



Inhoud

1 Algemene gegevens 3

1.1 Algemene gegevens 3

1.2 Het onderzoek 4

Opbouw rapport 4

Samenvatting 4

2 Historische ontwikkeling 5

17^e eeuw – voorganger van de werf 5

1^e helft 19^e eeuw Werf Otto – houten schepen 7

2^e helft 19^e eeuw Werf Otto - overgangperiode 7

Begin 20^e eeuw: modernisering van de werf 9

1^e helft 20^e eeuw - werf buiten bedrijf 10

2^e helft 20^e eeuw - reparatiewerf Van Duijvendijk 13

3 Analyse van de werf op verschillende niveaus 15

Waarderingsplattegrond werfterrein 16

3.1 Krimpen a/d IJssel 17

3.2 De werf 18

3.3 De gebouwen 19

3.4 De elementen 23

3.5 De componenten 23

4 Conclusie en aanbevelingen 24

4.1 Unieke kenmerken 24

4.2 verplaatsen smederijloods 26

Colofon 28

Bibliografie 28

Bijlagen 29

Bijlage I: beoordelingskader „Verplaatsen van monumenten“, mei 2018 29

Bijlage II: globaal overzicht verplaatste monumenten 31

1 Algemene gegevens

1.1 Algemene gegevens

Adres: IJsseldijk 363
2922 BM Krimpen aan den IJssel

Gemeente: Krimpen aan den IJssel

Monument: Rijksmonumenten 516056 en 516057

Complex: 516054

Functie: Voormalige loodsen scheepswerf

Bouwperiode: Circa 1870-1910

Redengevende omschrijving, onderdeel 'Waardering':

Loods parallel aan de weg:

- De loods is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische waarde als onderdeel van een inmiddels zeldzaam geworden scheepswerf met een 19e- en vroeg 20e-eeuwse verschijningsvorm.
- De loods is van algemeen belang vanwege de architectuurhistorische waarde als typologisch voorbeeld van een bij een scheepswerf behorende houten loods. De loods is grotendeels oorspronkelijk in hoofdvorm, materiaalgebruik en detaillering.
- De loods heeft ensemblewaarde als historisch-functioneel onderdeel van de scheepswerf. De loods heeft stedenbouwkundige waarde vanwege de beeldbepalende situering aan de dijk in Krimpen aan den IJssel.

Loods met woning haaks op de weg:

- De loods met kopwoning is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische waarde als onderdeel van een scheepsloods met een grotendeels 19e- en vroeg 20e-eeuwse verschijningsvorm.
- De loods is van algemeen belang vanwege de architectuurhistorische waarde als typologisch voorbeeld van een bij een scheepswerf behorende houten loods. De loods is grotendeels oorspronkelijk in hoofdvorm, materiaalgebruik en detaillering.
- De loods heeft ensemblewaarde als historisch-functioneel onderdeel van de scheepswerf. De loods heeft stedenbouwkundige waarde vanwege de beeldbepalende situering aan de dijk in Krimpen aan den IJssel.



1.2 Het onderzoek

Opbouw rapport

In opdracht van de gemeente Krimpen aan den IJssel en COUP heeft Hylkema Erfgoed een analyse van de ruimtelijke ontwikkeling van dit terrein uitgevoerd. Aanleiding voor dit onderzoek is de voorgenomen herbestemming met nieuwbouw op dit terrein.

In hoofdstuk 2 wordt chronologisch de historische ontwikkeling van het terrein in woord en beeld beschreven. Hierbij wordt eerst op het niveau van Krimpen aan den IJssel gekeken en later op het gebiedsniveau.

Hoofdstuk 3 geeft een analyse van de werf op verschillende niveaus. Er wordt gekeken naar de betekenis van de werf binnen Krimpen aan den IJssel, binnen de historische werven in Nederland, op gebouwniveau, naar de elementen rondom de gebouwen (helling, insteekhaven, terrein in het algemeen) en de componenten (afwerking terrein).

Hoofdstuk 4 geeft een conclusie en aanbevelingen. Dit gebeurt aan de hand van de 5 unieke kenmerken van het werfterrein (en in het bijzonder de gebouwen). Van elk kenmerk wordt een aanbeveling gegeven. Dit hoofdstuk wordt aangevuld met een paragraaf over de mogelijkheden van de verplaatsing van de smederij.

Samenvatting

Bijna alle historische scheepswerfterreinen in Nederland zijn door uitbreiding of sanering verdwenen. De onderzochte werf is daarom een zeldzaam voorbeeld van een scheepswerf van rond 1900. De scheepswerf is een functioneel complex en werd derhalve meerdere malen aangepast t.b.v. de overgang op ijzeren schepen, mechanisatie en schaalvergroting.

De ontwikkeling is over het algemeen dat de oudste delen zich aan de oostzijde bevinden en dat het terrein zich richting het westen uitbreidde en de gebouwen hier van latere datum zijn. De kern van de 17^e-eeuwse werf lag waarschijnlijk aan de westzijde van de huidige grote loods. Deze loods dateert mogelijk uit 1828 maar is in 1870 gewijzigd en in 1884 vergroot.

Rond 1900 zijn de insteekhaven, helling en smederijloods gebouwd. Deze laten de schaalvergroting van de werf en de overgang naar ijzeren schepen zien. Hoewel er vaak naar deze werf wordt verwezen als 'Werf Duijvendijk', is het feitelijk 'Werf Otto' die voor de rijksmonumentale status zorgt.



2002 – de westgevel van de grote loods.

2 Historische ontwikkeling

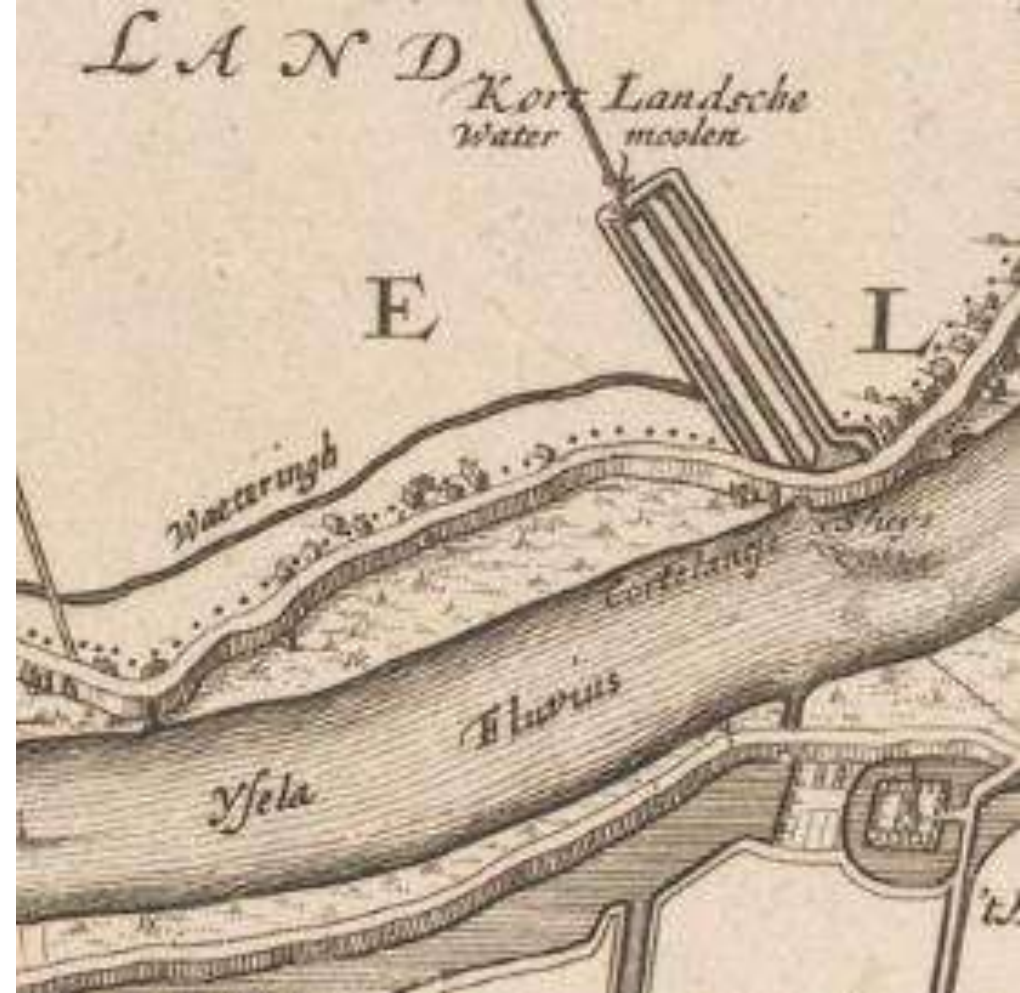
17^e eeuw – voorganger van de werf

Vervoer van personen en goederen gebeurde tot halverwege de negentiende eeuw vooral via het water. Het leven in Krimpen aan den IJssel concentreerde zich dan ook langs de IJsseldijk. De bebouwing bestond uit een mengeling van boerderijen en woningen aan de binnendijkse zijde en bedrijvigheid aan de buitendijkse zijde. Het ging hierbij om steenfabrieken (gele IJsselstenen) en bedrijven die direct of indirect met de scheepvaart te maken hadden.

Krimpen aan den IJssel was in de eerste helft van de 17^e eeuw een bescheiden dorp. Rond 1600 waren er 40 huizen en één werf. Jan de Jong oppert in zijn boekje dat deze werf in het oude centrum heeft gelegen of – wat aannemelijker is – op de plek ‘Werk Otto’, de in dit rapport onderzochte werf. De 17^e-eeuwse werf lag aan de Hollandse IJssel en werd waarschijnlijk gebruikt voor de bouw en reparatie van binnenvaartschepen.

Halverwege de 17^e eeuw had Krimpen aan den IJssel nog steeds maar één scheepswerf. Uit een omschrijving uit 1644 weten we dat de Werf Vijftichschilt of de werf van Eijngbrecht Jansz zoals de werf toen heette bestond uit een ‘werf, de loodsen en huizinge’. Er moet sprake zijn geweest van een licht hellend terrein die in het water eindigde. Er was nog geen sprake van een insteekhaven. Met een grote spil of kaapstander werden de schepen vanuit het water op de helling getrokken. De schepen werden buiten gebouwd of gerepareerd, de loodsen dienden voor de opslag van gereedschap en materialen. Ook werd er in loodsen kleiner timmerwerk uitgevoerd. Loodsen waren in hout opgetrokken, alleen de ruimte waar teer, pek en harspuijs werden gesmolten was van steen ivm brandgevaar.

In het begin van de 18^e eeuw was Arie Jansz Blaes eigenaar en scheepstimmerman op de werf. Zijn vader bezat een scheepswerf in Kinderdijk en zijn broer had een werf op IJsselmonde. In 1722 werd de werf eigendom van zijn schoonzoon Maarten de Jongh, hij breidde het terrein in 1745 uit met een hoekje dijk, zandpad en rietveld aan de oostzijde van het werfterrein. Daarmee zette hij de tred voort van uitbreidingen van de werf naar het oosten. Er lagen meestal twee schepen tegelijk op de werf. De bouw van een nieuw schip nam ongeveer 1,5 jaar in beslag.



1706 – detail van de kaart van het hoogheemraadschap van d Krimpenewaard. Het werfterrein lag direct naast de Kortlandse Sluis. [rijksmuseum.nl]

Eind 18^e eeuw waren economisch zware tijden en ook de Franse tijd (1795-1813) was niet bevorderlijk voor de scheepsbouw. In 1802 erfde zijn kleinzoon Maarten de Jongh de werf, de gebouwen, het gereedschap en alle in aanbouw zijnde schepen. Het ging economisch slecht met de werf. In 1811 had hij toch nog acht werklieden in dienst. Het bleef economisch niet goed gaan. In 1827 werd de werf daarom verkocht aan Jan Otto. Maarten de Jongh mocht wel op het terrein blijven wonen. De werf bestond op dat moment uit: “twee huizen, een zomerhuis en een timmerloots annex den anderen met een reephuis, scheepstimmerwerf, tuin, bleekveld en erve”.



Luchtfoto van de werf, na 1908. Aan de onderzijde de sluis en daarnaast het woonhuis die in 1905 met een woonlaag werd verhoogd. Daarnaast de vm. kanonnenloods met aan de waterzijde restanten van de oude helling. Dit vormde het oudste deel van de werf met zijn oorsprong in de 17^e eeuw. Het grote gebouw daarnaast is de grote loods. In het kleurverschil is goed te zien dat deze (vermoedelijk in 1870 of 1884) aan de achterzijde is verlengd. Het kantoorgebouw aan de straatzijde werd in 1908 gerealiseerd. De aangebouwde machinekamer heeft al geen schoorsteen meer. Op de helling bij de insteekhaven (uit 1901) liggen verschillende schepen. De loods uit 1901 is al gerealiseerd, maar de aanbouw uit 1984 nog niet. Aan de binnendijkse zijde staan drie grote directeurswoningen uit 1892 en de middelste uit 1838. De meest linker (west) is beschermd als rijksmonument.

1^e helft 19^e eeuw Werf Otto – houten schepen

1828 – bouw grote schuur

Toen Jan Otto de scheepswerf in 1827 kocht bestond deze uit één cluster van gebouwen aan de westzijde. Aan de oostzijde was het terrein waar de schepen lagen, hier waren drie insteekhavens met scheepshellingen. Langs de weg lagen twee kleine schuren.

In 1828 liet Jan Otto een grote schuur bouwen. Deze kwam in het verlengde van de al aanwezige oostelijke insteekhaven, gedeeltelijk op de plaats van een langshelling, zodat de schuur misschien als gedeeltelijke overkapping voor de helling kon dienen. Hoewel deze door Jan de Jongh in 1828 werd gebouwd, zien we hem pas in 1845 op kadastrale hulpkaarten ingetekend. Het gaat hierbij om de (voorloper van) de huidige grote loods.

1838 – bouw woning

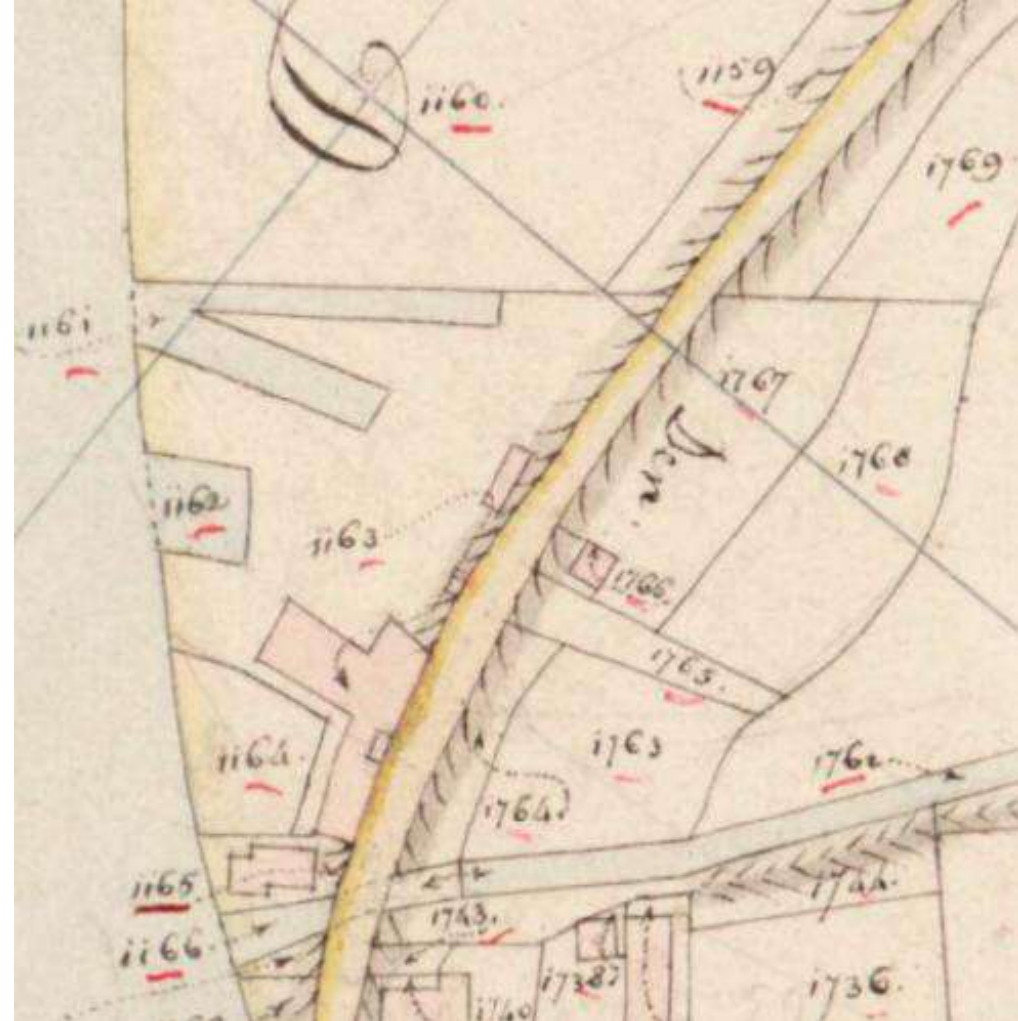
In 1838 liet Jan Otto een woning recht tegenover de werf bouwen. Deze bouwactiviteiten waren mogelijk omdat de Nederlandse scheepsbouw in de 1^e helft van de 19^e eeuw een periode van bloei meemaakte. Naast binnenvaart schepen ging men vanaf het eind van de jaren '30 ook zeewaardige houten zeilschepen bouwen, bestemd voor de vaart op Indië. Halverwege de 19^e eeuw kwamen er meer scheepswerven in Krimpen aan den IJssel.

2^e helft 19^e eeuw Werf Otto - overgangperiode

1850-1855 – bouw bijgebouwen, arbeiderswoningen en woning zoon

Vanaf 1850 ging men in Nederland geleidelijk over van hout- naar ijzerbouw en van gezeilde naar door stoom aangedreven schepen. Voor de bouw van ijzeren schepen was een geheel andere inrichting van het werfterrein nodig. Bij de werf van Jan Otto zijn ook aanpassingen te zien. Begin jaren '50 werden er een grofsmederij en een loods voor het maken van ijzeren masten gebouwd.

Ten behoeve van het personeel kwam er binnendijs tegenover de werf zes arbeiderswoningen. Het gehele pand was twintig meter lang en vijf meter breed. De woningen waren slechts 3,3 bij 5 meter. In 1855 liet Jan Otto een tweede woning tegenover de werf bouwen, iets oostelijker dan het huis uit 1838. Deze woning was bestemd voor zijn zoon. In 1873 werd het huis vergroot en voorzien van een erker. In 1878 volgde een stenen trap. Het huis staat er nog steeds en is later in gebruik geweest als kantoor van het Elektriciteitsbedrijf Capelle-Krimpen en als kantine van de werf Van Duijvendijk.



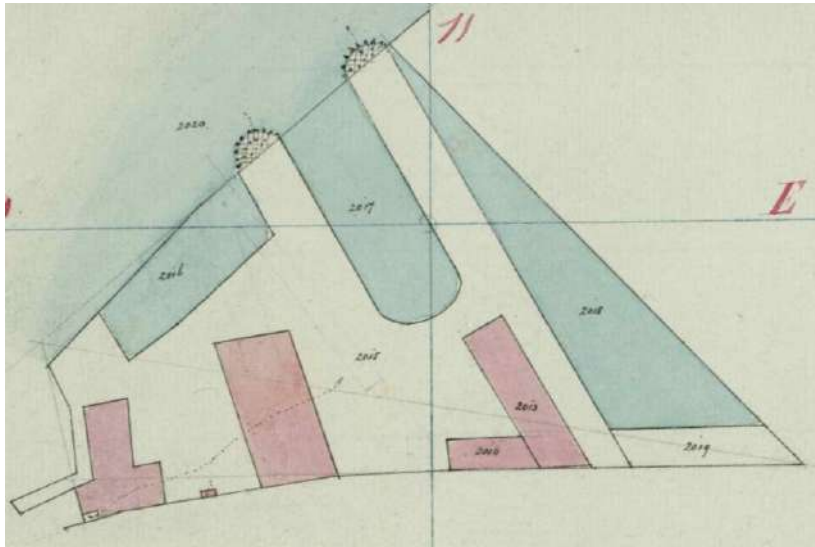
Kadastrale minuut uit 1829

Buitendijs: 1161 : Jan Otto – erf (water); 1162: Jan Otto – erf (water); 1163: huis, schuur , erf en scheepmakerij. 1164: Jan Otto - tuin. Het cluster van gebouwen omvat de 'Kanonnenloods'.

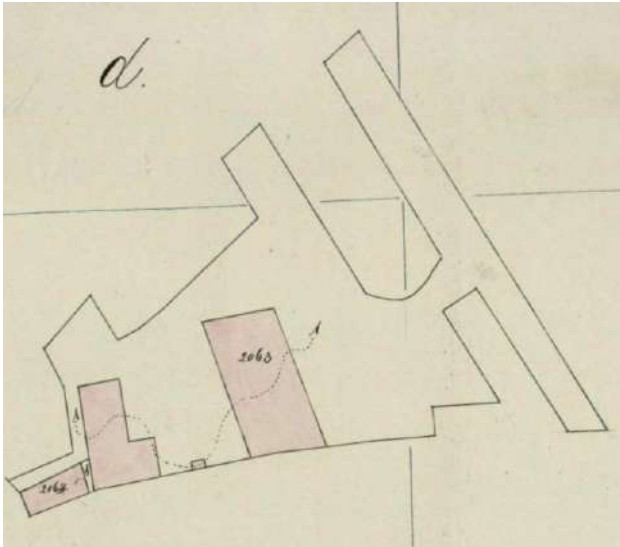
1165: huis en erf van Maarten de Jongh, scheepsmaker te Krimpen ad IJssel. Deze hoorde oorspronkelijk ook bij de werf, maar werd niet mee verkocht aan Jan Otto.



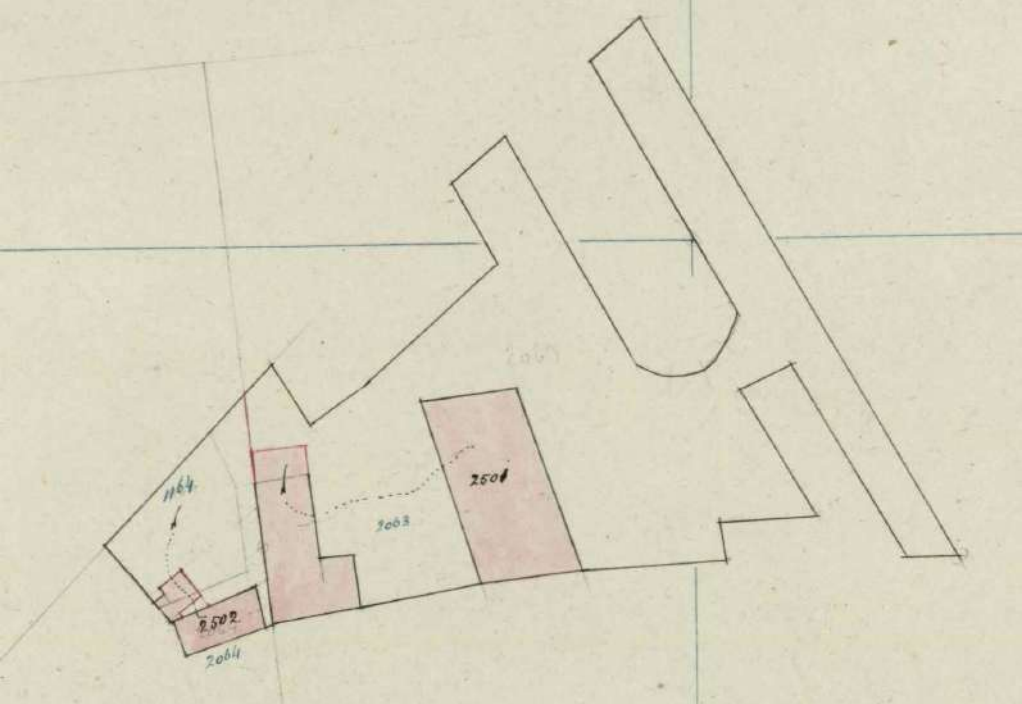
1845 – links de tegenwoordig niet meer kanonnenloods en in het midden de nieuwe grote loods, gebouwd in 1828. De aanbouw tegen de kanonnenloods is niet meer aanwezig. Geheel rechts is de smederij. Vanwege brandgevaar stond dit (stenen gebouwtje) op enige afstand van de houten loods.



1857 – De smederij is vergroot en sluit aan op een nieuwe loods, hiervoor werd land aangekocht van de buurman, landbouwer Pieter van der Linde. De nieuwe loods ‘perceel 2013’ is in het kadaster aangeduid als mastenmakerij. Op de kadastrale hulpkaart is de inham met rond havenhoofden goed te zien. Het water links hiervan sloot waarschijnlijk aan op een oudere scheepshelling.



1861 – in dit jaar zou er sprake zijn geweest van herbouw. Het is onduidelijk waar dit precies het geval is geweest. Mogelijk had dit betrekking op de aanbouw aan de linkerzijde van de kanonnenloods, hier was een woonhuis.



1881 – De kanonnenloods werd vergroot of opnieuw opgetrokken.



1884 – De percelen werden opnieuw ingemeten, dit leverde enkele wijzigingen op, terwijl de bebouwing waarschijnlijk behouden bleef. Percelen 2700, 2703 en 2704 staan allemaal als werkplaats aangeduid. Aan de oostzijde van de sluis werden arbeiderswoningen gebouwd. Aan de dijkzijde waren nu twee woningen. Op perceel 2697 was de directiewoning uit 1838. Aan weerszijde hiervan werden in 1892 nieuwe directiewoningen gebouwd.

Circa 1865 – bouw kanonnenloods (westzijde)

In 1865 was werf Otto in bezit van een voor die tijd moderne stoomwerktuig (4pk) voor het drogen van hout. Op de plek van de oude loods en het woonhuis uit de 18^e eeuw werd een nieuwe loods gebouwd. In de volksmond de Kanonnenloods genoemd, en later de Rehobothkerk. In 1869 kreeg de werf toestemming voor het plaatsen van een tweede stoomwerktuig op het terrein.

1870 – ingrijpende verbouwing grote loods oostzijde

Volgens de publicatie van Jan de Jong werd de grote loods uit 1828 (naast de kanonnenloods) die zich op de kop van de oostelijke langshelling bevond in 1870 verlengd en gedeeltelijk vernieuwd. Oostelijk daarvan kwam een grote dwarshelling. In het kadaster staat deze nieuwe situatie echter pas in 1884 ingetekend. In het kadaster zijn alleen in 1862 aantekeningen van herbouw of nieuwbouw aangetroffen.

1892 – directeurswoningen

In 1892 werden er voor de twee zonen van Adrianus Jacobus Otto twee directeurswoningen binnendijks gebouwd. Beide woningen staan er nog steeds. Het oostelijke huis is het meest gaaf bewaard gebleven en is beschermd als rijksmonument.

Begin 20^e eeuw: modernisering van de werf

1901 – machinegebouw, nieuwe insteekhaven en smederij

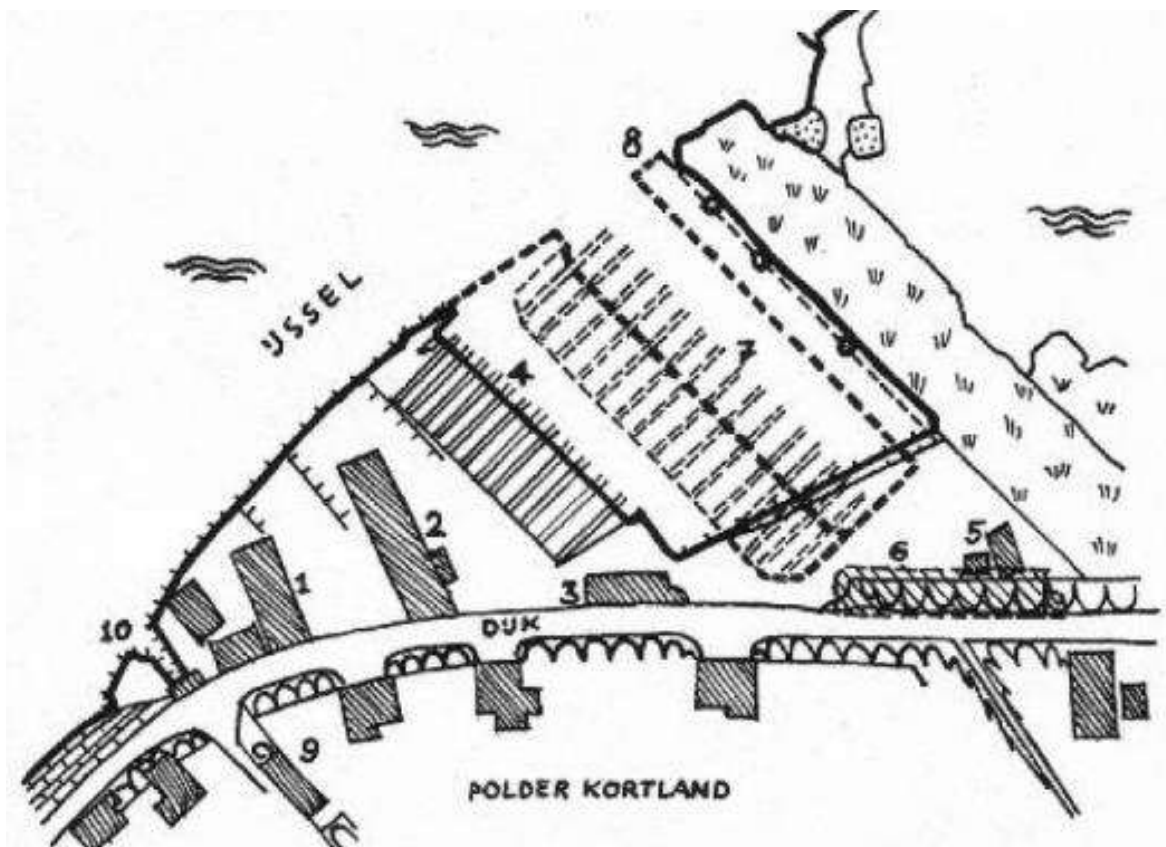
De industriële revolutie in Nederland was vooral in de periode 1895-1914. Dit had invloed op de scheepsbouw en daarmee op de werven. In 1897 kreeg werf Otto toestemming voor het 'oprichten van een inrichting tot het bouwen van ijzeren schepen'. Deze kwam oostelijk van de bestaande dwarshelling en was langer dan zijn voorganger. Door deze aanzienlijke verlenging van de dwarshelling was het mogelijk om groter schepen te maken. De nieuwe dwarshelling kwam verder van de grote loods en de oude smederij af te liggen. De dwarshelling en insteekhaven kregen tijdens deze verbouwing zijn huidige vorm. . Evenwijdig aan de dijk, op de kop van de vergrote insteekhaven kwam een nieuwe smederij. Deze is tegenwoordig als rijksmonument beschermd. Het is onduidelijk of deze werd verplaatst om dichterbij de helling te liggen of omdat de oude smederij in de weg lag.

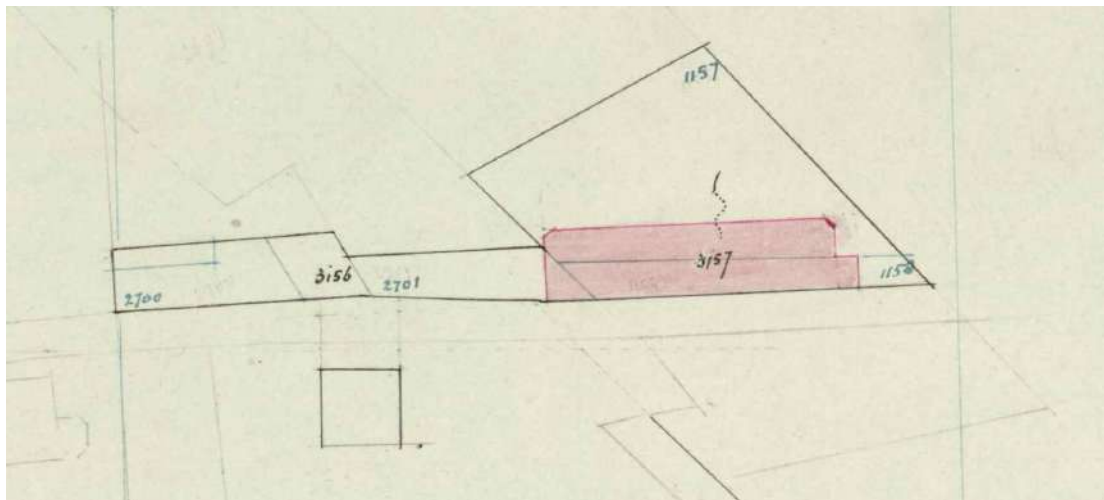
De werf kreeg in 1901 ook een vergunning voor twee boormachines in de smederij en een buigbank, drie ponsmachines, een souverainmachine en twee boormachines in de werkplaats. Tevens werd er dat jaar de vergunning gegeven voor de bouw van een machinegebouw. Deze werd in 1902 tegen de grote loods aangebouwd.

Begin 1901 werkten er 112 arbeiders en 10 kinderen op de werf, na de verbouwing in 1906 waren dit er 131 en 11 kinderen

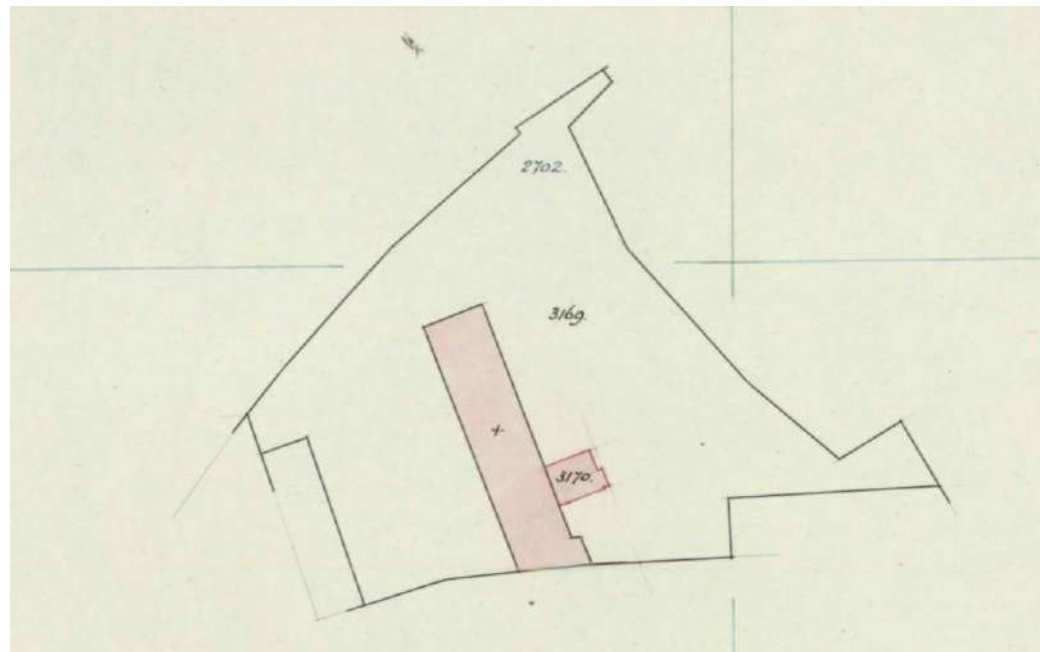
In 1908 waren er opnieuw plannen tot een grootschalige uitbreiding. De grote loods werd aan de straatzijde voorzien van een kantoorgebouw. De aangrenzende machinekamer werd vergroot en later kreeg de nieuwe smederij een elektromotor, in 1910 zijn er enkele nieuwe bijgebouwen aan de noordzijde van de smederij gebouwd. In 1910 werd werf Otto te koop aangeboden.

1: de oudste loods (de latere kanonnenloods); 2: de grote loods (nog aanwezig); 3: de oude smederij; 4: de oude dwarshelling; 5: overblijfselen van de oude mastenmakerij; 6: nieuwe smederij (nog aanwezig); 7: de nieuwe dwarshelling (nog aanwezig); 9: gemaal Langeland en Kortland (nog aanwezig); 10: de Kortlandse Sluis (nu afgesloten).





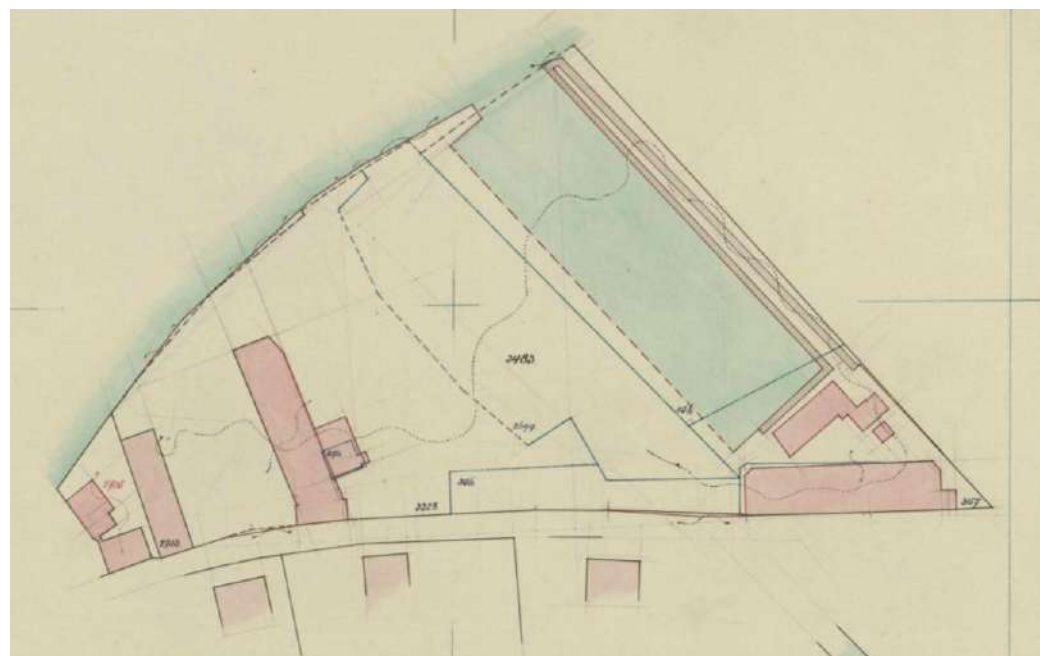
1902 – de loods op perceel 3157 (voorheen 2700) werd afgebroken en vervangen door een nieuwe loods. Hierin werd de smederij ondergebracht t.b.v. de ijzeren schepen.



1903 – tegen de grote loods uit circa 1870 werd een machinegebouw gebouwd. De bouwtekeningen op pagina 10 weergegeven.



1907 – Aan de dijkzijde van de grote loods werd het voorste deel gesloopt en vervangen door een nieuwe aanbouw. Dit voorste deel ging dienst doen als kantoor.



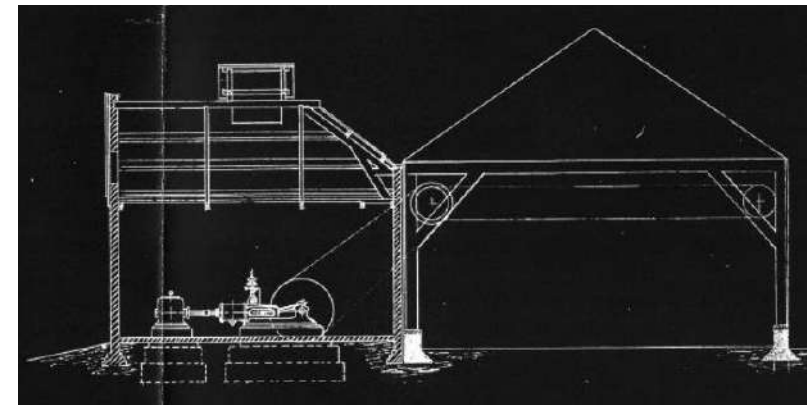
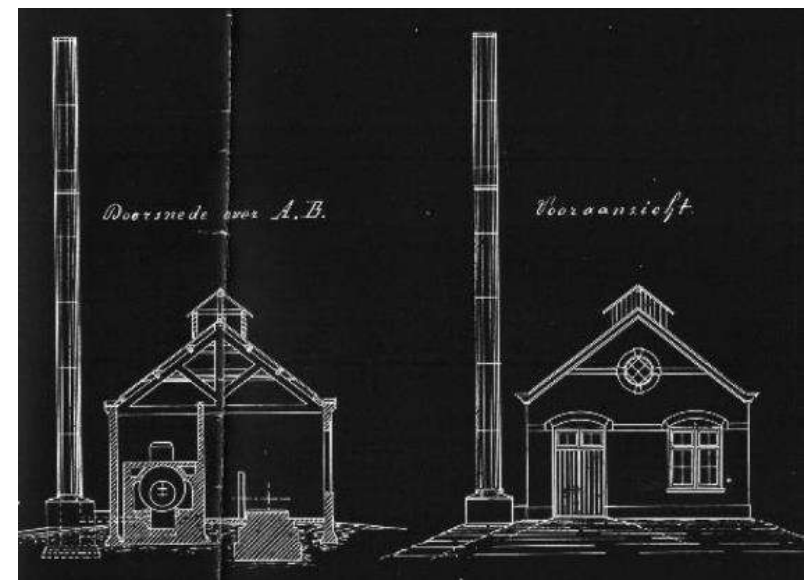
1910 – Het machinegebouw uit circa 1901-1903 werd vergroot. Tevens is te zien dat ten noorden van de smederij uit 1901 enkele bijgebouwen zijn geplaatst en dat de dwarshelling naar het oosten is verplaatst.



Situatie voor de bouw van de loods uit 1901 en het kantoor in 1908.



De scheepshelling en loods uit 1901. De foto dateert waarschijnlijk van kort na de bouw. Een stenen muur scheidt het fabrieksterrein van de weg.



1901 – bouwtekeningen van het machinegebouw, met rechts de oude loods. Het aandrijfmechaniek tussen beide gebouwen staat hierop aangegeven.



Links de nieuwe smederij en insteekhaven, in het midden de grote loods en rechts hiervan de niet meer aanwezige oude loods/kanonnenloods met daarnaast het nog bestaande, maar ingrijpend verbouwde woonhuis.

VERGUNNING.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS
der Gemeente *Krimpen a.d. IJssel*

Nader voorgenomen het VERZOEKSCHRIFT, onder dagteekening van
30 Januari 1897, ingediend door *de firma A. J. Otto*
en Zonen te Krimpen a.d. IJssel

waarbij, onder overlegging der vereischte stukken, vergunning wordt gevraagd
tot het doen oprichten van eene inrichting
tot het bouwen van ijzeren schepen op het perceel
kadastraal bekend onder Sectie A. N° 1157, gelegen
buitendijks in de gemeente Krimpen a.d. IJssel;

Overwegende, dat aan de artt. 5, ~~dat~~ ^{7 bis} der Wet van 2 Juni 1875,
zoals deze thans luidt en is opgenomen in Stbl. No 222 van 1896,
(Staatblad No. 95) is voldaan;

Gezien het proces-verbaal van den *13 Februari 1897*, behelzende
het voorgevallene in de zitting van dien dag, waaruit blijkt, dat tegen de in-
williging van het gedaan verzoek *geene directe* bezwaren zijn ingebracht.

1897 – vergunning voor de modernisering van Werf Otto

1910 verkoopadvertentie van de scheepswerf met loodsen, werkplaatsen, kantoor,
machinegebouwen en een 93 meter lange dwarshelling. En een herenhuis en 12 arbeiderswoningen.
[Algemeen Handelsblad 19-11-1910] De machines werden los verkocht.

Openbare Vrijwillige Verkoop

te Inzet en afslag op **Vrijdagen 25 November en 2 December 1910**, tekenende des morgens te **11 uur**, in het Kerkhuis van **J. VAN DER PLAS** te **Krimpen a.d. IJssel**, ten overstaan van den Notaris **J. VAN DER LINDEN** te **Oudezijde a.d. IJssel**, van een

SCHEEPSWERF

met daarop aanwezige **Loodsen en Werkplaatsen, Kantoor en Machinegebouwen**, Dwarshelling lang 93 Meter met graving ommevlende en gelegen aan de linker oever der IJssel, onder de gemeente

KRIMPEN a.d. IJSEL,

gront 2 Hectare, 20 Aren, 2 Centiaren, en

HEERENHUIS,

geleend A. N° 291, met Loodsen en Erf, gront 2 Aren en 90 Centiaren, en

12 Arbeiderswoningen,

geleend A. N° 292 en 293, met Erven en Grond, gront 15 Aren, 25 Centiaren.

De voorwaarden bij de betaling op den 1sten Februari 1911 af te geven, eender als en welke aangegeven. Biederders worden in kennis, die verkrijger van bij den **Hare E. VAN EUSEN**, Makelaar te **Machinaria** aan, **Leidsche Rode 31 Amsterdam** en ten kantore van den Notaris.

Bij den afslag worden met de schepswerf geassocieerd de daarop aanwezige **Machinerieën, Werktuigen en Gereedschappen**, welke op 25 November 1910 provisioneel zullen worden verhuurd en in den eufeligen dit verkoopdag met een "sijn geresit."

BELANGRIJKE VEILING WEGENS LIQUIDATIE.

Van de firma van den te Oudezijde a.d. IJssel gevestigde **Notaris J. VAN DER LINDEN**, welke den 1sten Februari 1911 te **Machinaria** te **Krimpen a.d. IJssel** te **Amsterdam** tekenen worden verhuurd op **Woensdag 20 November 1910**, des voormiddags **10 uur** vooraf en ten overstaan van den Notaris **J. VAN DER PLAS** te **Krimpen a.d. IJssel**.

alle losse en vaste Machinerieën, Werktuigen, Gereedschappen, voorraad enz. der SCHEEPSWERF van de Firma OTTO te Krimpen a.d. IJssel.

Enkelij komen van:

MACHINERIEËN enz. voor **DWARSHELLING** 93 meter lang met 15 loopwegen, **STOOMMACHINE** met condensor en **P. K. STOOMKETEL** 22 H.P. V.O.

Zoo goed als nieuwe **ZIGGASHOTEL „Crosby“** 28 P.K. **DYNAMO** 110 Volt, 110 Amp. gelijktroom.

DRAAIBANKEN, DOORNMACHINES, SNIFFENDOORSTELLINGEN, BON- en KNIPMACHINES voor hand- en riemkracht, **Buisbarken Schroefstakets**, grote partijen **Ingangst, stellingplanken en Jakken**, voorraad nieuw **Hout, IJzer, enz.**

KANTOORMEUBELIEN, enz.

De goederen zijn te bezichtigen in de fabriekgebouwen van de Werf te **Krimpen a.d. IJssel** en **Katerberg**, **Woensdag en Dinsdag 20, 26 en 29 November 1910** van **10 tot 4 uur** en ten overstaan van den Notaris.

Uitsluitende partijen worden op aanvraag gratis toegelaten, door bevoegde Notaris en door den Makelaar **E. VAN EUSEN**, **Leidsche Rode 31, Amsterdam**, **Tel. No. 794**.

1^e helft 20^e eeuw - werf buiten bedrijf

1911 – werf in ongebruik

De eerste helft van de 20^e eeuw was een periode van diverse eigenaren die de werf slechts kort in hun bezit hadden.

Nieuwe eigenaar werd in 1911 Firma van der Gissen en zonen, scheepsbouwmeesters uit Krimpen aan den IJssel. In 1920 werd het verkocht aan Jan Hendrik Carl Hoos, een koopman uit Rotterdam. Deze verkocht het geheel weer in 1923 aan de NV. Hollandsche Industrie en Handelsmaatschappij, zij verkochten het in 1931 door aan de NV Hollandse Industrie en Handelsmaatschappij Siderius NV.

Siderius NV gebruikten de gebouwen om oud oorlogsmateriaal uit de eerste Wereldoorlog op te slaan. Aan deze functie dankte de meest westelijke (niet meer aanwezige) loods zijn naam 'Kanonnenloods'. In 1936 werd de kanonnenloods met een ruim zes meter brede strook grond oostelijk daarvan verkocht aan de Vereniging tot Nederlandsch Hervormde Evangelisatie op Gereformeerden Grondslag. In 1949 werd de grond tot aan de volgende loods erbij gekocht. In 1965 werd de loods voorzien van een uitbouw en kreeg vanaf dat moment de naam Rehobothkerk. In 2002 werd de voormalige loods gesloopt. De rest van het werfterrein verkocht Siderius in 1938/1939 aan de Staat.



1932 – inspectie van de kanonnenloods door de Franse attaché.

2004 – de scheepshelling en hijskraan vlak voor sluiting van de werf. Vanuit het kantoor had men via een groot venster zicht op de werf.

2^e helft 20^e eeuw - reparatiewerf Van Duijvendijk

Jaren '50 – kleine aanpassingen grote loods

De Staat kocht het terrein van de oude Werf Otto omdat de scheepswerf Van Duijvendijk in Krimpen aan den IJssel moest worden verplaatst t.b.v. de regulering van de Hollandse IJssel. Scheepswerf Van Duijvendijk ging zich vanaf 1940 op hun nieuwe werf bezig houden met de reparatie van schepen.

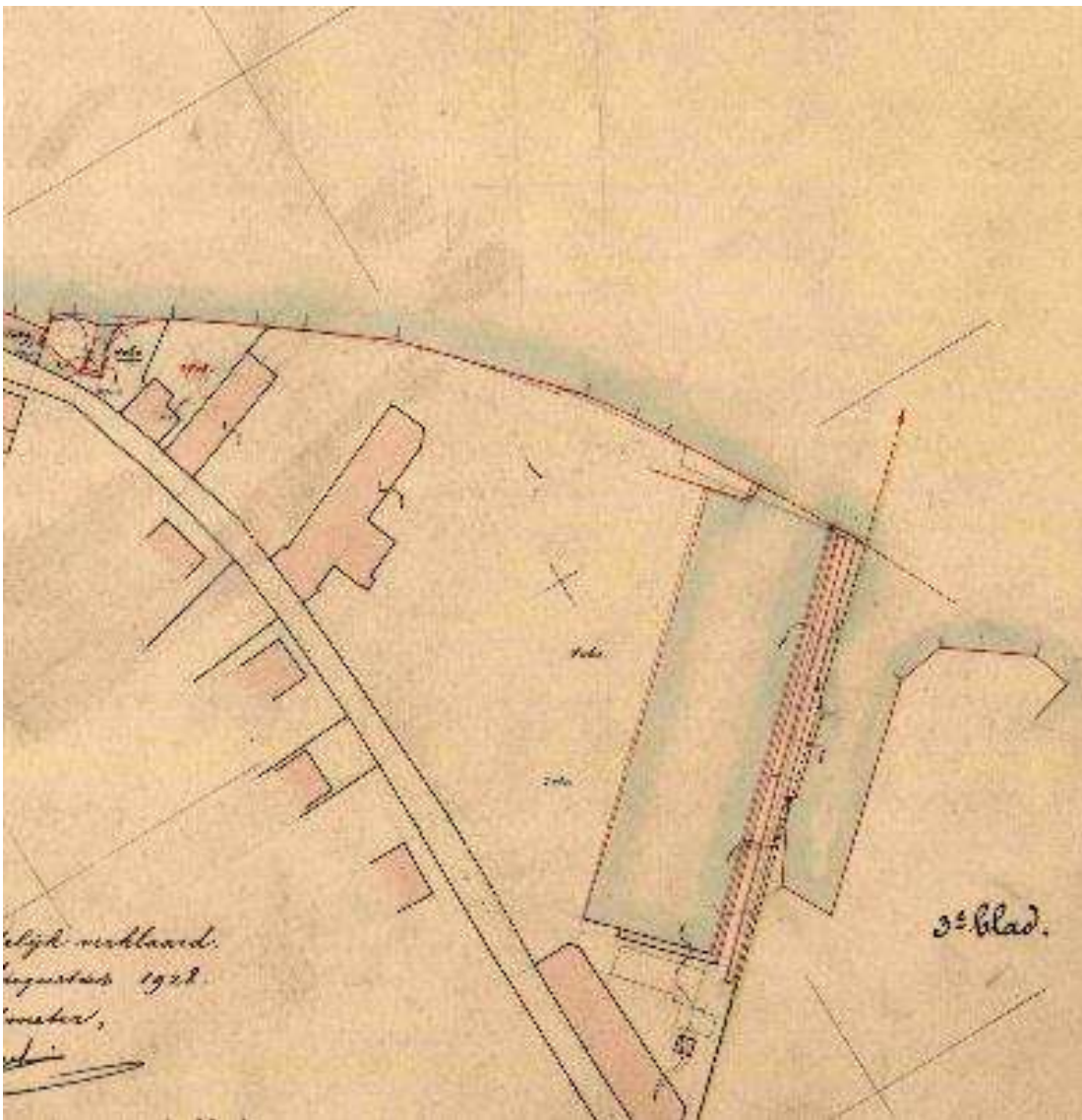
In 1954 werd de indeling van de grote loods gewijzigd. De wasruimte dateert waarschijnlijk uit deze periode en mogelijk werd de kap deels voorzien van nieuw dakbeschot en (hergebruikte) romaanse pannen. In 1958 werd het oude machinegebouw voorzien van een nieuwe opbouw.

1980 kleinschalige modernisering

Door verdere grondaankoop naast de insteekhaven van de dwarshelling kon opnieuw worden uitgebreid. In 1980 werd een vergunning aangevraagd voor het verlengen van een kraanbaan en het bouwen van een verrijdbare overkapping. Tevens kwam er een nieuwe bouwplaats voor schepen. Op kadastrale kaarten uit 1984 is te zien dat de loods uit 1901 is voorzien van een aanbouw aan de noordzijde.

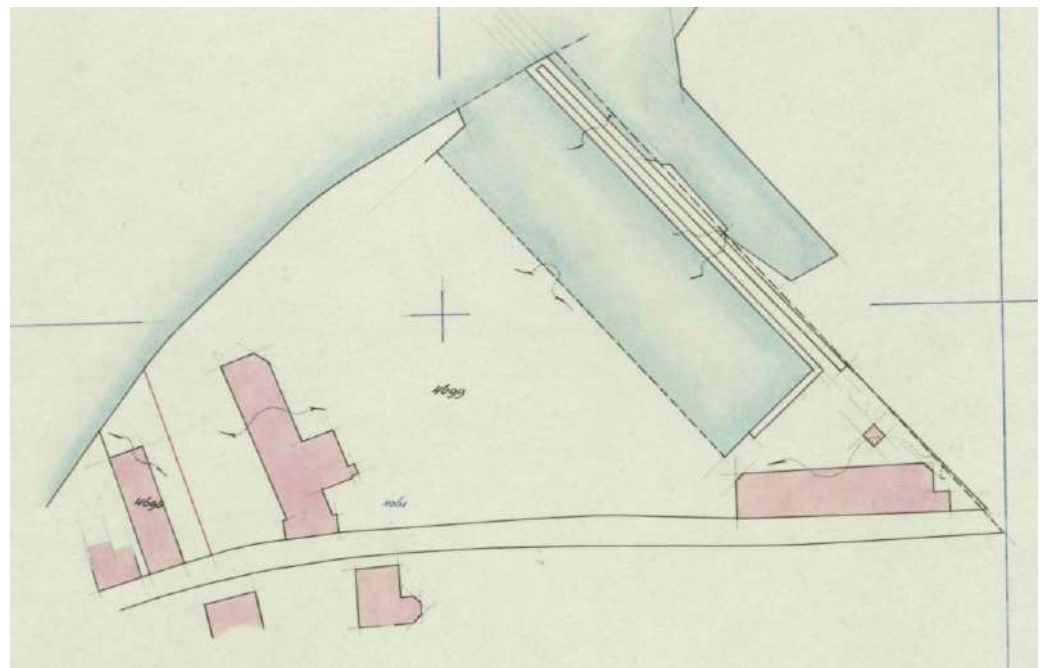
In 2004 stopten de scheepbouwactiviteiten. Begin 2005 werd de torenkraan op het nieuwbouwgedeelte van de werf uit elkaar gehaald en afgevoerd. Ook andere – niet beschermde – onderdelen van de werf werden gedemonteerd.



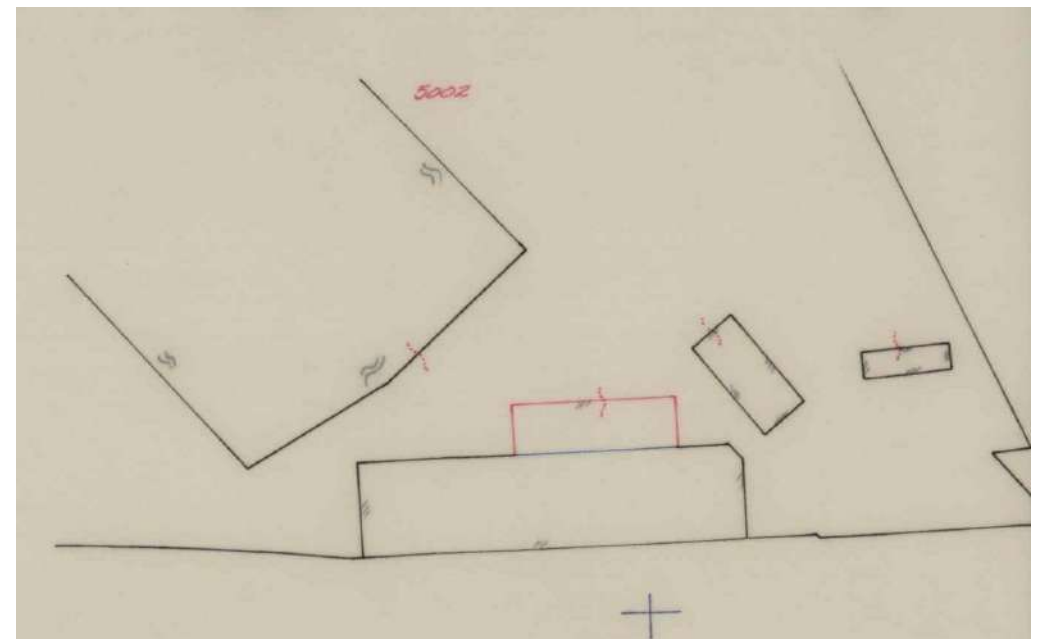


1928 – De bebouwing aan de westzijde werd losgekoppeld van de rest van de werf, de kanonnenloods maakte nog wel onderdeel uit van de werf. Op deze tekening is goed te zien dat in de insteekhaven een dam was met vermoedelijk een hijskraan. De werkplaatsen aan de noordzijde van de loods uit 1901 zijn inmiddels weer verwijderd.

1984 – de smederij uit 1901 is voorzien van een aanbouw. De westgevel is al vernieuwd, de afgeschuinde hoek is niet meer aanwezig. Aan de westzijde hiervan staan twee kleine bijgebouwen. De insteekhaven lijkt aan de westzijde te zijn vergroot, dit is echter niet het geval.



1937 – de Kanonnenloods maakte geen onderdeel meer uit van de werf. Het gebied waar ooit in de 17^e eeuw de werf waarschijnlijk was begonnen kreeg een andere functie. In 1943 zou deze kadastrale grens verder worden opgeschoven richting de grote loods.



3 Analyse van de werf op verschillende niveaus

Het werfterrein kan op verschillende niveaus worden geanalyseerd. Er is voor gekozen om naar de volgende vijf niveaus te kijken:

1. Het belang van de werf voor Krimpen aan den IJssel. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het sociaal-economische en cultuurhistorische belang van de werf maar ook de ruimtelijke invloed van het terrein op Krimpen aan den IJssel.
2. De relatie tussen de werf in Krimpen aan de IJssel met andere werven in Nederland.
3. De twee rijksmonumentale loodsen
4. De elementen zoals de ruimten tussen de gebouwen, de insteechaven en de helling. Deze zijn niet beschermd maar hebben wel invloed op de rijksmonumentale loodsen.
5. De componenten. Hierbij gaat het om de richting van het landschap, de kade en de scheiding tussen het werfterrein en de openbare weg.

Wanneer we naar het belang van de werf in relatie met de verschillende niveaus kijken komen we tot de volgende conclusie:

	HOOG	POSITIEF	LAAG
1. Krimpen aan de IJssel			
2. De werf in relatie tot andere werven			
3. De gebouwen (grote loods en smederijloods)			
4. Elementen (ruimte tussen gebouwen, insteechaven en helling)			
5. Componenten (inrichting van het landschap, kade, ommuring)			





Waarderingsplattegrond werfterrein

Grote loods: bouwmassa, gevels en constructie hebben een hoge monumentwaarde. De uitgebouwde machinekamer heeft een indifferente monumentwaarde omdat deze niet uit de bouwphase van 'Werf Otto' dateert. Het kantoor aan de voorzijde heeft een positieve waarde omdat het nog net bij de laatste bouwphase van 'Werf Otto' hoort en vanwege de herkenbaarheid vanaf de dijk. Latere wijzigingen zoals de dakramen en grote deur aan de zijde van het water hebben een indifferente waarde.

Smederij loods: bouwmassa, gevels en constructie hebben een hoge monumentwaarde. De smederij staat symbool voor de overgang van houten schepen naar ijzeren. De huidige loods is in 1901 gebouwd en verving een oudere smederij (circa 1850-1900) die meer naar het westen lag.

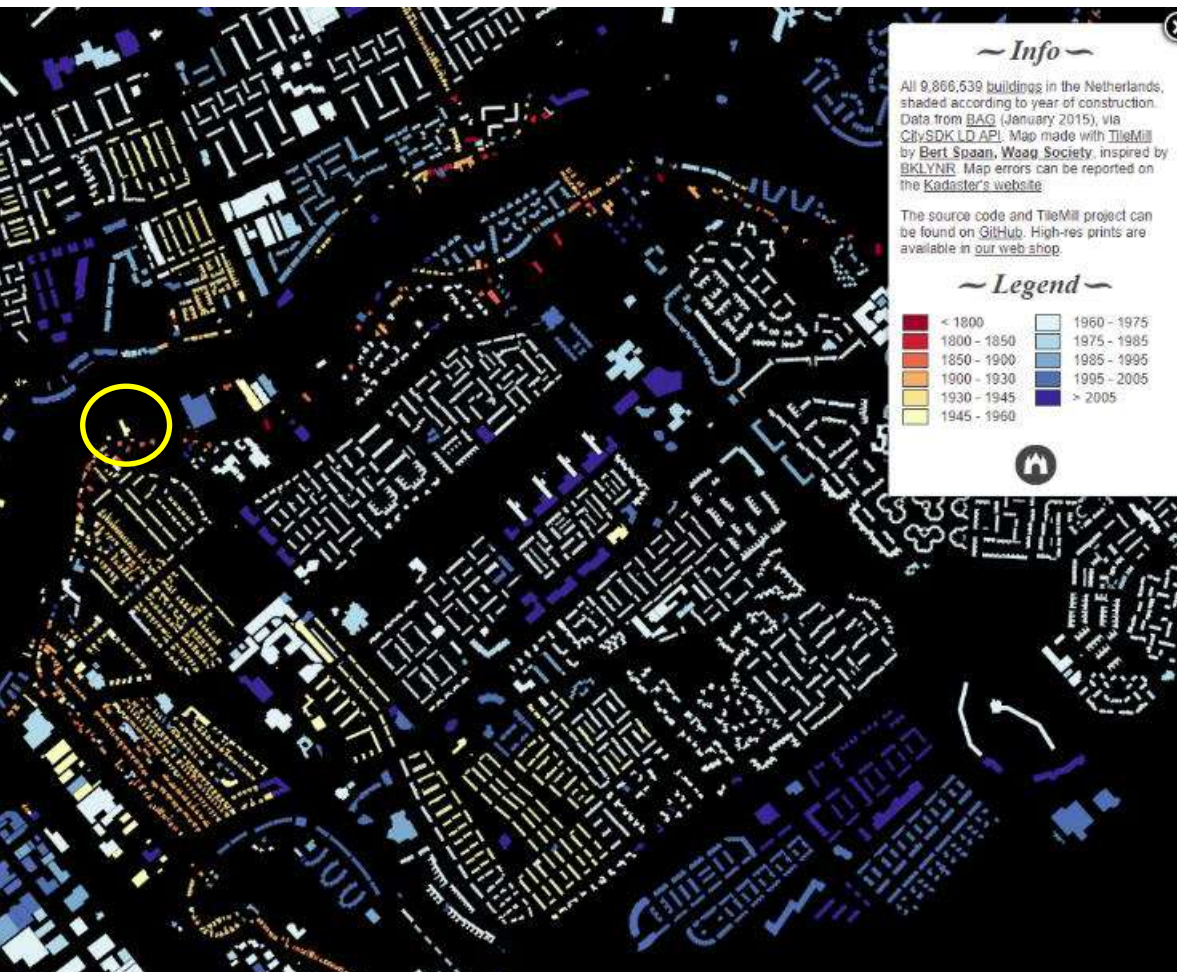
Insteekhaven en helling: Als contour hebben deze een positieve monumentwaarde omdat ze ondersteunen in de herkenbaarheid van de werf. Dit ensemble is echter deels gedemonteerd. De insteekhaven en helling dateren uit 1901. Voorheen lagen deze meer westelijk en waren kleinschaliger. Op oude kadastrale tekeningen is te zien dat de kop van de insteekhaven (westzijde) in ieder geval tot 1937 anders was gevormd.

Terrein aan de oostzijde: Dit terrein werd pas rond 1900 onderdeel van de werf. Er heeft geen noemenswaardige bebouwing bestaan. Kadastrale tekeningen laten zien dat hier nog een tweede insteekhaven was, middels een dam (met hijskraan?) gescheiden van de grote insteekhaven. Dit deel maakt geen onderdeel uit van het historische werfterrein.

Terreinafscheiding: De huidige terreinafscheiding aan de zijde van de dijk dateert uit de 2^e helft van de 20^e eeuw en heeft geen relatie met het werfterrein uit de periode 1850-1910. In 1911 was er sprake van een houten schutting.

3.1 Krimpen a/d IJssel

Het onderzochte gebied ligt in het buitendijkse gebied aan de noordzijde van Krimpen aan den IJssel. De bebouwing van Krimpen aan den IJssel bestond oorspronkelijk uit een aantal min of meer op zichzelfstaande woongemeenschappen langs de dijk. Vanaf het begin van de 20^e eeuw breidde de bebouwing landinwaarts zich uit. Vanaf de jaren '60 vond er een forse uitbreiding uit toen Krimpen steeds meer de functie kreeg van forensengemeente van Rotterdam. De oriëntatie van Krimpen aan den IJssel is daardoor van buiten naar binnen gericht.



Bebouwing langs de dijk - binnendijks

De IJsseldijk zelf heeft een hoge cultuurhistorische waarde vanwege de functie als waterkering, maar ook als oude wegstructuur. De IJsseldijk werd in de middeleeuwen aangelegd en is sindsdien meerdere malen verhoogd. De bebouwing langs de dijk is de oudste van Krimpen aan den IJssel en omvat verschillende rijksmonumenten en cultuurhistorisch waardevolle elementen.

De binnendijkse bebouwing wordt gekenmerkt door kleinschalige dijkbebouwing met in de nabijheid van de werf drie 19^e-eeuwse directeurswoningen. De bebouwing aan de binnendijkse zijde volgt in grote mate de loop van de dijk. De voorgevel ligt hier vaak parallel aan. De bebouwing bestond in eerste instantie uit boerderijen met een dwarshuis parallel aan de dijk of topgevels loodrecht op de dijk. Later kwamen er ook dijkhuizen zoals de directeurswoningen, en woningen voor opzichters en werknemers. Deze volgen over het algemeen met hun voorgevel de loop van de dijk. Later ontstonden er ook arbeidershuisjes t.b.v. de werkers op o.a. de werf deze lagen in het binnendijkse gebied, onderaan de dijk. In het geval van de onderzochte werf lagen deze aan de westzijde van de sluis.

Zellinge - buitendijks

Deze buitendijkse gebieden waren van oudsher een open ruimte in verband met overstromingsgevaar. Later ontwikkelde zich hier bedrijvigheid zoals de onderzochte werf, maar ook steenfabrieken en andere industriële activiteiten, meestal met een relatie met de scheepvaart. Er waren in Krimpen aan den IJssel meerdere scheepswerven. Enige uitzonderingen daargelaten, ontwikkelde het wonen in dit gebied zich pas later.

De bebouwing stond over het algemeen loodrecht op de dijk, in sommige gevallen zoals de smederijloods parallel aan de dijk. Latere ontwikkelingen laten deze structuur los.

De werf kan gezien worden als één van de economische dragers van Krimpen aan den IJssel uit de tijd voordat het een forensengemeente werd. Voor Krimpen aan den IJssel heeft een positieve cultuurhistorische waarde, maar geen hoge waarde.

Stedenbouwkundige structuur van Krimpen aan den IJssel. In kleur is globaal de datering van de woningen te zien. De rode structuur laat de oude bebouwing langs o.a. de IJsseldijk zien. Het onderzochte gebied is omcirkeld. De datering van de grote loods klopt overigens niet en de smederij staat hier niet op aangegeven. [bron: code.waag.org/buildings]

3.2 De werf

De werf in Krimpen aan den IJssel is één van de in ieder geval acht rijks-
beschermden scheepswerven in Nederland. Daarnaast zijn er waarschijnlijk nog een
aantal met een gemeentelijke bescherming. De werf in Krimpen aan den IJssel is
een bescheiden werf in dit lijstje. Dit geldt niet zozeer voor de omvang, maar wel
voor de cultuurhistorische waarde, ouderdom en gaafheid. Bijzondere kenmerken
zijn de grote houten loodsen. Bij de andere werven zijn de hellingen en andere
installaties relatief gaaf bewaard gebleven.



Workum



Den Helder



Amsterdam Hoogte Kadijk



Bunschoten



Arnhem



Amsterdam NDSM werf



Ridderkerk

Jaartal	Plaats en monumentnummer	Onderdelen
1 ^e helft 19 ^e eeuw	Workum Scheepswerf De Hoop Monumentnummer 387988	In aanleg 18 ^e eeuw, maar in de 19 ^e eeuw vernieuwd. Woonhuis (1 ^e helft 19 ^e eeuw) Timmer- annex pikloods (verbouwd in 1810 en 1835) Dubbele sleepelling (1835)
1811-1866	Den Helder Rijkswerf Willemsoord Complex: 508460	Zeer groot complex bestaand uit 20 onderdelen waaronder verschillende loodsen en dokken.
1867	Amsterdam, tegenover Hoogte Kadijk 147 Monumentnummer 2046	Twee overkapte ijzeren scheepshellingen. Tot de outillage behoren o.m. de oudste in Nederland nog bestaande stoomketel (1895), stoomlier en een stoomkraan.
1870	Arnhem Scheepswerf Meerman Complex 528315	Grote loods (1870) Kleine loods (1870) Pekkot Scheepshelling (1870)
1 ^e helft 19 ^e tm 1 ^e helft 20 ^e eeuw	Bunschoten- Spakenburg. Scheepswerf Nieuwboer. Complex: 520411	Hellingen (19 ^e eeuw) Rode loods (1901) Botterloods (2 ^e helft 19 ^e eeuw) Smederij (1904)
1920-1950	Amsterdam N.D.S.M. Werf Complex 528250	Twee hellingbanen en een kraanbaan (1920-1950) Scheepsbouwloods (1920) Lasloods (1952) Timmerwerkplaats (1909, maar in 1927 verplaatst naar deze locatie)
1931	Ridderkerk Monumentnummer 516034	Loods uit 1931 op een scheepswerf met haven en kraan op rails

3.3 De gebouwen

Beschrijving huidige situatie

Het werfterrein dankt zijn monumentale waarde als voorbeeld van een eind 19^e-eeuwse /begin 20^e-eeuwse scheepswerf. De twee loodsen vormen samen met de dwarshelling en de directeurswoning(en) aan de andere zijde van de dijk een ensemble.

Grote loods met kantoor (19^e eeuw)

Deze loods is de oudste nog aanwezige loods en stond parallel aan de oudere Kanonnenloods. De loods is rond 1870 gewijzigd, maar heeft mogelijk nog een kern uit 1828. De toegepaste balken zijn hergebruikt. De loods was rond 1884 aan de achterzijde vergroot en tijdens de bouwphase van begin 20^e eeuw werd aan de voorzijde een kantoor geplaatst en aan de achterzijde de hoek afgeschuind. Het voorste deel is in de 2^e helft van de 20^e eeuw voorzien een nieuwe indeling, nieuw dakbeschot en nieuwe (hergebruikte) romaanse pannen.

Kenmerkende elementen:

- De draagconstructie; vanwege de ouderdom en grote overspanning om veel werkruimte te bieden.
- De houten gevelbekleding. Deze heeft deels een grote ouderdom. Dit materiaal verwijst naar de tijd waarin er op de werf houten schepen werden gemaakt. Een loods in hout lag dus voor de hand.
- Meerruits vensters (de deuren zijn meestal van latere datum).
- De kapconstructie met bij het achterste deel riet onder de pannen.
- Het verspringende zadeldak bestaat uit drie delen.
- Later aangebouwd kantoorgedeelte heeft slechts kort onderdeel uitgemaakt van het complex.
- De aanbouw aan de oostzijde is van na het tijdperk van 'Werf Otto'.

Smederijloods (1901)

De smederij dateert uit 1901 en verving een oudere smederij die dicht bij de grote loods stond. De verplaatsing van de smederij was nodig bij de modernisering van de werf in 1900-1910.

Kenmerkende elementen:

- De loods staat gedeeltelijk met de zijgevel in de dijk.
- Draagconstructie eigentijdser dan de grote loods.
- Meerruits vensters en schuifdeuren
- Er is nog een takelsysteem aanwezig
- De westgevel is vernieuwd (incl. indeling).



Links de grote loods en rechts op de kop van de insteekhaven de smederij.



Voorgevel en deel van de linkerzijgevel (west) van de grote loods. Hier is de overgang van Romeinse en oud-hollandse pannen goed te zien. De gevelbekleding gaat grotendeels schuil achter de begroeiing.

Interne monumentwaarde loodsen

Hierbij wordt gekeken welke onderdelen van de loods bijdragen aan de monumentale waarde van het gebouw.

Grote loods (haaks op de weg)

Exterieur

De *bouwmassa* van de loods heeft een hoge monumentwaarde, maar is in de loop van de tijd wel aangepast. Het waren immers functionele gebouwen. Zo is de loods o.a. aan de achterzijde verlengd, voorzien van een afgesneden hoek.

In 1907 is het deel aan de dijk vervangen door een smal kantoorgebouw. Dit kantoorgebouw valt weliswaar nog in de 'werf Otto' fase (1828-1910), maar heeft slechts kort als zodanig dienstgedaan. De monumentwaarde van dit bouwdeel is daarom minder hoog dan de loods en heeft een positieve monumentwaarde gekregen.

Na de 'werf Otto' periode werd een verschillende malen aangepast machinegebouw voorzien van een moderne opbouw (1958). Hoewel deze moderne opbouw wel enige architectonische waarde heeft vanwege het materiaalgebruik en de vormgeving heeft deze een indifferente monumentwaarde. Het valt qua tijd namelijk buiten het ensemble van 1828/70-1910.

De *dakbedekking* van de loods heeft een hoge tot positieve monumentwaarde. Er zijn drie soorten dakpannen toegepast. Het kantoor heeft tuil-du-nord pannen die aansluiten bij de periode waarin het is gebouwd, deze hebben een positieve waarde.

Het tweede deel heeft romaanse pannen. Deze zijn hier pas in de 2^e helft van de 20^e eeuw geplaatst, maar zijn waarschijnlijk wel ouder. De oorsprong is onbekend. De pannen hebben een positieve monumentwaarde.

Het derde deel dateert waarschijnlijk uit 1870. Deze Oud Hollandse pannen hebben dankzij de ouderdom een hoge monumentwaarde. Het is onduidelijk of de rietbedekking daaronder ooit in het zicht is geweest of alleen een isolerende werking had.

De *gevels* hebben een hoge monumentwaarde. Deze hoge waarde zit enerzijds in het toegepaste materiaal van de gevelbekleding (materiaal, maatvoering, detaillering en ouderdom) en anderzijds door de gevelopeningen in de vorm van meerruits vensters. Latere wijzigingen zoals de grote deur aan de waterzijde hebben een indifferente waarde. Een deel van de gevelbekleding is tijdens latere



De rechterzijgevel (oost) van de loods met het vergrote en verhoogde machinegebouw.



De achtergevel van de grote loods.

restauraties vernieuwd. Dit geldt met name voor de onderste planken. Deze moesten vaak om de zoveel jaar worden vervangen.

Constructie

De loods heeft een zware houten dekbalk constructie op betonnen poeren. Het gaat hier om hergebruikte balken. Vanwege de ouderdom en zware uitvoering heeft deze een hoge monumentwaarde.

De bovenliggende kapconstructie heeft een hoge monumentwaarde. Het dakbeschot in de voorste helft is van latere datum (2^e helft 20^e eeuw). Het achterste loods gedeelte heeft riet onder de dakpannen.

De kapconstructie van het kantoorgedeelte aan de dijkzijde dateert uit 1907 en heeft geen bijzondere materialen of constructietechniek, deze heeft daarom geen hoge, maar een positieve monumentwaarde.

Interieur

Loods: geen interieurelementen met een hoge of positieve waarde. De wasgelegenheid uit de jaren '50 is van na de tijd van Werf Otto, en dateert dus niet uit de periode waaraan de werf zijn monumentale waarde te danken heeft.

Kantoor: de kraalschoten betimmering, inbouwkasten en keuken hebben een licht positieve monumentwaarde. Deze zijn kenmerkend voor de bouwtijd, naar hebben geen hele bijzondere vormgeving en hebben geen zeldzaamheid. Tevens is de oude kantoorfunctie niet aan het interieur afleesbaar. Tot slot heeft deze kantooraanbouw uit 1907 slechts een geringe invloed op de monumentale waarde van de werf. Wijzingen van de indeling of interieurelementen heeft geen invloed op de monumentale waarde van het complex.



De werkruimte in de grote loods. Deze is nagenoeg geheel leeggehaald. Alleen de imposante draag- en kapconstructie is nog zichtbaar.



De kap aan de zuidzijde. De dakramen kijken uit op de achtergevel van het aangebouwde kantoorgedeelte.

Smederij (parallel aan de dijk)

Exterieur

De bouwmassa uit circa 1901 is nog grotendeels oorspronkelijk, met enige uitzondering is dat de gevel aan de westzijde tijdens een latere verbouwing is rechtgetrokken. Hier ontbrak net als aan de oostzijde ooit een 'hap' uit. Daarnaast is de dakkapel aan de zijde van de insteechaven niet meer aanwezig. Doordat de bouwmassa nog goed herkenbaar is heeft deze een hoge monumentwaarde. De latere aanbouw is van relatief recente datum en heeft een indifferente monumentwaarde.

De gevels aan de dijkzijde, oostzijde en zijde van de insteechaven zijn oorspronkelijk en hebben een hoge monumentwaarde. De gevel aan de zijde van de grote loods (westzijde) heeft een latere gevelbekleding. De gedecoreerde boeiborden zijn wel oorspronkelijk. De oorspronkelijke onderdelen (ook ramen en schuifdeuren) hebben een hoge monumentwaarde. Latere wijzigingen een indifferente waarde.

Constructie

De moerbalken en korbelen met bovenliggende gordingenkap heeft een hoge monumentwaarde omdat deze uit de bouwtijd dateert. De stalen kolommen aan de dijkzijde die in 2011 nog werden beschreven zijn niet meer aanwezig.

Interieur

De – overigens niet oorspronkelijke – stelten betonplaten waren in 2011 nog aanwezig. De huidige vloer is van zand. In het interieur zijn nog enkele hijsinstallaties aanwezig die bijdragen aan de monumentwaarde op het gebied van de gebruikshistorie. Deze hebben derhalve een positieve waarde. Hetzelfde geldt voor het kleine de afgescheiden ruimte in de NO hoek.



De zuid- en oostgevel van de smederijloods uit 1901.



De westgevel aan de zijde van de grote loods is niet oorspronkelijk.

3.4 De elementen

Ruimte rond loodsen

De loodsen werden gebruikt voor opslag van goederen en het produceren van onderdelen voor de schepen. De schepen zelf werden op de helling gemaakt. Deze moesten goed toegankelijk zijn. Dit wil echter niet zeggen dat de ruimte tussen de loodsen en de helling helemaal leeg waren. Ook buiten werden materialen opgeslagen. De 'lege' transportruimten waren vooral rond de deuren en direct naast de helling van belang.

Helling en insteekhaven

Zowel de helling als insteekhaven dateren uit 1901, het was een vergroting van een oudere helling. De insteekhaven was vroeger groter en voorzien van een dam waarop waarschijnlijk een hijskraan stond.

De helling en insteekhaven hebben geen hele grote ouderdom, maar behoren wel tot het ensemble uit deze bouwfase. Daarnaast vergroten beide de herkenbaarheid van de werf en hebben derhalve een positieve monumentwaarde. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat dit ensemble niet meer compleet is. De bok- en railconstructie is in 2002 gedemonteerd. Alleen de betonnen onderconstructie is nog intact. Andere rijks monumentale werven hebben nog wel complete hellingen.

De insteekhaven is aan de zijde van de IJssel gewijzigd en heeft daarom op deze plek een indifferente waarde. Hetzelfde geldt voor de kade tussen de IJssel en het terrein ten oosten van de huidige insteekhaven.

3.5 De componenten

Kade

De kade aan de zijde van de IJssel dateert uit de 2^e helft van de 20^e eeuw. Op oude kadastrale kaarten is te zien dat de scheiding tussen het werfterrein en het water oorspronkelijk anders was. Voor de komst van de insteekhaven liep dit waarschijnlijk glooiend af zodat schepen vanaf de kant het water ingelaten konden worden.

Bestrating

De oorspronkelijke bestrating van de werf is niet meer aanwezig.

Afscheiding

De oorspronkelijke afscheiding tussen de openbare weg (dijk) en het werfterrein is niet meer aanwezig. Op oude foto's is geen bijzondere afscheiding zichtbaar. Op één van de foto's lijkt een lage gemetselde muur te zijn en op andere foto's een combinatie van lage houten schutting en struiken. In alle gevallen was deze relatief laag. Waarschijnlijk zodat er vanuit de directeurswoningen ook goed zicht was op het werfterrein.

4 Conclusie en aanbevelingen

4.1 Unieke kenmerken

In de voorgaande paragrafen is de geschiedenis beschreven en aangegeven welke onderdelen van belang zijn voor de monumentale waarde van het complex en waarom. Unieke kenmerken en bijbehorende aanbevelingen van het werfterrein zijn:

Hout

De loodsen worden gekenmerkt door hun houten gevels en zware houten constructies. Dit hangt samen met het materiaal waarin de schepen werden gebouwd en waarmee de mensen op de werf ervaring hadden. Dit is met name goed zichtbaar bij de grote loods. De loodsen in Krimpen aan de IJssel vormen een overgangsfase tussen de kleinere houten loodsen en de grotere stenen loodsen later gebouwd zouden worden.

Aanbeveling: Bij restauratie zoveel mogelijk van de oude houten constructie en houten geveldelen behouden en in het geval van de gevel vervangen door brede houten delen. Bij eventuele nieuwbouw wordt aangeraden om dezelfde vormtaal aan te houden: houten gevels, zadeldak en een zichtbare constructie aan de binnenzijde.

De dijk als leidende structuur

De ligging van zowel de grote loods als de smederij en in het verleden de kanonnenloods was altijd (bijna) haaks op de dijk of parallel hieraan. Ook bij andere gebouwen langs de IJssel was dit vroeger gebruikelijk. De structuur van de dijk heeft dus altijd invloed gehad op de positie van de gebouwen. De grote loods ligt niet helemaal haaks op de dijk, dat komt omdat deze parallel aan de oudere kanonnenloods was gebouwd.

De insteekhaven en helling zijn niet op de dijk, maar op de IJssel georiënteerd.

Aanbeveling: Eventuele nieuwbouw binnen het historische werf-ensemble (westzijde van de insteekhaven) zoveel mogelijk rekening houdend met de structuur van de dijk of de al aanwezige gebouwen.



Flexibiliteit

Uit de beschrijving van de bouwgeschiedenis is gebleken dat de werf geregeld werd aangepast. Door de overgang van hout naar ijzeren schepen en door de schaalvergroting was dit noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de vraag uit de markt. Het gevolg is dat niet alleen de gebouwen, maar ook de insteekhaven en helling steeds groter werden en dat er gebouwen met nieuwe functies zoals de smederij nodig waren. Toen de insteekhaven werd vergroot werd de smederij op een nieuwe plaats opnieuw opgetrokken. De gebouwen waren puur functioneel. Ook bij de grote loods is deze flexibiliteit terug te vinden. Deze werd steeds aangepast aan het gebruik; vergroot, nieuwe deuren, nieuwe functies, etc.

Aanbeveling: bij herbestemming van de loodsen is het gezien de typologie minder noodzakelijk om vast te houden aan aanwezige indelingen.

Omdat de loodsen puur functioneel waren kunnen deze naar gelang de nieuwe functie worden aangepast. Hierbij kan ook gedacht worden aan het (ver)plaatsen van de deuren of in het geval van de smederijloods zelfs van het hele gebouw (zie nadere uitwerking paragraaf 4.2).



Circa 1910 de vernieuwde indeling van werf Otto vlak daarna werd de werf gesloten. [Streekarchief Midden-Holland 0851-105]

Openheid vs geslotenheid

Het terrein tussen de loodsen en insteekhaven is momenteel helemaal leeg, maar werd oorspronkelijk gebruikt voor de opslag van goederen. Op oude foto's is te zien dat er langs de loodsen en de helling een pad liep. Bij de loodsen zal de ruimte bij de deuren vrij gehouden zijn. De bouwactiviteiten concentreerde zich rond de scheepshelling waar altijd één of meerdere schepen lagen. De gebouwen waren functioneel op de helling gericht omdat ze ten dienste stonden van de bouwactiviteiten die hier plaatsvonden.

De gebouwen zelf zijn relatief gesloten met meerroedige vensters en een beperkt aantal deuropeningen.

Het werfterrein zelf had ook een grote openheid, niet alleen richting de IJssel, maar ook aan de zijde van de dijk. Waar andere bedrijven soms waren voorzien van hoge muren, was de afscheiding tussen het werfterrein en de dijk relatief bescheiden. Vanaf de dijk (en directeurswoningen) had men waarschijnlijk goed zicht op het werfterrein.

Binnen de gebouwen zelf was ook sprake van openheid. Dit maakte het namelijk mogelijk om de gebouwen flexibel in te richten en de opstelling van werkbanken en machines steeds weer aan te passen aan de eigen die eraan werden gesteld. De loodsen waren echter nooit zo leeg als in de huidige gestripte vorm. De geslotenheid van de verschillende ruimten in de grote loods (tekenkamer, kantine, wasruimte, etc) dateert echter uit de 2^e helft van de 20^e eeuw en heeft daarom geen monumentale waarde.

Aanbeveling: bij nieuwe ontwikkelingen op het historische werfterrein (ten westen van de insteekhaven) wordt aangeraden om de ruimten rond deuren en de verbinding direct naast de helling zoveel mogelijk leeg te laten. De helling zelf was wel altijd vol net als de omliggende terreinen.

Herkenbaarheid

De herkenbaarheid van het werfterrein zit hem met name in de verschillende losstaande houten gebouwen met ieder hun eigen functie. De aanwezigheid van de helling laat zien dat het hier om een scheepswerf gaat en niet om andere 19^e-eeuwse bedrijven, zoals er vele langs de IJssel waren. De herkenbaarheid is aangetast doordat de helling en bijbehorende machines zijn gedemonteerd en verwijderd.

Aanbeveling: Deze specifieke volumes dienen ook bij herbestemming van het terrein herkenbaar te blijven.

4.2 verplaatsen smederijloods

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt en vanuit het Hoogheemraadschap is het noodzakelijk om de smederijloods te verplaatsen. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden. Deze worden in deze paragraaf besproken.

Geheel of gedeeltelijke verplaatsen naar museumwerf Koningspoort in Rotterdam

Voordeel is dat het voortbestaan van de loods wordt gegarandeerd in een passende setting. Doordat de loods geen nieuwe bestemming krijgt wordt deze echt in zijn oude staat bewaard. Bovendien is het niet ongebruikelijk om industriële gebouwen te verplaatsen. Molens, havenkranen, boerenschuren zijn in het verleden vaker verplaatst (zie lijst bijlage).

Nadeel is dat de monumentale status komt te vervallen. Dit heeft ermee te maken dat de subsidies voor handhaving binnen musea op een andere manier worden geregeld (zie bijlage).

Een ander nadeel is dat de relatie tussen de loods en de werf in Krimpen aan den IJssel komt te vervallen.

Behoud gehele of gedeeltelijke loods binnen het bestaande werfterrein, maar op een andere locatie

Voordeel is dat de loods zowel in zijn functie wordt bewaard in het museum als in zijn relatie met de werf in Krimpen aan den IJssel.

Nadeel is dat de loods binnen het fabrieksterrein wordt verkleind. De loodsen zijn echter functionele gebouwen die in het verleden vaker werden aangepast, vergroot en verkleind. Als smederijloods blijft de loods bij verkleining nog steeds als zodanig herkenbaar. Wanneer dit de mastenloods was geweest, was dit minder het geval omdat dit type loods een zekere lengte nodig heeft. Aan geraden wordt om bij gedeeltelijke handhaving het westelijke deel te behouden. Hier bevinden zich de meeste oorspronkelijke elementen.



Mogelijk locaties bij gehele of gedeeltelijke verplaatsing:

Vanuit de gemeente en Rijkswaterstaat is aangegeven dat behoud op de huidige locatie niet mogelijk is. Daarom zijn verschillende alternatieven onderzocht:

Oude smederij:

Voordeel: Deze locatie is historisch verantwoord omdat hier in de periode 1850-1900 ook een smederij heeft gestaan. Daarnaast sluit deze plek aan bij de oude oriëntatie van gebouwen parallel of (bijna) haaks op de dijk.

Nadeel: de locatie is ook te dicht bij de dijk. De smederij werd verplaatst om plek te maken voor de helling. Bij het terugplaatsen op deze locatie zal dat ten koste gaan van de scheepshelling.

Mastenmakerij:

Voordeel: Hier heeft vroeger ook bebouwing gestaan.

Nadeel: de relatie met de later aangelegde scheepshelling gaat hierbij grotendeels verloren.

Kanonnenloods:

Voordeel: Dit vormt het oudste onderdeel van het werfterrein. De verbinding met de historische werf wordt hiermee weer hersteld. Daarnaast sluit dit aan bij de opzet waarbij gebouwen (bijna) haaks op de dijk stonden.

Nadeel: Dit terrein maakt geen onderdeel uit van het ontwikkelingsgebied.

**Schuur 1910:**

Voordeel: Hier heeft in 1910 een bescheiden schuur gestaan. Door de smederij hier te plaatsen wordt een locatie gekozen waar vroeger ook bebouwing heeft gestaan.

Nadeel: de bouwvlek van de schuur is veel kleiner was dan van de loods.

Bovendien was deze schuur een relatief late toevoeging en had weinig relatie met de gebruiksfase van Werf Otto. Een ander nadeel is dat de relatie tussen de grote loods en de smederij minder duidelijk wordt als hier tussen nieuwbouw wordt gerealiseerd.

Willekeurige locatie dicht bij de grote loods:

Voordeel: Door de smederij dicht bij de grote loods te plaatsen blijft relatie herkenbaar. Het blijft dan een ensemble tussen loods, smederij, helling, insteekhaven. Bovendien was de smederij op korte afstand van de helling zodat de gemaakte onderdelen makkelijk naar de schepen konden worden gebracht.

Nadeel: Historisch gezien was hier geen bebouwing. Deze ruimte werd gebruikt voor opslag van materialen en werkruimte. Het is daarom belangrijk dat er voldoende vrije ruimte naast de grote loods blijft (m.n. rond de deuren).

NB: bij verplaatsing moet wel rekening gehouden worden met plaats specifieke eigenschappen van het gebouw zelf zoals de hoge ramen aan de dijkzijde, afgeschuinde hoeken en de locatie van deuren.



Colofon

Product

Bouwhistorische verkenning met waardestelling (projectnr.21.101)

Versie: 23-09-2021

Opdrachtgever

COUP en gemeente Krimpen aan den IJssel

Contactpersoon: Gijs Schuurhuis

Professor Snijdersstraat 2

2628 RA Delft

gijs@coup-group.com

Opdrachtnemer

Hylkema Erfgoed

Contactpersoon: Katheleine Koornstra

Mariahoek 4

3511 LD Utrecht

(t) 030-2328866

(e) info@hylkemaerfgoed.nl

Bibliografie

Jan de Jong, Het van Duijvendijk terrein (2011)

Conserf ,Bouwhistorische opname (2011)



Bijlagen

Bijlage I: beoordelingskader „Verplaatsen van monumenten“, mei 2018

Verplaatsen van monumenten: nee, tenzij

Monumenten zijn verbonden met de plek waar zij staan, door de gedeelde geschiedenis, hun fundament, hun ligging aan de straat, of een functionele verbondenheid. Zij worden bepaald door hun omgeving en op hun beurt bepalen zij die omgeving. Door een monument te verplaatsen verliest het zijn historische context en de omgeving waarin het stond verliest aan historische zeggingskracht. Daarom adviseert de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (minister van OCW), voor deze de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), over het algemeen monumenten niet te verplaatsen.

Dit standpunt komt voort uit een internationale afspraak, het Verdrag van Granada (1985), dat mede door Nederland is geratificeerd. Dit verdrag verplicht de lidstaten – en dus ook de gemeenten – het verplaatsen van monumenten of een deel daarvan te verbieden, tenzij dit dringend vereist is voor het behoud van die monumenten.

Als in een uitzonderlijk geval toch tot verplaatsing moet worden overgegaan, verplicht het verdrag tot het treffen van de voor het behoud van het monument noodzakelijke maatregelen bij het demonteren, overbrengen en het herbouwen van een monument op een geschikte plaats.

Hieronder volgt een uiteenzetting over de toepassing van dit verdrag en de wijze van advisering (nee, tenzij ...) door de RCE. Deze maakt duidelijk onder welke omstandigheden en voorwaarden verplaatsing eventueel mogelijk is. Eigenaren en planontwikkelaars kunnen hiermee al in een vroeg stadium rekening houden. De gemeente vindt hier handvatten voor de vergunningverlening.

De verplaatsing is noodgedwongen

Verplaatsing is alleen denkbaar als het behoud van het monument op zijn oorspronkelijke locatie onmogelijk is geworden. Het voortbestaan van het monument moet in direct gevaar zijn. Uit het verdrag van Granada volgt dat dit uitsluitend bij zeer zwaarwegende (inter)nationale belangen aan de orde kan zijn. Verplaatsen wordt dan beschouwd als een laatste redmiddel om het monument te behouden.

Als dit niet overtuigend kan worden aangetoond, adviseert de RCE negatief.

De verplaatsing is vergunningplichtig

Het verdrag van Granada bepaalt dat er bij een verplaatsing noodzakelijke maatregelen moeten worden genomen voor het behoud van het monument. In Nederland betekent dit dat het verplaatsen van een monument vergunningplichtig is op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder f, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Het verplaatsen van een monument is wat betreft de gevolgen voor de monumentale waarden gelijk te stellen aan sloop en de aanvraag is dan ook adviesplichtig (de minister van OCW (lees: de RCE) moet om advies worden gevraagd. Aan de vergunning moeten voorschriften verbonden zijn die toezien op het demonteren, het overbrengen en de herbouw van het monument op de nieuwe locatie.

De gemeente waar het monument zich bevindt, is het bevoegd gezag. Indien het monument wordt verplaatst naar een andere gemeente, zal ook van die gemeente een omgevingsvergunning nodig zijn. Aangezien de herbouw op een geschikte plaats verzekerd moet zijn, zal de vergunning voor de herbouw in beginsel onherroepelijk moeten zijn voordat de vergunning voor de verplaatsing kan worden verleend. Zo nodig wordt er in de vergunning voor het verwijderen van het monument een voorschrift opgenomen dat deze pas in werking treedt als de vergunning voor herplaatsing definitief is. Hiermee wordt voorkomen dat het monument voor onbepaalde tijd in de opslag verdwijnt.

Vooroverleg

Omdat het verplaatsen van een monument een ingrijpende gebeurtenis is, adviseert de RCE altijd vooroverleg te voeren met de betrokken partijen.



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Vergunningaanvraag, maak een plan voor het geheel

Nadat is aangetoond dat het behoud van het monument op zijn oorspronkelijke locatie onmogelijk is geworden, moet een verplaatsingsplan ten behoeve van de vergunningverlening worden opgesteld. Voor de beoordeling van een adviesaanvraag hierover neemt de RCE de volgende zes aspecten in beschouwing. De eerste vier hebben betrekking op het daadwerkelijke verplaatsen. De laatste twee hebben betrekking op het documenteren ervan.

1. Voor de vergunningaanvraag wordt een plan van aanpak opgesteld. Hierin wordt aangegeven hoe de wijze van demonteren, van transport en van herbouw zal zijn. Voor de uitvoering wordt een bestek opgesteld.
2. Uit het plan moet blijken dat de algehele aanpak is gericht op het maximale behoud van de monumentale waarden van het monument. Dit geldt zowel voor ex- en interieur, afwerking en kunsttoepassingen als de constructie.
Voor (overwegend) stenen gebouwen wordt de verplaatsing zoveel mogelijk in zijn geheel of in een beperkt aantal substantiële delen uitgevoerd.
Houten gebouwen (schuren, loodsen, bruggen, tuinhuisjes) worden in hun geheel verplaatst. Als dat niet kan, worden ze gedemonteerd en aan de hand van een volledige documentatie in elkaar gezet.
Ijzeren constructies worden, indien noodzakelijk, volgens de logica van de constructie gedemonteerd.
3. De nieuwe locatie is geschikt als deze vergelijkbaar is met de oorspronkelijke, in landschappelijk, stedenbouwkundig, functioneel en cultuurhistorisch opzicht. Hierdoor wordt voorkomen dat het monument wezensvreemd in zijn nieuwe omgeving komt te staan. In de vergunning wordt de toekomstige plaats verbindend vastgelegd. Er vindt in beginsel geen tussentijdse opslag plaats zonder dat in een eindlocatie is voorzien.
4. De RCE adviseert in de vergunning een bindend tijdpad voor verplaatsing/herbouw vast te leggen en de geldigheid van de vergunning voor een beperkte periode vast te stellen.
5. Verplaatsing en herbouw/assemblage worden in woord en beeld gedocumenteerd. Aan de vergunning moet daartoe een voorschrift worden verbonden, waarbij wordt verwezen naar de richtlijnen voor bouwhistorisch onderzoek. Deze zijn te vinden op de website van de RCE.
6. Verplaatsing kan impliceren dat een object los komt van zijn kelders c.q. fundering en in geval van kunsttoepassingen van zijn drager. Deze vaak 'achterblijvende' (bouw)onderdelen, maken deel uit van de beschermde bouwmasse en kunnen bovendien van archeologisch, bouwhistorisch of cultuurhistorisch belang zijn. Ook daar is een goede documentatie vereist. Er moet beoordeeld worden hoe met deze restanten wordt omgegaan. Welke waarden er nog zijn en op welke wijze deze een vorm van bescherming zullen krijgen.

Status als rijksmonument

De RCE streeft ernaar vooraf duidelijk te maken of de bescherming als rijksmonument gehandhaafd kan blijven in het geval van verplaatsing. Als handhaving als rijksmonument kansrijk is, wordt er na verplaatsing een inspectie uitgevoerd om te constateren of de monumentale waarden in voldoende mate behouden zijn. Door onvoorziene omstandigheden of een calamiteit kunnen deze toch dusdanig zijn verminderd, dat wordt overgegaan tot het schrappen uit het register van rijksmonumenten.

Na deze inspectie wijzigt de RCE de identificerende gegevens in het register van rijksmonumenten.



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en
Wetenschap

Bijzondere gevallen

In een paar gevallen hanteert de RCE een andere benaderingswijze van het verplaatsen van rijksmonumenten.

Verplaatsen van een monument naar een buitenmuseum

In het geval dat een rijksmonument wordt verplaatst naar een buitenmuseum, vervalt de status van rijksmonument. De bescherming van het monument wordt dan gegarandeerd door een ander financierings- en instandhoudingsregime. Wordt een monument zelf een museum en blijft het op zijn oorspronkelijke locatie, dan kan de status van rijksbescherming behouden blijven.

Verplaatsen van orgels en overige klinkende onderdelen van monumenten

Ook voor orgels, klokken en dergelijke in rijksmonumenten geldt dat ze bij voorkeur in het (kerk)gebouw waar zij zich bevinden, behouden blijven. Mocht er toch noodzaak bestaan het instrument te verplaatsen, neem hierover dan altijd vooraf contact op met de RCE zodat de situatie rondom de verplaatsing en bescherming beoordeeld kan worden.

Verplaatsen van een aardwerk

De RCE is van oordeel dat het verplaatsen van een aardwerk niet mogelijk is met behoud van zijn rijksmonumentenstatus, omdat de situering van een aardwerk in zo sterke wisselwerking met het landschap staat, dat met verplaatsing de meest essentiële betekenis verloren gaat. Dus mocht het nodig zijn een aardwerk in zijn geheel te verplaatsen, dan zal de bescherming ervan komen te vervallen.

Opslag van (onderdelen van) rijksmonumenten

De RCE is van oordeel dat de opslag van rijksmonumenten of bestanddelen daarvan voorkomen moet worden. De RCE adviseert dus negatief op het demonteren en voor onbepaalde tijd opslaan van een rijksmonument of een onderdeel daarvan.

Bijlage II: globaal overzicht verplaatste monumenten

Tjongermolen, Mildam

Monumentnr: 511214

De aan het Tjongerkanaal gelegen achtkantige molen dateert uit 1869 en werd enige honderden meters verplaatst in 1983. De molen is rijksmonument sinds 1999.



Poort Middelburg

Monumentnr: 29259

De aan de Latijnse Schoolstraat 19 gelegen natuurstenen poort met gevelsteen uit 1700, midden in het centrum van Middelburg, werd tussen 1940-1959 herplaatst. De poort is sinds 1966 rijksmonument.



Zaanse Schans, koopmanshuis

Monumentnr: 40125

Vrijwel alle rijksmonumenten aan de Zaanse Schans zijn afkomstig van elders uit de zaanstreek en werden vanaf 1962 verplaatst. Bijvoorbeeld het gedeeltelijk bakstenen koopmanshuis aan de Kalverringdijk 17 uit 1650. Deze stond voorheen aan de Lagedijk 240 in Zandijk. Het huis heeft aan de voorzijde een ingezwenkt houten voorschot met fronton en zijmeanders. Het huis is rijksmonument sinds 1967.



Jachthuis Hoenderloo

Monumentnr: 523581

De als jachthuis gebouwde prefab-woning in chaletstijl uit 1880 werd aangeleverd als bouw pakket uit Noorwegen. In 1958 werd de woning verplaatst van Beekbergen naar de Delenseweg 47 te Ede. Het jachthuis is rijksmonument sinds 2002.



Terpensmole te IJlst (Friesland)

Monumentnr: 22914

De poldermolen aan het Sneekerpolderpad te IJlst met Spinnekop uit de 18^e eeuw heeft een romp met pannen bekleed. Voorheen stond de molen aan de Minne Finne te Grou. In 2011 is de molen verplaatst. De molen is rijksmonument sinds 1971.



Rentmeestermolen, Menaam

Monumentnr: 28611

De achtkante poldermolen uit 1833 is afkomstig uit de voormalige Noorderpolder bij Donrijp. In 1981 werd de molen verplaatst naar de Mieddyk 39B te Menaam en werd tevens gerestaureerd. De molen is rijksmonument sinds 1970.

**Dekkermolen, Hoogmade**

Monumentnr: 33007

De zogenaamde Wipstellingmolen uit 1911 is een kleine houtzaagmolen. De molen werd in 1975 verplaatst van Hazerswoude naar Hoogmalen. De molen is rijksmonument sinds 1976.

**Grote Spui 39 te Amersfoort**

Monumentnr: 7843

Het pand met gepleisterde lijstgevel van vijf travéeën breed lag oorspronkelijk aan de Grote Koppel 4 in Amersfoort, maar werd in 1988 verplaatst ten behoeve van spoorverdubbeling. Achter de voorgevel is het huis nieuw opgetrokken en de stoeppalen zijn gereconstrueerd. De monumentale waarden zijn uitsluitend gelegen in de voorgevel en de verschijningsvorm van de bouwmassa. Rijksmonument sinds 1970.

**Erve Beernink, Overdinkel**

Monumentnr: 26274

De forse boerderij met fraaie vakwerkachtergevel, gedateerd op 1644, werd in 2009 gedemonteerd en opgeslagen door Boerderij en Landschap. In 2021 werd de boerderij herbouwd. De boerderij is rijksmonument sinds 1978.

**Saksische schuur, Schoonebeek**

Monumentnr: ?

In 2010 werd een saksische hooischuur op het terrein van Katshaar zuivel een stukje verplaatst ten behoeve van uitbreiding van het bedrijfsterrein. De schuur was al eens eerder verplaatst. Het gaat om een schuur met deels 16^e-eeuwse

gebinten en een monumentale stenen voorgevel uit 1848. De oude stenen voorgevel werd gerestaureerd en het dak opnieuw met riet gedekt. Volgens mij heeft de schuur geen monumentale status meer.



Havenkraan Helldorfer aan Rijnkade Arnhem

Gemeentelijk monument

De gemeentelijk monumentale kraan uit 1950 die voorheen op de Nieuwe Haven stond en was ontmanteld en opgeslagen, is in 2013 verplaatst naar de Arnhemse Rijnkade. Aan de Arnhemse Rijnkade stonden vroeger veel kranen, die in de loop der tijd zijn verdwenen. De geschiedenis wordt zichtbaar gemaakt met het herplaatsen van de kraan. Deze toont grote gelijkenis met de laatste kraan die er gestaan heeft.



Kraan Laakhaven Den Haag

Gemeentelijk monument

Een van de beeldbepalende industriële kranen uit de jaren '70 van de Laakhaven werd in 2019 enkele tientallen meters verplaatst, omdat hij in de weg stond voor de bouw. De kraan kwam voor een tot kunstbroedplaats herbestemde fabriek te staan. Alle essentiële onderdelen zijn uit de kraan gehaald, waardoor hij niet meer in werking is.



De Vechthoeve, Muiden

Provinciaal monument

De Vechthoeve is onderdeel van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het provinciale monument werd in 1853 gebouwd als boerderijwoning, later kreeg het de functie van woonhuis. In 2013 is het pand ten behoeve van de uitbreiding van de A1 verplaatst naar landgoed Hoogerlust aan de Weesperbinnenweg 7, aan de Vecht in de buurt van een bunker van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.



Hek, Openluchtmuseum

Monumentnr: 8362

Een monumentaal hek uit het midden van de 19^e eeuw werd in 1936 verplaatst van buitenplaats Hulkenstein aan de Utrechtseweg naar het openluchtmuseum, waar het als toegang tot de kruidentuin fungeert. Het hek heeft gemetselde hekposten met siervazen.



Gemaal De Neust bij Tricht

Monumentnr: 523750

Het elektrische gemaal De Neust van Beusichem naar Zoelmond werd in 1926 gebouwd in traditionalistische trant en bestaat uit een vierkant klein volume met schilddak van rode pannen. Het gemaalgebouwtje werd in 2020 tijdelijk verplaatst ten behoeve van een gemaal met grotere capaciteit.

