



INHOUD

Kranendag Rotterdam 2018
Grijperlosbruggen in de Vulcaanhaven te Vlaardingen
NedSEK in Gent, het bestuur op stap
De hijsinstallatie Iseldoks in Doetinchem

2018
nieuwsbrief 3

VOORWOORD

Deze Nieuwsbrief bereikt u nog net voor de Kranendag die we dit jaar varend door de Rotterdamse haven beleven!

KRANENDAG ROTTERDAM 2018

Ook in 2018 organiseert NedSEK weer een mooie tocht langs interessant kranenerfgoed. En dit jaar eveneens in de vorm van een vaartocht die ons deze keer door de tijd en de Rotterdamse havens heen voert. We starten vanuit de oudere havens om al varende steeds meer in de modernere tijden te komen: een mooi



programma, er is volop te genieten en te zien.

De tocht voert ons eerst langs de Waalhaven om vervolgens via Eemshaven, Merwehaven, Vulcaanhaven (Vlaardingen-Oost) en weer stroomopwaarts bij de St. Jobshaven uit te komen Afhankelijk van de tijd bezien we nog één of meer tussenliggende havens.

We krijgen zo een indruk van de haven zoals deze in de na-oorlogse tijd weer is opgebouwd met veel Wipkranen van diverse fabricaten, mobiele havenkranen, losbruggen, drijvende kranen en bokken. We varen met de Gemini II. Hier is volop plaats aan boord, iedereen is van harte welkom, zegt & mailt het dus voort.

GRIJPERLOSBRUGGEN VLAARDINGEN

Vanwege de actualiteit rondom het behoud van deze grijperlosbruggen een uitgebreid verhaal over deze objecten.

Ze hebben inmiddels een monumentale leeftijd bereikt, de twee losbruggen aan de Vulcaanhaven in Vlaardingen, overgebleven van de oorspronkelijk drie geleverd begin jaren vijftig aan het Havenbedrijf Vlaardingen Oost. Maar het einde lijkt in zicht. Als er niets gebeurt dan worden ze waarschijnlijk in januari 2019 gesloopt. BOEi heeft eerder al een studie laten verrichten naar de herbestemmingsmogelijkheden, maar een echt geschikte is nog niet gevonden. Ook het Cuypersgenootschap heeft, begin mei, bij de gemeente aan de bel getrokken om deze voorlopers van de reusachtige containerlosbruggen te kunnen behouden. <https://tinyurl.com/y7m8e8lr> NedSEK en de voorloper ervan hebben zich er al veel langer mee bezig gehouden, zo is in 2010 al eens een omschrijving van de kranen gemaakt. Een ernstige beperking voor herbestemming vormt het feit dat de kranen binnen het bereik van hun eigen

rails niet verplaatsbaar zijn. Ze zijn niet voor niets "onroerend goed".

Apart van alle actuele activiteiten rond haalbaarheid, hergebruik enz. biedt deze Nieuwsbrief een korte beschrijving van de aard en achtergrond van de bewuste objecten.

Historie

De twee meestal als Grijper losbruggen aangeduide kranen zijn in principe brugkranen. Hoewel hun voornaamste functie dus het lossen van schepen was werden er ook lichters en duwbakken geladen en ook goederen overgeslagen aan wal.



De twee vrijwel identieke kranen zijn in 1952 en 1954 geleverd, ter vervanging van de twee oorspronkelijke losbruggen uit begin 20^{ste} eeuw die in de Tweede Wereldoorlog verwoest werden. Deze

kranen waren gebouwd en geïnstalleerd door de firma DEMAG met Siemens als partner voor de elektrische aandrijving. Ze waren wel wat zwaarder uitgevoerd dan de huidige. Het totaalgewicht was maar liefst 1600 ton, de grijpercapaciteit bedroeg wel 30 ton en de railafstand was toen 118 meter. Het totaal geïnstalleerd vermogen bedroeg 1940 PK (1455 kW). De overslagcapaciteit werd aangeduid met 450 - 550 ton/uur. Het zwenkbereik van de kat was toen beperkt tot 180°.

De fabrikant van de huidige kranen is eigenlijk een outsider wat betreft de kranenbouw en als zodanig weinig bekend. Van origine was het in Dordrecht gevestigde Penn & Bauduin een ijzergieterij (opgericht 1843), waar vervolgens een machinefabriek en constructiebedrijf bij kwamen. De Koninklijke Fabrieken Penn & Bauduin werden bekend door hun gietwerk als molenassen en de vele gietijzeren vuurtorens als die van Hoek van Holland (1893, nu op het Havenmuseum Rotterdam), Den Oever en Ameland, door constructiewerk als bruggen waaronder de eerste Moerdijk verkeersbrug (1936; een gedeelte is hergebruikt in de Botlek) naast bijvoorbeeld baggermolens. In 1978 werd de onderneming onderdeel van Grootint dat vervolgens opging in IHC.

Constructieve bijzonderheden

Opmerkelijk is de draaibare kat die het mogelijk maakt te werken in de nauwere lichters of duwbakken. De kraandrijver kan bovendien zo de beste positie innemen ten opzichte van het werk, dus afhankelijk of er boord-boord, of boord-wal, of wal-boord, of wal-wal gewerkt moet worden.



De aanwezigheid van een draaibare kat was ook een belangrijk argument bij de keuze van de eerste kranen; hierdoor kon het kraanrijden zoveel mogelijk beperkt blijven. Wel wijzigt de positie van de grijper zich iets bij iedere last waardoor kleine manoeuvres noodzakelijk zijn. Omdat deze correcties medebepalend zijn voor de overslagcapaciteit doordat ze tijdens de cyclus plaats vinden moeten deze in een zo kort mogelijke tijd gebeuren. Zonder draaibare kat zou een veel grotere kraan-

rijnsnelheid nodig zijn met bijbehorend groter vermogen.

Bij brugkranen is het gebruikelijk om afwijkingen in de railafstand als gevolg van zettingen en dergelijke op te vangen door middel van een zogenaamde losse poot. In plaats van een draaipunt aan te brengen in de poot aan waterzijde is deze relatief slap uit gevoerd om toch als zodanig dienst te kunnen doen.

Desondanks zal de railafstand regelmatig gecontroleerd moeten worden om geen al te grote extra spanningen in de constructie te krijgen. Om gelijkloopafwijkingen aan waterzijde en landzijde te kunnen corrigeren is er in de rijaandrijving een speciaal correctiemechanisme aangebracht met twee elektromotoren. Deze correctie wordt bepaald door een constructie aan de waterzijde-poot die bij het schranken van de kraan een schakelaar bekrachtigt waardoor de rijbeweging stopt en de kraan handmatig met de aparte motoren rechtgezet moet worden. De correctiemotoren drijven door middel van een planetair tandwielstelsel de wielen aan, waarbij de normale rijmotoren uitgeschakeld zijn. Opmerkelijk is dat ondanks de "houtje-touwtje" besturing met alleen controllers en relais en helemaal zonder electronica, de

machinisten de kranen gemakkelijk lijken te kunnen bedienen. Door de aard van de constructie beweegt de kraan op volle capaciteit zodanig dat men zich goed moet vasthouden. Een aparte ervaring maar bij de modernere brugkranen met gelaste vollwandliggers ondenkbaar.

De derde van de naoorlogse kranen is na een aanvaring aan de klap verschrot waarbij wel de edele delen als reserve zijn bewaard. Door toeval zijn ook de wielstellen, die eerst voor een ander doel hergebruikt zouden worden, weer teruggevonden en ook daarvan zijn delen na schade hergebruikt. Na al dat (her)gebruik toch nog herbestemming?



[foto's van Helmig Kleerebezem en Gerard Jacobs, 2x]

NedSEK IN GENT

NedSEK is al enige tijd grensoverschrijdend bezig. Dat wil zeggen dat we inmiddels zo her en der wat buitenlandse contacten hebben opgedaan, goed voor uitwisseling van kennis, ervaring én voor de gezelligheid. Zo toog op 21 augustus het bijna voltallige bestuur op uitnodiging van onze Vlaamse collega's Marc Pinte en Pieter Neirinckx van de gemeente Gent zuidwaarts om een bezoek te brengen aan het Handelsdok daar. Naast de textiel heeft Gent nog ander industrieel erfgoed en bij het revitaliseren van het dok is volop aandacht voor het havenverleden en zeker voor het kranenerfgoed. In het havenkwartier vindt men hangars en opslagruimten, allerlei infrastructuur als bruggen, wegen en spoorwegen, uitrustingen als dokken met hun kaaimuren met bolders, hekwerken en kasseien. Maar ook hier geldt dat de havenkranen het ultieme havenerfgoed vertegenwoordigen, als visueel en tastbaar bewijs van de functie, werking en evolutie van een haven. Ze vertellen het verhaal van technische en stedenbouwkundige evoluties, van economische groei, van dokwerkers en schippers en van de groeiende bewustwording van ons industrieel verleden.

Identiteit

In het verleden had de stad Gent enkele honderden stadskranen in dienst. De technische diensten van het Stedelijk Havenbedrijf stonden in voor het onderhoud. In 1975 stonden op de Schipperkaai nog een tiental stadskranen, maar door de hoogoplopende onderhoudskosten en de oliecrisis raakten ze in onbruik. De stadskranen maakten plaats voor private kranen en werden afgedankt, verkocht als schroot. De huidige collectie rond het Handelsdok biedt een staalkaart aan de kranenbouw met de focus op elektrische kranen van na het Interbellum. Het gaat om kranen die in de Gentse haven dienst gedaan hebben, aangevuld met types die ooit aan het Handelsdok stonden.

Het Handelsdok werd in 1829, twee jaar na de openstelling van het Kanaal Gent-Terneuzen, aangelegd op de noordoostelijke stadswal. Dit was het begin van de uitbouw van nieuwe haveninfrastructuur ten noorden van Gent. De verschuiving van de havenactiviteiten vanuit het centrum van de stad richting noorden is een proces dat al tientallen jaren aan de gang is. De oudste havengebieden als het Handels- en Houtdok zijn geworden tot ligplaats van woonboten, de bebouwing rondom

heeft merendeels zijn watergebonden karakter verloren. De oude dokken krijgen een nieuwe bestemming als woongebied en het industrieel erfgoed krijgt hierin een plaats als beeld- en identiteitsbepalende drager met de focus op de havenkranen. Zie: <https://www.oudedokken.be/> Het doel is om tien kranen op te stellen die de skyline domineren in hun oorspronkelijke stedenbouwkundige verleden. De huidige kranen zijn alle elektrisch dan wel elektrisch-(olie)hydraulisch aangedreven en representeren een eindfase in de ontwikkeling van de stadskranen van Gent. De oude havenstad heeft een soortgelijke ontwikkeling meegemaakt als overal elders: vanaf de handgedreven kranen, vervaardigd uit hout, naar het ijzer en later staal, via waterdruk, of stoom naar de elektrische aandrijving.

Naast de kranen zijn er ook diverse gebouwen bewaard gebleven, sommigen met een indrukwekkend staalskelet en nog voorzien van een originele bovenloopkraan.

De kranen die we tegenkwamen:

1. Een Sobemai "evenwichtskraan" met een capaciteit van 10 ton x 31 m uit 1988, geheel elektrisch-hydraulisch aangedreven en rijdend op rupsen.

Sobemai is een Belgische fabrikant waarvan ook in Nederland kranen vooral op schrootverwerkende bedrijven, aanwezig zijn.



2. Daar vlakbij staat de uit Rotterdam afkomstige Stork-Nivelle kraan. Deze kraan is door het Maritiem museum in Rotterdam afgestoten om daar de kosten te drukken en ook omdat het eigenlijk een exoot is, namelijk geen Nederlands product en ook nooit in de Rotterdamse haven gebruikt, hij werd in dank door Gent ontvangen. De kraan is in 1928 gebouwd door een dependance van Stork in het Belgische Nijvel naar het ontwerp van Stork Nederland.: 11 PK (8,2 kW) Rijsnelheid: 20 m/min, en motorvermogen: 11 PK (8,2 kW)
In Rotterdam was de kraan geheel bedrijfsklaar en dat wil men in Gent zo



behouden, momenteel wordt hij zoveel mogelijk schoongemaakt en opgelapt.

3. Langs het Dok staan drie stuks Peiner Tuimelarmkranen (dubbelarmkranen) grijperkranen met een verschillende hijscapaciteit:
uit 1966 met een hijscapaciteit van 5 ton x 8,5-25 m en een max. hijscap. van 8 ton.
uit 1964 van 5 ton en

uit 1961 van 4 ton. Zij deden dienst bij de firma Kesteleyn voor de overslag van zand & grind. Peiner is een bekende Duitse kranenfabrikant die wereldwijd levert.



4. Aan de andere zijde naast de voet/fiets brug staan een handgedreven op rails verrijdbare spilkraan van 3 ton, gebouwd in 1870 met opmerkelijk een smeedijzeren giek, typisch

samengesteld uit een (half) rondgewalste plaat met omgezette randen waarmee ze samengeklonken zijn. De giekdelen waren in de lengte ook in twee stukken verdeeld waarbij de deelnaad heel slim aan elkaar geklonken was. Het contragewicht was bij deze kraan geen lompe bak met schrot, maar een sierlijke gietijzeren bol met rand. De fabrikant is onbekend.

5. Aan dezelfde zijde van het Handelsdok naast de grindbakken staat een grote BM (Boomse Metaalwerken) elektrische grijper Tuimelarm Titan kraan uit 1983 op rijdend portaal, met een hijscapaciteit van 7 ton x 8-21 m en 18 ton x 8-45 m.
De Boomse Metaalwerken in Hoboken België was een zeer bekende kranenfabrikant die wereldwijd kranen leverde. Tijdens een economisch



moeilijke periode werd het bedrijf onderdeel van Figee uit Haarlem en behield daarbij zijn naam. Het ging verder mee ten onder tijdens het faillissement van Figee.

6. Verder naar het noorden om de insteekhaven het Houtdok gelopen staat nog een nog grotere BM stukgoed dubbelarmkraan op rijdend portaal met een max. hijscapaciteit van 35 ton x 24 m uit 1981. Deze kraan diende reeds om containers mee over te kunnen slaan, maar de containerisatie is in Gent niet echt goed van de grond gekomen.

7. Lopend langs de oude kaaimuren ligt nog een schroevendok van de firma De Pecker uit 1981. Een schroevendok was in staat om schepen aan de achterstevan te lichten zodat de schroef gerepareerd dan wel vernieuwd kon worden. In principe had iedere (grote) haven wel zo'n installatie.

Het hele oude havengebied is dus in herontwikkeling en onze wandeling rond het Handels- en Houtdok was dan ook een soort ontdekkingstocht. Er is veel te zien, er is ook onderweg gelegenheid



voor een hapje en een drankje in de herontwikkelde fabriekscomplexen ofwel site van ACEC onder de naam Dok Noord.

Overigens zijn er elders in de stad ook nog wel historische kranen te bewonderen:

- Twee halfportaal kranen van begin 20^e eeuw

- Een hydraulische (waterdruk) kraan van het piramide model, afkomstig uit Antwerpen.

Kortom, Gent heeft er naast bijvoorbeeld het MIAT – Museum over Industrie, Arbeid en Textiel – een attractie bij, voor de eigen bewoners maar ook voor liefhebbers van industrieel en kranenerfgoed.

Tekst gedeeltelijk overgenomen vanuit de gids voor de Gentse open museumdagen. [Alle foto's: Helmig Kleerebezem, Schroevendok: Jur Kingma]

DE HIJSINSTALLATIE IN ISELDOKS

Begin 2018 kreeg NedSEK van de gemeente Doetinchem een adviesverzoek over een hijsinstallatie ter plaatse. Het betrof een laadboom die dienst had gedaan bij de firma Achterhof Houthandel, in 1930 gevestigd aan de Oude IJssel in Doetinchem, later verhuisd naar Gaanderen.

De gemeente heeft voor een deel van het oude havenkwartier een woonproject onder naam Iseldoks bedacht. De installatie zal daarin opgenomen worden. Daarvoor heeft het object wel een zekere status nodig en dus werd er door Rob Lureman, van de Stichting Industrieel



Erfgoed Gelderland-Flevoland, een verzoek gedaan aan de gemeente om de hijsinrichting een monumentenstatus te verlenen. In verband met deze aanvraag is een (summier) redengevend rapport gemaakt op basis waarvan het object een beschermde status verkreeg. Maar nu de plannen serieus worden, dient er toch een degelijke omschrijving inclusief een cultuurhistorisch waardeoordeel te komen ter beoordeling en besluitvorming van de gemeente. Dat rapport is momenteel in de maak.

De installatie bestaat uit:

1. Een verticale mast die vast op een fundatie bevestigd is en die aan de bovenzijde door drie tuidraden geschoord (afgespannen) is.
2. De giek met een lummel aan de onderzijde en met een takel aan de top van de mast bevestigd, zodat hij op- of afgetopt kan worden. Het zwenken (verdraaien van de giek) gebeurt door middel van twee stuurdraden.
3. Een portaalconstructie bestaande uit twee DIN balken met daartussen aan de bovenzijde een vakwerkconstructie. Het lijkt erop dat dit portaal dient als een mechanische zwenkaanslag voor de giek.
4. De mechanische/beweegbare onderdelen: hijslier (niet meer aanwezig), de toplier en de beide liertjes voor de stuur (zwenk) draden, alles met handaandrijving.
5. Gezien de aard van het bedrijf, houthandel en -bewerking, ligt het voor de hand dat de laadboom pakketten hout oversloeg vanuit de schepen naar de wal en wellicht ook zware balken. Daarnaast misschien ook gereede producten. Er wordt nog verder nagezocht wat de precieze functie en werking van de laadboom was. De firma Achterhof bestaat echter niet meer en over

de geschiedenis van het bedrijf is amper iets bekend, alle informatie is welkom.

Momenteel ligt de complete installatie in onderdelen bij Wopereis Staalbouw in Doetinchem te wachten op het moment van wederopstanding.

Indien er nieuws te melden is, komen we er zeker op terug. [foto: Gerard Jacobs]

NedSEK informatief

Publiciteit

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

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.

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.

Bankrek: IBAN NL53ABNA0620094222.