



Ministerieel besluit tot definitieve bescherming als varend erfgoed van de stadssleepboot T70

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^o;

Gelet op het ministerieel besluit van 4 september 2018 tot voorlopige bescherming als varend erfgoed van de stadssleepboot T70;

Gelet op het feit dat er geen bezwaren zijn ingediend door de eigenaar of de gebruiker;

Overwegende dat het waarderend onderzoek, waarvan de resultaten zijn opgenomen in het beschermingsdossier, de erfgoedwaarde van de stadssleepboot T70 aantoonst;

Overwegende dat de stadssleepboot T70 als varend erfgoed historische waarde bezit die als volgt wordt gemotiveerd:

De stadssleepboot T70 werd in 1968 gebouwd op de scheepswerven Sint-Pieter in Hemiksem als eerste van de 70-reeks. Er werden zeven sleepers van deze reeks geleverd van het nummer 70 in april 1968 tot en met 76 in november 1968. Het vaartuig was in dienst van de havensleepdienst van de haven van Antwerpen. De havensleepdienst had nood aan zeer manoeuvreerbare, veilige en krachtige vaartuigen om de steeds grotere zeeschepen te assisteren naarmate de haven van Antwerpen verder uitbreidde. Havensleepboten van de 70-reeks met Voith-Schneidervoortstuwung vervulden al die voorwaarden. Ze konden in 37 seconden rond hun as draaien en hadden een trekkracht op een vast punt van 22 ton. De havensleepdienst liet generatie na generatie havensleepboten met deze voortstuwung bouwen. De stadssleepboot T70 is een goed bewaard voorbeeld van de vele generaties havensleepboten met Voith-Schneidervoortstuwung die in de haven van Antwerpen werden gezet;

Overwegende dat de stadssleepboot T70 als varend erfgoed industrieel-archeologische waarde bezit die als volgt wordt gemotiveerd:

De T70 is een gaaf bewaard voorbeeld van een Antwerpse stadssleepboot met twee Voith-Schneiderpropellers die worden aangedreven door twee dieselmotoren type 8 MDXC van ABC. De motoren kenmerken de ontwikkeling van de dieselmotor door deze producent uit Gent. De Voith-Schneidervoortstuwung is in 1927 ontworpen door de Oostenrijkse ingenieur Ernst Schneider (1894-1975) in samenwerking met de scheepswerf Voith uit Heidenheim. De Voith-Schneiderpropellers kunnen de stuwkracht in eender welke richting oriënteren. Daardoor krijgt het vaartuig een veel grotere manoeuvreerbaarheid dan de vroegere sleepboten met schroef. De romp is speciaal ontworpen om de Voith-Schneidervoortstuwung zo efficiënt mogelijk te laten functioneren. De stalen, gelaste romp achter de propellers wordt zo veel mogelijk horizontaal vlak gemaakt zodat de overdruk achter de propellers geen aangrijppunt krijgen. Onder de bladen wordt een bodemplaaf geïnstalleerd om meer vermogen op te wekken bij lage snelheid en om de installatie te beschermen tegen het raken van de bodem.

Om de koersstabiliteit te bevorderen wordt achteraan onder de romp een vin geïnstalleerd. De veiligheid van de bemanning werd in de tweede helft van de twintigste eeuw steeds belangrijker. De stadssleepboot T70 is een goed voorbeeld van deze ontwikkeling. Dankzij de Voith-Schneiders werkt de stuwrichting bij het slepen steeds in de andere richting als de krachten van de sleeplijn, zodat de sleepboot in principe niet kan kapseizen. Er was aandacht voor de zichtbaarheid vanuit de stuurhut en de akoestische isolatie zorgde ervoor dat de geluidssignalen van andere schepen steeds hoorbaar waren. De stadssleepboot T70 is voorts opmerkelijk omdat het multifunctioneel vaartuig is. Met de versterkte romp kan het vaartuig als ijsbreker in de haven worden ingezet. De T70 kreeg een brandblusinstallatie zodat het kan ingezet worden om vuur te bestrijden of om de brandweerdiensten te ondersteunen of bij aanvaringen water weg te pompen uit schepen,

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 stadssleepboot T70 definitief beschermd als varend erfgoed.

De fotoregistratie van de fysieke toestand van het definitief 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.

De erfgoedelementen en de erfgoedkenmerken van het varend erfgoed zijn:

Technische gegevens:

- Lengte over alles: 28,33 meter.
- Lengte op C.W.L (constructiewaterlijn): 27 meter.
- Breedte op spanten: 8,8 meter.
- Breedte over alles: 9,066 meter.
- Holte in de zijde: 3,03 meter.
- Diepgang romp: 2,07 meter.
- Maximum diepgang: 3,870 meter.
- Waterverplaatsing: 270 m³.
- Materiaal romp: staal, gelast.
- Voorstuwing: Twee Voith-Schneider propellers type 26G II/175.
- Voorstuwing motoren: Twee A.B.C. dieselmotoren, type 8MDXC, 8 cilinders 1100 PK (810 KW) bij 765 t/m (toeren per minuut).
- Elektrische stroomvoorziening:
 - o Een Perkins type 4.236 van 33 Kw / 45 Pk bij 1500 t/m met een Alconza alternator type NIK.R 1824.A4 30 KVA. 220 volt (driefasig).
 - o Een door stuurboord hoofdmotor aangedreven via snelheidsvariator (P.I.V.) Alconza alternator type NTK 1824.Aw 30 KVA. 220 volt (driefasig).
- Prestaties (nieuwbouwspecificaties) :
 - o Trekkracht op vast punt: 22 ton.
 - o Snelheid 22 km/uur.
- Tankinhouden:
 - o Brandstof: 43600 liter.
 - o Smeerolie: 100 liter.
- Dekuitrusting: Sleephaak.
- Brug- en Navigatieuitrusting:
 - o Racal-Decca River Radar RR 2050 MT.
- Brandblusgroep: Een waterpomp KSB type WK 150/3 186 pk, 6000 liter per minuut, 1800 t/m, 10 bar, aangedreven door een MAN diesel type D 2148 M 210 pk bij 1800

t/m, voorzien van een vacuümpomp SIHI type L3404 KKC 2,1 pk 1450 t/m (aanwezig, maar buiten gebruik gesteld).

De gelaste stalen romp van de stadssleepboot T70 is gebouwd om de twee Voith-Schneiderpropellers zo efficiënt mogelijk in te zetten. De propellers zijn geïnstalleerd op een derde van de lengte vanaf de boeg. De romp achter de propellers is zo veel mogelijk horizontaal gebouwd zodat de overdruk achter de propellers geen aangrijppunt krijgt. Om de koersstabiliteit te bevorderen is achteraan onder de romp een vin aangebracht. Onder de schoepenbladen van de propellers is een bodemplaat geïnstalleerd om meer vermogen op te wekken bij lage snelheid en om de installatie te beschermen. De romp is op de waterlijn volledig rondom versterkt tegen ijs. De kont is eveneens versterkt zodat het vaarttuig als ijsbreker kan gebruikt worden door achterwaarts te varen.

De sleepboot is onder het dek ingedeeld in vijf compartimenten. De voorpiek is in gebruik als zoetwatertank. Het tweede compartiment bevat de kleedkamer met lockers en een lavabo. In het derde compartiment is de Voith-Schneideraandrijving opgesteld. Het vierde compartiment bevat de machinekamer. De machinekamer is onderverdeeld in twee delen: de machinekamer en de controlekamer. Ze zijn door een geluidswerende deur van elkaar afgesloten. De achterpiek is ingericht als magazijn en reservoir voor het brandblusschuim.

In de opbouw op het dek vinden we vanaf de boeg te beginnen het dagvertrek van de bemanning, de traphal, met aan stuurboordzijde de kombuis met aanrecht en wasbak en aan bakboordzijde een toilet. Daarachter bevindt zich als grootste ruimte de machinekamerschacht. Achteraan de dekopbouw zijn een toegangsdeur en een opbergruimte te vinden.

Het stuurhuis bevindt zich bovenop de dekopbouw en is toegankelijk met een trap vanop het voordek en vervolgens enkele treden achteraan de stuurhut. In de stuurhut bevinden zich de besturing van de Voith-Schneider propellers, navigatie-instrumenten, communicatie-instrumenten en een ontgrendeling van de sleephaak. Bij de sleepers van de 70-reeks staan de twee schoorstenen aan de zijkanten van de roef boven de machinekamer achter de stuurhut. Op de roef boven de machinekamer zijn enkele luchthappers geïnstalleerd.

Op het ruime voordek staan bolders en een toegang tot de kleedkamer. Op het achterdek bevindt zich de sleephaak met een pneumatisch systeem om de sleeplijn los te gooien. Aan stuurboordzijde staat op het achterdek een kraanbalk. Vanop het achterdek is de brandblusinstallatie bereikbaar.

Centraal in de machinekamer staan de twee ABC-dieselmotoren, type 8 MDXC met 8 cilinders van ieder 1100 pk bij 765 toeren per minuut (t/m). De bakboordmotor drijft twee compressoren van DUBA aan, die dienen om de persluchtflessen aan bakboord te vullen. Er zijn vier brandstoftanks aanwezig, telkens op de hoek van de machinekamer. De twee voorste brandstoftanks kunnen ieder 18750 liter bevatten. De tanks achteraan het motorcompartiment hebben een capaciteit van 3260 liter elk. Aan de voorzijde van de machinekamer zitten boven de inkomdeur twee dagtanks van ieder 1000 liter. Een brandstofpomp van Duchesne type TNH 30L pompt de brandstof binnen het systeem. Centraal achteraan het motorcompartiment staat de brandpluinstallatie. Die wordt aangedreven door een MAN type D2148 M uit 1967 van 207 pk bij 1800 t/m. De motor drijft twee pompen van KSB aan voor water en schuim.

De wanden van de machinekamer werden akoestisch geïsoleerd. De twee dieselmotoren rusten op een dempend materiaal om trillingen te verminderen. De motorkamer is afgesloten met een dubbelwandige deur met glas. Van achter de deur kan de machinist in de controlekamer de motoren, de propellers en de elektrische installatie bedienen.

De stadssleepboot T70 is uitgerust met twee Voith-Schneiderpropellers van het type 26G II/175. De Voith-Schneiderpropeller is een ronde plaat met een diameter van 2,6 meter onder

de romp die rond een verticale as roteert. Aan de schijf zijn vijf verticale schoepbladen of messen van 1,75 meter lengte bevestigd die met een mechanisch kantelmechanisme verstelbaar zijn zodat de stuwkracht in eender welke richting kan worden gericht. De ene propeller draait in wijzerzin, terwijl de andere tegenwijzerzin draait. De transmissie van de twee ABC-dieselmotoren gebeurt met transmissie-assen in Siemens-Martinstaal. De assen zijn met de dieselmotoren verbonden met een zachte vloeistofkoppeling (type 1150 T1m1). De transmissie-assen zijn aan de zijde van de Voith-Schneiders aangesloten met een flexibele tandkoppeling Sier Bath type 5 op de ingebouwde reductiekast van Voith-Schneider (type 1100 PS).

Art. 3. Om de respectievelijke historische en industrieel-archeologische erfgoedwaarden van de stadssleepboot T70 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 materiële componenten van het varend 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 stadssleepboot T70 wordt aangedreven door de Voit-Schneiderpropellers en de romp is volledig afgesteld op een maximale efficiëntie van de voortstuwingsinstallatie. Het verdient de aanbeveling om het mogelijk te maken beide elementen zichtbaar te maken voor het publiek;
- 3° het met enige regelmaat terug in werking stellen van de ABC-motoren en de Voith-Schneider voortstuwingsinstallatie biedt de beste garantie voor de instandhouding. Als de stadssleepboot T70 in werking wordt gezet, dan dient dat te gebeuren volgens de regels van de kunst.

Brussel,

20 DEC. 2018

De Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,



Geert BOURGEOIS