

‘Historische havenkranen in Groningen als industrieel erfgoed in ere houden’

GRONINGEN Voorbeeld van Groningens roemruchte water- en scheepvaarthistorie zijn de twee kranen van havenbedrijf Ritsema aan het Eemskanaal. Ze worden al jaren niet meer gebruikt, maar zijn zo mooi dat liefhebbers en deskundigen ze willen bewaren.

Helmig Kleerebezem uit Borne is een van die mensen. Als mede oprichter van de Stichting Nederlandse Erfgoed Kranen (SNEK) juicht hij het behoud van de vaste kranen, die volgens hem als sneeuw voor de zon verdwijnen, toe.

Volgens hem zijn de kranen gebouwd tussen 1955 en 1957 en stammen ze af van een van de vier Twentse hijskraanbouwers Stork Hijsch, Thole, Sanders en Rorink & v.d. Broek. „Stork is in 1933 van Hengelo naar Haarlem verhuisd, waar het fuseerde met het bedrijf van de familie Conrad. De kranen van Ritsema zijn door die fabriek gebouwd, Conrad Stork.”

Hij is onder de indruk van de kranen. „Er moet misschien een verfje op, maar ze verkeren absoluut in goede staat. Ik hoop dat iemand er iets moois mee doet.”

Her en der in binnen- en buitenland krijgen kranen alternatieve functies waarmee ze ‘hun pensioen overleven’. Voorbeelden zijn de bed and breakfast in een kraancabine in Harlingen en de drie suites van twee verdiepingen in de voormalige NDSM werfkraan in Amsterdam. Elders zijn ze als expositieruimte omgebouwd. In de Veilinghaven in Utrecht zijn vier historische zand-

trechters en een loskraan als verga-derruimte omgebouwd.

„Een museum kan ook. Elektrische kranen functioneren moeiteloos, maar we hebben ook met handkracht, stoom en diesel voorwerpen omhoog gehesen”, zegt Kleerebezem. „Dat kun je nergens beter laten zien dan bij zo’n kraan.” Techneuken en ontwerpers genieten van de kracht die de hijskranen uitstralen.

Volgens Kleerebezem zijn de gerestaureerde kranen bij het Maritiem Museum in Rotterdam en het Museum aan de Stroom in Antwerpen de beste voorbeelden voor zijn stichting. Die in Groningen verdienen dat ook. „Net als die mooie stalen watertoren in de stad die zo prachtig is gerestaureerd en een nieuwe functie heeft gekregen.”

Eigenaar Dick Ritsema, die het havenbedrijf in de jaren tachtig overnam van de gemeente, erkent grif dat de kranen er technisch goed bij staan. Hij kent ook nog wel iemand die ze zou kunnen bedienen, want dat is met die ‘oude’ kranen een vak apart en vergt veel spierkracht. „Moderne kranen zijn veel sneller en nog mobiel ook. In het dagelijks werk missen we ze niet.”

Ritsema, die zegt dat de kranen sinds begin jaren zestig in Groningen staan, heeft een transport-, open overslagbedrijf van zand en grond. Zijn bedrijf is nog steeds toegankelijk voor zeegaande schepen. Daar wordt nog geregeld gebruik van gemaakt.

Voor de toekomst van de kranen heeft Ritsema minder oog dan Klee-

rebezem. „Zolang ze niet in de weg staan, staan ze niet in de weg. Maar we zijn niet van plan om ze koste wat kost te behouden. Integendeel, misschien laten we ze wel slopen. Dat levert aan oud ijzer een aardige duit op. Voor de derde kraan die hier stond, beurden we 15.000 euro.”

Volgens Ritsema zijn er de afgelopen jaren allerlei personen geweest die wel wat met kranen wilden doen. „Inclusief verhuisplannen. Het bleef telkens bij een gesprek, daarna hoorde ik nooit meer wat.”

Het havenbedrijf mag op de landtong blijven tot de stad daar andere ontwikkelingen wil. Ze kocht het terrein tien jaar geleden terug. Volgens een woordvoerder zijn er geen concrete toekomstplannen, behalve een uitgangspunt voor woningbouw langs beide zijden van het Eemskanaal, met een markant gebouw bij het waterknooppunt met het Winschoterdiep en het Van Starckenborghkanaal. De plannen zijn door de crisis op een laag pitje gezet. Ritsema blijft voorlopig zitten en zo lang is de stad bereikbaar voor zeeschepen.

Stadler Jan Pieter Janse, die als lid van de Initiatiefgroep Oude Winschoterdiep Open overal aandacht vraagt voor de geschiedenis van Groningen als vaarstad, denkt dat er voor de kranen een serieus toekomstplan te maken valt als exploitabel industrieel erfgoed.

Hij vindt de huidige locatie prima, maar sluit een verhuizing niet uit.