

INHOUD

Samenwerking met de Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed
Een Europees label voor de Thole kraan in Helmond
Het einde van de grijperlosbruggen RBT Vulcaanhaven
Koningspoort gesloten en Utrecht herbouwt de Stadskraan

2019
nieuwsbrief 2

Samenwerking met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

In de jaarvergadering van de Federatie Industrieel Erfgoed (FIEN) heeft NedSEK – als een van de Aangesloten Organisaties (AO) van FIEN – aan het bestuur gevraagd om te komen tot een regelmatig en gestructureerd overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). FIEN vertegenwoordigt de vrijwilligersorganisaties die zich bezig houden met het behoud van het Nederlandse industriële erfgoed. Momenteel onderzoekt FIEN of zij ook een rol kan spelen als vertegenwoordiger van eigenaren van industrieel erfgoed, zoals mensen die in voormalig industrieel erfgoed wonen. Voorafgaande aan het overleg met de RCE zou FIEN bij de AO's kunnen inventariseren welke knelpunten zij ervaren in het nationale erfgoed beleid. Ook op andere beleidsterreinen van de overheid vindt een dergelijk gestructureerd overleg plaats met 'veldpartijen'.

De voorzitter van FIEN zegde toe om samen met Heemschut te onderzoeken of dit overleg zinvol en mogelijk is. NedSEKervaart dat inhoudelijke kennis over de waarde en het behoud van hijskranen bij de RCE onvoldoende is. Om die kennis aan te vullen hebben wij vorig jaar de studiemiddag 'Erfgoed met Haken en Ogen' gehouden bij de RCE. Daarbij is het boek 'Haal op die Hijs' aangeboden aan de directeur van de RCE. Dit zijn goede ontwikkelingen die bijdragen aan de kennis over hijskranen bij de RCE. Maar dit contact verdient een vervolg in de vorm van gestructureerd overleg tussen de RCE en FIEN. NedSEK verwacht dat andere organisaties die zich bezig houden met industrieel erfgoed dezelfde ervaringen hebben.

Jur Kingma, voorzitter NedSEK

Een Europees label voor de Thole kraan in Helmond

Gelukkig blijft een deel van ons kranen-erfgoed behouden maar als de kraan er dan eenmaal staat is het natuurlijk zaak dat deze blijft voortbestaan, door middel van verhalen en beleving. Een van de moderne middelen om het verhaal achter de kraan te vertellen is om ter plekke via een zogenoemde QR-code met een mobiele telefoon of een ander apparaat dat in verbinding staat met het wereldwijde web informatie te bieden aan de bezoeker. Die informatie moet wel goed, passend, actueel enz. zijn, de moderne geïnteresseerde (tenminste, dat denken wij) wil op zijn/haar wenken en passend bediend worden.

Binnen de Europese wereld van het industrieel erfgoed is sinds een aantal jaren een dergelijke infrastructuur met QR-bordjes én een bijpassende website voorhanden: <http://www.industrialheritage.eu/Industriana>.

Mooi hieraan is dat het ook echt internationaal is, de keus aan talen is groot, de toelichting voornamelijk in de taal van het moederland van het object én in het Engels. Tot nu toe is slechts een enkel Nederlandse locatie opgenomen, de stoommachine in de voormalige leerfabriek te Oisterwijk. Daar kon nog wel wat meer bij.

Voordracht Thole kraan

NedSEK is recent uitgenodigd om een kraan naar keuze hiervoor voor te dragen en daarbij kwamen we al gauw op de Thole kraan in Helmond uit: 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 20^{ste} 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 afkomstig van 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>

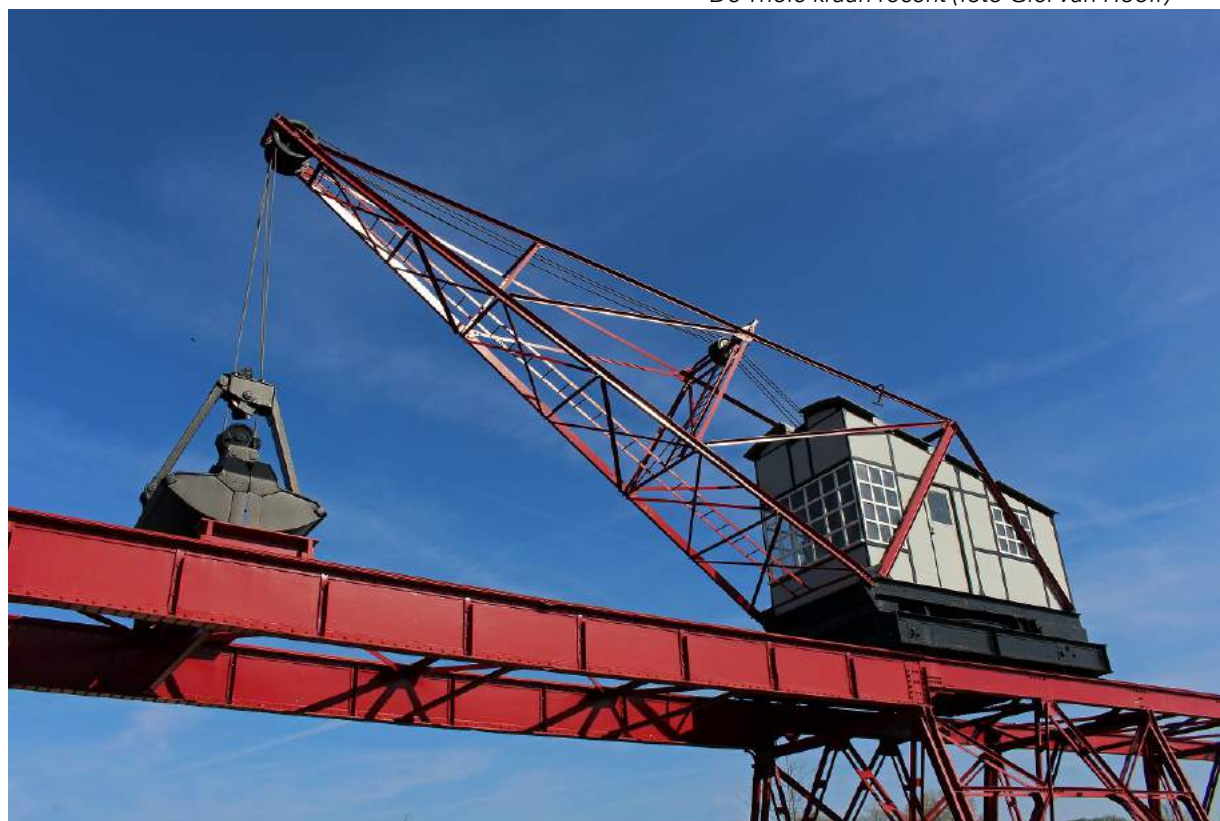
Heet van de naald

In de Helderse Courant van 13 juni 2019 staat een artikel over behoud kranen op Willemsoord:

Klik [HIER](#) voor de link naar het artikel!

Na verschillende reddingspogingen lijkt het einde in zicht voor de historische scheepswerf De Delft aan de Rotterdamse Schiehaven. [HIER](#) een link naar het betreffende krantenartikel.

De Thole kraan recent (foto Giel van Hooff)



Het einde van de grijperlosbruggen RBT Vulcaanhaven Oost-Vlaardingen

De oostelijke entree van Vlaardingen zal nooit meer hetzelfde zijn. De beeldbepalende, eens zo majestueuze brugkranen - een markant oriëntatiepunt zowel op wal als vanuit het water - worden of zijn onttekeld. De neergang begon al eerder: waren ze eerst met z'n drieën, nu begin juni 2019 resten er nog enige staketsels van de laatste twee kranen. De eerste was al weer jaren geleden na een aanvaring maar gesloopt.

De gemeente had nog het plan opgevat om in ieder geval één loopkat te redden en die inclusief enige multimedia zodanig op te stellen dat het voor eenieder mogelijk was om de historie van de kranen tot zich te nemen. Het is er niet van gekomen, ook de loopkatten gaan terug naar de hoogovens.

De Historische Vereniging Vlaardingen besteedt geen aandacht meer aan de kranen, het lijkt alsof zij uit het collectieve geheugen van de Rijnmond verwijderd dienen te worden. NedSEK heeft veel documentatie over de kranen, hiervan zou nog een compilatie gemaakt kunnen worden en uitgegeven bij voldoende belangstelling.

Wat gebeurt er nu met het terrein? Dat zal door DFDS ("Det Forenede Dampskibs Selskap"), Winnaar Beste Ferry Organisatie

Europa 2018 (jawel!), als opslag- en parkeerterrein gebruikt worden, wat een vooruitgang!

De RBT kranen zijn al gesloopt als u dit leest (foto H. Kleerebezem)



Koningspoort dicht?!

Rotterdam telt nog verschillende werven, ieder zo met zijn eigen specialiteit. Een wel heel bijzondere werf is de uit 1983 daterende historische scheepswerf Koningspoort in de Oude Haven, een ontmoetings- en leerplek, een museum in bedrijf, een plaats waar vroeg-industriële technieken levend worden gehouden. Maar waar bijzondere dingen gebeuren is exploitatie vaak moeizaam. Na een tweejarig bestaan als onderdeel van het nabijgelegen Maritiem museum heeft sinds 2017 de Stichting Tijdelijk Beheer Koningspoort geprobeerd de werf zelfstandig te exploiteren, wat met wat vallen en opstaan lukte. Maar per 1 mei jl. heeft men de deuren ofwel de poort moeten sluiten. De Stichting heeft de sleutel teruggegeven aan de gemeente Rotterdam. De werf is niet rendabel, er is geen geld meer voor het nodige onderhoud. Op dit moment is nog niet duidelijk wat er met de werf gaat gebeuren. Zie voor meer info o.a.:

https://nl.wikipedia.org/wiki/Scheepshelling_Koningspoort

Hijgend Hert

Wie van industrieel erfgoed houdt en speciaal van scheepsbouw, maar ook van kranen, kan (of kon?) bij de Koningspoort terecht. Daar werd nog het oude ambacht



van handmatige scheepsbouw en reparaties verricht. Op de Koningspoort is ook het aloude klinken weer tot leven gebracht. De nieuwe giek van de Boelekraan 9 van het Nederlands Stoommachinemuseum in Medemblik is door de vakmannen daar helemaal geklonken en dat terwijl ze in Medemblik zelf ook een smederij bezitten. Dat zegt dus iets van de kunde en capaciteit die op de werf aanwezig zijn.

Het Hijgend Hert op de werf. (Foto: Koningspoort)



Naast enkele historische werktuigen zoals een slingerpons staat er op de werf ook een echte, nog werkende hijskraan. Deze elektrische draaikraan op rijdend portaal van de firma Rörink & van den Broek uit Enschede draagt de bijnaam "Het Hijgend Hert". De kraan heeft een hijscapaciteit van 1250 kg en is gebouwd in 1916. Hoewel in werkende conditie moeten er nu nog wel enige aanpassingen gedaan vanwege veiligheidseisen.



Oude slingerpons (foto Gerard Jacobs)

Natuurlijk dient de werf open te blijven, de gemeente moet zich echt bezinnen, éénmaal weg is weg. Mocht het toch zover komen dat de werf voorgoed moet sluiten en de boel verkocht dan zullen de werktuigen, maar ook de kraan, een goede bestemming dienen te krijgen, maar waar zijn we met z'n allen nu mee bezig?!

Herbouw Stadskraan in Utrecht

Stichting Bouwloods Utrecht (SBU) heeft een werkgroep bij elkaar gebracht om de Utrechtse stadskraan te herbouwen en deze weer op de originele plek terug te plaatsen. De eerste bekende stadskraan in Utrecht dateert uit de 15e eeuw en stond op het wed bij de Ganzenmarkt. Het is de bedoeling om de stadskraan op authentieke wijze te herbouwen.

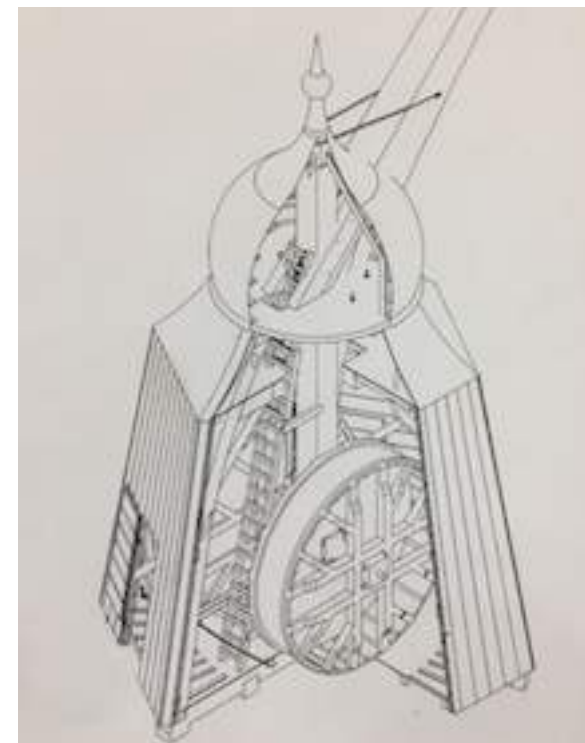
De houten kraan werd gebruikt om goederen vanaf schepen op de kade te tillen. "Bij de kraan werden alle goederen gewogen en geïnspecteerd, op basis daarvan werd belasting geheven", laat de stichting weten. "De kraan vormde op die manier een belangrijke bron van inkomsten voor de stad."

De kraan is verloren gegaan toen de vier grote zuilen van de Winkel van Sinkel vanuit Engeland aankwamen in Utrecht. Tijdens het ophijsen van het laatste beeld op 9 september 1893 brak het bovenste gedeelte af en viel met beeld en al in de Oudegracht. De kraan is nooit meer hersteld.

Toekomst

Ondertussen heeft de SBU een 3D-model laten maken van de historische kraan. Ook heeft de stichting al gesprekken gevoerd met de exploitant van het terras aan de

gracht op de originele locatie. "De ruimte voor de kraan aan het wed bij de Ganzenmarkt is sinds 1893 niet wezenlijk veranderd", aldus de SBU. Er moet nog wel onderzoek gedaan worden naar eventuele technische belemmeringen. Het gemeentebestuur wordt uitgenodigd om te kijken naar de haalbaarheid van de locatie. De totale projecttijd zal ongeveer drie jaar in beslag nemen en zal zo'n 588.820 euro moeten kosten. Het is mogelijk om onderdelen van de stadskraan te adopteren om zo het project financieel te ondersteunen.



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 lemiscaatkraan.

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.

Bankrek: IBAN NL53ABNA0620094222.

Ten name van "Nederlandse Erfgoed Kran"

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.

en voor de echte liefhebbers is er nog een exemplaar van Haal op die Hijs [KLIK hier](#)

