

## INHOUD

- NedSEK-bestuur bezoekt Vlissingen
- Ingebruikstelling stoomhijskraan Schelde 38
- Hoe komt de Derrick-kraan aan z'n naam
- Hulp voor De Lange Arm
- Spoorwegkranen uit Gouda

2021  
December

Nieuwsbrief 3

## NedSEK-bestuur bezoekt Vlissingen

Jur Kingma

Het NedSEK-bestuur komt, zoals het behoort, regelmatig bijeen. En daarbij proberen we als het even kan het nuttige met het aangename te verenigen. Zo waren we op 8 juli 2021 met ons bijna voltallige bestuur afgereisd naar Vlissingen. Daar werden we eerst gastvrij ontvangen in het Museum Scheldewerf [Museum Scheldewerf | Het verhaal van de Scheepswerf](#).

Na de reguliere vergadering - waarbij we onthaald werden op koffie en Zeeuwse bolussen, zoet hoor – volgde een eerste kennismaking, waarbij we getraakteerd werden op feiten en sterke verhalen uit Vlissingers roemrijke historie.

Na een heerlijke lunch met alleseropeneraan kregen we een rondleiding door het museum, gevestigd in een villa van meer dan 100 jaar oud, en van 1918 tot 1965 het onderkomen van de Verbandkamer, de eerste bedrijfsgeneeskundige dienst van Nederland. Op de verschillende verdiepingen zijn diverse attributen uitgestald met betrekking tot het leven en werken op de werf, met ook een echte kraanbedieningsconsole. Hoogtepunt is toch wel de indrukwekkende “Behandelkamer”, waar zo een beetje alles wat in die tijd mogelijk was aanwezig is, een echte stap terug in de tijd.

### Resten van De Schelde

Inmiddels had ook Toon Franken van het Zeeuws archief zich bij ons gevoegd en na de tour door het museum werden we door het team van Doeke Roos jr rondgeleid langs de nabije resten van de werf De Schelde: de Kampnagel kraan en door



*De Kampnagelkraan op de kade in Vlissingen.*

Foto: Geert de Weger, 8-7-2021.

de voormalige Machinefabriek. De Kampnagel kraan, ook wel Scheldekraan genoemd, is in 2012, mede door de inzet van het Kranenproject (de voorloper van NedSEK), geheel nieuw geconserveerd en voorzien van een moderne elektrische installatie zodat de kraan weer alles kan doen waar hij oorspronkelijk door de werf zelf voor gebouwd is. Jammer genoeg bleek later dat de sterkte van de fundatie van de kraanbaan niet gegarandeerd kon worden. Op één locatie is vervolgens een verbeterde fundatie aangebracht, maar dat betekende dus dat de kraan niet meer

kan rijden. Maar hij staat er wel heel goed bij.

Het bezoek aan de Machinefabriek maakte veel indruk, mede door de aanwezigheid van verscheidene bovenloop- en wandkranen, waarvan diverse meer dan 100 jaar oud. De kranen vertegenwoordigen een grote cultuurhistorische waarde en het is dus beslist de moeite waard om daar een goede inventarisatie van te maken. Het idee is dat de eigenaar, de gemeente, niet precies weet wat ze met het gebouw aan moeten. Maar ook niet weet wat voor een schat er in het monumentale gebouw aanwezig is. Volgens onze gidsen is er voldoende documentatie aanwezig om een goede omschrijving van de kranen te kunnen maken.



*Brugkraan 534-61 (hijsvermogen 20 - 100 ton en verrijdbare wandkraan 524-61 (fabrikaat Thole met 1600 kg hijsvermogen, hal 3.*

Foto: Geert de Weger, 8-7-2021.

### Stoomkraan

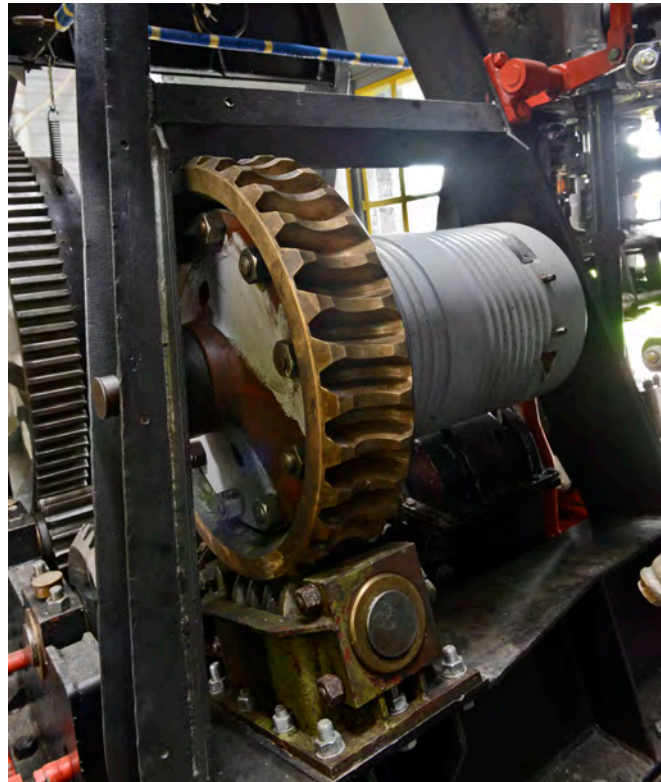
Na de uitvoerige bezichtiging van de Machinefabriek reden we naar de bedrijfshal waar stoomkraan Schelde 38 nog

schuilging. We werden ontvangen door de projectleider van het restauratieproject Wesley Sekewael en een enkel betrokken bestuurslid van de stichting <https://www.stoomkraan38.com/>. De historie van deze stoomkraan is heel bijzonder. Het is één van de twee overgebleven identieke stoomkranen die kort na de oorlog door De Schelde in eigen beheer voor eigen bedrijf werden gebouwd, kraan 38 en 39. Toen beide door de werf werden afgestoten verhuisde de 38 naar de Stoomtram Goes-Borsele en de 39 naar de SHM in Hoorn. De 39 heeft in Hoorn goed dienst gedaan en was veelvuldig werkend te aanschouwen op het emplacement. In Goes besloot men de kraan helemaal te renoveren en de kraan werd gedemonteerd. Daarbij bleef het echter, er was geen menskracht genoeg om het werk aan te pakken. Een paar jaar geleden besloot de SHM dat de kraan eigenlijk overbodig was, hij vergde natuurlijk teveel tijd en



*Het machinehuis met onderwagen van Stoomhijskraan Schelde 38 is klaar om samengevoegd te worden met de wielassen en hijsarm.*  
Foto: Geert de Weger, 8-7-2021.

werk om hem te onderhouden en mee te werken en bovendien vraagt het bedienen van een stoomkraan veel inzicht, handigheid en spierkracht. Er volgde een overeenkomst met de collega's te Goes, waarheen de kraan ook verhuisde. Die zaten



*De wormwieloverbrenging van een liertrommel in Stoomhijskraan Schelde 38. Foto: Geert de Weger, 8-7-2021.*

nu dus met twee kranen. De 38 ging voor het grootste gedeelte naar de shredder en enkele vitale onderdelen werden in reserve gehouden voor de 39. Een jonge stoomenthousiast, Wesley Sekewael ontfermde zich over de resten van de 38 behalve dan de onderdelen die door Goes achtergehouden werden, en ging met tal van vrijwilligers aan het werk. Ontbrekende onderdelen werden hier en daar op de kop getikt of nieuw gemaakt, de geklonken ketel gerenoveerd en goedgekeurd. NedSEK heeft Wesley en de zijnen natuurlijk met raad en daad terzijde gestaan. Bij ons bezoek was de stoommachine al op stoom geweest en waren alle functies beproefd. Zo was er na vijf jaar noeste arbeid weer een glanzend nieuwe, werkende kraan die op 15 oktober jl. onthuld werd.

Op de terugweg vanuit Vlissingen hield een aantal bestuursleden nog even stil bij de fraai gerenoveerde Fairbairn kraan aan

de Rotterdamsekaai in Middelburg. Deze handbediende ijzeren kraan blijft een opmerkelijk en voor Nederland zeldzaam apparaat. De kraan is niet meer werkend, maar staat er wel prachtig bij. Een mooie afsluiting van een mooie dag in Zeeland.

## Ingebruikstelling stoomhijskraan Schelde 38

Op 15 oktober 2021 werd op het terrein van de voormalige scheepswerf Koninklijke Maatschappij De Schelde de gerestaureerde stoomkraan Schelde 38 in gebruik genomen. De kraan werd in 1948 gebouwd van materiaal dat op de werf beschikbaar was. Hij werd gebruikt op het platenpark. In 1970 was de kraan overbodig en werd geschonken aan de Stichting Stoomtrein Goes-Borsele (SGB). De zusterkraan Schelde 39 ging naar de Stoomtram Hoorn Medemblik. In 2015 ging deze gerestaureerde Schelde 39 naar de Stichting Stoomtrein Goes-Borsele (SGB). De 38 werd voor de sloop verkocht maar gered door Wesley Sekewael. <https://www.stoomkraan38.com/geschiedenis-stoomhijskraan-schelde-38>

Een groep vrijwilligers heeft sindsdien de kraan gerestaureerd. Om het lokaal bestuur op het belang van de kraan te wijzen, heeft de stichting de bekende TV-historicus Marten van Rossem bereid gevonden als beschermheer van het project op te treden. Bij de restauratie kreeg de stichting financiële ondersteuning van een groot aantal fondsen en particulieren zoals het Prins Bernhard Cultuur Fonds. Op 15 oktober waren de festiviteiten rond de ingebruikstelling in de voormalige machinefabriek van



*Stoomhijskraan Schelde 38 weer terug op het Scheldeterrein in Vlissingen. Foto: © Omroep Zeeland.*

de scheepswerf. Dit industrieel erfgoed is onderdeel van het Scheldekwartier, een nieuw maritiem stadsdeel van Vlissingen <https://www.scheldekwartier.nl/het-gebied.html> Maarten van Rossem hield een lange cabareske inleiding over het belang de stoommachine voor de opgang van de Westerse wereld. <https://www.ericpeeters.nl/contentmaker/nieuw-filmproject-op-stoom-met-maarten-van-rossem/>

Daarna liet een van de oud-kraanmachinisten de Kampnagel kraan draaien. Een van de oud-kraanmachinisten van de stoomkraan was aanwezig. De giek van de stoomkraan werd gehesen, de vlag ging in top en de stoomfluit bracht een saluut aan de volhouders die dit onmogelijke project hadden gereali-seerd. Zie voor de onthulling <https://youtu.be/KiDdhXjw2Us>

## Hoe komt de Derrick kraan aan z'n naam....

Hens ter Kuile

De Derrick kraan kent vele verschijningsvormen maar is in de basis een uiterste simpel uitgevoerde kraan bestaande uit een verticale kolom die aan de top met het maaiveld gefixeerd wordt door middel van twee schuine armen. De schuin omhoog stekende laadboom wordt aan de onderkant van de kolom bevestigd, de bovenkant wordt door middel van hijskabels overeind gehouden. De kolom met laadboom roteert om de as van de kolom.



*Bij de Zaanlandse scheepsbouw Maatschappij, vestiging Wormer, wordt met behulp van de Derrickkraan één van de vier 'bakjes' voor Suriname te water gelaten.*

Foto: Gemeente Zaanstad / 25\_110\_06801, augustus 1951



*Kinderdijk, Derrick kraantje aan de lek in beheer bij IHC.  
Foto: Hens ter Kuile, oktober 2021.*

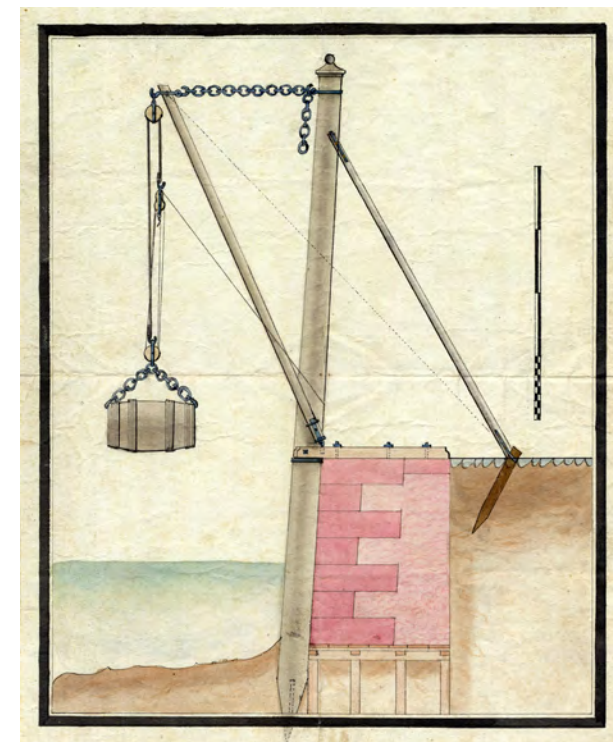


*De Derrickkraan van Kielstra Watersport in Blokzijl.  
Foto: Geert de Weger, 6-12-2019.*

Het principe van de Derrick kraan wordt tegenwoordig veel toegepast in bouwkransen die boven op een te bouwen torenflat geplaatst worden om vervolgens per verdieping mee omhoog te gaan naarmate de bouw vordert. Ook werd het Derrick principe vaak toepast op de laadbomen van schepen, toen er nog meer met stukgoed werd gevaren.

## Wie was Derrick?

Het zal u verbazen maar de persoon van deze “constructeur” kent een vrij sinister verleden dat teruggaat naar begin 17<sup>e</sup> eeuw. Derrick, voluit Thomas Derrick, was een Engelse beul die leefde van ca. 1580 tot 1650. In die tijd was de doodstraf nog gemeengoed, wat meestal gebeurde door ophanging. Maar het was het vrij lastig om de functie van openbare beul vervuld te krijgen vanwege het eenvoudige feit dat familieleden van de overledene vaak vergelding zochten als ze de identiteit van de beul ontdekten; een belangrijk motief voor de beul om een masker te dragen om niet of minder herkenbaar te zijn. Omdat maar weinig mensen deze “betrekking” ambiëerden, was het beulswerk vaak een dwangstraf. Thomas Derrick was hierop geen uitzondering. Hij was eerder als soldaat veroordeeld voor een ernstig misdrijf, een verkrachting tijdens de inname en



*Een afbeelding uit 1804 van de nieuwe kraan bij het Keulse veerhuis, op de hoek van de Weerdsingel W.Z. en de Westerstroom te Utrecht die daar onder de Westerbrug uitmond in de stadsbuitengracht.  
Bron: Utrechtsarchief / 39992*

plundering van de Spaanse havenstad Cádiz, in 1596. Maar zijn opperbevelhebber, de graaf van Essex, zou Derrick sparen van de doodstraf als hij ermee instemde om beul te worden in Tyburn, bekend als executieplaats <https://nl.wikipedia.org/wiki/Tyburn>. En dat deed hij. Hij voerde naar schatting 3.000 executies uit en bizar genoeg, ook – in 1601 – die van de graaf van Essex die hem deze “baan” nota bene bezorgd had!! Overigens werd Derrick direct na de executie bijna door een woedende menigte gelyncht. Maar Derrick werd er ook op slag beroemd door. Een stukje touw van zijn galg werd een gezocht souvenir. Derrick zou tientallen jaren executies blijven verrichten. In 1647 deed hij dit werk nog steeds, hoewel niet meer als opperbeul. Waarschijnlijk is hij niet lang daarna zelf gestorven.

Het beulswerk was zwaar en bestond voor een belangrijk deel uit fysiek belastend tilwerk. Om zijn macabere handel wat makkelijker te kunnen uit te voeren bedacht Derrick een vervanging voor de ouderwetse touw aan een balk of tak-methode; hij gebruikte wel een balk maar met een topping lift en katrollen voor zijn ophangingen. Deze constructie bevat de meest elementaire vorm van wat we nu kennen als de Derrick kraan. De naam die bleef hangen, om in termen te blijven. . . .

Bronnen: E. Sanders, Eponiemen Woordenboek, Wikipedia



## Hulp voor De Lange Arm

Eerder hebben we in onze Nieuwsbrief aandacht geschonken aan deze bijzondere constructie, een overblijfsel van de Asfalt Centrale Gouda, geleverd door de Haagse firma Escher in 1964. Het bedrijf is verdwenen, het voormalige bedrijfsterrein – met behoud van het karakteristieke industriële monument met bijbehorende trechters en aanvoerband – is ‘omgetoverd’ tot een woonwijk <https://www.goudasfalt.nl/>. Maar de Lange Arm

verkeert in slechte staat en moet dringend opgeknapt worden. Reden voor de actieve bewonersgroep een crowdfundingactie te starten. Doel is een bedrag van €8.000 op te halen. Mee-doen? Kijk dan op [www.voorjebuurt.nl/langearm](http://www.voorjebuurt.nl/langearm).

Het behoud van erfgoed kost behalve onbetaalbare inzet en moeite toch ook geld. Voor de restauratie neemt een vrijwilligersgroep van GOUDasfalt veel werk op zich maar een deel moet ook door specialisten worden gedaan en er is budget nodig voor materialen. Het is niet de bedoeling om de installatie weer werkend te krijgen, maar deze te conserveren in de huidige staat. Bij de sloop van de fabriek is veel schade ontstaan, de bedrading is afgeknipt en de besturing van de Lange Arm onklaar gemaakt. De aanvoerband en Arm kunnen niet meer draaien. Wij hebben als Nederlandse Stichting voor het Erfgoed



*Naast het werk aan de Lange Arm is er ook tijd om wat te eten.*  
Foto: Werner Trooster.

van Kranen (NedSEK) in 2015 een rapport opgesteld conform de waarde criteria van de Rijksdienst Cultureel Erfgoed., met als een van de conclusies: ‘De Arm is dus zeker zeldzaam.’ We willen deze actie dan ook graag in de aandacht van onze lezers aanbevelen!

## Spoorwegkranen uit Gouda

Gerard Jacobs

Zo af en toe kom je door omstandigheid, toevalligheid of door beide ineens weer in contact met oud-collega's. Zo kwam ondergetekende in het begin van dit jaar opnieuw in aanraking met zijn oude vakgenoot Piet den Hertog. Dit naar aanleiding van een vraag aan NedSEK van Henk Kolkman, de man achter de bekende site Industriespoor. Hij zocht informatie over de

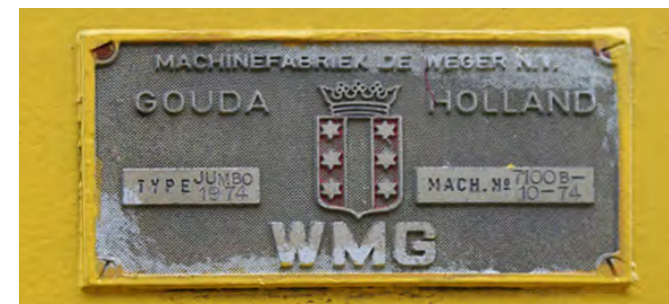


*Twee gekoppelde vierassige hydraulische WMG spoorwegkranen van Railbouw aan het werk in Utrecht.*

Foto: J.A. Bonthuis, 12-5-1974, collectie NVBS Railverzamelingen

ontwikkelingsgang van de spoorwegkranen die De Weger Machinefabriek in de jaren '60-'70 fabriceerde voor respectievelijk NS-dochter het Spoorwegbouwbedrijf (SBB), Railbouw en Van Welzenes Spoorbouw Bedrijf.

Ik had al langer contact met Piet over De Weger in het algemeen en dan in het bijzonder over de productie van kranen. We leerden elkaar kennen medio jaren '70 bij Kraantechniek Westzaan. De Weger had toen een aanvraag voor railkranen voor British Rail via de bekende spoorwegbouwmaterieel leverancier Plasser & Theurer uit Oostenrijk. Omdat we bij Kraantechniek al veel ervaring hadden met mobiele kranen en vooral met meervoudig telescoperende giekten zocht De Weger ons op. Uit de samenwerking kwam vervolgens een ontwerp dat werd aangeboden aan Plasser & Theurer. Het betrof een flink aantal



*Fabrieksplaat Machine Fabriek De Weger N.V. Gouda.*  
Foto: Internet, Alex Miedema.

General Purpose Cranes van 12ton en een aantal Twin Jib cranes van 2x7ton. De kranen moesten geleverd worden inclusief een onderwagen afkomstig van Plasser. Uiteindelijk is de order van British Rail verdeeld over Plasser & Theurer en Cowan-Sheldon uit Bath (VK) dat ingeschakeld werd om het Engelse aandeel te vertegenwoordigen. Maar dit contract ontstond dus helemaal door de levering van de zes spoorwegkranen door De Weger en daar was internationaal erg veel belangstelling voor.



De WMG railkranen van het Spoorwegbouwbedrijf geven een demonstratie onder de bovenleiding van een emplacement in Frankfurt a/d Main, maart 1972. Bron: Industriespoor.

## Veeleisend

Piet den Hertog was alleen, als enige verantwoordelijk voor het ontwerp van die eerste serie spoorwegkranen en ook het ontwerp van de onderwagens voor Railbouw en Van Welzenes staat op zijn naam. In die jaren was er nog niet zoveel aanbod aan mobiele kranen, laat staan kranen voor het bouwen van spoorwegen, het leggen van complete railstukken met behulp van twee hijspunten. Wel bestonden er de zogenaamde Breakdown kranen die moeten assisteren bij ongelukken en dergelijke waarbij hele locomotieven of wagons weer op de rails worden gezet. Het Duitse Gottwald was een belangrijke leverancier van dergelijke kranen die ook een veel grotere capaciteit hebben. Een extra opgave bij de kranen voor SBB evenals later bij die van British Rail vormde de eis dat deze moesten kunnen

werken naast een in gebruik zijnd spoor, dus met passerende treinen. Daarnaast dienden de kranen tijdens het transport van de ene naar de andere locatie binnen het geldend spoorprofiel te passen, inclusief de achterzijde van de kraan als deze rond zwenkt.

Piet en ondergetekende hebben hun in onderling overleg opgestelde verhaal aan Henk Kolkman voorgelegd dat met enige aanpassingen en aanvullingen op de site industriespoor geplaatst: <http://industriespoor.nl/WMG%20kranen.htm>

## Kranen en meer

Na deze spoorwegkranen en de kranen voor British Rail zou De Weger ook nog een flink aantal afzetkraantjes aan Plasser leveren, een soort manipulator voor de grote mobiele lasapparaten waarmee spoorrails aan elkaar worden gelast. In die tijd zeer zware en lompe apparaten die de twee railleides onder een flinke belasting naar elkaar toe trokken, waarna er een behoorlijk sterke stroom doorheen gejaagd werd zodat de overgangsweerstand het metaal doet verhitten en tenslotte doet samensmelten. De afzetkraantjes waren gemonteerd aan het kopse end van een wagen waar zich ook het stroomaggregaat



Machinefabriek De Weger werkte ook aan locomotieven. Locomotieven 65 en 57 van de Nederlandsche Tramwegmaatschappij (NTM) staan in 1947\* naast een aannemerslocomotief bij de fabriek. Ze krijgen daar een zogenaamde grote herstelling.

Foto: Streekarchief Midden-Holland / 1473.75.

\*Bron: J.J. Tiedema en J.J. Buikstra, Friesland rond per tram 1880 - 1848, Schuyt & Co. Haarlem 1994, blz 165.

bevond, en tilde het lasapparaat uit de wagon op de rails. De kraantjes hadden de vorm van een rechthoekig A-frame, gemonteerd op een zwenkend platform. Door het A-frame met manipulator over de kop te verstellen en horizontaal te manipuleren kon het lasapparaat op de rails geplaatst worden.

Naast kranen voor de spoorwegen fabriceerde De Weger ook mobiele kranen onder licentie van BPG, een fabrikant uit Grave die via Lox & Lox een vertegenwoordiging had in Gouda en zelf de productie niet aan kon. Verder dekkranen en zogenaamde walpersverbindingen voor de baggerindustrie. Deze grote machines waren één productieactiviteit van het bedrijf. Daarnaast werkte men ook veel voor de voedingsmiddelenindustrie met producten als botermachines en extruders naast stroopwafelverwerkingsmachines (dat waren nog eens tijden, dat proefdraaien, met de nadruk op proeven, ze deden tot z'n 10.000 per uur). De Weger Machinefabriek was gevestigd aan De Bogen in Gouda, daar waar nu historische binnenvaartschepen afgemeerd liggen, maar heeft helaas de honderd jaar net niet gehaald. In 1981 ging ze failliet.

## NedSEK informatie:

De Nederlandse Stichting Ergoed Kranen houdt zich bezig met de historie van de Nederlandse kranenbouwers en het kranengebruik.

**Doelstellingen:** Het behoud van cultureelhistorisch waardevolle kranen door technisch onderzoek, archiefonderzoek en advisering in de breedste zin van het woord.

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

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

**Bankrekening:** IBAN NL53ABNA0620094222 ten name van 'Nederlandse Erfgoed Kran'.

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

**Secretaris:** Gerard Jacobs e-mail: [gjacobs\(at\)wx.nl](mailto:gjacobs(at)wx.nl)