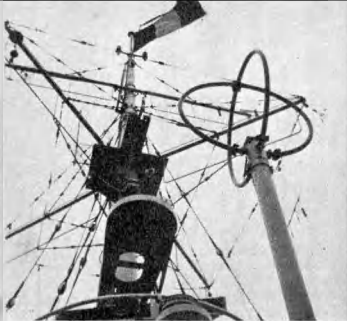




De haven van Antwerpen

Fotoreportage bij het beëindigen van het tienjarenplan der Antwerpse haven

DE TUNNEL ONDER HET KANAALDOK

Deze tunnel verzekert de verbinding van de industrieterreinen gelegen tussen de rechter Scheldeoever en het Kanaaldok met de rest van de haven. Hij wordt aangelegd op de kosten van de stad Antwerpen. De brug, een honderdtal meter ten zuiden van de tunnel, is een staatsaangelegenheid. Beide zijn praktisch voltooid. Om een idee te krijgen van de snelheid waarmee de tunnel werd gebouwd volgen hier vier foto's die om de zes maanden werden genomen.

Nr. 1. Mei 1965. De uitgraving is nog niet volledig klaar gekomen, maar men is reeds bezig de betonnen bedding aan te brengen waarop de tunnel zal rusten.

Nr. 2. Oktober 1965. De keider van de linkse tunnel is voltooid, maar op de rechte is de rijvloer (de onderlaag van het wegdek) reeds aangebracht. Op het diepste punt bevindt zich reeds de metalen vorm waarrond de tunnelpijp gegoten wordt. Bemerkt ook op de rechterhelling de vertikale buizen die in verbinding staan met de pompen welke de bouwput droog houden.

Nr. 3. Mei 1966. Een foto genomen aan de oostzijde van de bouwput (U kijkt dus in de richting van de Schelde). De twee pijpen naderen de voltooiing. De linkse is, over het gesloten gedeelte althans, in ruwbouw af. De rechte is over ongeveer de helft nog open (niet te zien). Verder naar de voorgrond toe zal de tunnel in half open konstruktie worden gebouwd. De volgende foto geeft een duidelijker beeld van die konstruktie. Ze werd genomen van op de plaats waar de linkse autocar staat en naar de voorgrond toe.





Nr. 4. September 1966. Dit is de uitrit aan de oostzijde met een detail van de half open konstruktie. Het wegdek verbreedt naar rechts toe om de personenwagens de gelegenheid te geven de trage vrachtwagens voorbij te rijden en de tunnel te verlaten.

Aan beide zijden wordt de konstruktie nog verhoogd met twee naar elkaar toeneigende betonnen wanden (zie de betonijzers). De tunnel wordt, op de huidige hoogte, dan nog overdekt met twee lagen betonspanen, die ervoor zorgen dat de zon nooit rechtstreeks in de tunnel kan schijnen en de automobilisten verblinden. Merk wel op dat het normale grondniveau nog hoger zal liggen dan het « ijzeren gordijn » bovenaan.

We hebben hier ook een duidelijker beeld van de metalen vorm.

Een speciale wagen verplaatst het gevaarte. Eerst worden de zijdelen lichtjes naar binnen gedraaid en de poten worden een tiental centimeter omhoog geschroefd. Dan wordt de vorm verder gereden en opnieuw geplaatst. Zo vermijdt men de kostelijke en tijdrovende timmerwerken, die het betonstorten voorafgaan.

Op het einde van dit jaar zal het kanaaldok hier doorgestoken zijn.

Dan is de tunnel enkel voltooid in ruwbouw. Tijdens de afwerking zullen de auto's gebruik maken van de spoorbrug.

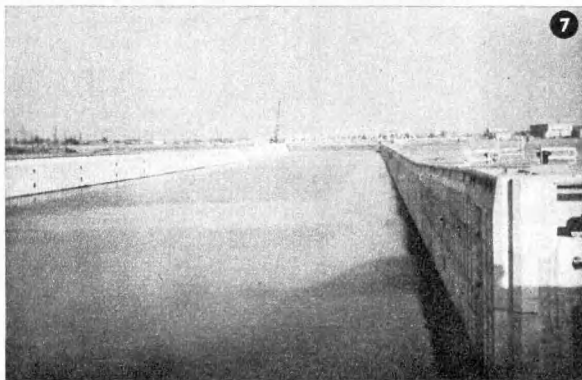
Nr. 5. Een van de allerlaatste foto's van het kerkje van Lillo. Daags nadien was het de prooi van de slopers. Vreger reden we er alen achteloos voorbij, nu zouden we het nog wel eens willen terugzien, maar de vooruitgang heeft zijn sporen getrokken. Vooral de mensen uit de polder zijn er door getroffen.

Maar dat alles ligt alweer anderhalf jaar achter ons. (Zag U het kanaal dat reeds aan de fundamente van de kerk staat ?)

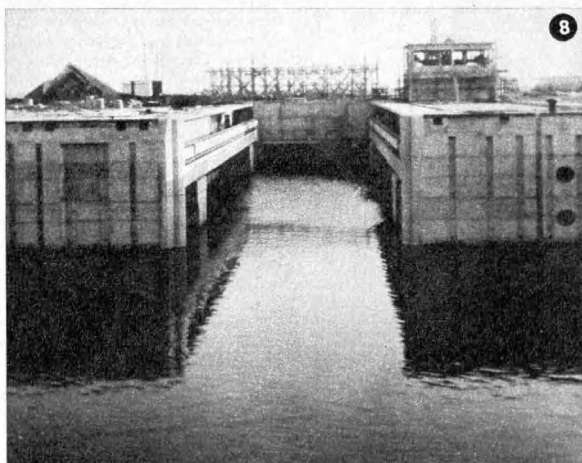
Nr. 6. Een kilometer van de Nederlandse grens bouwt een Duitse firma een reusachtige zusterfabriek. Voorlopig is het landschap nog een grote woestenij, maar de industrializeringswoede strekt haar klauwen reeds uit naar de vruchtbare poldergrond.



DE NIEUWE ZEESLUIS



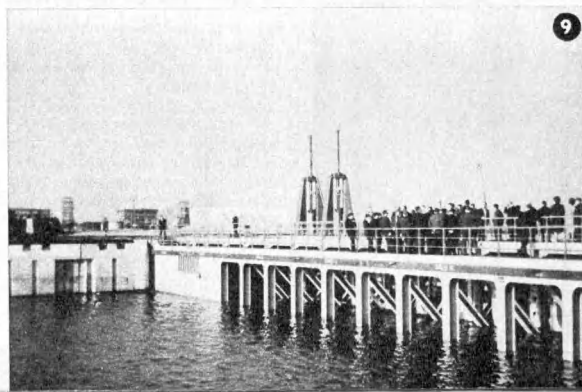
Nr. 7 Zevenenvijftig meter breed en een halve kilometer lang: reeds een dok op zichzelf. In staat om een tanker van 100.000 ton te schutten (die er jammer genoeg nooit zal geraken) of vier van 30.000 ton. En toch weer niet zo groot, de nieuwe vliegdekschepen zijn maar eventjes twintig meter breder dan de sluis. We mogen er nochtans fier op zijn, een grotere sluis bestaat er op de wereld niet.



Nr. 8. Een lege deurkamer. Eens dat de deur geplaatst is zal ze er nooit meer worden uitgehaald. Herstellingen worden uitgevoerd binnens de kamer. Hiertoe wordt een speciale caisson gebouwd, die de kamer kan afsluiten van de sluis, zonder dat de scheepvaart gehinderd wordt. Is de kamer leeg gepompt, dan kunnen de werklui onder normale omstandigheden werken. Zo nodig wordt de deur op schragen gehangen, die zich bovenaan in de kamers bevinden. Deze schragen werken als een la van een kast. Normaal zitten ze in de muur, maar bij gebruik zijn ze uitgeschoven en ondersteunen de deur.

Nr. 9. Een van de vier deuren, volgens een moderne konstruktie gebouwd. De vroegere deuren waren steeds aan beide zijden gesloten, wat echter onderhoudswerken bemoeilijkte. Nu is een deur nog maar een stalen werkstuk met één wand. Op de achtergrond de nieuwe Basantfabriek.

Het plan van de haven van Antwerpen in 1967.



Zo zal de haven er volgend jaar uitzien. De nieuwe projecten zijn eveneens aangeduid. De eerste verwezenlijking hiervan zou de verbinding zijn van het vijfde haven-dok met het Amerikadok, met de bouw van een sluis voor de binnenscheepvaart. Het wachten is nog op de beslissing van de minister. De lang zo geheime plannen van havenuitbreiding op de linkeroever werden vrijgegeven. Hier ziet U reeds de geschetste morfologie van dit dokkenkompleks. Maar U zult er nog meer over horen.

Merksem

PAUL VAN PUL

