

# Conrad-Stork kranen Hunzehaven Groningen

De stad Groningen was al sinds de middeleeuwen een maritiem centrum en zeehaven met reeds in de 13<sup>e</sup> eeuw een stadskraan in de vorm van een tredmolenkraan. In de loop van de tijd breidden de havenactiviteiten zich verder uit, van het westen met het Reitdiep naar de Noorderhaven en naar de Zuiderhaven - waar nu het centraal station ligt - tot aan de Oosterhaven. Deze laatste dateert uit het laatste kwart van de 19<sup>e</sup> eeuw en hier vonden tot ver in de 20<sup>ste</sup> eeuw verreweg de meeste havenactiviteiten plaats. Ondertussen ontwikkelden de kranen zich van hout tot ijzer in de 19<sup>e</sup> eeuw en van handgedreven tot elektrisch aangedreven. Stoom- of waterkracht is nooit toegepast bij de havenkranen in de Stad.

Zo stonden er in 1965 aan de Oosterhaven - een uitspringend deel van het Eemskanaal noordoostelijk nabij de stad - vier kranen om te laden en te lossen. De ontwikkelingen gingen echter verder, er kwamen nieuwe havenfaciliteiten verder weg van de stad langs het Eemskanaal en die namen de functie van de Oosterhaven over. De oude locatie kreeg vervolgens een woonbestemming door herinrichting van de pakhuizen aan de kade.

In 1966 begon de verhuizing van de twee grootste kranen naar de nieuwe Hunzehaven. Daar was het eind jaren '60 al zo druk dat, naast de al overgeplaatste wipkranen er ook twee oude havenkranen uit Amsterdam geïnstalleerd werden. Zo stonden er rond 1970 zes kranen op de kades van de Hunzehaven. Maar ook de Hunzehaven verloor binnen enkele tientallen jaren zijn overslagfunctie. Al in 1972 bleek het gemeentelijk kraanbedrijf zwaar verliesgevend. Rond 1985 'verdwenen' drie van de zes kranen; de twee uit Amsterdam werden verschrot, een kleine wipkraan werd verkocht aan een betonmortelcentrale ter plaatse. Eén van de twee grote wipkranen, de Titan, kwam door een aanvaring met een, tijdens een storm, losgeslagen schip bij Nies-tern Sander, aan het eind van de kraanbaan

ongelukkig in het water terecht, werd nog wel gerepareerd maar verhuisde naar Delfzijl. En zo bleven er nog maar twee over.

Midden 1988 volgde de opheffing van het gemeentelijk havenbedrijf en ging de exploitatie over naar een particuliere onderneming. Onder de naam Havenbedrijf Groningen volgde nog een tijdelijke opleving, maar het mocht niet baten. Nu staan al geruime tijd de twee nog resterende havenkranen te staan bij de firma Ritsema Sierbestrating. NedSEK heeft zich vanaf maart 2014 met het mogelijke behoud en herstel hiervan beziggehouden.

## Van zes naar vier naar twee

De vier soortgelijke wipkranen die aan de Oosterhaven stonden, alle gebouwd door Conrad-Stork in Haarlem, hadden een eigen identiteit, in ieder geval elk een eigen naam, ontleend aan de namen van de giganten uit de klassieke oudheid.

- Kraan 1, Centaur. Order N<sup>o</sup>., 2116 3,5 t x 8 tot 25 m, bouwjaar: 1954
- Kraan 2, Atlas. Order N<sup>o</sup> 1922, 3,5 t x 6 tot 16 m, bouwjaar: 1956
- Kraan 3, Hercules. Order N<sup>o</sup> 1977, 2.4/3,5 t x 6 tot 20.5/16 m, bouwjaar: 1954

- Kraan 4, Titan. Hiervan is het lastbord niet bekend, maar zal overeenkomen met de Centaur.

Van de zes kranen die in 1980 aan de Hunzehaven stonden zijn er dus slechts twee over, de Centaur (25 meter giek) en de Atlas (16 meter giek), en momenteel nog steeds eigendom van de firma Ritsema.

### Rapport

In 2016 is het door NedSEK vervaardigde rapport over de kranen overhandigd aan onder meer de wethouder van stadsontwikkeling en kon er een start gemaakt worden met het behoud van de kranen en de moeilijke

keuze voor de uiteindelijke locatie. Het rapport omvatte een omschrijving van de kranen, de ontwikkelingsmogelijkheden en aanbevelingen en een cultuurhistorisch waardeoordeel volgens de richtlijnen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Inmiddels zijn verscheidene beraadslagingen geweest van B&W, echter tot een echte haalbaarheidsstudie is het nog niet gekomen. NedSEK wacht op de openbaarmaking van de nog ontbrekende technische gegevens uit het archief van de firma Ritsema. Op basis daarvan zal het rapport waar nodig aangepast worden en zullen we het opnieuw aanbieden: de aanhouder wint.



*De twee kranen aan de Hunzehaven staan nu nog gebroederlijk en fier overeind.*