



INHOUD

De Thole kraan in Helmond: Een Europees label
Zutphen. Een kraan 'vogelvrij'
Een bezoek aan de drijvende Jaffa kraan in Amsterdam

2020
nieuwsbrief 1

De Thole kraan in Helmond



Een Europees label

Maandag 16 december 2019 vond in Helmond de feestelijke onthulling plaats van het Europees label voor industrieel erfgoed. In aanwezigheid van Antoinette Maas, wethouder cultuur, en een select gezelschap van betrokkenen bij het behoud en de restauratie lichtte Giel van Hooff als bestuurslid van NedSEK de aanleiding en achtergrond toe. Bijzondere gasten waren de zoon van de bouwheer ofwel opdrachtgever, Jan van Bussel van de toenmalige firma Van Bussel, én een dochter van de bouwheer, Marian

Jurgens-Thole. Bij de voorste poot van de Thole kraan bevindt zich sinds enige tijd een bijpassend stevig paaltje waarin bovenop een bordje met een QR-code prijkt. De code biedt de bezoeker de gelegenheid om in meerdere talen (voorlopig Engels en Nederlands) meer te weten te komen over diverse aspecten van de kraan; de technische details, de geschiedenis enz.

Dat bordje met code behoren bij het Industriana-label, een Europese onderscheiding voor zeer bijzondere sites, musea en initiatieven op het vlak van behoud en ontsluiting van industrieel en technisch erfgoed. Het label werd gelanceerd in 2015 ter gelegenheid van het Europese Jaar van het Industrieel en Technisch Erfgoed door EFAITH, de European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage. In heel Europa hebben nu bijna honderd gebouwen en installaties deze bijzondere onderscheiding gekregen, maar in Nederland slechts drie. Na de bijzondere oude stoommachine te Oisterwijk en het complex van Brouwerij Bosch te Maastricht is de kraanbaan te Helmond het derde Nederlandse object dat deze onder-

scheiding ten deel valt.

<https://industriana.mobi/indu1093>

De Kraan

NedSEK, uitgenodigd een kraan naar keuze voor te dragen voor het Industriana-label, kwam daarbij al gauw uit op de Thole kraan in Helmond: een mooi voorbeeld van een goed bewaarde en gerestaureerde kraanbaan die echter wel wat toelichting kan gebruiken. De handel en nijverheid langs de Zuid-Willemsvaart maakten vanaf begin 20ste eeuw gebruik van mechanische overslagmiddelen die een eeuw later weer verdwenen zijn. Deze kraanbaan is een van de laatste restanten, samen met een



kraanhuis te Beek en Donk. De laatste heeft een industriële oorsprong en is afkomstig van de draadindustrie ter plaatse. De Helmondse kraan is gebruikt door een bouwmaterialen- en kolenhandel, in 1928 geleverd door de firma Thole te Enschede voor een plaatselijke combinatie. Sinds 2002 is zij gemeentelijk monument en - na enige discussie - in 2009 aangekocht door de gemeente. Vervolgens is mede op advies van NedSEK de complete baan en het machinistenhuis gerestaureerd en op locatie weer opgesteld. Zie voor een video-impressie:

<https://youtu.be/1qN5X6JbTvk>

Zutphen. Een kraan 'vogelvrij'

Aan de (voormalige) Houthaven in Zutphen, in de nabijheid van de IJssel, staat op een plateau op de schuine oever een verrijdbare kraan stil te dromen aan de waterkant. De hijskraan is al decennialang buiten gebruik en helaas 'vogelvrij'. De elektrische installatie in het kraanhuis is voor een groot deel gesloopt en geeft een treu-

Het ontakelde kraanhuis in Zutphen



rig aanzien. Bij nadere inspectie van de nog aanwezige elementen blijkt dat Heemaf Hengelo hiervan de leverancier is geweest. Qua uitvoering en capaciteit (een hefvermogen van 2 ton met een vlucht van 18 meter) lijkt hij op een soortgelijke Rörink & Van den Broek kraan uit 1916 bij de museumhaven Koningspoort in Rotterdam. Het vermoeden dat de hijskraan destijds geleverd is door deze Enschedese kranenfabrikant (1902-1996) lijkt bevestigd te worden na raadpleging van het bedrijfsarchief, ondergebracht in het stadsarchief van Enschede.

In de verkoopjournalen staat als besteller (helaas zonder leverdatum) N.V. Houthandel W. Denneboom & Zn Zutphen. Dat betekent dat de levering dateert van na 1926, toen de bijna vijftien jaar bestaande houthandel en -zagerij omgezet werd in een naamloze vennootschap. W. Denneboom (een symbolische achternaam), afkomstig uit Enschede, richtte in 1912 een stoomhoutzagerij ca. op, op een gemeentelijk terrein naast de gemeentelijke gasfabriek langs de IJssel, handig voor de aanvoer van stammen, balken en hout. Het terrein was deels in erfpacht, deels in eigendom wat later een probleem opleverde om een haven (de latere houthaven dus) daar te realiseren. Die kwam er uiteindelijk door herschikking van het terrein voor de gasfabriek. Het lijkt erop dat Denneboom in 1939 de hijskraan in bedrijf nam, dan is er in ieder geval sprake van een aansluiting op het gemeentelijk elektriciteitsnet hiervoor. De Noorderhaven en het aangrenzende oude industriegebied ondergaan een 'reanimatie'.



De Rörink & Van den Broek kraan uit 1916 bij de museumhaven Koningspoort in Rotterdam

De Rörink & Van den Broek kraan op het betonnen plateau aan de Noorderhaven in Zutphen



Een bezoek aan de drijvende Jaffa kraan

Op 4 december 2019 was het dus eindelijk zo-
ver! Een afvaardiging van NedSEK bestaande
uit Helmig Kleerebezem en Gerard Jacobs
mocht samen met twee gasten, Joop Langius
en Sietse Groen, een bezoek brengen aan de
drijvende Jaffa kraan nr. 86 bij het overslagbe-
drijf Bunge in Amsterdam. Joop, afkomstig uit
Sauwerd (Gr), is een trouwe volger van NedSEK
en Sietse, afkomstig uit Breda, houdt zich bezig
met modelbouw van onder meer kranen. Daar-
naast is hij geboren en opgegroeid als zoon van
de schipper op één van de zes drijvende Jaffa
kranen die Amsterdam rijk was.

Na het aanmelden, aantrekken van de veilig-
heidsschoenen, een Bunge jas en zwemvest,
helm en veiligheidsbril en na een bakkie koffie
gingen we aan boord onder begeleiding van
Ron Vuijk van Bunge.

Het doel van onze visite, kraan 86, is gebouwd
in 1946 door Jaffa uit Utrecht als één uit een
serie van zes voor het havenbedrijf Amsterdam.
We bekeken het ponton uitvoerig en ook het
rijdende onderstel op de rails met de zwenk-
wielen en de bonkelaar met pennenbaan en
king-pin. Benedendeks, in de machinekamer,
bevindt zich het aggregaat wat de stroom op-
wekt voor de kraan en de deklieren. In het ma-
chinehuis op de kraan stond het zwenk-werk,
het lierwerk met de dubbelle rem i.v.m. het
werken met de werkbak, en het slepringli-
chaam. De elektrische installatie was duidelijk
niet de originele maar al decennia geleden
vernieuwd. Bovenop het dak van het machine-

huis bevindt zich het topwerk met de krukken
aan weerskanten en de drijfstangen naar de
giek. Op hoogte van de cabine bevindt zich ook
de lastmeetinrichting (PAT-Krüger). De cabine
was ook duidelijk vernieuwd, modern en ruim
van opzet met een zeer fraaie en ergonomisch
verantwoord draaibare stoel met aan weerszij-
den de bedieningsconsoles met de licht be-
dienbare joysticks. Dat zal wel een hele verbe-
tering zijn geweest ten opzichte van de zware
hoofdstroomcontrollers. Naar zeggen is de
stoel afkomstig uit de helaas gesloopte K83. De
kraan heeft een max. hijslast van 2,5 ton op de
max. vlucht van 30 m. De horizontale lastlijn
wordt hier bereikt door de compensatietoren
met de hijsdraad ingeschoren naar de compen-
satieschijven in de voet van de giek. De giek is
hier uitgebalanceerd door de contragewichten
achter het draaipunt.

In het magazijn aan de wal bevinden zich tussen
de stapels nog aanwezige tekeningen ook de
Jaffa tekeningen waar we even in gekeken
hebben. Ons voorstel was om begin volgend
jaar nog eens terug te komen om de tekenin-
gen en andere documenten te inventariseren
en zien wat er eventueel gescand kan worden,
op basis waarvan na er een meer uitgebreide
specificatie van de kraan gemaakt kan worden.

Jeugd aan boord

Sietse Groen verhaalde ons in het kader van dit
bezoek de volgende herinneringen:

Toen ik 1 ½ jaar was ben ik in oktober 1953 aan
boord van kraan 72 gaan wonen. Mijn vader
had gesolliciteerd bij de Dienst der Havens en

Handelsinrichtingen der Gemeente Amsterdam
voor de functie kraanschipper. Dit leverde hem
een behoorlijke salarisverbetering op tot wel 64
gulden per week. Daarnaast was aan de betrek-
king tevens het bewonen van de dienstwoning
op de ponton verbonden. De kraanschipper
was verantwoordelijk voor de ponton, het die-
selaggregaat en de kraan met uitzondering van
het bedienen van de kraan, waar de kraandrij-
ver voor was. Kraan 72 maakte onderdeel uit
van een stel van zes, genummerd kraan 70 tot
75.

Het wonen op de ponton was geen luxe. Ge-
lukkig waren we maar met z'n drieën want meer



mensen pasten er echt niet in. Het woongedeelte zat grotendeels onderdeks. Met een paar patrijspoorten en een lichtkoepel was er wat daglicht beschikbaar. Helaas zijn van de woning geen foto's beschikbaar en mijn herinneringen gaan ook niet zo ver terug. Ik baseer mijn beeld op de vertelde verhalen door mijn ouders en wat foto's van de buitenkant van het ponton.

Wij hebben vaak in de Houthavens, Minervahaven en Coenhaven gelegen waar destijds de houtoverslag plaatsvond. Houtoverslag was het lossen van hout of bomen uit grote zeeschepen uit Noorwegen en Zweden, in kleineren schepen, spoorwagon of op de wal.

Voor mij was het dus niet spelen op straat, maar was er een grote box aan dek getimmerd waar ik veilig in kon spelen. Mijn ouders hadden contact met andere gezinnen op deze kranen en soms gingen de kinderen bij elkaar spelen. Ik ken via overlevering de naam Roelof, de zoon van Jan en Greg Brevoord van kraan 71. Andere collega's van mijn vader waren Joop Snel, Piet Tor en Jan Ras, zo meen ik me te herinneren.

Wat in die tijd indruk op mij heeft gemaakt (volgens overlevering) was samen met de kraandrijver in zijn schafttijd in onze kleine huiskamer spelen met een speelgoedkraan en dan bruine bonen met een grijper laden en lossen. Maar ook van de spectaculaire redding door mijn vader van een ingevroren eendje via de roeiboot die aan de kraan was gehangen, was ik vol.

Als je van boord af wilde om bijvoorbeeld boodschappen te doen, moest je, afhankelijk

van de grootte van het schip waar je naast lag, met een touwladder eerst dat schip opklimmen. Zo'n actie is een keer bijna fataal afgelopen omdat ik, tussen mijn vaders armen naar boven klimmend, me plotseling tegen het schip afzette en we dreigden achterover te vallen.

Volgens mijn moeder heb ik in de begintijd vrij veel gehuild en is het me zelfs een keer gelukt om mijn vader de "ruti", de dieselgenerator, aan te laten zetten om mij stil te krijgen. Het geluid stelde me kennelijk gerust. Hoewel ik me van bovenstaande niets meer kan herinneren, is de reukzin daartoe wel in staat. Altijd als ik pas gezaagd hout ruik of een teerlucht, krijg ik een weemoedig gevoel.

Het bezoek

Nu ruim 60 jaar later wil ik "onze" kraan graag in model schaal 1:50 nabouwen. Helaas zijn deze kranen jaren geleden gesloopt, op één na. Deze is verkocht aan de IGMA, nu Bunge, en in gebruik als kraan 86. Omdat het me privé niet lukte een ingang bij Bunge te vinden heb ik contact gezocht met NedSEK. En wat schetste mijn verbazing; binnen twee weken was een bezoek geregeld. Op een prachtig mooie woensdag op 4 december werden Gerard Jacobs, Helmig Kleerebezem, Joop Langius en ondergetekende ontvangen door Ron Vuijk van Bunge. Na de koffie en bijpraten konden we de kraan op. Of deze kraan ook "mijn" kraan 72 geweest is, konden we (nog) niet achterhalen. Naast de (noodzakelijke) veranderingen in de kraan, zoals het kraanhuis, de cabine en de elektro installatie, bleek ook dat op de ponton

veel veranderd was. Zo was van de woning niets meer te vinden, met uitzondering van een las/snijnaad op het dek waaruit bleek waar deze gestaan moet hebben. Hetzelfde gold voor een aantal handlieren. De toegang tot de machinekamer lijkt ook te zijn verplaatst. Het huidige aggregaat dat lekker stond te zoemen, was zeker van een recente datum. De werkplaats/opslagruimte achter de machinekamer was volgens Ron nog wel authentiek. Dat was ook wel te zien aan de status van de houten vloer en het scheepsvlak.

Hierna zijn we de kraan ingeklommen. Natuurlijk waren we bij de receptie al voorzien van de nodige veiligheidskleding, zwemvest, schoenen, bril en helm. De meeste aanwezigen hebben ruime ervaring in het beklimmen van dergelijke kranen en mij voelde het in ieder geval niet vreemd en zo konden we na tientallen foto's en verhalen, weer veilig aan wal. Daar hebben we nog een blik mogen werpen op het kraanboek en de originele ontwerptekeningen van Jaffa uit 1949. Een soort schatkamer vond ik het.

Met alle beantwoorde vragen (bedankt Joop), opgedane kennis en foto's ga ik nu weer ijverig aan de slag met mijn schaalmodel.

Ik wil graag Bunge en NedSEK bedanken voor deze prachtige ochtend.

Sietse Groen

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 kraanbouwers.
- 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 opleidings-mogelijkheden 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 lemniscaatkraan.

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.

Dank aan degenen die zich reeds gemeld hebben voor het donateerschap!!

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.

Helaas! Het laatste deel van van Haal op die Hijs heeft hij verslonden.

