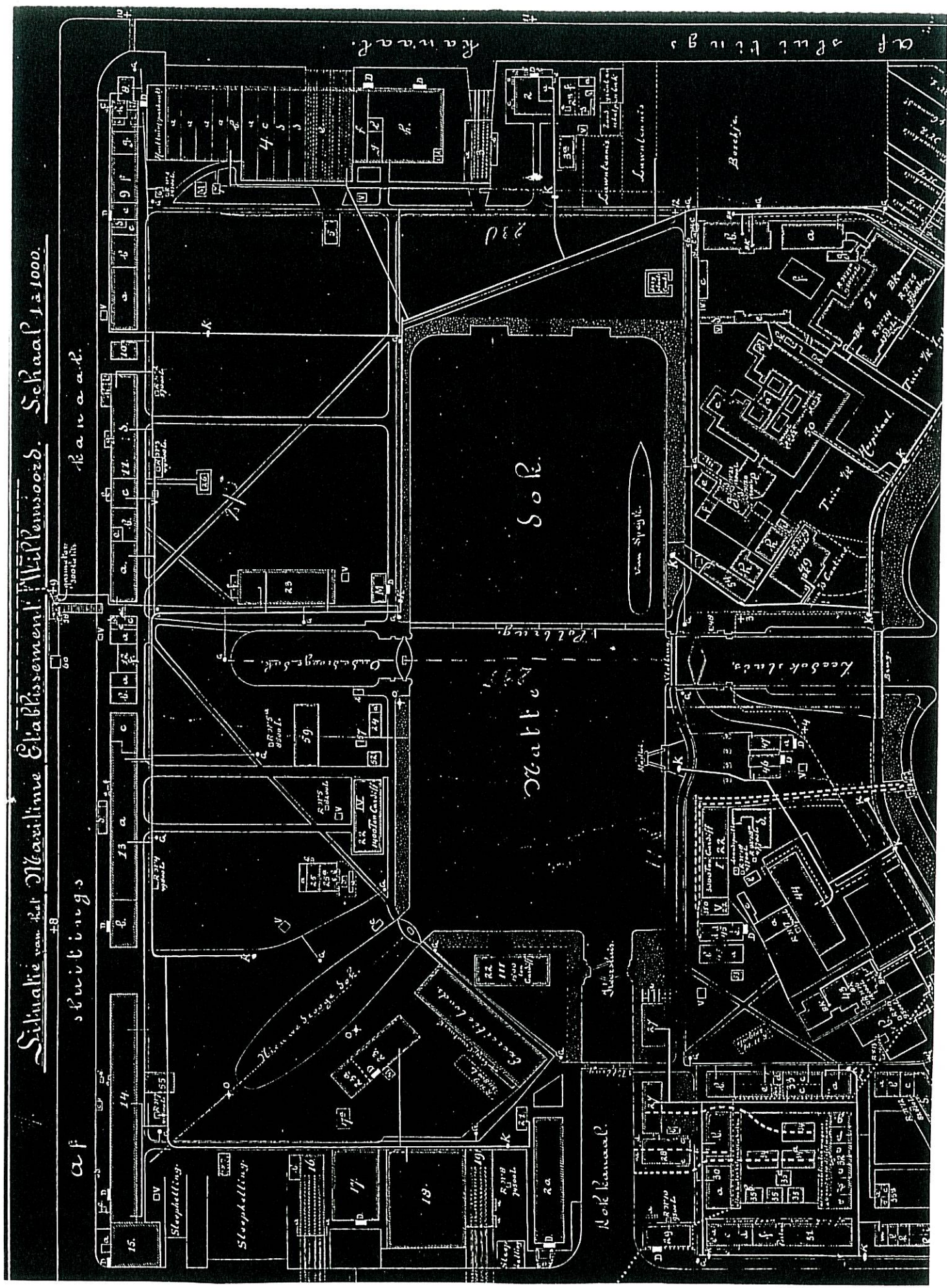
KM 41 (IV) 2

Afb. 9 (vervolg) Plattegrond van het maritieme etablissement, gedateerd tussen 1883 en 1887. (Herkomst: NSM, tekeningenarchief, KM 41 deel IV, 2, 1883/1887)

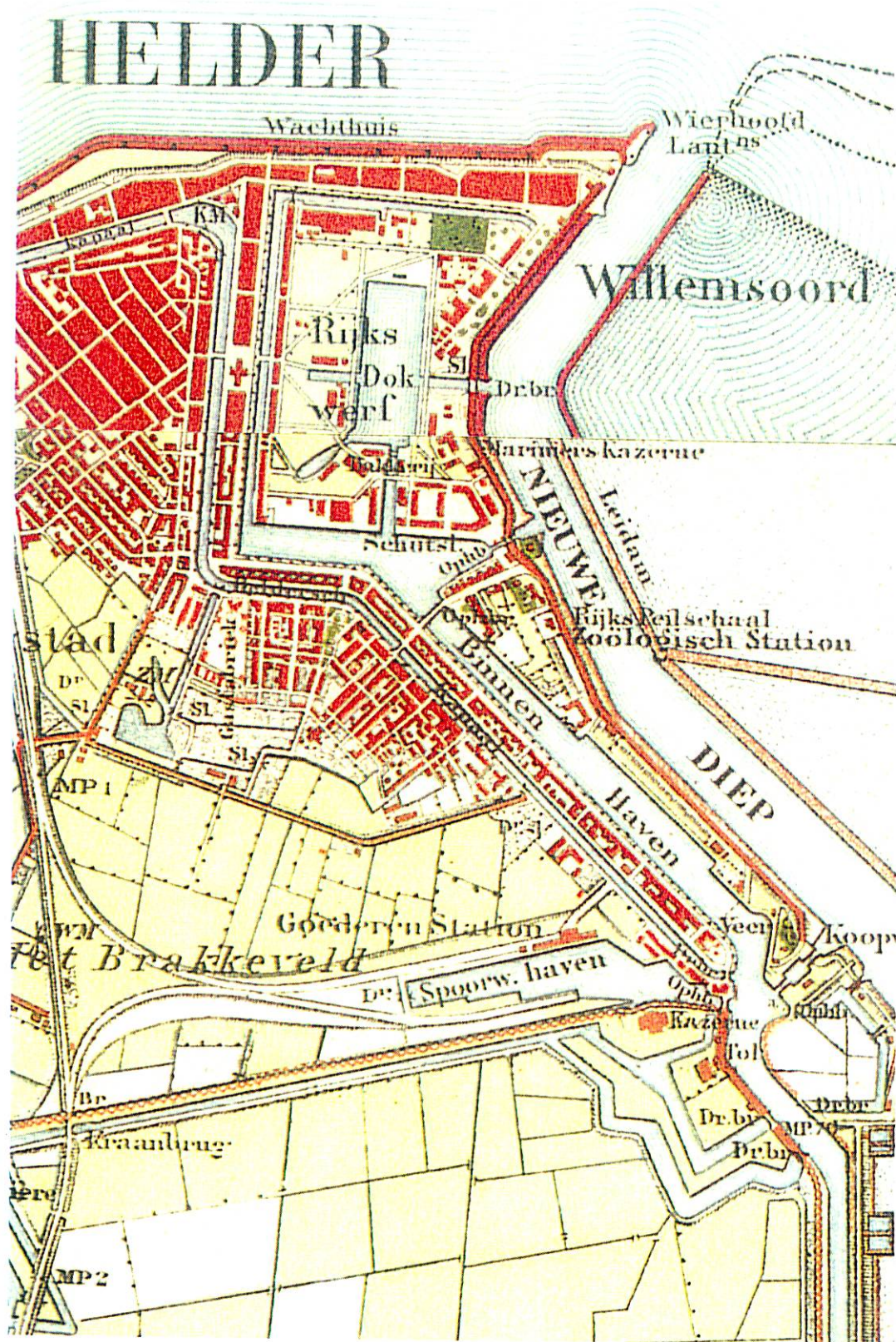
Afb. 10 Plattegrond van het rijkswerfterrein uit 1911. Ten opzichte van 1883/1887 zijn er enkele kleine nieuwe gebouwen op het terrein gebouwd. (Herkomst: ARW)

Legenda, wat betreft de westelijke helft:

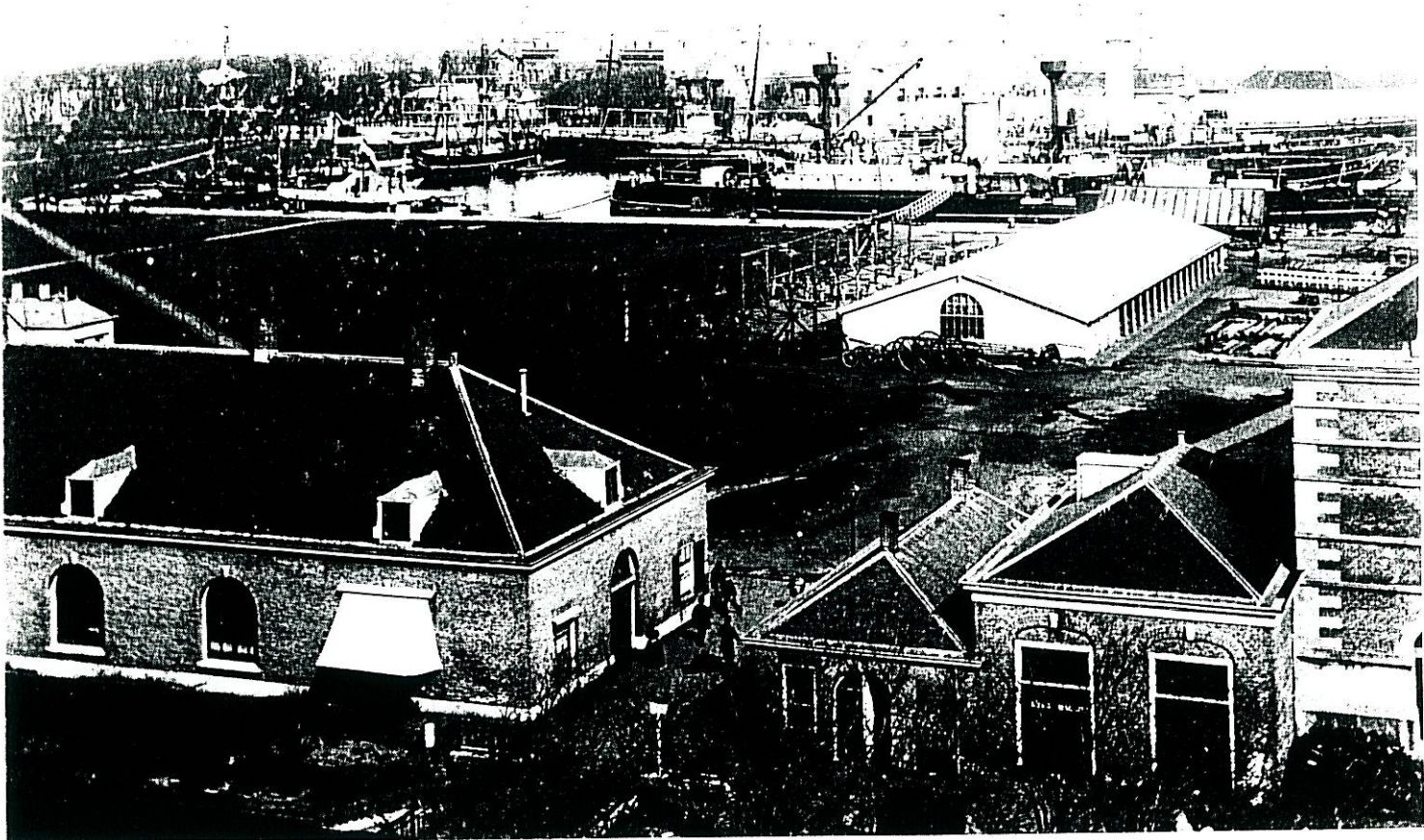
- | | |
|---|---|
| <p>2. 't Torentje</p> <p><u>a</u> lokaal voor afgifte van vlees en groenten</p> <p><u>b</u> kisten voor zwartsel</p> <p><u>c, d</u> bergplaats en petroleumkist</p> <p><u>e</u> waterkisten</p> <p>Op de <u>begane grond</u>: alle soorten oliën, etc.;</p> <p><u>eerste verdieping</u>: bekledingsmaterialen, etc.</p> <p>Verder een droogzolder.</p> <p>2a. steenerf</p> <p><u>a</u> loodsje voor verschillende soorten zuren</p> <p><u>b</u> ijzeren kisten voor "astatki"</p> <p><u>c</u> opslagplaats voor vaten carbolineum etc.</p> <p><u>d</u> ijzeren kisten voor teer</p> <p><u>e</u> dagelijkse afgifte voor carbolineum etc.</p> <p><u>f</u> opslag voor metselmaterialen</p> <p>3. loods voor de torpedoboten Etna en Hekla</p> <p><u>a</u> bergplaats, metselaarwerkplaats</p> <p><u>b</u> afdak voor berging van lege vaten</p> <p>3a. bergplaats voor houtskool, turf en pek</p> <p>4. sloepenloodsen</p> <p><u>a</u> loods voor sloepen in reparatie</p> <p><u>b</u> werkloods</p> <p><u>c</u> en <u>d</u> bergplaatsen</p> <p><u>e</u> en <u>f</u> loodsen</p> <p><u>g</u> gymnastieklokaal voor schepelingen</p> <p><u>h, i</u> en <u>k</u> gezaagde houtwaren</p> <p><u>l</u> vuurvaste stenen en cement</p> <p>5. ketel- en machinegebouw</p> <p>6. stoombrandspuithuis</p> <p>7. houtstoof</p> <p>8. woning voor de officier van politie</p> <p>9. magazijn voor</p> <p><u>a</u> onderdelen voor sloepen, verf, etc.</p> <p><u>b</u> en <u>c</u> plaatstaal en gegoten ijzerwaren</p> <p><u>d</u> oud lood en koper</p> <p><u>e</u> repetitiezaal voor muzikanten</p> <p><u>f</u> bergplaats en bureau voor de officier van machineconservatie, op de zolder de bibliotheek van de verschillende schepen</p> <p><u>g</u> bergplaats voor conservatiegoederen en daarboven takelzolder voor het KIM</p> <p><u>h</u> leeszaal voor opleiding sergeant stokers</p> <p><u>i</u> bureaus voor de stoomvaartdienst</p> <p>10. verbandkamer en brandspuithuis</p> <p>11. <u>a</u> bureau van scheepsbouw</p> <p><u>b</u> bergplaats voor gereedschappen</p> <p><u>c</u> schilderswerkplaats</p> <p><u>d</u> blokmakers- en scheepsbeschieterswerkplaats</p> <p><u>e</u> kantoor van de opzichter maritieme werken</p> <p><u>f</u> bergplaats voor rijwielen</p> <p><u>g</u> stoomzaag</p> <p><u>h</u> ketelgebouw</p> <p><u>i</u> olie mengplaats</p> <p><u>k</u> verfmolen</p> <p>12. <u>a</u> en <u>b</u> bergplaats ijzer en lood</p> | <p><u>c</u> bureau van politie</p> <p><u>d</u> slaaplokaal voor de portiers van de nachtdienst</p> <p><u>e</u> bergplaats voor brandblusmiddelen</p> <p><u>f</u> graanpakhuis</p> <p>13. <u>a</u> smederij en loodgieterswerkplaats</p> <p><u>b</u> magazijn voor kramerijen</p> <p><u>c</u> ijzermagazijn</p> <p><u>d</u> ketelgebouw, brandspuithuis</p> <p><u>e</u> fan</p> <p><u>f</u> bergplaats voor roosterijzers</p> <p>14. stoom, modelmakerswerkplaats en kopergieterij</p> <p><u>a</u> fan</p> <p><u>b</u> droogstoof</p> <p><u>c</u> pekhok voor de koperslagerij</p> <p><u>d</u> weegkraan (8 ton)</p> <p><u>e</u> gloei-oven</p> <p>15. ketelmakerij</p> <p><u>a</u> oven</p> <p>16. loods voor de torpedoboten Ardjoeno en Dem-po</p> <p><u>a</u> waterkisten à 1700 l. voor mobilisatie</p> <p><u>b</u> gijnbergplaats</p> <p>17. magazijn voor eikenhout</p> <p>17a. bergplaats voor cinders en gietcokes</p> <p>18. mastenmakerij</p> <p>19. loods voor de torpedoboten Habang en Krakatau</p> <p><u>a</u> waterkisten à 1700 l. voor mobilisatie</p> <p>20. magazijn van victualie voor dagelijkse uitgaven en mobilisatie</p> <p>20a. "gazoline kelder"</p> <p>21. kuiperij</p> <p>22. steenkolenloodsen</p> <p>23. werkloodsen</p> <p>24. ketelgebouw van het oude droge dok</p> <p><u>a</u> werkplaats voor electriciens</p> <p><u>b</u> centrifugaalpompen</p> <p>25. ketelgebouw van het nieuwe droge dok</p> <p><u>a</u> kantoor</p> <p><u>b</u> schoorsteen</p> <p><u>c</u> centrifugaalpompen</p> <p>25a. elektrische centrale</p> <p><u>b</u> geluiddemper (knalpotten)</p> <p><u>c</u> koelwaterreservoir</p> <p><u>d</u> koelinrichting</p> <p><u>e</u> oliereservoir</p> <p>26. kantoor van de meesterknecht, oliekokerij en brandspuithuis</p> <p>52. voormalig gebouw van de ingenieur van de dokwerken (commissielokaal)</p> <p>55. ijzeren kaploods over de lier etc.</p> <p>58. portierswacht Westerpoort</p> <p>59. scheepmakerswerkplaats</p> <p>60. werfwacht (kleine wacht)</p> |
|---|---|



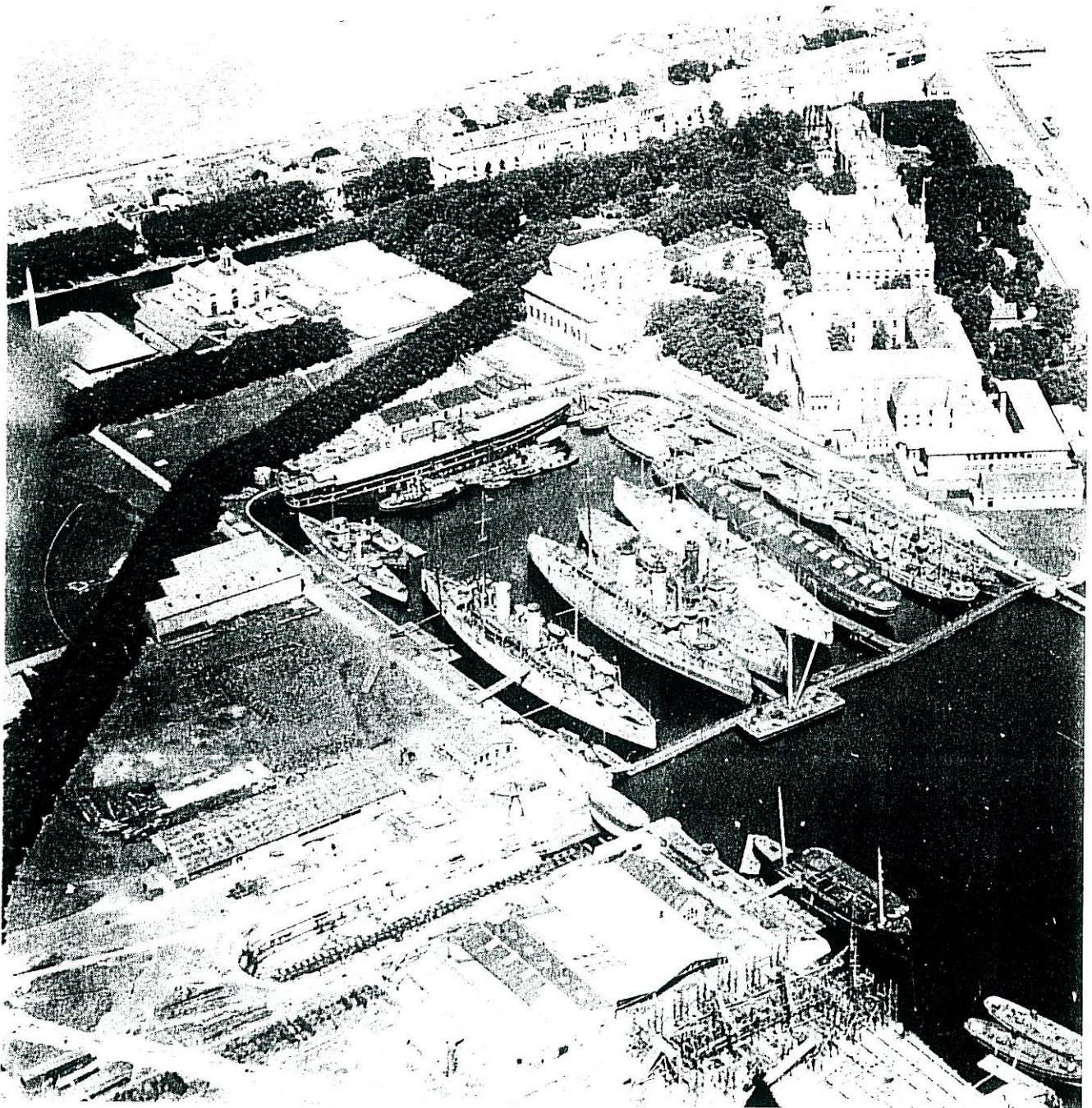
Afb. 10 (vervolg) Plattegrond van het rijkswerfsterrein uit 1911. (Herkomst: ARW)



Afb. 10 (vervolg) Deze zelfde situatie van de Oude Rijkswerf is op de Chromo-topografische kaart uit omstreeks 1910 weergegeven. (Herkomst: ARA)



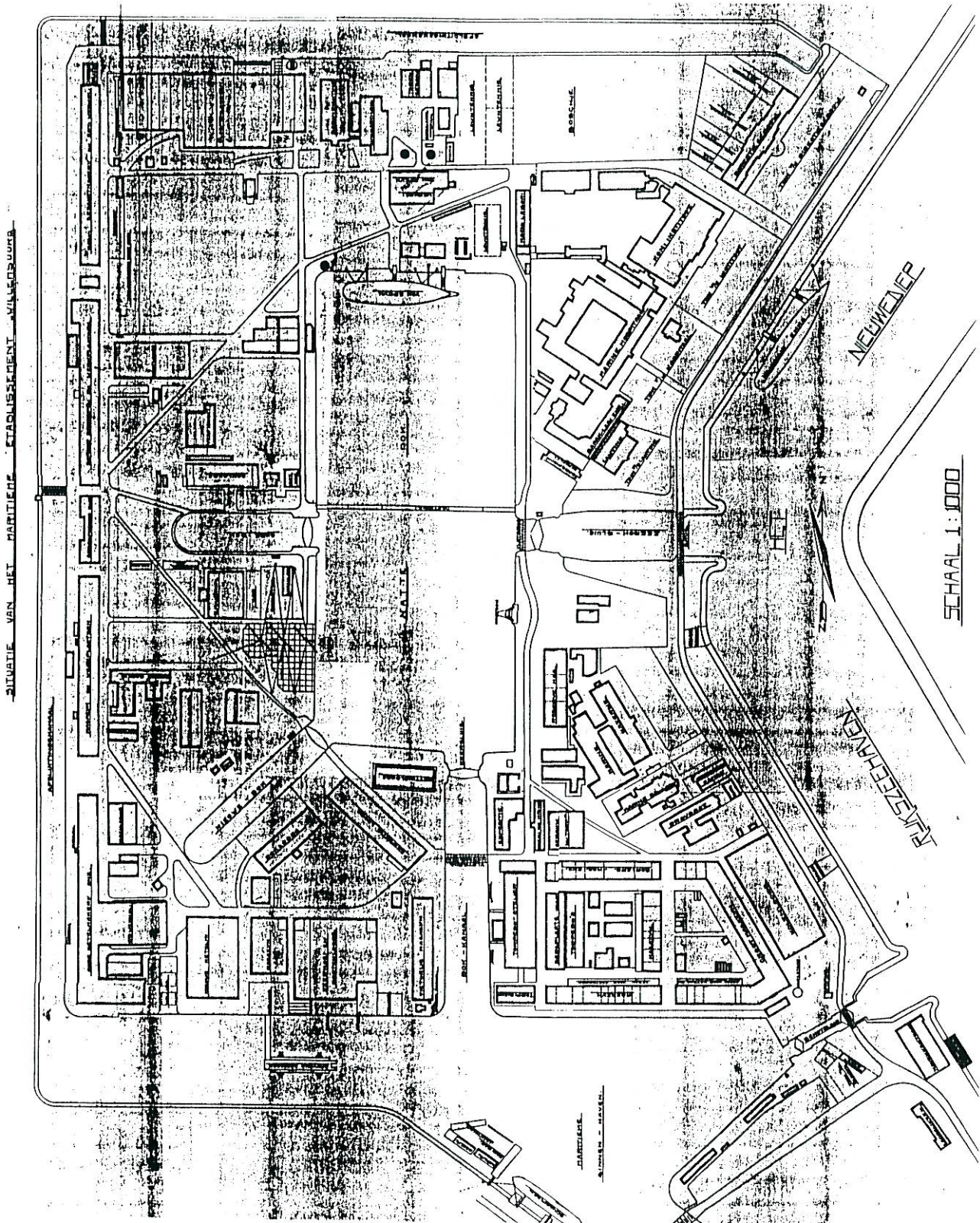
Afb. 11 Een foto van de Westervoort en omgeving, omstreeks 1910, genomen vanaf het torentje van de Nieuwe Kerk aan de Weststraat. Op de voorgrond bevindt zich de Westervoort met de draaibrug, rechts gebouw 47 voorzien van twee aanbouwen, en links gebouw 29. Vanaf dit punt verbindt een diagonaal (onverhard) pad de Westervoort met het Commandementsgebouw, langs de noordwestelijke hoek van het Natte Dok. Langs dit pad is aan beide zijden laanbeplanting aanwezig. Voor het overige bestaat de onbebouwde ruimte uit grasveld. (Herkomst: Instituut voor Maritieme Historie)



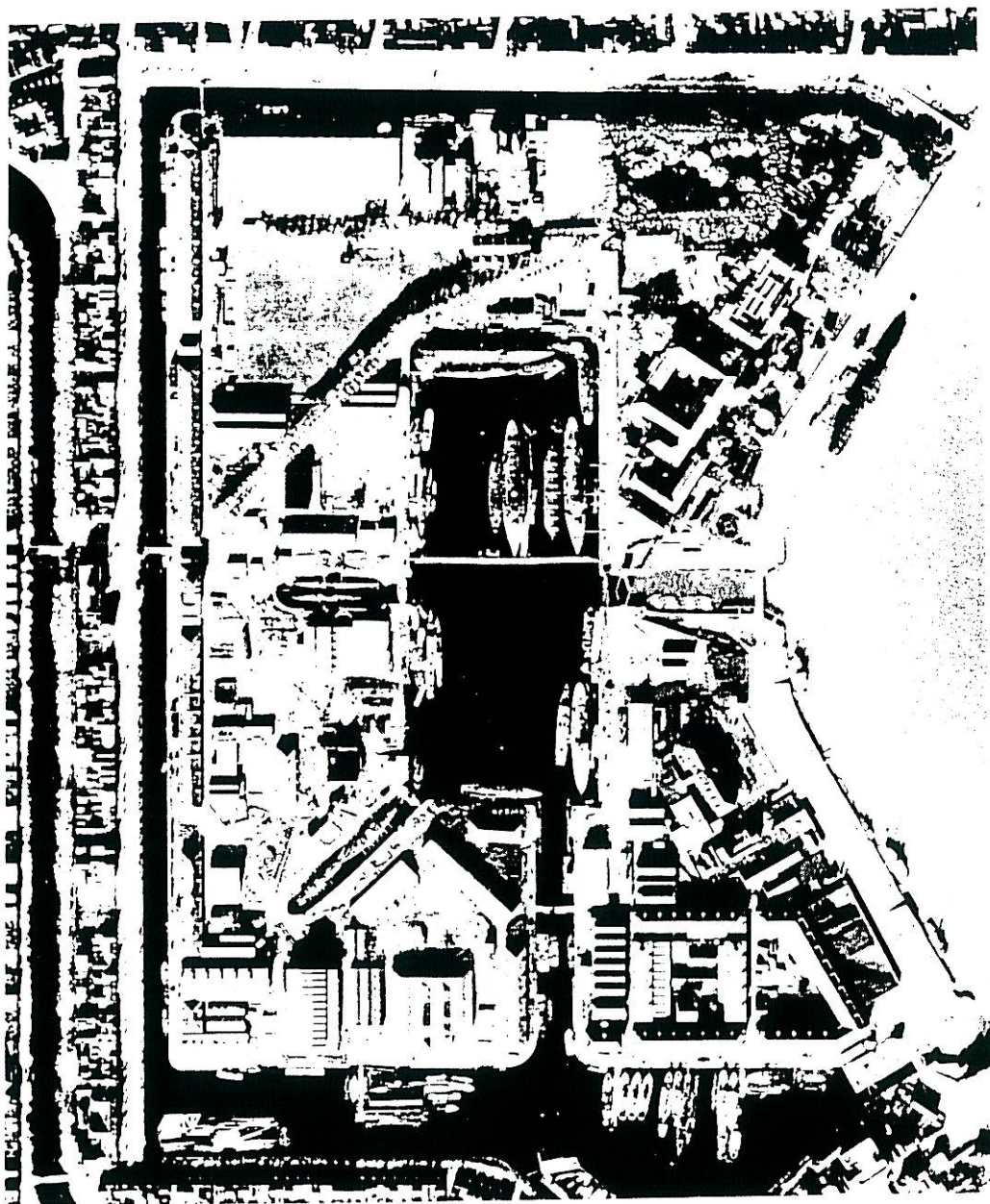
Afb. 12 Detail van een luchtfoto die gemaakt moet zijn in 1926/1927. De diagonale verbindingroute aan de noordzijde van het Natte Dok, die aan weerszijden met bomen was beplant, tekent zich duidelijk af. Dat gold ook voor de weg aan de zuidzijde van het Torentje (gebouw 4) en het zwembad (het thans niet meer bestaande gebouw ten westen van het Torentje). Op de voorgrond is nog juist het begin van de diagonale verbindingsweg naar de brug over het Boerenverdriet zichtbaar. (Herkomst: Collectie Instituut voor Maritieme Historie)



Afb. 13 Een vogelvluchtfoto uit 1935. Hierop is het diagonale pad van de Westerpoort naar het Commandementsgebouw zichtbaar, over de totale lengte voorzien van laanbeplanting. De grasvelden ter weerszijden zijn voor een klein deel bebouwd met loodsen. Ook is een ellipsvormige (sport)baan te zien. De diagonale verbinding tussen de Westerpoort en de brug over het Boerenver-driet gaat over de schipsluisdeur van het Nieuwe Dok. Dit deel van het terrein is ondertussen voor een groot deel bebouwd (zie afb. 14). Rondom het Commandementsgebouw, het KIM en het Marinehospitaal bevinden zich tuinen. (Herkomst: Instituut voor Maritieme Historie)



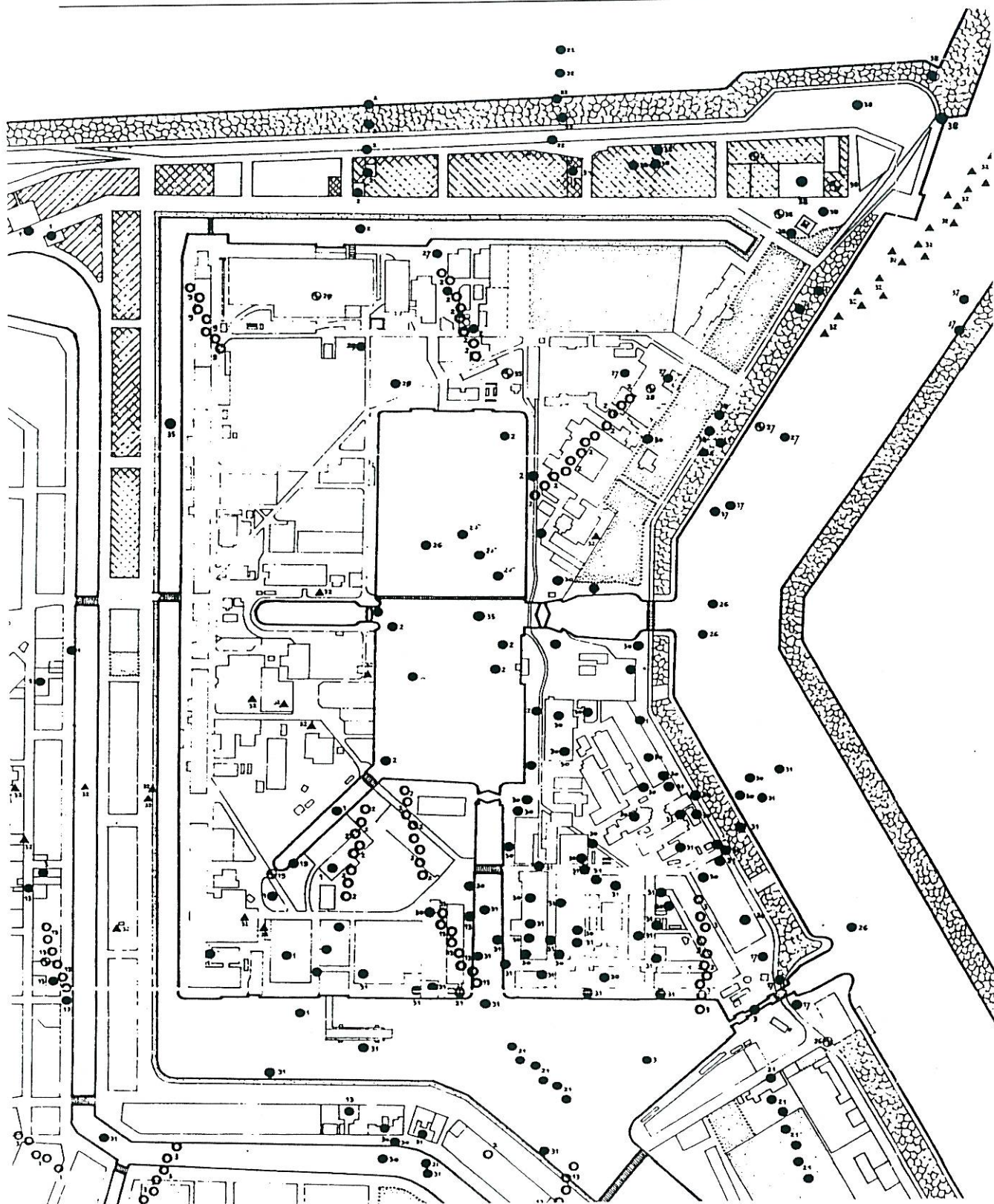
Afb. 14 Situatie van het maritieme etablissement Willemsoord uit 1935. Rondom het Nieuwe Dok is het terrein grotendeels bebouwd (zie ook afb. 10 en 13). (Herkomst: CAS, kaarten, in de toekomst ARA en ARW, 123)



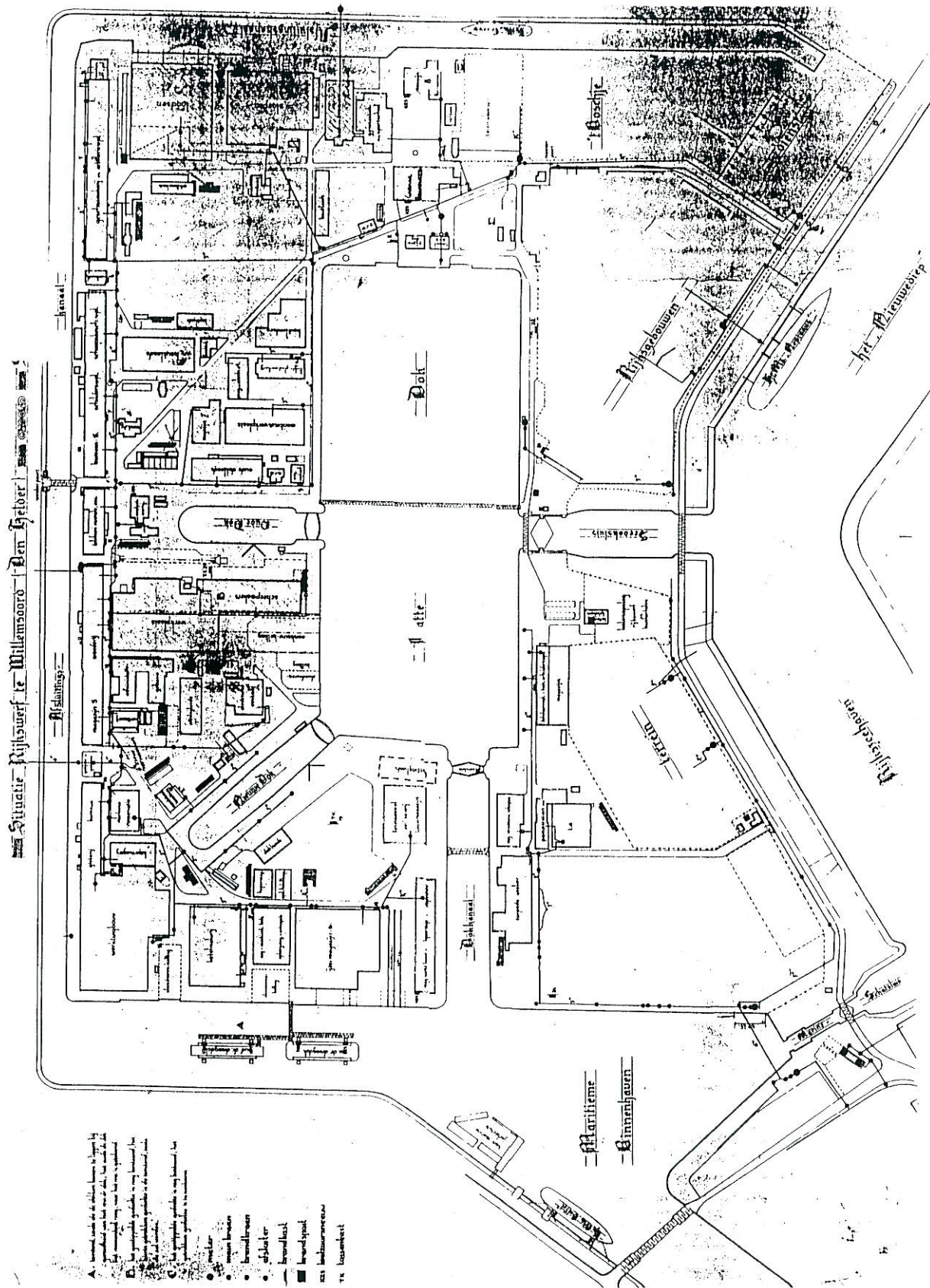
Afb. 15 Een luchtfoto uit 1939. De structuur van de wegen, diagonale paden en de groenvoorziening komt grotendeels overeen met de situatie op de vogelvluchtfoto uit 1935 (zie afb. 13). De ellipsvormige (sport?)baan is omgevormd tot een voetbalveld. (Herkomst: Topografische Dienst, Emmen)



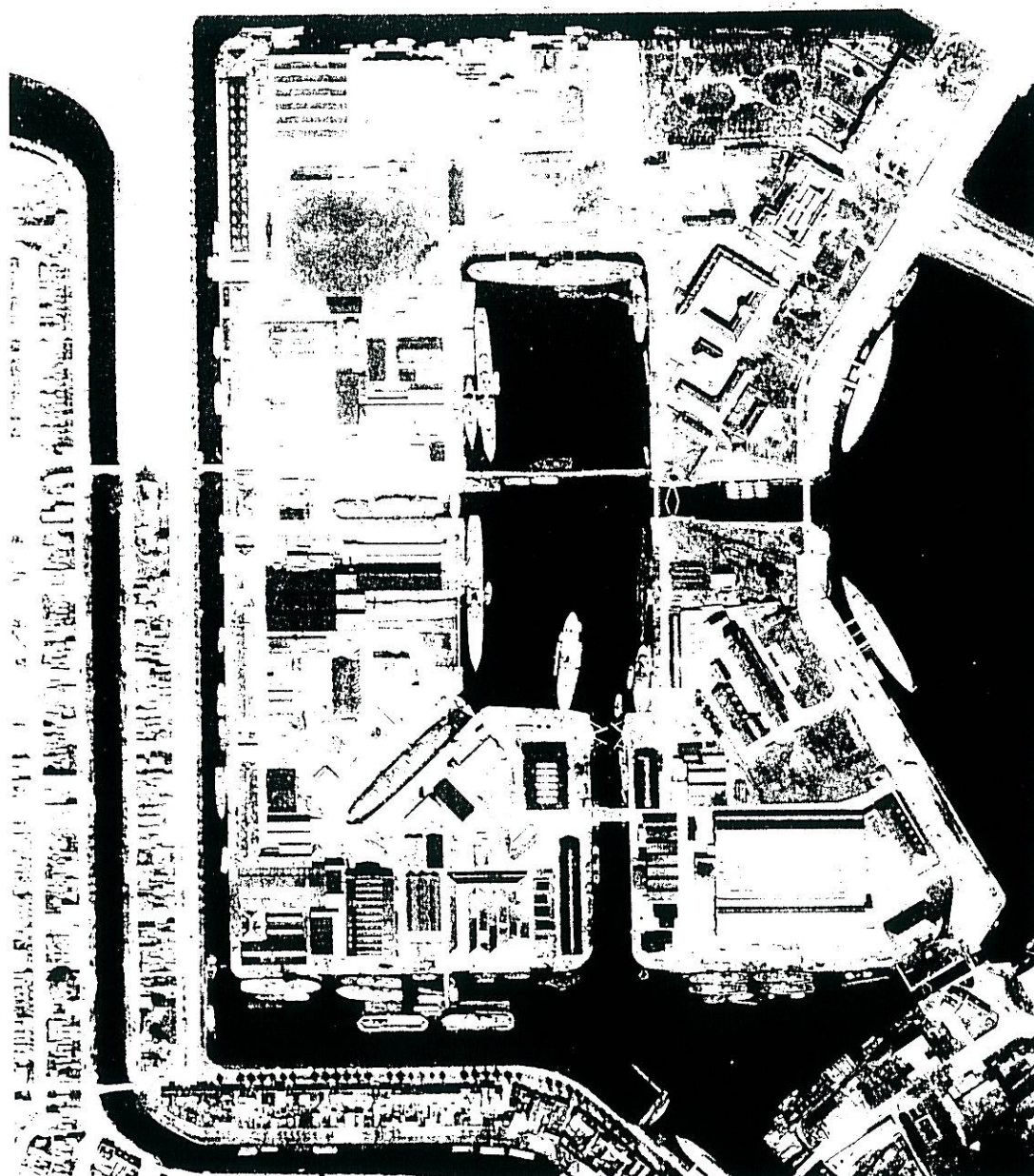
Afb. 16 Een luchtfoto uit 1944 van de R.A.F. In vergelijking met de luchtfoto uit 1939 (afb. 21) is de bebouwing op de Oude Rijkswerf aanzienlijk verdicht, waardoor veel open ruimte verloren is gegaan. Opvallend is de geometrische tuinaanleg bij gebouw 29, die behoort bij een nieuw opgetrokken gebouw. Op het voormalige voetbalveld zijn enkele loodsën verrezen. De laanbeplanting langs de diagonale weg tussen de Westerpoort en het Natte Dok is voor een groot deel gekapt. De diagonale verbindingsweg tussen de Westerpoort en de brug over het Boerenverdriet is tussen de Westerpoort en het Nieuwe Dok verloren gegaan door nieuwe bebouwing. (Herkomst: Topografische Dienst, Emmen)



Afb. 17 Bommenkaart van Den Helder, mei 1945. Hierop zijn de in clusters neergekomen voltreffers zijn aangegeven. Met name de huidige gebouwen 1, 4, 60, 63 en 66 zijn door één of meer bommen getroffen. De symbolen: het open rondje was een springbom, het rondje met kwartieren was een blindganger springbom en het zwarte rondje een brandbom. (Herkomst: (Gemeente Den Helder, Dienst Bouwen en Wonen, 0.106)



Afb. 18 Situatie Rijkswerf te Willemsoord, 1950. Rondom het Oude en het Nieuwe Dok is het terrein grotendeels volgebouwd. De diagonale verbindingsweg van de Westerpoort naar de brug over het Boerenverdriet is hierdoor bijna geheel verdwenen. (Herkomst: CAS, kaarten, in de toekomst ARA en ARW, 124)

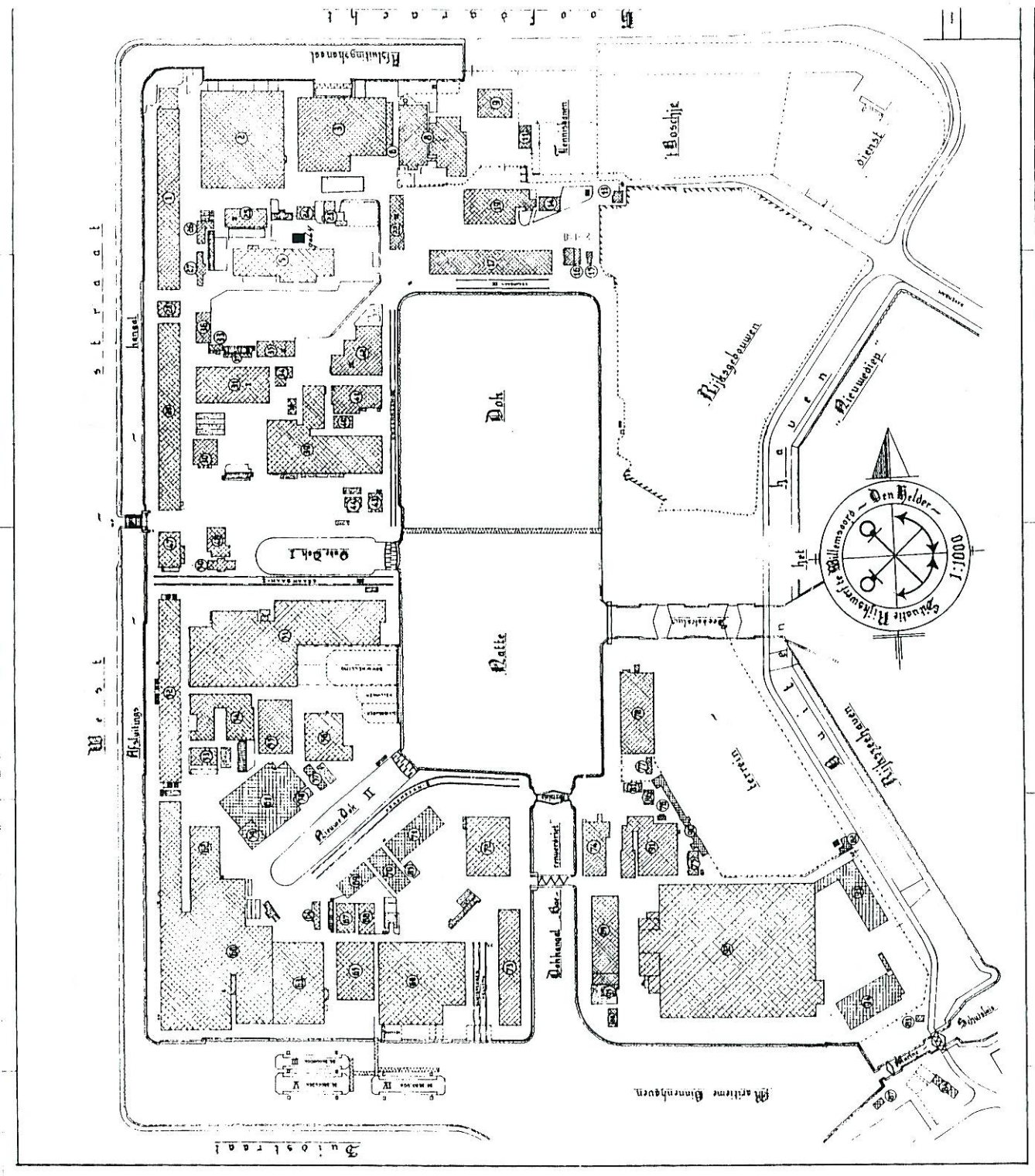


Afb. 19 Een luchtfoto uit 1958. Na de Tweede Wereldoorlog is de verdichting in de bebouwing voortgezet, waarvoor open ruimte werd opgeofferd. Als gevolg van de bouw van gebouw 51 en 72 is de diagonale verbinding tussen de Westpoort en de brug over het Boerenverdriet verdwenen. (Herkomst: Topografische Dienst, Emmen)

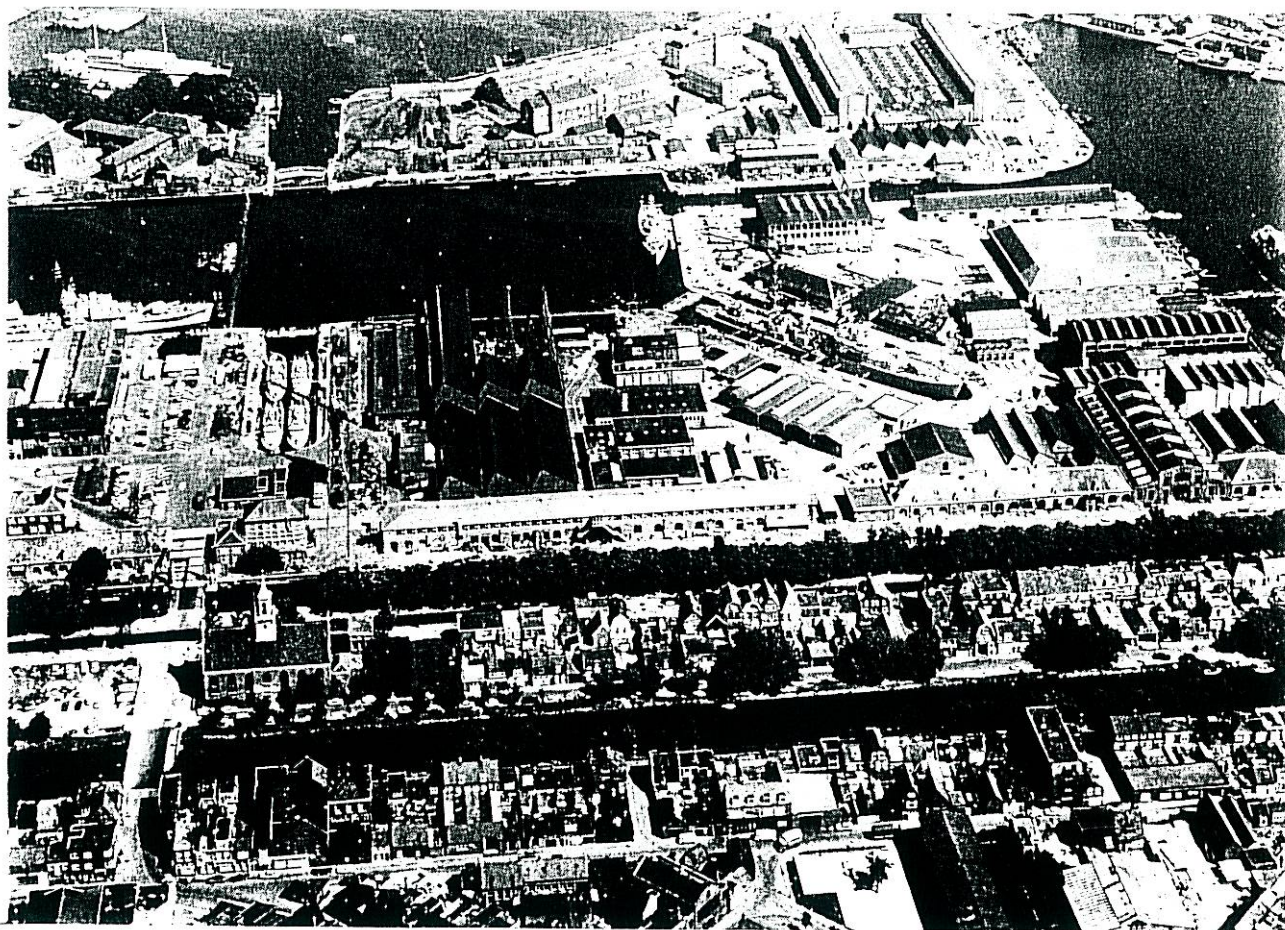
Afb. 20 Plattegrond van de Rijkswerf uit 1967. Voor zover de gebouwen nog bestaan corresponderen de nummers met de huidige gebouwnummers. Ook het noordelijke deel van de Oude Rijkswerf werd steeds meer volgebouwd. De diagonale verbindingsweg tussen de Westerpoort en het Commandementsgebouw is hierdoor voor de helft verdwenen. (Herkomst: CAS, kaarten, in de toekomst ARA en ARW, 126. De nummers die niet voorzien zijn van een gebouwaanduiding waren kennelijk nog niet uitgegeven.)

Afgebeeld zijn:

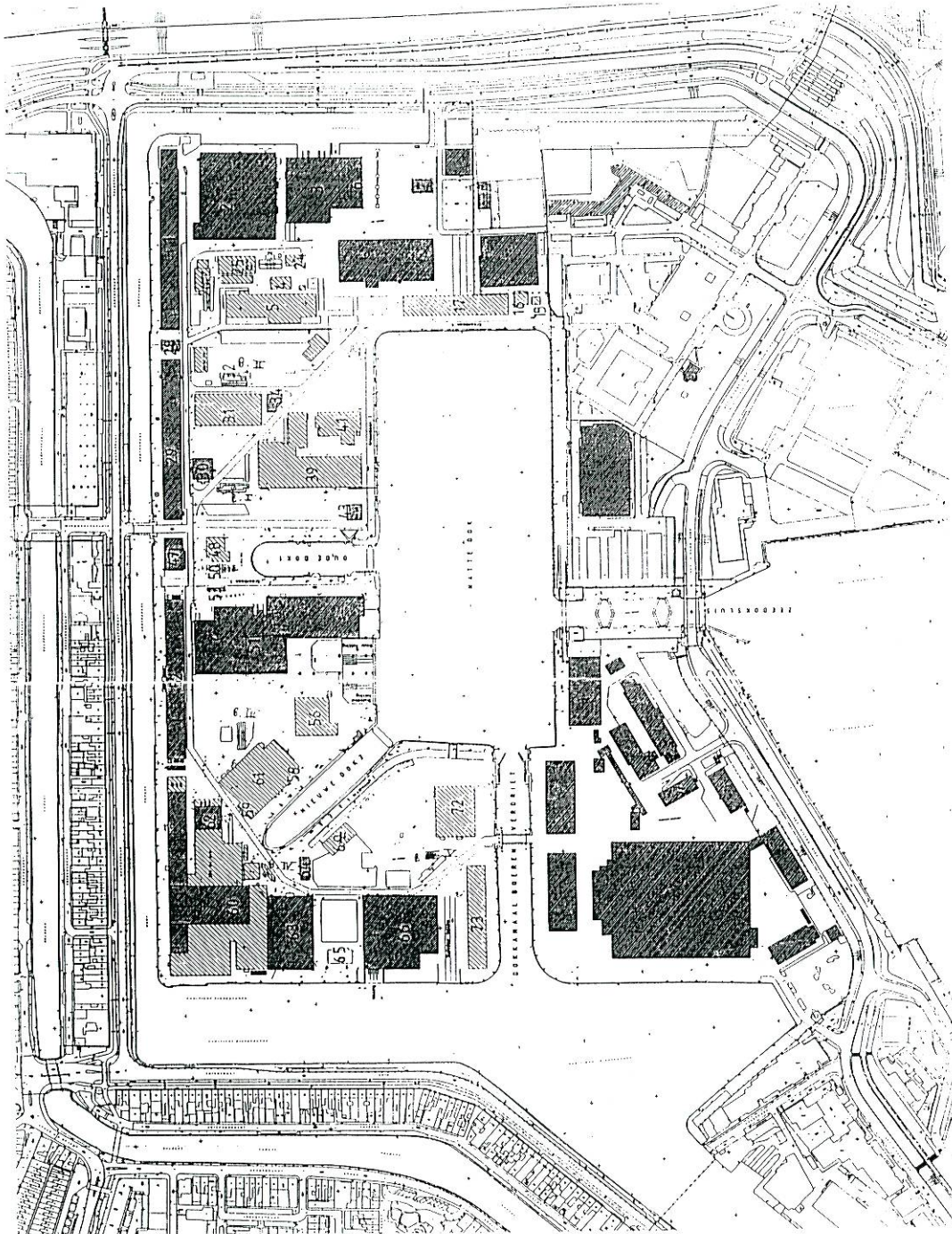
- | | |
|--|--|
| 1. opslag scheepsconstructie, centraal gereedschapsmagazijn, magazijn voor elektrische behoeften, bouwkundige dienst | 41. lichte plaatwerkerij |
| 2. nieuwe sloepenloods, scheepmakers (hout), polyesterafdeling, buitenploeg schilders, monteurs, bankerwerkers | 42. houtloodsen IV |
| 3. oude sloepenloods, radar spuitinrichting, scheepsconservatie, houtloods | 43. bergplaats 't Zwaantje (huidverf etc.) |
| 4. brandspuit bergplaats, schietbaan (oude) | 44. gebouwtje onderzeedienst |
| 6. bergplaats scheepsbeschieter | 47. bureau marine bewakingskorps, bureau beoordelings deskundigen, telefooncentrale, bergplaats verf, archief, bibliotheek |
| 8. bad- en zweminrichting, gymnastiek- en sport-school | 48. dok- en tankbedrijf |
| 9. 't Torentje, Marinemuseum | 49. wachtgebouw Westerpoort |
| 11. nieuw clubgebouw "Animo" | 50. toiletgebouw |
| 13. wachtgebouw Noorderpoort | 51. scheepmakerswerkplaats, smederij, bedrijfsdienst |
| 14. auto boxen | 52. schilderswerkplaats, werkvoorraad afdeling W en schilderskantine |
| 15. hoogspanningsgebouw, 6 KV onderstation | 53. verzinkerij, vertinnerij |
| 16. hoogspanningsgebouwtje | 54. administratiegebouw |
| 17. bergloods | 55. leerschool bankwerkerij |
| 19. brandweergarage | 56. elektrisch distributie bedrijf, 6 KV onderstation |
| 23. tuinderij bergplaats | 57. loods voor sjouwersbehoeften, traankokerij |
| 24. schaftlokaal land- en watertransport | 58. toiletgebouw |
| 25. houtloods V | 59. zandstraalinrichting |
| 26. kelder centrale verwarming etc., bergplaats polyester afdeling, bergplaats scheepsbeschieters | 60. tekenkamer afdeling W, gieterij, bureaux afdeling W, bankwerkerij, motorenwerkplaats |
| 27. toiletgebouw | 61. koperslagerij |
| 28. bedrijfs-geneeskundige dienst | 62. bankwerkers buitenloods |
| 29. bureau scheepsbouw, bergplaats lichte plaatwerkerij, scheepsbeschieters, metselaars, schilders (zolder), meubelmakers, bergplaats scheepsbeschieters | 63. ketelmakerij |
| 30. industrieel bedrijf, materiaaldienst | 64. hoogspanningsgebouw |
| 31. houtloods I | 65. magazijn 2A (sanitair, pijpen, fittingen, flessen) |
| 33. bergplaats scheepsbeschieters | 66. magazijn B, ijzermagazijn, magazijn voor oud materiaal, 6 KV onderstation |
| 34. krachtstation | 67. koperen pijpen bergplaats |
| 35. houtloods II | 68. bergplaats voor leidingen etc. van bankwerkers |
| 36. bergruimte scheepsbeschieters | 69. dokloods |
| 37. bergplaats voor zuurstofflessen | 70. bergloods |
| 38. (onleesbaar) | 71. kettingleeds |
| 39. monteurswerkplaats | 72. zeilmakerij, takelaarswerkplaats, expeditie, touwmagazijn |
| 40. marine elektronisch bedrijf | 73. expeditie, kopermagazijn, opslag materiaal afdeling W |



Afb. 20 Plattegrond van de Rijkswerf uit 1967. (Herkomst: CAS, kaarten, in de toekomst ARA en ARW, 126)



Afb. 21 Vogelvlicht-foto uit omstreeks 1971. De situatie die op de kaart uit 1967 wordt weergegeven (afb. 20) is eveneens zichtbaar op deze foto. De dichte bebouwing op het terrein heeft slechts bij gebouw 66 en naast het Oude Dok enige ruimte opengelaten. Hierop zijn voornamelijk parkeerplaatsen gerealiseerd, er zijn nauwelijks groenvoorzieningen aanwezig. (Herkomst: Collectie Instituut voor Maritieme Historie)



Afb. 22 Het complex van de Oude Rijkswerf omstreeks 1995. Op deze plattegrond zijn de gebouwnummers opgenomen, zoals ze in deze reeks rapporten zijn gehanteerd. Tijdens het bouwhistorische onderzoek in 1997 was een aantal van de hierop aangegeven gebouwen reeds afgebroken, zoals gebouw 5, 24, 25, 64 en 65. De diagonale verbinding tussen de Westerpoort en het Commandementsgebouw is behouden van de poort tot aan de noordwestelijke hoek van het Natte Dok. (Herkomst: Archief Rijkswerf)

Bouwhistorische rapportage van de Oude Rijkswerf

De volgende gebouwen en terreindelen zijn in rapport verschenen:

- Historisch overzicht en groenvoorziening
 - Natte Dok
 - Oude Dok of Dok I
 - Nieuwe Dok of Dok II
 - Boerenverdriet
 - Sluisdeurenhelling
 - Westerpoort
 - Afsluitingskanaal, lier en urinoirs
 - Bunkers
-
- | | |
|-------------|-------------------|
| - Gebouw 1 | - gebouw 48 |
| - gebouw 2 | - gebouw 49 |
| - gebouw 3 | - gebouw 50 |
| - gebouw 4 | - gebouw 51 |
| - gebouw 28 | - gebouw 52 |
| - gebouw 29 | - gebouw 56 |
| - gebouw 30 | - gebouw 58/59/61 |
| - gebouw 31 | - gebouw 60 |
| - gebouw 34 | - gebouw 62 |
| - gebouw 36 | - gebouw 63 |
| - gebouw 39 | - gebouw 64 |
| - gebouw 41 | - gebouw 66 |
| - gebouw 43 | - gebouw 72 |
| - gebouw 47 | - gebouw 73 |