

Ministerieel besluit tot voorlopige bescherming als varend erfgoed van de emmerbaggermolen B1

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°;

Gelet op het gunstige advies van de Vlaamse Commissie Varend Erfgoed, gegeven op 5 december 2018;

Overwegende dat het waarderend onderzoek, waarvan de resultaten zijn opgenomen in het beschermingsdossier, de erfgoedwaarde van de emmerbaggermolen B1 aantoonst;

Overwegende dat de emmerbaggermolen B1 als varend erfgoed historische waarde bezit die als volgt wordt gemotiveerd:

De emmerbaggermolen was een uitvinding die in de achttiende eeuw vorm aannam. Door de inzet van de stoommachine in het midden van de negentiende eeuw werd het een effectief baggervaartuig. De techniek werd in de haven van Antwerpen toegepast tot aan het begin van de eenentwintigste eeuw. De haven van Antwerpen die voortdurend werd uitgebreid moest vervolgens op diepte worden gehouden. Daarvoor werden diverse werktuigen ingezet, waaronder emmerbaggermolens. De emmerbaggermolen werd grotendeels vervangen door andere technologieën, waarvan de sleephopperzuiger de bekendste is. De emmerbaggermolen B1 uit 1972 is de enige overblijvende emmerbaggermolen in Antwerpen en is zeldzaam in Vlaanderen. De baggermolen werd door het Gemeentelijke Havenbedrijf Antwerpen tot 2015 ingezet voor het uitbaggeren van de haven van Antwerpen. De emmerbaggermolen B1 is een getuige van de voortdurende inzet van de stad Antwerpen om de haven te ontwikkelen en op diepte te houden;

Overwegende dat de emmerbaggermolen B1 als varend erfgoed industrieel-archeologische waarde bezit die als volgt wordt gemotiveerd:

De emmerbaggermolen B1 is een vaartuig dat stalen emmers van 700 liter met een ladder laat zakken om de bodem van de havendokken in Antwerpen af te graven. Het is een zeldzaam voorbeeld van deze techniek die in de achttiende en negentiende eeuw tot stand kwam en in de twintigste eeuw werd geperfectioneerd. De ketting en de lieren worden door een dieselelektrisch systeem aangedreven. De drie ABC-dieselmotoren wekken via de generatoren elektriciteit op. De ketting met de emmers loopt over de hoofdbok naar de ladderlierbok. De lier van de ladderlierbok laat de ladder zakken tot op een diepte van 18 meter. Indien gebruik wordt gemaakt van de hulpladder kan er tot op 22 meter diepte worden gebaggerd. In de bak waarop het werktuig rust, is een lange bun voorzien waartussen de bemanning de ladder kan optrekken of laten zakken. Bovenaan de hoofdbok klieperen de emmers over de vijfkantige tuimelaar de baggerspecie in de stortwagen. Via de stortgoot aan bakboord- of stuurboordzijde komt de baggerspecie in een vaartuig terecht dat vlak naast de emmerbaggermolen ligt. Op het dek zijn zes lieren aanwezig die het toelaten om met ankers en stalen draden de emmerbaggermolen te verplaatsen op de werkplek. De

emmerbaggermolen B1 heeft geen eigen aandrijving en wordt door een sleepboot naar een volgende werkplek gesleept. De emmerbaggermolen B1 werd in 1972 gebouwd op de scheepswerven Sint-Pieter in Hemiksem met het bouwnummer 251. Het vaartuig is een product dat het technische kunnen van de scheepsbouw langs de Schelde illustreert,

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 emmerbaggermolen B1 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.

De erfgoedelementen en de erfgoedkenmerken van het varend erfgoed zijn:

Technische gegevens:

- Lengte over alles: 60 meter.
- Lengte op C.W.L (constructiewaterlijn): 53,5 meter.
- Breedte op spanten: 11 meter.
- Holte in de zijde: 3,63 meter.
- Diepgang bij grootste inzinking: 3,35 meter.
- Hoogte boven water tot het vlak van ledige diepgang: 25 meter.
- Bunlengte: 31,5 meter.
- Breedte bun: 2 meter.
- Normale baggerdiepte met 52 emmers: 18 meter.
- Baggerdiepte inclusief hulpladder en 59 emmers: 22 meter.
- Emmerinhoud: 700 liter.
- Materiaal romp: staal, gelast.
- Ladderlier: elektromotor van Dornhoff type OG40/10 van 150 pk bij 750 omwentelingen per minuut. Trekkraft: 100 ton. Inhaalsnelheid: 5 meter per minuut.
- Draaistroommotor: type ODM200L van 15 pk bij 750 omwentelingen per minuut. Trekkraft: 3 ton. Inhaalsnelheid: 18 meter per minuut.
- Boeglier: Kramer elektromotor type G20-400 van 45 pk bij 750 omwentelingen per minuut. Trekkraft: 20 ton. Inhaalsnelheid 7,2 meter per minuut. Draad van 32 millimeter en 800 meter lengte.
- Achterankerlier: Kramer elektromotor type GF20/350 van 35 pk bij 750 omwentelingen per minuut. Trekkraft: 20 ton. Inhaalsnelheid 6,15 meter per minuut. Draad van 32 millimeter en 600 meter lengte.
- Twee voorzijlieren en twee achterzijlieren: Kramer elektromotor type G20.350 van 35 pk bij 750 omwentelingen per minuut. Trekkraft: 12 ton. Inhaalsnelheid: 10,5 meter per minuut.
- Hoofd dieselmotoren voor de aandrijving van de generatoren:
 - o 2 x ABC 6DX 450 pk, 750 t/m
 - o ABC 8DX 600 pk 750 t/m
- Hulpaggregaat in de generatorkamer: Lister Petter CD4.
- Tankinhouden:
 - o Brandstof: 2 x 14200 liter.
 - o Smeerolie: 3 x 750 liter.
- Emmerkraan: 6 ton.
- Achterkraan: 4 ton.

Beschrijving:

De emmerbaggermolen staat op een stalen ponton of bak. Vanaf de voorsteven tot ongeveer het midden van de bak is een insnijding (bun of beun genoemd) aangebracht. De bun is een opening in het ponton van 31,5 meter vanaf het midden van het vaartuig tot aan de voorsteven. In de bun hangt de emmerladder met emmerketting. Vooraan het vaartuig is de emmerladder opgehangen aan de ladderlierbok, een portaal in staal. De ladderlier heeft een trekkracht van 100 ton en een inhaalsnelheid van 5 meter per minuut. In het midden van het vaartuig staat de hoofdbok, een in staal geconstrueerd portaal, die het andere einde van de emmerladder ondersteunt. Op het dek van de hoofdbok staat de aandrijving van de emmerketting.

De emmerladder bestaat uit een hoofd ladder van 36,45 meter lang en 1,96 meter breed en een hulpladder van 6,93 meter lengte en een breedte van 2,04 meter. Over de 58 leirollen van de emmerladder loopt een gesloten ketting, die bestaat uit lange schalmen waarop de stalen graafemmers van 700 liter zijn bevestigd. De emmerketting loopt aan het boven-eind van de ladder over een vijfhoekige trommel en aan de onderzijde over een zeskantige trommel. De ketting wordt aangedreven door de draaistroommotor van 15 pk met een trekkracht van 3 ton. Langs beide zijde van de emmerladder zijn grote spatschermen gemonteerd.

In de stortbak (ook stortwagen genoemd), gemonteerd in de hoofdbok, zit een wisselklep om de baggerspecie naar ofwel stuurboord ofwel bakboord te leiden. Er is een stortbakpomp geïnstalleerd die water toevoegt aan de baggerspecie om het te laten schuiven. Het ponton is aan beide zijden dichtgemaakt ter hoogte van de stortgoten zodat er geen baggerspecie op dek kan belanden. Aan iedere zijde staat op het bootdek een lier opgesteld om de stortgoten te hijsen of te vieren.

De achterlier staat centraal op het achterdek. Aan stuurboord en bakboord ervan op het achterdek staan de lieren van de zijankers achteraan. In het midden van het boeisel zit de rollenkluis voor het hekanker. Op het achterdek staat eveneens de elektrische viertonskraan. De grote boeglier met een trekkracht van 20 ton en een draad van 800 meter staat opgesteld op het dek onder de hoofdbok. De lieren voor de zijankers aan de voorzijde van de emmerbaggermolen staan op het dek aan weerszijden van de emmerladder. Om te voorkomen dat de stalen draden het dek zouden beschadigen zijn versterkingen op het dek aangebracht. Onder de hoofdbok staan op het hoofddek een aantal werkinstrumenten. Op regelmatige afstanden staan er bolders op het dek. Op de vier hoeken werd de Bagger 1 uitgerust met een geleidepaal (zijdraadpalen of uithouders) voor de ankerdraden. Voor iedere geleidepaal werd een lier gemonteerd om de paal op te halen of te laten zakken.

Bovenop de ladderlierbok op het voorschip bevinden zich het bedieningshuis, een bordes en de ladderlier zelf. Bovenop de brug staat een elektrische zestonskraan.

De hoofdbok in het midden van de bak is een stalen portaal waarop de emmerladder scharnierend rust. De stortwagen met aan de zijden de stortgoten zitten hierin gemonteerd. Op de hoofdbok is een dek geïnstalleerd met daarboven een platvorm. Bovenaan het platvorm zit een signaalmast met helemaal in de top een draaibare davit voor gewichten tot 100 kg.

Achter de hoofdbok staat de achterroef. De achterroef bevat de schacht boven de machinekamer, een trap naar de verdieping met onder andere douches, toiletten, een keuken met een reffer, opslagruimtes en een trap naar het bootdek. De inrichting is zakelijk. Bovenop de achterroef ligt het bootdek met de schoorsteen. Hier staan de twee lieren om de stortgoten te bedienen.

Onder het achterdek bevinden zich op de twee hoeken telkens een ballasttank. Tussen de twee ballasttanks zit de zoetwatertank. Verder naar voor onder het hoofddek zitten twee brandstoftanks van telkens 14200 liter en aan de buitenzijde daarvan staan de twee

zeekasten. Daarvoor ligt de machinekamer. Centraal in de machinekamer staan drie dieselmotoren. De middelste motor is een ABC 8DX van 600 pk. Aan weerszijden staat een ABC 6DX van 450 pk. Aan de bakboordzijde staan twee compressoren (Duba) die perslucht produceren voor de vier startluchtflessen van elk 125 liter. Aan bakboord staat ook de koelwaterpomp. Er staan in de ruimte drie smeerolieomlooptanks van telkens 750 liter en een smeeroliepomp. Boven in de ruimte zijn twee dagtanks van telkens 1000 liter opgesteld. Er is ook een brandstoftrimpomp en uitzettingstank (1000 liter) aanwezig. Via een trap kan een passerelle boven de machinekamer worden bereikt.

De generatorkamer is van de machinekamer afgesloten door een schot met glas. In deze ruimte staan de emmerladdergenerator (326 KW), de ladderliergenerator bakboord en stuurboord (telkens 130 KW) en de draaistroomgenerator bakboord en stuurboord (twee alternatoren 300 KVA). Centraal in de ruimte staat een batterijenkast van 800 ampère. Aan stuurboord staat een Lister Petter CD4 als hulpgroep opgesteld. Aan bakboordzijde is een lange omvormergroep (Ward-Leonard schakeling) van Dornhoff opgesteld. De controlekamer bevat de schakelborden en de bedieningslessenaar. De ruimte is afgesloten van de generatorkamer, maar door een venster is er zicht op de generatorkamer en de machinekamer. Een trap leidt omhoog naar de achterroef.

Aan stuurboordzijde van de controlekamer ligt de pompenkamer. Hier staan, naast de centrale verwarmingsketel, twee algemene dienstpompen, de stortbakpomp en de hydrofoorgroep (pomp van Stork met een hydrophoorketel van 500 liter).

Aan stuurboordzijde van de bun liggen verder de magazijnen I tot en met IV en uiteindelijk een ballasttank op het uiteinde. Aan bakboordzijde van de bun liggen achtereenvolgens een werkplaats, de magazijnen I tot en met IV en een ballasttank.

Art. 3. Om de respectievelijke historische en industrieel-archeologische erfgoedwaarden van de emmerbaggermolen B1 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° het verdient de aanbeveling om de baggerinstallatie van de emmerbaggermolen B1 zo goed mogelijk zichtbaar te maken voor het publiek;
- 3° het met enige regelmaat terug in werking stellen van de ABC-motoren en de baggerinstallatie biedt de beste garantie voor de instandhouding. Als de emmerbaggermolen B1 in werking wordt gezet, dan dient dat te gebeuren volgens de regels van de kunst.

Brussel,

30 JAN. 2019

De Vlaamse minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,



Geert BOURGEOIS