



## Monumentnummer\*: 515898

Smallepad 5  
3811 MG Amersfoort  
Postbus 1600  
3800 BP Amersfoort  
[www.cultureelerfgoed.nl](http://www.cultureelerfgoed.nl)

T 033 421 74 56  
E [info@cultureelerfgoed.nl](mailto:info@cultureelerfgoed.nl)

Status **rijksmonument**  
Inschrijving register\* 10 mei 2002  
Kadaster deel/nr 82858/31

*Woonplaats\** *Gemeente\** *Provincie\**  
Urk Urk Flevoland

*Locatiennaam* *Locatieomschrijving*  
Urk

*Kadastrale gemeente\** *Sectie\** *Kadastraal object\** *Appartement aanduiding* *Grondperceel*  
Urk B 6032

### Omschrijving\*\*

#### Inleiding

De eerste bouwwerken die werden gerealiseerd in de Noordoostpolder waren drie gemalen. Het aan de zuidkant van Urk, tussen de monding van de Urker Vaart en de Urker haven aan het IJsselmeer gelegen GEMAAL Vissering is samen met de gemalen Buma bij Lemmer en Smeenge bij De Voorst (Kraggenburg) gebouwd in opdracht van Rijkswaterstaat en diende aanvankelijk voor het droogmalen van de Noordoostpolder en vervolgens voor de regulatie van het waterpeil in de Noordoostpolder. Het in een functionalistische stijl uitgevoerde gemaal is ontworpen door architect D. Roosenburg, de ingenieurs van de Dienst der Zuiderzeewerken waren verantwoordelijk voor de constructies. Met de bouw van het dieselgemaal Vissering is, evenals de nabij gelegen Urker sluis en een rijtje dienstwoningen, begonnen in 1938. Pas met het droogvallen van de polder en het gereed komen van de Urker Vaart in 1942 werd het gemaal in werking gesteld. In eerste instantie gebeurde dit nog met stoommachines, omdat de dieselmotoren niet compleet waren. Pas na de oorlog zijn de drie, in 1940 door Werkspoor geleverde dieselmotoren gecompleteerd en in gebruik genomen. In 1945 is het ketelhuis afgebroken dat op het veld naast het gemaal stond. (De bescherming van rijkswege geldt niet voor de motoren en de pompen.)

#### Omschrijving

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

\*\* Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



Het vanuit een grotendeels rechthoekige plattegrond opgetrokken gebouw is onderkelderd en voorzien van een stalen geraamte, waarbinnen muren van baksteen in kruisverband zijn opgetrokken boven een plint met betonnen bovenrand. De rechtgesloten vensteropeningen zijn tegenwoordig voorzien van aluminium kozijnen, die de oorspronkelijke stalen kozijnen hebben vervangen. Het gebouw heeft een met zwarte pannen gedekt, uitkragend betonnen zadeldak met ijzeren onderranden. De uitkragingen versterken zich naar de nok toe en zijn aan de onderkant voorzien van cassettevormige uitsparingen. De parallel aan de weg staande gevel heeft van links naar rechts een blinde travee en vervolgens twee identieke traveeën met twee laag in de gevel geplaatste rechthoekige vensters met natuurstenen onderdorpels. De hoger geplaatste vensters staan binnen een stalen frame. De vierkante schoorsteen rechts hiervan is grotendeels uitpandig. Daarnaast bevindt zich een travee met alleen een hoog in de gevel geplaatst venster. De middelste, ijzeren schoorsteen is zeshoekig en sinds 1983 de opvolger van een bakstenen schoorsteen, die tegelijk met de plaatsing van een nieuwe dieselmotor in dat jaar werd vervangen. De volgende travee is als die links van de ijzeren schoorsteen. De schoorsteen en de twee traveeën hiernaast zijn als de linker schoorsteen en de traveeën links daarvan. Het rechter deel van deze gevel is terugliggend en heeft een rechte binnenhoek onder een concave welving van de dakrand. De terugliggende gevelpartij bevat een entree met een vernieuwde dubbele deur van aluminium met bovenlicht onder rollaag. Rechts van de deur bevinden zich een bakstenen bak en een liggend venster met natuurstenen onderdorpel en rollaag. Aan de stalen spantbenen in het lange deel van de gevel zijn stalen luifelspanten bevestigd. Deze en de hieraan bevestigde rail dienden voor de ophanging van de noodschuif van het gemaal. De noordelijke kopgevel is vrijwel symmetrisch. Deze heeft een ruime koekoek met bakstenen muren, een entree met een betonnen trap en een stalen deur voor de kelder van het gemaal. De door de stalen constructie in ongelijke vlakken verdeelde vakwerkgevel heeft boven de koekoek een liggende vensterpartij onder rollaag. In het linker muurvlak staan twee smalle, staande vensters. De gevel wordt gedomineerd door een grote, in een stalen frame gevatte vensterpartij. Linksboven staat vermeld 'VISSERING' in metalen letters. De geveltop bevat een vierkant ventilatierooster, die een rond, gietijzeren venster verving. De lange westgevel begint links met een terugliggend geveldeel met twee laag in de gevel geplaatste vierkante vensters. De kap heeft in de binnenhoek een concave welving als die aan de andere zijden. Het lange geveldeel is grotendeels voorzien van een lage uitbouw met plat betonnen dak. In de langsgevel van de uitbouw zijn ronde vensters geplaatst met aluminium (oorspronkelijk stalen) kozijnen en smalle betonnen lekdorpeltjes met een gootje. Boven de uitbouw bevat de gevel negen identieke traveeën met vensters als die in de oostgevel. De twee traveeën rechts van het gedeelte met de aanbouw zijn bovendien voorzien van twee laag geplaatste vierkante vensters. De meest rechtse travee is blind. De zuidelijke kopgevel heeft een symmetrische hoofdvorm. Het wordt in drieën gedeeld door twee grotendeels uitpandige, vierkante schoorstenen van baksteen. In het midden bevindt zich een brede, in een stalen frame gevatte vensterpartij als die in de noordgevel. De linker schoorsteen is verhevigd door een metalen frame. De linker gevelpartij is slechts voorzien van één, op de plint staand venster onder rollaag. Het oorspronkelijke ronde venster is ook hier vervangen door een vierkant ventilatierooster. De rechter gevelpartij bevat een dubbele stalen deur onder rollaag. De grote, zaalvormige binnenruimte toont een constructie van ijzeren vollewandkniespanten met consoles, waarop ijzeren balken rusten. Het voorste gedeelte van de hal dient als werkplaats. Het grotere lager gelegen gedeelte herbergt de drie dieselmotoren, waarvan de twee buitenste nog de originele, van 1940 daterende kruiskopmotoren van Werkspoor zijn. De middelste motor is in 1983 vervangen door de huidige. De binnenmuren van de hal zijn zijn tot een hoogte van ca. 2.5 meter bekleed met tegels. De spanten rusten op uitmetselingen van ca. 1.5 meter hoogte. De grote kelder bevat onder meer drie centrifugaalpomp, waarvan de twee oudere een capaciteit van 550 M3 en de nieuwere (1983) een capaciteit van 720 M3 per minuut heeft.

## Waardering

\* Dit gegeven is onderdeel van het rijksmonumentenregister

\*\* Dit is een registergegeven voor zover noodzakelijk voor de identificatie van het rijksmonument



Het gemaal Vissering is van algemeen belang vanwege de cultuurhistorische, de architectuurhistorische en de stedenbouwkundige waarde.

- Het gemaal heeft cultuurhistorische waarde omdat met de bouw ervan het einde van Urk als eiland en het begin van de Noordoostpolder werd gemarkeerd.
- Het dieselgemaal is tevens van belang voor de technische en typologische ontwikkeling van het gemaal in Nederland.
- Het gemaal heeft architectuurhistorische waarde vanwege de specifieke, voor de bouwtijd karakteristieke vormgeving, het materiaalgebruik en de constructie van de behuizing, vanwege de bijzondere inventaris en als karakteristiek werk binnen het oeuvre van een vooraanstaand bouwkundige; D. Roosenburg.
- Het gemaal heeft tevens ensemblewaarde vanwege de bijzondere visuele en functionele samenhang tussen het gemaal en de andere onderdelen van het complex.
- Het gemaal is bovendien van belang vanwege de herkenbaarheid en de grote mate van gaafheid van het in- en het exterieur.

*Hoofdcategorie*

Boerderijen, molens en bedrijven

*Subcategorie*

Gemaal (M)

*Functie*

Poldergemaal