

**A**rie Kreuk, de uitvinder van de zelflosinstallatie, had miljonair kunnen zijn. Dit stelt Ko Blok, directievoorzitter van Era Bouw en eigenaar van de IJsselaak met zelflosinstallatie Door Gunst Verkregen. 'Kreuk introduceerde de zelflosinstallatie, maar vroeg nooit patent aan. Had hij dit gedaan, dan was hij enorm rijk geworden. Vrijwel alle zand- en grindschippers gingen metertijd deze installatie gebruiken.'

Bloks IJsselaak werd in 1910 als Eben Haeser in opdracht van een Ouderkerker schipper gebouwd op scheepswerf Van Limborgh in Lekkerkerk. 'In de jaren twintig, ik schat in 1927, is het schip gemotoriseerd en voorzien van een zelflosinstallatie door een motor onder het voordek te plaatsen. Die werd gebruikt voor aandrijving van de loslier en de zijschroef.', weet Blok. 'Het hele aandrijfwerk, het Claeys eencilinder 12 pk liermotortje, het aandrijfmechanisme met de leren riemen en de zijschroef waren nog helemaal intact. De lier echter mist.' Het liermotortje kan, zo bleek uit onderzoek, niet worden gerestaureerd. 'In plaats daarvan komt er nu een Samofa 1-S-180 in.'

Voor het restaureren van de zelflosinstallatie is Blok vooral op beeldmateriaal aangewezen. 'Omdat wij geen kleine blokken en geen kleine losbak hebben, moeten we alles namaken aan de hand van foto's. Maten zijn helaas niet bekend. Het is echt een beetje gokken.'

Ook naar de lier is Blok nog op zoek. 'Wat ik hoop is, dat iemand nog materiaal heeft liggen. Dat hoeven we dan echt niet te hebben. Ik kan me heel goed voorstellen dat je dergelijk authentiek materiaal niet graag verkoopt of weggeeft. Wat ik zou willen vragen is, of wij dat materiaal mogen nameten, zodat wij het exact kunnen namaken.' Op dit moment heeft Blok van het Scheepvaartmuseum in Groningen een losbak in bruikleen. 'Deze bak bouw ik nu na voor de IJsselaak.' Wie Blok aan meer informatie of materiaal kan helpen, kan hem bereiken op telefoonnummer 035-621 08 71.

### Kennis behouden

De restauratie, de instandhouding en de exploitatie van de zelflosinstallatie en de zijschroefinstallatie op de Door Gunst Verkregen zijn ondergebracht in de Arie Kreuk Stichting. 'Wij willen zo bereiken dat de kennis van het laden en lossen en de kennis van voortstuwing met deze installaties behouden blijft',

## DE ERFENIS

Deel 114

Deze serie belicht wekelijks een representante van het Nederlandse varende erfgoed. We gebruiken daarbij het register voor varende monumenten als leidraad. Dus we schrijven over schepen, die als monument zijn erkend of waarvan de eigenaar pogingen daartoe doet. Wie geïnteresseerd is om mee te doen aan deze serie, kan dat kenbaar maken aan de redactie via tel.: 070-3044269 of email [schuttevaer@wkths.nl](mailto:schuttevaer@wkths.nl).

### *Kreuk werd geen miljonair*

vertelt Blok. 'Ook willen wij het tijdsbeeld van schepen met deze installaties uit de periode 1920-1950 behouden.'

Blok spreekt van industrieel erfgoed. 'De zelflosinstallatie is typisch Hollands, uniek in de wereld en in 1916 uitgevonden door schipper Arie Kreuk uit Nieuwerkerk aan de IJssel. Die kennis en de installatie aan boord van mijn schip mogen gewoonweg niet verloren gaan. Ook dit is erfgoed, industrieel erfgoed.' Blok wil zich ook persoonlijk blijven inspannen om de stichting zoveel mogelijk te helpen. 'Ik zal jaarlijks tenminste vijf losdemonstraties geven.'

### Nieuw systeem

Naar de ontwikkeling van de zelflosinstallatie heeft Blok onderzoek verricht. 'Langs de Hollandse IJssel werd veel zand gewonnen. De schippers baggerden het zand uit de IJssel, Lek en Merwede. Eerst met de hand met een lange stok, waaraan een stalen ring met zak was bevestigd. Dat noemde men beugelen. Later werd het beugelen "gemoderniseerd" door middel van een lijn, die door een blok aan de giek was bevestigd. Het lossen gebeurde met kruiwagens, een zwaar en tijdrovend werk. Omstreeks 1912 ging IJsselschipper Arie Kreuk zich bezinnen op een snellere losmethode. Hij experimenteerde met het boven de wal draaien van de giek, waaraan een kruiwagen en later een ton werd bevestigd, die dan vervolgens boven de wal werd omgekiept. Het kiepen van de kruiwagen en van de ton ging echter moeizaam en kostte bovendien een extra man op de wal. Tenslotte werd de zelflossende bak als oplossing gevonden. De giek van de toen zeilende aken, tjalcken en klippers werd boven de losplaats gesteld. Aan het eind van de giek werd naar het laadruim een rijdraad gespannen. Over die rijdraad liep het rijblok met daaraan de losbak. De losbak werd omhoog getrokken via een hijsdraad door een lier op het voor-

dek. Een op of onder het voordek geplaatste motor dreef die lier aan. Langs de rijdraad werd de volle losbak omhooggetrokken. Aan de losbak was een pal gemonteerd. Aan deze pal was een dunne lijn bevestigd. Eenmaal boven de losplek beland, trok de man die de lier bediende aan deze lijn, zodat de bak werd ontgrendeld en zijn lading kiepte. De gekiepte bak werd via de rijdraad weer boven het laadruim gebracht. De persoon in het ruim ving de losbak op, trok hem achterover in de pal en liep door de lading naar beneden, de bak meeslepend. Hij zette onder in het ruim de bak in de lading zand of grind en door het straktrekken van de hijsdraad schepte de losbak zichzelf vol, waarna de bak met behulp van het rijblok langs de rijdraad weer omhoog werd getrokken en de lading op de wal werd gekiept.'

Het systeem-Kreuk werd tot in de jaren zeventig op schepen en als wallosinstallatie toegepast. Daarna is het door de komst van scheeps- en walkranen geheel verdwenen. (EB)

● Ko Blok met een losbak van een 200 tons klipper, die hij van het Scheepvaartmuseum in Groningen in bruikleen heeft om er een kopie van te maken voor zijn IJsselaak Door Gunst Verkregen. (Foto Evert Bruinekool)

