

INHOUD

- 2025, van de voorzitter	1	- Drijvende Jaffa kraan 86,	6
- De zware spier, de derrick te water	1	- Stadskraan Kampen,	8
- Een nog werkende portaalkraan uit 1916	6	- Erfgoed kraanbaan Nedstaal voorlopig veilig	10
		- NedSEK informatief	12

2025

April

Nieuwsbrief 1

2025

Het nieuwe jaar is al weer een drie maanden oud: tijd voor een nieuwe Nieuwsbrief. Inspiratie te over, er gebeurt genoeg op ons erfgoedterrein. En dat terrein is breed en heeft meer diepgang dan u wellicht zou vermoeden: we begeven ons ook op het water. U kent vast de drijvende bokken en mogelijk ook hun evenknie, de drijvende kraan. Werkpaarden die mobiel waren en met name in de havens toepassing vonden voor overslag van allerlei goed. Maar ook deze paarden komen ooit aan het eind van hun werkzame bestaan. Na een 75 jaar zit de dienst erop van kraan 86 die de machinefabriek Jaffa in 1949 voor het gemeentelijke havenbedrijf van Amsterdam maakte. We konden deze kraan met ponton niet verweesd achterlaten. Dit ensemble verdient een tweede leven als drijvend erfgoed, liefst op locatie als onderdeel van het maritiem erfgoed van de hoofdstad. Afijn, u leest er verder over en u gaat er vast nog meer over lezen, horen en zien. Maar ook op andere plaatsen in den lande zijn goede ontwikkelingen te melden. Zoals de restauratie van de nog werkende kraan bij museumwerf Koningspoort. En na vijftien jaar voorbereiding, (kennisver)werving gaat het dan toch gebeuren: de heroprichting van de havenkraan op de IJsselkade te Kampen. Ondertussen hebben we ook al een eerste aanzet van een nieuwe loot aan ons uitdijende werkterrein: de derrick kraan.

Veel lees- en kijkgenoegen. Uw mening, tips en adviezen waarderen wij zeer, evenals uiteraard een financiële bijdrage (we zijn ANBI dus...)

Giel van Hooff, voorzitter

De zware spier de derrick kraan te water

JUR KINGMA

De oudste beschrijving van een derrick kraan ofwel laadboomkraan of ook dirk kraan dateert uit 1842 en komt uit Schotland. Daar waren een paar jaar eerder de eerste derrick kranen in gebruik genomen bij de bouw van golfbrekers en in steengroeven. Een derrick kraan is een geschoorde mast waarbij de staander kan draaien, Aan de staander is een laadboom verbonden. Deze kraan vond in de loop van de negentiende eeuw ook in de constructienijverheid en in havens toepassing. Er ontstonden allerlei variaties op dit kraantype. Zo kwam hij ook op schepen.

Laadbomen op schepen

Laadbomen aan masten gingen een grote rol spelen na de introductie van de stoomvaart. Vervolgens ook vanaf de jaren twintig van de 20^e eeuw met het toenemende gebruik van motorvrachtschepen. Tot het midden van de 19^e eeuw hadden schepen nauwelijks hijsmiddelen. De lading — zakken, tonnen, kratten — werd door havenarbeiders aan boord gebracht. Met de toenemende schaalgrootte van de schepen en de groei van het aantal stoomschepen nam de behoefte aan mechanisatie van de goederenoverslag toe. Dat leidde tot havenkranen aan de kades zoals de waterdrukkranen van Armstrong en de Fairbairn kraan. Bij de toenemende scheepsgrootte in het tweede helft van de negentiende eeuw kregen stoomschepen eigen hijsmiddelen. Laadbomen werden verbonden met de masten die ook nog voor noodzeilen konden worden gebruikt. De verstaging zat de laadbomen soms in de weg. Later kwamen er losstaande ongetuide korte masten

Een bericht uit Schotland, 1862

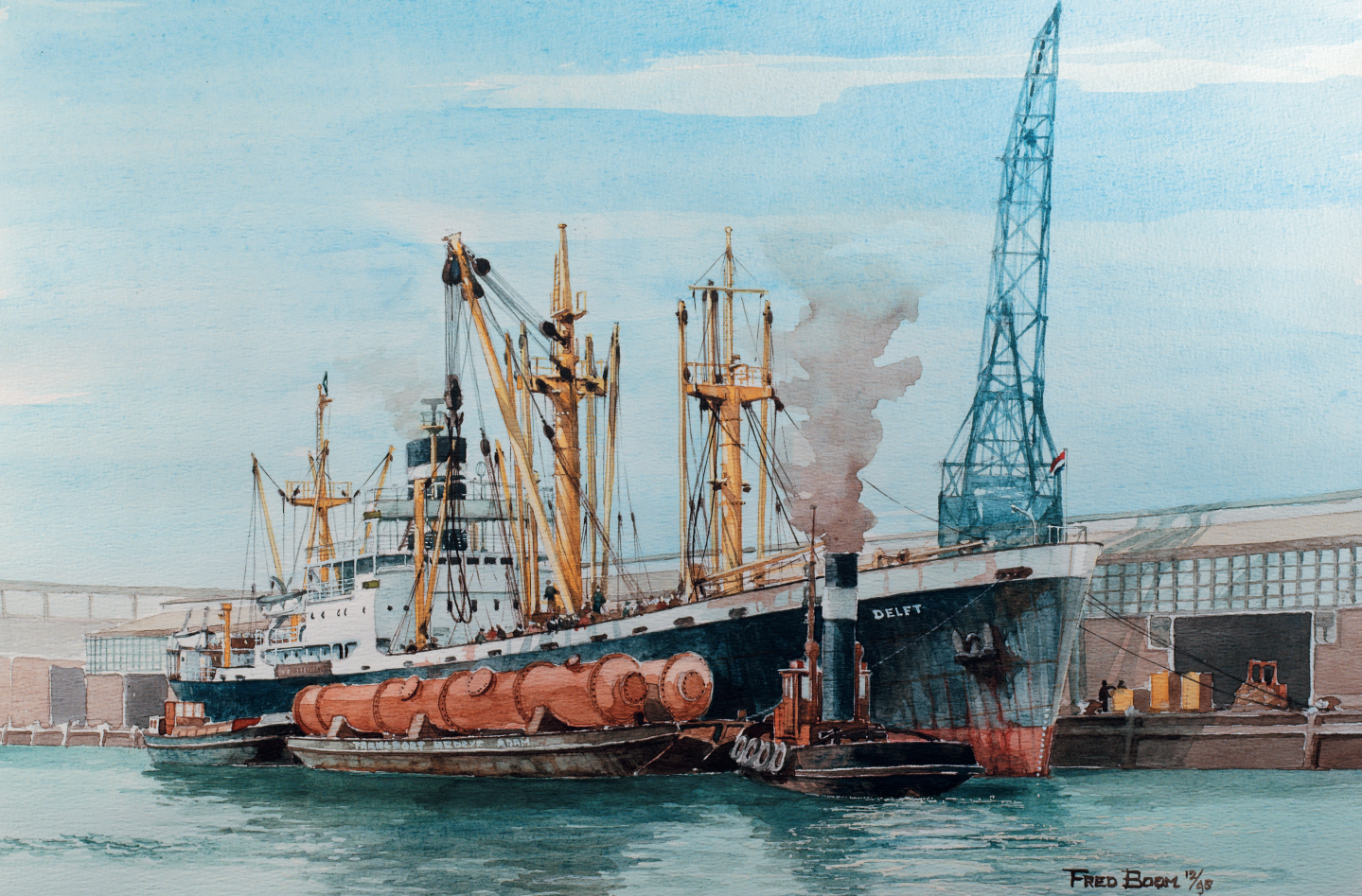
Donderdag werd uit de bark Record, van Glasgow naar Soerabaya bestemd, door middel van de stoomkraan eene nette schroefstoomboot gehesen. Het vaartuig is 30 à 40 voet lang (ca. 10 meter) en volkomen uitgerust met machine, schroef, ketel, enz.; het heeft zeer weinig diepgang en is bestemd voor de riviervaar op Java. De boot lag op het dek der Record, maar toen dit schip zee koos, bemerkte men dat de stoomboot te veel plaats besloeg om het barkschip behoorlijk te kunnen regeren. Men achtte het dus beter weder te Greenock binnen te loopen en de stoomboot te lossen. Twee andere soortgelijke stoombooten kwamen hier voor eenige dagen uit Glasgow aan en werden uit elkander genomen en aan boord der Janet Mitchell gebracht, die in lading ligt naar Soerabaya.¹



Als voorbeeld van het bovenbedoelde scheepstype en van het zelfde formaat als de Record, dient de driemast bark 'Salmon P. Chase'.

Bron: en.wikipedia.org/wiki/USRC_Salmon_P._Chase.

¹ Algemeen Handelsblad 20-12-1862.



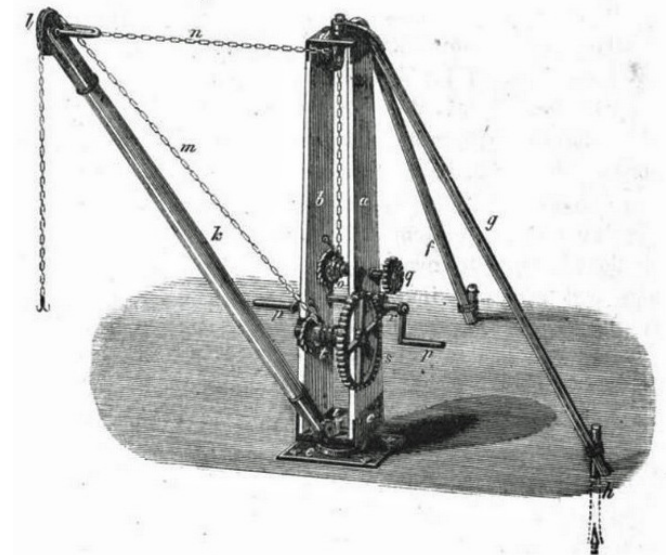
De zware spier in actie bij het laden van onderdelen voor de olie-industrie. Het motorschip Delft van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot-Maatschappij (KNSM) aan de Surinamekade in Amsterdam. Ca. 1955. De Delft was een Amerikaans standaardschip type C1 uit de tweede wereldoorlog. Het bouw bureau van de KNSM had de zware spier ontworpen om het transport van onderdelen voor de olie-industrie van de Koninklijke/Shell in Curaçao en Maracaibo in Venezuela mogelijk te maken. Gouache van de maritiem schilder Fred Boom. Als leerling-machinist bij de KNSM heeft Fred de installatie van de grote mast en zware spier gezien. Met dank aan Fred Boom.

speciaal voor de laadbomen. Rond 1940 beschikten veel vrachtschepen over een aantal masten voorzien van laadbomen.

Zware lading vervoer

Zware lading werd in de 19e eeuw nauwelijks over zee vervoerd. Uit het bericht uit 1862 blijkt dat zeilschepen niet geschikt waren om zware of omvangrijke lading aan dek te vervoeren. Daarom werden stoomlocomotieven,

sleeptboten, lichters en machines in gedemonteerde vorm in kisten en kratten vervoerd. Kapitein Jan Wijsmuller zou begin twintigste eeuw dit soort kleine vaartuigen zeilend naar hun bestemming vervoeren. Soms werden ze gesleept door zeesleeptboten. Voor stoomlocomotieven, stoommachines en andere grote installaties was dit geen oplossing. Dat veranderde in de 20e eeuw. Glasgow was de grootse exporthaven van stoomlocomotieven. In 1918 werd door de Noorse kapitein Christen Smith de Skibsaktieselskabet Christen Smiths Rederi opgericht. Toen een Noorse scheepswerf de eerste twee, gewone, vrachtschepen opleverde, stortte in 1920 de scheepvrachtenmarkt in. De schepen werden omgebouwd voor het vervoer van zware lading, met het doel complete stoomlocomotieven, treinwagons, sleeptboten, lichters en meerboeien te vervoeren naar Afrika en Azië. Dat had



Het oertype van de derrick kraan uit het leerboek van Prof. Grothe uit 1874.



Voordat de derrick kraan in Schotland werd ontwikkeld stonden er in Nederlandse steden al ongeschoorde laadboom kranen aan de grachten. Tekening van Gerrit Lamberts 1817 Binnenschip met laadboom Nieuwezijds Voorburgwal. Stadsarchief Amsterdam.

Collectie Koninklijk Oudheidkundig Genootschap, KOG-AA-2-13-262

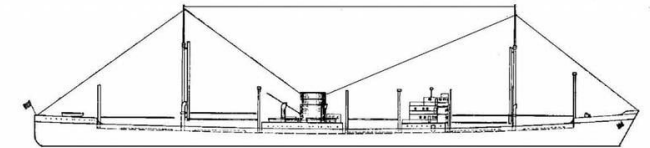


De Belray is in januari 1926 door scheepswerf Armstrong Withwort in Low Walker opgeleverd aan Rederiet Belnor AS (Christen Smith, manager), Oslo. Hier worden sleepboten en lichters geladen.

succes. Smith ontwierp schepen met speciale derricks voor het zware hijswerk. Tussen 1924 en 1926 bouwde

de scheepswerf Armstrong, Whitworth & Co. Ltd. in Low Walker aan de Tyne (gespecialiseerd in bijzondere

schepen zoals ijsbrekers) drie van dergelijke schepen. Deze vrachtschepen hadden de machinekamer met dieselmotor achter, een bijzonderheid voor vrachtschepen in die tijd. Ze beschikten over een derrick – laadboom – voor het hijsen van 120 ton en twee voor 50 ton. De masten van de derrick waren elk geschoord door twee ijzeren balken. Bij het hijsen van de stoomlocomotieven werd een spreader gebruikt. In 1935 werd het bedrijf geherstructureerd en ging verder als Belships Company Limited Skibs-A/S. Het Britse Ministry of War Transport liet in de tweede wereldoorlog aan aantal schepen bouwen die waren gebaseerd op het ontwerp van De Bel ships.



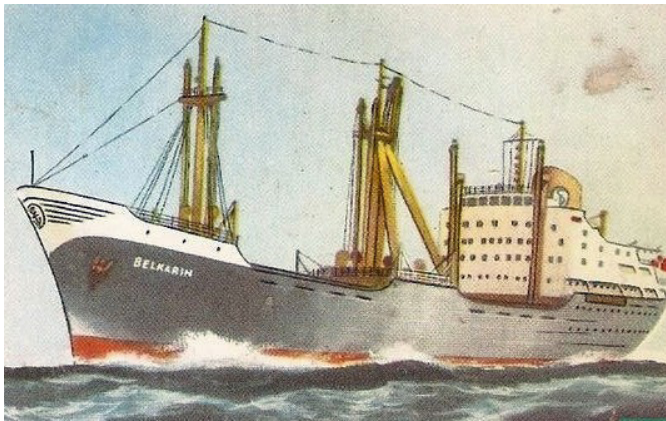
De Annenkerk werd in 1947 gebouwd door de Dok en Werf Maatschappij Wilton Fijenoord in Schiedam voor de Verenigde Nederlandse Scheepvaart Maatschappij. Het was een van de modernste vrachtschepen. Het schip telde twaalf laadboommasten; dat was twaalf laadbomen plus acht aan de twee grote masten. Mogelijk heeft schip enige tijd twee iets zwaardere laadmasten gehad. Echt zware spieren had het schip niet.

Bron: [modelbouwtekeningen](#)



Het stoomschip Breda van de KNSM ca. 1955 met een deklading voor de petrochemische industrie. Het is gebouwd als Antoch Victory voor het American Bureau of Shipping in de tweede wereldoorlog. Het waren snelle schepen voor vervoer van oorlogsmateriaal. Goed zichtbaar is de zware spier aan de middelste mast. Bron: Scheepvaartmuseum Amsterdam 1993,7609

Ze kwamen in beheer bij Britse rederijen voor vervoer van oorlogsmateriaal. Na de tweede wereldoorlog kregen ze een commerciële rol. Ook de Amerikanen bouwden een groot aantal standaardschepen waarvan een aantal na de oorlog voor Nederlandse rederijen in de vaart kwam. Een aantal van deze standaardschepen was uitgerust met laadbomen voor zware lading.



Belkarin, een van de twee Belships gebouwd bij Scheepswerf de Hoop in Lobith. Duidelijk is de geschoorde derrick mast te zien.
Tekening: Frans Naerebout Captain Grant album ca 1955.

De succesvolle rederij Belships liet na de Tweede Wereldoorlog bij de scheepswerf de Hoop in Lobith twee van dit soort schepen bouwen. In Europese havens waren er wel drijvende kranen en bokken om locomotieven aan boord te hijsen, maar die ontbraken meestal in Afrika en Azië. Daar moesten locomotieven vaak op een rede worden overgeladen op lichters voor transport naar de wal. Enige jaren na de stichting van rederij Christen Smith ging de Duitse Hansa rederij zich ook specialiseren in het vervoer van zware lading. Na 1945 rustten zij hun schepen uit met de karakteristieke Stülcken derricks (Stülckenbaum). Geleidelijk werden ook gewone lijnvaartvrachtschepen uitgerust met hijswerktuigen, de zware spieren, voor zware lasten. De K.N.S.M. vervoerde onderdelen voor aardolieraffinaderijen naar Curaçao en Aruba en de V.N.S. naar de Perzische Golf. Hun eerste schepen voor zware lading waren Amerikaanse standaardschepen uit de tweede wereldoorlog.



Naast de lijnvaartschepen met zware spier verschenen er ook schepen speciaal voor het vervoer van zware lading. In 1956 werden op de scheepswerf de Groot & van Vliet in Slikkerveer twee kustvaartuigen samengevoegd tot het zware ladingschip Gloria Siderum voor de Gloria Navigation Line Company, Monrovia. Manager C. Holscher's Scheepvaartbedrijf N.V., Rotterdam. Hier omstreeks 1990 als de MULTI SERVICE 300. Het schip is in 1993 in Amsterdam gesloopt.
Bron: [Koopvaardij](#).

Nederlandse zware ladingschepen

In de jaren zestig bouwde de Zaanlandse Scheepsbouw Maatschappij een aantal vergrote kustvaartuigen met derrick masten voor zwaar vervoer voor Jumbo scheepvaart van rederij Kahn in Rotterdam. Deze rederij bestaat nog steeds als [Jumbo Maritime](#) Ook andere werven bouwden zware ladingschepen. Zo ging op de scheepswerf v/h de Groot en van Vliet in Slikkerveer zo'n schip – de Gloria Siderius – van stapel dat bestond uit twee aan elkaar verbonden kustvaartuigen met daarop een derrick kraan. Het was het begin van een nieuwe ontwikkeling, uitgelokt door de geweldige expansie van de chemische industrie en de olie- en gaswinning op zee. Dat begon oorspronkelijk in het Maracaibo meer in Venezuela

en de Golf van Mexico. De olie- en gaswinning in de Noordzee leidde tot een enorme schaalvergroting die grote gevolgen had voor de transportsector en de hijs techniek.

De Heavy Lift Mast Kranen van Huisman

Momenteel zijn er talloze gespecialiseerde zwaar transportschepen, vaak uitgerust met een Huisman kraan, een ongeschoorde laadboomkraan. De eerste Huisman kraan werd in 1984 geplaatst op het revolutionaire zware ladingschip Happy Buccaneer. Het schip was gebouwd naar een ontwerp van de Nederlandse scheepsbouw ingenieur Ernst Vossnack, in samenwerking met opdrachtgevers Mammoet Shipping, Nedlloyd en de



*Het ultieme Nederlandse zware lading schip, de Nedlloyd Willemstad, in 1970 als Trident Amsterdam bij de Scheepswerf P. Smit jr. in Rotterdam; voor de KNSM. Het schip heeft traditionele laadbomen, elektrische dekkranen en een Stülcken mast voor een zware spier. Via dit systeem kon een zware spier twee ruimen bedienen. Hij was snel gebruiksklaar. Het schip is gesloopt in 1992. De ontwikkelingen gingen snel.
Bron: Marhisdata*

Schiedamse kranenbouwer Huisman.¹ Vossnack was hoofd van het ontwerpbureau van de rederij Nedlloyd, waarin veel traditionele Nederlandse scheepvaartmaatschappijen waren opgegaan. Hij heeft veel innovatieve ontwerpen op zijn naam staan. Mammoet shipping was in 1973 opgericht voor het vervoer van projectlading, vooral van de petrochemische industrie. Het was een dochteronderneming van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij in Amsterdam. Hun eerste schip, de Happy Rider, werd gebouwd bij de Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij. Het had twee zware spieren van 160 ton hijsvermogen. In de Happy Buccaneer werden de ervaringen met de Happy Rider en gehuurde schepen verwerkt. Zo moesten er zwaardere kranen komen en er moest een rij-op-rij-of toegang komen. Het dek moest versterkt zijn om zware lading te kunnen vervoeren. Ook moest het schip geschikt zijn voor containervervoer.¹ De

Japanse werf Hitachi Zosen te Innoshima bouwde het schip. In 2000 werd Spliethoff volledig eigenaar van de Happy Buccaneer, waarna het werd ingezet in de zwareladingtak van deze rederij: BigLift Shipping.² Na de Happy Buccaneer werd deze bijzondere kraan van Huisman geplaatst op innovatieve schepen zoals het werkschip Amethyst dat uit twee rompen bestond, de pijpenlegger Lorelay van Allseas (Edward Heerema) en de Smit Semi 1 en Smit Semi 2 van Smit Tak International.³ De Lorelay was een bulkcarrier die op de scheepswerf Boele in Bolnes werd verbouwd, de Amethyst werd gebouwd op scheepswerf de Hoop in Lobith en afgebouwd bij Wilton-Feijenoord in Schiedam en de schepen voor Smit Tak kwamen van de werven van Van der Giessen-de Noord. In 2022 vond de aflevering plaats van de honderdste Huisman Heavy Lift mast kraan. De Happy Buccaneer is tot 2024 in de vaart geweest. Veertig jaar is

¹ A. Peterse, De 'Happy Buccaneer' kan elk project aan. Maritiem Journaal 85 (Weesp,1985)

² https://www.bigliftshipping.com/assets/data/bignews/BigNews_20.pdf

³ <https://web.archive.org/web/20190209140510/http://www.swzonline.nl/system/files/archive//198709.pdf>



De oudste Huisman Heavy Lift Mast kranen. Zwareladingsschip Happy Buccaneer tijdens een proefhijs in 1984.

uitzonderlijk voor een vrachtschip. Ook de Smit Semi 1 vaart nog in de Golf van Mexico. Ook de Lorelay uit 1986 is nog in de vaart. Het geeft aan hoe ver deze schepen met hun kranen hun tijd vooruit waren. Met de bouw van steeds meer en steeds grotere windturbines op zee is de bouw van kraanschepen met Huisman heavy Lift kranen in een nieuwe fase gekomen.



Smit Semi 1, met Huismankraan

Een nog werkende portaalkraan van Rörink & Van den Broek uit 1916

HELMIG KLEEREBEZEM

Vorig jaar heeft de secretaris van NedSEK, Gerard Jacobs, in opdracht van de Stichting Stadswerf Koningspoort Rotterdam een cultuurhistorische waardestelling gemaakt van de kraan bij deze museumwerf. Leverancier en vervaardiger van de draaikraan voor kraanbedrijf op rijdend portaal, bouwjaar 1916, is de Machinefabriek en Constructiewerkplaats Rörink & Van den Broek uit Enschede. Deze uit 1902 daterende machinefabriek was gespecialiseerd in het vervaardigen van 'Hijschwerktuigen'. Na het faillissement in 1996 ging de onderneming in afgeslankte vorm verder als onderdeel van Wijnker van Lint uit Schagen. In 2005 ging ook deze firma, die zich bezig hield met hoofdzakelijk constructiewerk, failliet.

De kraan komt oorspronkelijk van scheepswerf De Haan & Oerlemans in Heusden, daar gevestigd sinds 1911. Na verkoop van de werf in 1954 aan Cornelis Verolme werd deze vervolgens sterk uitgebreid en gemoderniseerd



De scheepshelling van de Koningspoort
Foto: Vysotsky, Koningspoort, Wikipedia Commons.

en sinds 1958 voorgezet onder de naam VSH Verolme Scheepswerf Heusden. Na een faillissement in 1999 nam De Hoop Lobith de werf over. Al eerder, in 1983, was de kraan door bemiddeling van Pieter Blussé door Verolme geschonken aan de Koningspoort, daar in 1988 in gebruik genomen waar ze heden ten dage nog steeds werkzaam is.

Kraan Koningspoort

In een omschrijving uit 1921 van Rörink & Van den Broek bestaat de in 1916 geleverde driemotorenportaalkraan in hoofdzaak uit het draaibare bovendeel, het kraanhuis met arm en het verrijdbare portaal. Boven op het portaal zijn op consoles de motor en transmissies voor de rijbeweging opgesteld. De stroomtoevoer geschiedt door middel van een flexibele kabel geborgen in een goot naast een rail, die zich bij het rijden automatisch op een trommel op- of afwint. De hijslier bestaat uit een gegroefde draadtrommel, een bandrem met remmagneet en een controller voor het regelen van de hijs- en striksnelheid. De zwenkbeving bestaat uit een open RSA motor met elastische koppeling verbonden met wormwieloverbrenging. De vermogens van de motoren en snelheden zijn: Open RSA motor 10 pk voor hijsen bij 1500 kg, 24 meter per min. Bij 3000 kg 12 meter per min. De drupwaterdichte RSA motor 10 pk voor rijden, 40 meter per min. En de open RSA motor 4,5 pk voor zwenken, 2 omwentelingen per min. De elektrische installatie met montage werd geleverd door HEEMAF Hengelo, de belangrijkste toeleverancier van elektrische aandrijvingen aan kraanfabrikanten in Nederland

Uniek

De kraan met het bouwjaar 1916 is het oudste nog werkende exemplaar in zijn soort in Nederland. De enkele andere bewaard gebleven kranen van dit type in Nederland zijn alle van recentere datum. Samen met de oude dwarshelling en verdere outillage op de werf vormt de kraan een uniek ensemble, in de schaduw van het Witte Huis uit 1897, en de moeite waard om in goede conditie te houden. Daarbij is het noodzakelijk dat ook de werf kan blijven draaien.

Met dank aan Gerard Jacobs de samensteller van het rapport.

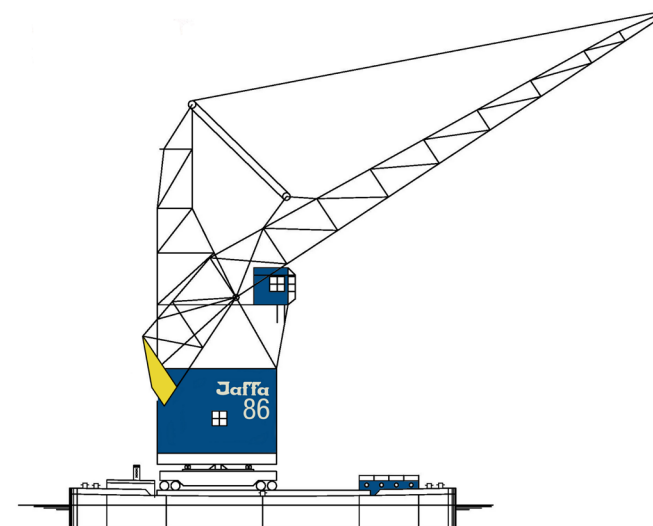
Drijvende Jaffa kraan 86

Een uniek drijvend erfgoed

GERARD JACOBS

Het betreft hier een ponton met daarop een wipkraan voor stukgoedbedrijf draaiend op een rijdend onderstel op rails in lengterichting op het ponton. Aan boord is een eigen Diesel stroomaggregaat voor de voeding van de kraan, verlichting, lenspompen, ankerlieren e.d., maar het ponton heeft geen eigen voortstuwingsinstallatie maar moet worden verplaatst met een duwboot.

We hebben in vorige Nieuwsbrieven al eerder ge-



wag gemaakt van deze drijvende kraan en zijn tijdens één van onze Kranendagen langzij geweest. Maar de motivatie tot behoud is dat deze drijvende kraan is om meerdere redenen waard om voor de Haven van Amsterdam behouden te blijven. Allereerst vanwege de exemplarische waarde, als enige nog overgeblevene van zijn type. Dergelijke varende kranen waren in de wederopbouwperiode na de oorlog van grote betekenis voor de overslag van allerlei stukgoed en daarmee



Met de klok mee: kraandrijvers stoel, gemoderniseerd in 1996; Topwerk aandrijving; Zicht vanuit de cabine; Zwenkrail met wielstellen en koningsspil.
Foto's: Helmig Kleerebezem

De kraan vanaf het pontondek.
Foto: Helmig Kleerebezem

belangrijk voor de toenemende welvaart in ons land. Op een bepaald moment stonden er totaal zo'n 20 van dergelijke drijfkranen in de haven van Amsterdam geregistreerd. En dat is dus naast de vele kranen aan de wal. De kraan is het enig overgebleven exemplaar uit een serie van zes identieke drijfkranen en daarbij ook nog authentiek. Dit uniek stuk gereedschap is verder één van

de weinige nog overgebleven kranen van een belangrijke Nederlandse kraanproducent, Jaffa. De drijvende kraan is in 1949 geleverd door Machinefabriek Jaffa uit Utrecht en het ponton is bebouwd bij S.A. Chantier Naval de Rùpelmonde (B) met het brandmerk 6505 B Amst 1967. Het ponton heeft een lengte van 26,1 m, een breedte van 12,6 m en een holte van 2,1 tot 2,25 m (de boeg en

hek lopen iets op). De diepgang is ongeveer 1,58 m met een waterverplaatsing van circa 203 m³. De toelaatbare dekbelasting is 1,50 t/m². Onderin het ponton was vroeger een woning voor de schipper met zijn gezin. verder een machinekamer met een diesellaggregaat in een silent pack met een generator van 400 V, 140 kVA voor de voeding van de kraan. Ook is er een walaansluiting.



Het hijslierwerk. Foto: Helmig Kleerebezem

De kraan heeft een hijscapaciteit 2,5 ton bij een vlucht van 8 tot 30 m. De kraan heeft een onderstel dat op rails op het dek rijdt en een zwenklagering d.m.v. een koningsspil en zwenkwielen. Het lierwerk, topwerk, zwenkwerk en rijwerk zijn elektrisch aangedreven waarbij de hele elektrische installatie in 1996 is gemoderniseerd (nog niet alle gegevens van de kraan zijn bekend). De kraan zelf is een zogenaamde Wipkraan of Topkraan, zo genoemd omdat tijdens het verstellen van de giek de last nagenoeg op dezelfde hoogte blijft (lastcompensatie of Level-Luffing). Opmerkelijk is dat de kraan gemonteerd is op een rijdend onderstel op het ponton, hiermee kon de kraan zich in zekere mate optimaal opstellen ten opzichte van

het ruim van het te lossen zeeschip en de afzetplek op de kade of de lichter. Tevens kon de kraan zichzelf verhalen d.m.v. de deklieren. Doordat de kraanmachinist deze zelf kon bedienen was er geen extra menskracht op het ponton nodig voor de bediening van deze verhaallieren.

De kraan vertegenwoordigt een fase van de Amsterdamse Haven waarin overslagcapaciteit geleverd werd met een zo groot mogelijke flexibiliteit wat betreft hijscapaciteit en inzetbaarheid. De kranen werden veel ingezet voor de overslag van hout (als pakket en als boomstam), balen rijst, koffie, thee, meel, cacao en andere goederen veelal in balen of op pallet. En zo is er vandaag de dag geen drijvende stukgoedkraan meer in de haven te zien, alleen de reusachtige Lemniscaat grijperkranen met hun capaciteit van 36 á 40 ton en hier en daar een Nellen grijperkraantje voor de kleinere schepen.

Reden temeer om deze unieke drijvende kraan voor de komende generaties te behouden en waarvoor een Stichting behoud drijvende Jaffa kraan 86 is opgericht die de tijd moet overbruggen die de gemeente nodig heeft om e.e.a. in te plannen. Meest logische locatie voor de kraan lijkt momenteel het Houtveem waarvan de loods ook reeds een monument is. Om de status van de kraan te verhogen heeft ook inmiddels een registratie plaats



Werken met drijvende kranen. Foto: collectie Dook Lute

gevonden bij het Nationaal Register Mobiel Erfgoed.

Tijdens het beheer van de stichting zal de kraan ook gebruikt worden voor evenementen zoals Sail-2025 en 750 jaar Amsterdam en ook zal er een expositieruimte in komen voor educatieve doeleinden met veel verhalen uit het rijke verleden van de Amsterdams haven. Inmiddels is de Stichting tot behoud drijvende Jaffa kraan 86 een feit en is ook de kraan zelf overgedragen en ligt op een veilige plek in de Coenhaven.

Stadskraan Kampen

15 jaar voorbereiding, fondswerving en bouwen

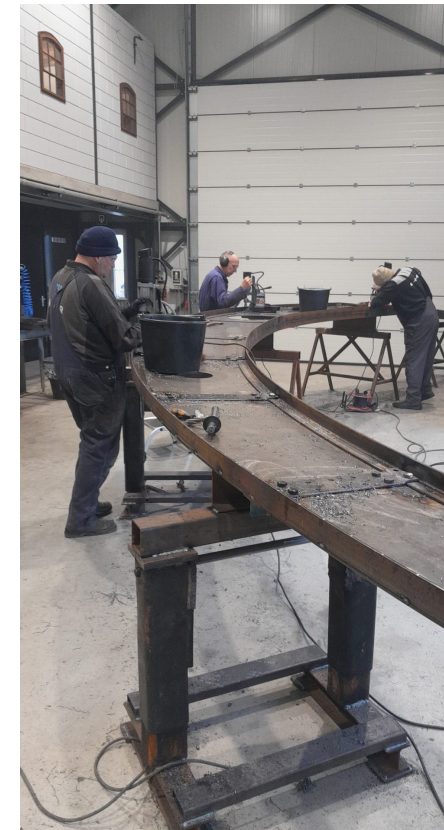
TONNY LAGENDIJK (bewerking Gerard Jacobs)

Het idee voor het herplaatsen van een kraan aan de IJsselkade ontstond in 2000. Tijdens een renovatieklus aan de kade kwam de vraag op waar die kraan die er vanaf 1870 tot 1969 stond voor het lossen van schepen en het plaatsen van scheepsmasten toch gebleven was. Aan de plaatselijke historicus Kees Schilder werd gevraagd om dit na te gaan. Hierbij bleek dat de kraan gesloopt was zonder vergunning. En verder, als enig historisch gegeven, dat de kraan gebouwd was door de IJzergieterij "de Prins van Oranje" te Den Haag en dat er in Middelburg een dergelijke kraan stond. Dat er ook één in Koog aan de Zaan staat wist men toen nog niet, wel dat deze kranen op verscheidene andere locaties hebben gestaan. Het gaat hier om een type Fairbairn kraan waarover reeds door NedSEK ruimschoots geschreven en gepubliceerd was. Daarbij was de kraan in Middelburg al lang tot rijksmonument verklaard.

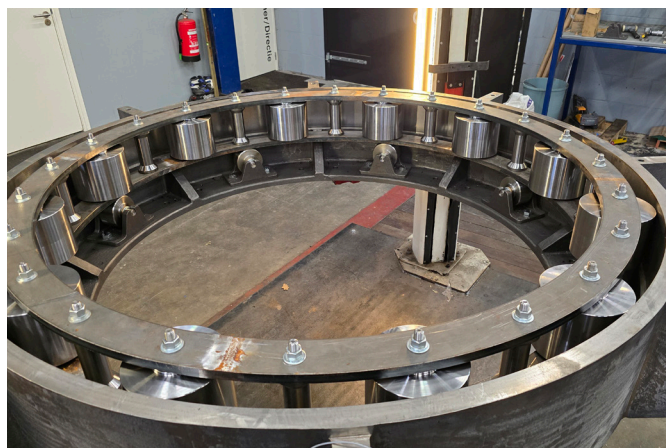
Betrokkenen in Kampen riepen een stichting in het leven om een herplaatsing van de kadekraan mogelijk te maken en nader onderzoek werd gedaan. Van de gemeente Kampen kwam de toezegging dat het project op alle medewerking mocht rekenen. Ook de dijkgraaf van het betreffende waterschap, de heer Schaap, reageerde positief evenals de firma P.M. Duyvis in Koog aan de Zaan waar dus ook een dergelijke kraan staat. Ook de plaatselijke scholengemeenschap Pieter Zandt bleek



Foto's boven: De oorspronkelijke kraan op de IJsselkade in Kampen.
Bron: Internet



Van links naar rechts: Deksel voor op de draaikrans met gat voor koningsspil, een mooi gietstuk en fraai klinkwerk; Ook voor de toe passen bouten is maatwerk vereist; Noeste werkers bezig met het samenstellen van giekdelen. Foto's boven en links onder: Stichting Herbouw Kadekraan Kampen.



De nieuwe draaikrans.

bereid er een leerlingenproject van te willen maken en waar mogelijk aan de herbouw een bijdrage willen leveren. Bovendien was één van de leerkrachten bereid een schaalmodel van 1 op 10 te maken. De fa. Staalbouw in Kampen was bereid om tegen materiaalkosten (met een deel zelfwerkzaamheid) garant te staan voor de herbouw, vlechtbedrijf Wijna stond voor de constructie in de grond, fa. Van de Vegte was bereid eventuele transporten en kraanwerkzaamheden te verzorgen, ook op stratenmakersbedrijf Woning kon de initiatiefgroep een beroep doen en Bert Slik van het gelijknamige schildersbedrijf zegde zijn medewerking toe. En er meldde zich een persoon met ervaring in het ontwerpen van mallen voor tandwielen bij de stichting met de toezegging mee te willen doen. Toen uit Middelburg in 2009 het bericht

kwam dat de kraan van zijn sokkel gelicht zou worden en ontmanteld voor totale restauratie nam Tonny Lagendijk van Flevo Engineers uit Emmeloord, tegenwoordig Machworkx, het op zich om de kraan driedimensionaal in beeld te brengen wat leidde tot ruim 100 CAD tekeningen. Hiermee konden er gedetailleerde offertes worden aangevraagd. Toen nog de financiële dekking. Vele sponsors waren bereid tot een financiële bijdrage dan wel medewerking in natura en ook de gemeente Kampen nam deel. Momenteel, februari 2025, is een groep vrijwilligers onder leiding van Bram de Jongh van Bramco bezig met het uitboren van de metalen delen om die vervolgens samen te stellen en door klinken aan elkaar te bevestigen. Daarbij zijn de 15 jaar geleden gemaakte tekeningen uitgangspunt. Alles is zoals origineel in 200 onderdelen gegoten



*Operatie H²O in Kampen. De kraan op de IJsselkade heeft een steur met een belletje gevangen. Deze Kampersteur trekt belangstelling vanaf IJsselkade. Straks zal de kraan belangstelling trekken.
Foto: Herbert F. Behrens (Anefo) 08-08-1956*

door Sanders in Goor en Rick van der Haar van ISK en Lagendijk leverden al het draai- en freeswerk. De klinknagels komen uit Groot Brittannië. Dit uniek project zal het aanzien van Kampen voor altijd veranderen, de mooie kraan zal werkend en wel nog dit jaar aan de kade pronken. Het hele project is op de facebook pagina en de [website](#) van de stichting te volgen. Bert Weever, samen met Berrie Zandbergen één van de drijvende krachten, met nog veel anderen, hebben vele instanties moeten aanspreken om het project rond te krijgen, maar zijn daarin ook met vlag en wimpel in geslaagd. Als NedSEK gaan we zeker een kijkje nemen. Waarbij graag ook kennis nemen van alle detailwerkzaamheden zodat we die kennis en ervaring ook bij andere soortgelijke projecten kunnen gebruiken.

Erfgoed Kraanbaan Nedstaal

1e fase voorlopig veilig gesteld*

HENS TER KUILE

U leest het goed, gedurende december t/m medio februari dit jaar is 37,5 m van de kraanbaan, dat zijn totaal 4 portalen met de tussenstukken, gedemonteerd en opgeslagen bij Quboma in Veen, wachtend op een nog nader vast te stellen nieuwe monumentale locatie in Alblasserdam.

Maar waar ging het eigenlijk ook al weer over

De kraanbaan is een belangrijke ruimtelijke erfenis van de industrialisatie aan het water en de staalindustrie, dat zo onlosmakelijk verbonden is met de gemeente Alblasserdam. De erfgoedwaarde van deze kraanbaan is veelzijdig en omvat cultuurhistorische, educatieve, architectonische en economische aspecten. Dit heeft er toe geleid dat architect Joris Lüchinger in 2020 een plan indiende bij de Erfgoedlijn Waterdriehoek/Maritieme Industrie van de Provincie Zuid-Holland om een deel van de kraanbaan te behouden. Dit plan werd enthousiast ontvangen en gehonoreerd met een subsidie van € 50.000,- waarbij de eigenaar van het terrein, SVE, de zogenaamde co-financier, de andere benodigde € 50.000,- toezegde. En, niet onbelangrijk, een mooie locatie beschikbaar stelde op de kade van het voormalig Nedstaal, pal naast de brug.

Wat ging er mis

Zoals hiervoor geschreven, de subsidies waren geaccordeerd, een prachtige locatie beschikbaar, mooier kon het niet! Maar na 2020 veranderden de tijden, de co-financier raakte gaandeweg in moeilijkheden en trok zich uiteindelijk in september 2023 definitief terug. Wat het nog erger maakte, ook de locatie kwam daarmee te vervallen en ook de subsidie van de Erfgoedlijn die maximaal 3 jaar duurt was in december 2023 verlopen. Met andere woorden we koersten regelrecht op een ramp af, weg monument. Eindstation: de smeltovens van Tata Steel.

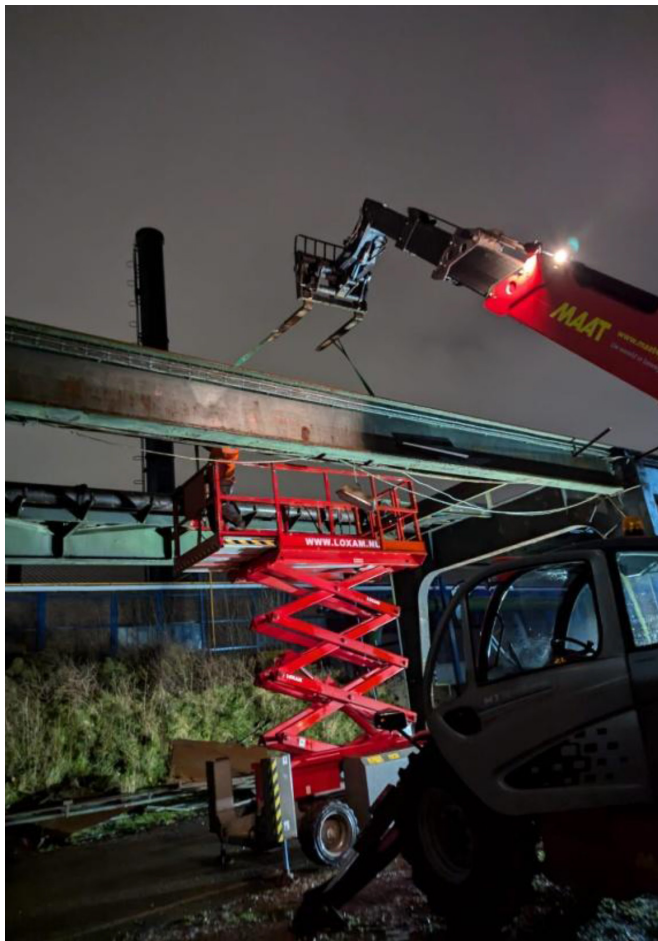
**Dit artikel werd eerder dit jaar gepubliceerd in de nieuwsbrief van Dorpsbehoud Alblasserdam*

De oplossing (tijdelijk)

In oktober 2023 moesten we dus vol aan de bak. Met "we" bedoelen we dan de werkgroep Dorpsbehoud en NedSEK (Nederlandse Stichting Erfgoed Kranen). Hens ter Kuile, één van de leden van Dorpsbehoud is namelijk ook bestuurslid van NedSEK, en dat is de basis voor



*Nedstaal, kraanbaan uit circa 1930. De voorste vier portalen, met een totale lengte van 37,5 meter, zijn voorlopig gered.
Foto's: Hens ter Kuile.*



Nadat in de nacht de portalen gedemonteerd zijn, wordt het Nedstaaltransport in de loop van de dag door Nugteren verzorgd.

een prima samenwerking! De Gemeente Alblisserdam, in casu wethouder Pardo-Kruidenier, werd direct door onze voorzitter Bert de Haan benaderd en in hem vonden we een goede gesprekspartner en medenker. Het eerste wat we moesten doen was de toekenning van subsidie van de Erfgoedlijn van PZH veilig stellen. Ook dat lukte, we kregen uitstel tot december 2024. Samen bekeken we vele locaties waarvan de ene onbruikbaar, de andere te kostbaar en de derde niet passend in de omgeving. Als de meest fraaie locatie kwam naar voren de Jan Smit kade, naast de stopplaats van de Waterbus. Echter omdat deze kade nog helemaal gerenoveerd gaat worden, op dit moment eveneens onbruikbaar. En toen

was het inmiddels november 2024, het moment waarop het einde van de verlenging van de subsidietoekenning in zicht kwam en we hadden nog steeds geen oplossing. Door een innige samenwerking tussen Dorpsbehoud, NedSEK, Gemeente Alblisserdam, Wethouder Pardo-Kruidenier en zijn medewerkers, PZH, Anne-Marie van Brecht, de architect Joris Lüchinger vonden we een tussenoplossing: Demontage van 4 portalen van de kraanbaan door Quboma, transporten door Nugteren en de tijdelijk opslag, 2 jaar, eveneens bij Quboma in Veen. Hoewel SVE helaas de rol van cofinancier en locatie verstreker niet kon waarmaken, moet wel gezegd worden dat zij de kraanbaan gratis hebben geschonken voor het goede doel.

Doelstelling tussen nu en 2 jaar

Tussen PZH en Gemeente Alblisserdam is afgesproken dat zij 2 jaar de tijd krijgen om een mooie locatie te vinden. Bij elk ruimtelijk project zullen zij bekijken of de 37,5 m kraanbaan inpasbaar is. Lukt dit niet in 2 jaar dan vervallen de kraanbaan onderdelen aan PZH en die zal dan alsnog kijken of er buiten Alblisserdam een mooie toepassing gevonden kan worden, maar dat we laten we ons natuurlijk niet gebeuren!! Daarom worden alle Alblisserdammers uitgenodigd voor suggesties en/of tips voor een mooie locatie!



Bovenstaande staande foto's tonen fraai het verschil tussen een laadmast waarmee zand overgeslagen wordt in de werkhaven bij de Deltawerken in Bruinisse en de oudste Huisman Heavy Lift Mast kranen. Het zwarewaredalingsschip Happy Buccaneer ligt in de haven van Rotterdam. Foto's: Internet en Leo Johannes 6 juli 2019

NedSEK informatief:

De Nederlandse Stichting Ergoed Kranen houdt zich bezig met de historie van de Nederlandse kranenbouwers en het gebruik van hijskranen.

Doelstellingen: Het behoud van cultureelhistorisch waardevolle kranen door technisch onderzoek, archiefonderzoek en advisering in de breedste zin van het woord.

Fondsen: Zonder financiële hulp lukt het niet om onze doelen te realiseren. De NedSEK is dan ook altijd geïnteresseerd in bijdragen van donateurs en sponsors.

ANBI: NedSEK heeft een ANBI registratie onder nummer 854942087.

Bankrekening: IBAN NL53ABNA0620094222 ten name van 'Nederlandse Erfgoed Kran'.

KVK: De Nederlandse Stichting Erfgoed Kranen opgericht op 19 februari 2015, inschrijvingsnummer KVK 62749390

Secretaris: Gerard Jacobs

e-mail: gjacobs2(at)wx.nl

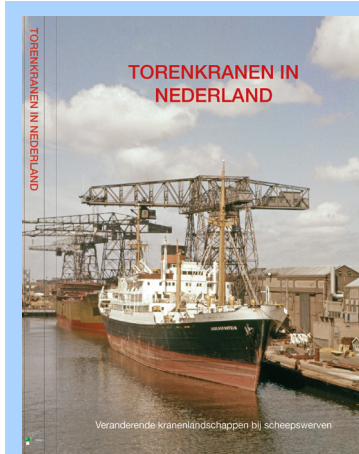
Telefoon: +31 (0)653768896

Uw steun is en blijft nodig!

We blijven het toch maar herhalen: een beroep op u die het kranenerfgoed een warm hart toedraagt. Dankzij uw tips en informatie kan NedSEK als klein vrijwilligersclubje toch de ontwikkelingen volgen en zo nodig actie ondernemen. Dat alles kost best veel tijd en ook een beetje geld als reis- en vergaderkosten, beheer website enzovoorts.

Omdat de NedSEK een geregistreerde ANBI is, komt uw gift in aanmerking voor aftrek van de inkomstenbelasting.

Onze Nieuwsbrief is en blijft gratis. Mocht u nog geïnteresseerden weten die deze nog niet ontvangen, dezen kunnen zich aanmelden bij onze secretaris.



Torenkranen in Nederland

Mocht u nog een exemplaar willen bestellen, dan kan dat, want we hebben nog aantal op voorraad. Stuur een e-mail naar onze secretaris [gjacobs2 \(at\) wx.nl](mailto:gjacobs2(at)wx.nl). Vermeld 'Torenkranen' en uw adresgegevens voor verzending. Het boek kost € 30 (per exemplaar), exclusief verzendkosten.

In deze uitgave gaan we uitvoerig in op de verschillende technische aspecten van de torenkraan, maar brengen we ook bouwers en de gebruikers over het voetlicht. Met daarbij een overzicht met beschrijvingen van alle torenkranen ouder dan vijftig jaar die nu nog in Nederland 'overeind staan'. In het boek hebben we tevens enkele inspirerende voorbeelden opgenomen van behoud en soms ook herbestemming en conservatiebeleid.