

Belangrijk onderdeel technisch en industrieel erfgoed

# *Hijskranen verdienen monumentaal gewicht*

*Het grote publiek staat niet of nauwelijks stil bij inrichtingen die heffen en hijsen. Maar zonder deze schakels zou de transportketen haperen. Kranen vormen een belangrijk onderdeel van ons technisch en industrieel erfgoed.*

TEKST: GIEL VAN HOOFF EN GERARD JACOBS



Door de eeuwen heen gebruiken mensen op allerlei terreinen al dan niet mechanische hulpmiddelen om te hijsen en lasten te verplaatsen. Al in de oudheid was sprake van houten hijswerktuigen. Zonder kranen zouden Nederlandse steden er anno nu anders uit zien; de onmisbare werktuigen getuigen van vaderlandse welvaart. Maar het erfgoed is helaas stiefmoederlijk bedeed qua aandacht van het publiek en de wereld van de monumentenzorg.

### Geschiedenis

Bij havens, scheepswerven en fabrieken en in de bouwnijverheid zijn diverse soorten kranen in gebruik geweest en nog steeds in gebruik. Veelal zijn zij gezichtsbepalend onderdeel van een industriële landschap. De kranen werden echter zelden meegenomen in de beschouwing van het omringende onroerend erfgoed. Hierin is sprake van verandering en verbetering. Zo is er de uitspraak van de Hoge Raad van 24 december 2010, dat kranen geplaatst op en verrijdbaar over rails onroerend goed zijn. Ook de nieuwe Erfgoedwet biedt meer mogelijkheden tot behoud. Op verschillende plaatsen staan behouden kranen, zoals bij het Maritiem Museum Rotterdam. Maar een totaalbeeld van de geschiedenis van gebruik en bouw van kranen in Nederland ontbreekt. Civieltechnisch erfgoed als bruggen en sluisen is al aardig beschreven, werktuigbouwkundige constructies amper of niet. De vanuit de toenmalige Commissie Erfgoed IJzer en Staal ontstane Projectgroep Kranen pakte het onderzoek naar het hijsverleden van Nederland aan. De hieruit voortgekomen Nederlandse Stichting Erfgoed Kranen (NedSEK) geniet sinds vorig jaar de fiscaal voordelige ANBI-status.

### Industrieel erfgoed

Kranen komen in het algemeen voor in, aan, bij en om gebouwen en civiele constructies.

Veel mensen blijken een sterke emotionele band te hebben met 'hun' kraan, omdat ze er hun hele leven tegenaan hebben gekeken of ermee hebben gewerkt. Dat is vaak aanleiding om tot behoud en/of restauratie over te gaan.

Slechts zelden genieten kranen zelfstandig rijks- of gemeentelijke bescherming. Uit de periode vóór 1940 zijn hier en daar nog kranen te vinden, waarvan een belangrijk deel van binnenlands fabricaat. De hijstechniek kent in de naoorlogse periode belangrijke veranderingen, zoals bij de havenkranen een schaalvergroting bij het massagoed en de overschakeling van stukgoedoverslag naar containeroverslag. Ook de groeiende offshore industrie was van invloed op de kraantechniek. Mede hierdoor waren er binnen Nederlandse kraanbouwbedrijven volop verschuivingen.

### Inzicht en overzicht

De imposante hellingkranen op scheepswerven spreken tot de verbeelding. Met de terugloop van het aantal werven kwam de vraag: wat te doen met deze reuzenrelicten? Niet alle werfkranen kunnen worden gered. Zo verdwenen enkele jaren na sluiting, in 2009, van scheepswerf Van der Giesen- de Noord in Alblasterdam de twee torenkranen, een kwestie van geld en bestuurlijke onwil. Hoewel de historische vereniging en de plaatselijke monumentencommissie de kranen wilden behouden vanwege hun beeldbepalende karakter, bleek behoud te duur. Opknappen en verplaatsen

DE VERDWENEN KRANEN VAN ALBLASSERDAM (FOTO GEERT OUWENEEL).



KRAAN 13 VAN DE NDSM  
VOOR DE HERBESTEMMING  
(FOTO GERARD JACOBS).

vergde minimaal 260.000 euro. De gemeente Alblasterdam liet nog wel een uitgebreide fotoreportage maken, 'zodat het beeld toch nog bewaard blijft'. Wellicht had goede advisering de discussie over de technische staat kunnen beïnvloeden. Slechte conditie wordt vaak zonder voldoende onderbouwing gebruikt als rechtvaardiging voor sloop. Bij een aantal andere werven was behoud wel haalbaar.

### De Schelde

Een van de torenkranen van de gesloten scheepswerf De Schelde in Vlissingen lag jarenlang ontmanteld in twee delen. Wederopbouw kwam in zicht met een renovatieplan voor het hele terrein, het Scheldekwartier. Samen met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) stelde het Kranenproject een waardeoordeel op, maar monumentenstatus zat er niet in. In september 2010 volgde technische specificatie, inclusief ontwerpbestek voor herstel. De kraan is daarna geheel opgeknapt en staat nu weer op zijn oorspronkelijke locatie. Het gevaarte, dat alles weer kan waarvoor het oorspronkelijk was ontworpen, werd op 24 augustus 2012 feestelijk in gebruik genomen.

### Amsterdam

Een andere werfkraan waarbij het Kranenproject actief betrokken was, is de Hensen torenkraan in Amsterdam-Noord. Deze kraan 'no. 13' is onderdeel van de voormalige NDSM-werf, die als geheel monumentenstatus geniet. Op verzoek van de gemeente Amsterdam trad het Kranenproject als begeleidende instantie op en is het opgestelde inspectieplan vervolgens door een gespecialiseerd bedrijf uitgevoerd. Voor

de reparaties kwam het project met een ontwerp-reparatie/ conserveringsplan. Toentertijd is de kraan verkocht aan Faralda, een ondernemer die haar tot bijzondere hotellocatie herbestemde. In de toren zijn daartoe drie suites van vijf bij vijf bij vijf meter ondergebracht. De uitvoering - door Structal Franeker, onderdeel van de Talsma Groep - gebeurde op respectvolle wijze. Na terugkeer eind 2013 is de kraan ter plekke weer opgebouwd. De drijfwerken zijn verwijderd, de kraan kan louter nog draaien op de wind, als een vaantje. Dat is nodig, want stevige windbelasting op de giek brengt de stabiliteit in gevaar.

### Symbolen

De algemeen bekende draaikranen vinden veelal toepassing in de overslag van bulkgoed (bouwmaterialen, veevoeder). Bij veevoederbedrijven zijn in de regel kranen aanwezig. Bij herbestemming bij leegstand zou niet alleen voor het hoofdgebouw maar ook voor (een deel van) de transportinstallatie een nieuwe aanvullende functie bedacht moeten worden. Een geslaagd voorbeeld is de graanelevator bij de Cereolfabriek te Utrecht, van belang als teken van de verbondenheid tussen fabriek en Merwedekanaal. Nadat een 'wild plan' om er een woning aan te hangen onhaalbaar bleek, staat de kraan er vanaf 2014 te staan: er is geen specifieke herbestemming voor, de constructie voldoet prima als verwijzing naar de historie. Wel zijn er nu plannen in ontwikkeling voor restauratie.

Een soortgelijke symboolfunctie heeft de gerestaureerde kraanbaan in Helmond. Deze uit 1928 daterende losinstal-



latie van een brandstoffen- en bouwmaterialenhandel leek, nadat de baan zijn functie had verloren, rijp voor de sloop. De status van gemeentelijk monument biedt dan weinig bescherming met een eigenaar, die over de overdracht aan de lokale overheid een zakelijk geschil had. Leden van het Kranenproject waren actief betrokken bij de behoudactie en gaven advies bij de restauratie. Uiteindelijk is, met hulp van leerlingen van het plaatselijke ROC, de opgeknapte kraanbaan inclusief draaikraan met onderwagen, begin 2014 weer toonbaar geworden, maar niet meer werkend: de cabine met de kraan staat vast. Het geheel is zo een laatste herinnering aan de drukke overslag langs de Zuid-Willemsvaart in de regio.

### Werk in wording

Zoals in veel plaatsen in Nederland is in Groningen de langdurige relatie met het vaarwater in de loop van de 20e eeuw 'verwaterd'. De stad had een belangrijke binnenvaarthaven maar met het afnemende scheepvaartverkeer liep ook de interesse terug. Zo staan de twee overgebleven kranen van het havenbedrijf H. Ritsema en Zn. – een voortzetting van het gemeentelijk havenbedrijf – al jaren ongebruikt aan de Hunzehaven. Met de toenemende belangstelling voor het havenverleden kwamen ook onder de stadjes acties tot behoud van deze kranen. Een uitvoerig rapport van NedSEK diende als waardebepaling. Daarbij zijn naast technische aspecten onder meer ook de geschiedenis van Groningen als haven- en overslagstad beschouwd en beschreven. Het verslag is in november 2015 aan de verantwoordelijk wethouder gepresenteerd. Het is afwachten wat de politiek en de

eigenaar verder gaan doen. Voor verder behoud is naast geld vooral ook publiek draagvlak basisvoorwaarde.

### Lange Arm

Dat draagvlak is er in ieder geval bij de herbestemming van de zogenoemde Lange Arm in Gouda. Deze draaibare arm met transportband heeft van 1964 tot 2014 dienst gedaan bij het bedrijf Koudasfalt (onderdeel van KWS), een asfaltcentrale aan de Hollandsche IJssel. De transportinstallatie - een fabricaat van de firma Escher uit 's-Gravenhage - diende voor aanvoer en distributie van grondstoffen voor de productie van zogeheten koudasfalt. Na stopzetting in februari 2014 van de productie ontstond al snel een publieke discussie over herbestemming van dit (vervuild) bedrijfsterrein dat, gelegen dicht bij de Goudse binnenstad, goede kansen bood voor een nieuw leven. In maart vorig jaar wendden tien Goudse organisaties zich tot de gemeenteraad om het terrein grotendeels als zodanig te behouden, inclusief de karakteristieke Lange Arm.

Om het belang van die Arm te onderbouwen heeft NedSEK op verzoek van de plaatselijke overheid een integrale waardenstelling gemaakt mede op basis van de criteria van de RCE met aspecten als 'gaafheid en herkenbaarheid' en 'zeldzaamheid'. Het burgerinitiatief Samen maken we Goudasfalt van Koudasfalt kon na ampele discussie in februari 2016 het terrein van de gemeente aankopen. De verdere ontwikkeling inclusief exploitatie ligt bij de coöperatie Goudasfalt. De Lange Arm was nooit punt van discussie en kreeg juist de functie van beeldbepalend element. Zie ook [www.kranenprojekt.nl](http://www.kranenprojekt.nl)

TWEE KRANEN IN GRONINGEN (FOTO HELMIG KLEEREBEZEM).