

Bouwhistorische verkenning van de Machinefabriek van Scheepswerf De Biesbosch

Inhoud

| | |
|--------------------------------------|---|
| 1. Algemene gegevens | 1 |
| 2. Geschiedenis | 2 |
| 3. Het gebouw | 4 |
| 4. Bouwfasen | 7 |
| 5. Waardestelling | 8 |
| 6. Bijlage: historische afbeeldingen | 9 |
| 7. Bronnen en literatuur | 8 |

1. Algemene gegevens

Algemene gegevens

Adres : Maasstraat 11
 Postcode, Plaats : 3313 CR Dordrecht
 Monumentnummer : nvt
 Rapport opgesteld door : Christine Weijs, Gemeente Dordrecht, Bureau M&A, april 2010

Bouwgegevens

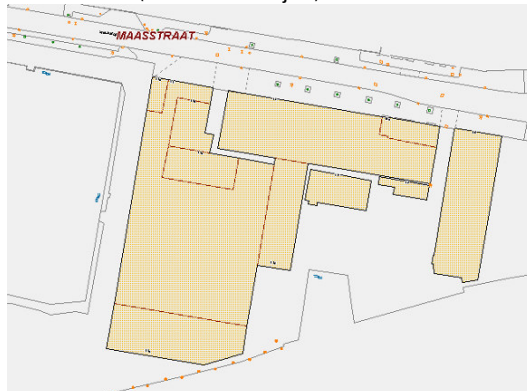
Bouwjaar / belangrijke verbouwing : 1949-1955
 Architect : onbekend
 Aannemer : Volker Beton NV, Sliedrecht
 Opdrachtgever : Scheepswerf en machinefabriek De Biesbosch
 Oorspronkelijke functie : Loods
 Huidige functie : Leegstaand



Afb.1 en 2 Biesboschhal anno 2009 (Flexigis) vanaf de Maasstraat (= de noordzijde).



Afb.3 Biesboschhal anno 2009, bovenaanzicht.
Noord = boven.

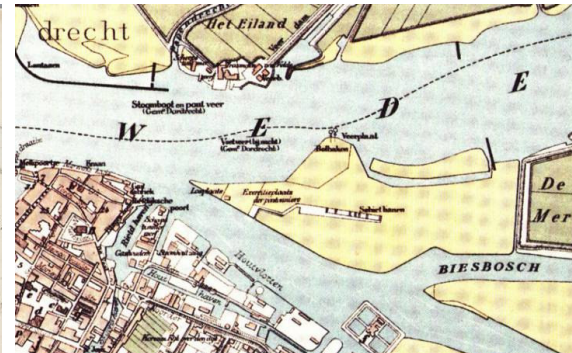


Afb.4 Huidige weergave in Flexigis. De Biesboschhal is het linker gedeelte. De rest is inmiddels afgebroken. Noord = boven.

2. Geschiedenis

De Staart

De scheepswerf De Biesbosch ligt op De Staart, een landtong in het noordoosten van de stad Dordrecht. Tot het begin van de 20^{ste} eeuw bestond deze landtong uit de gorzen de Veerplaat en de Kerkeplaat. De laagliggende gorzen die bij hoog water onderliepen, werden gebruikt voor hakhout en voor de visserij op zalm. Eind negentiende eeuw besloot de gemeente om de gorzen op te hogen, zodat de landtong beter gebruikt kon worden. Er werd een zwemplaats aangelegd en een exercitieplaats voor de pontonniers. Maar al snel had de stad ook voor zijn groeiende industriële bedrijvigheid meer grond nodig. De landtong De Staart leende zich uitstekend voor scheepsbouw, maar ook bedrijven die niet op het water gericht waren, vonden een plekje, zoals de Hoefijzerfabriek Hippos. Op 12 februari 1910 werd de Prins Hendrikbrug feestelijk geopend, waardoor De Staart beter ontsloten werd. Ten oosten van deze brug werden al snel huizen gebouwd voor de arbeiders van de naburige bedrijven, het latere Noorderkwartier.



↑ Afb.6 Bogaerts, 1894. Op de Staart was een exercitiebaan waar de pontonniers oefenden.

← Afb.5 Kadastrale minuut 1811-1832, met inpolderingen en verkavelingen.



Afb. 6 Actuele luchtfoto van De Staart met de Biesboschhal en de Prins Hendrikbrug

Bedrijvigheid

In 1901 opende ir. J. Bijvoet er de NV Scheepswerf Dordrecht, waarvoor hij de havenkom aan de Merwedezijde liet aanleggen. Meer naar het oosten vestigde zich in 1917 machinefabriek De Biesbosch. In 1927 fuseerden beide bedrijven, maar pas in 1938 onder de naam Scheepswerf en Machinefabriek De Biesbosch. De nieuwe werf legde zich toe op de assemblage van in Amerika geprefabriceerde schepen en later op de ontwikkeling van de duwvaart, binnenvaartschepen en coasters, zoals de 13.000 ton metende Amstelveld in 1960. Tot 2000 liepen er bijna 900 schepen van stapel. In hoogtijdagen had de machinefabriek meer dan 750 mensen in dienst. In 2000 moest de fabriek door een gebrek aan opdrachten de poorten sluiten.

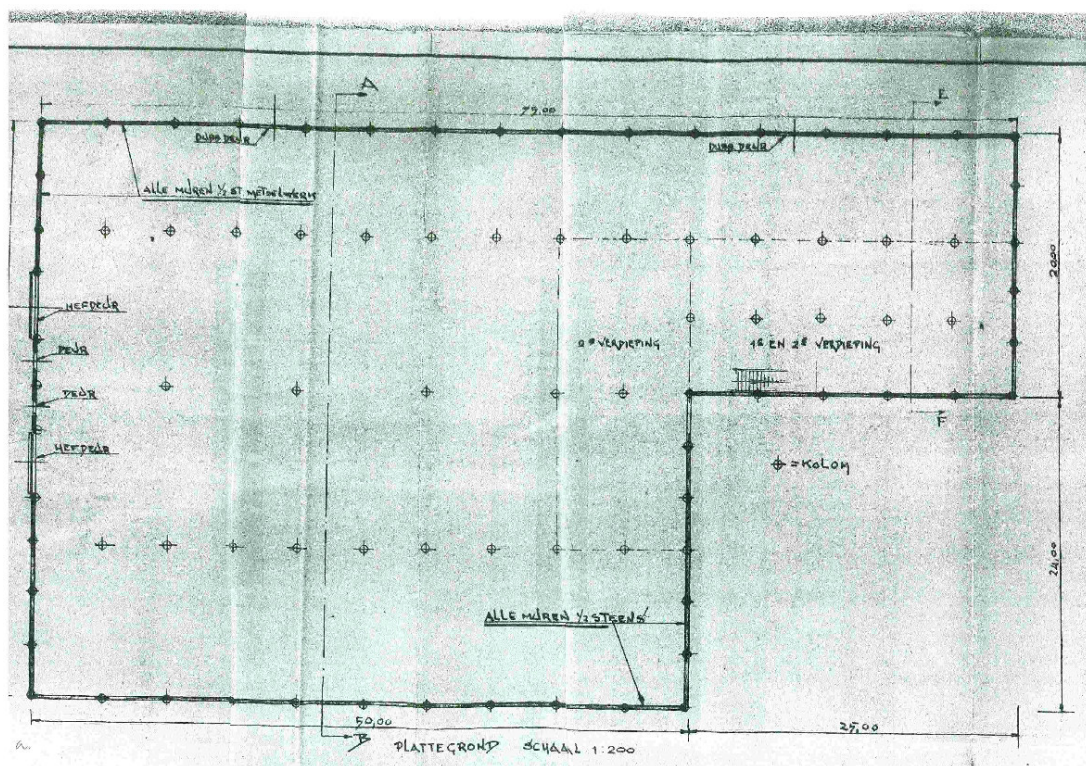
De gefuseerde firma nam een flink stuk van de westelijke Staart in gebruik. In 1936 werd een tweebeukige fabriekshal met een zaagdak gebouwd met de lange zijde aan de Maastraat. Naast en achter deze hal is in 1955 de huidige machinefabriek gebouwd. Op afb. 30 is nog te zien dat de beide hallen naast elkaar stonden. De oude hal langs de Maastraat is inmiddels afgebroken.

Bouwaanvragen voor de machinefabriek

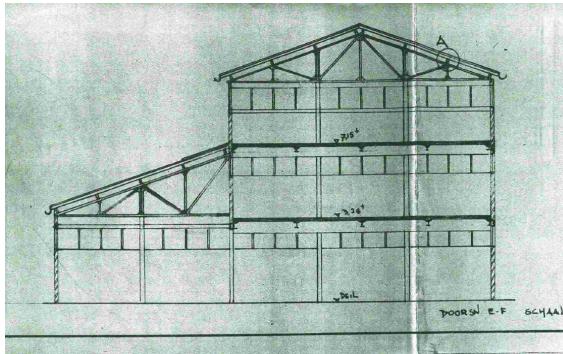
Voor de machinefabriek De Biesbosch zijn diverse bouwvergunningen nodig geweest. De eerste bouwaanvraag dateert van 8 oktober 1947. Daarna zijn er diverse aanvullingen geweest.

Een overzicht:

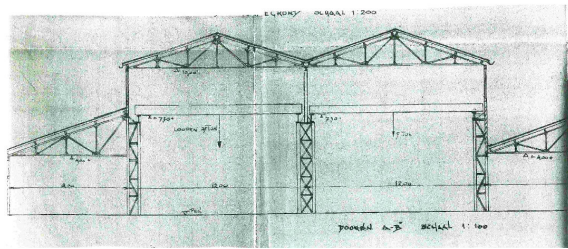
- | | |
|---------------|--|
| 3 juni 1949 | aanvraag met bestek en voorwaarden voor de bouw van een Machinefabriek met bijkomende werken op de terreinen van den N.V. Scheepswerf en Machinefabriek "DE BIESBOSCH" |
| 11 april 1950 | bouwaanvraag voor trap, portiersloge, toiletten, verwarmingsruimte |
| juni 1950 | aanvraag voor hal, magazijn, traforuimte etc. |
| 22 juli 1950 | tweede aanvraag voor trap enz. plus archiefuimte |
| 25 juli 1950 | tweede aanvraag voor transformatorruimte |
| 8 mei 1951 | aanvraag voor drie douchecellen en trapportaal |



Afb.7 Plattegrond bij de bouwaanvraag uit 1951.



Afb.8 Doorsnede bij de bouw aanvraag uit 1951.



Afb.9 Dwarsdoorsnede bij de bouw aanvraag uit 1951.

3. Het gebouw

Bouwmassa

De machinefabriek De Biesbosch is gebouwd in de vorm van 2 x 2 parallelle langshallen waarvan drie onder zadeldak en de hal aan de westzijde onder een lessenaarsdak (afb.1 en 2). De twee hallen aan de westzijde zijn langer (15 traveeën) dan de twee hallen aan de oostzijde (10 traveeën). De beide binnenste hallen zijn hoger dan de beide buitenste hallen. In de hoek van de lange en de korte hal leidt een stalen trap naar de verdieping waar de directiekamer (in een bestek uit 1949 het bazenkantoor genoemd) en het magazijn gevestigd zijn (afb. 15).



Afb. 10, 11, 12 Verticaal staalskelet, ingevuld met baksteen, draadglas en staalplaten.

Constructie en materialen

Volgens het bestek uit 1949 zijn de fabriekshallen gefundeerd op palen van gewapend beton, betonnen poeren met koppelbalken die tegelijk dienen als draagbalken voor het metselwerk. Voor het beton is volgens het bestek uit 1949 gebruik gemaakt van Portlandcement.¹

¹ aanvraag met bestek en voorwaarden voor de bouw van een Machinefabriek met bijkomende werken op de terreinen van den N.V. Scheepswerf en Machinefabriek "DE BIESBOSCH". Pag. -3-

De constructie bestaat uit een staalskelet met een horizontale invulling van afwisselende lagen baksteen en draadglas. Het metselwerk is opgetrokken van halfsteens hardgraauwe baksteen, platvol gevoegd en aan beide zijden schoon werk. Aan de kopgevels aan de zuidzijde worden de metsellagen afgewisseld met glas en met staalplaten. In deze gevel zijn ook twee grote dubbele stalen deuren, bestaande uit stalen stijl- en regelwerk dat bekleed is met staalplaten (afb. 10 t/m 13).

Het dak wordt gedragen door stalen spanten met een I-profiel, een trekstang en drie drukstaven. Het dak bestaat uit houten gordingen, dakbeschot en asfaltdakbedekking. Twee hallen hebben een verhoogde lichtstraat (afb.14).



Afb.13 Zicht op de grote hal gezien naar de zuidgevel, met kraanbanen en de stalen deuren.



Afb.14 In de twee binnenste fabriekshallen zijn de daken voorzien van lichtstraten.



Afb.15 Stalen trap naar het bazenkantoor (directiekantoor) en het magazijn (noordzijde/ Maasstraat).



Afb.16 Kastruimte onder de stalen trap.

Interieur

Aan de korte zijde aan de Maasstraat zijn op de begane grond enkele ruimtes gevestigd voor een portiersloge, een transformatorruimte, toiletten en douches en een archiefruimte (afb.17 en 18).



Afb.17 Archiefruimte



Afb.18 Toiletten



Afb.19 Trap naar bazenkantoor en magazijn

De binnenmuren zijn opgetrokken van kalkzandsteen en op enkele plaatsen gepleisterd. In dit voorste gedeelte zijn op de verdieping het magazijn en het zogenaamde 'bazenkantoor' gebouwd, met uitzicht op de grote montagehal (afb.19, 21, 22). Deze verdiepingvloeren zijn te bereiken via een open trap in het voorste gedeelte en worden gedragen door gelaste stalen kolommen op een betonnen voet (afb.20). De open trap is waarschijnlijk van later datum, mogelijk is hiervoor vergunning aangevraagd in 1974. De begane grondvloer is betegeld met betontegels met porfier slijtlaag. In de loop van de tijd zijn delen vervangen door grijze klinkers.



Afb.20



Afb.21 Ruimte onder het kantoor en magazijn

Een glazen wand met houten kozijnen en gemetselde borstwering dient als scheidingsmuur tussen dit voorste gedeelte en de grote fabriekshal (afb. 24). Voor de montagehal schreef het oorspronkelijke bestek een vloer van gewapende betonplaten voor. Nu liggen ook hier grotendeels grijze klinkers (afb. 23). De kraanbanen met dubbele rail worden gedragen door de stalen gelaste vakwerkkolommen die het dak dragen (afb.22 en 13). Aan de rechterzijde langs de rail van de kraanbaan loopt een montagesteiger. De trap voor deze steiger dient tevens als opgang voor een zijvertrek op de verdieping (afb.25).



Afb.22 Zicht op de bijruimtes, het kantoor en magazijn vanuit de grote hal



Afb.23 De vloer bestaat deels uit gewapend beton platen en deels uit grijze klinkers.



Afb.24 Zicht op de bijruimtes vanuit de grote hal. Rechts de doorgang naar de stalen trap.



Afb.25 Zicht op de steiger en de opgang naar het zijvertrek op de verdieping.

4. Bouwfasen

Wanneer de eerste paal de grond in is gegaan is in dit korte onderzoek niet boven water gekomen. De eerste bouw- en vergunningaanvragen dateren van 1947. Wijzigingen in de bouw en nieuwe aanbouwen worden tot 1951 aangevraagd.

In de gevel heeft tot voor kort een gevelsteen uit 1951 gezeten die is geplaatst bij de start van de bouw door de toenmalige directeur, de heer Govert Veldhuyzen. Het heeft dus nog een paar jaar geduurd voordat men daadwerkelijk met de bouw kon beginnen.

De machinehal lijkt uitzonderlijk gaaf te zijn gebleven. De vier hallen zijn in hun oorspronkelijke opzet gehandhaafd. Wel zijn in begin jaren '50 enkele bijgebouwen aangebouwd, maar omdat dit relatief kort na de bouw was, is er eenheid in stijl gebleven. In 1974 is een nieuwe bouwaanvraag gedaan. Deze is niet opgenomen in dit onderzoek. Enkele kleine wijzigingen in de fabriek zijn waarschijnlijk uit deze periode.

In het interieur zijn weliswaar enkele vertrekken opnieuw ingedeeld, en vloeren vervangen, maar zowel de constructie van de hallen als de ingebouwde constructies voor de machines zijn nog in oorspronkelijke staat aanwezig.

5. Waardestelling

Voor de waardestelling wordt gebruik gemaakt van drie categorieën:

Hoge monumentwaarden - van cruciaal belang voor de structuur/betekenis van het object.

Positieve monumentwaarden - van belang voor de structuur/betekenis van het object of gebied.

Indifferente monumentwaarden - van relatief weinig belang voor de structuur/betekenis van het object of gebied.

De waardestelling is mede afhankelijk van de gaafheid (authenticiteit) en de zeldzaamheid, gerelateerd aan andere objecten met dezelfde of soortgelijke waarden.

Bouwhistorische waarden - hoog

De Biesboschhal heeft hoge bouwhistorische waarde vanwege de bijzonder gaaf gebleven oorspronkelijke opzet, constructie en materialisering. De constructie en materialen zijn nauwelijks veranderd of aangepast na de bouw.

Architectuurhistorische waarden - positief

De Biesboschhal heeft positieve architectonische waarde vanwege de eenvoudige en heldere architectuur die kenmerkend is voor de utilitaire bouw in het midden van de twintigste eeuw.

Cultuurhistorische waarden - hoog

Het gebied aan de noordzijde van Dordrecht dat De Staart, het Wantij en Stadswerven bestrijkt, is een staalkaart van industrieel erfgoed van de laatste eeuwen. Water-, houtzaag- en andere molens, de negentiende-eeuwse watertoren en veel twintigste-eeuwse gebouwen met een industriële functie, zoals Eneco en deze Machinefabriek De Biesbosch.

De scheepvaart is voor Dordrecht van enorm belang geweest in haar groei en macht, van de middeleeuwen tot nu. Begonnen met de bouw van houten schepen aan de Riedijkshaven en het Wantij, later de stalen reuzen voor de zeevaart aan De Staart. Dit erfgoed staat dus voor een stuk identiteit van De Staart én van de geschiedenis van de hele stad Dordrecht. Deze machinehal is een van de weinige tastbare restanten die herinneren aan een roemrijk industrieel verleden. Omdat deze hallen door velen nog niet als historisch of monumentaal waardevol worden beschouwd, zij er in de afgelopen jaren vele verdwenen en zullen er in de komende tijd nog veel verdwijnen. Daarmee dreigt een belangrijke periode uit het zicht te verdwijnen: de (vroeg-)twintigste-eeuwse fabrieksarbeid. Daarmee heeft De Biesboschhal grote cultuurhistorische waarde en is behoud zeer wenselijk.

Stedenbouwkundige waarden – hoog

Gelegen op De Staart met uitzicht op de historische binnenstad van Dordrecht is de Biesboschhal een waardevol landmark vanaf het Wantij en de Prins Hendrikbrug. Dordrecht dankt haar bijzondere schoonheid deels aan haar unieke ligging aan het water; zo profileert de stad zich ook graag. De stad en De Staart hebben een bijzondere verbinding met elkaar, zowel vanwege de ligging als de historie. Vanuit de stad is het zicht op de historische scheepsbouwlocatie en de laatste hal die daarvan over is van bijzondere zeldzame waarde. Vanaf de Biesboschhal op De Staart heeft men een prachtig uitzicht op de stad.

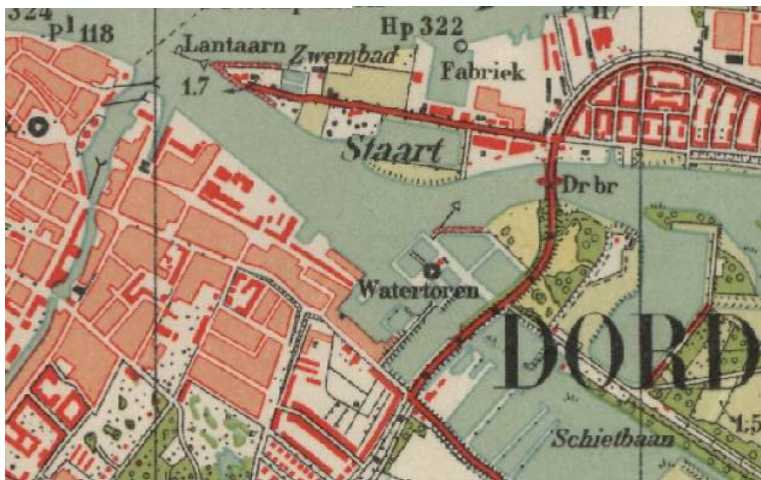
Ensemblewaarden – indifferent

De Biesboschhal maakte in zijn oorspronkelijke opzet deel uit van de grote en gerenommeerde scheepswerf De Biesbosch. Nadat de fabrieken in 2000 de deuren sloten, werden de meeste gebouwen aan de noord- en de zuidzijde van de Maasstraat gesloopt. De Biesboschhal is de laatste hal die nog overeind staat. Van het gehele ensemble van gebouwen is niets meer terug te vinden, daarmee is deze waarde laag geworden.

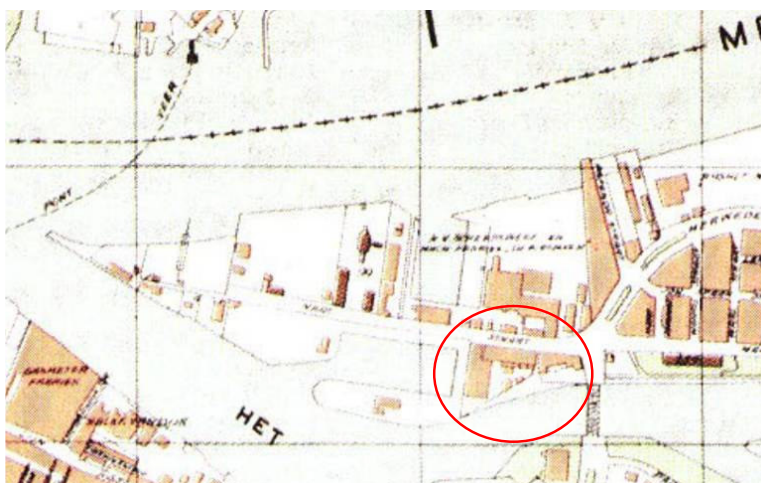
6. Bijlage – oude afbeeldingen



Afb. 26 Kadastrale minuut 1811-1832, bijgewerkt tot 1936. Op de kaart staat het zwembad links aangegeven, en de twee havens met bijbehorende gebouwen.



Afb. 27 Topografische kaart 1936, kaart nr 38C. Rechts naast de binnenhaven zijn de twee oudere langgerekte hallen al aanwezig.



Afb. 28 Brinkhorst, 1958. Op deze kaart staat voor het eerst de huidige vorm van de Biesboschhal aangegeven.



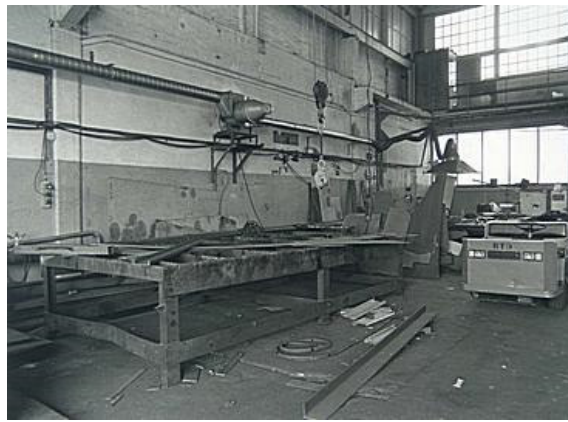
Afb. 29 Luchtfoto RAF, 1940



Afb. 30 Detail van een luchtfoto waarop de scheepswerf en machinefabriek De Biesbosch aan de Maasstraat te zien zijn. In het bijschrift staat dat deze afbeelding uit 1928 zou zijn, maar dat is niet mogelijk, omdat de Biesboschhal er al op staat. De foto moet dus van na 1950 zijn. De oude hal langs de Maasstraat staat nog wel overeind. (DiEP, 552_301169)



Afb. 31 De verlaten scheepswerf de Biesbosch aan de zijgevel. De werf ging in juli 2000 failliet (DiEP, 552_301292)



Afb. 32 2000, interieur kort na de sluiting van de scheepswerf (DiEP, 552_301318)



Afb. 33 2000, interieur kort na de sluiting van de scheepswerf (DiEP, 552_301319)



Afb. 34 2000, Interieur kort na de sluiting van de scheepswerf (DiEP, 552_301321)



Afb. 35. Portret van scheepsbouwkundig ingenieur Govert Veldhuyzen, geboren 27 juni 1919 te Haarlem, werkzaam vanaf 1945 bij scheepswerf de Biesbosch tot 1957 als onderdirecteur

7. Bronnen en literatuur

- *Archief*
 - GAD 752 – inventarisnummer 15.031: Collectie van bouwvergunningen van de gemeente Dordrecht, 1949-1951.
 - GAD 752 – inventarisnummer 15.032: Collectie van bouwvergunningen van de gemeente Dordrecht, 1950-1951
 - GAD 752 – inventarisnummer 15.033: Collectie van bouwvergunningen van de gemeente Dordrecht, 1950-1951
 - GAD 752 – inventarisnummer 254: bouwaanvraag 8 mei 1951
- DiEP Beeldbank
- Het Dordt Boek 1200-2005, Frits Baarda en Wim van Wijk.
- Dordrecht zoals het was. No.14 Industrie en Nijverheid (zonder jaartal)