

INHOUD

- | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|
| - Van de voorzitter | 1 | - De Kampnagel kranen van Frans Swarttouw | 4 |
| - De Richier-Weitz bouwkraan in Weert | 1 | - NedSEK informatief | 6 |
| - De Fairbairn kraan in Sevilla | 3 | | |

2026

April

Nieuwsbrief 1

Goed en ander (oud) nieuws

Eind vorig jaar konden we onze achterban weer eens verrassen en verblijden (daar gaan we tenminste van uit) met een extra Nieuwsbrief gewijd aan de derrickkranen. Daarover volgt vast meer maar ondertussen heeft allerlei ander kranenerfgoed nog altijd onze attente aandacht. We zijn onder meer als adviseur betrokken bij de restauratie van de Scheldekraan in Vlissingen. Verder promoten we actief de plannen voor een mogelijke replica van de designkraan bij de Van Nellefabriek. En er is positief nieuws te melden: de unieke Richier Weitz bouwkraan staat in Weert weer overeind. Een monument voor het (bouw)bedrijf en van de techniek. Uiteraard in deze Nieuwsbrief aandacht voor deze feestelijke gebeurtenis. We hebben in deze aflevering ook een zonnig winterverhaal, een verslag uit Sevilla over een echte Fairbairn kraan uit de werkplaats van de beroemde ontwerper zelf. En af en toe nemen we bijdragen op die een stuk achtergrondinformatie bieden. Dit keer een verhaal over het roemruchte stuwadoorsbedrijf Frans Swarttouw en de kranen daar. De oudere exemplaren hebben het niet overleefd maar sommige hebben nog een lang extra leven elders geleid. Veel lees- en kijkplezier. Ook nu weer onze welgemeende oproep om in te zenden stukken, tips, commentaar en andere kranenzaken: welkom.

Giel van Hooff

voorzitter

Hij staat er

de Richier-Weitz bouwkraan in Weert

Dinsdagmiddag 24 februari verzamelde een diverse groep zich op een erf achteraf op het naast de Zuid-Willemvaart gelegen industrieterrein te Weert. Reden voor deze samenkomst: de feestelijke 'onthulling' van de historische Richier-Weitz bouwkraan. Deze heeft een hopelijk blijvende rustplaats hier tussen kanaal en spoorbaan, een markante entree vanaf de weg en vanuit de trein. Over de geschiedenis van deze kraan hebben we eerder in onze Nieuwsbrief geïnformeerd, hier willen we nog even de lotgevallen verhalen die aan deze feestelijke heroprichting voorafgingen. Het begon wat NedSEK betreft in 2020. Juli van dat jaar trokken twee betrokken Weertenaren publiekelijk aan de bel. De op het terrein van de voormalige Weerter Scheepsbouw Maatschappij achtergebleven kraan (die daar met een collega was blijven staan) leek roemloos ten onder te gaan. Het werfsterrein was na het faillissement van de laatste gebruiker onbeheerd en dus grotendeels leeg komen te staan. De nieuwe eigenaar van het terrein, achterbuurman Wetron Beheer, wilde het gebied wel herontwikkelen. Een overdracht om niet van de nog twee aanwezige kranen voor de schroot ging (gelukkig maar) net niet door. Wetron deed vervolgens in augustus 2022 een sloopmelding. Dankzij de alertheid van onze Weerter collega's diende NedSEK daarop in november voor de Richier-Weitz kraan een aanvraag tot gemeentelijke monumentenstatus in. Hangende de procedure hiervoor kon Wetron niet vooruit en op hun initiatief kwam er een overeenkomst tot stand. Wij trokken onze aanvraag in maart 2023 in en kregen ondertussen tot eind dat jaar tijd en gelegenheid om een herbestemming voor de kraan te



De Richier-Weitz bouwkraan met kabine en hefmechaniek
Foto: Helmig Kleerebezem, 24-02-2026



*De kraan ten voeten uit op de nieuwe locatie.
Foto: Helmig Kleerebezem.*

vinden. Dat viel nog niet mee. Er was wel wat interesse in de regio en verder in den lande maar de kosten verbonden aan ontmanteling, conservering en transport bleken een onvermijdelijk struikelblok.

Draagvlak

Ondertussen zocht NedSEK samen met de plaatselijke betrokkenen verder draagvlak. Zo waren we met een

kraan aanwezig op de gemeentelijke Ideeënmarkt in juni 2023. Daar toonden diverse raadsfracties interesse, het zaadje was geplant. Een belangrijke rol speelde verder de inventarisatie door NedSEK van overgebleven torenkranen in Nederland. Dat resulteerde in 2024 in het boek Torenkranen in Nederland (nog verkrijgbaar, de laatste exemplaren!). Die publicatie liet de bijzondere status van deze kraan zien. In maart 2024 nam de raad unaniem

een motie aan waarbij het college opdracht kreeg om de kraan voor Weert te behouden. Vervolgens kwam het college, mede met inbreng van NedSEK, met een begroting en plan voor behoud ter plaatse. Kosten: 1 ton (wel inclusief onderhoud op langere termijn). Een fors prijskaartje waar niet iedereen in Weert e.o. prijs op stelde: 'weg met die pongel en oud roest, NedSEK mocht hem zo meenemen'. Inmiddels was, voor zover nog nodig, raad en college verder geattendeerd op het belang van de kraan c.q. kranen. Dankzij bemiddeling van Gerard Hendriks en Jur Kingma verscheen in mei in het NRC en in de Limburger grote artikelen gewijd aan de Weerter kranen onder de titel Wegroestende blikvangers. Welnu, de andere kraan is inderdaad verschroot, de Richier Weitz keurig gedemonteerd, opgeslagen en gestraald door plaatselijke bedrijven (zo bleef nog geld in Weert). Daarop volgde dus een feestelijke heropstanding. Een geschikte locatie binnen de gemeente bleek moeilijk maar de zoektocht heeft geleid tot een goede plek in de kanaalzone. Hier duurt het Weerter industrieverhaal nog steeds voort getuige onder meer de diverse betonfabrieken aldaar. Gaat het zien. Voor de nieuwsgierigen is er op onze site uitgebreide achtergrondinformatie aanwezig die ook middels een QR-code bij de kraan te vinden is.



Natuurlijk kwam de voorzitter van NedSEK ook nog aan het woord tijdens de onthulling van de kraan. Foto: Helmig Kleerebezem



De Fairbairn kraan op de huidige locatie met auteur.
Foto: Joke Koch

De Fairbairn kraan in Sevilla

GERARD JACOBS

De tocht

Ook afgelopen winter verbleef ik als pensionado drie maanden aan de Costa del Sol in een appartement in Fuengirola. Het meeste slechte weer ging daarbij aan mij voorbij. Om mij toch voor de NedSEK enigszins nuttig te maken plande ik een bezoek aan de Fairbairn kraan in Sevilla. In 1992 was ik daar ook al eens geweest om erde Wereldtentoonstelling te bezoeken. Bij die gelegenheid had ik nog geen aandacht voor deze kraan. Samen met Esther, die eerder zorg had gedragen voor mijn vrouw, en

een andere belangstellende medelander, Joke, togen we op 17 februari met z'n drieën richting Sevilla. Via mailcontact tevoren had de Port Authority van Sevilla mij doorverwezen naar het [Havenmuseum](#). Via een medewerkster Belén Branco ontving ik de nodige informatie over de kraan zelf en de locatie ervan en we maakten een afspraak met haar. Na onze aankomst en het inchecken in het hotel: via een shuttle taxi en de metro op naar de haven en daar gingen we op zoek naar de kraan met een tochtje in een rijtuig en een stukje lopen over de oude kade langs de rivier de Guadalquivir. We troffen de kraan met zijn kenmerkende gebogen vorm in een omheind parkje, duidelijk niet zijn oorspronkelijke standplaats. Na een uitvoerige bestudering van de kraan en het maken van diverse foto's keerden we te voet terug naar de stad. Sevilla is trouwens een aanrader en de moeite van een meerdaags bezoek waard. Ons ontbrak het nu aan tijd hiervoor. Maar wel brachten we de volgende dag nog een bezoek aan het Havenmuseum. Een groot gebouw met daarin uitgebeeld de geschiedenis van de haven van Sevilla vanaf de pre-Romeinse tijd tot aan de komst van de container. Sevilla, ligt zo een 80 km landinwaarts en heeft dus geen zeehaven maar de Guadalquivir rivier en die is bevaarbaar voor niet al te grote zeeschepen (max. ca. 7000 ton) tot in de stad. De haven is qua omvang niet te overzien vanaf één locatie. In het museum staan drie antieke kranen; twee authentieke ijzeren spilkranen met handgedreven lierwerk en een replica van een houten tredmolenkraan.

De komst van de kraan met grote capaciteit

UIT HET VERSLAG VAN HET HAVENBESTUUR VAN SEVILLA 1874-1875:

'In een haven als Sevilla, met een gemakkelijke en comfortabele toegang voor grote aantallen schepen, is niet alleen een groot aantal dokken nodig die voorzien in de behoeften van de scheepvaardiensden, maar het is ook essentieel om over die hulpmiddelen te beschikken die zoal nodig zijn om het laden en lossen van de goederen zo veilig, snel en economisch mogelijk te kunnen verrichten. Van deze hulpmiddelen is de apparatuur in gebruik voor het hijsen van lasten ongetwijfeld het meest belangrijk. Deze moet van voldoende capaciteit zijn voor de

bestaande haven en kunnen voorzien in de behoeften van de steeds groter wordende schepen die de haven aandoen.

In Sevilla is er geen tekort aan de meeste hulpmiddelen. Wel ontbreekt een kraan met een grote hijscapaciteit; de huidige voorzieningen zijn beperkt tot het laden en lossen van goederen van maximaal zes ton. Deze beperking heeft ertoe geleid dat soms bepaalde koopwaar naar andere havens werd gestuurd. In andere gevallen kwam het voor dat kranen na verkregen toestemming overbelast werden. Dat leverde gevaar op en betekende in enkele gevallen schade aan de kranen vanwege de te grote belasting meer dan berekend en bedoeld. En bij optredende schade ontstaat er vertraging in de afhandeling en hopen de goederen zich op. Dit belemmert niet alleen de afhandeling aanzienlijk maar heeft ook gevolgen voor de duurzaamheid van de kranen qua sterkte, zoals dat zich in de praktijk reeds bij verschillende gelegenheden heeft voorgedaan.

Om deze ongemakken en gevaren te voorkomen en tegelijkertijd te zorgen voor meer overslagfaciliteiten, stapten de reders van Sevilla samen met de spoorwegmaatschappij van Córdoba en de eigenaren van de grote gieterij Portilla y White y Manuel de la Mata naar het stadsbestuur met de eis voor een krachtigere kraan. Hoewel dit zakenverband slechts over beperkte middelen beschikte,



Havengezicht met Fairbairn kraan Sevilla ca. 1920.
Bron: Internet

was het bereid om dertigduizend peseta's zonder rente voor te schieten, terug te betalen in tien jaar met de opbrengsten van dezelfde kraan.

Nadat hun aanbod was geaccepteerd, moest vervolgens het vermogen van de machine worden bepaald. De keuze viel uiteindelijk op een kraan van veertig ton hefvermogen. Dit op basis van een onderzoek naar de in aanmerking komende lasten; de meeste stoomketels komende uit de



De kraan in 2000 (foto Jur Kingma).
Foto: Jur Kingma

werkplaatsen van deze stad zelf, waaronder enkele met een gewicht van meer dan dertig ton; verder worden er via Sevilla machineonderdelen voor de Linares-mijnen met ook een aanzienlijk gewicht ingevoerd; en ten slotte komen er voor de groeiende spoorwegsector af en toe locomotieven in deze stad aan, waarbij het nuttig is deze te kunnen verladen en verder te transporteren wat dus ook een belangrijke factor van overweging is. Deze kraan, gebouwd in de zeer gunstig bekend staande

fabriek van de heren Fairbairn and Company uit Manchester, zal worden opgesteld op een locatie die in onderling overleg zal worden gekozen tussen de Stadsraad en de vennootschappen en individuen die er gebruik van zullen maken.'

Al in 1875 werd aangevangen met de fundatie. Met deze kraan verkreeg Sevilla de op dat moment sterkste kraan in de havens van Spanje.

Levensloop van de kraan

Aankankelijk werd de kraan opgesteld aan de Muelle de la Sal, naast de Triana-brug, dat was de locatie die in 1875 in onderling overleg tussen het stadsbestuur en de meest nabij betrokken bedrijven was gekozen. Begin 20^{ste} eeuw werd de kraan verplaatst naar de Muelle de Nueva York, een historische, 700 meter lange, in 1905 aangelegde kade langs de Guadalquivir, oorspronkelijk bedoeld voor scheepvaartverkeer van en naar de VS. Daar bleef de kraan tot 2005 staan, hoewel hij sinds 1956, na de bouw van de Los Remedios-brug, slechts een decoratief element was. Sinds 2005 bevindt de kraan zich op de huidige locatie aan de zuidelijke kop van het Las Delicias-dok als onderdeel van het havenerfgoed, in een gebied dat geen actuele bedrijfsfunctie meer heeft.

Opmerkingen ter plaatse

De locatie is wel ver weg van het water. De kraan is goed geconserveerd en ziet er heel erg origineel uit. De hoogte van de sokkel liet het niet toe om er bovenop te komen. De nu ingeschoren staaldraad lijkt mij niet origineel, dat zou een ketting moeten zijn, maar wellicht is de kraan een keer omgebouwd voor staaldraad. De kraan heeft een omvangrijk lierwerk met een drietraps schakelbare overbrenging inclusief een rem. Een palmechanisme heb ik niet kunnen waarnemen. De zwenkaandrijving bevindt zich aan de voorzijde van de kraan in tegenstelling tot andere exemplaren die ik gezien heb. Deze kraan is dus afkomstig uit fabriek van Sir William Fairbairn zelf en dus niet, zoals de meeste andere kranen buiten Engeland, onder licentie gebouwd.

Weer iets weggestreept van mijn bucketlist.



De drie Kampnagel kranen in de Waalhaven locatie Heijplaat.

De Kampnagel kranen van Frans Swarttouw

JOOP LANGIUS

Frans Swarttouw is in de Rotterdamse haven maar ook ver daarbuiten een begrip. Het begon in 1888 met de naamgever (1868-1994; niet te verwarren met zijn oudere broer en concurrent Cornelis) die te Rotterdam startte met het voor eigen rekening lossen en laden van schepen. Swarttouw had een goed oog voor mechanisering van de laad- en losarbeid. De oorspronkelijke manier van lossen, met mandjes en bakken, werd begin van de twintigste eeuw 'afgelost' door drijvende grijperkranen. Er ontstond een afdeling machinale lossing en belading van massagoederen, de Stevedore Comp. Quick Dispatch, die zoals de naam al aangeeft snelle lossing voorstond. Deze machinale afdeling ging in 1916 over in de naamloze vennootschap Frans Swarttouw's Havenbedrijf (met J.S.C. Schoufour als directeur). De onderneming had aan de Waalhaven haar Machinale Laad- en Losinrichting, met midden jaren dertig vier overslagbruggen. Met twee andere stuwadoorsbedrijven behoorde Swarttouw tot de



Drie kranen op nieuwe Terminal aan de Laurenshaven. Overslag van fosfaat boord/boord.

zogenoemde continubedrijven waarbij de overslag dag en nacht doorging. Voor veel reders, scheepvaartbedrijven en handelaars een aantrekkelijke én snelle wijze van overslag.

Na 1945

Nadat in 1944 het gehele bedrijf was verwoest, was in 1949 reeds de gehele installatie weer in bedrijf; de eerste herstelde laadbruggen van Rotterdam. Mede daardoor was de Rotterdamse haven in staat de grote aanvoer van Amerikaanse kolen voor Nederland en de doorvoer van miljoenen tonnen schroot van Duitsland naar Engeland en de Verenigde Staten op te vangen. Daarbij werden volop snelle lossingen verricht zoals die van het stoomschip

Maiden in mei 1951: 10.219 ton kolen in zeven uur en veertig minuten. De naoorlogse verdere mechanisering werd aangepast aan het toenemende aanbod van massagoederen. In 1953/'56 schafte Swarttouw drie nieuwe elektrische portaalwipkranen met ieder een hefvermogen van 12,5 ton aan. De jaarlijkse capaciteit van het bedrijf lag midden jaren vijftig op ca. 2.000.000 ton waarmee Frans Swarttouw's Havenbedrijf een van de grootste machinale bedrijven van Europa was. In 1957 volgde nog een nieuwe laadbrug met een hefvermogen van zestien ton, een der grootste van Europa. Kosten ongeveer twee miljoen gulden met een capaciteit van 600 ton per uur. Heden ten dage is Royal Swarttouw onderdeel van [HES](#).

Komst en afgang

De drie kranen in de Waalhaven van Swarttouw waren geleverd door de Hamburgse kranenfabrikant Kampnagel en droegen de naam A, B en de C Kraan. Deze verhuisden met de vijf bruggen mee bij de verplaatsing van Swarttouw van de Waalhaven naar de Botlek - St. Laurenshaven. De B en de C kraan kwamen begin jaren zeventig via een sloopbedrijf bij het stuwadoorsbedrijf [ZHD Dordrecht](#) terecht. Op de derde foto staan ze op de plek van de



De derde kampnagel kraan die geplaatst is in de derde haven van de Moerdijk.

Met behulp van een drijvende Kampnagelkraan wordt lading gelost bij de Terminal van Frans Swarttouw



Drijvende kampnagel ex FS nu kraan 83 van de IGMA aan het werk in de Vlothaven te Amsterdam.

twee Figeewipkranen en naast de twee Figeebruggen. De A is later naar Moerdijk gegaan. Op de laatste foto staat in de verte nog de oude Figeetuimelkraan van de Asfaltcentrale in Schiedam. Zo maakten de drie Kampnagelkranen in ruim een halve eeuw een soort kringloop, van nieuwbouw en plaatsing in de Waalhaven naar de Botlek, vervolgens naar Dordrecht en Moerdijk en tenslotte in de recycling. En dan had Frans Swarttouw ook nog een vloot drijvende Kampnagelkranen, ondergebracht in de dochteronder-



neming stuwadoorsmaatschappij Aegir nv. Deze werden successievelijk verkocht. Eén was tot 2017 werkzaam bij de IGMA in Amsterdam, toen hij werd afgestoten en gesloopt. Een tweede deed uiteindelijk dienst bij [Brussé en Zn](#) in de Insteekhaven Roode Vaart te Moerdijk, tot ook deze in 2018 werd gesloopt.

De grijper wipkranen beschikten over een zeer ingenieus systeem om Level-luffing te verkrijgen zonder compensatietoren. Dat geschiedde doordat het door de op- en aftoppende giek aangedreven balansgewicht via kabels een extra trommel aandreef. Die dreef op zijn beurt via een differentieel de grijperlierwerktrommels aan die ook al een differentieel bevatten. Het op- en aftoppen van de giek gebeurde door twee hydraulische cilinders. Het hijsen en vieren van de grijper geschiedde door de hijsmotor en het openen en sluiten ervan door de sluitmotor die het differentieel van de grijperlierwerktrommels verstelde. Dus tijdens het toppen van de giek kon gewoon met de grijper gewerkt worden d.w.z. hijsen of vieren tegelijk met openen of sluiten. Eigenlijk waren het unieke machines die echt de moeite waard waren om te behouden en wellicht interessant waren geweest voor het Hafemuseum in Hamburg. Overigens zijn de tekeningen van de kraan en het ponton in bezit van NedSEK.

Met dank aan Gerard Jacobs de samensteller van het rapport.



Drijvende kampnagel ex FS verkocht naar Brusé en ingezet in de haven van Moerdijk.

NedSEK informatie:

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

WWW: <https://nedsek.nl/>

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 Erfgoed Kranen opgericht op 19 februari 2015, inschrijvingsnummer KVK 62749390

Secretaris: Gerard Jacobs

e-mail: [gjacob2\(at\)wxs.nl](mailto:gjacobs2(at)wxs.nl)

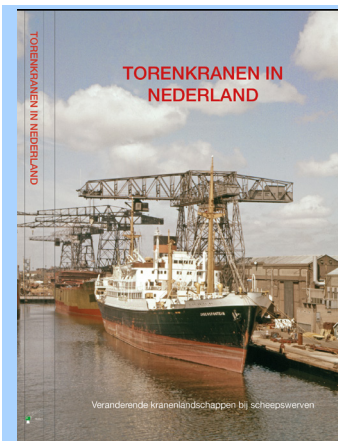
Telefoon: +31(0)653768896

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

Mocht u nog een exemplaar willen bestellen, dan kan dat, we hebben nog een paar beschikbaar. Stuur een e-mail naar onze secretaris [gjacob2 \(at\) wxs.nl](mailto:gjacobs2(at)wxs.nl). Vermeld 'Torenkranen' en uw adresgegevens voor verzending. Het boek kost € 30 (per exemplaar), exclusief verzendkosten.

In deze uitgave gaan we uitvoerig in op de verschillende technische aspecten van de torenkraan, maar brengen we ook bouwers en de gebruikers over het voetlicht. Met daarbij een overzicht met beschrijvingen van alle torenkranen ouder dan vijftig jaar die nu nog in Nederland 'overeind staan'. In het boek hebben we tevens enkele inspirerende voorbeelden opgenomen van behoud en soms ook herbestemming en conservatiebeleid.