

INHOUD

Haal op die Hijs, een boek over de geschiedenis en het erfgoed van Kranen
Uitgave van de Nederlandse Stichting Erfgoed Kranen

2018
EXTRA

Nederland en zijn kranenerfgoed

Giel van Hooff en Gerard Jacobs

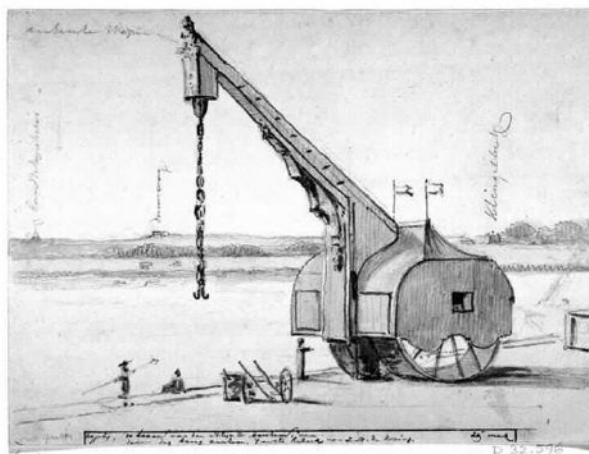
Door de eeuwen heen gebruiken mensen op allerlei terreinen al dan niet mechanische hulpmiddelen om te hijsen en lasten te verplaatsen. Al in de oudheid was sprake van houten hijswerktuigen. Zonder kranen zouden Nederlandse steden er anno nu anders uit zien; de onmisbare werktuigen getuigen van vaderlandse welvaart. Maar het erfgoed is helaas stiefmoederlijk bedeed qua aandacht van het publiek en de wereld van de monumentenzorg.

De tredkranen in de Lage Landen

Dirk Anthierens

Vanaf de 9^{de} eeuw werd de publicatie "De Architectura" - ook bekend als "Over bouwkunst" - van de Romeins militair, architect en ingenieur Vitruvius (1^{ste} eeuw v.C.) veelvuldig gekopieerd en verspreid in Europa. In het tiende en laatste deel zijn

diverse hijswerktuigen nauwkeurig beschreven en op basis daarvan zijn ze heringevoerd op de werven van middeleeuwse bouwwerken en in de meeste havens van de middeleeuwse handelssteden. Het Middelnederlandse woord "crane" (kraanvogel) werd voor deze constructie overdrachtelijk gebruikt en gelatiniseerd en werd de benaming van een hijswerktuig. Zo werd in de 13^{de} eeuw vanuit de Lage Landen zowel de technische uitvinding als de betekenis "crane" naar diverse andere landen uitgevoerd.



Fairbairn en zijn kranen

Gerard Jacobs

In de 19^e eeuw vond de overgang plaats van houten naar ijzeren kranen. Daarin nemen de kranen ontwikkeld door de Schots-Britse constructeur William Fairbairn een bijzondere plaats in. Zijn constructie uit 1850 was gebaseerd op decennia ervaring en op zijn jarenlange onderzoek op metallurgisch gebied en constructief ontwerpen en was mede door een goede combinatie van smeedijzeren platen en profielen succesvol. De onderzoeken en publicaties van Sir William Fairbairn waren baanbrekend en alle kraanconstructeurs zijn schatplichtig aan hem.

Stoom en het verticale transport

Henne A.M. Koster

Stoomkracht speelde ook in Nederland gedurende een groot deel van de 19^e eeuw en, in mindere mate, in de 20^{ste} eeuw

een overheersende rol als primaire krachtbron. Stoom vond alom toepassing: in het transportwezen als op schepen en locomotieven maar bijvoorbeeld ook in de bouw in de vorm van heismachines en wegwalsen. Fabrieken en werkplaatsen van enige omvang beschikten over een stoominstallatie die via aandrijfassen en een stelsel van riemschijven en drijfriemen een of meerdere machines aandreef. In dit artikel komt de ontwikkeling van door stoom aangedreven hijsinstallaties aan de orde. De stoomkracht vond toepassing bij zowel stationaire als rijdende en drijvende kranen.



Zelf-rijdende stoomkraan oorspronkelijk in gebruik bij scheepswerf De Schelde (foto Henk 't Loo)

Elektrische aandrijving van kranen

Helmig Kleerebezem

Vakkundig laden en lossen de kraandrijvers vanuit hun hoge- en eenzame bedieningspositie de zee- en binnenschepen. Deze werkende 'opgepiekte of wuivende gieken' zijn getuigen van een ontwikkelingsgang van hijsen, strijken en verplaatsen van goederen door de eeuwen heen en vormen een kranensymfonie langs de waterkant.

In de laatste decennia van de 19e eeuw kwam het gebruik van elektriciteit op. Eerst voor verlichtingsdoeleinden, maar direct daarop volgde de toepassing voor het aandrijven van machines door middel van elektromotoren. In de eerste periode van toepassing van elektrische energie was gelijkstroom de overheersende vorm voor elektriciteitsdistributie. Pas rond 1900 kwam een alternatieve vorm, de wisselstroom/draaistroom op, wat de mogelijkheden van elektriciteitsgebruik vergrootte. De elektrische kracht heeft vervolgens in de vorm van de elektromotor allerlei toepassingen mogelijk gemaakt die vroeger ondenkbaar waren.

Tegenwoordig ziet men in de havens, waar ook ter wereld, elegant werkende elektrische kranen die reusachtige schepen in een paar uur lossen en laden.

Tweede leven voor havenkranen

Marc Pinte

Wereldwijd hebben enkele honderden historische havenkranen een definitieve plek gevonden op het openbaar domein: van Antwerpen, Rotterdam en Hamburg, over Brazilië tot in Afrika. De hoge getuigen van een rijk havenverleden zijn meestal vlot bereikbaar en gemakkelijk te bewonderen. Een overkoepelende visie lijkt er echter niet te bestaan. Verscheidene steden hebben een gelijkaardige keuze gemaakt om dit erfgoed een nieuwe plek te geven. Een wereldwijde inventaris zou een grote meerwaarde betekenen om dit erfgoed in kaart te brengen, als leidraad en inspiratie voor andere havensteden. Een eerste aanzet tot een dergelijke overzicht.



Torendraaikraan van De Schelde in Vlissingen bij zijn eerste hijsklus na restauratie

Industrieel erfgoed in Antwerpen

Paul van Schoors en Jef Vrelust

Reeds van in het begin van de stedelijke museumcollecties was er oog voor technische en industriële objecten avant-la-lettre. Behalve in de voor de hand liggende collecties van het museum Plantin-Moretus en het Brouwershuis, was deze interesse vanaf de jaren 1930 af te lezen in de scheepvaartcollecties. Zo liet het stedelijk Scheepvaartmuseum na de wereldtentoonstelling van 1930 bijvoorbeeld een werkend model bouwen van een eigentijdse triple expansion stoommachine.



Handkraan aan Lobroekdok, vóór restauratie
(collectie MAS)

Samenvatting en conclusies

Jur Kingma, voorzitter NedSEK

In deze bundel hebben wij u de geschiedenis getoond van de hijskraan. Wij lieten u ook een aantal voorbeelden van het erfgoed van kranen zien. Vanuit het perspectief van erfgoedbeleid is de hijskraan lastig te plaatsen. Zij komen dan ook niet voor in de nota 'eenheid en verscheidenheid'. Een zoektocht naar een integrale cultuurhistorische waardestelling van het materiële erfgoed.' Kranen behoren, als zij op een vaste kraanbaan staan tot onroerend erfgoed. Dat geldt voor havenkranen maar ook voor kranen bij scheepswerven. Spoorwegkranen, die ook gebonden zijn aan rails behoren juist tot roerend erfgoed net zo als drijvende kranen en takelwagens. Verder kunnen kranen deel uitmaken van cultuurlandschappen of beschermde dorps- of stadsgezichten. En kranen maken soms een integraal onderdeel uit van gebouwd erfgoed.

Haken en ogen

In letterlijke zin hebben kranen haken en ogen. Haken zitten aan het eind van de hijsdraad waarmee de last wordt beetgepakt. Ogen zijn de vele verbindingen in de kraan welke de diverse constructiedelen bij elkaar houden en die het mogelijk maken

om ze onderling te kunnen draaien. In figurlijke zin betekent het een onderwerp met problematische kanten. Beide aspecten zijn van toepassing als om de relatie tussen kranen en erfgoed gaat.

Inventarisatie

Een van de oorzaken dat de kraan nogal stiefmoederlijk is bedeed in ons erfgoed is het ontbreken van een inventarisatie. Kranen hebben soms verschillende functies en locaties gehad. Dat maakt een inventarisatie ingewikkeld.

Deze bundel is een pleidooi om te komen tot een systematische inventarisatie van ons kranenbestand. Daarnaast pleiten wij er voor om bij de monumentale waardebeoordeling van kranen naast de technische en historische aspecten vooral op een integrale manier te kijken naar de waarde van kranen.

Bestelinformatie

NedSEK verspreidt dit boek in eigen beheer. Voor het bedrag van € 24,50 incl. verzendkosten kunt u in het bezit komen van dit boek. Het omvat 96 pagina's en 85 afbeeldingen. Voor onze donateurs geldt een prijs van € 19,50. Op onze [website](http://www.kranenprojekt.nl/bestelinformatie.html) staat de juiste informatie over de wijze van bestellen [<http://www.kranenprojekt.nl/bestelinformatie.html>]

NedSEK informatief

De Nederlandse Stichting Erfgoed Kranen houdt zich sinds de oprichting in 2015 bezig met de historie van de Nederlandse kranenbouwers en het kranengebruik.

Doelstellingen en activiteiten

Het behoud van cultuurhistorisch waardevolle kranen door technisch onderzoek, archief-onderzoek en advisering.

- Het behoud van historische kennis op het gebied van kranenbouw.
- Aanleg en instandhouding van documentatie en literatuur rond kranen(bouw).
- Behoud van archiefmateriaal van kranenbouwers.
- Enthousiasmering van een breder publiek, door middel van publiciteit waaronder nieuwe media.
- Uitwisselen van kennis.
- Hieronder een database van kranen erfgoed.
- Studie naar de geschiedenis van de bouw en het gebruik van kranen en andere vormen van verticaal transport in Nederland.
- Het verspreiden van kennis over het erfgoed en de geschiedenis van kranen in Nederland.
- Onderzoek naar de opleidingsmogelijkheden van machinisten van het kranenerfgoed.

Publiciteit

NedSEK laat zich zien door middel van een [website](#) en een [Facebookpagina](#). Daarnaast geven we lezingen en organiseren congressen, studiedagen en excursies.

2015 Studiedag "Haal op die Hijs" gehouden in het Maritiem Museum in Rotterdam

2016 Kranendag. Een bustour over de Maasvlakte met een bezoek aan de ECT Deltaterminal

2017 Kranendag. Een rondvaart door de Amsterdamse haven, havens Oost en West. Met een bezoek aan de IGMA en een lemiscaatkraan.

2018 Kranendag. Een rondvaart door de Rotterdamse havens vanaf Heyplaat naar de Botlek en terug naar de St. Jobshaven.

2018 Symposium "Haal op die Hijs" bij de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE).

Fondsen

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

Bankrek: IBAN NL53ABNA0620094222.
Ten name van "Nederlandse Erfgoed Kranen"

De **Nederlandse Stichting Erfgoed Kranen**, opgericht op 19 februari 2015, is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel onder nummer 62749390.

NedSEK heeft een **ANBI** registratie onder nummer 854942087.





Hijskranen zijn de stiefkinderen van de techniekgeschiedenis en de monumentenzorg. In dit boek wordt de boeiende geschiedenis van het verticaal transport verteld. Het boek bevat ook een ontdekkingsstocht langs het erfgoed van kranen.

NedSEK

Haal op die hijs



Haal op die Hijs

