



De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

De kraan aan het Entrepotdok in Amsterdam:

Omschrijving en Waardeoordeel van de kraan.

Door: Gerard Jacobs

Rev.: 1

Inhoud:

- Inleiding
- Geschiedenis van de kranen op het Entrepotdok
- Omschrijving van de kraan
- Geschiedenis van Figeo
- Waarderingscriteria
- Literatuur

Inleiding:

Het betreft hier een elektrische aangedreven Draaikraan op een portaal, rijdend op rails verzonken in de kade. De kranen dienden voor het laden en lossen van de schepen in het Entrepotdok. Bij het lossen van de schepen werden de goederen op de kade gebracht en vandaar verder getransporteerd, naar het desbetreffende pakhuis, door middel van steekwagens of karren.



Oude situatie van begin 19^e eeuw.



Ca. 1960, het witte huisje was kantine.

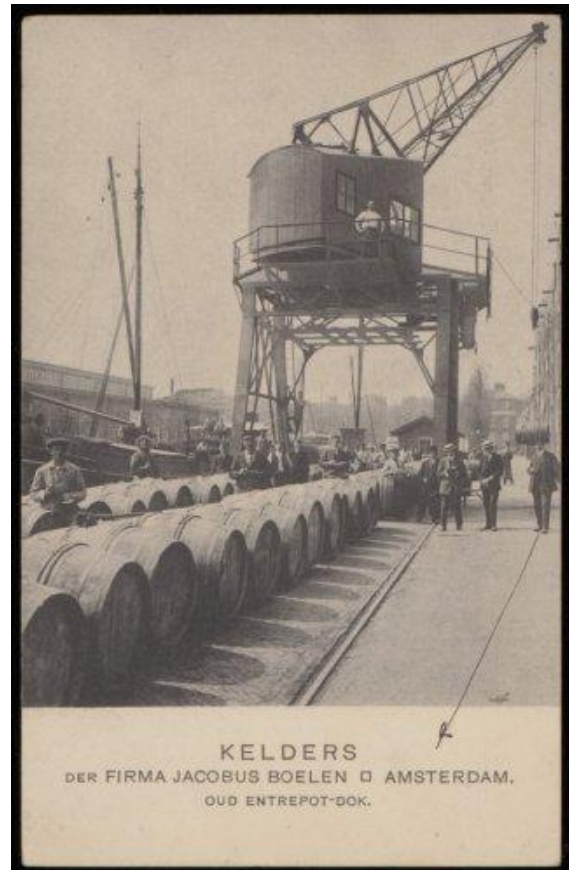
De pakhuizen hadden veelal 4 of 5 verdiepingen en de goederen werden door het hijspunt, dat zich bovenin het gebouw, boven iedere rij deuren bevond, of door een lift binnenin het gebouw naar de verdiepingen gebracht. Omdat de pakhuizen een diepte van 40 á 45 meter hadden, vond op de verdieping zelf ook nog transport plaats. Voor het laden van de goederen in de schepen werd de omgekeerde weg bewandeld.

Het Entrepot werd aan het begin van de 19^e eeuw opgericht (Entrepot is afkomstig uit het Frans) Er was reeds een Rijksentrepot in 1827. Nog in datzelfde jaar werd het door Koning Willem I met een bezoek vereerd, die daarbij ook een lening verstreekte van vijf procent. Het Entrepot aan de **Nieuwe Rapenburgergracht (voor die tijd Nieuw Vaart geheten) maar toen Entrepotdok ging heten**, maakte het mogelijk om goederen onder douane toezicht in depot te houden, zonder dat deze ingeklaard behoeften te worden. De mannen die toezicht hielden en de accijns regelden werden "Hellebaardiers" genoemd. Pas bij het bekend zijn van de uiteindelijke bestemming in het binnenland werden er invoerrechten betaald, of als de bestemming in het buitenland lag, doorgevoerd zonder invoerrechten. Natuurlijk werd er wel voor de activiteiten van het depot betaald. Vanaf 1874 werd het Entrepot een gemeente instelling, toen de lening ten laste van het Koninklijk Huis afliep.

De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam



De kraan anno nu. (Foto: Gertjan van Noord)



Oude kraan in 1910. (Foto Nico Schuitvlot)

Doorvoer naar het achterland werd vooral belangrijk na het openstellen van het Noordzeekanaal als directe verbinding met de Noordzee en het Merwedekanaal voor de verbinding met de Rijn (later Amsterdam-Rijnkanaal geheten).

Door de bouw van het Centraal Station in het westen en de spoorlijn in het oosten werd de toegang tot het Entrepotdok echter bemoeilijkt, vooral toen ook de grootte van de schepen toenam. De bouw van een extra sluis voor grotere schepen aan de oostkant kon dat euvel niet meer verhelpen. Al aan het eind van de 19^e eeuw werd door de gemeente een Nieuw Entrepotdok bebouwd aan de Cruquiusweg, dicht bij het open water van het IJ en nog dicht bij de monding van het Merwedekanaal.

Het depot raakte in 1892 zijn exclusieve douanefunctie kwijt, hoewel er nog tot in de jaren '60 van de volgende eeuw mogelijkheden waren om goederen in depot op te slaan, waarbij ook toen nog de "Hellebaardiers" de formaliteiten afhandelden en de bewaking verzorgden. Verreweg de meeste pakhuizen werden echter gebruikt voor normale goederenopslag of anders zoals de beroemde wijnhandel Jacobus Boelen (zie de afbeelding), waarbij de overslag door middel van kranen nog steeds nodig was. Een aantal pakhuizen werd gesloopt.

Zoals te zien op bovenstaande foto's, bleven er kranen tot in de jaren 1970 actief (er waren er zeker vier in bedrijf), totdat de pakhuizen niet meer rendeerden en er uiteindelijk vanaf 1980 een ombouw plaats vond naar woningen en andere voorzieningen. Omdat er geen overslag mee plaats vond waren er geen kranen meer nodig en de kraan tegenover pand no 72-73 is nu nog de enige die overgebleven is om ons te herinnerd aan het dynamische bedrijf van weleer.

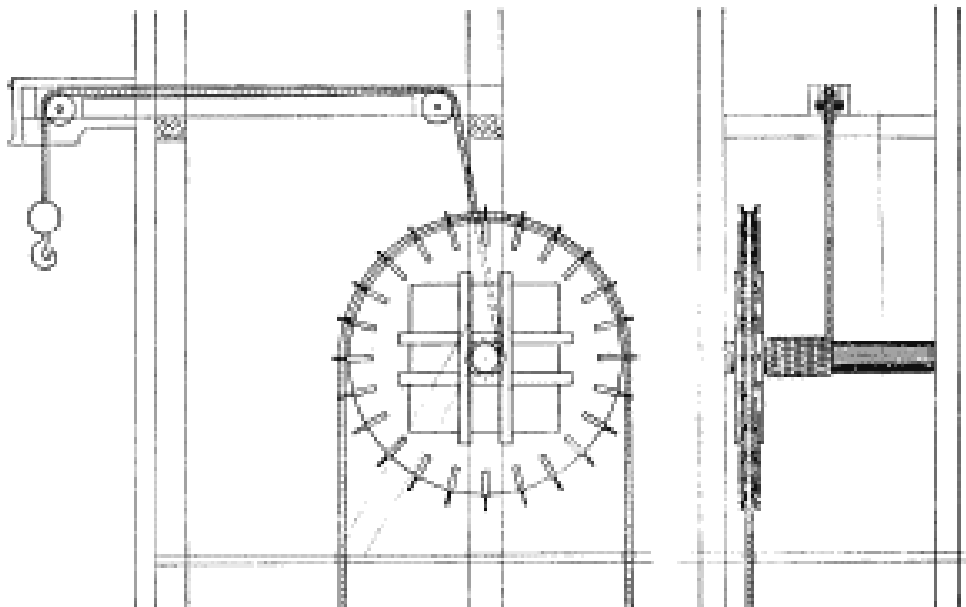
Geschiedenis van de kranen op het Entrepotdok;

Het is tot aan het begin van de 20^e eeuw dat al het reguliere hijs- en hefgebeuren met de hand werd verricht. Wellicht dat bij gelegenheid een met stoomkracht aangedreven drijvende bok langs kwam om een uitzonderlijk zware last te verplaatsen. Het laden en lossen van de schepen ge-

De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

schiedde dus met de hand of met de scheepstuigage. Op de kade werden de lasten dan met steekwagens of karren onder de hijspunten in de gevels gebracht en naar de desbetreffende verdieping getild. De hijsinstallatie bestond uit een windas, boven op zolder, waarmee het hijstouw werd op- of afgewikkeld en die werd aangedreven door een eindloze reep die afhing tot aan de begane grond, zodat vanaf iedere verdieping de windas bediend kon worden. Het aandrijfwiel voor de eindloze reep had aan de omtrek V-vormige schotjes waardoor de reep vastgeklemd werd zodat het niet kon slippen.

Met de windas konden, afhankelijk van het aantal mensen, behoorlijk zware lasten getild worden. Als we de verhouding van de diameters van de trommel van de windas en de het aandrijfwiel schatten op 1:10 en er hingen vier man aan het touw van ieder 75 kg, dan kon de trekkracht (zonder rekening te houden met de wrijving), tot $4 \times 75 \times 10 = 3000$ kg bedragen! In het geheel geen veilige toestand want een begrenzing was er niet en een rem ontbrak, ongelukken, met zelfs fatale afloop, waren dan ook niet ongebruikelijk. De begrenzing werd dus gevormd door het totale gewicht van het aantal mensen, de sterkte van de constructie en zijn ophanging en het hijs- en bedieningstouw.



Windas. (Uit Monumenten & Archeologie in Amsterdam)

Een kraan is per definitie een samengestelde machine met minstens twee functies;

1. Hijswerk voor het hijsen en vieren van de last
2. Zwenken of katten (horizontaal verplaatsen van de last)

De eerste elektrische kranen verschenen rond de eeuwwisseling van de 19^e en 20^e eeuw in de havens, in eerste instantie afkomstig uit het buitenland zoals van het bekende bedrijf "Kampnagel", uit Hamburg. Vlak daarna ook van Figuee uit Haarlem. Bovenstaande afbeelding van 1910 getuigt van één van de eerste elektrisch gedreven kranen in Amsterdam en wel op de Entrepotdokkade. Hoeveel kranen er van dit type waren en de capaciteit is niet bekend. WOII zullen ze niet hebben overleefd, zodat er na de oorlog, tijdens de wederopbouw en de toenemende stroom van goederen, weer behoefte was aan kraan capaciteit, waarbij alle faciliteiten, inclusief de oude pakhuizen aan het Entrepotdok, weer in gebruik werden genomen. Waarschijnlijk was men over de oude kraan uit 1910 dermate tevreden dat men er in 1951 weer van hetzelfde type bestelde, er werden er zeker vier geplaatst. Als men de plaatjes bekijkt, dan is ook de constructieve uitvoering vrijwel gelijk. Dus hoewel er al veel modernere kraanuitvoeringen beschikbaar waren, bijvoorbeeld de Topdraaikranen met verstelbare giek, waarbij veel minder met de kraan gereden behoefte te worden en die voor overslag veel geschikter waren, koos men toch voor oude ver-



De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

trouwde type. De overslag van goederen aan het Entrepotdok vereiste waarschijnlijk geen hoge snelheid zodat met nog uitstekend met dit type (wat ook goedkoper was) uit de voeten kon.

Een lastcyclus van de kraan bestond in principe uit:

1. Hijsen van de last vanaf het schip tot boven kade hoogte, of zover als nodig
2. Zwenken van de kraan tot boven de kade waar de last bijv. op een kar geplaatst werd
3. Indien de landingsplaats van de last niet op de radius van de kraan lag moest er ook met de kraan gereden worden
4. Neerzetten van de last
5. Terug naar het schip en een nieuwe last aanpakken

Het hijsen en zwenken van de kraan ging redelijk snel, veelal tot 1 m/s, het rijden was veel trager, normaal was 20 m/min (ca. 0,3 m/s). Vanwege de grote massa van de kraan werd dit zo laag gehouden om het vermogen van de rijmotor te beperken. Het was dus zaak voor de kraandrijver om de kraan zo strategisch mogelijk op te stellen.

Overigens werden er na de oorlog, elders in het land nog vele van dit type kranen geïnstalleerd o.a. voor de overslag van zand & grind bij beton en steenfabrieken, die zorg moesten dragen voor de aanvoer van alle bouwmaterialen, benodigd voor de woningbouw van na de oorlog. Andere leveranciers waren naast Figeo, o.a. Stork-Hijsch, Jaffa, Thole, Sanders en NKM.

Omschrijving van de kraan:

De kraan is in 1951 gebouwd door de "NV Haarlemsche Machinefabriek voorheen Gebr. Figeo" uit Haarlem onder order no.: 2500, als één van een order van (waarschijnlijk) vier stuks.

Hefvermogen: 1200 kg

Vlucht (radius): 12,65 m



De kraan bestaat uit:

1. Het portaal met rijwerk met daarop de zwenkrand
2. Het draaiende kraanhuis met hijs- en zwenkwerk
3. De giek met de draadschijven, hijsdraad en de lasthaak

Het portaal;



Kraanportaal en onderkant zwenkrand met Koningsspil. (Foto's: GJ)

Het portaal bestaat geheel uit plaat- en profielstaal en is als het ware een copie van een geklonken constructie, maar dan electrisch gelast.

Het rijwerk bestaat uit een electrische motor met klossenrem, vertragingtandwielkast, horizontale assen naar de hoeken, haakse overbrenging naar beneden, verticale assen langs de poten en een navertraging op de wielen door een set kegelwielen met een tandkrans op de wielen. In to-

De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

taal worden er 2 van de 4 wielen aangedreven waarbij de starre asverbinding zorg draagt voor de synchronisatie (gelijkloop).



Kraanaandrijving, motor en t.w. kast.



Detail wielaandrijving. (Foto's: Figeo)

De zwenkrand bestaat uit een cirkelvormige rail waarop de vier zwenkwielen lopen met een pennenbaan voor de zwenkaandrijving. In het midden bevindt zich de Koningsspil die de kraan centreert en tevens de kraan borgt tegen het kippen bij een eventuele stoot- of overbelasting. De spil is hol uitgevoerd voor de doorvoer van de elektrische voedingskabels naar de kraan en terug naar de rijmotor. Bovenop de spil zit een contraoer die het draaiende gedeelte van de kraan borgt. In feite komt hier bij normaal bedrijf nooit trek op omdat het zwaartepunt van het draaiende gedeelte altijd ruim binnen de omtrek van de zwenkwielen blijft, zowel belast als onbelast. Op het portaal zit ook de haspel met geleider voor de elektrische voedingskabel.



Detail zwenkrand met rail, zwenkwielen en pennenbaan. (Foto: Figeo)

De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

Het kraanhuis:



Het kraanhuis met bedieningscabine. (Foto: Vincent van Rossum)

Het kraanhuis is samengesteld uit een vloer uit plaat- en profielstaal en het eigenlijke huis, dat opgebouwd is uit licht profielstaal met een houten wand en glazen ramen gevat in kozijnen van licht profielstaal. Onder de zwenkvloer zijn de zwenkwielen gemonteerd en in het midden zit de lagering rond de Koningsspil met daarboven het sleepringlichaam zodat de kraan ongelimiteerd kan draaien.

Het zwenkwerk bestaat uit een elektrische motor met klossenrem, vertragingskast, verticale as door- en gelagerd in de vloer met onderaan het zwenkronksel ofwel de “Bonkelaar”.

Het hijswerk bestaat uit een elektrische motor met klossenrem, tandwielvertragingskast, navertraging met rondsel en groot tandwiel op de trommel. De trommel is van gietijzer en voorzien van groeven voor het opwickelen van de hijsdraad in één laag.

Vooraan het kraanhuis zit de bedieningscabine met daarin een eenvoudige zetel voor de machinist en drie hoofdstroomcontrollers voor de draairichting en snelheidsregeling van het hijs-, zwenk- en rijwerk. De weerstanden voor de snelheidsregeling van de bewegingen bevinden zich in het kraanhuis.

Toegang tot de kraancabine wordt verkregen door een ladder langs een poot van het portaal, het bordes op het portaal en een deur in de zijwand van het machinehuis.

De giek:

De giek bestaat geheel uit profielstaal met vier hoofdliggers op de hoeken, een dwars- en slingerverband in het ondervlak (drukzone) en een licht verband in het bovenzak (trekzone). Bij de giek ontbreken nu de bij de geklonken uitvoering benodigde schetsplaten en zijn de profielen rechtstreeks aan elkaar gelast, zodat een lichtere constructie verkregen werd. De giek is in de basis geheel om het machinehuis gebouwd, en rechtstreeks op de zwenkvloer bevestigd.

De hijsdraad gaat vanaf de trommel door een dakdoorvoer over een leidschijf naar de topschijf in de giek. Halverwege die giek zit nog een geleiderol tegen het doorgangen van de draad, zodat deze de giekprofielen niet kan raken of beschadigen. Rond de draadschijven zitten draadgeleiders tegen het opspringen van de draad, zodat deze niet naast de schijf terecht kan komen. Onder de schijf zit een mechanisme dat de hoogste stand van de haak detecteert, dit is hijseindschakelaar, waarbij de stroom naar de hijsmotor wordt uitgeschakeld, vieren van de last blijft wel mogelijk.



De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam



De giek. (Foto: Vincent van Rossum)

Geschiedenis van Figuee (zeer sterk ingekort):

De Kraan is gebouwd door de NV Haarlemsche Machinefabriek v/h Gebr. Figuee, een bekende Nederlandse kraanbouwer. De oprichter en naamgever de heer H. Figuee begon in 1857 in Haarlem een werkplaats voor het herstellen van ijzeren werktuigen, die al snel uitgroeide tot een stoommachinefabriek. In 1871 bouwde het bedrijf zijn eerste door stoom aangedreven kraan. Gedurende de daarop volgende decennia werden kranen de specialiteit van Figuee. De firma bestaat nog steeds maar heet na een overname in 2005; KENZ-Figuee. Zie www.kenz-figee.com



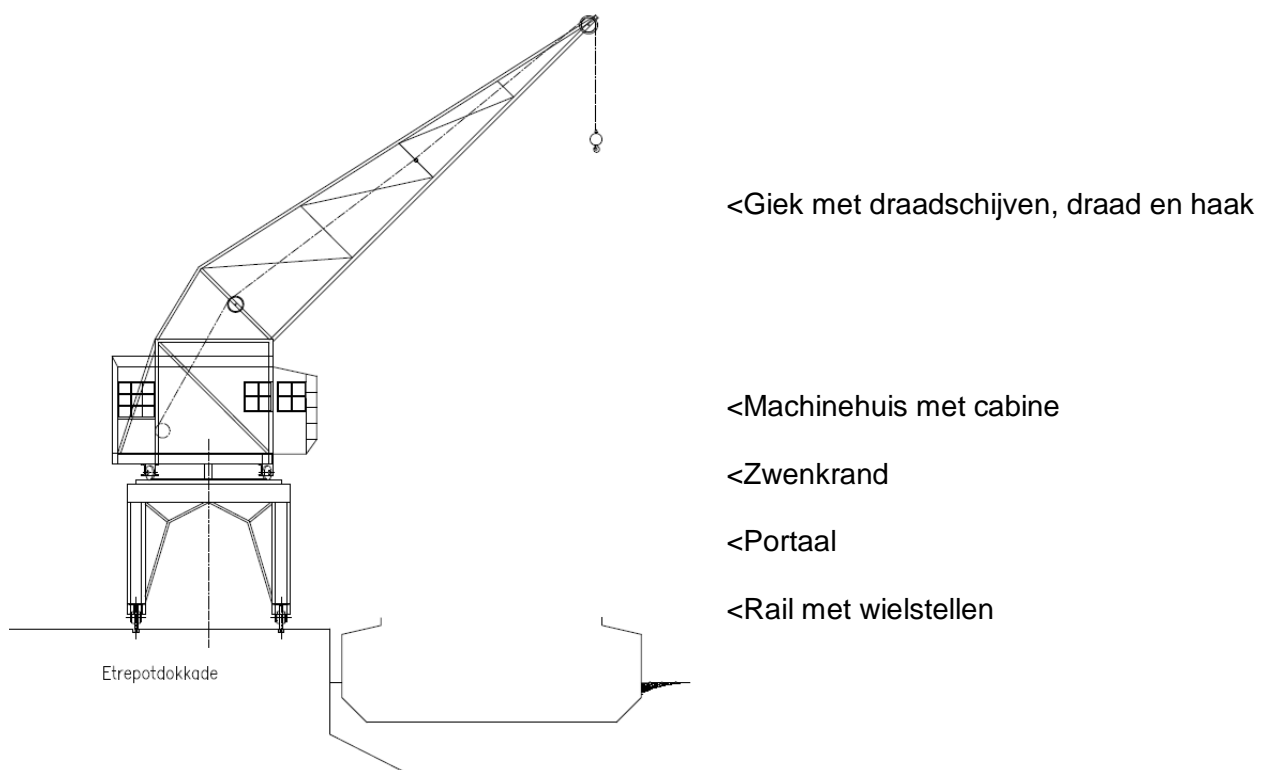
De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

Waarderingscriteria

Opmerking; *De Italic tekst is de originele*

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft een standaard ontwikkeld voor de waardering van bouwkunst. Daarmee kunnen de monumentale waarden van een gebouw helder en eenduidig vastgesteld worden. De waardering speelt een leidende rol bij de aanwijzing van een gebouw als monument en bij het wijzigen van het beschermde gebouw. De waardering is gebaseerd op vijf hoofdcriteria die zijn onderverdeeld in subcriteria. De grondslagen van de waardering van het gebouwde erfgoed liggen in de domeinen van kunst en geschiedenis. Maar de daarnaast spelen ook geestelijke, geografische, sociaal-economische, bestuurlijke en technische ontwikkelingen een rol in de waardering, naast gaafheid en zeldzaamheid. Ieder monument heeft een eigen palet van waarden.

Omdat het hier een werktuigbouwkundige constructie betreft zullen enige termen aangepast worden, zoals voor *object/complex* "kraan".



Principe schets (niet op schaal).

I. Cultuurhistorische waarden

1. *Belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) culturele, sociaaleconomische en/of bestuurlijke/beleidsmatige en/of geestelijke ontwikkeling(en);*

Het type kraan is een Draaikraan welke vorm na de introductie aan het begin van de 20^e eeuw veel gebruikt werd voor het verrichten van overslag in havens voor de verhandeling van bulk- en stukgoed. Toen het model vervangen werd door de Topdraaikranen, waarbij ook de vlucht (radius) onder last versteld kon worden, werd het model vrijwel uitsluitend nog gebruikt voor de overslag van zand & grind e.d., maar dan uitgevoerd met een grijper, of zoals bij het Entrepotdok waar snelheid niet het grootste vereiste was met een enkele



De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

draad en haak.

Waar in vroeger jaren schepen nog wel met hand of met lichte hulpmiddelen gelost of geladen werden, zijn door de toename van de hoeveelheid goederen in de 20^e eeuw kranen onontbeerlijk, mede ook door de zwaardere eisen met betrekking tot de maximum toegestane last die een sjouwer mocht tillen en het afnemende animo voor dit werk. Een kraan werd voor een overslagbedrijf van levensbelang en de Draaikraan is voor een zulk een bedrijf één van de meest geschikte types, door de eenvoud waren ze bovendien goedkoop. Van belang waren het hijs- en het zwenkwerk, het rijden was van minder belang als de kraan zodanig gepositioneerd werd dat alleen door het zwenken van de kraan het schip en de kade konden worden bereikt, en daarom werden sommige kranen ook wel vast op een sokkel geplaatst of konden slechts handmatig verplaatst worden. Opvallend is de vrij steile giek t.o.v. kranen voor overslag van bulkgoederen zodat deze eerder vrij bleef van de scheepstuigage.

2. *Belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) geografische landschappelijke en/of historisch-ruimtelijke ontwikkeling;*

Vanwege de vorm van de kraan ziet men van verre dat er een overslagbedrijf aanwezig is.

3. *Belang van het object/complex als bijzondere uitdrukking van (een) technische en/of typologische ontwikkeling(en);*

De vorm van de kraan is door zijn eenvoud buitengewoon geschikt voor de overslag van goederen met een klein bereik, van binnenvaartschip of dekschuit naar de kade en v.v. met niet meer functies (bewegingen) dan strikt noodzakelijk..

De ontwikkeling van de Draaikraan stamt van vlak na de eeuwwisseling van de 19^e en 20^e eeuw en heeft in feite gelijke tred gehouden met komst van grotere schepen en de toename van de hoeveelheid goederen, vooral vanuit de voormalige koloniën. Door de kranen konden de stukgoederen op een pallet geplaatst worden en dan in één keer van boord gehesen, waarna op de kade deze pallets weer door speciale karren verder werden getransporteerd.

Plaatstaal (of eerst ijzer) was al geruime tijd verkrijgbaar in vele diktes en afmetingen, maar voor profielen moest het ijzer of staal eerst van voldoende kwaliteit zijn om het te kunnen walsen en vervolgens moesten er voldoende profielwalsen ontwikkeld en beschikbaar komen. Voor die tijd was men afhankelijk van gietijzer in de vorm van plaat of complete gietstukken, waarbij het probleem van de brosheid en het weinig of niet bestand zijn tegen trekspanningen veel om de hoek kwam kijken, waardoor de mogelijke overspanningen of bereik van de kranen nogal klein bleven, kenmerkend hiervoor zijn bijvoorbeeld de "Fairbairn" kranen waarvan er nog enkele in Nederland aanwezig zijn.

Met het beschikbaar komen van kwalitatief goede staalprofielen in het begin van de 20^e eeuw ontstond de mogelijkheid om het portaal (de basis), de zwenkvloer en de giek als een vakwerkconstructie samen te stellen. De delen werden daarbij door klinken aan elkaar verbonden. Met het klinken hadden bijv. de scheepswerven al ruimschoots ervaring en het was zo dat voor WOII iedere scheepswerf ook kranen bouwde zoals de Schelde in Vlissingen en Verschure in Amsterdam en een aantal kraanbouwers ook schepen, zoals Conrad in Haarlem en Gusto in Schiedam. De vorm en grootte van de kranen hebben dus gelijke tred gehouden met de ontwikkeling van het ijzer en staal. Door de vorm van de giek, omdat het materiaal daar geplaatst kon worden waar het in verband met de belasting nodig was, is deze relatief licht van constructie.

De vaste giek heeft wel het nadeel dat obstakels moeilijk te omzeilen zijn, anders dan door de kraan te verrijden. Er zijn nog tussenvormen geweest met alleen onbelast verstelbare gieken, veel doorgang vonden deze niet behalve bij kranen die bij een kleinere radius meer last konden tillen en de giekverstelling dus geen onderdeel was van de kraancyclus. De overgang naar de Topdraaikranen, waarbij de vluchtverstelling onder last



De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

wel mogelijk was en ook een horizontale lastweg verkregen werd, was voor de snellere overslag heel belangrijker.

4. *Belang van het object/complex wegens innovatieve waarde of pionierskarakter;*
Het Entrepotdok en dus ook de daarbij behorende kranen vormde een zeer belangrijke schakel in het goederentransport, vooral waar het de doorvoer naar het achterland betrof en droeg daarmee bij aan de toenemende welvaart in ons land. Alle goederen die in ballen, pallets of vaten werden vervoerd konden in de pakhuizen gestapeld worden en met de kranen gehesen, bijvoorbeeld specerijen, wijn en tabak. De speciale functie van het Entrepot vereiste wel speciale maatregelen om het vervoer van de goederen te begeleiden en te controleren, maar ook de controle van alle personen die op het dok hun werk vonden, de bewaking was dan ook in handen van een speciale groep personen, de "Hel-lebaardiers", de naam is natuurlijk afkomstig uit de tijd van de VOC toen deze om de wet te kunnen handhaven bewapend waren en zelfs tot in de jaren 1960 alleen al door hun benaming ontzag inboezemden. Tot het einde van de 19^e eeuw was het Entrepotdok dan ook een ommuurde vesting met een eigen toegangspoort.
In de jaren dat er op het Entrepotdok kranen gestationeerd waren moeten dat er altijd zo'n vier stuks geweest zijn, die alle op dezelfde baan liepen. Dit getuigt van de noodzaak en is een maat voor de bedrijvigheid in die tijd, zodat geconcludeerd kan worden dat de kranen van grote importantie waren.
5. *Belang van het object/complex wegens bijzondere herinneringswaarde.*
De kraan is één van de laatste objecten die getuigt van de vele activiteiten aan het Entrepotdok en die zo de herinnering hoog houdt aan de plaats waar zovelen uit Amsterdam hun werk vonden en die daarom samen met de nog bestaande pakhuizen ook onlosmakelijk met de stad verbonden is.

II. **Architectuur- en kunsthistorische waarden**

1. *Bijzonder belang van het object/complex voor de geschiedenis van de architectuur en/of bouwtechniek;*
Dit type kraan werd veel gebruikt bij overslagbedrijven door het gehele land. Omdat er veel vraag naar was had ook vrijwel iedere kranenbouwer in Nederland van vóór WOII een dergelijk type in het leveringsprogramma.
De stapelmarkt (het opstapelen in pakhuizen) was al eeuwenlang een bekend verschijnsel in de Nederlanden, Import & Export. Plaatsen als Dordrecht, Rotterdam en Amsterdam waren van oudsher van belang. Door de toename van goederen uit de voormalige koloniën nam vooral de overslag in Amsterdam toe, maar ook in Rotterdam, wat ten koste ging van Dordrecht. Om de doorvoer naar het achterland te verbeteren, zonder toename van kosten richtte men begin 19^e eeuw de Entrepots op in Rotterdam en Amsterdam en toen de techniek beschikbaar kwam werden in beide plaatsen ook kranen geïnstalleerd waardoor de overslag verbeterd werd. Voor die tijd werd alle transport veelal handmatig verricht.
De kraan heeft drie aandrijffuncties; Hijsen/Vieren, Zwenken en Kraanrijden.
Bij deze kraan worden al deze functies aangedreven door Sleepringankermotoren waarbij de draairichting en snelheid via weerstanden wordt geregeld door de controllers in de bestuurderscabine. Alle bewegingen kunnen in principe gelijktijdig plaatsvinden. In eerste instantie kwam de elektrische voeding vanaf een lokale energie centrale, later vanaf het openbare net.
De vertragingskasten voor het Hijswerk, Zwenkwerk en het Rijwerk zijn door de kraanfabrikant Figee zelf vervaardigd. Veel kranenbouwers maakten zelf hun tandwielkasten, eerst gegoten daarna ook gelast en vervaardigden zelf ook de tandwielen.



De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

Alle bewegingen hebben een klossenrem met een electromagnetische remlicht trustor.

2. *Bijzonder belang van het object/complex voor het oeuvre van een bouwmeester, architect ingenieur of kunstenaar;*
De kraan is in z'n geheel door Figuee getekend en gefabriceerd, alhoewel de kraan in 1951 is geleverd was het basisontwerp toen al zo'n vier decennia oud, zeer waarschijnlijk op verzoek van de gemeente of de gebruikers/pakhuseigenaars, omdat de oude kranen zo goed voldeden. Enige verbetering is natuurlijk wel toegepast, zoals in de constructie, waar het klinken vervangen is door het elektrisch booglassen.
3. *Belang van het object/complex wegens de hoogwaardige esthetische kwaliteiten van het ontwerp;*
4. *Belang van het object/complex wegens het bijzondere materiaalgebruik, de ornamentiek en/of monumentale kunst;*
5. *Belang van het object/complex wegens de bijzondere samenhang tussen exterieur en interieur(onderdelen).*

III. Situationele en ensemblewaarden

1. *Betekenis van het object als essentieel (cultuurhistorisch, functioneel en/of architectuurhistorisch en visueel) onderdeel van een complex;*
Waar een Draaikraan staat zijn (of waren) er overslag activiteiten.
2. *a. Bijzondere, beeldbepalende betekenis van het object voor het aanzien van zijn omgeving;*
De aanwezigheid van de kraan en zijn dynamisch gedrag is een kenmerk voor zijn omgeving.
b. Bijzondere betekenis van het complex voor het aanzien van zijn omgeving, wijk, stad of streek;
De woonwijk om de kraan heet het "Entrepotdok" naar de voormalige functie van de panden, waardoor de kraan hieraan een blijvende herinnering vormt, daar hij een verwijzing is naar het actieve verleden van die wijk.
3. *a. Bijzondere betekenis van het complex wegens de hoogwaardige kwaliteit van de bebouwing in relatie tot de onderlinge historisch-ruimtelijke context en in relatie tot de daarbij behorende groen voorzieningen, wegen, wateren, bodemgesteldheid en/of archeologie;*
b. Bijzondere betekenis van het object wegens de wijze van verkaveling/inrichting/voorzieningen.

IV. Gaafheid en herkenbaarheid

1. *Belang van het object/complex wegens de architectonische gaafheid en/of herkenbaarheid van ex- en/of interieur;*
Velen zullen de kraan herkennen als onderdeel van de vroegere activiteiten en dat door-



De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

geven aan volgende generaties.

2. *Belang van het object/complex wegens de materiële, technische en/of constructieve gaafheid;*
De constructie van de kraan is typisch voor zijn (vroegere) activiteiten.
3. *Belang van het object/complex als nog goed herkenbare uitdrukking van de oorspronkelijke of een belangrijke historische functie;*
De constructie van de kraan is kenmerkend voor de oorspronkelijke functie.
4. *Belang van het complex wegens de waardevolle accumulatie van belangwekkende historische bouw en/of gebruiksfasen;*
De kraan vormt samen met de nog steeds herkenbare hijsbalken en laaddeuren in de gevels van de voormalige pakhuizen een waardevolle combinatie als voorbeeld voor de oorspronkelijke functie.
5. *Belang van het complex wegens de gaafheid en herkenbaarheid van het gehele ensemble van de samenstellende onderdelen (hoofd- en bijgebouwen,, hekwerken, tuinaanleg e.d.);*
6. *Belang van het object/complex in relatie tot de structurele en/of visuele gaafheid van de stedelijke, dorpse of landschappelijke omgeving.*

V. Zeldzaamheid

1. *Belang van het object/complex wegens absolute zeldzaamheid in architectuurhistorisch, bouwtechnisch, typologisch of functioneel opzicht;*
De combinatie van de nog duidelijk zichtbare vroegere functie van de gebouwen en de kraan is uniek voor Nederland, alleen in Rotterdam is bij het Entrepot nog een enigszins vergelijkbare situatie, de afhandeling van de goederen maar ook de grootte van de kranen zijn verschillend.
Andere Draaikranen in het land staan veelal bij betoncentrales aan een rivier of kanaal en vanuit de omgeving duidelijk zichtbaar. De meeste zijn van recentere datum en missen de bij deze kraan zo typische combinatie van staal en hout in het machinehuis. Ook de zwenkranen met zijn koningsspil, zwenkwielen en pennenbaan is bij de recentere kranen vervangen door een draaikranslager.
2. *Uitzonderlijk belang van het object/complex wegens relatieve zeldzaamheid in relatie tot één of meer van de onder I t/m III genoemde kwaliteiten.*
Door het verdwijnen van de stukgoed en de komst van de container is de stapelmarkt en ook de Entrepotfunctie geheel verdwenen, de goederen worden nu nog voornamelijk op papier uit- en ingeklaard en de container vindt zijn eigen weg via gespecialiseerd transport. Naast de kraan in Rotterdam is dit dus de enige overgebleven kraan welke in deze combinatie heeft gefunctioneerd.



Erfgoed Kranen

De kraan aan het Entrepotdok Amsterdam

Literatuur:

Figee archief (GJ)

Beeldbank Amsterdam

Speciale dank aan Marc Schinkel (Figee)

Bron waardeoordeel, origineel van de waardecriteria: Bijlage ! van RCE

De auteur is lid van het kranenproject voortgekomen uit de CEIJeS van de Vereniging Bouwen met Staal met als doel de inventarisatie van de kranenbouw in Nederland en behoud van het nog bestaande kranenpark. Zie www.kranenprojekt.nl

Het jaar 2015 is door E-FAITH uitgeroepen als jaar van het “Industrieel Erfgoed” en het is de intentie van het kranenproject om zich als Erfgoed Kranen te profileren met speciale aandacht voor de Europese kranenbouwers met de nog de kraanarchieven en de nog bestaande historische kranen. Zie: www.e-faith.org