

In Zicht Hellevoetsluis

stads wandeling historische marinevesting

samengesteld door Jan Geerling.
gratis stadswandelingen (ook mp3)
www.xs4all.nl/~jangrlngring
email: plaatje.praatje@xs4all.nl

Start van de wandeling:

Het Baantje
Hellevoetsluis vesting
Afstand: 3,7 km.

Geschiedenis van Hellevoetsluis.

Ooit was Hellevoetsluis een belangrijke vestingstad en de thuishaven van de Hollandse oorlogsvloot. Begin 1600 vertrok vanaf hier het eerste schip van de VOC naar Azië om specerijen te kopen.



Er zijn maar weinig mensen die weten dat Hellevoetsluis eeuwenlang een belangrijke marine- en vestingstad is geweest.

De plaats is gunstig gelegen aan het Haringvliet, dat tot de realisering van de Deltawerken in open verbinding met de Noordzee stond.

Hellevoetsluis werd de marinebasis van de Admiraliteit van de Maze, die zuid-west Nederland moest verdedigen. De vesting is in het begin van de 17^e eeuw aangelegd om de oorlogs- en handelshaven te versterken.

De haven is uniek. Er zijn veel havens waaromheen later een stad werd gebouwd die men ommuurde. Maar Hellevoetsluis is de enige plaats waar eerst een haven werd gemaakt, daarna fortificaties werden aangelegd en pas daarna open plekken werden bebouwd met huizen.

De positie van Hellevoetsluis als belangrijke haven bleef tot in de 19^e eeuw gehandhaafd.

In 1787 komt Jan Blanken (1755 – 1838) met plannen om "droge dokken" te bouwen. Pas onder het bewind van Napoleon stemt men in met

de daadwerkelijke bouw, die in 1798 startte.

Het droogdok is nu een heel bijzonder historisch element in Hellevoetsluis. Tussen 2002 en 2005 is het dok gerenoveerd.



Het Kanaal door Voorne, dat in 1830 werd aangelegd, vormde een verbinding met Rotterdam. Jaarlijks passeerden duizenden schepen door de sluis.



Hellevoetsluis werd als het ware de voorhaven van Rotterdam.

Het was een periode van groei en bloei.

Omdat de zeeschepen te groot werden voor het kanaal, werd later de Nieuwe Waterweg aangelegd en verloor het kanaal zijn functie. Rotterdam zelf werd als haven steeds belangrijker. Het verval van Hellevoetsluis zette in.

Dat werd in de jaren dertig van de vorige eeuw nog verergerd toen de marinehaven naar Den Helder werd verplaatst.

Tijdens de jaren dat Hellevoetsluis marinehaven was, is hier ook de beroemde zilvervloot aan wal gebracht.

Aan deze tijd herinneren nog gebouwen als het Tromphuys, Affuitenloods, het Kruythuys en het Ruyterhuys, vernoemd naar Michiel de Ruyter.

In de 2^e wereldoorlog is een groot deel van de vesting door de Duitsers gesloopt om een beter schootsveld

te krijgen ter bescherming van de U-boten.

Het verval van Hellevoetsluis stopte pas toen de gemeente in 1976 de status van groeigemeente kreeg. Sindsdien zijn er grote wijken aangelegd en steeg het aantal inwoners tot boven de 40.000. Nu speelt de toeristen industrie een belangrijke rol.

Toen ik als tiener in de jaren 50 en zestig van de vorige eeuw in Rotterdam woonde, was Hellevoetsluis voor mij niet meer dan een boerengat, ver op het platteland, het eindpunt van het "trammetje", dat ook wel de "moordenaar" werd genoemd.

Pas veel later realiseerde ik mij wat een geweldige geschiedenis Hellevoetsluis heeft.

U staat nu aan het begin van een, ongetwijfeld, hele verrassende wandeling door deze historische marinevesting.

Ik wens u veel ontdekkingsplezier.

1. Het baantje.



We starten onze wandeling op het centrale pleintje van de vesting, Het Baantje. De naam van het plein is mogelijk afgeleid van "lijnbaan", dat touwslagerij betekende. Vroeger, al voor 1795, werd hier markt gehouden.

Loop over het pleintje naar de lunchroom / patisserie naast de kerk. Deze lunchroom draagt een hele geschiedenis met zich mee.

In 1765 was het een school. Later, in 1795, kwam er een verdieping op en vergaderden er ook de schout en de Gerechte

(gemeenteraad), maar de schout legde hier ook boetes op.

De etage boven de school werd daarom ook wel het rechthuis genoemd.

In 1826 werd de school verplaatst.

Men kreeg hierdoor meer ruimte en verbouwde het pand tot Raadhuis, met fraaie trapgevels.

Tot 1948 bleef het Raadhuis; de trapgevels waren intussen weer verwijderd. .

Dus als u nu in deze lunchroom een kopje koffie gaat drinken, bedenk dan dat u zich in historische deftigheid bevindt.



Let u nog even op het wapen, tussen de eerste en de tweede verdieping. Het is het oude stadswapen van Hellevoetsluis, toegekend in 1816: een lam met een zeilschip.



De bouw van de naastgelegen Nederlands Hervormde kerk begon in 1661 en duurde 25 jaar.

Eigenlijk is dit kenmerkend voor de sneue positie die de kerk altijd in Hellevoetsluis heeft ingenomen. Daar had niet de kerk de macht in handen, maar de Admiraliteit en de opvolgers daarvan. De kerk was in Hellevoetsluis een instituut in de marge.



Alvorens verder te lopen naar punt 2 zou u op Het Baantje nog even een blik kunnen werpen op het standbeeld van Jan Blanken, de bouwer van het droogdok.

2. Het Prinsenhuis.



Moet u dit huis toch eens zien, hoe imponerend het eruit ziet met zijn vele ramen en trots uitstaande luiken. Dit is het Prinsenhuis uit 1661.

Het is waarschijnlijk gebouwd door Pieter Post, de bouwer van o.a. Huis ten Bosch. In het timpaan, hoog boven de ingang, ziet u het wapen van de Staten van Holland en West-Friesland.

Het Prinsenhuis diende als logement voor de Gecommitteerde Raden van Holland en West-Friesland. Een bewijs temeer dat Hellevoetsluis vroeger blijkbaar erg belangrijk was.

Dat was in 1592 begonnen, toen Prins Maurits op doorreis naar Zeeland en Breda, Hellevoetsluis aandeed.

Dat bezoek hield verband met de grote plannen die voor Hellevoetsluis werden gemaakt: de aanleg van een werf, dok en haven, waar de grote oorlogsschepen voor de Admiraliteit van de Maze gebouwd en gerepareerd zouden kunnen worden.

Met dat werk werd in 1604 begonnen. Tevens moest er geschikte overnachtingaccommodatie komen voor belangrijke bestuurders en militairen. Het Prinsenhuis bleef tot de Franse tijd deze functie behouden. Daarna werd het Rijkseigendom.

In 1844 diende het pand als woning voor marine ambtenaren en nog gedeeltelijk als logement.

In de tweede wereldoorlog hadden de Duitsers het ook in de gaten: dit gebouw was zeer geschikt als woonhuis voor de bezetters. Vanaf 1951 is het gebouw als raadhuis in gebruik.

3. Het Kielmagazijn.

Het witte gebouw met het kanon, waar u nu voor

staat, is het vroegere kielmagazijn.



Als men vroeger een schip moest repareren trok men het aan de masten zover op de zijde, dat het onder water stekende deel droog kwam te liggen. Dat heette kielen of krengen.

Het Kielmagazijn bevatte alles wat nodig was voor het kielen van de schepen. De directeur van de werf woonde er. Het huis heeft ook nog als woning van de burgemeester gediend.

De eigenlijke werf lag achter het Kielmagazijn en was geheel omgeven door een muur. Een gedeelte van de muur is er nog. Bekijk het bord waarop staat dat in ± 1630 zich hier de VOC timmerwerf bevond.

4. De machinistenschool.



De machinistenschool bestaat sinds 1877. Vroeger werd voor de opleiding tot machinist een oud oorlogsschip als school gebruikt.

In de twintiger jaren van de vorige eeuw verliet deze opleiding Hellevoetsluis. De naam van het huidige etablissement herinnert nog aan de oude functie van het gebouw: brasserie - restaurant De Machinist.

5. Het Tromphuis.



Dit witte gebouw aan de Opzoomerlaan is het Tromphuis.

Trouwens, de Opzoomerlaan is genoemd naar een vroegere burgemeester van Hellevoetsluis: Walter

Robert Edmund Henri Opzoomer (1892 – 1896). Wat hij voor Hellevoetsluis heeft betekend is mij niet bekend, maar er is in ieder geval een straat naar hem vernoemd.

De Opzoomerlaan heeft dus niets te maken met het begrip "Opzoomeren" van achterstandswijken in Rotterdam.

Terug naar het Tromphuis. Het is de voormalige officierskantine. Tot 1985 werd het gebruikt door de dienst Openbare Werken van Hellevoetsluis.

6. De oude barakken.



De rij huizen aan de linkerkant van de Opzoomerlaan zijn de oude barakken. Het complex dateert van 1800.

Ook deze woningen zijn een tastbare herinnering aan het marineverleden van Hellevoetsluis.

De gebouwen waren bedoeld als onderkomen voor officieren en

manschappen van het garnizoen.

In oorlogstijd was er in elk gebouw plaats voor acht onderofficieren en tachtig manschappen, maar in vreedstijd was het woonruimte voor officieren, kantoorruimte voor onder meer de magazijnmeester en de artillerie magazijnmeester.

Het precieze jaar waar op deze plek voor het eerst werd gebouwd, is niet precies bekend. Het Streekarchief vermoedt dat er al huizen staan sinds 1676.

In december 2008 is er sprake van dat de woningen gesloopt moeten worden omdat renovatie niet meer lonend is. Ik hoop maar dat Hellevoetsluis zo verstandig is niet mee te gaan in dit heilloze voornemen.

De bouw van de barakken was voor de burgerij van Hellevoetsluis een opluchting. Voordien was het namelijk de gewoonte om de soldaten bij de burgers onder te brengen.

Gezien de benauwde huisvesting moet dit een ware kwelling zijn geweest voor de brave burgers.

Het lijkt mij dat de kat wel erg op het spek gebonden werd, met al die jonge mannen ver van huis in huishoudens met dochters nog thuis.

7. RK kerk en Watertoren.



De RK kerk aan de Opzoomerlaan is in 1890 gebouwd. Vooral voor het garnizoen dat zich steeds meer uitbreidde.

Met het verdwijnen van het garnizoen, en later ook de werf, daalde het aantal rooms-katholieken.



De watertoren stamt uit 1896. Het heeft jaren geduurd voordat Hellevoetsluis een waterleiding kreeg.

Voor die tijd had de marine een waterschuit varen, waarmee men water uit de Maas haalde. De marine was het echter beu en de schout-bij-nacht dreigde dat de marine de stad zou verlaten als er niet snel een waterleiding kwam. Dat dreigement hielp: de watertoren kwam er!

De watertoren werd in 1965 buiten gebruik gesteld en verkocht voor het symbolische bedrag van fl. 1.

8. De affuitenloods.



Het grote gebouw links is de voormalige affuitenloods uit 1866. Ook dit gebouw was onderdeel van de marinewerf.

Een affuit is een houten wagentje voor het vervoer van zware kanonnen, getrokken door paarden.

9. Brielse Poort en Poortwachtershuisje.



In 1774 werd hier een brug, met beweegbaar middengedeelte, gebouwd die toegang gaf tot de 11 m. lange overdekte poort.

De beide poortopeningen konden gesloten worden met poortdeuren. In 1850 werd de poort een open doorgang.



Het poortwachterhuisje stond oorspronkelijk aan de andere kant van de weg. Toen het droogdok in 1823 eindelijk klaar was wilde Jan Blanken de werf beveiligen met een muur.

Het poortgebouw stond toen in de weg. Het werd het weer opgebouwd op de plaats waar het nu nog steeds staat.

Het gebouw bood plaats aan 12 soldaten en een sergeant. De wacht werd hier ingedeeld en afgelost.

10. Het Droogdok complex.



Dwarsgetuigde driemasters, zwartberoete stoomkruisers, grijsgelakte fregatten: generaties van zeeschepen werden gerepareerd in het Droogdok Jan Blanken.

Voor Hellevoetsluis is Jan Blanken van bijzondere betekenis geweest. De latere Inspecteur-generaal van de Waterstaat begon hier zijn loopbaan.

Hij bouwde hier één van zijn belangrijkste en nog bestaande werken: het Droogdok, met de schipdeur en de vuurmachine.

Omstreeks 1787 stelt Jan Blanken voor de marinehaven binnen de vesting van Hellevoetsluis te moderniseren.

Van deze modernisering is de bouw van droge dokken wel het meest innovatief.

Volgens plan zal dit dok uit twee delen bestaan t.w. een kieldok en een timmerdok.

Het kieldok wordt in 1806 in gebruik genomen, het timmerdok pas in 1825.

Het droogdok wordt afgesloten van de haven door een schipdeur en bestaat uit twee achter elkaar gelegen dokkamers. Deze kunnen van elkaar gescheiden worden door puntdeuren. Het totale dok is 157 meter lang en 31 meter breed.

De bouw van het droogdok in de drassige Hollandse bodem is vanuit waterstaats- en bouwkundig oogpunt zeer bijzonder.

Een speciale manier van bouwen voorkomt dat, door opwaartse druk van het grondwater, het dok niet gaat drijven.

Voor de aanvang van de bouw van het droogdok, worden eerst drie andere onderdelen gerealiseerd. Deze zijn:

- de bouw van het pomphuis
- de plaatsing van de stoommachine

- de plaatsing van pompen en de verbreding van de zeesluizen.

Door de toepassing van een stoommachine wordt het droogpompen van de marinehaven versneld, zodat ook het uitgraven van het droogdok sneller plaats vindt.

Later wordt de stoommachine ook gebruikt bij het droogpompen van het dok. De stoommachine van de Engelse firma Boulton & Watt is één van de eerste die in ons land werkte.

Op 13 september 1806 wordt de 'Euridice' als proef gedokt.

De proef dokking zal naar behoren zijn gegaan, want vele dokkingen volgen.

Het dok bestaat uit twee delen:

- het voorste gedeelte, het kieldok, 4 m. onder het (vroegere) laagwaterpeil
- het achterste gedeelte, het timmerdok dat 2m. hoger ligt en makkelijker droog is te houden.

De dokkamers worden gescheiden door sluisdeuren.

Het gehele dok wordt afgesloten door een schipdeur.

Het te repareren schip wordt in het dok gevaren, waarna de schipdeur boven de drempel wordt getrokken. Men laat de deur vollopen, zodat hij op zijn plaats zakt. Door stoompompen wordt het dok leeggepompt.

Het timmerdok heeft een houten fundament op palen. Op dit fundament is de constructie opgetrokken: de banquetten van metselsteen die trapsgewijs naar boven oplopen.

Beide dokken hebben een diepe afvoerput in de vloer. Het water werd hierdoor, via de diepe pompkelder onder het pomphuis, door stoomkracht afgepompt.

Het aantal dokkingen neemt toe als het timmerdok klaar is.

In 1880 komen er in het pomphuis nieuwe pompen, wordt het ketelhuis aangepast en wordt de schipdeur vervangen.

Na 1930, na het vertrek van de Koninklijke Marine naar Den Helder, nemen de werkzaamheden af.

Na de Tweede Wereldoorlog is er eerst nog een opleving van activiteiten door de wederopbouw en de Koude Oorlog.

Later raakt alles in verval. Het pomphuis wordt gesloopt. Het droogdok ligt er nutteloos bij.

In 1985 is het dok voor grondig onderzoek droog gepompt. De gemeente Hellevoetsluis maakt een plan waaruit blijkt dat men steeds meer de culturele, technische en historische waarde van het dok is gaan inzien.

Het eerst wordt de schipdeur, die de toegang naar het dok afsluit, gerestaureerd.

Na herstel van die deur kunnen er schepen worden gedokt. De volgende stap is de herbouw van het pomphuis naar het ontwerp van Jan Blanken.

Van 2002 tot 2005 worden het kieldok, het timmerdok en de puntdeur gerestaureerd.

In het najaar van 2007 is de honderdste dokking geweest.

Scheepsonderhoud en andere activiteiten, o.a. toneelvoorstellingen hebben het monument weer tot leven gebracht.

11. Fortificaties.



U loopt nu verder over de vestingwallen en passeert enkele fortificaties.



Aan de overkant van de vestinggracht ziet u een stukje land dat "het Franse land" wordt genoemd. De overlevering zegt dat hier in de Franse tijd veel Franse soldaten gesneuveld zijn.



Wat verderop ziet u, dwars tussen de moderne huizen, nog een stukje van de oude werfmuur.

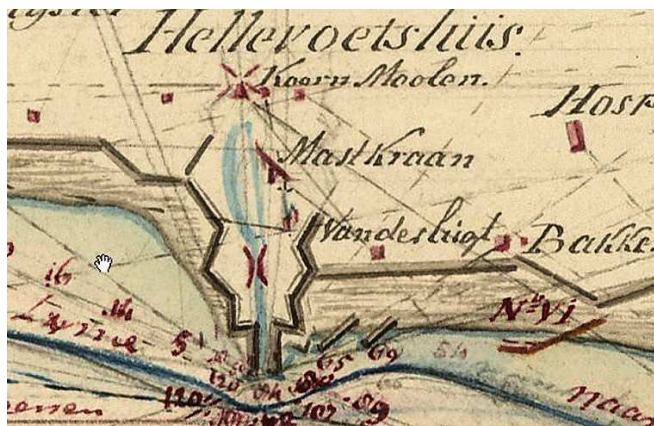
12. Korenmolen De Hoop.



In archiefstukken wordt reeds in 1663 gesproken over de korenmolen.

Dirk Jacobszn Goutswaard mocht op eigen kosten in Hellevoetsluis een molen bouwen. Hij bouwde de molen binnen de vesting, op de plaats waar nu het droogdok te vinden is.

Op een originele oude kaart, vervaardigd door Jan Blanken, is de plaats van de oude molen aangegeven.



Door de bouw van het droogdok moest de molen verplaatst worden.

De nieuwe stellingmolen uit 1801, waar u nu naar kijkt, is groter en breder dan de oude.

Tot 1975 is de molen commercieel geëxploiteerd. Nu is de molen alleen in werking als de vlag uithangt.

Loop door de fortificaties naar het volgende punt.

13. Fort Haerlem.



Ten gevolge van de vestingwet van 1874 werd Hellevoetsluis het zuidwestelijk sluitstuk in 's lands verdediging.

Daardoor moest de vesting worden versterkt.

Het fort Haerlem werd tussen 1880 en 1881 gebouwd als bomvrije kazerne, voor de kustartillerie.

Tijdens de voorbereidingen en de bouw was de brisant granaat nog niet uitgevonden en men kon dus stellen dat een laag van drie meter aarde zorgde voor een afdoende bescherming tegen de inslag van kanonskogels.

In 1885 werd de brisantgranaat in gebruik genomen en was de kazerne Haerlem niet langer bomvrij.

Het gebouw is gefundeerd op palen en telt 25 verschillende ruimten. Het was een complete kazerne met sanitaire

voorzieningen, keuken, kantine etc.

Na de mobilisatie van 1914-1918 werd de bezetting opgeheven. Alleen in 1939 gingen de poorten nog een keer open voor de tweede mobilisatie. Maar zoals bekend heeft Nederland het tegen de Duitsers niet lang volgehouden.

Na de capitulatie hebben de Duitsers bezit genomen van de vestingwerken en van de kazerne Haerlem. Ongeveer 100 man van het Rhein Flottielje hebben het fort gebruikt als logies. Tot voor een paar jaar geleden waren de "V" tekens nog op de muren van het bouwwerk te zien.



Begin 1972 heeft Scouting Hellevoetsluis het gebouw permanent in eerste instantie van domeinen kunnen huren. Later is het eigendom van de kazerne, met omliggende terreinen overgegaan in de handen van de gemeente Hellevoetsluis.

14. Brug over de haven.



De brug over de haven was vroeger een ophaalbrug. In 1821 kwam er een nieuwe gietijzeren brug. De kosten werden gedragen door de gemeente en de marine.

In 1843 kwam er een platte ijzeren brug, die in 1881 werd vervangen door de huidige brug. Deze kwam van de ijzergieterij "De Prins van Oranje" te 's Gravenhage.

Inmiddels is de originele handbediening van deze brug ook al weer verleden tijd. Al jaren geleden is het een automatische bediening geworden.

Voor de bouw van de Haringvlietdam was er hier een verschil van eb en vloed.



Vanaf de brug kunt u zien dat de sluis zowel hoge als lage sluisdeuren heeft.

De hoge sluisdeuren dienden om de waterstand in het dok op peil te houden.

De sluizen en kaden zijn meer dan 210 jaar oud en gebouwd door, uiteraard, Jan Blanken.

U bevindt zich nu op het hoogste punt van Hellevoetsluis.



Dat kunt u zien aan de oplopende bestrating.

Als u op de brug staat en kijkt in de richting van het vuurtorentje, kunt u een duidelijk verschil zien tussen de bebouwing aan de linker- en de rechterkant van het water.

De bebouwing aan de linkerkant is, op een enkele renovatie na, nog zoals hij vroeger was.

Aan de rechterkant is de bebouwing veel nieuwer.

De Duitsers hebben, in de tweede wereldoorlog, de vesting voor 2/3 afgebroken, omdat ze een vrij schootsveld wilden krijgen.



15. Admiraliteitsgebouw.

Het Admiraliteitsgebouw aan de Oostkade, waar Stadhouder Willem III in 1688 zijn glorieuze overtocht naar Engeland voorbereidde, is nog steeds een van de meest gezichtsbepalende gebouwen van Hellevoetsluis.



Het Admiraliteitsgebouw met magazijnen stamt uit 1654.

Tussen 1597 en 1795 waren er in ons land vijf Admiraliteiten, die de oorlogsschepen voor de natie leverden en uitrustten. Iedere admiraliteit bezat werven en magazijnen.

De admiraliteit van de Maze bezat twee magazijnen; één in Rotterdam en één hier, in Hellevoetsluis.

Voor de grote schepen, die ná 1648 werden gebouwd, was de toegang tot de werf te smal.

Op aandringen van admiraal Tromp werden toen de etablissementen verbeterd en onderging Hellevoetsluis grote veranderingen aan haven, dok en sluiswerken.

Door de komst van die grote schepen ontstond er gebrek aan magazijnruimte. Daarom werd besloten tot de bouw van dit "Admiraliteitsmagazijn".

16. Land van Paling.



Het vrij liggend stuk land van het Zuidfront is een zogenaamde contrescarp: een open terrein ten behoeve van een goed schootsveld.

Vroeger stond hier een sluiswachterwoning, waarin ene Paling woonde. Hij hield er ook café

17. De Vuurtoren.



De vuurtoren aan de overkant van het water is één van de oudste, nog bestaande, vuurtorens in ons land.

De toren is in 1822 gebouwd naar een ontwerp van de marine architect J. Valk.

De vuurtoren was voorzien van 3 parabolische reflectoren die het licht bundelden.

In 1901 is de toren ingrijpend verbouwd, waarbij ze de huidige vorm kreeg.

De toren is 17 m. hoog en gebouwd van baksteen. In 1933 werd het optiek vervangen.

In 1965 en 2005 is de vuurtoren gerestaureerd. Rijkswaterstaat is de eigenaar.

18. Lichtschip Noordhinder.

Het lichtschip "Noordhinder" werd in 1963 op de werf De Waal te Zaltbommel gebouwd en deed tot 1994 dienst op zee.

Een lichtschip diende als drijvende vuurtoren, een baken in zee, om de zeevarenden te waarschuwen voor de gevaarlijke ondiepten.

Het lichtschip heeft in hoofdzaak nabij de ondiepte "Noord Hinder", midden in de Noordzee, ter hoogte van Walcheren dienst gedaan.

Gedurende deze jaren was er voortdurend een bemanning aan boord, die zorg droeg voor het dagelijkse onderhoud, het brandend houden van het licht en o.a. metingen verrichtte voor het K.N.M.I.



In 1981 werd het lichtschip grondig verbouwd en volledig geautomatiseerd. Er werd onder meer een helidek aangebracht om bij

stringen, ook bij slecht weer, onderhoudspersoneel vanuit de lucht aan boord te kunnen droppen. De apparatuur werd radiografisch vanaf de wal bewaakt. Een bemanning werd hierdoor overbodig.

In 1994 werd het, als laatste Nederlandse lichtschip, buiten dienst gesteld en te Hellevoetsluis opgelegd.

Haar functie is overgenomen door een grote boei. De "Noordhinder" is het laatste lichtschip dat gebouwd is in Nederland. Het is daarmee een uniek en, voor de Nederlandse maritieme geschiedenis, belangrijk schip.

Het schip verkeert nog in haar oorspronkelijke staat. De Noordhinder is nu een museumschip.

Toen er nog bemanning aan boord was kon het op zee soms behoorlijk spoken. Luister naar het volgende relaas en huiver.

Het was dinsdagochtend, 4.15 uur. De barometer wees 967mb aan en volgens het Engelse weerbericht zaten we nog niet op het dieptepunt van de depressie.

Dat was balen, want de dag was aangebroken dat we werden afgelost.

Om 6.00 uur was de golfhoogte 6 - 7 meter, sloegen vlagen buiswater over het schip en loeide de wind met een sterkte van windkracht 10 - 11 Beaufort uit het Noordwesten.

Door het kettinggewicht danste en slingerde de boot als een onevenwichtige dobber.

Het bleef die dag noodweer en rond 16.00 uur begon het ook nog te sneeuwen, waarbij het zicht minder dan een halve mijl werd. Dus moest de nautofoon (soort misthoorn) aan en was de misère compleet. Die avond kort na negen uur was er plotseling een harde rukwind waardoor we van de banken op de grond vielen.

Alles wat los zat kwam achter ons aan. Het schip maakte slagzij en bleef minuten lang op haar bakboordzijde liggen. Iedereen was ervan overtuigd dat het gedaan was met het schip. We klauterden over de rommel in de messroom en de gang en strompelden naar de stuurhut. Het licht werkte nog, evenals de noodverlichting.

De baas kwam ook en ging de sloepen controleren. Na een minuut of tien klom het schip uit haar benarde

positie; iedereen slaakte een zucht van verlichting. Het slechte weer hield ook woensdag en donderdag aan.

Er werd besloten dat de loodsboot "Spica" ons moest komen ophalen. De Spica arriveerde vrijdagavond laat. Er stond een zwel van 4 meter en de wind was 9 Beaufort west.

Een sloep bracht ons twee aan twee naar de loodsboot.

Als de sloep naderde moest je klaar gaan zitten op de rand van het gangboord, op het juiste moment gaan staan en springen als het bootje door een golf omhoog gestuwd werd.

Sprong je te vroeg dan liep je het risico de boot te missen en tussen schip en sloep terecht te komen. Was je te laat dan maakte je een val van vijf meter.

Daar kwam de loep omhoog, springen dus. De handbagage en enkele goederen werden ons nagegooid waarna het richting Spica ging. Eindelijk gingen we op weg naar huis waar we zaterdag rond de middag arriveerden.

19. Kanaal door Voorne.

Het kanaal door Voorne is, tussen 1827 – 1830, grotendeels met de hand gegraven. De meerpalen erlangs zijn ingegraven kanonsloepen uit België.



Vroeger fungeerde Hellevoetsluis als voorhaven van Rotterdam. Na de opening van de Nieuwe Waterweg naar Rotterdam verloor Hellevoetsluis haar betekenis als belangrijke haven.

Ter vergelijking: in 1872 voeren nog 9000 schepen door het kanaal, drie jaren later nog maar 1313!

20. Beekmansbrug en Oostbeer.

De Beekmansbrug dateert uit 1870. De minister van oorlog himself gaf toestemming voor de bouw van de brug.

Die toestemming werd pas na veel strijd verkregen, en dat was in hoge mate te danken aan Henri Eugène Beekman, eerstaanwezend ingenieur der genie in Hellevoetsluis.



Op 12 mei 1870 beloonde de gemeenteraad deze inspanning door de brug officieel de Beekmansbrug te noemen. In de volksmond heet deze hoge smalle brug echter de “kippenbrug”.



Een beer is niet alleen een zoogdier, maar ook een gemetselde muur met een scherpe rug, dwars door een gracht.

Zo'n soort beer ziet u ook op deze plaats: de Oostbeer. De Oostbeer zorgt ervoor dat het water in de gracht op een bepaalde hoogte blijft.



Op de Oostbeer ziet u tevens een “monnik”, een verticale kolom op de beer.

Toen de Beekmansbrug er nog niet was, moest de monnik voorkomen dat aanvallers via de rand van de Oostbeer bij de vesting konden komen.

21. Café 't Barbiertje.

In de Kerkstraat, de oudste straat van Hellevoetsluis, staat cafébar Het Barbiertje.



De naam is heel goed gekozen, omdat het Barbiertje vroeger een kapperszaak was.

Eindpunt.

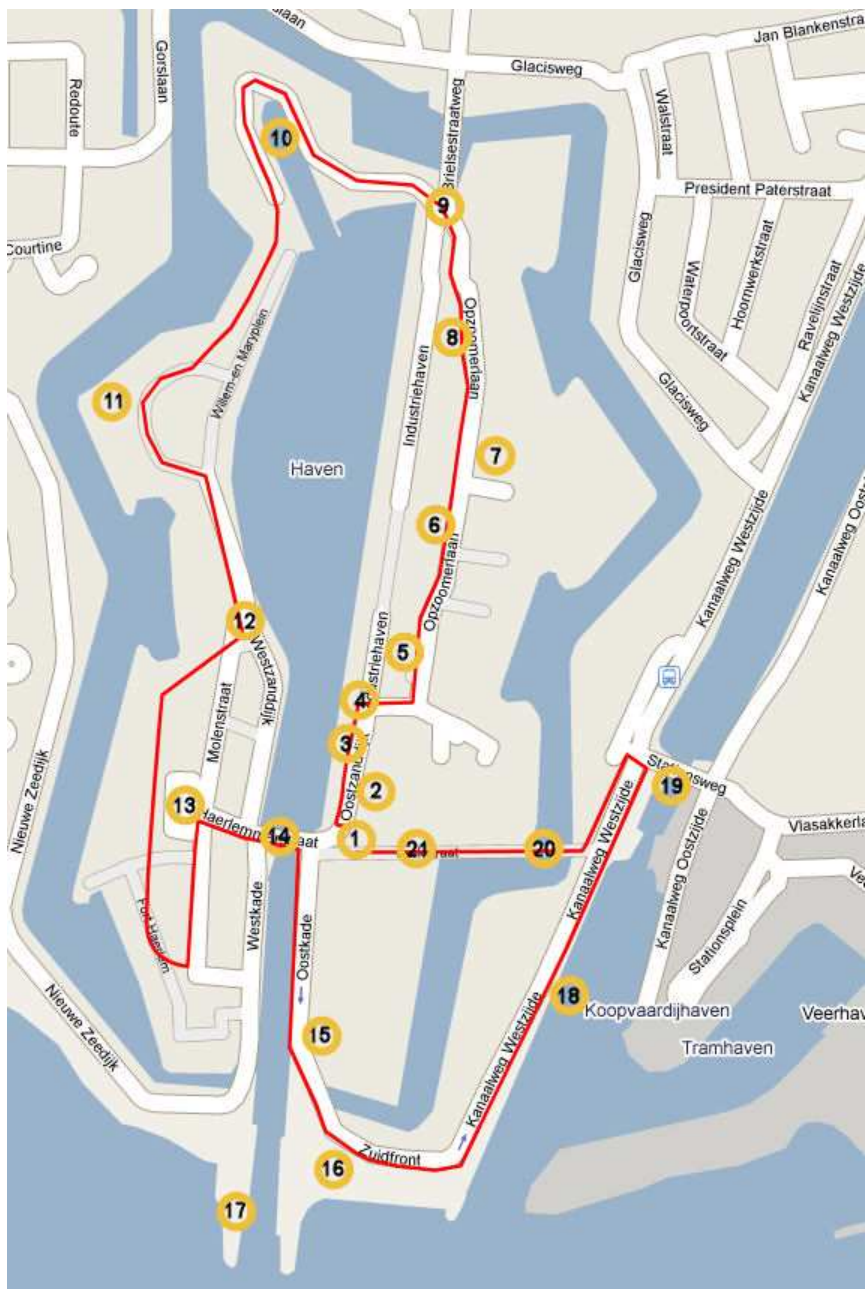
U bent weer terug op Het Baantje. Dit is het eindpunt van uw wandeling. Nog zin in een museum? Hellevoetsluis heeft er voldoende!

Musea in Hellevoetsluis:

1. Het Nationaal Brandweer Museum
Alles wat met de geschiedenis van brand en brandpreventie te maken heeft is in dit museum ondergebracht.
2. Oudheidskamer
Een verzameling voorwerpen uit het dagelijks leven van de afgelopen twee eeuwen.
3. Museum Gesigt van 't Dok
Aan de hand van een expositie wordt de bijzondere geschiedenis van Hellevoetsluis als vestingstad en marinehaven uitgelegd.
4. Historisch Droogdok Jan Blanken
Het eerste stenen droogdok aan het begin van de

industriële ontwikkeling.

5. Korenmolen De Hoop
U kunt hier, vanaf de stelling, genieten van een uniek uitzicht over de vesting.
6. Museum 12 Noord Hinder
Een drijvende vuurtoren als baken in zee om te waarschuwen tegen gevaarlijke ondiepten voor de kust.



Plattegrond Stadswandeling door de historische marinevesting Hellevoetsluis (3,7 km).

1. Het Baantje
2. Het Prinsenhuis
3. Het Kielmagazijn
4. De Machinistenschool
5. Het Tromphuis
6. De oude barakken
7. De RK kerk en de Watertoren
8. De Affuitenloods
9. De Brielse Poort en het Poortwachtershuisje
10. Het Droogdok complex
11. Fortificaties en het Franse land
12. Korenmolen De Hoop
13. Fort Haerlem
14. De brug over de haven
15. Het Admiraliteitsgebouw
16. Het land van Paling
17. Het lichtschip Noordhinder
18. Het kanaal door Voorne
19. De Beekmansbrug en de Oostbeer
20. Cafébar Het Barbiertje