

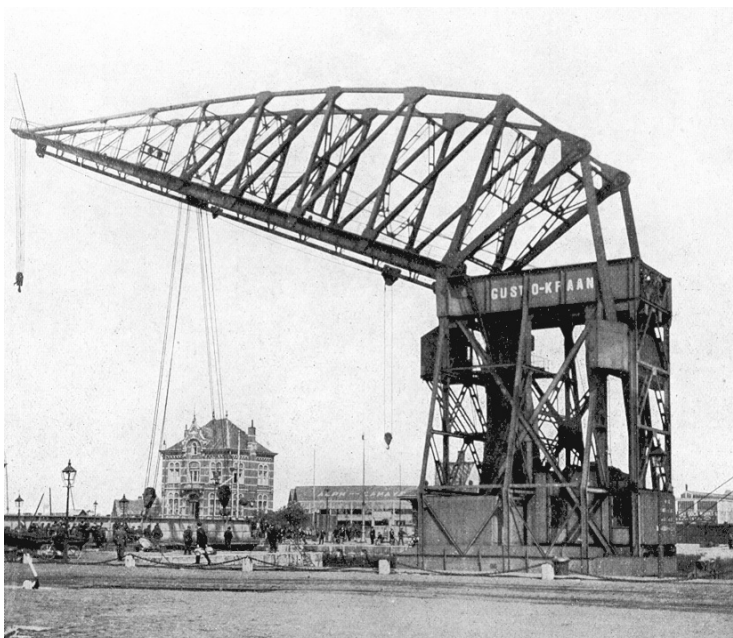
Grote Gust verdronken

Op donderdag 9 november 2006 omstreeks 23 uur kantelde Antwerpens grootste vlotkraan waardoor zij grotendeels in het Kattendijkdok zonk. Dat gebeurde aan de Westkaai tussen de Kattendijksluis en stadsdroogdok nr. 1, gebouwd in 1865 maar sedert een tiental jaren wordt het gebruikt als nat werkdok na het wegnemen der totaal versleten dokdeuren. De vlotkraan voor 150 t hijslast was de grootste onder de wal- en vlotkranen in de haven tot de komst van de zelfvarende 800-tonsboek (1) « Brabo » in 1981. Deze kreeg in 1986 de « Portunus » als gezelschap en sinds 1988 de « Titan » als zusterschip. Voor de meeste Antwerpenaars daarentegen en de dokwerkers in het bijzonder was de 150-tonsvlotkraan een icoon van de haven, met de troetelnaam « Grote Gust ».

Eigenlijk betreft het hier de tweede en haast identieke drijvende kraan als een vroeger met die naam Grote Gust I en Grote Gust II dus. (fig. 1 resp. fig. 2). Beide werden gebouwd door de firma Gusto te Schiedam (NL), wier naam in grote letters op de ponton geschilderd was wat de bijnaam verklaart die de Antwerpse havenarbeiders aan « Grote Gust 1 » gaven en die overgenomen werd voor de tweede versie. (2). Beide kranen werden van Schiedam naar Antwerpen verslept. De eerste door de delta van Waal, Maas, Ooster- en Westerschelde; de tweede via de Noordzee tot ca 20 km voor de Nederlandse kust wegens de zandbanken (met bewaarde vaarplannen in de archiefbundel).

De eerste 150-tonvlotkraan werd aangekocht in uitvoering van de beslissing van de Gemeenteraad van 10 juli 1922. Zij was gebouwd in 1915 op bestelling door de Russische regering, maar werd niet afgenomen na de bloedige wisseling van het tsaristisch naar het communistisch bewind in 1917. Het stedelijk jaarverslag van 1922 vermeldt 705.000 Nederlandse gulden als aankoopssom en dat het tuig niet alleen ten behoeve van de handel zal kunnen benut worden maar ook in geval van herstelling van sluisen, bruggen enz. Af en toe werd de kraan ook gebruikt voor het verplaatsen van hydraulische (zgn. waterpers-) en elektrische kranen, die tot de Tweede Wereldoorlog 31 tot 96 ton wogen.

De voornaamste reden van aanschaffing was echter een probleem dat ontstond na de bouw van de Royerssluis in 1904-1908, wegens haar totaal nieuwe type van sluisdeuren. Dit in tegenstelling



met de puntdeuren van drie oudere zeesluizen (Bonapartesluis 1811, Kattendijksluis 1858 en Zuidersluis 1882) met twee onder een stompe (naar de hoogste waterstand gerichte) hoek, aansluitende houten of ijzeren deurvleugels. Bij de Royerssluis werden tweezijdig waterkerende sluisdeuren geïntroduceerd. Ze hebben de vorm van brede berijdbare stalen holle kisten op wielen, zodat ze over rails op de sluisbodem open of toe kunnen getrokken worden, dwars ten opzichte van de sluislengte. Per sluishoofd één roldeur dus, die voor het openen in een dokvormige uitsparing getrokken wordt door een ingenieus systeem van twee omloopkettingen met elektrische omkeerbare bewegingsrichting. Het systeem zou bij alle latere Antwerpse sluisen hernomen worden, zij het met

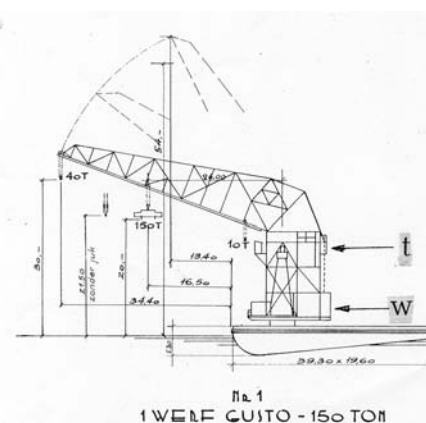


Fig. 1

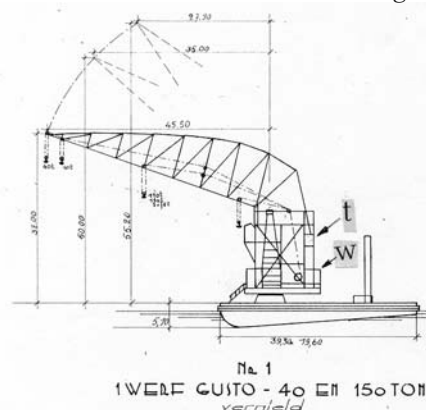
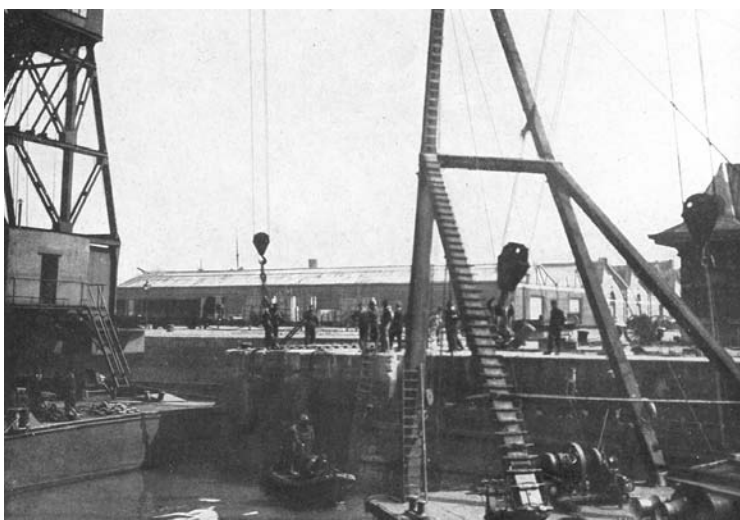


Fig. 2

enkele verbeteringen (ingebouwde tractor met kabels i.p.v. kettingen; wielen in één of twee verwijderbare wielwagen(s) op de sluisbodem en aan beide zijden wielen boven het water in het verlengde achterreind, geïnspireerd door kruiwagens).



Het uitnemen van de Kattendijksluisdeur; in het midden een bootje met duikers. (Archiefphoto begin jaren dertig)

Bij de Royerssluis wegen de 13,5 m hoge en 5,7 m brede deuren ca 750 ton, waarvan 400 ton ballast. Om ze voor herstelling te verwijderen dient zo'n deur 4 à 5 m gelicht opdat ze uit haar ligplaats kan gehaald worden, wegens haar naar onder trapeziumvormig verminderende lengte. Door de opwaartse stuwung van het water, volgens de wet van Archimedes, volstaat daartoe een kracht van ca 120 ton. Vlotkraan Grote Gust was de enige die de klus kon klaren en sluisdeur aldus drijvende kon houden in haar zwaarste takel van 150 ton, terwijl ze gezamenlijk naar een droogdok gesleept werden. Met haar pontonbreedte van 19,60 m kon deze vlotkraan juist door de 22 m brede Royerssluis en de geul van de Siberiabrug. De takel voor 150 ton (in feite twee takels voor 75 ton) bevond zich op maximum ca 26,3 meter vanaf de draaiaas van de kraan en kon daardoor tot op 16,5 m



Stoffelijk overschot van een vertrouwd Antwerps havenwerktuig

buitenboord van de ponton gebracht worden. Bij het nemen van een zware last kreeg de ponton een helling en om deze te compenseren werden twee evenwijdig in de flanken aanwezige verrijdbare "ballastwagens" (W in de figuur) naar achter verplaatst d.m.v. een grote horizontale schroefspil. (Mogelijk werden deze niet tijdig terug voorwaarts gebracht na het lossen van de sluisdeur met het kantelen van de kraan als gevolg). De kraanarm zelf had een tegengewicht (t in de figuur) maar dit bewoog slechts (verticaal) bij het in- of uittoppen (d.w.z. het wijzigen van de reikwijdte) wat enkel toegelaten was bij gebruik van de kleinere takel tot 40 ton in de giekpunt of bij gebruik van de loopkat van 10 ton (verplaatsbaar over de ganse giek-lengte).

Bij het behandelen van zwaardere lasten dan 100 ton bleef de kraan vergrendeld in de langsrichting, omdat de giek in een afwijkende richting het geheel onstabiel zou gemaakt hebben, met gevaar tot kantelen. Deze vergrendeling gebeurde manueel door middel van stalen strippen die enerzijds met het ponton en anderzijds met de kraanconstructie verbonden werden. De vlotkraan, die het nummer 1 kreeg (VK1) deed onmisbaar dienst maar werd bij de aanvang van de tweede Wereldoorlog tot zinken gebracht op 17 mei 1940 door het ter hulp geschoten Engels leger in het Lefèvre-dok (Amerikadok genoemd sinds 1989) vóór de Royerssluis, om de onbruikbaar te maken voor de Duitsers. Een zeer kostelijke, naïeve daad, want op bevel van de bezetter was het wrak reeds op 8 maart 1941 opgeruimd (3) en werd meteen begonnen aan een lastenboek voor een nieuwe, aanvankelijk zelfs voor 200 ton.

Op 19 september 1947 machtigde de Gemeenteraad het College van burgemeester en schepenen een overeenkomst af te sluiten voor levering door dezelfde firma van een nieuwe vlotkraan van 150 ton, voor 1.970.000 gulden. De eindfactuur zou evenwel 2 258 921 gulden belopen (ca 32 000 000 BF) plus 10 500 gulden voor het verslepen en verzekering. Ze werd geleverd op 27 januari 1950 en was op kleine verschillen na (zoals de rechte bovenregel van de giek) gelijk aan haar vernielde voorganger, van wie ze ook de bijnaam erfde. De hoogdringendheid liet immers niet toe een dergelijke kraan volgens een totaal nieuwe opvatting te ontwerpen. Wel was de aandrijving van de kraanbewegingen gemoderniseerd waarbij de stoom-elektrische uitrusting door een dieselektrische werd vervangen. De deklieën werkten nog met stoomaandrijving. De vervanging van deze vlotkraan door de zelfvarende hijsbok « Brabo » van 800 ton eind 1981, had voor gevolg dat de zwaarste havenkraan niet meer gedurende minimum drie weken voor het wettelijk stoomketelonderzoek buiten dienst moest worden gesteld.

Intussen waren de deuren der latere diepere en bredere sluisen steeds zwaarder geworden (4) wat ook het geval was met de grootste eenheidslasten bij import en export. De zelfvarende 800 tonsbok heeft een ponton van 27,5 m bij 60 m. De Grote Gust II werd in januari 1988 voor het dubbele van de schrootwaarde verkocht aan de firma Baeck & Janssen die het tuig in aanzienlijke mate en mits een belangrijke uitgave herstelde en moderniseerde, hoewel zij de kraan nadien slechts sporadisch gebruikte. Als vaste ligplaats lag ze aangemeerd aan kaai 61 van het Amerikadok (aan het Pompenhuis, vlak tegen de vaste Straatsburgbrug) als een bakken voor wie van het zuiden de haven inreed.

Op 9 november 2006 werden door de 150-tonsvlotkraan, in opdracht van het Havenbedrijf, de vier deurvleugels van de buiten dienst gestelde en afgedamde Kattendijksluis uitgenomen voor nazicht. Daartoe werden die deurvleugels door de dwars aangemeerde kraan plat neergelegd op de kaavlake, twee per zijde van het sluishoofd. Toen het werk voltooid was en er aanstalten gemaakt werden om met de zuidwaarts gerichte giek de vlotkraan met sleepboten te verhalen, is de kraan noordwaarts achterover gekanteld door voorlopig ongekende oorzaak. Een bemanningslid van één van de stadssleepboten, die op de ponton stond, viel in het water en werd wegens onderkoelingsverschijnselen in het ziekenhuis verzorgd. Aangezien de Kattendijkdok zowat 8 meter waterdiepte heeft, stak het zijdelings liggend ponton zowat 10 meter boven water. Het wrak vormde geen hinder voor de scheepvaart, maar er werd een drijvend scherm rond gelegd om de verspreiding van lekkende olie te voorkomen. Dit gebeurde door « Brabo » van de dokloodsen. Aangezien de hijsbok « Brabo » niet door de 22 meter brede geul van de Siberiabruggen kan, werd voor de berging van de kraan in eerste instantie gedacht aan een

Nederlandse firma met smallere hijsbok. Op zondag stond het evenwel al nagenoeg vast dat afgezien werd van de poging tot het heroprichten van de zwaar beschadigde kraan en dat die zou verschroot worden.

Het werk aan de Kattendijksluis kadert in de geplande aanleg van het (megalomane) project « Lange Wapper » dat het Eilandje aan de noordzijde zal lijken af te sluiten. (Werd aan de trekvoegels advies gevraagd, of komen er omleidingsaanwijzers aan?) Het Vlaams Gewest zou in dat verband de Kattendijksluis heropenen na renovatie.

A. Himler

(1) Het verschil tussen een kraan en een bok is dat de hijsconstructie van een kraan rond een verticale as kan draaien, terwijl dat bij het A-frame van een bok niet het geval is.

(2) De naam « Grote Gust » had dus helemaal niets te maken met de ruim dertig jaar oude « Gust van de Zoo » de legendarische gorilla uit de Antwerpse Dierentuin. (cfr. *Gazet van Antwerpen* dd. 14 en 15 november 2006). Die kreeg een naam met beginletter G zoals alle grote dieren die er in 1953 geboren of ingevoerd werden. Dat was ook het geval voor de kleine ingevoerde gorilla.

(3) Koen Palincx schrijft in zijn « *Antwerpen onder de V-bommen 1944-1945* » ten onrechte dat een « drijvende kraan van 150 ton » zonk door een voltreffer van een V-2.

(4) Bij de Van Cauwelaertsluis (1928) met een breedte van 35 meter en 14,78 m waterdiepte weegt één roldeur 800 ton. Bij de Zandvlietsluis (1967) met 57 meter breedte en 18,59 m waterdiepte is dat al 1780 ton maar bij de Berendrechtsluis (1989) met 68 meter breedte en 18,53 m waterdiepte 1600 ton. Dank zij de luchtkamers belasten alle roldeuren de rails slechts met 60 ton bij hoogwater en 100 ton bij laagwater.