

# De halfportaalkraan nr. 2

De laatste grote havenwerken, vóór het aan gang zijnde Masterplan, werden in Oostende uitgevoerd ingevolge een conventie gesloten tussen de Staat en de stad Oostende op 10 oktober 1894. Voor de Staat ondertekende de toenmalige Minister van Openbare Werken Leon De Bruyn en voor de Stad de toenmalige burgemeester Alfons Pieters.

Krachtens die conventie moest de Stad het op zich nemen, niet alleen het Houtdok en het Vlotdok te bouwen en uit te rusten, maar bovendien moest ze nog de zeesluis De Mey volledig op haar kosten



laten uitvoeren. Dat is een uniek geval in België. Alle zeesluizen in de andere Belgische havens, zelfs deze in Terneuzen in Nederland voor de haven van Gent, werden gebouwd door de Belgische Staat.

De eerste steen van de nieuwe haveninstellingen werd gelegd op 19 juni 1898 en de plechtige inwijding greep plaats op 4 september 1905, met nagenoeg twee jaar vertraging.

Dokken waren er nu wel, maar geen loodsen, geen kranen, geen spoorwegen. De grondvesten van de drie opslagplaatsen langs de westkant van het Vlotdok waren klaar in het begin van 1906 zodat op 14 februari 1906 de aanbesteding kon plaatsvinden voor de bovenbouw. Twee treinsporen werden op diezelfde kaai gelegd in mei 1906.

In de regeringscommissie, bijeengekomen over de havenuitrusting in Brussel op 26 januari 1903, was al beslist dat geen waterperskranen, maar elektrische kranen zouden worden aangeschaft. Dat impliceerde echter dat er over voldoende elektrische energie kon worden beschikt, geleverd onder de gewenste spanning. Daartoe werd op 30 april 1907 een overeenkomst gesloten tussen de Staat en de Stad enerzijds en de "Compagnie du Chemin de Fer électrique d'Ostende-Blankenberghe et extensions" (CFOBE) anderzijds. Deze maatschappij, behorend tot de groep Empain, ging een elektrische centrale bouwen in Slijkens voor de elektrifi-

catie van haar nieuwe tramlijn die ze langs de duinen aan het aanleggen was tussen Oostende en Blankenberge.

Op 29 mei 1909 kon de eerste elektrische tram naar Blankenberge rijden. De Staat had er zich toe verbonden aan de CFOBE de elektrische energie te kopen voor zijn nieuwe haveninstellingen en ook voor de spoorwegstations Oostende Kaai en Oostende Zeehaven. De gemeenteraad van Oostende had op 22 januari 1907 beslist hetzelfde te doen voor de stadshaven.

In het havengebied moest een transformatorstation tot stand komen. De aanbesteding voor het gebouw had plaats op 6 augustus 1909 en die voor de elektrische uitrusting op 8 oktober 1909. Aannemer Jos. Sanders voerde de bouwwerken uit, geraamd op 75.759 frank en de bekende firma ACEC leverde en installeerde de elektrische toestellen tegen 53.640 frank.

De gemeenteraad van 16 november 1909 gaf zijn goedkeuring aan het lastenboek voor de aankoop van 8 elektrische halfportaalcransen, waarvan 6 bestemd voor de westkaai en 2 voor de oostkaai van het Vlotdok, aan hangar 6. Een halfportaalkraan heeft een metalen onderstel dat langs de ene kant over een spoor loopt dat op de kaaimuurrand ligt en langs de andere kant over een spoor dat gedragen wordt door de balkons aan de eerste verdieping van de hangars, of door een metalen vak-

werkconstructie (daar waar geen hangars zijn) (zie foto).

De aanbesteding voor de levering van die kranen werd geopend op 18 maart 1910. Ingenieur Gevaert, directeur van de studie- en controlediensten van de elektrische werktuigen bij het Ministerie van Openbare Werken, liet in zijn rapport van 20 april 1910 de voorkeur gaan naar de firma ACEC tegen 234.800 frank voor de 8 kranen, met inbegrip van de rolbanen en de sporen waarvan het ene op de boordsteen van de kaai moest gelegd worden.

Het College van Burgemeester en Schepenen besliste op 17 juni 1910, na ruggespraak met de firma ACEC, dat er eerst 6 kranen zouden worden geleverd tegen 191.575 frank en dat de twee overige later af te leveren waren tegen 44.185 frank. De gemeenteraad van 21 juni 1910 keurde die werkwijze goed.

In juni 1911 was men bezig met het monteren van de kranen. Half oktober waren de eerste drie kranen afgewerkt en kon men beginnen met de proeven. Volgens "Le Carillon" werden de zes kranen op de westkaai van het Vlotdok geplaatst en niet vier op de westkaai en twee op de oostkaai zoals eerst gepland. De zes kranen waren in bedrijf eind januari 1912. Ze hadden een hefvermogen van 2 ton (max. 2,5 ton), een reikwijdte van 11,75 m buiten de kaaimuurrand, een hijshoogte van 17,25 m

boven de begane grond en een hijssnelheid van 0,75 m per seconde bij 2 ton belasting. De overbrugging van het onderstel bedroeg 13,50 m.

Of de 7e en 8e kraan ooit werden geleverd heb ik niet kunnen achterhalen. Volgens het boek "Oostende onder de Duitse Bezetting 1914-1918" van E. Elleboudt en G. Lefèvre, werden alle kranen aan de stapelhuizen in oktober 1918 door het terugtrekkende Duitse leger in het dok gekanteld. Er wordt niet vermeld over hoeveel kranen het ging en hoeveel er nadien weer in bedrijf werden gesteld.

Ik kan alleen bevestigen dat er in de jaren dertig vier halfportaalkranen op de westkaai van het Vlotdok aanwezig waren en daar in werking bleven totdat de nieuwe kranen werden opgesteld in 1969.

Eén van die kranen werd bewaard als industrieel erfgoed en beschermd bij Koninklijk Besluit van 22 januari 1981.

Raymond Vancraeynest