

# Redengevende omschrijving gemeentelijke monumentenlijst

## Turfhaven 1 kraan en bunkers

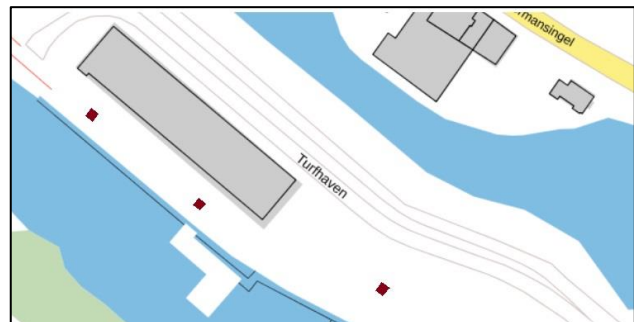
Monumentnummer : GM241

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

Kadastrale aanduiding : Doesburg  
Sectie : B  
Nummer : 3699, B3700

Naam object : portaalkraan en bunkers  
Bouwjaar : 1970  
Bouwstijl : industrieel/utilitair  
Architect : niet bekend  
Oorspronkelijke functie : hijsfunctie  
Huidige functie : n.v.t.

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



## Situering

De portaalkraan en bunkerbakken van de Betoncentrale Doesburg zijn gelegen aan de zuidwestzijde van de historische binnenstad van Doesburg op de voormalige contrescarp tussen de Kempermansgracht en de Turfhaven. De havenkade is toegankelijk via de oostelijk van het locatie gelegen Barend Ubbinkweg.

## Hoofdopzet

Een industrieel terrein dat bestaat uit een forse loods van circa 80 x 20 meter 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.

## Historie

Het terrein 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<sup>e</sup> 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.

In 1968 wordt het terrein in gebruik genomen door de Betoncentrale Doesburg, die het in gebruik heeft tot 2010.

## Beknopte bouwgeschiedenis

De portaalkraan is gebouwd ter vervanging van twee oudere kranen die in gebruik waren ten behoeve van overslag van stukgoed en massagoed (o.a. veevoer) 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 identieke portaalkranen, de GTW 2 en de GTW 3. Dit doet vermoeden, dat de kraan die in 1938 werd vervangen als GTW 1 werd aangeduid. Van de GTW 2 en 3 is bekend, dat zij indertijd door Rorink & Van den Broek, constructiewerkplaatsen te Enschede zijn geleverd. Dit bedrijf is reeds lang ter ziele.

Nadat het goederenvervoer per stoomtram werd gestaakt is ten oosten van de loods een betoncentrale begonnen (later Beton Centrale Doesburg geheten) die de kraanbaan opnieuw in gebruik nam en een nieuwe portaalkraan op de kade liet plaatsen die in 1970 is opgeleverd. Ten westen van de kraan werd op de kraanbaan een verrijdbare bunkerbak geplaatst.

## Beschrijving kraan

Op de havenkade staat op een brede kraanbaan van verzonken rails een verrijdbare portaalkraan met een draaibaar hijsdeel met giek, contragewicht, en uitgebouwde machinistcabine aan de voorzijde. Het onderstel van de kraan is voorzien van een omloop met balustrade. De kraan is in eerste instantie geplaatst in 1970 ter vervanging van een oudere kraan en is vervaardigd uit dikwandig, gelast staal, wat de kraan onderscheidt van vroegere exemplaren die nog geklonken verbindingen kenden. De kraan is in 2016 gerestaureerd en in 2017 herplaatst, maar is niet meer functioneel. De kraan is van het type portaaldraaikraan met vaste kraanarm. De kraanarm heeft een vlucht van 20 meter en kan maximaal 5 ton hijsen. De kraan is in 1970 gebouwd door het Duitse bedrijf Mohr & Federhaff te Mannheim. Het is goed mogelijk dat zij ook de verrijdbare bunkerbak hebben geleverd. Dit bedrijf uit 1801, is omstreeks 1850 hijskranen gaan bouwen. In 1980 is het bedrijf als gevolg van een faillissement opgehouden te bestaan. Opvallend is bij deze kraan, dat de zijwanden en de bovenzijde van de kraanarm zijn uitgevoerd als vollwand liggers, wat vrij zeldzaam is. Bij de projectgroep is geen andere kraan in een dergelijke uitvoering bekend. De meeste kranen hebben een kraanarm met een open koker-vakligger. De onderzijde van deze kraanarm is uitgevoerd als vakwerkligger.<sup>1</sup>

## Beschrijving vergaarbak

Op dezelfde kraanbaan als de kraan staat meer westelijk een verrijdbare bunker- of vergaarbak. Deze dateert uit dezelfde periode als de kraan en is eveneens in 2016 gerestaureerd en in 2017 herplaatst. De bak staat op een portaalonderstel met op elke hoek twee wielen. Het geheel is vervaardigd van gelaste staalwandprofielen als staanders, waar tussen in de lengterichting stabiliserende kruizen zijn gelast. Het onderstel van de bak is voorzien van een omloop met balustrade.

Een tweede, niet-verrijdbare vergaarbak staat oostelijk van de loods en is opgebouwd uit gewalste stalen onderdelen en plaatwerk voor bak en onderstel die met geboute verbindingen zijn samengesteld. De bak is in 2015 gerestaureerd en in 2016 herplaatst. Gelijktijdig is de omgeving van de bak en de loods opnieuw ingericht en bestraat.

## Bouwdossiers

31-05-1933	plaatsen portaalkraan
09-07-1951	uitbreiding goederenloods GTW (niet uitgevoerd)
04-06-1968	bouw betoncentrale
09-09-1968	bouw houten kantoorgebouw
08-08-1989	plaatsen pre-fab kantoorunit
03-08-1992	bouw nieuw kantoor
Idem	bouw nieuwe 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

Gemeente Doesburg, *Plaatsing trechterbakken en kraan van de havenkraan en vultrechters in de Turfhaven te Doesburg*, Doesburg 2016 (rapport)

---

<sup>1</sup> Overgenomen uit: onderzoeksrapport *Portaaldraaikraan Doesburg*, projectgroep Kranen van de Vereniging Bouwen met Staal, 2009.

## Waardering

De portaalkraan en bunkerbakken zijn in 1970 geplaatst ten behoeve van overslag van goederen door de Betoncentrale Doesburg. De objecten zijn in hun verschijningsvorm en materialisering goed bewaard gebleven. Leidend voor de waardebeoordeling van de kraan en de bunkerbakken zijn de verschijningsvorm in combinatie met hun voormalige functie 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 zijn met name de kraan en de verrijdbare bunkerbak cultuurhistorisch van belang vanwege de gebruikscontinuïteit van het gebied en de havenkade waar reeds in 1932 voor de G.T.W. een verrijdbare portaalkraan op een kraanbaan functioneerde.

### Kraan

De kraan is van cultuurhistorische waarde vanwege de herkenbaar gebleven bedrijfsmatige functie en de vrijwel gaaf bewaarde technische staat. Het is bovendien vanuit technisch oogpunt een interessant voorbeeld van een kraan met een vollewand giek, een zeldzaam type.

De kraan heeft een hoge situeringswaarde vanwege de vorm en de kenmerkende ligging van het kraan naast de aanpalende G.T.W.-loods evenwijdig aan de havenkade waarmee het een waardevol industrieel ensemble vormt.

### Bunkerbakken

De verrijdbare en de stationaire bunkerbak zijn van cultuurhistorische waarde vanwege de herkenbaar gebleven bedrijfsmatige functie en de vrijwel gaaf bewaarde technische staat.

De beide objecten hebben een hoge situeringswaarde vanwege de vorm en de kenmerkende ligging nabij de aanpalende G.T.W.-loods evenwijdig aan de havenkade waarmee het een waardevol industrieel ensemble vormt.