



INHOUD

Military Cranes

2019
nieuwsbrief 5

Zware jongens bij de bevrijding van Nederland en de rol van de army wreckers

Een extra nieuwsbrief van NedSEK over ons mobiel erfgoed. Meestal gaat het bij het erfgoed van kranen om vast-opgestelde, dan wel rail-gebonden hijswerktuigen, omdat deze tot het onroerend goed gerekend worden. Het mobiele erfgoed zoals auto's, boten en vliegtuigen wordt doorgaans behandeld door de Mobiele Collectie Nederland (MCN). In deze nieuwsbrief de militaire kranen.

De bevrijding

Dit jaar herdenken wij 75 jaar bevrijding vanaf 12 september tot aan 5 mei de bevrijding. In het zuiden van het land speelde de herdenking van operatie Market Garden een belangrijke rol. Spectaculair waren de luchtlandingen en de optochten van historische legervoertuigen. Rond de meidagen volgend jaar zullen deze oldtimers ongetwijfeld deelnemen aan herdenkingen in het westen van het land. Delen van de geschiedenis worden nagespeeld met historische militaire voertuigen, zoals aan de operatie Faust, waarbij op 3 mei 1945 gedemilitariseerde geallieerde vrachtwagens met voedsel het westen van het land introkken. In die colonnes met historische militaire voertuigen rijden indrukwekkende bergingsvoertuigen mee. In Amerika heet zo'n bergingsvoertuig een wrecker.

Deze bergingsvoertuigen vormden een onmisbaar element is de geallieerde opmars.

Bevoorrading in de tweede wereldoorlog

De tweede wereldoorlog was de eerste waarin voor de bevoorrading op grote schaal vrachtwagens werden ingezet. Oorspronkelijk leefden legers 'van het land', ze plunderden de voorraden van de boeren. Met komst van de spoorwegen was er een snellere en betere manier van troepenverplaatsing en bevoorrading mogelijk. De Amerikaanse burgeroorlog was de eerste waarin op grote schaal spoorwegen werden ingezet bij het krijgsgeweld. De eerste wereldoorlog was een oorlog waarbij de militaire dienstregelingen van de spoorwegen een centrale rol speelden. De Duitsers hadden eerder zelfs een 'Kanonenbahn' aangelegd dwars door Duitsland naar de Elzas.

Bij de planning voor de geallieerde invasie in Europa was duidelijk geworden dat de spoorwegen de bevoorrading van de geallieerde legers niet aan zouden kunnen. In 1942 begon de planning voor Operatie Overlord, de landing in Normandië, waarbij o.a. de kunstmatige Mulberry havens werden ontworpen. Bij de invasie moesten 130.000 man via de stranden van Normandië aan land worden gebracht. Terwijl ze verder trokken was er steeds meer brandstof, munitie en voedsel nodig, de afstanden werden groter, het front breder en het aantal personen nam toe. Vanaf begin augustus was een supply-chain, een aanvoerketen, die de naam Red Ball Express kreeg. Enorme konvoeien vrachtwagens reden met brandstof en andere militaire goederen in een strakke dienstregeling van de aanvoerhavens in Normandië naar het front en terug. Zij reden over smalle, vaak beschadigde, wegen. En soms werden de konvoeien aangevallen door Duitse vliegtuigen. Al aan het begin van de oorlog had de US Army ingezien dat voertuigen beschadigd konden raken en naar veiliger oorden versleept of getild moesten worden, en zo ontstonden de "Wreckers", wrakkenwagslepers dus. De wreckers waren essen-

tieel om de wegen vrij te houden. Dit was slechts één van de belangrijke rollen van de wreckers in de oorlog. Een andere taak was het redden van tanks. Die waren kwetsbaar door hun rupsbanden, en moesten regelmatig gesleept worden naar een veiligere locatie voor reparatie.

Van trucks naar het bouwen van wreckers

De meest bekende wrecker van WOII is de Diamond Prime Mover als tank transporter voor het Britse leger en die gebouwd werden in Chicago. Hij werd al snel ingezet bij de strijd in Noord Afrika. Voor ons is echter de Diamond T Model 969 het meest van belang. Deze bestond uit een 4 tons chassis met 6x6 aandrijving, met daarop, achter de cabine, het Holmes W-45 Heavy Duty Military wrecker frame. Daarop was een dubbele giek gemonteerd, ieder met een mechanisch aangedreven lier met een capaciteit van 5 tons, samen dus geschikt voor 10 ton voor een last hangend over de achterzijde van de truck. Dit was echter meer dan de rating van de truck zelf (4 tons), maar dat was in



Diamond T 969 Wrecker (foto- Keizer)

het terrein, onder gunstigere omstandigheden kon wel het dubbele gehesen worden. De stempels tussen de cabine en het kraanframe maakte de wrecker nog betrouwbaarder. Anders dan de wreckers met een vaste giek kon de Diamond T 969 met één giek hijswerk verrichten aan de zijkant, terwijl de andere giek aan de tegenovergestelde zijde ergens aan verankerd kon worden. De wrecker was ook uitgerust met een selectie van handgereedschappen, kettingen, snijbrander en ander reddingsmaterieel. Bovendien was er een 7,5 tons sleeplier achter de voorbumper gemonteerd. De firma fabriceerde ook één van de meest merkwaardige voertuigen, de Diamond T M2/M3 half-track. Die voor twee (stuur)wielen had en achter rupsbanden.

Ward LaFrance

WOII zag ook de introductie van twee andere unieke reddingsvoertuigen. Als eerste de Ward LaFrance Model M1 Heavy-Wrecker. De firma Ward LaFrance was in 1916 opgericht, en tot haar bekendste producten behoorde de Amerikaanse brandweerwagen. Voor het begin van de tweede wereldoorlog bouwden ze een prototype heavy wrecker. Die werd gekozen door het Amerikaanse leger als standaard kraanwagen opgebouwd uit een 10 tons 6x6 onderstel, met daarop een dek met vast A-frame en een beweegbare giek. De giek werd met de hand omhoog en omlaag getakeld en gezwenkt. Er zijn gedurende de oorlog verscheidene versies gebouwd, inclusief die van Kenworth., maar alle tonen een gelijk mili-

tair design en uitrusting. Naderhand zijn ook de lierwerken gemechaniseerd en werden ze vanaf de PTO (Power take off - de aandrijfzas) door middel van kettingen aangedreven. Het giek-draaipunt bestond uit een soort lummelconstructie, zodat deze kon toppen om wat hijs-hoogte te kunnen creëren, en zwenken om ook aan de zijkant werkzaamheden te kunnen uitvoeren> De zwenkhoek was daarbij max. 180° en het zwenken werd bereikt door de afspandraden, links en rechts, te verstellen. Voor de stabiliteit bevonden zich stempels aan



Ward-LaFrance detail frame met giek toppend en zwenkend (Foto Jur Kingma)

de zijkant, tussen de cabine en het bed. Om de kraanarm te ontlasten konden er onder de giek twee steunen worden bevestigd, twee korte voor direct steun op de achterkant van de truck, zodat deze ook met last kon rijden en twee lange steunen waarmee op grond kon worden gesteund en waarbij de truck dus moest blijven staan. Met de giek kon 7,3 ton worden gehesen, zowel achter- als aan de zijkant.

De Ward LaFrance Truck Corporation bouwde ze samen, waarbij het onderstel werd geleverd door de Kenworth Truck Company en het bed met de kraan installatie door Gar Wood. Deze heavy wrecker M1 had verscheidene uitvoeringen en kon worden uitgerust met een 10 tons treklier onder de voorbumper en een treklier aan de achterzijde met nog veel meer attributen die het corps of engineers in het veld kon gebruiken. Vanaf 1941 bouwde Ward LaFrance er 4925 en in 1942 begon ook Kenworth zelf met de bouw van in totaal 840 wreckers.

Nog een zware jongen

Het tweede unieke reddingsvoertuig uit WOII was de M26 "Pacific" tank sleep trekker. Hij was ontworpen door de Knuckey Truck Company uit California, maar werd gebouwd door [Pacific Car & Foundry](#) te Seattle. Het was niet echte een wrecker, want hij was ontworpen om tanks vanaf het slagveld op te halen. Het had een 17,5 tons sleeplier onder de gepantserde cabine achter de voorbumper gemonteerd. En daarbij nog twee enorme 22,5 tons lieren achter de cabine op het frame. Een A-frame constructie aan weerszijden van het vijfde wiel kon worden opgeheven in vijf posities.. Ook bij deze truck behoorde allerlei soorten gereedschap tot de standaard uitrusting. Er waren ook nog andere bergingsvoertuigen, zoals de M31, een omgebouwde M3 tank en de M32 family gebaseerd op de M4 Sherman chassis, deze worden echter niet beschouwd als echte "wreckers". De [Pacific Car & Foundry](#) is nu bekend als PACCAR en het moeder bedrijf van DAF

Overigens waren er nog meer truck bouwers actief als bouwer van wreckers. Naast de reeds genoemde Diamond en Pacific, waren dat Mack, Chevrolet, REO, White-Corbitt en GMC Kenmerkend voor de militaire hijsviertuigen waren de afsleeptakelwagens van het type Ward-LaFrance, maar later, meer achteraan de intocht van de geallieerden, kwamen ook draglines zoals de GarWood truckkraan.

Van het front naar de dump

Toen eenmaal de rust wedergekeerd was, was veel materieel overbodig en zou het veel te veel kosten om alles weer terug te vervoeren naar de VS, Canada of Engeland, dus belandde dit surplus materieel op de dump en werd her en der verhandeld om maar vervoer en hijsgelei te hebben in het Nederland van de wederopbouw. Daarna kwam er nog meer materieel toen de Koreaanse oorlog was beëindigd, zoals de Austin-Western kraan waar ook in Nederland veel gebruik van werd gemaakt.

De geallieerde legers lieten na de capitulatie van Duitsland veel legermateriaal achter. Dat



werd verzameld in army dumps. Het materiaal vaak werd verkocht en speelde een centrale rol in de wederopbouw van Europa. Vooral de trucks vonden gretig aftrek in ons land vanwege hun meer dan voortreffelijke terrein rijeigenschappen door 6x6 aandrijving, d.w.z. de truck had 6 wielen die alle 6 aangedreven konden worden en dat was wel nodig in ons sappige landje. Dat het niet altijd goed ging bewijst de grote vraag naar steekassen, deze begaven het



GarWood truckkraan met telegiek (Foto KENZ)

nog al eens als de sper-differentieel te lang ingeschakeld bleef. De trucks werden hoofdzakelijk gebruikt voor het transport van zand, grind maar vooral grond, waarbij ze voorzien werden van een hydraulische kipbak, éézijdig of driezijdig kiepend.

De wreckers werden ingezet als bergingsvoertuig, takelwagens. Zo had het Amsterdamse Gemeente Vervoersbedrijf een haevy wrecker M1 in dienst. Ook de Amsterdamse politie beschikte er over één, net als het Nederlandse leger. Omdat bergingsvoertuigen niet vaak ingezet hoefden te worden, bleven ze lang in gebruik ook omdat ze als echte hijskraan niet zo geschikt waren. Sommige zoals voor de firma Joh. Schol uit Zaandam lieten een giek achterop het frame bouwen, soms meer dan 20 m lang. Omdat de kraan niet kon zwenken kon alleen door met de kraan te manoeuvreren de last ook horizontaal verplaatst worden en dat was met zo een lange giek geen sinecure. Ook bekende firma's als Stoof in Breda en Blansjaar in Den Haag gebruikten de wreckers als takelwagen bij het begin van hun na-oorlogse bestaan.

Tegen de tijd dat de wreckers vervangen dienden te worden, hadden ze al historische waarde en werden ze gekocht door verzamelaars. Nu vormen zij een onderdeel van een rijdend en levend museum van militaire voertuigen.

Van wrecker naar kraanwagen

De echte kranen, dus trucks met een draaikraan, werden ingezet als dragline of grijperkraan om als die kippers te vullen en schepen

te laden of lossen. Deze kranen hadden echter één nadeel (o.a.): zij beschikten over een vrije val, dat is voor hijswerk natuurlijk ideaal maar voor het echte hijswerk natuurlijk niet veilig, ook niet in die wederopbouwperiode. Daarvoor werd in het hijswerk een zogenaamde "Powerload-lowering" ingebouwd, wat inhield dat de hijslier werd omgebouwd met een extra koppeling zodat de trommel aangedreven moest worden om te kunnen vieren, hierbij werd nog wel de oorspronkelijke (band)rem gebruikt om de dalende last te remmen omdat een Diesel motor nou eenmaal weinig remmend vermo-

gen heeft. Veel van de hedendaagse mobiele vakwerkgiek kranen zijn afgeleid van deze kranen, ook de Nederlandse kranen, en dat waren er toen nogal wat. Toen in de jaren 60-70 de mobiele telescoop kranen in zwang raakten werden er zelfs telescoopgiek op deze van oorsprong dumpkranen gebouwd, of dat nou een succes was of niet, ze werden heel gauw ingehaald door het geweldige aanbod (uit het buitenland) van seriematig gebouwde truckkranen.

Austin-Western kraan op half-track (Foto KENZ)



Nederlandse kranen voor defensie

Toen de dump uitgeput raakte werden er ook Nederlandse kraanbouwers ingeschakeld om hijswerktuigen aan Defensie te leveren. Bekend zijn de mobiele kranen van BPG in Grave, zogenaamde pick-and-carry kranen die dus met de last in de haak konden rijden. Vooral de werven van de Marine maakten van deze kranen gebruik, maar er werd ook een 60 tons mobiele kraan met 6-assen geleverd voor het vliegkampschip Karel Doorman om beschadigde vliegtuigen op te pakken en naar de lift te brengen voor reparatie. Ook het bedrijf Unicum uit Weert leverde kranen voor De Karel Doorman maar ook voor het verwisselen van motoren in de Starfighter. In het Nationaal Militair Museum in Soesterberg is zo'n kraan bewaard. Bij volgende aanbestedingen kwamen de Nederlandse kraanbouwers er niet meer aan te pas vanwege het veel gunstigere aanbod uit het buitenland waar enorme series van auto-kranen gebouwd werden, die echter wel veel op een DAF chassis gebouwd werden.

Jur Kingma met technische aanvullingen door Gerard Jacobs

Herdenking van de bevrijding met optochten van historische militaire voertuigen

Op vele plaatsen wordt de bevrijding van Nederland herdacht met een optocht van historische militaire voertuigen. De leden van de vereniging "Keep them rolling" zijn eigenaren van historische militaire voertuigen.

Zie <https://www.ktr.nl/> of <https://terrein.nu/off-road-report/keep-them-off-the-road-rolling> Zij zullen het komende half jaar vaak te vinden zijn in de herdenkingsoptochten. Er rijden in deze optochten altijd wrec-kers mee.

Historische militaire voertuigen zijn ook te vinden in musea zoals het oorlogsmuseum in Overloon: <https://www.oorlogsmuseum.nl>

In mei 2020 zal daar het grootste evenement met historisch militaire voertuigen plaats vinden: <https://www.militracks.nl> En het museum Bevrijdende Vleugels in Best:

<https://www.bevrijdendevleugels.nl/collectie> zijn ook historische militaire voertuigen.



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 lenniscaatkraan.

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 donateurschap!!

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.

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

