

OUDE RIJKSWERF GEBOUW 51

Den Helder



Kamphuis, bureau voor bouwhistorie
Bureau voor bouwhistorisch onderzoek, J.A. van der Hoeve

In opdracht van:
Gemeente Den Helder

Oude Rijkswerf: Gebouw 51

te Den Helder

Delft, november 1997

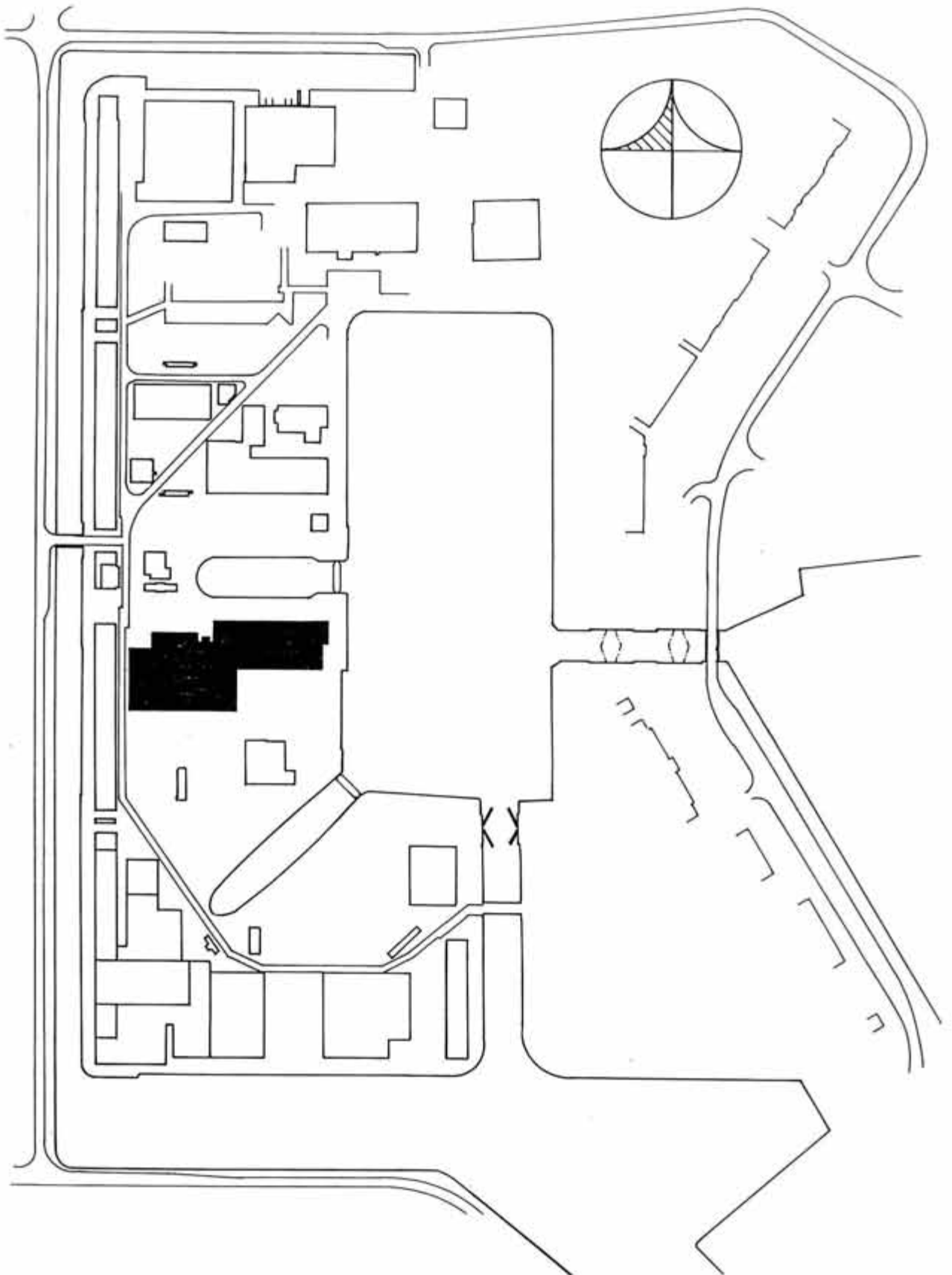
Onderzoekperiode: september 1997

Uitvoering:
Kamphuis, bureau voor bouwhistorie
Oude Delft 224
2611 HJ Delft

Bureau voor bouwhistorisch onderzoek, J.A. van der Hoeve
Acaciastraat 12 bis A
3551 BG Utrecht

In opdracht van:
Gemeente Den Helder
Dienst Stadsontwikkeling & Beheer
Sportlaan 62
1782 ND Den Helder

© Copyright. Niets uit dit rapport mag gekopieerd of overgenomen worden zonder schriftelijke toestemming van de Gemeente Den Helder of van de auteur(s).



Plattegrond van de Oude Rijkswerf, met de plaatsbepaling van gebouw 51 (in zwart).

VOORWOORD

De "Oude Rijkswerf" te Den Helder is een scheepreparatiewerf van de Marine, die in eerste aanleg dateert uit het begin van de 19de eeuw. In de loop der tijd hebben talloze uitbreidingen en aanpassingen plaatsgevonden, waardoor er nu een veelheid aan gebouwen uit zeer verschillende perioden op het terrein staat.

Omdat de Marine recent een nieuwe werf in gebruik genomen heeft, zijn de gebouwen op de "Oude Rijkswerf" leeg komen te staan. Het ligt nu in de bedoeling om een groot deel van het terrein en de gebouwen af te stoten aan de Gemeente Den Helder.

Op het moment dat de Gemeente het terrein en de bebouwing over zal nemen, staan er grotere plannen op stapel. Deze plannen behelzen onder meer sloop van een aantal gebouwen en het plaatsen van nieuwbouw. Om een verantwoorde afweging tussen sloop en behoud te kunnen maken, hebben Burgemeester & Wethouders van de Gemeente Den Helder aan *Kamphuis, bureau voor bouwhistorie* te Delft en *bureau voor bouwhistorisch onderzoek, J.A. van der Hoeve* te Utrecht opdracht gegeven tot een bouwhistorische verkenning. Deze opdracht behelst eveneens een viertal gebouwen op het terrein van de Koninklijke Marine, een gedeelte van de Rijkswerf dat niet zal worden afgestoten.

Voor deze bouwhistorische verkenning heeft een archiefonderzoek plaatsgevonden in het archief van de Rijkswerf, de Gemeentelijk archieven en de Rijksarchieven. Gezien de enorme hoeveelheid beschikbaar materiaal en de formulering van de opdracht was het niet mogelijk en lag het niet in de bedoeling om een uitputtend onderzoek te verrichten. Niettemin zijn de voornaamste bestekken, tekeningen en foto's bij het archiefonderzoek gevonden, mede dankzij de niet aflatende hulp van M. Bakker. Ook zijn wij veel dank verschuldigd aan het Instituut voor Maritieme Historie in Den Haag. Het archiefmateriaal dat in het Centrale Archief Selectiedienst (CAS) te Winschoten berust, zal op een later moment naar het Archief Rijkswerf of het Algemeen Rijksarchief (ARA) te Den Haag verhuizen. Inventarisnummers van deze stukken zijn dientengevolge niet beschikbaar.

Het archiefwerk is verricht door drs E. Vink. De verkenningen van de gebouwen, de analyse van de bouwgeschiedenis aan de hand van de archivalia en de bouwkundige kenmerken van de gebouwen ("bouwsporen") is geschied door drs K. Emmens, M. Enderman, S.B. Frieling, ir J.A. van der Hoeve, ir K. Holstein, ir J. Kamphuis, ir E. Orsel, ir H. Vlaardingerbroek en ir L. Wevers. Zij zijn ook verantwoordelijk voor de rapportage en de samenstelling van de rapporten.

Het onderhavige rapport van gebouw 51 is gemaakt door ir K. Holstein. Zonder nadere vermelding zijn de afbeeldingen, zowel foto's als tekeningen, afkomstig van *Kamphuis, bureau voor bouwhistorie* of van *bureau voor bouwhistorisch onderzoek, J.A. van der Hoeve*.

BOUWGESCHIEDENIS

Op de plaats van het huidige gebouw 51 hebben in het verleden verschillende gebouwen gestaan. Op het ontwerpplan van L. Valk uit 1823 staat hier een "Demiform" of reparatiedok aangegeven, een constructie die het best met een scheepshelling kan worden vergeleken. Op de plattegrond van 1866 worden onder meer een timmerloods en de bureaux der dokwerken vermeld.

Omstreeks 1909 werd hier een scheepmakerswerkplaats gerealiseerd, een gebouw van 33 x 12 m. En in 1915 werd deze werkplaats uitgebreid met een aanbouw van 30 x 12 m.

Het huidige gebouw is in 1937 ontworpen als scheepmakerswerkplaats. Van meet af aan was het de intentie om het gebouw gefaseerd uit te voeren, zoals blijkt uit opmerkingen op de bestektekeningen als "later te verlengen" en "invulling in licht materiaal" (afb. 1 en 2). In de eerste fase (1938-39) is het westelijke deel van het gebouw tot stand gekomen, in de tweede fase (1949-52) het oostelijke deel. Voor de tweede fase zijn verschillende bestektekeningen gemaakt, waardoor het mogelijk is de voortgang van de werkzaamheden aan te geven.

Het gedeelte dat in de eerste bouwfase (1938/39) tot stand is gekomen bestond uit drie delen: de lage driebeukige hal met sheddaken in de lengte van de constructie (westzijde), de korte hoge hal met sheddaken (oostzijde) en de eenlaags aanbouwen voor het magazijn en het waslokaal (noordzijde) (afb. 1 en 2). In de noordbeuk van de hoge hal bevindt zich een tussenniveau voor de uitslagvloer.

Het gehele gebouw is uitgevoerd met stalen draagconstructies en stalen vakwerkgevels met baksteen vullingen (afb. 9-15). De lichttoetreding werd verzekerd door de toepassing van sheddaken met daklichten aan de noordzijde. Verder zijn er in de gevels stalen ramen toegepast.

De eerste fase van het nieuwe gebouw sloot volgens de bestektekening uit 1937 aan op het bestaande gebouw, waardoor ook de bestaande scheepshellingen in gebruik konden blijven (afb. 1 en 2). Omdat de korte hoge hal aan de oostzijde open was, bestond er een rechtsreeks verbinding tussen de werkplaats en de hellingen. De kap van dit deel van het gebouw had een overstek van één travee, om enige bescherming tegen weersinvloeden te kunnen bieden.

Op 5 november 1943 werd gebouw 51 getroffen door twee explosieve brandbommen, waarbij voornamelijk schade aan het dak ontstond. Deze schade werd in 1946 hersteld.

In 1948 werd een aanvang gemaakt met de tweede bouwfase (afb. 3 en 4). De eerste werkzaamheden bestonden uit de modernisering van de helling aan de oostzijde van het gebouw, waarbij een betonnen vloer tot stand kwam en een kraanbaan werd opgericht. Ook werd de hoge driebeukige hal met een travee uitgebreid, in aansluiting op het reeds bestaande overstek van het dak. In de oostgevel werden hoge deuren geplaatst (afb. 20), klaarblijkelijk omdat de open verbinding met de helling toch te bezwaarlijk was gebleken.

De volgende uitbreiding van het gebouw geschiedde in de periode tussen 1950 en 1952 (afb. 5). Tegen de oostgevel werd een eenbeukige hal aangebouwd, direct grenzend

aan de sloopshelling. Deze hal sloot aan op de noordelijke beuk van de hoge hal uit 1937-'39 en kreeg eveneens een tussenverdieping, waar de (uitbreiding van de) uitslagvloer en een leerschool werden gevestigd.

Als laatste onderdeel werden de noordelijke aanbouwen tegen de eenbeukige hal gerealiseerd, waarin diverse werk- en bergplaatsen zijn ondergebracht. Met deze uitbreiding werd een bunker in gebouw 51 geïntegreerd.

Gebouw 51 had daarmee de vorm gekregen die tot de dag van vandaag niet wezenlijk is veranderd (afb. 6-8). Wel werden met name in de noordoanbouw enkele ondergeschikte functiewijzigingen doorgevoerd. Recent zijn de meeste stalen ramen vervangen door kunststof exemplaren, zonder de roede verdeling.

BESCHRIJVING:

Gebouw 51 bezit een complexe structuur, bestaande uit een lage driebeukige hal met sheddaken aan de westzijde, een korte hoge driebeukige hal in het midden, een eenbeukige hal aan de oostzijde en diverse aanbouwen aan de noordzijde (afb. 6-8 en 9-15).

De lage hal aan de westzijde uit 1938/39 is een driebeukige gebouw van vijf traveeën, voorzien van sheddaken in de lengterichting van de beuken (afb. 12). Deze sheddaken hebben aan de noordzijde glaspanelen (thans kunststof) en aan de zuidzijde bimsbetonnen cassetteplaten (afb. 13 en 16). De wanden zijn uitgevoerd in stalen vakwerk met baksteen vullingen (afb. 9-15). Ook waren in deze wanden diverse stalen ramen opgenomen in een karakteristieke uitvoering met vierkante ruiten in stalen roeden.

De geheel in staal uitgevoerde draag constructie bestaat uit vakwerkspanten op wandkolommen en vrijstaande open kolommen (afb. 16 en 17). Er zijn zowel geklonken als geboute verbindingen toegepast. In deze drie beuken bevinden zich kraanbanen met 3- en 5-tons kranen, die in 1939 zijn geleverd door de Nederlandsche Staalindustrie te Rotterdam.

In de vloer van dit deel zijn rudimenten van een smalspoor bewaard gebleven, namelijk enkele strekkende meters rails en een draaischijf (afb. 18).

De korte hoge hal in het midden dateert eveneens uit 1938/39 en vormt één geheel met de lage hal aan de westzijde (afb. 9 en 19). Ook deze driebeukige hal van vier traveeën is voorzien van sheddaken. Deze sheddaken hebben aan de noordzijde glaspanelen (thans kunststof) en aan de zuidzijde bimsbetonnen cassetteplaten (afb. 19). De wanden zijn uitgevoerd in stalen vakwerk met baksteen vullingen (afb. 9 en 12). De oostwand van de zuidelijke en middelste beuk van deze hal was oorspronkelijk open (1939-1948), de vierde travee vormde een overstek. In 1948 is de huidige oostwand tot stand gekomen, waarbij twee grote dubbele deuren zijn geplaatst (afb. 20). De deuren zijn uitgevoerd als space-frames en bekleed met verticaal houten beschot. In de zuidwand valt ook nog goed te zien dat de vierde travee oorspronkelijk open was, onder het overstek van het dak: de invulling van baksteen uit 1948 heeft een lichtere kleur dan de baksteenvullingen in de overige traveeën (afb. 12). In het oude deel van de gevel zijn twee stalen ramen opgenomen, waarvan één oorspronkelijk was gecombineerd met een deur.

De constructie is in opzet gelijk aan die van de lage driebeukige hal (westzijde), met dien verstande dat de kolommen op onregelmatiger wijze zijn geplaatst en aanzienlijk hoger zijn (afb. 6). De onderste delen van de vrijstaande kolommen zijn in een open constructie uitgevoerd, de bovenste delen in H-profielen. In 1948 hebben enige aanpassingen in de constructie plaatsgevonden. De vloer van deze twee beuken is versterkt met stalen HE 28 liggers.

De eenbeukige hal aan de oostzijde dateert uit 1950-1952 en vormt de verlenging van de noordelijk beuk van de korte hoge driebeukige hal in het midden (afb. 9, 10, 14 en 15). Tussen 1939 en ca 1950 was de oostgevel van deze noordelijke beuk afgewerkt met een tijdelijke constructie van houten of ijzeren platen.

De eenbeukige hal heeft een oorspronkelijke tussenverdieping, die aansluit op de tussenverdieping van de hoge driebeukige hal (afb. 21). De kraanbaan onder de verdiepingsvloer heeft een kraan met 3200 kg hefvermogen. Deze kraan dateert van 1985.

Ook de draagconstructie van dit deel van het gebouw bestaat uit kolommen en vakwerkspanten. De kolommenrij van de kraanbaan van de scheepshelling is in de constructie geïntegreerd (afb. 10). Het sheddak wordt gedekt met bimsbetonnen cassettenplaten (zuidzijde) en kunststofplaten (noordzijde). De wanden zijn uitgevoerd in stalen vakwerk met baksteen vullingen.

Op de verdieping zijn diverse karakteristieke elementen behouden gebleven, zoals bijvoorbeeld een stalen kast die is opgenomen in een oorspronkelijke scheidingswand (afb. 22 en 23).

De noordelijke aanbouwen zijn in twee fasen tot stand gekomen (afb. 14). De aanbouwen tegen de driebeukige lage hal aan de westzijde dateren uit 1937/39, de aanbouwen tegen de eenbeukige hal aan de oostzijde uit 1951 of 1952.

Deze aanbouwen bestaan grotendeels uit één bouwlaag met een plat dak en deels uit twee bouwlagen met een plat dak. Karakteristiek zijn de verschillen in de dakniveaus en de overstekende dakranden. Ook deze daken zijn uitgevoerd met bimsbetonnen cassetteplaten.

De constructie bestaat uit een staalskelet, terwijl de wanden zijn uitgevoerd in een stalen vakwerk met baksteenvulling. De oostgevel van de noordelijke aanbouw wordt op de begane grond gevormd door de baksteen bekleding van de overbouwde bunker. Eén van de aanbouwen is geheel bekleed met moderne plaatmaterialen. Hoewel er recent veel kunststof ramen zijn geplaatst, zijn er nog diverse oorspronkelijke ramen behouden gebleven.

In de zuidoosthoek van gebouw 51 bevindt zich de betonnen scheepshelling. In het verlengde van de twee zuidelijke beuken van de hoge driebeukige hal (midden) staan twee kraanbanen, die bevestigd zijn aan open kolommen (afb. 10 en 11). De kraanbanen zijn doorgezet onder de hoge sheddaken. De zuidelijke kraanbaan is voorzien van een kraan uit 1948, die geleverd is door de Nederlandse Staalindustrie NV te Rotterdam. De noordelijke kraanbaan is ook voorzien van een kraan van de Nederlandse Staalindustrie. Deze is geleverd in 1950 en bezit een draagvermogen van 20 ton.

WAARDERING

1) Stedebouwkundige waarde:

Gebouw 51 heeft een sterke samenhang met het natte dok, zowel functioneel (scheepsmakerswerkplaats) als ruimtelijk (scheepshelling). Het gebouw heeft een belangrijke stedebouwkundige waarde, omdat het sterk bijdraagt aan de indeling van het terrein in verschillende ruimtelijke eenheden.

2) Architectuur- en bouwhistorische waarde:

De constructie is van bouwhistorisch belang, vanwege de structuur en detaillering. Er zijn ook enige bijzondere details in het complex aanwezig, waaronder de metalen scheidingswand en de geïntegreerde metalen kastenwand op de verdieping van de eenbeukige hal (oostzijde).

3) Historische waarde:

Het in 1938-1952 gerealiseerde gebouw 51) heeft enige historische waarde, omdat het schaalverschil van de scheepsbouw valt af te lezen in het verschil in bouwmassa tussen de vroeg 19de eeuwse gebouwen en deze scheepsmakerswerkplaats.

4) Gaafheid:

Het gebouw is nagenoeg gaaf

Gebouw 51) heeft monumentale waarden.

ADVIES:

- Behoud van bouwmassa en constructieve detaillering.

BIJLAGE I**Bronnenmateriaal.****• ARW, bestekken, 1909:**

*Bestek wegens het bouwen van een scheepmakerswerkloods:
Wordt 33 x 12 m. Gemetselde penanten, balkstalen stijlen. In elk dakvlak vijf lichtkappen. In de noord- en zuidgevel deuren en ramen met halfronde bovendorpels. De gevels worden met grenenhout beschoten.*

• ARW, bestekken, 1915:

Bestek: het vergroten van de scheepmakerswerkloods op de Rijkswerf. Tegen de bestaande scheepmakersloods wordt een nieuwe loods gebouwd, geheel overeenkomstig de bestaande, lang 30, breed 12.05 m.

• ARW, bestekken, 1938:

*Bestek: het leveren en stellen van een ijzeren skeletbouw met dakbedekkingen, loopkraanbanen, met verf- en glaswerk t.b.v. de scheepmakerswerkplaats.
De werkzaamheden bestaan uit:
de skeletbouw voor de scheepmakerswerkplaats, idem voor de aanbouw van een magazijn, centrale verwarmingsruimte, waslokaal, schaftlokaal met commandeurskantoortjes, de loopkraanbanen voor de scheepmakerswerkplaats.
Afmetingen scheepmakerswerkplaats: 65.22 x 42.22 m. Twee overkappingen aan de oostzijde van het gebouw. De werkplaats te maken met 3 shedkappen. De bijbehorende loods heeft een laag en een hoog gedeelte. De loods is van balkijzer met tussenmetselingen. Het hoge gedeelte sluit aan de westzijde aan op de shedkappen, blijft aan de oostzijde open, uitgezonderd twee topgevels. De noordelijke hoge gevel wordt voorzien van een tijdelijke houten wand.
Twee van de drie sheddaken lopen tot 5 m buiten het gebouw door en steunen op drie steunpunten buiten het gebouw.
Bovenkant topgevels van het lage gedeelte:*

12.70 m; van het hoge gedeelte: 18.60 m. De noordelijke hoge gevel moet worden voorzien van een tijdelijke houten wand.

De loods te maken van balkijzer.

Aannemer moet rekening houden met de mogelijkheid dat de noordelijke beuk naar het oosten kan worden doorgetrokken.

Dakbedekking: bimsbeton kassette platen.

Noordzijde van de sheddaken voorzien van een rij lichtramen.

Schuifdeur in de noordgevel met twee deuren van circa 2 x 1 m.

Afmetingen magazijn: 30.11 x 11.11 m. Met een laag en een hoog gedeelte. De dakbedekking van het hoge gedeelte moet in één lijn komen te liggen met de goot van de rechtstandmuren van het lage gedeelte van de scheepmakerswerkplaats. In het hoge gedeelte komt boven de kantoortjes een lichtkap. Dakbedekking is van bimsbeton.

• ARW, bestekken, 1938:

*Bestek: het maken van betonfundaties, vloeren, vakwerkbemetselingen, houten zoldering met bijkomende werken t.b.v. een eerste gedeelte van de scheepmakerswerkplaats.
Afm.: 42.36 breed, 25 m lang. Met een overkapping die daar in de lengte bij wordt gemaakt van 5 m, breedte van 28 m.*

• ARW, bestekken, 1939:

*Bestek: uitbreiding tweede gedeelte van de scheepmakerswerkplaats.
Het gaat om het maken van een gewapend betonfundatie op palen op en naast de helling voor de scheepmakerswerkplaats t.b.v. de ijzerconstructie voor de verlenging van de kraanbanen.*

Bestek: het leveren en stellen van de ijzeren skeletbouw met dakbedekkingen, loopkraanbanen met verf- en glaswerk t.b.v. het tweede gedeelte van de scheepmakerswerkplaats.

ARW, bestekken, 1942:

Bestek: het maken van de vakwerkbemetselingen voor het tweede gedeelte van de scheepmakerswerkplaats. Op de bestaande betonfunderingen.

● ARW, bestekken, 1946:

Bestek: het herstellen en gedeeltelijk vernieuwen van de dakbedekking van de nieuwe scheepmakerswerkplaats. Het gaat om twee lagen timeroid of een gelijkwaardig materiaal.

● ARW, bestekken, 1948:

Bestek: het maken van diverse voorzieningen op de helling bij de scheepmakerswerkplaats i.v.m. het gereedmaken van de bouwhellingen en het maken van aanslagen en rolgeleidingen van de oostelijke gevel van de nieuwe scheepmakerswerkplaats. (het bestek zelf is niet aanwezig)

● ARW, bestekken, 1949:

Bestek: het maken van ramen en deuren, dakbedekkingen met afvoerpijpen, de binnenscheidingen, het glas- en verfwerk en bijbehorende werken t.b.v. de uitbreiding van de scheepmakerswerkplaats (ook in dienstjaar 1950).

● ARW, bestekken, 1951:

Bestek: het leveren en stellen van de ijzeren skeletbouw met dakbedekkingen, loopkraanbanen en deuren, met glas- en verfwerk ten dienste van een uitbreiding van de scheepmakerswerkplaats.

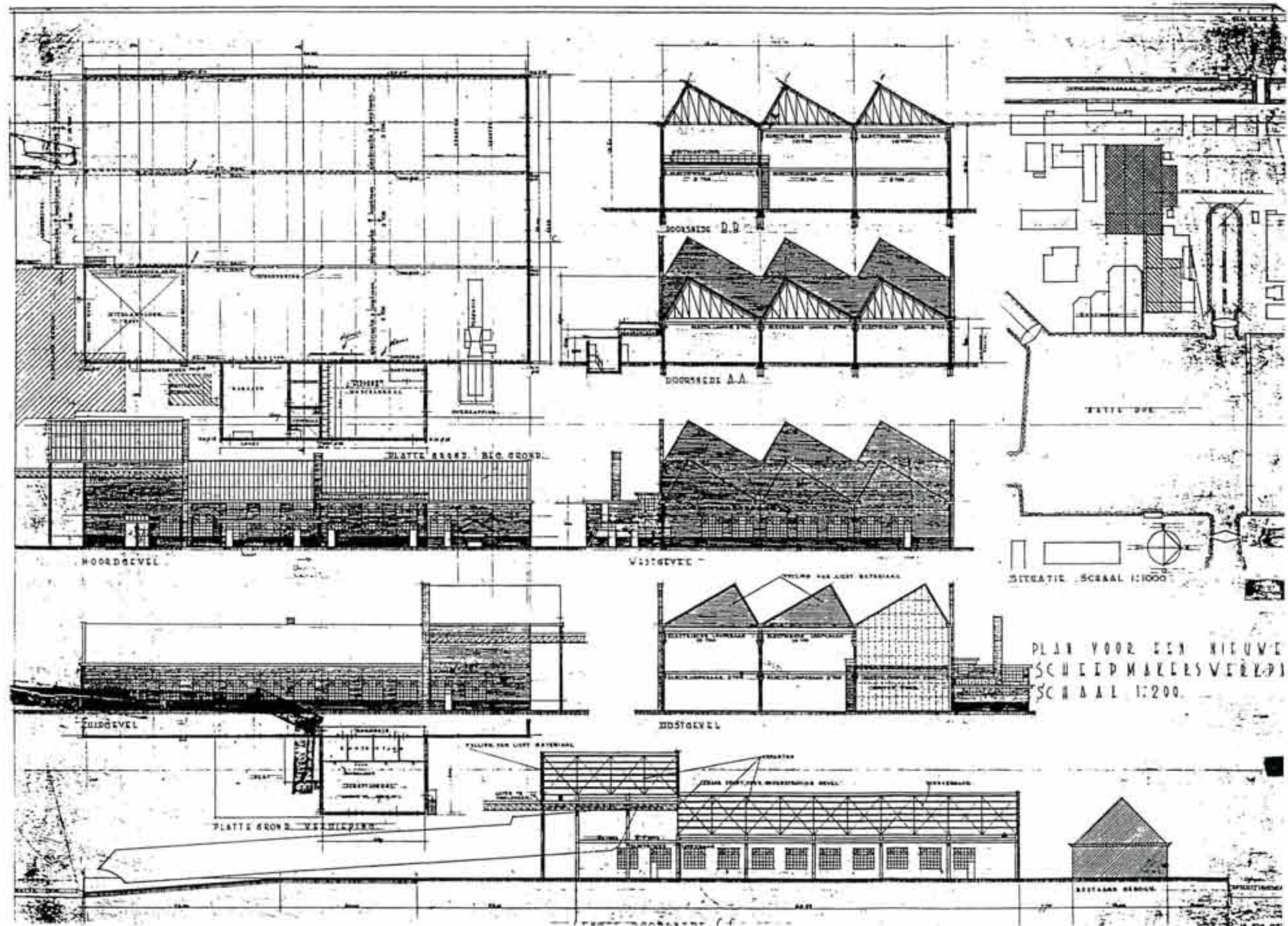
● ARW, bestekken, 1952:

Bestek: het maken van een gewapend betonfundering met kelder en het nodige heiwerk en verdere betonwerken met bijkomende werken, ten dienste van een uitbreiding van de scheepmakerswerkplaats.

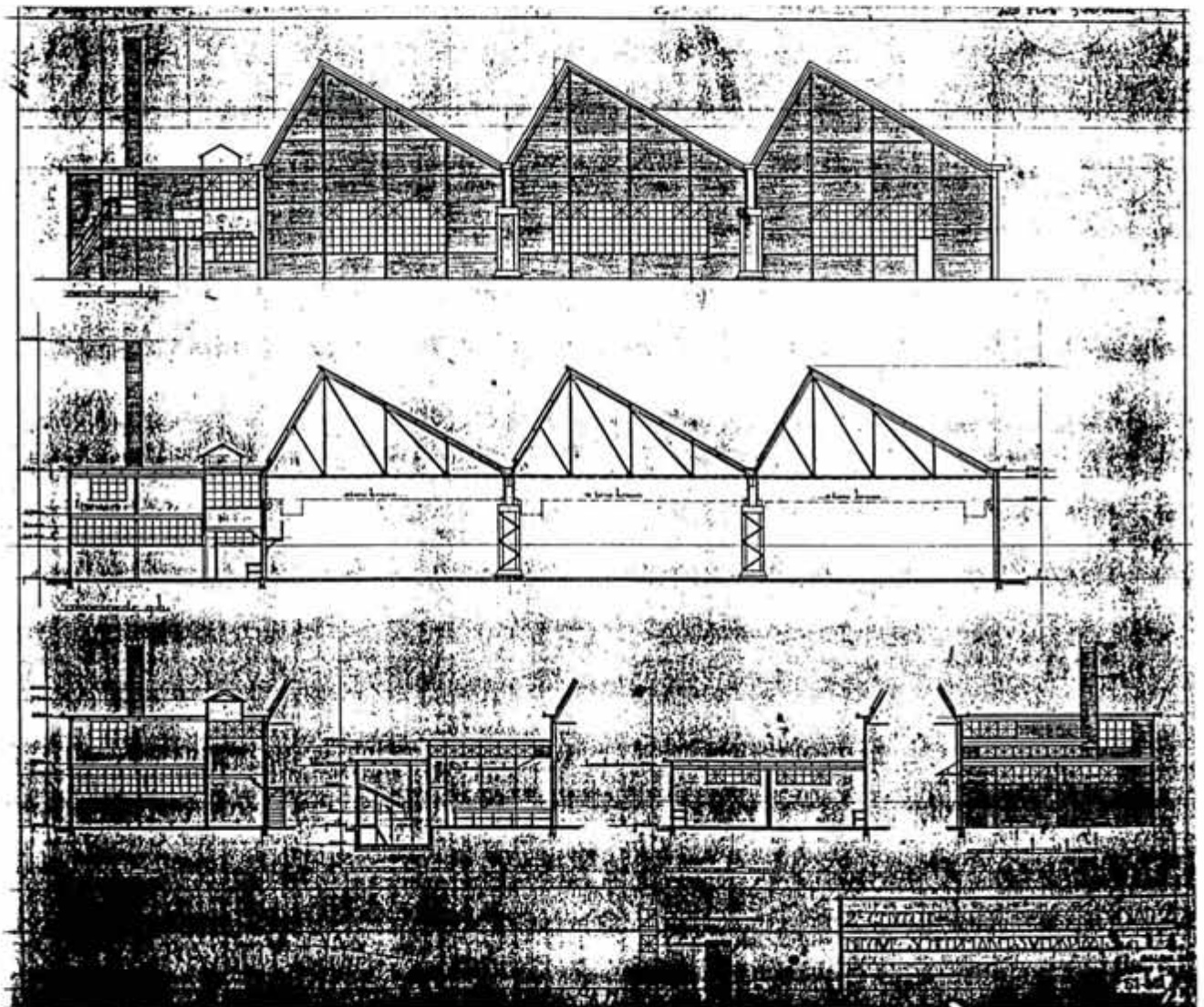
Afmetingen: 74.33 x 19.10 m, met inbegrip van een in de uitbreiding op te nemen bestaande bunker.

● ARW, bestekken, 1958:

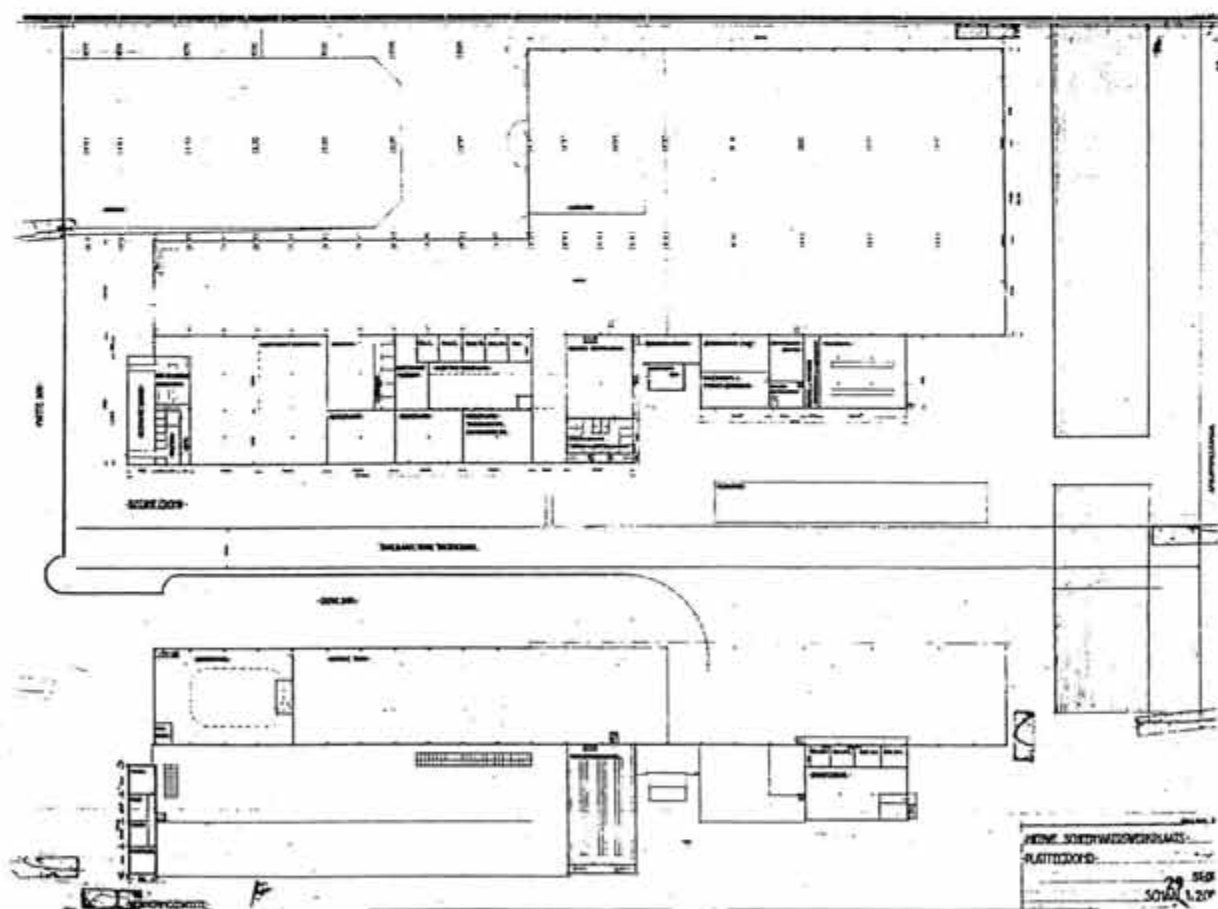
Begroting en andere bescheiden i.v.m. de ondersteuning van de verzakkende bunker aan de oostzijde van de scheepmakerswerkplaats.



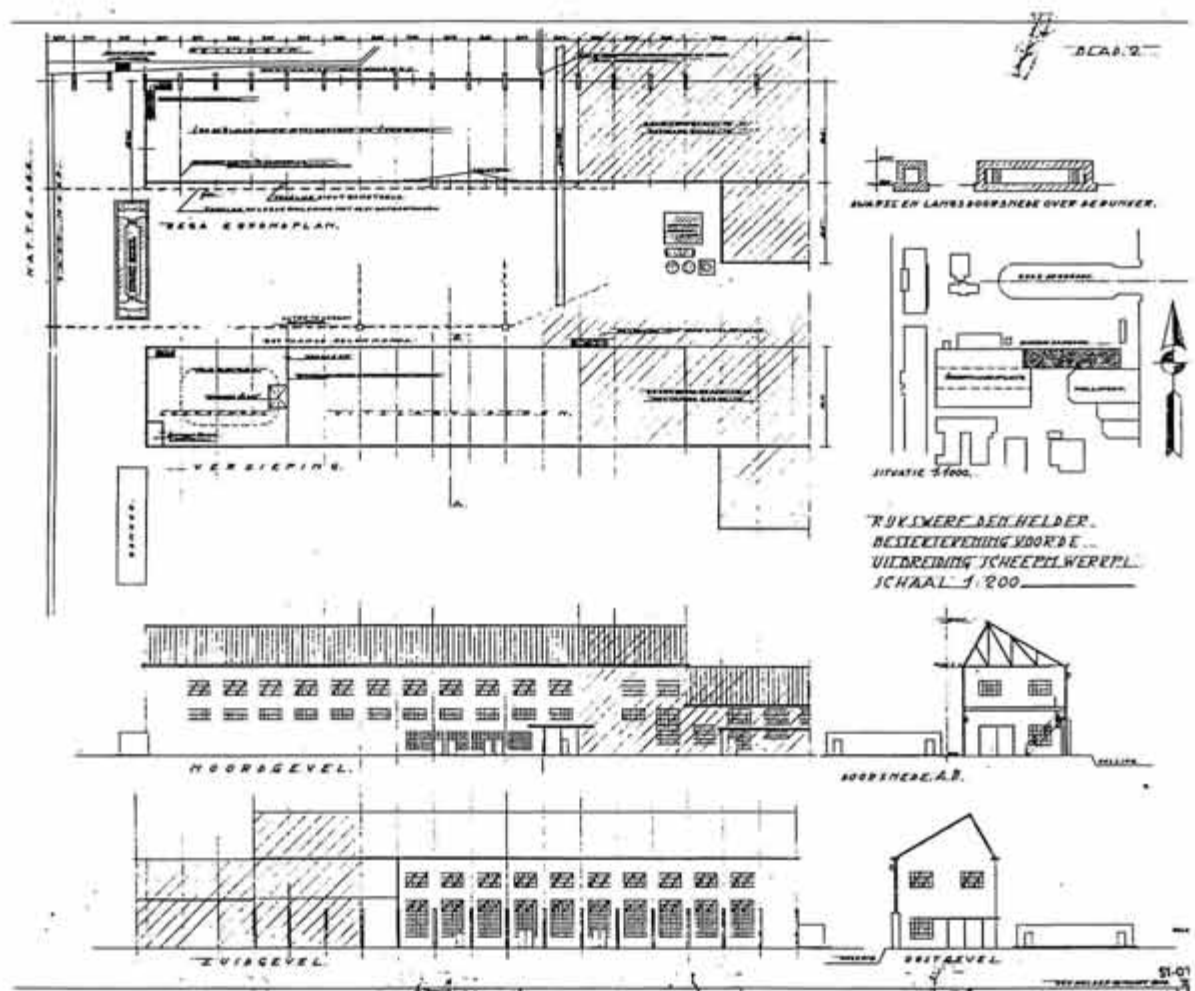
Afb. 1 Bestektekning voor de bouw van de eerste fase van de scheepmakerswerkplaats, gedateerd december 1937. In de jaren 1938 en 1939 heeft men nieuwe bestektekeningen gemaakt, die slechts in details afwijken. De oostgevel van het gebouw heeft een tijdelijk afwerking, omdat in fase 2 aan die zijde de uitbreidingen plaats moeten vinden. In deze tekening zijn de vrijstaande kolommen uitgevoerd als H-profielen. Bij de uitvoering heeft men gekozen voor open kolommen. (Herkomst: Archief Rijkswerf)



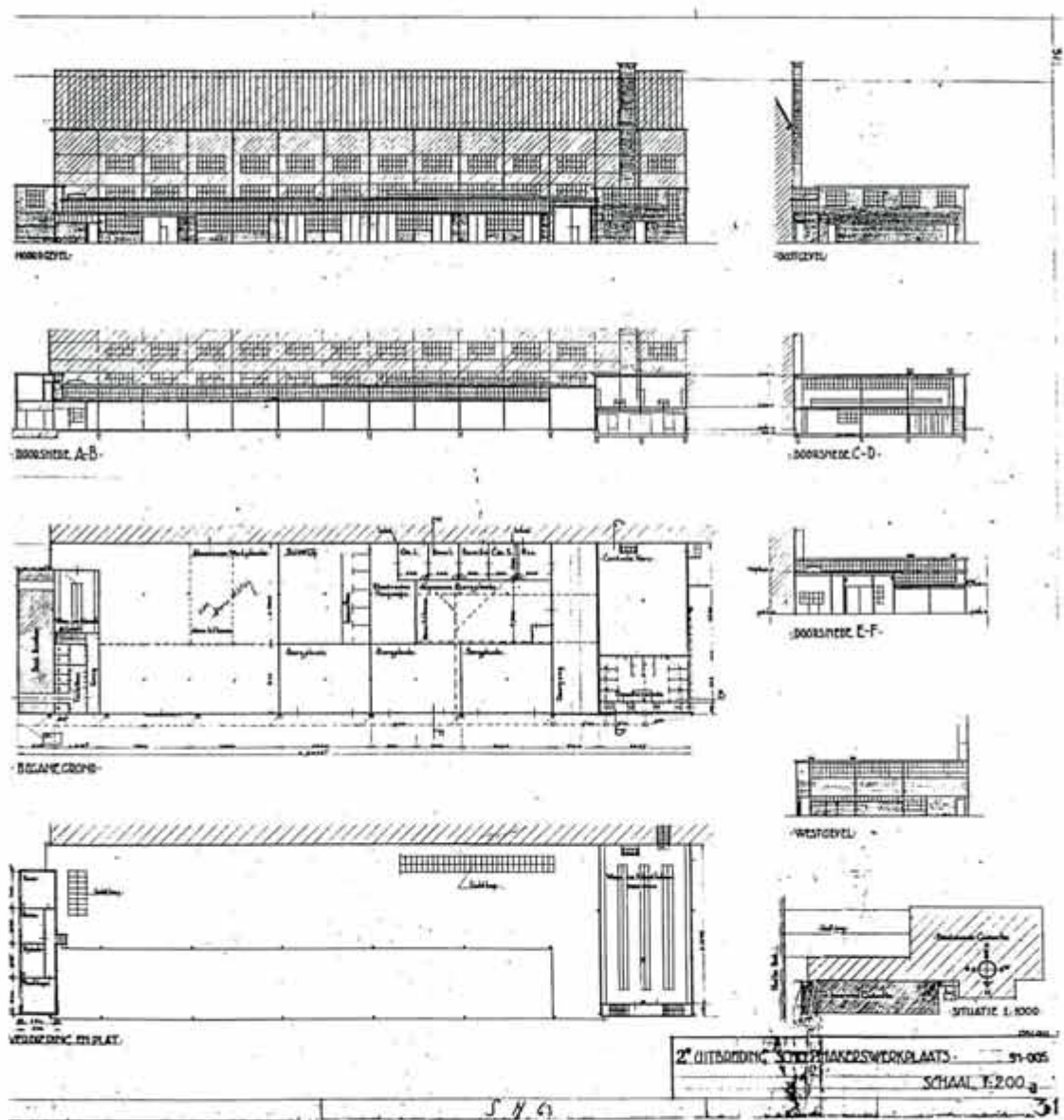
Afb. 2 Bestektekening voor de bouw van de eerste fase van de scheepswerkplaats, gedateerd 11 juni 1939. Op deze tekening zijn de westgevel, de dwarsdoorsnede en een gevel van de noordelijke aanbouw zichtbaar. Het belangrijkste verschil met de bouwtekening uit 1937 (afb. 1) is de toepassing van open kolommen in plaats van H-profielen. (Herkomst: Archief Rijkswerf)



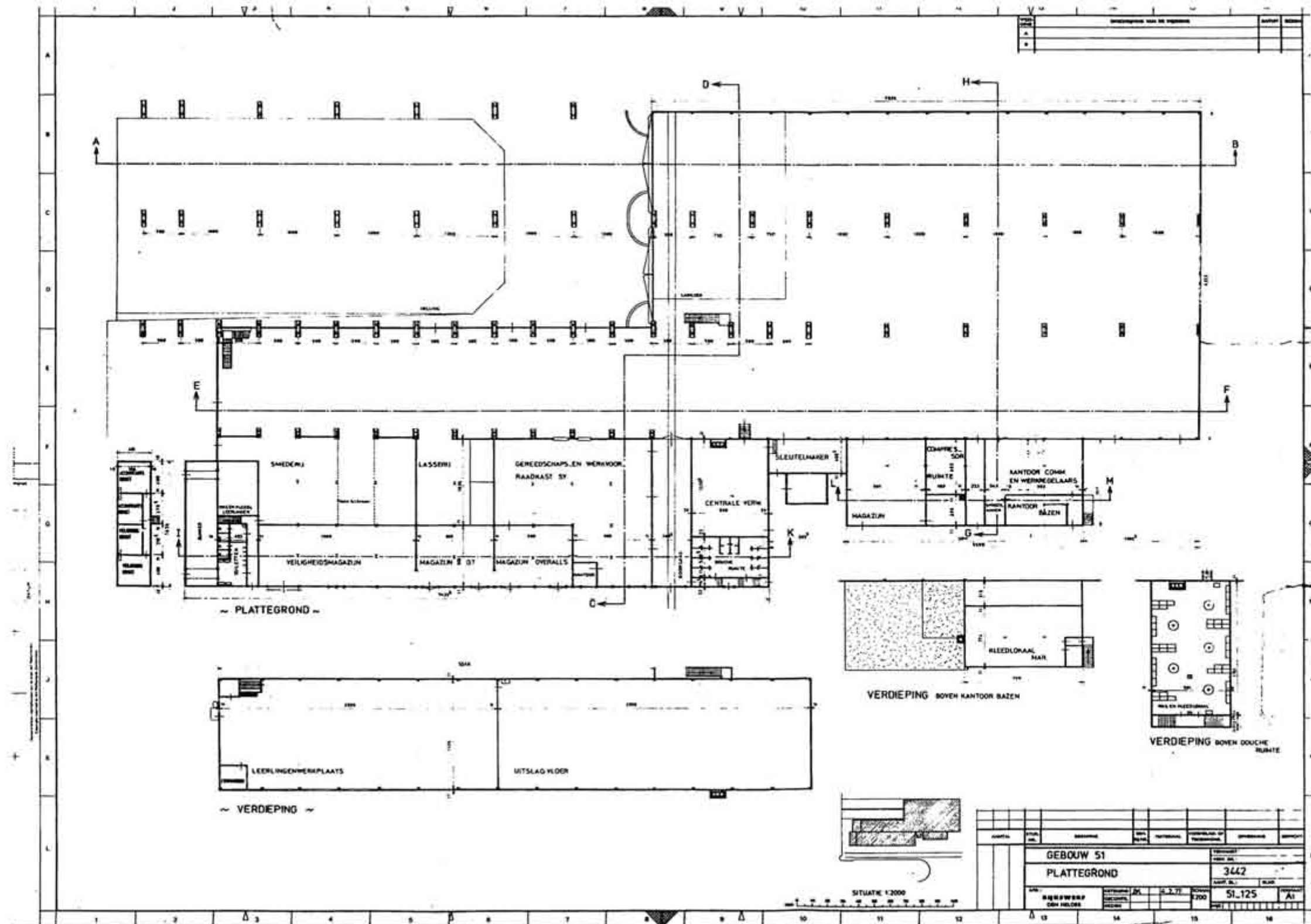
Afb. 3 Ontwerptekening voor de uitbreiding van gebouw 51 met de eenbeukige hal en de noordelijke aanbouwen, ongedateerd (vermoedelijk ca. 1948). (Herkomst: Archief Rijkswerf)



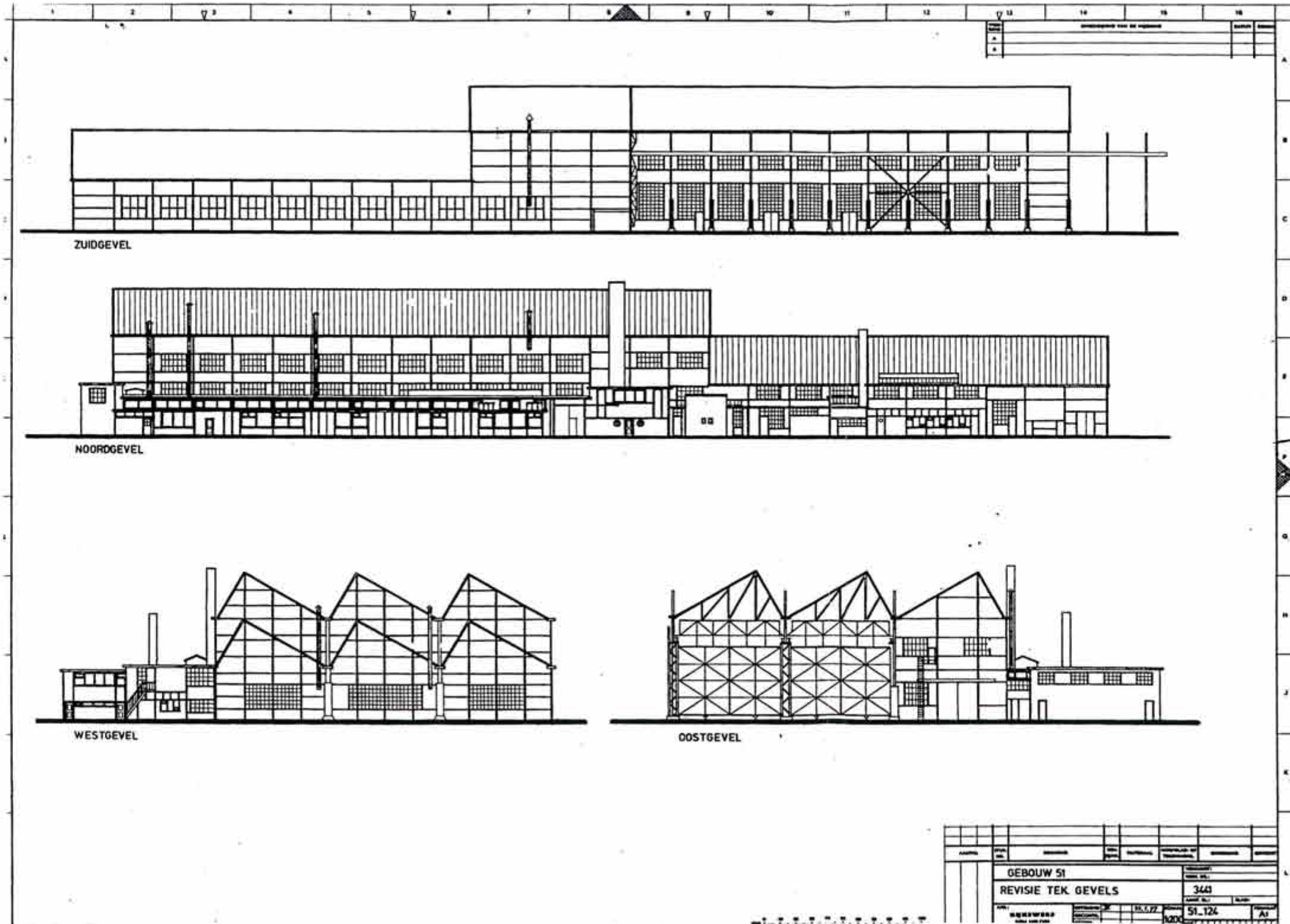
Afb. 4 Bestektekening voor de bouw van de eenbeukige hal, gedateerd 28 maart 1949. Volgens deze tekening zijn er reeds deuren in de hoge driebeukige hal geplaatst ("Let op constructie der draaideuren en schuif-deuren in de oostelijke gevel") en is het oorspronkelijke overstek reeds in de bouwmassa opgenomen. Ook de scheepshellingen zijn al gemoderniseerd. Deze verbouwingen hebben nagenoeg zeker in 1948 plaatsgevonden. (Herkomst: Archief Rijkswerf)



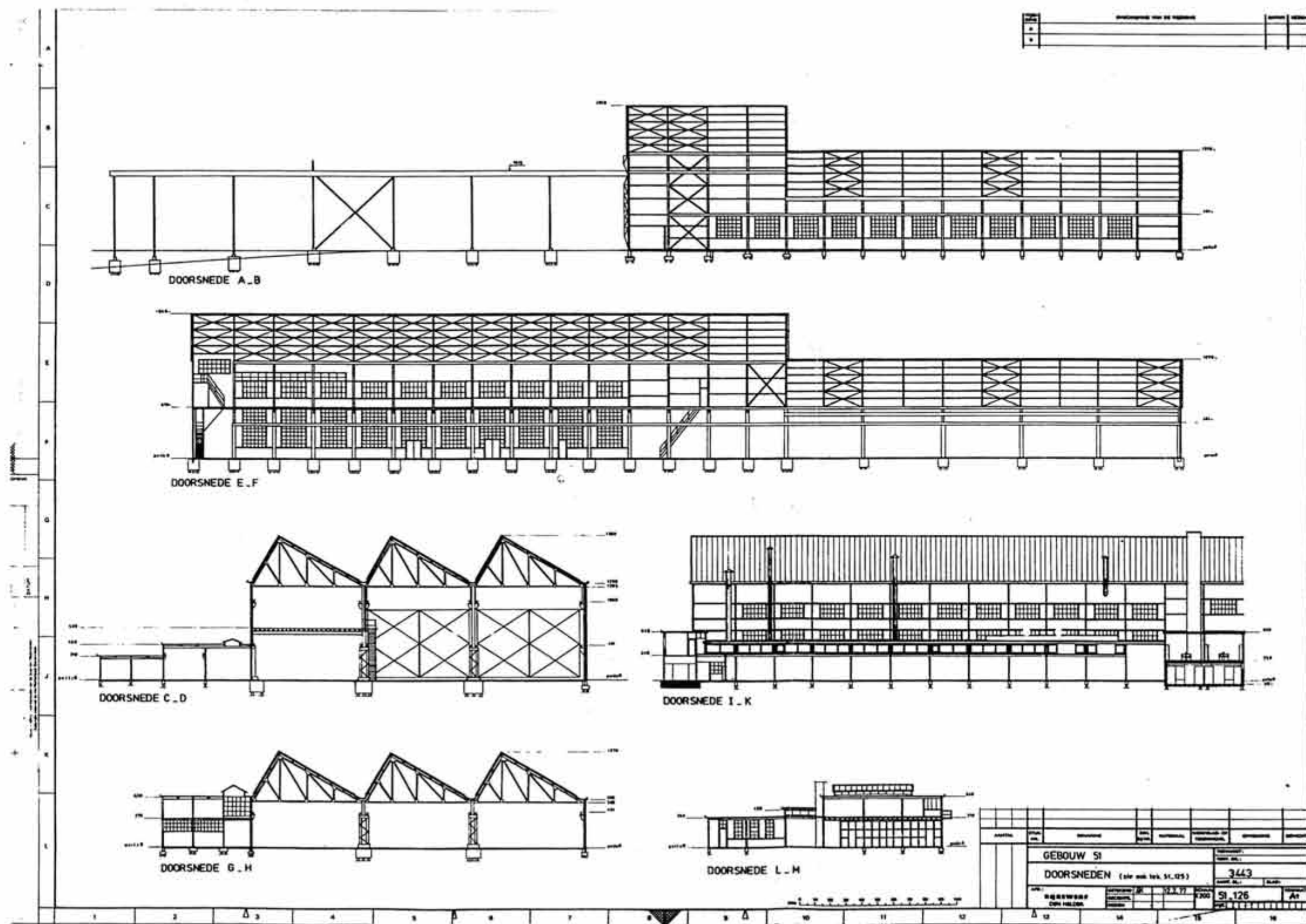
Afb. 5 Bestektekening voor de bouw van de noordelijke aanbouwen, ongedateerd (vermoedelijk ca. 1950). Volgens de tekening is de eenbeukige hal reeds voltooid. (Herkomst: Archief Rijkswerf)



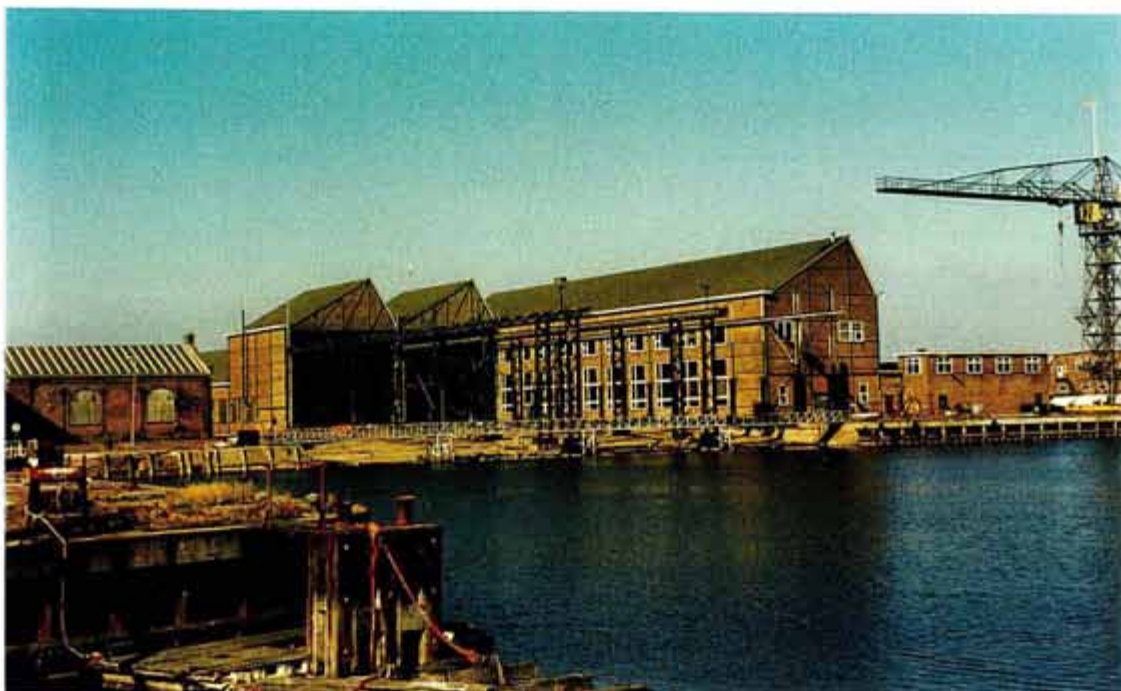
Afb. 6 Opmetingstekening van gebouw 51 uit 1977, plattegronden. Ten opzichte van de oudere bouwtekeningen hebben er geen belangrijke wijzigingen plaatsgevonden. (Herkomst: Projectbureau Oude Rijkswerf)



Afb. 7 Opmetingstekening van gebouw 51 uit 1977, gevels. (Herkomst: Projectbureau Oude Rijkswerf)



Afb. 8 Opmetingstekening van gebouw 51 uit 1977, doorsneden. (Herkomst: Projectbureau Oude Rijkswerf)



Afb. 9 (boven) Overzicht van gebouw 51, gezien vanuit het zuidwesten. Centraal op de foto is de scheepshelling met de bijbehorende kraanbaan uit 1948 zichtbaar. De lange eenbeukige hal rechts van de helling dateert uit 1950-'52. De twee sheddaken achter de helling horen bij de eerste fase van het gebouw en dateren uit 1938-'39.

Afb. 10 (onder) Overzicht van de scheepshelling en kraanbaan bij gebouw 51, in deze vorm daterend uit circa 1948.



Afb. 11 (boven) Detail van een kolomvoet van de kraanbaan op de scheepshelling, daterend uit circa 1948.

Afb. 12 (onder) Zuidgevel van gebouw 51. De driebeukige lage hal (links) en korte hoge driebeukige hal (rechts) dateren uit 1938-'39. De korte hoge hal had oorspronkelijk een overstek, dat in 1948 met een lichtere baksteen (in de zuidgevel) en deuren (in de oostgevel) is dichtgezet.



Afb. 13 De westgevel van gebouw 51, gezien vanuit het noordwesten. Dit is de kopgevel van de lage driebeukige hal uit 1938-'39. Zowel de kopgevels als de lange gevels zijn opgebouwd uit een stalen frame waarin baksteen als vulling is aangebracht. De sheddaken zijn aan de noordzijde voorzien van glaspanelen (thans kunststof) en aan de zuidzijde van een betonnen bedekking.



Afb. 14 De noordgevel van gebouw 51, gezien vanaf de kraan bij dok 1. Op de achtergrond is de lage driebeukige hal uit 1938-'39 zichtbaar, met direct daarop aansluitend de korte hoge driebeukige hal uit dezelfde tijd. In het verlengde van de noordelijke beuk van die hoge driebeukige hal is een eenbeukig gebouw opgetrokken in 1951-'52. De lagere aanbouwen met platdak tegen de driebeukige hallen stammen evenals die hallen uit 1938-'39. De lage aanbouw met platdak is tegen het eenbeukige gebouw is in 1951-'52 gebouwd. De oorspronkelijke stalen vensters zijn recent vervangen door kunststof.



Afb. 15 De noordgevel van gebouw 51. Uiterst rechts is een deel van de lage driebeukige hal uit 1938-'39 zichtbaar, met direct daarop aansluitend de uit drie traveeën bestaande hoge driebeukige hal uit dezelfde tijd. Links daarvan bevindt zich een eenbeukig gebouw, dat in 1951-'52 tegen de driebeukige hal is gebouwd. Vóór dit gebouw zijn de aanbouwen met plattendak uit 1951-'52 zichtbaar. De gevels bestaan uit een stalen frame met een baksteenvulling. De baksteen is in de oudere bouwdelen donkerder van tint dan in de jongere bouwdelen. De sheddaken zijn aan de noordzijde voorzien van glaspanelen, thans van kunststof.



Afb. 16 Overzicht van de lage driebeukige hal van gebouw 51 uit 1938-'39, gezien naar het oosten. Als dragers van het staalskelet zijn tussen de drie beuken samengestelde, open kolommen toegepast. De sheddaken zijn aan de noordzijde voorzien van glaspanelen (thans kunststof) en aan de zuidzijde van bimsbetonnen cassetten. Aan de noordzijde sluit de korte hoge driebeukige hal op deze lage hal aan (afb. 19). De noordelijke beuk is langer dan de beide andere beuken, door de bouw van een eenbeukig gebouw in 1951-'52 (zie afb. 14 en 15). De beide andere beuken zijn afgesloten door in ca. 1948 aangebrachte deuren (afb. 20).



Afb. 17 Overzicht van de lage driebeukige hal van gebouw 51 uit 1938-'39, gezien naar het westen. Als dragers van het staalskelet zijn tussen de drie beuken samengestelde, open kolommen toegepast. De sheddaken zijn aan de noordzijde voorzien van glaspanelen (thans kunststof) en aan de zuidzijde van bimsbetonnen cassetten.



Afb. 18 Gedeelte van het smalspoor in de driebeukige lage hal van gebouw 51. Op de achtergrond is nog een draaischijf zichtbaar.



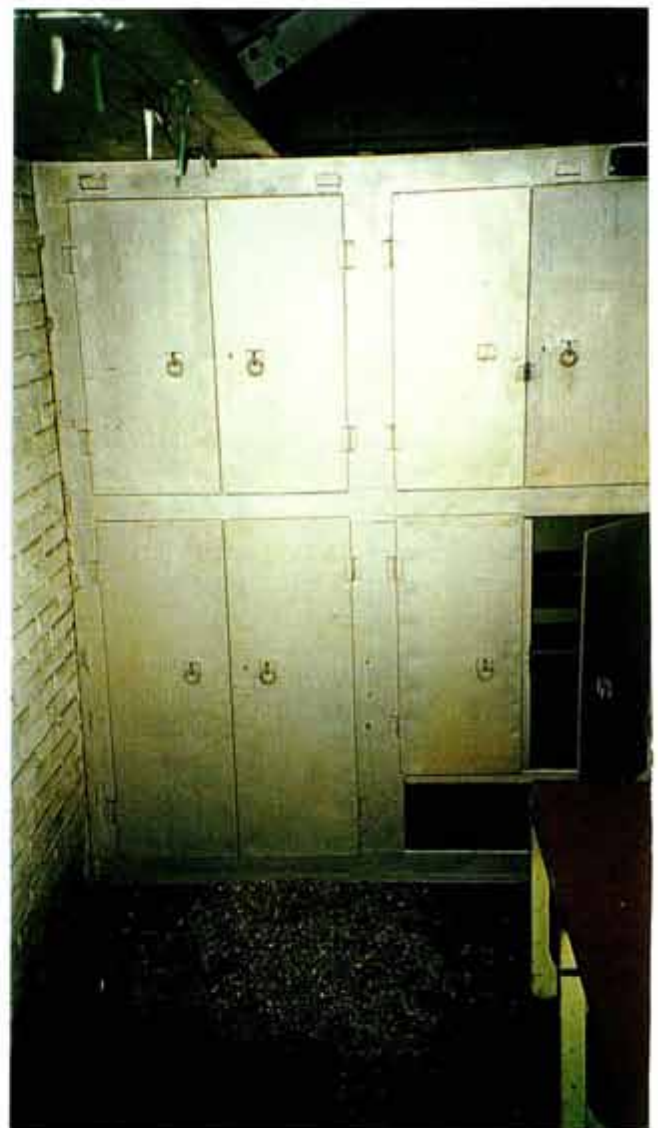
Afb. 19 De korte hoge driebeukige hal van gebouw 51 uit 1938-'39, gezien vanaf de scheepshelling. Oorspronkelijk was deze wand open, maar sedert circa 1948 is de hal afsluitbaar met grote deuren. Daarbij is de laatste travee, die een open overstek vormde, bij de binnenruimte getrokken. Op de achtergrond is de lage driebeukige hal uit 1938-'39 zichtbaar.



Afb. 20 Eén van de vier deuren in de oostgevel van de korte hoge driebeukige hal van gebouw 51, vermoedelijk daterend uit 1948. Oorspronkelijk was deze hal aan de zijde van de sloopshelling open.



Afb. 21 De eerste verdieping van de eenbeukige hal van gebouw 51, daterend uit 1951-'52. Oorspronkelijk was dit de uitslagvloer. Op de achtergrond is een oorspronkelijke ijzeren tussenwand zichtbaar (afb. 22 en 23).



Afb. 22 (links) Op de eerste verdieping van de eenbeukige hal van gebouw 51, daterend uit 1951-'52, bevindt zich deze geklonken ijzeren tussenwand (zie ook afb. 23).

Afb. 23 (rechts) Op de eerste verdieping van de eenbeukige hal van gebouw 51, daterend uit 1951-'52, bevindt zich een geklonken ijzeren tussenwand (afb. 22), waarvan deze ijzeren kastenwand deel uitmaakt.