



Ministerieel besluit tot voorlopige bescherming als varend erfgoed van de stoomsleepboot Amical

DE VLAAMSE MINISTER VAN BUITENLANDS BELEID EN ONROEREND ERFGOED,

Gelet op het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed, artikel 4, gewijzigd bij het decreet van 9 mei 2014;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, artikel 6,1°;

Overwegende dat het waarderend onderzoek, waarvan de resultaten zijn opgenomen in het beschermingsdossier, de erfgoedwaarde van de stoomsleepboot Amical aantoonst;

Overwegende dat de stoomsleepboot Amical als varend erfgoed historische waarde bezit die als volgt wordt gemotiveerd:

De Amical is een voor Vlaanderen unieke stoomsleepboot. Het vaartuig werd in 1914 gebouwd op de Nederlandse werf Huiskens en Van Dijk in Dordrecht. Vanaf ongeveer 1930 voer het als sleper op de Belgische wateren. In België werd het slepen door stoomsleepboten in het laatste kwart van de negentiende eeuw meer algemeen. Tegen 1913 werd 57,7% van alle transport over de binnenwateren gesleept door stoomsleepboten. Tot aan de Tweede Wereldoorlog waren de meeste sleepboten in België met stoom aangedreven. Door de motorisering van de Belgische binnenvaartvloot verdwenen de riviersleepboten. De Amical is de enige overblijvende getuige van de stoomsleepboten die in de eerste helft van de twintigste eeuw op de Vlaamse wateren voeren, een kostbare relikwie uit het tijdperk van de stoommachine. Vanaf 1951 kreeg de Amical een andere functie. De firma Haeck & Van de Meerssche bouwde een aantal sleepers, waaronder de Amical, om tot zand- of modderkrabbers. De baggervloot leverde een aanzienlijke bijdrage aan het op diepte houden van de toegangen tot de Antwerpse haven. De Amical werd ingezet aan de Royersluis tot het vaartuig in 1965 uit dienst werd genomen en uiteindelijk in 1986 aan de museumcollectie van het Antwerpse Scheepvaartmuseum werd toegevoegd;

Overwegende dat de stoomsleepboot Amical als varend erfgoed industrieel-archeologische waarde bezit die als volgt wordt gemotiveerd:

De Amical is een gaaf bewaard voorbeeld van een sleepboot. De Amical is specifiek ontworpen voor het slepen van vaartuigen zonder eigen aandrijving zoals pontons en sleepspitsen. Het schip heeft de typische bouw van een stoomsleper van het begin van de twintigste eeuw, met als hoofdkenmerken de steile spitse voorsteven om de weerstand in het water te verminderen en de geveegde achtersteven die een voldoende rendement van de schroef moest verzekeren. Boven de machinekamer en het achteronder is een witte roef gebouwd. Op de roef staat de imposante kantelschoorsteen. De stuurhut werd vlak voor de roef gebouwd, zoals rond 1910 karakteristiek werd voor sleepboten. Essentieel is de trekkracht en de grote wendbaarheid. De stoomsleepboot heeft een relatief groot machinevermogen en een schroef met een grote diameter en vier schroefbladen. De stalen kiel, spanten, huidplaten en een gedeelte van het dek zijn op traditionele wijze geklinknageld. Het interieur van het woongedeelte, de stuurhut en de machinekamer zijn goed bewaard en geven een beeld van het leven aan boord;

Overwegende dat de stoomsleepboot Amical als varend erfgoed technische waarde bezit die als volgt wordt gemotiveerd:

De Amical is een uniek voorbeeld van een stoomsleper met een zeldzame intacte Luikse Piedboeuf stoomketel uit 1943 en een originele, zeldzame intacte triple-expansie stoommachine uit 1914. De speciale uitlijning van de cilinders, met de schuiven en de excentrieken deels aan de zijkant van de stoommachine is erg zeldzaam en typisch voor de producent Huiskens & Van Dijk. Stoom was in de negentiende eeuw en zelfs nog lange tijd in de twintigste eeuw de belangrijkste vorm van mechanische aandrijving voor vaartuigen. Pas nadat de dieselmotor op punt werd gesteld, verloor stoomaandrijving terrein om uiteindelijk te verdwijnen. Van de grote vloot aan stoomaangedreven vaartuigen in Vlaanderen blijft enkel de Amical over. De Amical illustreert eveneens de techniek van de baggerploeg. In 1951 nam Van Haeck een patent op zijn baggerploeg. In datzelfde jaar werd de Amical omgebouwd van sleepboot tot baggerboot. Door middel van sleepkabels werd een ploeg die het slib op de bodem omwoelde aan de bolders vooraan het schip voortgetrokken. Op het achterdek werd een systeem geïnstalleerd om de ploeg tot op de gewenste diepte te laten zakken. Enkele materiele elementen aan boord van de Amical getuigen nog van het verleden als modderkrabber,

BESLUIT:

Artikel 1. Met toepassing van artikel 4 van het decreet tot bescherming van varend erfgoed van 29 maart 2002, gewijzigd bij de decreten van 10 maart 2006 en van 9 mei 2014, wordt de stoomsleepboot Amical voorlopig beschermd als varend erfgoed.

De fotoregistratie van de fysieke toestand van het voorlopig beschermde goed wordt als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Art. 2. Het beschermde varend erfgoed heeft de volgende erfgoedwaarden:

- 1° historische waarde;
- 2° industrieel-archeologische waarde;
- 3° technische waarde.

De erfgoedelementen en de erfgoedkenmerken van het varend erfgoed zijn:

Technische gegevens:

- Lengte: 18,65 meter
- Breedte: 4,19 meter
- Grootste diepgang: 2,20 meter. Ledige inzinking 1,38 meter
- Schouwhoogte vanaf de waterlijn: 7,28 meter
- Materiaal romp: staal
- Huiskens & Van Dijk triple-expansie stoommachine van 120 ipk (Dordrecht 1914)
- Stoomketel Piedboeuf n° 12038, 13 kg/cm², 56 m² verwarmde oppervlakte (Jupille 1943)

De Amical is ontworpen voor het slepen van drijvende objecten. Essentieel is de trekkracht en de grote wendbaarheid. De stoomsleepboot heeft een relatief groot machinevermogen en een schroef met grote diameter en vier schroefbladen. Het schip heeft de typische bouw van een stoomsleper van het begin van de twintigste eeuw, met als hoofdkenmerken de steile spitse voorsterven om de weerstand in het water te verminderen en de geveegde achtersterven die een voldoende rendement van de schroef moest verzekeren. Centraal op het dek staat de roef met de imposante kantelschoorsteen. Ervoor staat het stuurhuis. De stalen romp is zwart geschilderd. De naam Amical is op metalen borden geschilderd die aan beide zijden van de boeg zijn bevestigd.

De sleepboot bestaat uit een kiel waarop de spanten zijn bevestigd. Daarop zijn de huidplaten gegoggeld bevestigd. Dit betekent dat bij de plaatsing van de huidplaten tegen de spanten één rand lichtjes wordt gebogen om met de volgende plaat te overlappen. Het dek bestaat

eveneens uit staalplaten die op dekbalken zijn bevestigd. De dekbalken zijn op hun beurt met verticale knieplaten aan de bovenzijde van de spanten bevestigd. Alle onderdelen zijn met klinknagels aan elkaar bevestigd. Rondom de sleper was aanvankelijk een houten berghout aangebracht, waarop later een stalen stootrand werd gemonteerd. Op een aantal plaatsen werd de huid van de romp gedubbeld. Ook op de kielbalk werden op verschillende plaatsen dubbelingen aangebracht.

Het voor- en achterdek zijn verbonden door een gangboord aan bak- en stuurboordzijde. Aan bak- en stuurboordzijde liggen vloerdeksele die de kolenbunkers afdekken. Op het voordek bevindt zich de houten vlaggenmast die in een stalen mastkoker vlak voor de roef is bevestigd. Op het dek is een koekoek geïnstalleerd die het woonvertrek van licht voorziet. De woonruimte kan betreden worden via een houten schuifluik. Op het voordek bevinden zich een ankerlier met ankerkluis. Aan weerszijde van het voordek staan een paar bolders. Het achterdek van de Amical is voorzien van een nieuw dek dat is gelast, omdat het oorspronkelijke dek mogelijk de krachten van het baggertuig niet aankon. Op het achterdek zijn de stuurinrichting, bolders, enkele resten van het baggertuig en een luik dat toegang geeft tot de achterpiek terug te vinden.

De stoomketel en stoommachine zijn overkoepeld door een witgeschilderde ijzeren roef. Hierop staat de imposante kantelbare schoorsteen van de stoomketel. De schoorsteen is zwart geverfd en bovenaan staan, op een witgeschilderde band, de zwarte initialen H&VDM van het bedrijf Haeck & Van de Meerssche. Op het dek verbindt een kabel de schoorsteen met het stuurhuis. Dankzij de contragewichten die aan weerszijden van de schoorsteen met een beugel zijn bevestigd, kan de schoorsteen gestreken worden. Vlak voor de schoorsteen is aan stuurboordzijde een stoomfluit terug te vinden. Het stuurhuis bevindt zich voor de roef met de schoorsteen. De basis van het stuurhuis is opgetrokken in staal en is wit geschilderd. De verdere opbouw bestaat uit geverniste houten planken. Het stuurhuis is langs weerszijden toegankelijk via een houten deur met venster. Vanuit het stuurhuis loopt aan stuurboord- en aan bakboordzijde een ketting naar een stuurstang die naar het achterschip leidt. Daar zijn de stuurstangen verbonden met een korte helmstok via een stalen kabel. De helmstok beweegt de roerkoning heen en weer om het roerblad, dat achter de schroef is geplaatst, te bewegen.

Aan bakboordzijde van de schoorsteen bevindt zich in de roef de toegang tot de machinekamer. Achter de schoorsteen staat op de roef de met stoom aangedreven lier met dubbele trommel. De lier wordt aangedreven door twee kleine stoommachines die aan bakboord en aan stuurboord van de lier zijn geplaatst. Op de stalen omkasting van de sleeplier staat een bolder. Vlak achter de lier bevindt zich een stalen koekoek met vier ronde ramen. Helemaal achteraan de roef is luik aangebracht dat toegang geeft tot het achteronder. In de roef is ook een luik voorzien dat een kookfornuis afdekt.

Vanaf de boeg naar de kont van de stoomsleepboot zijn benedendeels achtereenvolgens de voorpiek, het vooronder, het middenschip, het achteronder en de achterpiek te onderscheiden. In de voorpiek is de kettingbak geïnstalleerd. Het vooronder bevat de woonruimte die toegankelijk is via een houten schuifluik op het voordek. Langs een trap wordt de woonruimte bereikt. Het woongedeelte bestaat uit aan bakboordzijde een houten zitbank met daarboven een schap en kast met deurtjes van gewalst figuurglas. Aan stuurboordzijde staat een houten kast met legplanken, die met drie schuifdeuren wordt afgesloten. Tegen het schot van de voorpiek is een houten schoorsteenmantel uitgewerkt. Langs de trap en tegen het schot van de machinekamer staat een alkoof en bergruimte die met houten deurtjes zijn afgesloten.

Het middenschip omvat de machinekamer met de stoomketel, kolenbunkers en de stoommachine. In het achteronder was het achterverblijf geïnstalleerd. Het houten interieur is op het ogenblik van de bescherming volledig verdwenen, op de houten vloer na. Er zijn sporen van betimmeringen zichtbaar. Het achteronder is via een stalen schuifluik op de roef toegankelijk. De patrijspoorten aan weerszijden van de roef zorgen voor een natuurlijke

verlichting in het achteronder. De ruimte van de achterpiek, ten slotte, bevindt zich achter het schot van het achterverblijf en onder het hek. Het is een lage en lege ruimte, waarin centraal een gelaste korbeel staat die werd geïnstalleerd om de mast van de baggerinstallatie te ondersteunen.

In de machinekamer van de Amical staat een stoomketel van Piedboeuf uit 1943. De stoomketel van de Amical is een kolengestookte vlampijpketel met één vuurgang. De stoomketel heeft een verwarmde oppervlakte van 56 m². Aan weerszijde van de stoomketel bevindt zich een kolenbunker. Onderaan de kolenbunker is een opening om kolen op te scheppen. De stoommachine van Huiskens en Van Dijk is een triple-expansie machine, wat wil zeggen dat er drie cilinders zijn voor achtereenvolgens hogedruk, middeldruk en lagedruk. De drie gietijzeren cilinders worden ondersteund door een gietijzeren kast. De speciale uitlijning van de stoomschuiven en de excentrieken aan de buitenzijde van de stoommachine is erg zeldzaam en typisch Huiskens & Van Dijk.

Aan de bakboordzijde zit een condensatietank, die deels door het schot van het volgende compartiment steekt. Aan dezelfde zijde van de stoommachine staat de pompinstallatie. Aan stuurboordzijde van de stoommachine staat een kleine stoommachine om werktuigen aan te drijven. Voor de kleine stoommachine staat een warmwaterbak die diende om het water van de ketel te zuiveren. In de bank zit een filter van Huitink, die het gecondenseerde water uit de condensor zuivert met cokes.

De krukas drijft rechtstreeks de schroefas aan. Er is een klein vliegwiel geïnstalleerd achter de stoommachine. Onder de houten vloer van het achteronder loopt de schroefas van de machinekamer naar de schroefaskoker die zich in de hak van het schip bevindt.

Van de baggerinstallatie zijn weinig sporen overgebleven. De dubbele trommellier om de ploeg te laten zakken en te hijsen is nog aanwezig. Op het achterdek is de basis terug te vinden van het stalen mastje waaraan de giek en katrollen waren bevestigd om de ploeg in hoogte te verstellen.

Art. 3. Om de respectievelijke historische en industrieel-archeologische erfgoedwaarden van de stoomsleepboot Amical te vrijwaren, streeft het toekomstig beheer de volgende doelstellingen na:

- 1° bewaren gaat voor vernieuwen. Dit betekent het zo lang mogelijk in stand houden van de materiele componenten van het varende erfgoed door middel van vakkundig onderhoud en conserverende ingrepen. Respect voor de historische en industrieel-archeologische authenticiteit van het schip is hierbij de leidraad. Indien vernieuwen noodzakelijk is, dan moet dat mogelijk zijn;
- 2° de stoomsleepboot Amical vertoont sporen van zijn leeftijd. Het betimmering van het woongedeelte is aangetast door vocht, schimmel en houtrot. De verf- en vernislagen zijn op een aantal plaatsen verweerd. Een grondige restauratie zal de erfgoedwaarde van het vaartuig versterken;
- 3° een aantal onderdelen van de stoomsleepboot Amical worden in het depot van het MAS bewaard. Het gaat om het roer, de inzetramen en de seinlampen. Het verdient aanbeveling om deze elementen veilig te bewaren;
- 4° de stoomsleepboot Amical is momenteel niet in drijvende staat. Het verdient de aanbeveling om de nodige maatregelen te nemen om de stoomsleepboot Amical terug in drijvende toestand te brengen. De stoomsleepboot Amical is in varende toestand attractief erfgoed. Het vaartuig kan een plaats gegeven worden op de droogdokkensite aan het Kattendijkdok in Antwerpen;
- 5° de stoomsleepboot Amical is het enige vaartuig in Vlaanderen dat wordt voortgestuwd met een stoommachine en een stoomketel. Het verdient de aanbeveling om de installatie te restaureren en werkend te maken zodat het terug onder stoom kan worden gebracht voor demonstraties. Dit geldt niet alleen voor de grote stoommachine, maar ook voor de twee kleinere voor de aandrijving van de lier en één voor de aandrijving van werktuigen;

- 6° het met enige regelmaat terug onder stoom brengen en de werking van het schip inclusief werktuigen demonstreren. Het gebruik van de installatie biedt de beste garantie voor de instandhouding en bestendigt de expertise van het werken met stoomkracht. Als de stoomsleepboot Amical in werking wordt gezet, dan dient dat te gebeuren volgens de regels van de kunst.

Brussel,
25 APR. 2018

De Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,



Geert BOURGEOIS