

HIJSKRANEN A2

De skyline verliest krachtpatsers



foto Ermino Armino

Meer dan twee jaar hebben ze het stadsbeeld gedomineerd: de hijskranen van de A2. Nu verdwijnen ze langzaam uit de skyline. Bij de Geusselt wordt dezer dagen een torenkraan afgebroken; bij de Scharnerweg morgen een traverseskraan. Het werk zit er op voor deze krachtpatsers.

door **Vikkie Bartholomeus**

Hij schat dat het er een paar honderd waren. *Kraanwachters*, fans van zwaar bouw materieel die wilden zien hoe 'zijn' kraan werd opgebouwd. Kraanmachinist Paul van den Hout van Mammoet. „Je hebt van die treinfreaks, maar ook van die 'kraanmannen'. Die rijden het hele land door om naar kranen te kijken.“ Het was in Nederland nog nooit vertoond: een hijskraan op een traverse, een rijdend platform. Een 750 ton zware kraan kwam naar Maastricht om de 170 ton zware kraan op de traverse te tillen. Paul van den Hout werkte twee en een half jaar aan de A2-de tunnel. Morgen wordt 'zijn' kraan bij het kruispunt met de Scharnerweg weer afgebroken. Vandaag verdwijnt ook het laatste stukje van de blauwe torenkraan op de President Rooseveltlaan. Voor het eind van het jaar zijn ze allemaal verdwenen: de hijskraan van de A2. Als de ruwbouw van de tunnel rond de jaarwisseling gereed is, zijn ze niet meer nodig. De inzet van het hijsmaterieel vergde de nodige inventiviteit. Zoals bekend: op het grootste deel van het tracé is nauwelijks manoeuvreerruimte. Daarom werd gekozen voor de traverseskransen, drie stuks in totaal, op een platform met rails bovenop de bouwkuip. Verder kwamen in de

buurt van de Geusselt drie zogeheten torenkranen, de ranke, hoge gevaartes met lange giekens: 'tillarmen'. Een rode en een blauwe van bijna 40 meter, en een gele die al is afgebroken van meer dan 54 meter. Verder stonden er - los van de inzet van tal van kranen voor incidentele hijsklussen - verspreid langs de bouwput continu drie rupskranen (op rupsbanden) en twee kleinere kranen in de bouwkuip zelf. De hijsvermogens variëren van 40 tot 750 ton. De meeste kranen worden gehuurd. Even is overwogen om de drie torenkranen in de groene Avenue2-keur te laten spuiten, omdat ze zo beeldbepalend zijn in de skyline. Hoofd werkvoorbereider Dirk Jorna: „Maar ja, waar ben je je geld dan aan aan het uitgeven? We hebben het bij een logo gehouden.“



De mini-torenkraan. archief foto Avenue2

Voor de bouw van de waterkelder in het zuiden werd een huzarenstukje geleverd. Hier werd op de bodem van de bouwkuip een torenkraan gebouwd, maar dan heel laag. Een mini-torenkraan. Jorna: „Dat was een fantastische vinding.“ De enorme giek van meer dan 40 meter lang kon maar een kwartslag draaien. Paul van den Hout: „Bijna niemand heeft dat gezien. Het zag er heel maf uit. Ik ben er met mijn traverseskraan een paar keer overheen gereden.“ „Kraanmachinisten zijn *einzelgängers*“, zegt Paul van den Hout. Hun cabine is hun heiligdom. Zeker voor de torenkranen geldt dat ze een solitair beroep hebben. Ze klimmen 's ochtends om zeven uur omhoog met hun broodtrommel en dalen pas 's avonds af, als het werk klaar is. Op grote hoogte beschikken ze over koelkast, magnetron, soms zelfs toilet, airco en uiteraard het mooiste uitzicht. Hoe hoger, hoe beter het overzicht. Elke kraanmachinist is gekoppeld aan een *rigger*, een assistent op grondniveau. „Hij heeft de portofoon, maar heeft ook mijn 'ogen'. Want ik kan soms vanuit de cabine helemaal niet zien wat ik doe.“ Een kraanmachinist moet continu alert zijn, continu op scherp staan. Het is werken op de millimeter, in *slow motion*. Want elke beweging kan enorme gevolgen hebben. De stempels - de stalen buizen die de bouwput versterken - zijn dertig meter lang; de zwaarste exemplaren

wegen 26 ton. „Als je rakelings langs een flat moet gaan, hou je je adem even in. Je mag nooit op routine gaan werken, want dan ga je fouten maken. Het is een hele verantwoordelijke job. Elk 'hijste' is anders.“ Bovendien: de traverseskraan is behoorlijk robuust en stabiel, maar schommel toch enigszins. Met elke deining, hoe minime ook, moet rekening gehouden worden. „Het is net een bak op water. Je zit geen minuut stil in dat ding.“ Ongelukken zijn er niet gebeurd. Wel is bij de sloop van een flatgebouw aan de Viaductweg een kraan omgevallen. Hij bleek op een kruipruimte te staan, die bij de machinist niet bekend was. Van den Hout en zijn collega's werden op de voet gevolgd. Door vaste *kraanwachters*, buurtbewoners, ex-kraanmachinisten. En via een van de webcams van Avenue2 door de rest van de wereld. „Dat was vooral heel vervelend voor mijn baas“, lacht Van den Hout. „Die belde wel eens: heb je weer niets te doen? Want ik kan het zo zien!“ Hij neemt - als zoveel medewerkers de komende maanden - afscheid van de A2-tunnel. Een nieuwe klus in Gent wacht. „Het is een mooi project geweest. Ik heb hier een goede tijd gehad, een mooie relatie eraan overgehouden. Ik had hier graag een paar jaar langer willen zitten.“ Hij grinnikt. „Het is mooi werk. Maar straks gooien ze er zand overheen en zie je er niets meer van.“



De torenkranen hebben 'nevenfuncties', onder meer als rustplaats voor spreuwen. archief foto's Remy Frits, Rob Oostwegel

