

## **Via Het Nieuwe Werk naar Rijkswerf Willemsoord**

met op het noordelijke deel het Marinemuseum

Door Frits Rohling

*In een van de gebouwen op het huidige terrein Willemsoord te Den Helder, waar ook de diverse gebouwen, de onderzeeboot Tonijn en het brugdeel van de Ruyter (met de karakteristieke bol) van het Marinemuseum zijn gevestigd, bevindt zich op de eerste etage van gebouw Dukdalf het Historisch Documentatiecentrum in de Maarten Bakker zaal. Hier vindt u de historie van de Rijkswerf, goed gedocumenteerd en gearchiveerd door een aantal gepassioneerde vrijwilligers die informatie over het ontstaan en het bestaan van de werf minutieus hebben verzameld, voorzien van al dan niet originele foto's en tekeningen.*

Het ontstaan van het Nieuwe Diep begint aan het begin van de zestiende eeuw, wanneer door getijdewerking een geul ontstaat. De schuring van het water, veroorzaakt door stroomveranderingen die zijn ontstaan door de aanleg van bedijking van de Zijpe en een verbindingsdijk tussen Callantsoog en het eiland Huisduinen, verdiept de geul in de loop der jaren. Daardoor is het mogelijk voor grotere schepen om bescherming te zoeken tegen de weerselementen, door in het Nieuwe Diep voor anker te gaan. Vanuit het buurtschap Helder ontstaat een levendige negotie in victualiën en drinkwater, en verhuurt men zich voor het verrichten van loodsdiensten. Een en ander tot groot ongenoegen van de stad Amsterdam van waaruit de zeeschepen via de Zuiderzee naar de diverse werelddelen vertrekken, om daar handel te drijven.

Wordt de rede van Texel tot de achttiende eeuw gebruikt als ankerplaats, vanaf die tijd komt het Nieuwe Diep steeds meer in trek om de schepen te lossen en te laden, omdat de rede van Texel door verzanding in ongebruik raakt.

Voor de bewoners aan het Nieuwe Diep is de maand juli 1781 van groot belang. In april van datzelfde jaar heeft stadhouder Prins Willem V namelijk een bezoek gebracht aan het Nieuwe Diep en een rondvaart gemaakt in gezelschap van de heren Leendert den Berger, opzichter van werken en de Amsterdamse koopman en zee kapitein Laurens Brandligt. Uit het verslag dat over deze bezichtiging is opgemaakt blijkt dat men het erover eens is dat Den Helder geschikt is om als een veilige haven te worden ingericht. Er wordt een inrichtingsplan opgemaakt door de equipagemeester van de Admiraliteitswerf te Amsterdam, de heer William May, de grootvader van J.S. May (directeur en commandant van het Departement van Marine van de Maze), en Laurens Brandligt, aangepast en uitvoerbaar gemaakt door Leendert den Berger. Bijzonder aan deze haven is dat er niet gebaggerd hoeft te worden, omdat de ebstroom ervoor zorgt dat het Nieuwe Diep op diepte blijft.

Op 17 april 1787 adviseert een commissie, waarin onder andere KTZ J.H. van Kinsbergen zitting heeft, stadhouder Prins Willem V om bij het Nieuwe Diep een omgeving in te richten om onderhoud te plegen aan oorlogsschepen zoals het kielen, schoonmaken en reparaties uit te voeren. Dit zou een tijdsbesparing opleveren door de schepen hiervoor niet naar Amsterdam en Medemblik te laten varen. Tijdens een zeeoorlog zou dit ook een strategisch punt en beschutte plek zijn om reparaties uit te voeren. In 1789 wordt door de Staten van Holland bepaald dat er alleen een kielplaats met verdedigingswerken mag worden aangelegd en geen reparatiewerf. Deze kielplaats, gelegen aan de zuidwesthoek aan het einde van de haven het Nieuwe Diep, krijgt de naam Het Nieuwe Werk.



Het Nieuwe Werk (Zie parallelogram rechtsomder)



Het kielen van de boeg van het schip

In 1795 houden de Admiraliteiten op te bestaan en stadhouder Prins Willem V vlucht naar Engeland, de Fransen hebben Alkmaar en Den Helder al ingenomen.

De vijf admiraliteiten worden door de Agent (Minister) van Marine Jacob Spoor vanaf 1798 ondergebracht in vijf departementen. De bouw van oorlogsschepen voor de Bataafse Republiek zal zich vooral gaan concentreren in Amsterdam, Hellevoetsluis en Medemblik. In 1812 worden de plannen van Napoleon Bonaparte, om fortificaties en maritieme werken te bouwen en te verbeteren, goedgekeurd. In feite de start van de bouw van de marinewerf Willemsoord.

Eerder, in 1811, bezoekt Napoleon van 15 tot en met 17 oktober Den Helder vanwege de strategische ligging van het Nieuwe Diep, nadat hij in 1810 een einde heeft gemaakt aan het bewind van zijn broer Lodewijk Napoleon die zichzelf koning van het Koninkrijk Holland noemt. (Hij wordt ook wel Lodewijk de Goede genoemd, omdat hij opkwam voor de belangen van Nederland). Dit betekent dat op 9 juli 1810 de annexatie van Nederland door Frankrijk van kracht wordt.

In het kielzog van de keizer bevindt zich ook de waterbouwkundig ingenieur Jan Blanken Jansz. die optreedt als adviseur van Napoleon Bonaparte. Het bezoek richt zich op de verdedigingswerken, de vloot op het Marsdiep, een bezoek aan Texel (kort maar krachtig) en de reparatiewerf Het Nieuwe Werk. Napoleon ziet in het Nieuwe Diep een toekomstig groot maritiem steunpunt voor zijn vloot. Jan Blanken Jansz. en de Franse Inspecteur General Sganzin krijgen de opdracht om voor het einde van 1811 een plan voor een nieuwe werf op papier te zetten. Op 15 maart 1812 wordt het plan door Napoleon Bonaparte goedgekeurd.

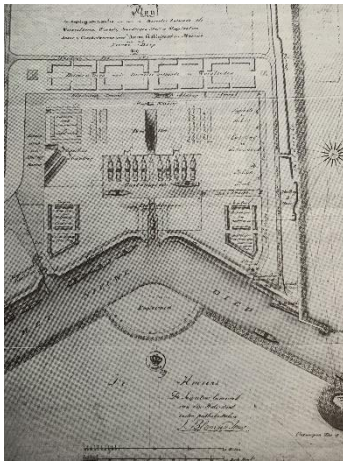
De uitvoering van de werkzaamheden wordt aan Jan Blanken Jansz. overgelaten en in 1812 start hij met grondboringen en het zoeken naar locaties voor onder andere het Natte Dok, het Droge dok, de zeedoksluis met voorhaven en het graven van een put voor het stoommachinegebouw ten behoeve van het leegpompen van het droge dok. Op de tekening zien wij aan de zuidkant al een paar vage lijnen die het eventuele dokkanaal als verbinding tussen het Natte Dok en de Binnenhaven aangeven.

In de periode 1780-1784 bouwt Jan Blanken Jansz. vier verdedigingsbatterijen aan de kust van Voorne-Putten, rond Brielle en Hellevoetsluis. Hellevoetsluis is dan een van de belangrijkste marinehavens onder de Admiraliteit van de Maze en aan het eind van de achttiende eeuw besluit het bewind van de Bataafse Republiek tot de aanleg van een dubbeldroogdok aldaar. De opdracht voor zowel het ontwerpen als het bouwen van het droogdok wordt verstrekt aan Jan Blanken Jansz.

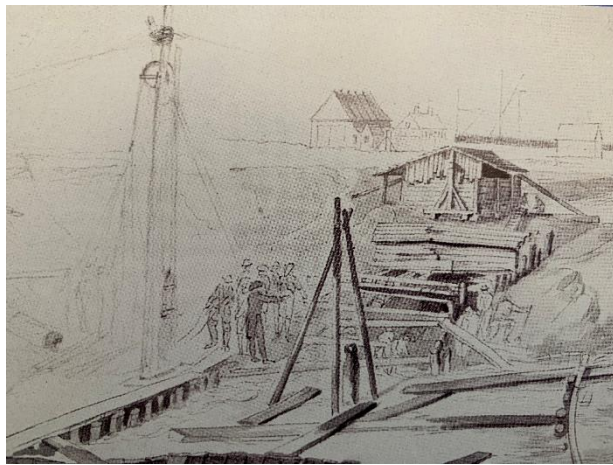
Hij wordt opgeleid bij zijn oom tot waterbouwkundige en de sluis-, molen- en waterwerken. Als twintigjarige solliciteert hij naar de functie van opzichter van 's Lands werken in Hellevoetsluis. Hij adviseert Napoleon Bonaparte in militaire maritieme zaken en beschrijft Den Helder als een voortreffelijke zeehaven die zijn voorkeur heeft boven de andere havens zoals Hellevoetsluis, Vlissingen, Delfzijl, Brouwershaven, Zierikzee en Veere, de eerste Admiraliteit sinds de Ordonnantie van 1488.

Nadat de Fransen zijn vertrokken zet soeverein vorst Willem I op 30 november 1813 weer voet op het Nederlandse strand te Scheveningen. De titel Koning neemt hij op 16 maart 1815 aan en begint vrijwel direct met de wederopbouw van Nederland. Dat betekent dat hij ook waterbouwkundige Jan Blanken Jansz., die in het verleden optrad als adviseur van Napoleon Bonaparte, weer in de arm neemt om zijn werkzaamheden in Den Helder voort te zetten en hem wonderwel niet (politiek) afrekenet op zijn connecties met Napoleon. Wellicht zag Koning Willem I de grote voordelen van het reeds gevorderde stadium waarin het werk aan de nieuwe werf zich bevond en de vermeende continuïteit van de bouw wanneer Jan Blanken Jansz. het werk zou voortzetten.

De bestaande werven worden in twee categorieën ingedeeld: Nieuwbouwwerven en werven voor uitrusting van de schepen. De nieuwe werf in Den Helder zal de plaats innemen van Het Nieuwe Werk en valt onder 'Werk van uitrusting'. Het dok wordt voltooid, inclusief stoommachine en het Arsenaal of Grootmagazijn wordt afgebouwd door aannemer K. Langeveld.



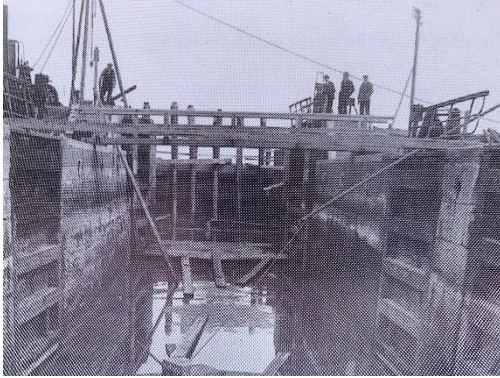
Schets Blanken 1819 met midden links licht zichtbaar de lijnen voor dokkanaal



Bouwput en fundatie stoomgebouw

De rijkswerf te Den Helder omvat het terrein tussen het water van de Hoofdgracht, Weststraat en Zuidstraat, inclusief de bebouwing langs de haven van het Paleis en het KIM en de voormalige gebouwen van het marinehospitaal met de marinekazerne, de kolenloodsen en het Arsenaal. Commissaris van Oorlog J.H. Mollerus stelt in 1814 voor om het etablissement 'Willems-oord' te noemen, naar Koning Willem I. De Inspecteur-generaal van Rijkswaterstaat, Jan Blanken Jansz. schrijft de naam echter als Willemsoord, wat later in officiële stukken en krantenberichten wordt overgenomen en landelijke bekendheid krijgt.

Om toegang te krijgen tot het Natte Dok worden de Zeedoksluis en, vanuit de Binnenhaven, het Dokkanaal (Boerenverdriet) gebouwd. Het gehele terrein wordt omringd door een afsluitingskanaal. Op 20 september 1822 wordt het Grootmagazijn, het stoommachinegebouw en bovengenoemde dokwerken aan de Nederlandse Zeemacht overgedragen, hoewel de projecten nog niet geheel zijn afgerond en de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal in een afrondende fase is beland. De entree vanaf het Nieuwe Diep naar het 'Groot Noordhollandsch Kanaal' vice versa gaat via de Koopvaarders Schutsluis die door Jan Blanken Jansz. in de vorm van een waaiersluis is geconstrueerd vlak naast de Rijkswerf.



Marine schutsluis

In 1824 wordt Den Helder min of meer ontsloten door het gereedkomen van het Noordhollandsch kanaal en de naastgelegen weg, in opdracht van Koning Willem I. Ook hier heeft Jan Blanken Jansz. een groot aandeel in de totstandkoming van het project. Voor Den Helder een enorme vooruitgang, wat resulteert in het verkrijgen van de status als vestingstad der eerste klasse per 8 juli 1844. Niettemin blijft Den Helder opgescheept met een 'onvrij territorium'; goederen mogen alleen uit schepen op lichters worden overgeladen om vervolgens naar Amsterdam te worden verscheept via het Noordhollandsch kanaal. Elke andere havenactiviteit is verboden. Deze status is ten tijde van de Napoleontische bezetting ingesteld ter voorkoming van smokkel en blijft gehandhaafd tot 3 oktober 1851, mede door invloed van Amsterdam. Lang heeft Den Helder voor wat betreft het aantrekken van de negotie, waarvoor zelfs een directe spoorwegverbinding met het achterland wordt aangelegd, niet kunnen genieten van de nieuwe status; de opening van het Noordzeekanaal in 1876 is voor de (wereld)handel in Amsterdam op alle fronten in het voordeel van de hoofdstad. In de toekomst zal Den Helder het moeten doen met de marine, de rijkswerf en de visserij. Zelfs de functie van de spoorweg vervaagt tot een provinciaal lijntje.



Marine-/Marinierskazerne



Marinehospitaal

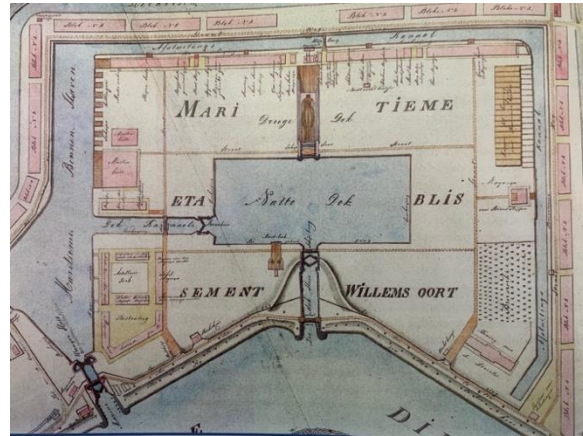
Doordat het accent in Den Helder steeds meer komt te liggen bij de Marine, wordt de stad niet alleen een havenstad maar tevens een garnizoensstad waar ook steeds meer personeel voor de krijgsmacht werkzaam is. De medische zorg neemt dan ook een grote vlucht om hogere eisen te stellen aan de verzorging van het marine- en landmachtpersoneel. Naast een hospitaal wordt in 1838 ook een marinierskazerne gebouwd.

Door de modernisering en uitbreiding van de vloot in het midden van de negentiende eeuw moet men ook de werf op Willemsoord ingrijpend aanpassen. In de loop der jaren is Dok 1 niet alleen te klein geworden maar vertoont ook allerlei gebreken die gedurende de afgelopen 27 jaar wel zijn hersteld maar, naar het blijkt, provisorisch waardoor het dok uiteindelijk in 1849 onbruikbaar is geworden. Pas in 1857 wordt begonnen met de reparatie van het dok alvorens men aan de bouw van een nieuw en groter dok gaat beginnen. De tussenliggende tijd gebruikt men om zich te verdiepen in het ontwerpen van het nieuw te bouwen dok dat uiteindelijk een lengte van 110 meter zal krijgen en volledig gemetseld zal worden. De aanbesteding vindt plaats te Den Haag op 6 maart 1858. De bouw van Dok 2 kan beginnen. Op 28 mei 1866 wordt het schroeffregat

Evertsen het dok binnengehaald en op 4 juni is het schip drooggezet. In de volksmond krijgt het dok de naam 'Het Nieuwe Dok'. Tot de dag van vandaag wordt deze naam nog steeds gebruikt.



Bouwput Dok II



Schets van Jacob Valk in 1834

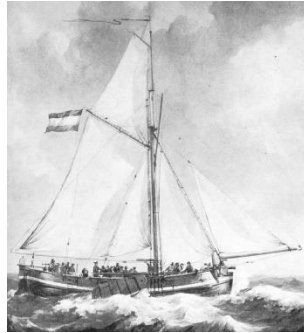
Ook het Natte Dok wordt in deze periode aangepakt en in maart 1860 begint men met het verdiepen van het bassin tot 780 cm en een verlenging van 30 meter in Noordelijke richting. Hiertoe wordt het gehele bassin drooggemaakt en worden de boorden van de kaden versterkt door basaltmuren (wat de renovatie van de museumkade/Van Speijkkade in 2018/2019 sterk heeft vertraagd). Het werk wordt uitgevoerd door aannemer Van Hattum.

Het werken aan schepen en het implementeren van nieuwe technieken nopen de Rijkswerf om met haar tijd mee te gaan. Dit impliceert dat het bedrijf continue in beweging is en de infrastructuur regelmatig wordt aangepast om nieuwe faciliteiten te scheppen voor transport, opslag- en werkplaatsen. De overgang naar stoomschepen bijvoorbeeld noopt tot het bouwen van loodsen op de zuidoosthoek voor opslag van de steenkool en werkplaatsen waar stoomketels en -leidingen worden gefabriceerd. Ook de vlotbrug in het Natte Dok mag niet onvermeld blijven.

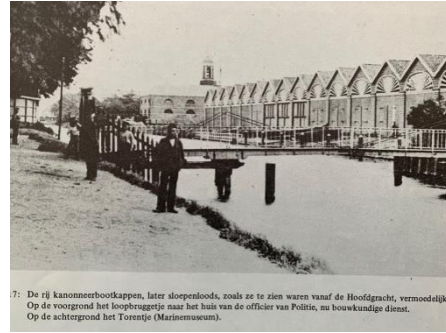
De verlichting in de werkplaatsen, tot voorheen nog met olielampen geregeld, wordt op 4 mei 1859 vervangen door gaslicht waarvoor vanaf de gasfabriek aan de Fabriekgracht gasleidingen worden gelegd naar de Rijkswerf. Om de schepen die op de werf liggen te voorzien van nieuwe ketels en brandstof of zwaar geschut, wordt er in 1863 een spoorlijn op de werf aangelegd tussen de dokken en de werkplaatsen.



De houten kappen aan de noordzijde, nu de zeven sloepenloodsen van het Marinemuseum, zijn uit 1830. Oorspronkelijk waren het er achttien, bestemd als overkapping voor 36! gaffelkanonneerboten.



Gaffelkanonneerboot



7: De rij kanonneerbootkappen, later sloepenboots, zoals ze te zien waren vanaf de Hooftgracht, vermoedelijk op de voorgrond het loepreggerie naar het huis van de officier van Politie, nu bouwkundige dienst. Op de achtergrond het Torentje (Marinemuseum).

Reeds voor het begin van de Eerste Wereldoorlog is er sprake van bezuinigingsperikelen, een fenomeen waar men in het verleden maar ook heden ten dage mee wordt geconfronteerd, en wordt in april 1912 een commissie in het leven geroepen om het reilen en zeilen van de rijkswerken aan een onderzoek te onderwerpen. Resultaat is dat er op 9 februari 1914 bij Koninklijk Besluit wordt overgegaan tot sluiting van de Rijkswerf in Amsterdam, die effectief plaatsvindt op 3 juli 1915 in verband met de mobilisatie in augustus 1914. Tijdens de mobilisatie 1914-1918 werken er 1125 arbeiders op Willemsoord.

Op 3 juli 1915 wordt de rijkswerf te Amsterdam gesloten. Dit besluit ligt ten grondslag aan de inrichting en de grootte van de werf; de hellingen zijn te kort voor de bouw van nieuwe schepen die steeds groter worden en er zijn geen droogdokken. Bovendien ontstaan er steeds meer particuliere scheepswerven die zich hebben gespecialiseerd in het bouwen van diverse scheepstypes waaronder oorlogsschepen. Dit betekent een aanpassing van de werkzaamheden voor de Rijkswerf op Willemsoord en wordt een deel van het Amsterdamse personeel overgeplaatst naar Den Helder. In 1933 wordt ook de werf in Hellevoetsluis gesloten en blijft de Rijkswerf op Willemsoord over voor uitrusting, herstelling en conservatie.



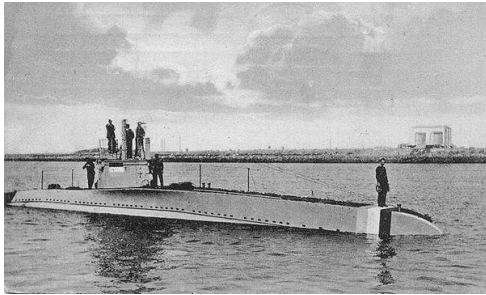
Gezien vanaf de Weststraat 1907



Werfkanaal hoek Weststraat / Zuidstraat 1922

Vanaf 1914 is de directeur van de Rijkswerf Willemsoord ook verantwoordelijk voor de Rijkswerf in Hellevoetsluis. De status van Willemsoord is opgevaardigd tot de belangrijkste werf en het personeelsbestand wordt dan ook behoorlijk uitgebreid met 76 man personeel vanuit Amsterdam. De bouw van nieuwe schepen en vaartuigen blijft echter beperkt tot de kleinere modellen, omdat de grotere schepen in opdracht van de regering aan commerciële scheepswerven wordt uitbesteed. Niettemin vinden er op de Rijkswerf te Den Helder diverse ingrijpende verbouwingen, verplaatsingen en verhuizingen plaats. Door de aanwezigheid van zeemijnen is er behoefte aan mijnleggers en mijnenjagers. Op de rijkswerf worden oude trawlers, zeesleepboten en stoomloodsvaartuigen omgebouwd om daarvoor te worden ingezet. Tevens bouwt de werf de benodigde mijnenvistuigen, oorlogsbetonning en havenversperringen. Gedurende de periode 1914-1918 ziet men op Willemsoord een niet alledaags schouwspel dat zich afspeelt bij de werkzaamheden aan twee speciale vaartuigen, te

weten twee geïnterneerde onderzeeboten van Duitse en Britse origine, respectievelijk de D UC8 (Hr. Ms. M1) gestrand op de Nederlandse kust in november 1915 en de E H6 (Hr. Ms. 08) gestrand op de Nederlandse kust in januari 1916, een Duits patrouillevaartuig, een aantal Engelse motorboten en een Engelse vliegboot.



Deze statusverhoging staat echter in de schaduw van een van de belangrijkste ontwikkelingen in de geschiedenis van Willemsoord, namelijk de bouw van de Elektrische Centrale, in eigen beheer aangedreven door motoren en dynamo's, waardoor de werf vanaf 1909 over elektrische stroom kan beschikken. In 1921 wordt deze voorziening overgenomen door het Provinciaal Electriciteits Bedrijf die een hoogspanningskabel heeft aangelegd tot aan Den Helder; tot die tijd levert de Rijkswerf elektriciteit aan het Provinciaal Electriciteits Bedrijf.

De Rijkswerf betaalt f 0,25/per KWh en voor het aanleggen van elektrische installaties in het KIM en het Marinehospitaal wordt C.G. Heijmeier ingehuurd. Hij heeft een elektronisch bureau en winkel aan de Wasstraat in Den Helder. ([www.afgestoftdenhelder.nl](http://www.afgestoftdenhelder.nl))

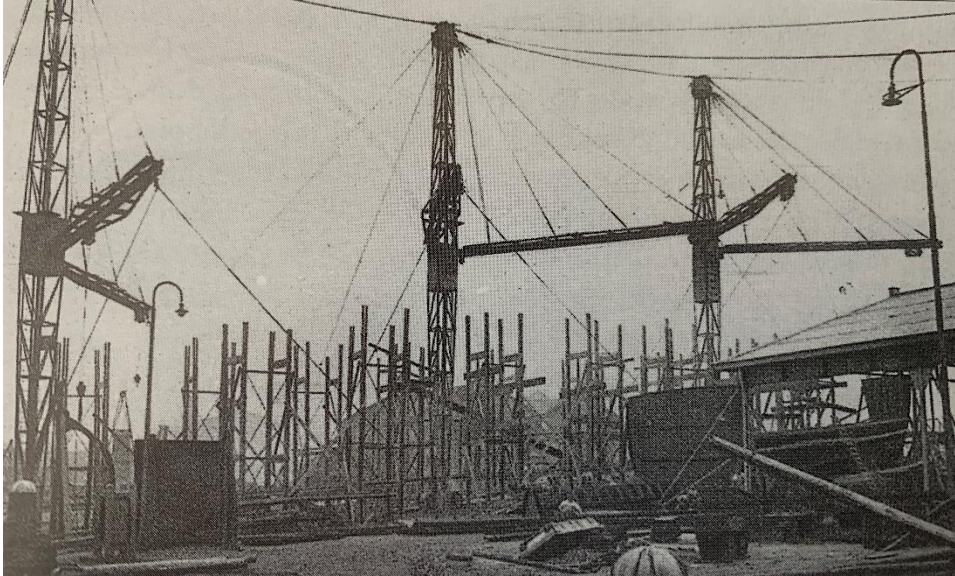


De elektriciteitscentrale tussen de helling (1923) en dok II



De elektrische centrale van Rijkswerf Willemsoord

Vier jaar na de opheffing van de mobilisatie wordt gestart met de bouw van twee hellingvloeren nadat met een voorstel in het kader van de Marinebegroting van 1921 een aanzet is gegeven tot de bouw van klein materieel op de werf. Tegen de bouw is tegenstand vanuit de Tweede Kamer en landelijke kranten met de redenatie dat commerciële bedrijven de bouw van kleine schepen goedkoper kunnen uitvoeren. Voor de rijkswerf in Den Helder is dit echter een enorme opsteker waarmee ontslagen worden voorkomen. Reeds in 1923 is de helling gereed en kan men de kiel leggen voor het eerste schip, de stoomloodsboot No. 16.



Scheepshelling nabij het Natte Dok

In augustus 1928 wordt de kiel gelegd voor de eerste van vier mijnenjagers van het type A-Klasse, Hr. Ms. A, Hr. Ms. B, Hr. Ms. C en Hr. Ms. D die in de periode 1928-1930 worden gebouwd op de helling van Rijkswerf Willemsoord en zijn gebaseerd op het ontwerp van de Duitse mijnenvegers van de FM-klasse. Zij zijn bestemd voor Nederlands-Indië en vertrekken op 6 augustus 1930 gezamenlijk naar de Oost, niet op eigen kracht maar gesleept door de zeesleepboten Friesland en Vlaanderen.



Hr. Ms. A



Hr. Ms. B



Hr. Ms. C



Hr. Ms. D

De economische crisis van de jaren '30 geeft de doodsteek aan de Rijkswerf te Hellevoetsluis, ondanks het feit dat er genoeg werk is. De sluiting in 1933 resulteert in de overplaatsing van honderd arbeiders naar de rijkswerf in Den Helder, waarvoor in 1932 reeds veertig losse arbeiders te Den Helder worden ontslagen. Uiteindelijk moeten ook Helderse vaste wervlieden wijken voor de komst van de honderd overgeplaatste werknemers uit Hellevoetsluis. Van alle werven die de Zeemacht rijk was blijft de Rijkswerf Willemsoord te Den Helder als laatste over; een onzekere toekomst tegemoetziend nu vooral de grotere schepen worden gebouwd en gerepareerd door particuliere scheepsbouwers, mede vanwege de kleinschalige opzet van deze rijkswerf.

Door een tweetal incidenten, op Curaçao en de Spaanse Burgeroorlog en de kwakkelende beveiliging van Nederlands-Indië moet de Nederlandse regering wel kiezen voor een sterke vloot, vooral om een mogelijke invasie van een buitenlandse mogendheid, Japan, maar ook inheemse tegenstand af te slaan. Mede door goedkeuring van een uitbreidingsplan van de Volksraad van Nederlands-Indië zal de opbouw van de Nederlandse Zeemacht ter hand worden genomen en is men reeds bezig met de bouw van 2 kruisers, 1 flottielje leider, 4 jagers en 7 onderzeeboten. Helaas worden de plannen ruw verstoord door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.

*Informatie uit: Rijkswerf Willemsoord 1822 – 1982, C. Reinders Folmer en van Prooijen  
Van Willemsoord tot Marinebedrijf, 1812 – 2012, Rens Schendelaar*

