

De kariatide en de Cadillac

Zeshonderd jaar Stadskraan en Keulse Kraan

Ooit stonden er in de havenstad Utrecht twee grote en meerdere kleine kranen voor het laden en lossen van goederen. De bekendste waren de Stadskraan voor de huidige Winkel van Sinkel en de Keulse Kraan aan de Nieuwekade. In de loop der eeuwen ondergingen de kranen vele gedaanteverwisselingen totdat ze, vrij roemloos, sneuvelden toen het havengebied steeds verder westwaarts opschoot.

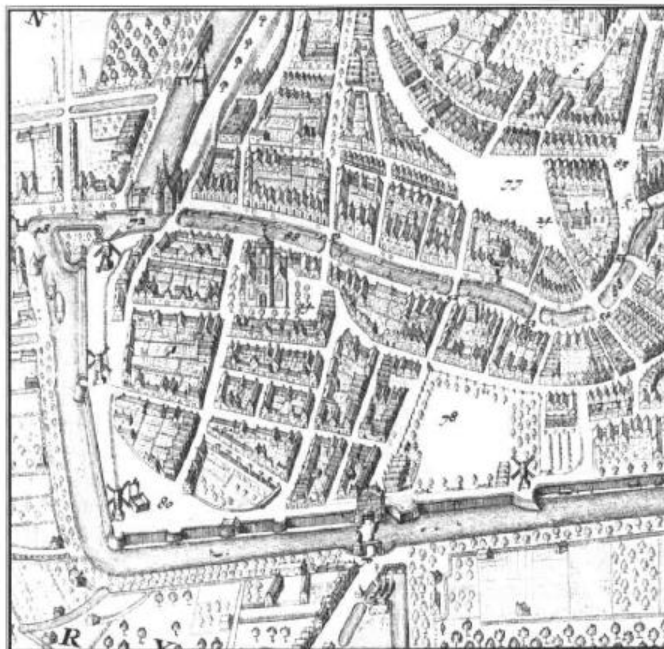
KEES SMIT

Op de gedetailleerde kaart die Jan van Vianen tekende, en die in 1695 door C. Specht in Utrecht werd uitgegeven, zijn zowel de Stadskraan aan de Oudegracht (bij nr. 5), als de Keulse Kraan bij de Bemuurde Weerd (bij nr. 48) duidelijk afgebeeld.

Foto: Het Utrechts Archief

In de Middeleeuwen was Utrecht nog een haven van betekenis. De stad lag aan de Rijn, al was het via de Vaartse Rijn en de Lek, en stond in verbinding met het Europese achterland. Bij een middeleeuwse haven hoorde een stadskraan om goederen te lossen en te laden. De eerste vermelding van de Utrechtse kraan dateert van precies zeshonderd jaar geleden. De waag, die altijd nauw verbonden was met de kraan, werd al in 1367 genoemd. Tot halverwege de 19e eeuw stonden de waag en de kraan, het centrum van de Utrechtse haven dus, bij het huis Keyserryk, dat nog steeds het hoekhuis van het stadhuiscomplex vormt.

In 1840 verhuisden kraan en waag naar een nieuw aangelegde havengebied aan de Nieuwekade. Daar liep de Keulsevaart die de Vecht verbond met de Catharijnesingel.¹ De vaart vormde de verbeterde verbinding tussen Amsterdam en de Rijn, om de stad Utrecht heen. Die geïmproviseerde route maakte in 1892 plaats voor het Merwedekanaal, ook weer ver om de stad heen. En sinds vijftig jaar ligt die verbinding, door het Amsterdam Rijnkanaal, nog verder van het centrum. Door de bouw van Leidsche Rijn is



de waterverbinding alweer ingehaald door de stad. En steeds volgde de kraan die nieuwe vaarweg.

Kraankinderen

Het woord *kraan* was oorspronkelijk de naam van de *kraanvogel*, maar kon daarnaast zowel *hijskraan* als *tap* betekenen. Die betekenissen zullen wel geïnspireerd zijn door de lange hals van die vogel. Elke haven, hoe groot of klein ook, had in de late Middeleeuwen een kraan. Hoewel de kraan een stadsaangelegenheid was, komen we het woord 'stadskraan' niet in oude woordenboeken tegen.

De stadsbestuurders verpachten de kraan meestal aan de plaatselijke wijnkopers, omdat hij vooral nodig was voor het laden of lossen van vaten wijn. De handelaren moesten niet alleen *crængelt* betalen, maar ook *scrodegelt* voor het vervoeren (*schroden*) en *roedegelt* voor de wijnroeier. Die ge-

bruikte een roe als peilstok, om het accijns uit te rekenen. Craen-, scrode- en roedegelt worden vaak in één adem genoemd.

Een kraanmeester hield toezicht op de ploeg mannen die met de kraan werkten. Het klinkt gek, maar die heetten 'kraankinderen'. In geen enkele haven waren het er meer dan zestien, en hun werk bestond niet alleen uit het omhoog- of omlaag takelen, maar ook uit het versjouwvan van de vrachten. Antwerpen had in 1263 al een kraan met een primitief tredrad, dat steeds werd vervangen door een verbeterde versie.² De tredraden waren op den duur zo groot dat de mannen er in konden lopen, zoals een afbeelding van het Brugse rad op een schilderij uit 1551 laat zien.

Een eeuw geleden heetten de betreffende arbeiders nog steeds kraankinderen, ook al hadden ze grijs haar. Dat blijkt bijvoorbeeld



uit de herinneringen van een Middelburger opgeschreven in 1900 toen er alleen nog een model van de kraan in het museum stond: 'Wat heb ik als jongen meermalen naar de oude mannetjes gekeken, die men "Kraankinders" noemde en die als karnhonden de Kraan in beweging brachten! Die het beproefde meê te doen lag spoedig op zijn neus.'³ Wie het beproeven wil (het valt echt niet mee) kan dat nog steeds in de Koppelpoort in Amersfoort.

Meestal was het tredrad overdekt, zodat de mannen beschut waren tegen regen en kou. Ook het hijstouw dat aan het eind van de balk over katrollen liep, was om die reden beschut, wat op oude afbeeldingen altijd goed te zien is. Net als een molen kon ook het bovenstuk van de kraan om een as draaien. De lasten konden dus opgehesen en daarna zijdelings verplaatst worden. De kraan aan het Moriaanshoofd in Rotterdam was (te oordelen naar een kaart van 1582) waarschijnlijk achtkantig,

met een draaiende kap en een lange schuin opgaande hals.⁴ Die bij de Gapersbrug, daar dichtbij, had (op een kaart uit 1599) een wijde vierkante standaard en een draaiende kap en hals. De nieuwe kraan had een staartbalk met een windas en een rad met handspaken.

De *wip* was een eenvoudige kraan met een verticale paal waaraan een dwarshout hing dat met een ketting was vastgemaakt. Een touw liep over een katrol aan het ene einde van dat dwarshout en over een tweede katrol, die onderaan vastzat. Een paard trok het touw langs de straat, waardoor de last omhoogging. Minder zware objecten konden havenarbeiders met de takels van het schip zelf lossen of laden.

Paarden dienden ook bij andere kranen voor het verdere vervoer over straat. In Middelburg (waar in 1365 al een stadskraan was!) richtten kooplieden uit Andalusië in 1512 een verzoekschrift tot het stadsbestuur. Ze vroegen om vrijstelling van tol en een betere be-

diening van de kraan; er moesten meer gezellen en meer werkpaarden ingezet worden, vonden ze.

De Stadskraan aan de Oudegracht

De eerste stadskraan aan de Oudegracht werd in 1402 gebouwd en stond dichtbij de waag. Op de werf is in 1950 de grondslag van de kraan in het plaveisel gemarkeerd.⁵ Op de plek van de kraan staat nu een kastanjeboom. Paarden sleepten de zware wijntonnen die door de kraan aan wal gezet waren, langs het (nog steeds aanwezige) wed omhoog. De kraan zelf werkte met een tredrad dat kraankinderen draaiende hielden. Op het bekende schilderij van Droochsloot uit 1625 is door het openstaande raampje een stuk van het rad te zien.

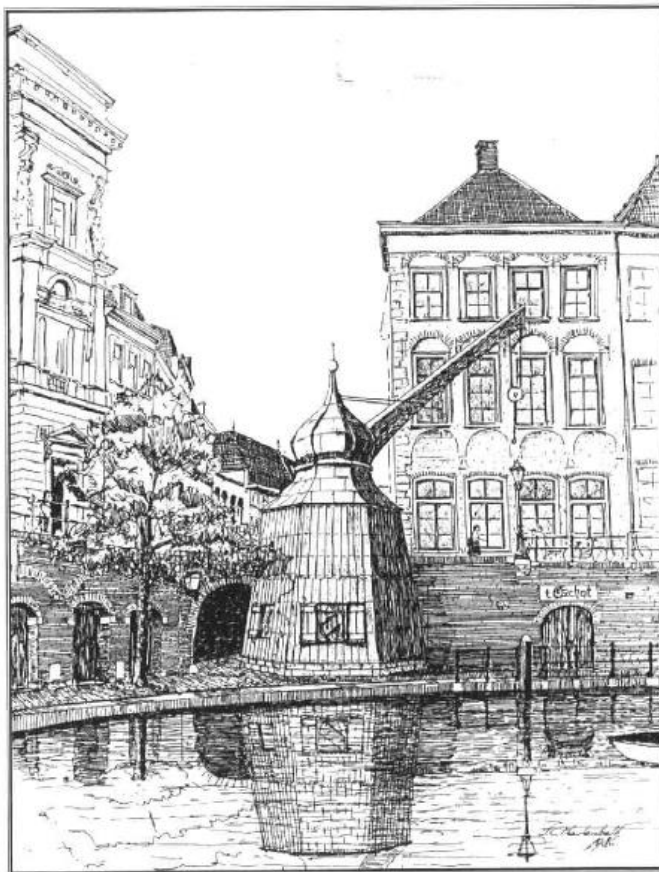
Het huis Kranenborch, dat deel uitmaakte van het St. Barbara- en Laurentiusgasthuis aan de Oudegracht, stond tegenover de stadskraan. Van Hulzen neemt aan dat de naam erop wijst 'dat hier een geslacht gewoond heeft, dat uit het Nederrijnse afkomstig was', en dat we moeten denken aan Kranenburg bij de stad Kleef.⁶ Ik geloof eerder dat de naam ontleend is aan de stadskraan.

Het Raads Dagelijks Boek vermeldt de stadskraan op 31 januari 1532, wanneer de raad bepaalt dat de kraan verpacht zal worden tegen betaling van veertien gulden voor het kraanschip.⁷ Dat schip zal wel gebruikt zijn om vrachten naar een andere plaats in de stad te vervoeren. Zes jaar later wordt bepaald dat pachters van het wijnaccijns ook de kraan in pacht krijgen. Als de kraan gebreken vertoonde, zo kregen de kraankinderen in 1550 te horen, dan moesten ze dat doorgeven aan het stadsbestuur.

De kraan van Brugge, met kraankinderen in het tredrad, detail van het portret van Jan Fernaguut, van Pieter Pourbus (1524-1584) uit 1551, Groeningemuseum, Brugge.
Foto: Kees Smit

De kariatide en de Cadillac

Zo zag architect J.C. Meulenbelt in 1986 de houten Stadskraan weer op zijn oude plaats aan de Oudegracht staan naast het wed naar de Ganzenmarkt.



In 1573 volgde de aanbesteding van een nieuwe kraan volgens het bestek van Gerrit Claesz van Overmeer. De aannemer moest de nieuwe kraan 'zeskant' maken 'ende uyte gront ophalen'. Kort daarna, op 14 november 1575, vinden we de volgende aantekening: 'Overcommen bij den rade dat Gerrit Claesz, houtcoper, voirts varen [haast maken] sall mit het maken van de raderen in de craen, volgende 't patroen ende besteck hem daarvan geleverd. Ende de anderde [de tweede] cameraer zal deselve craen boven doen decken mit koper als 't anbestaeyt [aanbesteed] es geweest.' Dat is de kraan gewor-

den met de uivormige draaikop die we zo goed kennen van diverse tekeningen en schilderijen.

In zijn studie over de stadskraan stelt de architect J.C. Meulenbelt dat de kraan omstreeks 1760 voor de laatste maal vernieuwd is. De onderbouw bestond uit metselwerk in classicistische stijl. Dat bleek niet bestand tegen krachten die er tijdens het hijsen op uitgeoefend werden en daarom moesten metalen banden de boel bij elkaar houden. De gemetselde kraan heeft op een schilderij uit 1764 een halfronde draaikop, in 1779 vervangen door een spitse kap, zoals allerlei afbeeldingen ons tonen.

Behalve de grote kranen bij de Weerd en bij het stadhuis stonden er op verschillende plekken kleinere kranen, waarschijnlijk 'wippen' (zoals er ook in Rotterdam een te vinden was). Zo moest 't cleyn craentgen' op 20 juli 1576 worden verplaatst van de Beyerbrug naar de noordzijde van de Gaardbrug. Op een tekening, toegeschreven aan Jan Breughel de Oude, circa 1615, zien we hoe er met een kraan bij de Bakkersbrug biertonnen worden opgetakeld.⁸ Twee van die kranen zijn ook te zien langs de Oudegracht, op een tekening van Jan de Beijer, gemaakt omstreeks 1740. Overigens was er al heel vroeg, in 1244, een kraan in de buurt van Vreeswijk, de zuidelijke voorhaven van Utrecht, waar schepen of ladingen over de IJssel- of de Lekdijk getild werd.⁹ Het zal de oudste kraan in de Noordelijke Nederlanden geweest zijn, en er zijn nog vermeldingen bekend uit de 16e eeuw.

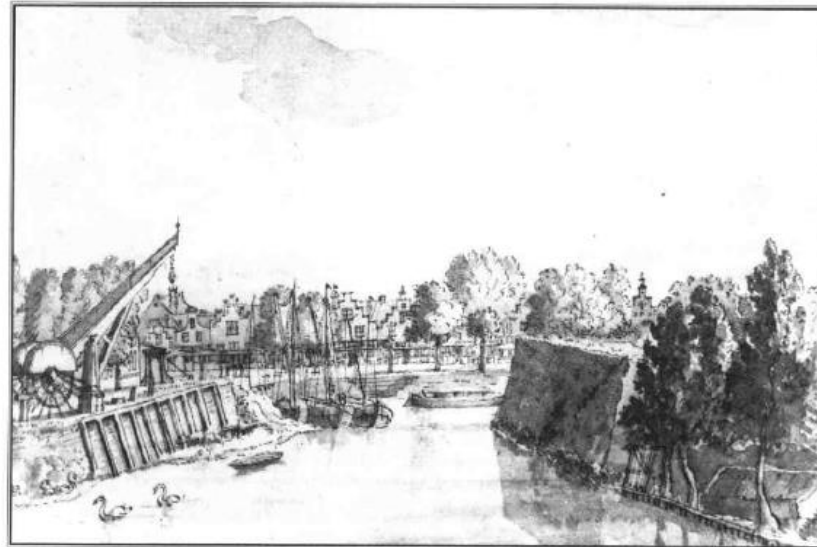
De Keulse Kraan bij de Weerd

In de buurt van de Weerdslois heeft ook altijd een kraan gestaan. Op een 16e eeuwse tekening is de kraan te zien aan de overkant van het water. Het is de prachtig getekende vogelvluchtkaart van de Antwerpenaar Anthonie van den Wijngaerde, uit circa 1558 en bewaard in het Ashmolean Museum in Oxford.¹⁰ Op andere oude kaarten uit die tijd zien we wel de bekende kraan bij het stadhuis, maar niet die tegenover het bolwerk Sterrenburg. Noch de kaart van Braun en Hogenberg (circa 1572), noch die van Joan Blaeu uit 1649 laten die kraan zien. Pas op de gedetailleerde kaart die Jan van Vianen tekende, in 1695 uitgegeven door C. Specht in Utrecht, zijn beide kranen duidelijk afgebeeld. Net

als op de kaart van 1558 is de kraan aan de noordkant van de Weerdsingel te zien recht tegenover het bolwerk. De kranen zien er allebei hetzelfde uit, als ronde torens met een spits dak en een arm die schuin boven het water uitsteekt.¹¹ Een andere aanwijzing voor het bestaan van een middeleeuwse of 16e eeuwse kraan aan de Weerdsingel is de naam van de Kraansteeg, nu -straat, recht tegenover de plek waar de kraan stond. Omdat de steeg net buiten de binnenstad lag, in de Bemuurde Weerd, is er weinig over te vinden. Van der Monde en andere historici hebben de voorstad links laten liggen. Een vermelding van de Cranensteeg in de Weerd dateert van 3 juni 1584 en is te vinden in het Utrechts Archief in de reeks transporten en plechten (dat zijn overdachten van onroerend goed en hypotheek die het stadsbestuur registreerde). Naar we mogen aannemen was de steeg, net als het Kraanstraatje in Middelburg, genoemd naar de oude havenkraan.

Behalve de steeg vinden we ook nog het huis de Kraan, Oudegracht 17, niet ver van de plaats waar de oude kraan stond. Het grachtenhuis heeft in 1994 van de bewoners een moderne gevelsteen gekregen die een vat met een gouden kraan uitbeeldt. Rond 1558 was er in dit huis een brouwerij gevestigd die in 1630 (maar misschien al veel eerder) Die vergulde Craen heette. Het is het huis waarin Trijn van Leemput vanaf 1555 een aantal jaren woonde. Het vat met de gouden kraan lijkt dus heel toepasselijk, maar het had misschien toch een hijskraan moeten zijn. Om het nog verwarrender te maken, heeft Jeannot Bürgi in de lantaarnconsole schuin voor dit huis een kraanvogel, de Craen, uitgebeeld (de lange stenen snavel is er nu afgebroken).

Nog iets verderop ligt Groot en Klein Cranesteyn, Oudegracht 53/55, een vroeg 14e eeuwse huizenpaar. Volgens Van Hulzen ontleende het huis zijn naam 'Then Craen' en later Cranesteyn aan Jan die



Craen, die tegen het eind van de 14de eeuw eigenaar van het huis was.¹² Ook in dit geval blijft de vraag of die naam ontleend is aan de kraan die dichtbij stond. 'Then craen' betekent 'bij de kraan' maar 'ten' of 'in' was ook een gewoon voorzetsel bij een huisnaam. Bovendien was Crane of Craen een familienaam die al in de 13e eeuw of eerder voorkwam, en die dus in die vroege tijd aan de kraanvogel, en niet aan een stadskraan ontleend zal zijn. Twee huisnamen (én een steeg) vrij dichtbij de kraan maken het aannemelijk dat ze genoemd zijn naar de voor die buurt beeldbepalende havenkraan.

De kraan aan de Weerdsingel heette eeuwenlang de Keulse Kraan, maar hoe lang precies? De eerste vermelding die ik ken komt uit het Utrechtse begraafboek. Iemand woonde in 1650 'aen 't Cingel bij de Keulse Craen.' Een jaar later lezen we over 'Jan Cleynpeninck, Ceulsche schipper, overleden in zijn schip in de Weerdt bij de Ceulsche Kraen [...] hier geen woonplaats houdende, ende alsulcx hier vreemt.'¹³ Rijnaken legden hier aan om hun lading potten en aardewerk te lossen. Er was ook een herberg of veerhuis met dezelfde naam. De kraan was, en dat is heel merkwaardig, tot dan toe particulier eigendom.

In een vroedschapsresolutie van 9 september 1644 krijgt Andries Goesberch toestemming om bij de 'ameide', de sluitboom buiten de Weerdpoort, een kraantje neer te zetten. Een half jaar later moet hij zijn kraan, die vooral diende voor het ophijsen van molenstenen, verplaatsen naar de overkant, tussen de sluis en de westelijke Weerdgracht. Toen Andries van Goedesberch (zoals hij nu heet) 25 jaar later was overleden, nam het stadsbestuur de kraan op 3 juli 1671 van de erfgenamen over voor 200 zilveren ridders.

Uit 1737 dateert van de Keulse Kraan (was het die van Goedesberch?) een nauwkeurige tekening van Jan de Beijer. Rechts is het bolwerk de Morgenster te zien, en op de achtergrond de huizen van de Bemuurde Weerd Oostzijde. Links zien we de kraan, een lange arm op een zuil, maar zonder tredrad. Er moest gesjord worden aan twee raderen met handspaken.¹⁴ Een gelijksoortige houten kraan werd in 1858 nog in Vlaardingingen gebouwd.

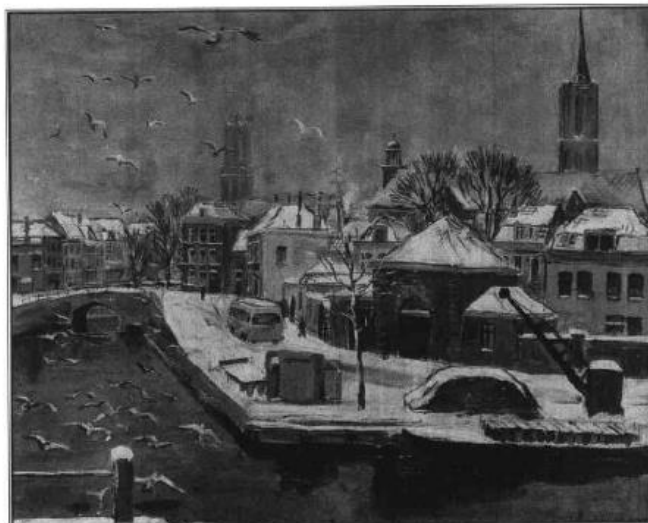
Op een tekening van T. Verrijck uit ongeveer 1780 zien we het bolwerk Morgenster met een kraan, als een grote luifel met een balkon, en een soort loods met een hoog schuin dak erachter. Het gaat hier niet om de Keulse Kraan,

De Keulse Kraan; rechts het bolwerk de Morgenster en op de achtergrond de huizen van de Bemuurde Weerd OZ, 1737. Tekening in Oost-Indische inkt door Jan de Beijer 1737.

Foto: Het Utrechts Archief

*De Waag en de Stads-
kraan op de hoek van de
Nieuwekade. Anoniem
schilderij getiteld Weerd-
singel, uit 1955, in een
brochure van drukkerij
Hoonte.*

Foto: Het Utrechts Archief



al werd hij wel zo genoemd, en al was hij in zekere zin de opvolger van de eerdergenoemde installatie. Het is namelijk een particuliere hijskraan van de steenhouwer Jan Verkerk, die in 1754 toestemming kreeg om 'een machine te mogen stellen, om steen op te halen'.¹⁵ In 1830 stond die kraan nog steeds op het bolwerk dat acht jaar later gesloopt werd.

Een ijzeren kraan

In 1824 werd de Keulsevaart, die meer scheepvaart door de Weerdsingel Westzijde bracht, in gebruik genomen. Daar moest het stadsbestuur op reageren, en dat was burgemeester Van Asch van Wijk wel toevertrouwd. In de jaren 1830 voerde hij een ingrijpende stadsvernieuwing door. De wallen werden gesloopt en vervangen door plantsoenen, woningen en fabrieken. Aan de Nieuwekade kwam, op de plaats van het in 1838 gesloopte bolwerk Morgenster, een havengebied met een waaggebouw en een nieuwe stadskraan, die de oude kraan en de waag bij het stadhuis vervingen. De nieuwe kraan is op talrijke tekeningen, gravures en vooral foto's te zien. Hij stond recht voor Van Rijn's Mosterdfabriek.

De oude stadskraan aan de gracht was in 1837 dramatisch ten ondergegaan. Hij bezweek aan de gietij-

zeren vrouwenbeelden die arbeiders uit een schip optakelden en die amper tien meter verderop als kariatiden voor de Winkel van Sinkel moesten gaan dienen. We weten precies de datum, zaterdag 9 september. Maar was die dramatiek niet een beetje theater van de oude kraan? Als het vijftig jaar eerder was gebeurd, was hij wel weer herbouwd, maar de tijden waren veranderd. Er was al een jeune premier gevonden, en zelfs de tweede viool spelen werd de oude kraan niet meer gegund.

In die tijd werden er niet alleen ijzeren beelden gemaakt, ook hijskranen konden voortaan ijzersterk gefabriceerd worden. Wel veel sterker, maar lang niet zo mooi als de oude houten kranen. Geen wonder dat de nieuwe Stadskraan het anderhalve eeuw uithield. Toch heeft die ijzeren kraan, net als zijn voorganger aan de Oudegracht, nog voor een tragikomisch incident gezorgd. In 1926 was duidelijk dat de oude kraan gebreken begon te vertonen. De Kamer van Koophandel klaagde dat het hefvermogen teruggezaakt was van zes naar vier ton en dat de ouderwetse handbediening te langzaam was geworden. Op 14 maart 1927 'brak tijdens het ophyschen van een Cadillac auto uit een vaartuig, de laadketting, waardoor de auto werd beschadigd'.

Ondanks de onderhoudsbeurt die de kraan kreeg, ging hij toch weer symptomen van bouwvalligheid vertonen, zodat de havendienst in 1929 voorstelde een nieuwe elektrische kraan aan te schaffen met een vermogen van tien ton. De kraan werd alleen wat opgeknapt, terwijl aan de nieuwe Veilinghaven een nieuwe kraan en een waaggebouw verrezen. De Keulsevaart had zijn tijd gehad, het Merwedekanaal had de toekomst.¹⁶ De Stadswaag aan de Nieuwekade werd in 1930 buiten gebruik gesteld, de kraan had nog maar een beperkt belang. In maart 1968 vond hij een roemloos einde toen de hele kade afgebroken werd. In oktober 2000 was de kraan eventjes in het nieuws. Bij het uitgraven van de Weerdsingel Westzijde (waar sinds kort weer water stroomt) stuitte werklieden op de gemetselde fundering van de 19e eeuwse kraan. Een fotootje in de krant, dat was alles, meer aandacht kreeg hij niet. Intussen waren de twee kranen van het toneel verdwenen en was een scharnierpunt van de roemruchte Keulsevaart gedempt. Zo mocht Utrecht toch niet met zijn geschiedenis omgaan. In 1985 gaf wethouder W. van Willigenburg aan architect J.C. Meulenbelt opdracht de haalbaarheid te onderzoeken van reconstructie van de oude houten stadskraan bij het stadhuis. Leuk voor de toeristen en een verrijking voor de stad, vond hij. Meulenbelt maakte een uitgebreide studie van de kraan en presenteerde de gemeente twee mogelijkheden: hetzij een complete herbouw in de oorspronkelijke stijl, zodat de kraan weer kon werken als in de Middeleeuwen, hetzij eenvoudiger,

alleen de buitenkant. Het grote tredrad en het hijsmechanisme zouden dan weggelaten worden, en er kon bijvoorbeeld een theekoepel in gevestigd worden. Helaas verdween het mooie plan in een archiefkast, want er was geen geld.¹⁷ Het enige wat er gerealiseerd is, is een gevelsteen tegen de werfmuur waarop de kraan uit 1837 te zien is. Het onderschrift luidt 'Stadskraan anno 1402 S.d.J. 1999'. De initialen zijn van de kunstenaar Stef Stokhof de Jong uit Wijk bij Duurstede. Maar er is nog hoop. Architect P.L. van Gent, die indertijd met Meulenbelt samenwerkte, ziet nieuwe kansen voor een reconstructie. Hij is bestuurslid van de stichting Bouwloods, die het plan opgevat heeft na de voltooiing van het Statenjacht, de Stadskraan te gaan herbouwen. Meulenbelt is vorig jaar overleden, maar zijn ontwerp zal misschien toch nog uitgevoerd worden. Hopelijk krijgt die nagebouwde kraan een plekje aan de Veilinghaven, de "historische haven" waar Utrecht van droomt. Of, wat nog mooier zou zijn, op zijn oude plek aan de gracht.

Kees Smit was tot zijn pensionering werkzaam bij Het Utrechts Archief

Noten

1. De naam Keulsevaart stond in ieder geval vast in 1824, maar bestond vermoedelijk al veel langer.
2. Albert Himler, *Ergonomie in kraan-kabines van Antwerpse havenkranen vanaf 1263* (Antwerpen 1986; typescript aanwezig in het Maritiem Museum Rotterdam).
3. P.W. Sijnke, 'De stadskranen van Middelburg' in: *Zeeuws tijdschrift* 23 (1982) 92-94.
4. R.H. Krans, 'De kraan subject'. De Rotterdamse stadskraan in het handelsverkeer tot ca. 1880", in: *Rotterdams jaarboekje* 1994, 150-208.
5. De jaartallen ontleen ik (met dank aan Kaj van Vliet) aan E.J. Haslinghuis, *De Nederlandse monumenten [...], deel 2: Utrecht* ('s Gravenhage 1956) 69. Helaas geeft dit boek niet aan waar die 'eerste vermelding' te vinden is.
6. A. van Hulzen, *Utrecht: de Oude Gracht*, deel 2 (Amersfoort 1991) 7.
7. Het middeleeuwse boek waarin de besluiten van het stadsbestuur opgeschreven werden.
8. Afbeelding in R.E. de Bruin e. a. (red.), *'Een paradijs vol weelde. Geschiedenis van de stad Utrecht* (Utrecht 2000) 245.
9. Kaj van Vliet, 'Middeleeuws Utrecht, een markt in ontwikkeling', in: Jan Brugman, Hans Buiters en Kaj van Vliet, *Markten in Utrecht. Van de vroege Middeleeuwen tot nu* [Utrecht 1995] 8-43, aldaar 26.
10. Marijke Donkersloot-de Vrij, *Kaarten van Utrecht* (Utrecht 1989) nr. 1, schrijft: 'Over het algemeen wordt aan [zijn] stadskarten een grote topografische betrouwbaarheid toegekend. Hoe dat voor Utrecht ligt moet nog onderzocht worden.' Tollen Wilmer van Het Utrechts Archief was, toen ik haar de plek aanwees, heel stellig dat dit een kraan was.
11. Donkersloot-de Vrij, a.w. nr. 20, vermeldt allerlei nieuwe elementen in deze kaart, bijvoorbeeld 'enkele molens', maar niet deze kraan.
12. A. van Hulzen, *Utrecht: de Oude Gracht*, deel 1 (Amersfoort 1991). 40.
13. *Utrechtse begraafboek* nr. 123, p. 364 en p. 395. Een vermelding in hetzelfde doop-, trouw- en begraafboek, 768 luidt: 'De heere mr. Andreas Allart, advocaat 's hoffs van Utrecht, op de Runnebaen [...] sijnde het verstorven lichaam solemnelijk gebracht tot aen den Craen, alwaer 'tselve lichaam is gedaen in een schuyt om daarmede naer Maerssen gevoert, ende aldaer begraven te werden.' (1655). Het kan hier om de stadskraan aan de Oudegracht gaan, maar gezien het vervoer naar Maarssen ligt de Keulse Kraan meer voor de hand. Daar lagen de schepen die naar Amsterdam afvoeren.
14. Afgebeeld in J.E.A.L. Struick, *Utrecht door de eeuwen*, 4e druk (Utrecht 1984) 304. Het bijschrift geeft een verkeerde interpretatie.
15. Zie A. van Hulzen, *Utrecht op oude prenten: langs de Singel* (Utrecht 1982) 123.
16. Het Utrechts Archief: Archief Stadsbestuur 1814-1969, toegang 704 O, dossier VI 13995 met stukken over de vernieuwing van de stadskraan (1926-1929). Het Volksbuurtmuseum in Wijk C bezit een paar schilderijtjes van Wim Hagemans uit de jaren zestig, waar de kraan prominent op staat.
17. J.C. Meulenbelt, *De stadskraan van Utrecht* (Utrecht 1986; aanwezig in HUA).

Overige literatuur

- G. Asaert, 'Scheepsbezit en havens', in *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, deel 1 (Bussum 1976) 180-205.
- Matthijs A. Struijs, 'De Vlaardingse stadskraan 1625-1939', bijlage in zijn boek: *Om een bevaeren schip te maecken. Geschiedenis van de Vlaardingse scheepswerven* (Vlaardingen 1997) 163-176.