

Redengevende omschrijving gemeentelijke monumentenlijst

Turfhaven 1

Monumentnummer : GM240

Straat : Turfhaven
Huisnummer : 1
Toevoeging : ---
Postcode : 6981 BW

Kadastrale aanduiding : Doesburg
Sectie : B
Nummer : 3698

Naam object : GTW-loods
Bouwjaar : 1932
Bouwstijl : rationalisme/utilitair
Architect : niet bekend
Oorspronkelijke functie : overslag en kantoor
Huidige functie : opslag en kantoor

Inventarisatie/beschrijving : dhr. J. Krijnen
Datum beschrijving : 04-04-2018
Datum aanwijzing : 12-02-2019.



Situering

De GTW-loods is gelegen aan de zuid-westzijde van de historische binnenstad van Doesburg op de voormalige contrescarp tussen de Kempermansgracht en de Turfhaven. Het complex is toegankelijk via de oostelijk van het locatie gelegen Barend Ubbinkweg. Meteen ten noorden van de loods ligt de rivierdijk.

Hoofdopzet

De loods staat op een industrieel terrein dat bestaat met een kade aan de haven waarin een brede kraanbaan van spoorstaven is opgenomen. Daarop staat een portaalkraan en vergaarbak uit 1970 en ten oosten van de loods een tweede, vaste vergaarbak die functioneerde als onderdeel van de betoncentrale. De loods is een éénbeukige ruimte op rechthoekige plattegrond en meet circa 80 x 20 meter.

Historie

De GTW-loods is gelegen op het voormalige contrescarp aan de buitenzijde van de zeventiende-eeuwse vestinggracht. Ten zuiden van het verkende deel van de contrescarp ligt de Turfhaven die als waterbuffer diende voor een inmiddels verdwenen hoornwerk ten zuiden van de stad. Het geheel maakte samen met de Hoge en Lage Linies deel uit van de vestingwerken die vanaf 1701 naar ontwerp van Menno van Coehoorn zijn aangelegd en was strategisch gelegen tussen de oude monding van de Oude IJssel en het Broekhuizer Water. Na WOII is de monding van de Oude IJssel verlegd en is het Broekhuizer Water voor dat doel verbreed en gekanaliseerd.

Na afwaardering van Doesburg tot vesting 2^e klasse in 1854 verzezen aan de westzijde van de stad geleidelijk huizen en bedrijfspanden op de wallen en contrescarp.

Op de IJsselkade en langs de Turfhaven werden na de aansluiting op de stoomtramlijn Dieren - Doetinchem (in gebruik genomen 1881) diverse aftakkingen voor goederenvervoer aangelegd, ten behoeve van de overslag van goederen op de scheepvaart en vice versa. Hiertoe verzezen in de jaren 1920 en '30, diverse loodsen alsmede een grote overslagloods van de Gelderse Stoomtramweg-Maatschappij (na 1928 GTM, vanaf 1939 G.T.W.) op het Contrescarp, parallel aan de Turfhaven.

Nadat in 1935 de laatste passagiersdienst door de GTM is gestaakt wordt op 31 augustus 1957 door de G.T.W. gestopt met het goederenvervoer per stoomtram tussen Doesburg en Doetinchem, waarmee een einde komt aan smalspoorvervoer in de Achterhoek.

Beknorte bouwgeschiedenis

De loods is gebouwd ten behoeve van overslag van goederen tussen scheepvaart en regionaal stoomtramvervoer naar Doetinchem en Dieren, later doorgetrokken naar Arnhem. Gedurende de jaren 1920 en 1930 nam het regionale goederenvervoer per smalspoorverbinding sterk toe. Om aan de groeiende behoefte aan overslagruimte te voldoen, is in opdracht van de GTM vermoedelijk in 1932 de loods aan de Turfhaven (toen met adres Contre Escarpe 48) gerealiseerd. Eerder gebouwde loodsen meer westelijk aan de IJsselkade boden te weinig capaciteit.

Meteen bij de bouw is ook een 32tons portaalkraan aan de kade gebouwd, die in 1938 werd vervangen door twee modernere exemplaren. De huidige portaalkraan op de kade is in 1970 opgeleverd.

Bij oplevering van de loods is meteen ruimte gereserveerd voor een uitbreiding aan de oostzijde, die echter pas tot stand kwam in 1951, toen het goederenvervoer per schip (en dus per stoomtram) aan het begin stond van een neergang ten gunste van het vervoer per vrachtauto. Dit verklaart waarschijnlijk waarom de uitbreiding niet is voorzien van een laadperron voor spoorvervoer en de werkvloer gelijk met het kadeniveau heeft.

Nadat het goederenvervoer per stoomtram werd gestaakt is ten oosten van de loods een betoncentrale begonnen (later Beton Centrale Doesburg geheten) die de loods gebruikte voor bulkopslag van grondstoffen. Hiertoe werden T-vormige, betonnen wandprofielen omgekeerd in de ruimte geplaatst om een grote voorraadbak te creëren. Langs de voet van de loods werd een hoge, betonnen plint gestort, waarin de voet van de stalen spanten werd opgenomen. Er werden in deze periode slechts ondergeschikte wijzigingen aan de loods uitgevoerd, waarvan het vervangen van de strokenvensters onder de dakrand door licht doorlatende golfplaten het meest ingrijpend was. In 2010 stopte de betoncentrale zijn activiteiten en inmiddels is begonnen met de reconstructie van de houten strokenvensters met een vulling van ondoorzichtig gewapend glas.

Exterieur

De geheel vrijstaande loods heeft stalen vakwerkgevels met halfsteens gemetselde gevelvlakken en is gedekt met een flauw zadeldak dat met bitumen is afgewerkt. De gemetselde gevel vlakken zijn steeds aan de bovenzijde afgewerkt met een staande rollaag. De beide eindgevels zijn zeven vakken breed, de stalen stijlen zijn vanaf het maaiveld nergens onderbroken en zijn als H-profiel uitgevoerd die het metselwerk per vak rondom opsluiten. De gevels hebben ter hoogte van de dakvoet twee regels waartussen in de geveltop van de oostelijke gevel drie vensters waren gesitueerd die in een later stadium zijn dichtgemetseld. De beide langsgevels zijn over de volle lengte onder de dakrand voorzien van een strook vensters, met licht doorlatende golfplaat afgewerkt.

De westelijke eindgevel heeft een brede roldeur die het stramien van het stijl- en regelwerk doorbreekt. Boven de deur een lichtstrook tussen de twee regels, voorzien van lichtdoorlatende golfplaat, oorspronkelijk van strokenvensters voorzien. Links een hooggeplaatst tweevaks strookvenster, waarachter een toilet is gesitueerd. De daklijn van westgevel is rechts onderbroken door een lage toren die van boven is afgeplat en waar met een kraan bulkgoed kon worden geladen, dat binnen met een afsluitbare trechter kon worden geladen. De toren heeft drie geledingen in staalskeletbouw, waarvan de onderste twee geheel vlak zijn gevuld met metselwerk, de bovenste kent bovendien drie verticale stijlen, ook weer met halfsteens baksteenwerk gevuld. Onderaan de tweede geleding een dichtgemetselde vensteropening. De toren heeft ook aan de kadezijde een dichtgemetselde vensteropening, in de onderste geleding en staat aan die zijde op een betonnen voet. De gevel van de loods staat 2 meter terug ten opzicht van de torengewel, een verschil dat tevens de diepte is van het betonnen laadperron die over de lengte van de loods is aangebracht. Het perron bestaat uit betonnen platen met een stalen rand die op regelmatig geplaatste, betonnen funderingsblokken zijn gelegd. Zes houten roldeuren met een stalen frame geven toegang tot de loods. De deuren zijn voorzien van beslag uit de bouwtijd. Een deel van de deuren is gerestaureerd waarbij het houtwerk van verticale houten delen is vervangen, maar het frame en het beslag is hergebruikt. De laatste vijf vakken van de loods zijn niet voorzien van een laadperron, in het metselwerk van de gevelvlakken is ter hoogte van het perron een halfsteens rollaag opgenomen. De twee dubbele roldeuren in dat deel openen tot maaiveld. De vakken ertussen zijn mogelijk na 1968 geheel vervangen toen een transformatorstation in de loods werd ingebouwd.

De noordelijke langsgevel kent de zelfde opbouw als de gevel aan de kade, heeft echter geen laadperron meer en in het verleden hebben – met name in het oudste deel van de loods - meer wijzigingen plaatsgevonden aan de roldeurindelingen. Dit oudste deel is herkenbaar aan de betonnen plint waarin voorstaande betonnen poeren zijn opgenomen, ongetwijfeld onderdeel van de aan deze zijde verdwenen perronconstructie. Een deel van de gevel aan de westzijde is gerestaureerd, waarbij de oorspronkelijke strokenvensters onder de dakrand zijn gereconstrueerd. Hier bevindt zich een vlakke delendeur als toegang tot de loods met rechts een groot zesvaks houten venster met erachter een kantooruimte. Rechts een hooggeplaatst drievaks strookvenster. De langsgevels worden afgesloten door een kunststof mastgoot.

Het dak is in de nok voorzien van 13 dakopeningen die met stalen zadeldak-vormige deksels zijn afgedekt. Deze deksels hebben op de hoeken stalen ogen om kettinghaken aan te bevestigen, zodat de aanwezige portaalkraan deze deksels kon lichten. Ze zijn tevens voorzien van trapsgewijs geplaatste opstaande stalen strips om uitglijden te voorkomen. Het dak kent aan beide zijden onder de luiken een licht opstaande rand wat zorgt voor een onderbreking in het dakvlak en in de boeiboorden van de dakranden van de beide eindgevels.

Interieur

De hal is in 1932 gebouwd als eenbeukige ruimte. Het dak wordt gedragen door vijftien in geklonken vakwerk uitgevoerde kniespanten volgens het V-principe, wat betekent dat in de feitelijke overspanning per kant een drietal flauwe V's zijn opgenomen. De onderliggers van de spanten hebben ter hoogte van de spantbenen een normale breedte, verder naar de nok

toe is deze onderligger half zo breed. Deze verjonging van materiaal is vanuit constructief oogpunt verantwoord. In de nok is de dakbelasting namelijk het laagst, waardoor hier ook minder materiaal (massa) nodig is om deze belasting te dragen. De laatste drie spanten zijn bij een uitbreiding in 1951 conform de bestaande spanten toegevoegd. Het type spant is voor hallen en loodsen tussen 1925 en 1940 vrij veel toegepast. Een zeer groot deel van vergelijkbare hallen en loodsen is inmiddels ook weer gesloopt. In de nok van het dak zijn steeds in de vakken tussen de spanten een hijsopening aanwezig waarvoor de dakgordingen zijn geraveeld. De openingen dateren uit de bouwtijd en zijn met de hierboven beschreven deksels afgesloten. Ze konden met behulp van de aanwezige portaalkraan worden geopend om direct door het dak goederen van en naar het ruim van een binnenvaartschip te hijsen. In de zuidwestelijke hoek een geklonken, stalen portaal met trechter (zg. bunker)

Aan de noordzijde een vlakgedekt inbouwkantoortje met schaftlokaal en toilet, toegankelijk middels Bruynzeeldeuren en voorzien van sober geprofileerde architraaflijsten. In het toilet is nog een oorspronkelijk strookvenster aanwezig.

De vloer van de hal is met name aan de westzijde bestraat met waalformaat klinkers in keperverband, een bestrating die heel wel mogelijk nog uit de bouwtijd van de loods dateert. Daglicht valt door een strook vensters onder de dakrand. Oorspronkelijk zal in het houten raamwerk glas zijn gevat, dat vermoedelijk na 1968 is vervangen voor doorzichtige, kunststof golfplaat.

In de uitbreiding uit 1951 is het vloerniveau circa een meter lager, een verschil dat met een betonnen keerwand wordt opgevangen. In dit deel van de loods is na 1968 aan de kadezijde van witte kalkzandsteen een transformatorstation gebouwd.

Bouwdossiers

31-05-1933	plaatsen portaalkraan
09-07-1951	uitbreiding goederenloods GTW (niet uitgevoerd)
04-06-1968	bouw betoncentrale
2010	sloop betoncentrale en kantoor

Literatuur

H.G. Hesselink, *Stoomtrams in Gelderland*, Rotterdam 1977

J. Oosterhoff, *Constructies van ijzer en beton. Gebouwen 1800 – 1940. Overzicht en typologie*, Delft 1988

Waardering

De havenloods Turfhaven 1 is in 1932 tot stand gekomen ten behoeve van overslag van goederen door de Gelderse Tramweg Maatschappij. De verschijningsvorm en materialisering is goed bewaard gebleven. Leidend voor de waardebeoordeling van de loods zijn de verschijningsvorm, de aanwezige constructie en de ruimtelijk-historische relatie met de haven en kade waarbinnen sprake is van een topografisch-historische continuïteit en vanwege de goed herkenbaar gebleven karakteristiek van een historisch, industrieel gebruikt havengebied. Daarnaast is de loods cultuurhistorisch van belang vanwege de directe relatie met de G.T.W. en de succesvolle inzet van stoomtrams in het regionale vervoer van vracht vóór de dominante rol van vrachtvervoer over de weg na 1950.

De loods is van architectuurhistorische waarde vanwege de herkenbaar gebleven bedrijfsmatige functie en opzet en de vrijwel gaaf bewaard gebleven draagconstructie uit het interbellum.

De loods heeft een hoge situeringswaarde vanwege de vorm en de kenmerkende ligging van het gebouw evenwijdig aan de havenkade

De loods is van cultuurhistorische waarde voor de gemeente Doesburg vanwege de directe relatie met de overslagfunctie naast de haven, geëxploiteerd door de Gelderse Tramweg Maatschappij.