



# Koninklijke Saan: de historie

De geschiedenis in het kort van het familiebedrijf Koninklijke Saan.

## De eerste stappen

Petrus Hendricus Saan begon in 1897 een eigen bedrijf. Een enorme stap, ingegeven door het moment. De bruiloft van zijn schoonzuster was de directe aanleiding. Tot die tijd reed hij met een wagen om vuile tapijten op te halen en schone terug te brengen. Plichtsgetrouw begon hij zijn route die dag extra vroeg zodat hij op tijd klaar zou zijn. Hij zette het paard 's middags op stal en wilde naar de trouwerij gaan. Voor zijn baas was dit een reden voor ontslag op staande voet.



Dan maar zelfstandig, dacht Petrus Hendricus. Bij zijn vorige baan gaven zijn rijke Amsterdamse klanten hem vaak pakjes mee om elders te bezorgen. Daarom begon hij een bodedienst, in eerste instantie per benenwagen. Bode Saan bleek een succes en na een poosje kwam er met hulp van schoonvader Vervetjes een handkar. Deze werd na verloop van tijd opgevolgd door een paard en wagen. Er werden vooral kasten, bedden, kachels en pakjes vervoerd.

Van bodedienst was het een kleine stap naar het eerste specialisme van Saan: verhuisswerk. Rijke Amsterdammers trokken in de zomer naar Zandvoort, Noordwijk en andere badplaatsen. Saan regelde de

vakantievrachtjes: koffers maar ook meubilair en tapijten werden heen en terug vervoerd. Er kwamen meer paarden en wagens en het hele gezin werkte mee.

## Jaren '20: een nieuw pand en gemotoriseerd transport

Op 16 juni 1921 legde dochter Miep de eerste steen van een nieuw en voor die tijd groot bedrijfspand aan de Muiderstraat 9. In de moderne stal met hooizolder konden maar liefst zes paarden worden ondergebracht. Het gezin woonde op de bovenverdiepingen.

Een T-Ford was in 1925 de eerste stap naar gemotoriseerd vervoer. Deze wagen had een open bak waarin maximaal 500 kg lading kon worden vervoerd. In vergelijking tot de zwaarste truck in 1997, een 8x4 DAF met 500 pk sterke motor, lijkt die eerste T Ford weinig indrukwekkend. In zijn tijd was hij echter een symbool van de voortschrijdende technologie. De tweede bedrijfswagen was een oude legertruck van het merk Presto met een laadvermogen van 3500 kg en een snelheid van 15 km per uur. Hierna volgde een A-Ford. De stal veranderde al snel in een werkplaats. Het rijden met deze moderne wagens liet Petrus Hendricus over aan de tweede generatie. Een A-Ford en andere historische voertuigen zijn tentoongesteld in het Saan Museum.

## Jaren '30: De eerste hijskraan

Ondanks de crisis groeide het bedrijf in de jaren '30 gestaag. Met de eerste vrachtwagens werden de meest uiteenlopende ladingen vervoerd. Het transport werd altijd zo efficiënt mogelijk uitgevoerd. In 1934 bouwde zoon Piet op verzoek van een aannemer een kraan om de nieuwe stalen damwand in de Keulse Vaart te kunnen plaatsen. Dankzij deze eerste kraan van Saan kreeg het bedrijf een aantal grote klanten in de bouw waarvoor nog altijd wordt gewerkt, zoals het huidige Ballast Nedam, de BAM en Hillen & Roosen.



In 1938 ontving Saan een 'predikaat van uiterste betrouwbaarheid'. Eén van de wagens werd omgebouwd tot kiepwagen omdat men had gehoord dat hier vraag naar was.

## Jaren '40: de Tweede wereldoorlog

Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak, was dat gezien de aard van het bedrijf reden voor heftige discussies tussen de oprichter en zoon Piet. Waar lag de grens? Meewerken in dienst van de bezetter? En wat te doen met verzoeken van aannemers die in opdracht van de Duitsers werkten? Zoon Piet won de discussie. Er werd niet gewerkt voor de Duitsers, ook niet indirect.

Ondanks het gebrek aan transportmiddelen - het grootste deel was gevorderd - stelde Saan zich ten dienste van het verzet. Zo werden er Joden naar onderduikadressen vervoerd, boten voor Engelandvaarders naar zee gebracht, drukpersen, alsmede papier en drukwerk vervoerd voor de ondergrondse pers en er werden wapentransporten uitgevoerd.

Toen de bezetter de administratie van 'Nederlandsch Werkliedenverbond Patrimonium' in beslag dreigde te nemen werd besloten deze te verhuizen. Saan deed dit 's nachts, maar toch werden de twee opvallende rode vrachtauto's gezien en gemeld in het opsporingsbericht. Daarom werden de wagens nog dezelfde nacht in de garage van Saan overgeschilderd. Omdat er groene verf voorhanden was werden de wagens groen. De wioldoppen schilderde men oranje als eerbetoon aan het koningshuis. Nog altijd zijn de voertuigen van Saan duidelijk te herkennen aan hun groene kleur en oranje wioldoppen.

Na de oorlog werd de draad weer opgepakt met legervoertuigen die door de Engelsen en Amerikanen waren achtergelaten. Saan begon een garagebedrijf met een professionele werkplaats met smeerput. Met de bodediensten was het in Nederland gedaan, maar de transport- en verhuistak van Saan groeide gestaag. Het Saan Museum beschikt over een aantal voertuigen uit deze vroege periode.



## Jaren '50-'70: snelle groei en hoofdvestiging aan de Weesperstraat

Halverwege de jaren '50 groeide Saan snel. Dankzij de gunstige ligging, het toegenomen autoverkeer (ongelukken zorgden voor veel takel- en sleepwerk), de industrialisatie van de bouw en de vele bedrijven die in grotere panden moesten worden gehuisvest was er volop werk. Hierbij bleek de combinatie van transport en hijsen een groot succes te zijn.

Begin jaren '60 werd een groot stuk land met een werkplaats en opslagloods aan de Weesperstraat in Diemen aangekocht. Saan werkte alleen met tweedehands materiaal, maar was creatief en ontwikkelde zelf hulpmateriaal voor allerlei klussen. Op deze manier veroverde het bedrijf gestaag de markt. Pas vanaf het eind van de jaren '60 werd weer in nieuwe voertuigen geïnvesteerd. In deze periode deed Saan het eerste werk op Schiphol.



In de jaren '70 werd in Amsterdam begonnen met de aanleg van het metronet. Dit leverde Saan een enorme hoeveelheid werk op. De locatie aan de Muiderstraatweg werd opgegeven en het gehele bedrijf verhuisde naar de Weesperstraat. Er werd een nieuw pand met loodsen en een werkplaats gebouwd. In opdracht van de gemeente werd het gehele terrein afgeschermd door middel van een vier meter hoge muur, zodat omwonenden geen last zouden hebben van het vrachtverkeer van Saan.

## Jaren '80: werk door de crisis

De economische crisis in het begin van de jaren '80 leverde Saan juist veel werk op. Panden van failliete bedrijven werden leeggehaald en de machines moesten na de veiling naar hun nieuwe eigenaar worden getransporteerd. Saan ging zich bezighouden met machineverplaatsingen en grote projectverhuizingen.

Er kwam steeds meer aandacht voor veiligheid en arbeidsomstandigheden. Saan-medewerkers kregen een grondigere opleiding, waarbij naast de technische aspecten ook veiligheid en sociale vaardigheden aan bod kwamen. Hierdoor kon kwalitatief beter werk worden afgeleverd.



## Jaren '90: Predicaat 'Koninklijk'



In de jaren '90 werd veel geïnvesteerd in nieuw materieel en automatisering. Ook werd een kwaliteitssysteem ingevoerd en werd gewerkt aan veiligheid. Saan verkreeg ISO 9001-certificering en het VCA-certificaat.

Door verschillende overnames van verhuisbedrijven en kraanverhuurbedrijven groeide het aantal medewerkers, vestigingen en voertuigen in deze periode sterk.

Een grote klus voor Saan was in deze periode de bouw van voetbalstadion de ArenA in Amsterdam, waarvoor veel kranen werden geleverd, en de verhuizing van Ajax hiernaartoe.

Saan breidde ook haar diensten uit. In 1993 werd de afdeling Archiefbeheer opgericht, dat al snel een zeer succesvolle stap bleek te zijn. Enige tijd later werd ook begonnen met de verhuur van mobiele rijstrooksignalering (MRS). Bergingswerkzaamheden werden steeds professioneler aangepakt en Saan werd een vaste steun en toeverlaat voor bijvoorbeeld de Nederlandse Spoorwegen en Schiphol.

Een belangrijke gebeurtenis voor Saan was de toekenning van het predicaat 'Koninklijk' bij de viering van het honderdjarig bestaan in 1997. In dit jaar werd ook het Saan Museum opgericht om de mooie historie van het familiebedrijf bijeen te brengen en te bewaren. Koninklijke Saan ging over op een andere organisatiestructuur in de vorm van business units.



## Recente ontwikkelingen

In 2001 werd het Saan Opleidingscentrum (SOC) opgericht. Het belangrijkste doel hiervan was de eigen medewerkers snel te kunnen opleiden. Later werden op het SOC ook regelmatig medewerkers van collegabedrijven opgeleid. In 2002 werd begonnen met de bouw van een pand in Almere. Hier zouden uiteindelijk de particuliere verhuisafdeling en het SOC worden ondergebracht. Toen de capaciteit van de archiefopslag in Utrecht te klein werd, werd tevens een deel van het archief in Almere opgeslagen.

In 2005 werd in Roemenië Saan Ruttrans opgericht. De markt voor tweedehands kranen was destijds zeer zwak en er werd gezocht naar een nieuwe mogelijkheid om kranen te laten afvloeien. Deze werd gevonden in Roemenië, dat in Oost-Europa in opkomst was. De activiteit Evenementenlogistiek, ontstaan vanuit de jarenlange transporten voor Cirque du Soleil, werd in 2013 een eigen merk, Saan Trucking. Om concurrerend te kunnen blijven en verder te kunnen groeien in de tour-business werd Saan Trucking een Roemeens bedrijf met Roemeense chauffeurs, maar er worden nog steeds Nederlandse chauffeurs van Koninklijke Saan ingehuurd voor de grote tours door Europa en Rusland.

In 2013 werd de activiteit Saan Archiefbeheer verkocht. De keuze werd gemaakt vanwege de toenemende digitalisering van archieven, een ontwikkeling die niet paste bij de logistieke genen van Saan. In 2014 werd - ook vanwege marktontwikkelingen - afscheid genomen van Mobiële Rijstrooksignaleringen en het Saan Opleidingscentrum. Saan focuste zich weer op de logistieke kernactiviteiten: Kraanverhuur, Industriële Verhuizingen en Verhuizingen. De logistieke dienstverlening breidde wel uit met een nieuwe logistieke service: Bouwlogistiek.

Bij zijn 25-jarig jubileum als Algemeen directeur ontving Joop Saan een Koninklijke onderscheiding. Kort erna, op 1 januari 2016, droeg hij het stokje over aan Rutger Alferink. Als eigenaar en commissaris van Saan is hij nog steeds nauw betrokken bij het bedrijf en het Saan Museum.

