



NedSEK

INHOUD

- Het voorwoord van de voorzitter 1
- Hijsen en verticaal transport in Noordoost Duitsland en West-Polen 1

- Een oproep aan de lezers 6
- NedSEK informatief 7

2025
December
Nieuwsbrief 4

Voorwoord

We blijven bezig

Het was weer een jaar met volop activiteit voor NedSEK. Ondanks onze beperkte bemensing konden we ook dit jaar weer een geslaagde Kranendag organiseren, belangrijk ook voor NedSEK voor het contact met onze achterban. En van een van onze andere contactmiddelen, de Nieuwsbrief, ontvangt u bij deze al de vierde editie van dit jaar. Een extra aflevering met een reisverslag van onze oud-voorzitter die nog immer (samen met zijn echtgenote) een scherp oog heeft voor technisch (kranen)erfgoed. En een oproep om medewerking aan een volgend project dat ook al onder leiding van Jur Kingma staat. Via onze eerdere Nieuwsbrieven dit jaar bent u al op de hoogte van onze diverse bezigheden dit jaar. Daaronder de Jaffa Kraan86 in Amsterdam naast bijvoorbeeld een onderzoek naar de designkraan die ooit bij de Van Nellefabriek hoorde. We kunnen hier ook goed nieuws melden, eindelijk is het dan zover: 20 januari is de 'onthulling' van de Richier-Weitz bouwkraan te Weert. We hopen de nadere details met u te kunnen delen, maar de eigenaar, de gemeente Weert, zal vast ook hieraan de nodige publiciteit geven.

Namens NedSEK wens ik u allen goede en feestelijke dagen. Uiteraard blijven ingekomen stukken, tips, commentaar en andere kranenzaken welkom.

Giel van Hooff, voorzitter

Hijsen en verticaal transport in Noordoost Duitsland en West-Polen

Erfgoed van een bewogen geschiedenis

JUR KINGMA

De streek ten noorden van Berlijn is voor de meeste Nederlanders onbekend. Terwijl ze vanuit het perspectief van kranenerfgoed en



De oude scheepslift van Niederfinow gezien vanaf de nieuwe scheepslift. (Foto: Jac. J. Baart, 21 september 2025)

industriegeschiedenis een interessant gebied is. In september 2025 maakten wij met het m.s. Viva Ruby een cruise van Berlijn naar het eiland Rügen in de Oostzee. Tijdens die reis zagen wij interessant erfgoed zoals de scheepsliften bij Niederfinow. Aan de hand van de overgebleven kranen en het verticaal transport is het bewogen verhaal van dit gebied te vertellen.

Scheepsliften Niederfinow

In de deelstaat Brandenburg ligt het dorpje Niederfinow genoemd naar het riviertje Finow, dat parallel aan de Oder liep. Een deel van dit riviertje werd in de zeventiende eeuw omgebouwd tot Finowkanaal, een van de eerste kanalen in het Duitse rijk. Na de vernieling in de dertigjarige oorlog (1618-1648) werd het kanaal in

het midden van de achttiende eeuw opnieuw aangelegd als verbinding tussen de rivieren Havel en Oder. In de negentiende eeuw speelde het een belangrijke rol bij de industrialisering van het Duitse rijk.

In 1906 werd besloten de vaarweg tussen Berlijn en de Oostzee-havenstad Stettin aan de Oder aanzienlijk te verbeteren. In 1914 volgde de ingebruikname van het Oder-Havel kanaal, van Berlijn-Spandau naar Friedrichstal. Hierin waren bestaande waterwegen opgenomen zoals een deel van het Finowkanaal. De vaarweg overbrugde een hoogteverschil van zo'n 40 meter. Aanvankelijk diende een sluizentrap van vier sluizen bij Niederfinow voor de grootste overbrugging hiervan. Een onderdeel van het kanaal



De oude scheepslift van Niederfinow (Foto: Jur Kingma, 25 mei 2013)

waren vanaf 1914 vier elektrische locomotiefjes van Siemens die de sleepschepen over een deel van de vroegere jaagpaden van het kanaal sleepten. Het passeren van de sluizentrap kostte anderhalf uur en werd al snel een knelpunt. In 1906 was al een wedstrijd uitgeschreven voor het ontwerp van een scheepslift op die plaats. In 1912 volgde een tweede prijsvraag waarna vervolgens het besluit werd genomen tot de bouw van een scheepslift. Door de Eerste Wereldoorlog kwam het er niet van.

Na de Eerste Wereldoorlog werd het beheer van de Duitse waterwegen gereorganiseerd. Het Neubauamt Eberswalde nam het idee van een scheepslift opnieuw op. Elk uitstel van de plannen leidde tot aanpassing van het ontwerp. Het uiteindelijke ontwerp was berekend op sleepschepen tot 1000 ton en een diepgang van 2 meter. De Ardelt Werke in Eberswalde bouwden een model schaal 1:5 om testen uit te voeren. Een tweede model staat momenteel in het verkeersmuseum in Berlijn. In 1927 startte de bouw, een groot aantal bedrijven was betrokken bij de constructie

van de stalen kolos. In het toevoerkanaal/brug was ruim 4000 ton staal verwerkt, in het eigenlijke hefwerk (60 meter hoog) 14.000 ton. De bak weegt, gevuld met water, 4290 ton. De 192 hijskabels hebben een doorsnede van 52 mm en er zijn 192 balansgewichten. Om de bak in evenwicht te houden is hij op vier hoeken verbonden met schroefspindels. De verticale reis van 36 meter duurt 5 minuten en het schutproces kost 20 minuten. De in 1934 geopende scheepslift is nog steeds in gebruik.

De tweede scheepslift

Na de Duitse hereniging werd als snel besloten een tweede scheepslift te bouwen. In 1992 begon de ontwerpfase. In 1997 startte de bouw, in oktober 2022 volgde de ingebruikneming. De nieuwe scheepslift werd ontworpen voor het moderne binnenvaartschip CEMT-klasse Va, wat betekent een lengte van 135 meter en een breedte van 12,5 meter. De met water gevulde bak weegt 9800 ton. De viertrapsluis werd in 1972 gesloten. Duitsland kent nog een aantal andere scheepsliften: twee bij



Een duwcombinatie vaart, met behulp van een elektrisch locomotiefje, de oude scheepslift in. (Foto: Jur Kingma, 25 mei 2013)

Heinrichenburg aan de oostkant van het Ruhrgebied, een bij Magdeburg en een ten zuiden van Hamburg. België kent er vijf. Het zijn fascinerende bouwsels en monumenten van techniek, een bezoek waard.

Kranenfabriek Ardelt Werke

Boven op de oude scheepslift staat een 6 tons kraan die wordt gebruikt bij het verwisselen van de bovenwielen en de hijskabels. Ik heb de bouwer hiervan niet kunnen vinden maar een goede kandidaat is Ardelt Werke uit het naburige Eberswalde. In 1902 begon Robert Ardelt (1847–1925) hier een technisch bureau dat hij in 1904 uitbreidde met een machinefabriek. Het bedrijf specialiseerde zich in gieterijwerktuigen – zoals voor buizengieterijen - en kranen. Ardelt senior werd opgevolgd door zoon Robert (1874-1947). Die verantwoordelijk was voor de ontwikkeling vanaf 1932 van de tuimelarmkraan (Doppellenkersystem für Drehkrane) waarop Ardelt in 1937 een octrooi verwierf. Zowel in de Eerste als in de Tweede Wereldoorlog was het bedrijf een belangrijke wapenfabriek.



Invaart in de nieuwe scheepslift van Niederfinow (Foto's deze pagina: Gu Kingma – Bakkum, 21 september 2025)

De oude scheepslift gezien door de kabels van de nieuwe scheepslift.



Het verschil van 36 meter is overbrugd en de boot kan de scheepslift uitvaren.



De 6 ton's kraan op oude scheepslift.

(Foto's deze pagina: Gu Kingma – Bakkum, 21 september 2025)



*Eber, de monumentale tuimelarmkraan in Eberswalde.
(Foto: Ralf Roletschek, 23 juni 2015, Wikimedia Commons)*

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werkten er veel dwangarbeiders, onder wie Nederlanders via de Arbeitseinsatz. Verder waren duizend gevangen uit het vrouwenconcentratiekamp Ravensbrück ingezet in een buitenkamp. In 1944 waren er van zeventienduizend arbeiders drieduizend dwangarbeiders. Er waren ook dochterondernemingen opgezet, in Breslau (nu Wrocław in Polen) en in het huidige Tsjechië. De dwangarbeiders werden door het Rode leger in april 1945 bevrijd. In 1945 werd het bedrijf onteigend en ging verder als Volkseigener Betrieb (VEB) Kranbau Eberswalde. Een groot deel van de bedrijfsinrichting ging als compensatie voor

oorlogsschade naar de Sovjet-Unie.

De familie Ardelt was naar het westen gevlucht en begon in Osnabrück en Wilhelmshafen opnieuw. In 1953 fuseerde dit bedrijf met Friederich Krupp tot Krupp Ardelt. Oudere modelspoorwielhebbers kennen ongetwijfeld de Ardelt ongevalenkraan van Märklin.

In de DDR-tijd werd het bedrijf in Eberswalde opnieuw opgebouwd. Er werden veel kranen geëxporteerd onder meer naar Griekenland en Brazilië, maar ook naar de havens van Hamburg. Kranbau Eberswalde was een bron van deviezen voor de DDR. De winsten werden echter niet geherinvesteerd zodat het bedrijf achter begon te lopen. Na de Duitse hereniging kwam de privatisering. De onderneming kende daarna verschillende eigenaren zoals de Bremer Vulkan en Kirow. Na een faillissement in 2022 ging het bedrijf in 2023 verder als Ardelt Kranbau GmbH. In een volgende Nieuwsbrief gaat Gerard Jacobs in op de technische aspecten van de tuimelarmkraan.

In Eberswalde staat een grote tuimelarmkraan van Ardelt als technisch monument en blikvanger. De kraan, met de naam Eber, dateert van 1954 en werd gebruikt bij de montage van kranen op het fabrieksterrein. Hij heeft een hoogte van 58 meter en een hijsvermogen van 32 ton. In 2001 is deze kraan verplaatst naar een landschapspark – Familiengarten Eberswalde – en is nu een technisch monument met een uitzichtplatform.

Een schuldige kraan?

In 1970 verrijkte de Nederlandse kunstenaar Armando de Nederlandse taal met 'schuldig landschap'. Dat gold voor het inmiddels liefelijke landschap op de plaats van het voormalige concentratiekamp Amersfoort. De term werd later door anderen opgepikt onder andere voor het gebied van de genocidale moorden in Srebrenica. En het gebied van de loopgraven bij Ieper waar voor het eerst strijdgassen werden gebruikt. Ik moest daaraan denken toen ik de bijzondere kraan zag in Peenemünde, de plaats van de "Heeresversuchsanstalt Peenemünde". Hier werden de beruchte Duitse V1 en V2 raketten ontwikkeld en getest. Peenemünde was een kleine vissersplaats op het eiland Usedom dat plaats moest maken voor een groot militair complex.

Nadat Wernher von Braun en anderen in de buurt van Berlijn waren begonnen met het testen van kleine raketten werd in 1936

besloten tot de bouw van dit onderzoeksinstituut aan de Oostzeekust. Het westelijk deel was van de Luftwaffe en het oostelijk deel van het leger. Onderdeel van het complex was een 30 MW centrale die in 1940 gereedkwam. Het Kraftwerk speelde een belangrijke rol in de productie van vloeibare zuurstof voor de rakettenbrandstof. Siemens-Schuckert AG, bouwde de centrale. Onderdeel van de centrale was een kolenpark met een grote kraanbaan. De machinefabriek MAN was verantwoordelijk voor de bouw van de baan en haast zeker ook van de kraan. Nadat de Sovjets Peenemünde hadden veroverd werd het complex op den duur onderdeel van de DDR. De hal van de kolencentrale die tot 1990 in bedrijf bleef herbergt nu het Historisch Technisches Museum Peenemünde. In de turbinehal vinden soms concerten plaats. Het hele complex is gerestaureerd en kreeg in 2013 de Europa-Nostra-Prijs voor restauratie. De kraan en kraanbaan maken deel uit van het monumentale complex. De V1 en V2 raketten hebben ongeveer 8000 dodelijke slachtoffers gemaakt, de kraan in Peenemünde heeft dit mogelijk gemaakt.

Cranosaurussen en een kranenpark

Halverwege de scheepslift en Peenemünde ligt een tijdscapsule met een groot aantal oude kranen en een portaalkraan van 450 ton. Dit is bij de Poolse havenstad Szczecin. Tot 1945 was dit Stettin. De stad ligt aan de Oder, 60 kilometer landinwaarts van de



*Kraanbaan kolenlosinstallatie met MAN kraan Peenemünde.
(Foto: Jur Kingma, 22 september 2025)*



▲ De Cranosaurussen van Szczecin. Links een tuimelarmkraan en rechts twee lemniscaatkranen uit 1929 gebouwd door Krupp. Szczecin - ZEROMUR



Oostzee. Het is de hoofdstad van de Poolse provincie West Pommeren. De stad heeft een bewogen geschiedenis als deel van vele rijken: Polen, Saksen, Zweden, het Heilige Roomse Rijk en Pruisen. Na de conferentie van Potsdam in 1945 kwam Stettin met Pommeren en Silezië en andere Duitse gebieden bij Polen. In de middeleeuwen maakte de stad deel uit van het Hanzeverbond. Nadat Stettin vanaf 1720 Pruisisch werd kwamen er vele protestantse Hugenoten immigranten uit Frankrijk. Zij vormden een bloeiende handelsgemeenschap.

In de negentiende eeuw werd Stettin een industriestad. In 1851 stichtten twee jonge technici, Franz Fruchtenicht en Franz Brock, in het dorpje Bredow bij Stettin een scheepswerf en machinefabriek. In 1857 raakte het bedrijf in zwaar weer en het werd overgenomen door een groep kooplieden uit Stettin en Berlijn. Het ging verder als Stettiner Maschinenbau Actien-Gesellschaft Vulcan. Twee jaar later kwam er een locomotievenfabriek bij. De werf bouwde in de volgende halve eeuw talloze oorlogsschepen – van grote slagschepen tot kleine torpedoboten – prestigieuze passagiersschepen voor de Trans-Atlantische vaart – waaronder winnaars van de Blauwe Wimpel voor de snelste overtocht – en talloze bijzondere schepen zoals ijsbrekers. In 1912 werd een tweede werf gesticht in Hamburg waar nog grotere passagiersschepen werden gebouwd. De werf in Stettin werd in 1928 gesloten. Na de nationaalsocialistische machtsgreep in 1933 werd op het werfterrein een van de eerste concentratiekampen gebouwd: KZ Bredow. In 1939 werd een deel van de werf weer in gebruik genomen om onderzeeboten te bouwen.

Na de oorlog stichtte de Poolse overheid een nieuwe scheepswerf op de plaats van de voormalige Vulkan werf en de naastgelegen Oderwerke werf, Stocznia Szczecińska. Hier werkten in 1990 elfduizend man. In faillissement in 2002 nam de Poolse overheid het bedrijf over. Er is nu weer scheepsbouwactiviteit: Szczecin Shipyard "Wulkan". Het Deense Vestas heeft er ook een fabriek voor windturbinebladen met een grote nieuwe portaalkraan. Polen koestert dit technisch erfgoed net als drie tuimelarm-havenkranen uit 1929. Die worden liefkozend de cranosaurussen genoemd.

Een woud van oude tuimelarmkranen en een 200 ton portaalkraan op de Szczecin Shipyard "Wulkan". (Foto: Jac. J. Baart 21 september 2025)



Recent mocht de derrick kraan van jachthaven Marina Rijnsburg (Gemeente Katwijk) helpen om zijn eigen opvolger te monteren. Het betekkende wel weer een derrick minder. (Foto: website Crane solutions)

Een oproep aan de lezers

JUR KINGMA

Een bijdrage van Hens ter Kuile, bestuurslid van NedSEK, in de Nieuwsbrief 2021 -3 over een derrick kraan in Kinderdijk was aanleiding voor een zoektocht naar nog meer bestaande exemplaren. Die nasporing was niet zonder resultaat en leidde tot een lijst van 60 derrick kranen en verwante laadmasten in Nederland.

De oorsprong van de derrick kraan ligt in Schotland van rond 1840. Dit kraantype kent een boeiende geschiedenis, zie het artikel in onze eerste Nieuwsbrief van dit jaar. Vanuit NedSEK zijn

we sinds twee jaar bezig met een systematisch onderzoek. Onze oorspronkelijk verwachting was in Nederland 10 tot 15 historische exemplaren te vinden. Bestuursleden van NedSEK en anderen dachten en zochten enthousiast mee. Ik legde in de loop van de jaren tijdens fietstochten diverse van deze kranen bij jachtwerven en jachthavens fotografisch vast. Ook Marc Stegeman heeft er een groot aantal gefotografeerd. Het overzicht telde tot nu toe 62 exemplaren, waaronder heel bijzondere, verspreid over heel Nederland met uitzondering van Drenthe en Limburg. We denken aan publicatie van onze gegevens. Maar van sommige derrick en laadmasten hebben wij nog geen goede afbeeldingen. Soms hebben we alleen een Streetview afbeelding of een foto van een website. En in een aantal gevallen bevat de beschikbare foto te weinig details. De vraag is of er onder de lezers van de nieuwsbrief vrijwilligers zijn die ons willen helpen met maken van goede foto's van de kranen waar we geen goede afbeelding van hebben. Een voorbeeld: een foto van Jachtwerv in Tacoziyl bij Lemmer. Dankzij dit beeld via Google streetview wisten we dat er een derrick kraan was. Maar deze afbeelding geeft onvoldoende informatie en kan niet in een publicatie worden afgedrukt.

We proberen de publicatie in de loop van 2026 te voltooien want net als tijdens de inventarisatie van de torenkranen verdwijnen er derrick kranen. Sommige hebben monumentale bescherming, maar de meesten zijn vogelvrij.



Watersportcentrum Tacoziyl bij Lemmer. De derrick kraan wordt nog steeds gebruikt voor het zetten of strijken van masten.

In 2022/23 is bij het op de foto in aanleg zijnde insteekhaventje (direct achter de oranje containerbak) een moderne op rails verrijdbare botenlift geplaatst met een hijsvermogen van 50 ton. (Foto: Google Streetview, augustus 2021)

Als lezers ons willen helpen dan kunnen ze contact opnemen met
Gerard Jacobs: gjacobs2(at)wxsl.nl of met
Jur Kingma: jurkingmauden(at)outlook.com.
 derrick l

Goede foto's – overzicht plus enige details – gezocht van de derrick kranen of laadmasten van:

- Augustinusga: Jachtwerv Brandsma
- Lemmer: Watersportcentrum Tacoziyl Lemmer
- Terhorne: Leemburg waterbouw
- Workum: Historische scheepstimmerwerf de Hoop (scheepswerf Zwolsman): overzichtsfoto
- Andijk: Jachthaven Andijk
- Zaandam: Jachtwerv Zaanhaven
- Amsterdam: Jachtwerv Bakker Diemerzeedijk
- Spaarndam: Haarlemse zeilvereniging aan Lagedijk
- Haarlem: Buiten Spaarne Scouting Bim-Bakenessergroep
- Rijpwetering: Jachtwerv Zoetemelk
- Sliedrecht: Scheepswerf Schlieker
- Gorinchem: Jachthaven Zwanenwater HSV-Gorinchem
- Gorinchem: Jachthaven Kaliwaal HSV-Gorinchem
- Wijk en Aalburg: Watersport Vereniging Trident
- Willemstad: Bij het voormalige Arsenaal aan de Benedenkade.

NB: Ook de tekening in het archief van het ministerie van oorlog moet nog worden opgezocht.



*De Derrick kraan bij jachthaven Lamens in Akersloot. De kraan is inmiddels verdwenen.
(Foto :Jur Kingma, zomer 2015)*

NedSEK informatief

De Nederlandse Stichting Ergoed Kranen houdt zich bezig met de historie van de Nederlandse kranenbouwers en het gebruik van hijskranen.

Doelstellingen: Het behoud van cultureelhistorisch waardevolle kranen door technisch onderzoek, archiefonderzoek en advisering in de breedste zin van het woord.

Fondsen: Zonder financiële hulp lukt het niet om onze doelen te realiseren. De NedSEK is dan ook altijd geïnteresseerd in bijdragen van donateurs en sponsors.

ANBI: NedSEK heeft een ANBI registratie onder nummer 854942087.

Bankrekening: IBAN NL53ABNA0620094222 ten name van 'Nederlandse Erfgoed Kran'.

KVK: De Nederlandse Stichting Ergoed Kranen opgericht op 19 februari 2015, inschrijvingsnummer KVK 62749390

Secretaris: Gerard Jacobs

e-mail: gjacobs2(at)wxs.nl

Telefoon: +31(0)653768896

Uw steun is en blijft nodig!

We blijven het toch maar herhalen: Een beroep op u die het kranenerfgoed een warm hart toedraagt. Dankzij uw tips en informatie kan NedSEK als klein vrijwilligersclubje toch de ontwikkelingen volgen en zo nodig actie ondernemen. Dat alles kost best veel tijd en ook een beetje geld als reis- en vergaderkosten, beheer website enzovoorts.

Omdat de NedSEK een geregistreerde ANBI is, komt uw gift in aanmerking voor aftrek van de inkomstenbelasting.

Onze Nieuwsbrief is en blijft gratis. Mocht u nog geïnteresseerden weten die deze nog niet ontvangen, dezen kunnen zich aanmelden bij onze secretaris.



Torenkranen in Nederland

Er is nog maar een beperkt aantal van het boek beschikbaar.

U kunt dus nog een exemplaar bestellen.

Het boek kost € 30,-- exclusief verzendkosten.

Stuur een e-mail naar onze secretaris **gjacobs2 (at) wxs.nl**. Vermeld 'Torenkranen' en uw adresgegevens voor verzending.

In deze uitgave wordt uitvoerig ingegaan op de verschillende technische aspecten van de torenkraan. Ook bouwers en gebruikers komen voor het voetlicht. Met daarbij een overzicht en beschrijving van alle torenkranen ouder dan vijftig jaar die nu nog in Nederland 'overeind staan'. In het boek zijn tevens enkele voorbeelden opgenomen van behoud, herbestemming en conservatiebeleid.