

Chicago (including Western suburbs) newsletter

De wolkenkrabber - 2

In deel twee van een korte serie over de ontstaansgeschiedenis van een (en de) hoogbouw pakken we de draad weer op waar we waren gebleven. En bewandelen we als vanouds zijpaden die ons naar afronden lijken te leiden, maar ternauwernood weer terug cirkelen naar de lopende gang van zaken

April 2000 tot Juni 2000

We zijn weer op de hoek van *Wacker* en *Madison*. Het wordt nu toch wel tijd dat we de hoogte in gaan, heren. En dames natuurlijk. Niet dat het er erg veel zijn, maar er lopen wel degelijk dames rond op de bouw. En heus niet alleen als secretaresse. Betonstorten, betonvlechten, kraanmachinist en vrachtwagenchauffeur om alleen maar de bezigheden te noemen die ik zelf heb kunnen waarnemen.

Dus al enige maanden kijken we tegen een kuil aan, met daaromheen een hek en een groot bord waar een hoog gebouw op staat getekend met de belofte dat het September 2001 in gebruik kan worden genomen. Nou, dan mag je (voorjaar 2000) wel eens gaan opschieten!

En eindelijk doen ze dat ook. De begane grond vloer wordt gestort. Dat proces heb ik kort daarvoor van nabij mogen observeren toen onder *Michigan Avenue* een grote parkeergarage werd gebouwd. Onderdeel van het *Millennium* park, nu al 2 jaar te laat (*millennium*, jaar 2000, *get it?*) en 600 Miljoen dollar over budget. Oeps. Maar verwacht geen parlementaire enquête want de democraten controleren de gemeenteraad. Het wegdek is tevens dak van de garage. Betonwagens rijden af en aan, pompen hun buik leeg in een grote bak, vandaar wordt de smurrie in een buis gepompt waarna een club wegwerkers met zichtbare moeite, of is dat alleen show, het

uiteinde zo mikt dat een egale betonlaag ontstaat. Twintig man staan er bij te kijken en strijken zo nu en dan met een soort van superbrede borstel het opdrogende spul glad. Anderen brengen leidingen en verbindingstukken aan. Als het eenmaal hard is trek je er niet meer even een kabeltje doorheen!

Goed, terug in de hoogbouw. We storten de vloer, en laten in het midden een rechthoek open. Daar verrijst vervolgens de centrale kolom. Dat is waar het hele gebouw, 50 verdiepingen hoog, op rust. In het begin in een tempo van één verdieping per twee weken, maar gaandeweg krijgen de bouwvakkers er zin in, en op het laatst halen ze drie verdiepingen in een week.

De meeste moderne hoogbouw is zo ontworpen. Centrale kolom van beton, daarin liften en trappen, brandvrij zodat zo'n filmische trap aan de buitenkant niet hoeft, die zie je hier trouwens nog veel, en daar een stalen skelet omheen waar de rest op staat of aan hangt.

Naast de buitenste funderingswand, nog net binnen de put, worden twee kranen neergezet, ieder bijna op de hoek. Hoge bouwsels, met zeer lange armen die vrijwel continue in de weer zijn, een hoge stuurcabine en een zeer grote motor. Ze zijn knalgeel. Deze krachtige en zware machines staan op een balken constructie van twee-en-een-halve meter in het vierkant die vervolgens heel kunstig de

hoogte in gaat. De eerste zeven meter onder de kraan vormen een ingewikkelde constructie van pijpen, hevels en hydraulische cilinders. De kraan drukt zich daarmee zelf hydraulisch omhoog van zijn basis. Daarna tilt ie zelf een stuk kolom op en plaatst dat tegen de opengevallen plek aan, een soort van bij je zelf een buikoperatie uitvoeren. Zo ziet het er ook echt uit. De kraanarm hangt bedachtzaam naar beneden, introspecteert vanaf z'n katrol de eigen binnenkant, en schuift dan een nieuw stuk darm, of misschien kun je beter ruggengraat zeggen, tussen schouders en bekken. Dat gaat langzaam en bedachtzaam, zou ik bij mezelf ook niet al te haastig mee zijn. Na een uur zit de boel er in en worden de schroeven aangedraaid. We kunnen weer een paar verdiepingen.

Om omvallen te voorkomen wordt elke 8 verdiepingen de kraan vastgeklonken aan de torenflat. Geen overbodige voorzorg! In Chicago barst het van de kranen. Elk nieuwbouw en renovatie, en er zijn er in het centrumgebied toch altijd wel tien tot twintig *under construction*, wordt met een stel kranen, soms wel vier, opgetrokken. En met de krapte op de bouwmarkt en het systeem van premies voor snel werken wil men wel eens de hand lichten met de voorschriften. Elke paar maanden valt wel ergens een kraan om, met vaak fatale gevolgen voor de kraandrijver. En soms voor omstanders. Een ongeval wordt, als ik krant en TV mag geloven, vaak door onervarenheid veroorzaakt. Toen in de winter een kraan omviel bij de bouw van een nieuwe superluxe appartementen complex in *Streeterville*, de machinist en een vrachtwagen chauffeur vonden de dood, bleek dat de reguliere machinist ziek was, volgens sommigen zich alleen maar ziek had gemeld, en men omdat ie dat pas dezelfde ochtend deed een jonkie die wel eens op een kleine kraan had gewerkt, naar boven had gestuurd. De jonge man protesteerde vanwege de plotselinge grote verantwoordelijkheid, maar de belofte van een forse premie deed

wonderen voor zijn motivatie. Had hij het maar niet gedaan, dan was alleen maar z'n baas boos geworden. Nu was hij triest voorpagina nieuws. Met foto, naam, adres en toenaam.

Op de bouw gaan ze nu lassen. Om de betonnen kolom wordt een stalen skelet opgebouwd. Als je roest een mooie kleur vindt is het helemaal prachtig. Schijnbaar moeiteloos worden ijzeren balken van 15 meter lang en 40 cm doorsnee omhoog getild, vrij zwevend boven de drukte van de grote stad, daarna majestueus tussen reeds geïnstalleerde collegae ingezakt, gretig opgewacht door een team van balk installateurs.

De balken zitten aan de centrale kolom vast met grote lusogen die in het beton mee gegoten worden. Palen lopen vanaf de grond omhoog en worden met dwarsbalken aan de betonkolom verbonden. Goed vastlassen, en dan de rest van het raamwerk aan balken erin hangen. Zoals gezegd, een heel team staat klaar voor dat werk, maar twee waaghalzen zijn uitverkoren om op de nog loshangende balk te klimmen, vanaf waar ik me bevindt kan ik niet zien of ze beveiligd zijn maar ik neem aan van wel, en elk geholpen door een collega die staande op een ladder de balk stabiliseert en in positie brengt en houdt, schroeven ze de balk op z'n plaats. Schroeven, want klinken doen we niet meer.

Kun je mooi zien aan de *Monroe Street bridge* die momenteel wordt gerenoveerd. De oude stukken zijn geklinkt, en opnieuw geverfd. Maar de tand des tijds eist haar tol en sommige delen van deze basiliek brug moesten worden vervangen. Ze zijn herkenbaar aan het frisse en strakke uiterlijk, en de bouten en moeren die het zaakje bij mekaar houden.

Op de bouw is na het vastschroeven de hele club nog een tijd aan het passen en meten. Hij zit okay. U mag vonken maken!

En als het regent

Regenbuitjes kunnen in deze streken behoorlijk gemeen uitpakken. Ze noemen ze niet voor niks *storm*. Plotseling wordt het midden op de dag aardedonker. Straatverlichting gaat aan, auto's onsteken de lampen. De wind wakkert aan uit een heel andere richting dan waar hij eerst uit woei. Laaghangende bewolking komt met grote snelheid voorbij de bovenste verdiepingen van de hogere gebouwen waaien. Dan is het tijd om snel te reageren want binnen 10 minuten nadat het donker begint te worden kan de bui je geheel omvatten. En het is geen pretje, 150 meter hoog in een plensbui met harde wind. De wind stond recht op mijn raam en dat was al een imponerend gezicht, dus balancerend op die balken en op de vloeren van vers gestort beton...

Toen ik opkeek van de harde regen waren beide kranen al in de richting van de luwte gedraaid, en de bouw geheel verlaten. Zo snel kunnen ze nooit met die twee bouwliften de hele boel ontruimen, dus ik neem aan dat de meeste werkers via de centrale kolom een veilig heenkomen hebben gezocht. Een flinke tippel want daar zijn nog geen liften in aangebracht.

Aardige mannen trouwens die bouwvakkers. Ik kom ze wel eens tegen als ik een vroege trein naar huis heb, bijvoorbeeld voor een lang weekend, dan krijgen we altijd na de middagpauze als verrassing te horen dat we eerder naar huis mogen. Elke keer weer. Wel zelfde gevoel voor humor als de collega's in de lage landen. Zal wel bij het vak horen.

Tijdens een bui zie je ook de term wolkenkrabber bewaarheid worden, regenbewolking hangt namelijk laag. Ik dacht altijd dat wolken op kilometers hoogte hingen. Mijn eerste keer vliegen hielp me van dat idee af toen na een paar seconden Schiphol al uit het zicht verdween achter de bewolking. Maar hier kun je zien hoe hoog precies. Gewone wolken hangen rond de 60e verdieping, een

kleine tweehonderd meter hoog dus, maar soms ook lager. Flarden kunnen met de wind tot de 30e verdieping meekomen, het geheel een spookachtige aanblik gevend. Onweer, donderend heen en weer galmend tussen de hoge gevels verhoogd de sfeer. Regen, en meer nog sneeuw bewegen alle kanten op, naar beneden, schuin omlaag, vaak horizontaal recht op het raam kletterend, een enkele keer ook omhoog dansend. En zoals gezegd, je kunt je beter binnen bevinden met zulk weer.

Vakbonden zijn zo van Europa

Chicago heeft een reputatie op te houden als het om het organiseren van de loonslaaf, de werkmensch, gaat. Dat is dagelijks op straat te zien. Veel beroepen, voorspelbaar genoeg in de bouw, industrie en de leerkrachten, zijn goed georganiseerd, sommige volgens een soort van *closed-shop* principe, en dat laat men weten ook. De naam, en het nummer, van de vakbond staat trots op buik, borst, rug en andere kleding en misschien ook nog wel op lichaamsdelen gekerfd. AFL-CIO *chapter* 635-11 en zo. De macht van de vakbonden moet je niet minnetjes inschatten. De vakbond redeneert dat leden behartiging alleen vanuit een positie van macht kan worden gedaan, tenslotte werkt het management hier ook altijd vanuit een power optiek, macht spelletjes zijn niet vies, en de werknemers spelen dat spel mee. De vakbond probeert een sector, al dan niet lokaal, of een fabriek, compleet te beheersen. De macht van de UAW (*United Automobile Workers*) is legendarisch. Maar ook op kleinere schaal staat de bond haar mannetje. Zo regelt de loodgieters bond tot in de kleinste details welk werk voor welk tarief wordt gedaan. Het installeren van een niet standaard douche kop, bijvoorbeeld eentje die je in kunt stellen, is dan ook schrikbarend duur. En zo kom je in alle huizen de zelfde harde stralen in een kleine cirkel douche koppert tegen. Wil je het anders, moet je

dokken. Of zelf sleutelen, want een aannemer zal het alleen voor tarief bij je doen.

Anderzijds zorgt de vakbond voor opleiding en scholing. Veel *trucks* van aannemers vermelden dat de inzittenden zijn op- en bijgeschoold onder auspiciën van de bond. Wordt blijkbaar als positief ervaren. En op de radio geeft de vakbondsbaas tips voor de doe-het-zelver. Met uiteraard de vermelding dat als het moeilijk wordt je de vakbond geaccrediteerde vakman moet bellen.

Spring in January

Het blijft warm. Het is een record winter, maar dan omgekeerd. Warmste November. Warmste December. Minste sneeuwval voor Kerstmis. Op twee na de minste sneeuwval tot eind januari (12,5 centimeter, in 3 porties). De laatste kwak, 6 centimeter midden januari, leek het gras aardig te bedekken, maar dooide al na 3 dagen weg. Dat hoort niet, gemiddelde hoogste temperatuur in januari is -2. Maar het werd nog erger. Vrijdag, 25 januari 6 graden, zaterdag in de middag zelfs 12, en zondag tot aan 16 graden! Buiten lopen met alleen een sweater aan in een heerlijk voorjaar zonnetje. In LA was het kouder! Maandag ochtend vroor het gelukkig weer, krabbelde het kwik nog op tot 5, maar woensdag begon de sneeuw te vallen in het weekend vroor het gewoon de hele dag. Gelukkig lagen winterjassen, merk *Columbia*, al in de uitverkoop. Die 60 dollar korting is mooi meegenomen!

Addendum – Taal

Misschien is het jullie opgevallen, maar ik probeer consequent engelse woorden in *Italics* te schrijven. Is een goede gewoonte, *best practice*, om een stuk beter leesbaar te maken. Maar per column moet ik toch al gauw in een tien- of twintigtal gevallen diep nadenken of een woord niet al zo ingeburgerd is in Nederland dat ik me af moet vragen of ik ze nog wel in cursief moet doen. En ook de *spell-checker* heeft daar moeite mee, want veel engelse woorden worden wel

goedgekeurd. Vreemd niet? Is onze taal al zo door het Engels geïnfiltreerd dat we dat verschil al niet meer maken?

In ieder geval verklaard deze verwardheid onderstaande *beauties*. Want mijn Nederlandse collega's springen in wat ze schrijven ook heel makkelijk van Engels naar Nederlands en omgekeerd. Daarom, omdat het zo leuk en leerzaam is:

- Vertaal niet te letterlijk. Ik las recent dat iemand "*acts as a conscience for the management of*". Nee, Amerikanen komen gemaakt over, maar als ze acteren doen ze dat openlijk: "*His role is to act as the guardian (angel)*".

- Amerikanen zien niks in "*can better be seen as*". "*should be considered*" is duidelijker. Ze zien hier niks, ze vinden het.

- Ook als "*this bag can be divided into*" het geval is, zeggen we liever dat "*this bag contains*".

- Tijdsverwijzingen zijn tricky. Ze zijn vaak impliciet. Een Nederlander schrijft "*we are currently participating in*". Een Amerikaan weet dat hij dat nú doet: "*we participate*". Je kunt ook "*part off*" zijn.

- Als je ergens welbekend mee bent, zeg dan niet "*well-known to*" maar "*familiar with*"

Nog wat uitdrukkingen:

I don't need a Cadillac, a Chevy is enough

Just give me the boilerplate text

Clean as a Dutch whistle (echt op straat gehoord!)

The cheat sheet = de samenvatting

heart attack snows = natte sneeuw¹

We're in Illinois, we're average = we hebben het best gedaan, we kunnen niet beter

¹ Chicago sneeuw is *fluffy*. Natte sneeuw is zeldzaam, en zwaar om te ruimen. Een sneeuwvui leidt al snel tot 10 of meer hartaanvallen tijdens *shovelling*