

INHOUD

Voorwoord

Conrad-Stork kranen - Hunzehaven Groningen

Impressie kranendag Amsterdam 29 September



VOORWOORD

Met gepaste trots schrijf ik als voorzitter van de Nederlandse Stichting Erfgoed van Kranen dit voorwoord bij onze eerste digitale Nieuwsbrief.

Tja, vanwaar die fascinatie voor kranen? In mijn jeugd – en dan hebben we over de jaren '40 en '50 – woonde ik met ons gezin op het terrein van een grote papierfabriek te Wormer. Vlakbij ons huis stonden de "lieren", grote hijstorens waarmee oudpapier, china clay, cellulose en andere grondstoffen droog van dekschuiten de fabriek in werden gehesen. Iets verder was de Zaan met zijn talloze beurtschepen die waren uitgerust met een giek om bij de fabrieken en beurtvaartsteigers vaten, zakken en kratten aan of van boord te hijsen. Aan de Zaan lag ook een scheepswerf met een derrick kraan om schepen gedeeltelijk uit het water te hijsen

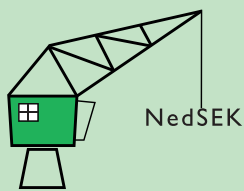
om bijvoorbeeld een staaldraad uit het schroefraam te halen. Later kwam daar een paar keer per jaar een grote drijvende bok van Goedkoop uit Amsterdam om een jacht te water te laten.

Toen een nieuwe papierfabriek werd gebouwd kwamen er grote kraanwagens van Stooft om het de machines de fabriek in te hijsen. Kortom een jeugd waarin kranen een grote rol speelden. Vanaf 1960 fietste ik naar de haven van Amsterdam om schepen te kijken. En waar schepen waren, daar waren kranen.

ERFGOED

Vanuit de maritieme belangstelling groeide de interesse in industrieel erfgoed. En mijn belangstelling voor kranen herleefde weer toen ik als industrieel archeoloog een vraag kreeg over het belang van de Fairbairn kraan van de machinefabriek DuyvisWiener in Koog aan de Zaan. Inmiddels zijn we enkele jaren verder en bestaat de stichting NedSEK ruim twee jaar. We hebben onze krachten gebundeld en daarmee wordt het belang van (het behoud van) ons kranenerfgoed steeds zichtbaarder en breder gedragen. We hebben kranendagen georganiseerd, bijgedragen aan publicaties, presentaties gehouden en kranenerfgoed bezocht. Deze Nieuwsbrief is weer een van onze nieuwe activiteiten om uw en ons aller belangstelling voor dat kranenerfgoed te bevorderen. Ik wens u allen veel lees- en kijkplezier en wacht met spanning op uw reacties en commentaren.

Jur Kingma



CONRAD-STORK KRANEN HUNZEHAVEN GRONINGEN

De stad Groningen was enkele tientallen jaren geleden een maritiem centrum, waar langs de havens en op de kades volop activiteit heerste. Zo stonden rond 1970 aan de Hunzehaven, een uitspringend deel van het Eemskanaal noordoostelijk nabij de stad, zes kranen om te laden en te lossen. Deze haven nam in die tijd de functie van het havenbedrijf dichterbij de binnenstad, aan de Oosterkade waar een woonbestemming kwam, over. 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; twee werden verschrot, een verkocht aan een betonmortelcentrale ter plaatse. Drie jaar later, op 1 augustus 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.

KRANEN OP PENSIOENLEEF TIJD

De twee wipkranen zijn oorspronkelijk geleverd aan het havenbedrijf van de gemeente Groningen en hebben eerst dienst gedaan aan de Oosterhaven, bij de monding van het Eemskanaal in de stad. Hier stonden vanaf het midden van de jaren vijftig van de vorige eeuw vier grijperkranen voor de overslag van bulkgoed. Normaal zijn dergelijke kranen uitgerust met een vierdraadsgrijper, maar zij kunnen ook aangepast worden voor het stukgoedbedrijf door middel van een juk met haak

De vier soortgelijke kranen, alle gebouwd door Conrad-Stork, hadden een eigen identiteit, in ieder geval elk een eigen naam Kraan 1, Centaur. Order Nr., 2116 3,5 t x 8 tot 25 m, bouwjaar: 1954
Kraan 2, Atlas. Order Nr 1922, 3,5 t x 6 tot 16 m, bouwjaar: 1956
Kraan 3, Hercules. Order Nr 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.



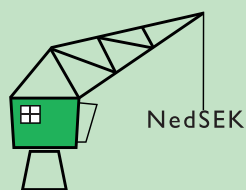
De twee kranen aan de Hunzehaven
(Foto: Helmig Kleerebezem)

De Centaur en de Atlas zijn de nu nog resterende kranen. Op dezelfde Hunzehaven stonden ook nog twee tweedehandse stukgoedkranen, afkomstig uit de haven van Amsterdam. Deze zijn vanwege hun ouderdom begin jaren '80 gesloopt. Van de zes kranen die in 1980 aan de Hunzehaven stonden zijn er dus slechts twee over, de Centaur en de Atlas. Beide zijn verkocht aan een particulier bedrijf, het al genoemde 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. Het rapport omvatte een omschrijving van de kranen, de ontwikkelingsmogelijkheden en aanbevelingen en een cultuur historisch 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.

Wij wachten inmiddels op de openbaarmaking van 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 KRANENDAG 2017 KRANENRIJK AMSTERDAM

Het was me het (mid)dagje wel!

De gebruikers van de gewone IJveren (ja: veerboten over het IJ) zullen zich wellicht afgevraagd hebben wat voor een bijzonder gezelschap zich op 29 september tegen twaalven op Steiger 14 achter het CS verzamelde. Welnu: het was de jaarlijkse toogdag van de NedSEK en ditmaal gingen we het schip in. Voor een uitgebreide rondvaart door de haven. We kwamen ogen en ook oren tekort: er viel zoveel te zien én uit te leggen dat de roepstoeter van onze voorzitter onvoldoende bleek. Maar de aanwezigen hielden elkaar op de hoogte en hernieuwden ondertussen hun kennismaking of maakten nieuwe contacten. Daarbij was aan boord ruim gedacht aan de inwendige mens. Een hoogtepunt (eigenlijk een dieptepunt: we gingen het scheepspontonruim in) was het bezoek aan kraan 17 van de IGMA. Tenslotte gingen allen van boord voorzien van een degelijk stuk papier met de nodige achtergrondinformatie, die men thuis op gemak nog door kon lezen. Kortom, een zeer geslaagde dag, zo mochten we van menig deelnemer vernemen.

Om de achtergeblevenen een indruk te geven van onze vaarroute: Eerst oostwaarts richting Oranjesluizen dan terug richting stad langs de voormalige werven van Verschure en de ADM, daarna eerst langs de NDSM-Oost, dan langs de NDSM-West (tegenwoordig Damen shipyards) en verder richting Havens-West. Vervolgens dus het bezoek bij de IGMA en onder een drankje weer terug - met een extra excursie naar de IJhaven - naar steiger 14.



01



02



03



04

01. OBA terminal in de Westhaven met Krupp Ardel Grijper Losbrug uit 1956 en de drijvende 50 tons Lemniscaat Grijperkraan het Nijlpaard uit 1999 gebouwd door Figeo. (foto Helmig Kleerebezem)

02.. De helft van het gezelschap op weg naar de IGMA kraan K5. Links IGMA kraan K4 gebouwd door Figeo en rechts K5, gebouwd door NKM-Noell. (foto Jur Kingma)

03. De IGMA kraan K86 (nu van Bunge) gebouwd door Jaffa in 1949, 2,5 tons drijvende stukgoed kraan. (foto Helmig Kleerebezem)

04. De IGMA kraan K5 torende hoog boven de romp van deze bijna 100.000 tons bulkcarrier uit. (foto Helmig Kleerebezem)