

## INHOUD

American Revolver kraan Dordrecht  
Hensen torenkranen Rijkswerf Willemsoord  
Een bijzondere Jaffakraan bij Bunge in Amsterdam

2018  
nieuwsbrief 2

### VOORWOORD

Met genoeg presenteren wij u hierbij de tweede aflevering van onze Nieuwsbrief. Bedoeld om u te voorzien van extra informatie over ons kranenerfgoed en de lopende projecten.

We houden op verschillende lokaties in den lande 'de vinger aan de pols' ofwel de handen bij het ijzer: kranen die bedreigd worden en (nog) een onzekere status hebben. Nog niet overal in erfgoedkringen, laat staan die van bestuurders en onroerendgoedbeheerders, bestaat er besef voor de cultuur- en techniek-historische waarde van een oude kraan. Maar er is zeker ook waardering voor kranen als symbool en betekenisvol overblijfsel van een voormalige bedrijfsactiviteit, zoals bijvoorbeeld bij de Stadswerven in Dordrecht.

U leest hier uitgebreid over de bijzondere American Revolverkraan die daar recent herplaatst is en aan een soort derde leven

begint. Hopelijk is ook voor de kranen bij het Nieuwe Diep te Den Helder en voor de Jaffa-kraan bij overslagbedrijf Bunge te Amsterdam een langer en goed leven weggelegd. Hun verhaal wordt ook in dit nummer uit de doeken gedaan.



De kraan nog in HI-Ambacht. (Foto: H. Kleerebezem)

### AMERICAN REVOLVER KRAAN

Er valt nog genoeg te ontdekken op kranengebied voor wie rondtrekt en er oog voor heeft. Binnen bedrijven is het uiteraard moeilijk om de aanwezigheid van een hijswerktuig te constateren, maar in open terrein kan een beetje kraan niet aan de waarneming ontsnappen. Soms kun je er niet dicht genoeg bij komen om constructiedetails vast te kunnen stellen, maar er zijn er meer dan genoeg die zich in het 'vrije veld' bevinden en voor nadere inspectie beschikbaar zijn. Uiteraard moeten we daarvoor vaak in de buurt van vaarwater zijn, zoals bijvoorbeeld in de Stadswerven te Dordrecht. Daar ontstaat een nieuwe woonwijk op het kruispunt van de Beneden Merwede, Noord en Oude Maas, in een oud havengebied waar nog niet zo lang geleden scheepsbouw en andere havenactiviteiten plaatsvonden. Maar de kraan daar is geen overblijfsel van een voormalige scheepswerf daar, maar recent er geplaatst als betekenisvol historisch object.

## Naar de Stadswerven

In de Stadswerven in wording bevinden ook twee oude scheepshellingen van de verlaten scheepswerf De Biesbosch. Daartussenin is in maart 2016 een American Revolver kraan geplaatst, als monument en eerbetoon aan de maritieme industrie in de Drechtsteden. De kraan is afkomstig van de overkant, Hendrik-Ido-Ambacht, waar hij ruim 40 jaar in gebruik is geweest door scheepsloperij Rijdsijk Boss en zn., het latere ARBEZ. De kraan werd daar in 1970 opgebouwd.

De kraan is, zoals de naam al suggereert, van Amerikaanse makelij, dateert van de Tweede Wereldoorlog en was oorspronkelijk bedoeld voor de aanleg van een kunstmatige haven in Normandië voor de geallieerden. Door de diezelektrische aandrijving kan de kraan zelfstandig functioneren en heeft dus geen elektrische voedingskabels van de wal nodig. Ideaal onder oorlogsomstandigheden. Dit exemplaar is echter niet ingezet maar in de VS blijven staan, opgeslagen in kratten. Toen Frans Jorissen, directeur van Rijdsijk Boss en zn., in 1970 in de VS was kocht hij daar de kraan. Deze kreeg een plaats in zijn bedrijf op een nieuw aangelegde kraanbaan naast een nieuwe helling. Na de Delta-

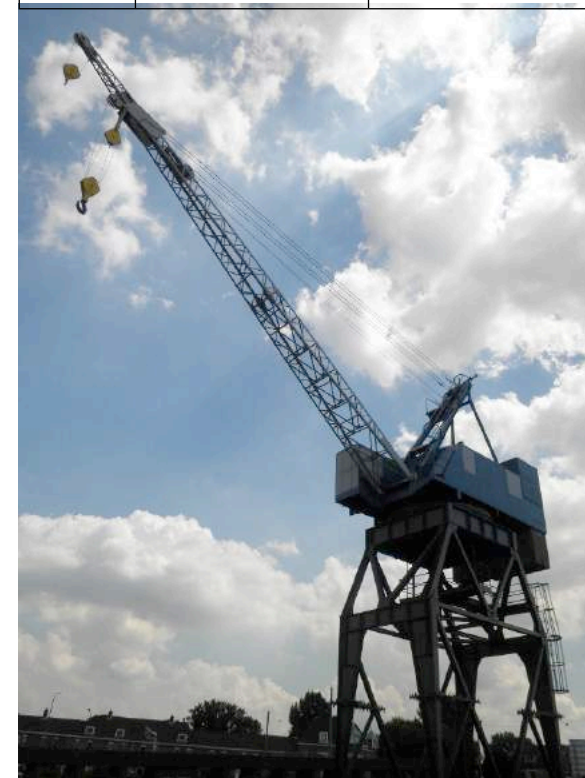


Binnenzijde zwenkwieien. (Foto: Nebest Adviesgroep)

werken was dit mogelijk omdat het getijdeverschil veel kleiner was geworden. Het samenstellen van de kraan geschiedde volgens de fabriekstekeningen, de bouw-tijd bedroeg ongeveer drie maanden. De diesel bevindt zich bovenin de kraan wat betekende dat voor inbedrijfstelling de bijbehorende dagtank iedere dag gevuld moest worden door middel van een handpomp, vanuit de voorraadtank onder de kraanbaan. Het aggregaat achter de diesel leverde 220 V wisselstroom. In 1993 werd de sloperij gesloten, 20 jaar later, in de zomer van 2013, kocht de Gemeente Hendrik-Ido-Ambacht de locatie om deze geschikt te maken voor woningbouw. De kraan kreeg een mooie herbestemming vlakbij. Voor de verhuizing naar Dordrecht werd de kraan in 2015 opgeknapt door leerlingen van het

DaVinci-college. Nog enige gegevens:  
American Revolver Model: B-15 Ser No.742  
American Hoist & Derrick CO.  
St. Paul-Minnesota U.S.A.

Radius in ft (m)	Capacity in Lbs (kg)	
	Boom 60 ft (18m)	Boom 75 ft (22,5)
24	33.600 (15.250)	
60	33.600 (15.250)	
65	28.000 (12.700)	Whip
		11.200 (5.000)



De kraan op de nieuwe locatie in Dordrecht (Foto NB)

## HENSEN TORENKRANEN

De voormalige Rijkswerf Willemsoord te Den Helder onderging na het verplaatsen door de Koninklijke Marine van de werfactiviteiten naar elders in de gemeente een transformatie. In 1998 verwierf het grotendeels verlaten complex als geheel en enkele kenmerkende gebouwen afzonderlijk de Rijksmonumentenstatus. Maar deze bescherming gold niet voor de twee torenkranen die op het moment van het opmaken van de monumenten-inventarisatie, in 1995, te jong waren voor de monumentenstatus. Inmiddels zouden zij daarvoor wel in aanmerking kunnen komen. En zo ontving NedSEK begin 2017 een verzoek van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) voor het opmaken van een rapport over de betreffende kranen.

De kranen zijn gefabriceerd door Machinefabriek Hensen te Rotterdam en opgesteld naast de droogdokken I en II. Kraan no. 1 is geleverd in 1953 onder order No. 4524 en bevindt zich naast Dok I en heeft een max. hijscapaciteit van 12 ton op een radius van 9,3 m en 3 ton op de max. radius van 30 m

Kraan no. 2 is oorspronkelijk in 1940 geleverd aan scheepswerf J&K Smit te Kinderdijk onder order No. 3535 en bevindt zich nu naast Dok II en heeft een max. hijscapaciteit van 15 ton op een radius van 13,5 m en 4 ton op de max. radius van 37,5 m.

Deze kraan 2 is niet de originele kraan, in 2001 is de originele kraan, met dezelfde hijscapaciteit als kraan 1, tijdens werkzaamheden omgevallen en vervangen door de huidige.

Het Natte Dok vormt het hart van de oude Rijkswerf en langs de noord-west zijde ligt kraanbaan 3 waarvan de kraan in 2002 verwijderd is, naar zegge vanwege groot achterstallig onderhoud. Langs de noordzijde ligt kraanbaan 4, hierop liepen de kranen van de betonningsdienst. Deze zijn echter al lange geleden verwijderd. Omdat kraan 3 er in 1995, toen Willemsoord de monumenten status verkreeg, ook nog stond pleit NedSEK ervoor om ook voor deze kraan een goede vervanger te vinden opdat de skyline van de oude Rijkswerf weer compleet wordt.

Het rapport omvat een technische omschrijving van alle kranen, ontwikkelingsmogelijkheden en aanbevelingen en een cultureel-historisch waardeoordeel volgens de richtlijnen van de RCE. Inmiddels is het rapport ook ingediend en is in behandeling bij de Rijksdienst.



Kraan 2 langs het Nieuwe Dok (Dok II).H. Kleerebezem

## EEN BIJZONDERE JAFFA KRAAN

Een van de meest vooraanstaande producenten van hijswerktuigen in Nederland was het Utrechtse Jaffa. Jaffa leverde allerlei typen kranen en stond bijvoorbeeld bekend om zijn elektrotakels. Kranen voor het havenbedrijf waren niet direct hun specialiteit, maar ook op dit gebied hebben ze gefabriceerd. Zo leverde Jaffa reeds in 1917 17 kranen aan het Amsterdamse havenbedrijf. Het ging hierbij om elektrisch aangedreven draaikranen op een rijdend portaal, bestemd voor de Oostelijke Handelskade.

Een andere serie kranen voor de Amsterdamse haven leverde Jaffa in 1949. Een van deze gemeentelijke kranen is door de IGMA overgenomen als K86 en in 2017 overgedaan aan het agrobusinessbedrijf Bunge. Het gaat om een bijzonder type drijvende kraan. De kraan dient voor assistentie bij lichte werkzaamheden. Als stukgoedkraan van betrekkelijk lichte capaciteit is hij niet geschikt voor de overslag van bulkgoed. De kraan heeft ook slechts een enkel lierwerk voor één enkele draad, zodat grijperbedrijf moeilijk is.

Enkele kraangegevens:

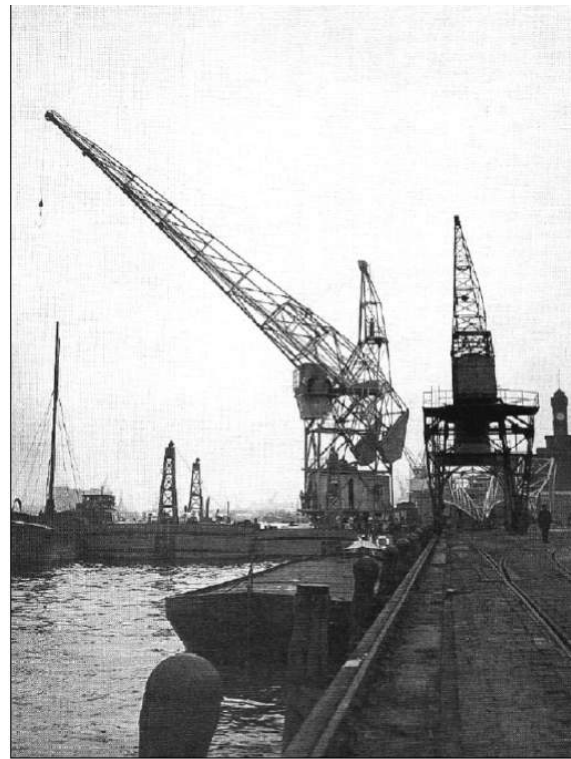
Wipkraan op rijdend onderstel op ponton

Bouwjaar: 1949

Hijscapaciteit: 2,5 t

Vlucht: 8 - 30 m

Ponton: L=26,10 m, B=12.60 m



*Eén van de drijvende Jaffa kranen in bedrijf. (Foto: NB)*

Opmerkelijk is dat de kraan gemonteerd is op een rijdend portaal op een ponton, hiermee kon de kraan zich in zekere mate optimaal opstellen ten opzichte van het te lossen zeeschip in de afzetplek op de



Jaffa drijvende kraan bij Bunge. (Foto: H. Kleerebezem) kade of de lichter. Daarmee waren dus geen extra mensen nodig om de verhaallieren van het ponton te bedienen en kon dus de kraanmachinist het verplaatsen zelf regelen.

De kraan zelf is een zogenaamde wipkraan of topkraan, zo genoemd omdat tijdens het verstellen van de giek de last nagenoeg op dezelfde hoogte blijft (lastcompensatie of Level-Luffing). Dit type kranen ontstond

eind jaren twintig van de vorige eeuw omdat de bestaande kranen met een vaste giek te onhandig bleken bij het snel lossen van de zeeschepen en veelvuldig in de knoei kwamen met de tuigage van het schip. Door de lastcompensatie en ook het uitbalanceren van de giek, kostte het op- of aftoppen weinig energie en kon ook snel gaan zodat de los- of laadtijd van het schip zo kort mogelijk was. De kraan vertegenwoordigt een fase van de Amsterdamse haven waarin hijscapaciteit geleverd werd met een zo groot mogelijke flexibiliteit wat betreft vermogen en inzetbaarheid. Vanwege de montage op een ponton kon de kraan overal waar nodig ingezet worden, zoiets als de moderne mobiele havenkranen van tegenwoordig.

De positie van de kraan bij Bunge wordt door NedSEK goed in de gaten gehouden. Er zal alles aan gedaan worden om de kraan voor de haven te behouden en te voorkomen dat hij plotseling richting IJmuiden (Hoogovens) verdwijnt. Het is tenslotte een uniek stuk gereedschap en één van de weinige nog overgebleven kranen van Jaffa.

Tot zover de Kranenverhalen ...

## **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 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.

### **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.

### **Rectificatie**

In Nieuwsbrief 1 bij het artikel over de twee Conrad-Stork kranen moet worden vermeld dat het rapport is samengesteld door Gerard Jacobs (NedSEK) in samenwerking met J.P. Janse van Golfslag Advies & Projecten.

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.