

Ministerieel besluit tot voorlopige bescherming als varend erfgoed van het lichtschip West-Hinder III

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed, artikel 4, gewijzigd bij decreet van 9 mei 2014;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Regering, artikel 6, 1°;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 2 oktober 2019 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, artikel 8, §1, 2°.

Procedurestappen

Dit besluit kwam tot stand volgens de procedurestappen en de vormvereisten, beschreven in het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed, artikel 4 §1.

Aan het voorafgaand advies van de Vlaamse Commissie voor het Varend Erfgoed wordt omwille van dringende noodzakelijkheid voorbij gegaan. Overeenkomstig artikel 5 §1 zal het advies voorafgaand aan een eventuele definitieve bescherming worden ingewonnen.

De volgende procedurestappen en vormvereisten zijn vervuld:

de bescherming werd onderzocht en de redenen die tot bescherming aanleiding hebben gegeven werden bepaald. De bevindingen van dit onderzoek zijn opgenomen in een beschermingsdossier.

Motivering

Het varend erfgoed lichtschip West-Hinder III is van algemeen belang wegens de volgende erfgoedwaarden:

- de historische waarde:

omwille van de belangrijke rol die lichtschepen en hun bemanning speelden in de beveiliging van de scheepvaart in de zuidelijke Noordzee en meer bepaald ter hoogte van de hinderbanken voor de Belgische Kust. De West-Hinder III is voor Vlaanderen het laatste en best bewaarde exemplaar van een schip van dit type.

Lichtschepen zijn schepen die langsheen vaarwegen als drijvende, goed verankerde bakens werden geplaatst, nabij ondiepe hindernissen onder de waterspiegel, zoals wrakken, rotsen of zandbanken. Omdat de schepen bij duisternis gezien zouden worden, maken ze gebruik van een lichtsignaal waarop andere schepen zich konden richten om de veilige scheepvaartroutes te nemen. Zowel het positioneren van het schip op éénzelfde vaste plaats, die in scheepvaartberichten en op zeekaarten vermeld werd, als het nachtelijk ontsteken van het licht of het luiden van een scheepsbel bij mist werden opdrachten voor een gespecialiseerde bemanning. Sinds het midden van de achttiende eeuw doen lichtschepen hun intrede en worden een belangrijk onderdeel van de bebakening van de

scheepvaartroutes in de zuidelijke Noordzee. Het eerste lichtschip werd op een zandbank in de Thames gepositioneerd om te verhinderen dat er schepen vastliepen op een ondiepe zandbank. In België wordt in 1848 voor de eerste maal een lichtschip ter hoogte van de Paardenmarkt gelegd, een zandbank voor de Oostkust. Latere lichtschepen liggen ter hoogte van de zandbanken Wielingen, Wandelaar en Westhinderbank. De West-Hinder III werd tot 1992 als lichtschip ingezet. Het schip behoort tot de laatste groep lichtschepen die in 1950-1951 speciaal tot dat doel werden gebouwd op de scheepswerf Ateliers de Réparations et Chantiers Beliard, Crighton & Cie. in Oostende. De schepen deden dienst als lichtschip en observatieschip op de Vlaamse Banken en droegen afwisselend de naam West-Hinder en Wandelaar. In 1972 werd de positie op de Wandelaar verlaten en werd enkel de Westhinderbank nog met een bemand lichtschip uitgerust. Eén van de drie schepen uit 1950 liep zware averij op en werd in 1972 uit de vaart genomen. Dit schip verloor veel van haar erfgoedwaarde en ligt als West-Hinder I aangemeerd in Rupelmonde. De West-Hinder II diende tot 1994 en werd in Zeebrugge met een opengewerkte romp op de kade gezet met een museale doelstelling. West-Hinder III, die in 1992 uit actieve dienst werd genomen, ligt aangemeerd in Antwerpen waar men het als varende erfgoed wenst te behouden en open te stellen. De West-Hinder III is aldus het laatste lichtschip van de Noordzeebanken dat nog vaart. Het is een uniek voorbeeld van een lichtschip dat tegelijk ook een observatieschip was voor zeewetenschappelijk onderzoek in de tweede helft van de twintigste eeuw, voorzien van alle technieken en instrumenten die daarvoor nodig waren;

- de socio-culturele waarde:

het schip herinnert aan de uitzonderlijke fysische, psychische en sociaal soms moeilijke omstandigheden waarin de opvarenden aan boord leefden en werkten en waarbij zij dikwijls bloot stonden aan gevaar en extreme weersituaties.

Tot ver in de twintigste eeuw werd de bemanning gedurende een maand op het schip gehouden. De taken aan boord werden in een ploegenstelsel uitgevoerd en bestonden in hoofdzaak uit het reguliere onderhoud van het schip en de bebakeningselementen aan boord. Om de verveling tegen te gaan werd er tijdens de vrije momenten gehengeld. Naarmate de techniciteit van de schepen verhoogde en de opdrachten talrijker, werd ook de bemanning beter opgeleid om de nodige taken uit te voeren. Onderzoek met betrekking tot het leven aan boord leert dat de omstandigheden aan boord geleidelijk aan verbeterden. Toch konden extreme weersomstandigheden het leven aan boord tot een ware nachtmerrie maken. Zo was het bij stormweer noodzakelijk om de installaties draaiende en droog te houden. Intussen zat de bemanning soms dagenlang bijeengepakt in een beperkte, dampige ruimte terwijl zeeziekte met al zijn consequenties kon toeslaan. Bij heet en windstil weer was het dan weer moeilijk verkoeling te zoeken. De opvarenden vonden mist het ergste weerfenomeen. De misthoorn of nautofoon diende dan ingeschakeld te worden en die gaf drie oorverdovende geluidsignalen die door merg en been gingen, met een interval van 30 seconden. Overal in het schip kon men de trilling voelen en het geluid horen. Bij defect van de nautofoon diende men de enorme scheepsbel te luiden, wat evenzeer een beproeving was. Bij mooi weer werd de bemanning wekelijks voorzien van verse voedingsmiddelen. Zat het weer tegen, dan diende men de scheepsvoorraad te gebruiken en at men conserven en scheepsbescuit, wat naast de ongemakken van het slechte weer ook niet bevorderlijk was voor het moreel. De kok had aan boord dan ook een cruciale rol te vervullen en werd er toe gehouden om steeds een menu ter goedkeuring aan de schipper voor te leggen.

Daarnaast werden deze schepen, door hun rol als baken op zee, ook een symbool van veiligheid, standvastigheid, hoop en thuiskomst. Ze blijven op die manier in het collectieve geheugen bewaard. In vele Europese havens worden lichtschepen dan ook als museaal object of bezienswaardigheid in ere gehouden;

- de wetenschappelijke waarde:

omwille van het belang dat het schip innam als observatieschip voor divers zeewetenschappelijk onderzoek op een vaste positie in zee.

Wetenschappers zagen al snel het potentieel van de schepen en hun permanente bemanning. In België evolueerden de lichtschepen tot notoire onderzoeksschepen die allerlei wetenschappelijke waarnemingen deden. Vanaf 1882 worden zij ingezet voor observaties en metingen met betrekking tot het weer en de algemene toestand op zee zoals wind-, stroom- en golfhoogtemetingen. Naast meteorologische maakten ook biologische waarnemingen deel uit van het takenpakket;

- de industrieel-archeologische waarde:

omwille van de herinnering als één van de laatste overblijvende schepen die getuigen van de bloeiende scheepsbouw in België in de negentiende en twintigste eeuw, in het bijzonder in Antwerpen en Oostende.

Het schip illustreert welke technieken en materialen werden ingezet in de scheepvaart en in de scheepsbouw in 1950. Het schip getuigt van de technische en materiele oplossingen waarover de overheid beschikte om de zandbanken in het Belgische deel van de zuidelijke Noordzee te bebakenen en illustreert welke middelen de wetenschap inzette voor de waarnemingen op zee. Het is ook een heel herkenbaar scheepstype, met een opvallende kleurzetting en typerende silhouet met masten en vuurtoren. Het schip behoort tot de laatste groep lichtschepen die in 1950-1951 speciaal tot dat doel werden gebouwd op de scheepswerf Ateliers de Réparations et Chantiers Beliard, Crighton & Cie. in Oostende. De voorzieningen aan boord voor onder meer het lichtsignaal, de nautofoon en de hydrofoon zijn technisch hoogstaande toepassingen uit het midden van de twintigste eeuw.

DE VLAAMSE MINISTER VAN FINANCIËN EN BEGROTING,
WONEN EN ONROEREND ERFGOED BESLUIT:

Artikel 1. Het lichtschip West-Hinder III wordt voorlopig beschermd als varend erfgoed overeenkomstig het decreet tot bescherming van varend erfgoed van 29 maart 2002.

De fotoregistratie van de fysieke toestand van het voorlopig beschermde varend erfgoed is opgenomen als bijlage bij dit besluit.

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

- 1° historische waarde;
- 2° socio-culturele waarde;
- 3° wetenschappelijke waarde;
- 4° industrieel-archeologische waarde.

De erfgoedelementen en erfgoedkenmerken van het varend erfgoed zijn:

Identificatie en technische gegevens:

Naam schip: West-Hinder III,

- a) bouwplaats: Ateliers de Réparations et Chantiers Beliard, Crighton & Cie. in Oostende ;
- b) bouwjaar: 1950;
- c) thuishaven: Antwerpen;
- d) afmetingen bij de bouw:
 - 1) lengte over alles: 42,5 meter;
 - 2) lengte aan de lastlijn: 37,5 meter;

- 3) breedte over de spanten 7,8 meter;
- 4) diepgang boven kiel: 3,2 meter;
- e) waterverplaatsing over de spanten: 401 kubieke meter;
- f) type: Lichtschip voor de Noordzee;
- g) voortstuwing door dieselmotor: 230 paardenkracht;
- h) materiaal: Siemens-Martinstaal en stalen klinknagels op stalen spanten met onderlinge afstand van 550 millimeter.

Beschrijving:

Indeling van het schip: het schip telt 3 niveaus. Op het bovendek bevinden zich het stuurhuis, de radiokamer en een centrale ruimte voor de bediening van de lichtsignalen. Het tussendek is ingedeeld in een plaats met de ankerlieren met werkplaats, een kajuit voor de schipper, twee kajuiten voor de machinisten, een kajuit voor de hulpmachinist, een kajuit voor de stoker, drie kajuiten met twee bedden voor de matrozen, de mess voor de officieren, de mess voor de bemanning, een kombuis met koelkamer, twee badkamers met toilet, werkplaats, een lampen- en verfhok en de ruimte voor de roerinrichting. Op het benedendek bevinden zich onder meer een magazijn voor machineonderdelen, het batterijlokaal, de machinekamer, een ruim voor tanks voor ballast, zoetwater en brandstof.

Het lichtschip heeft een specifieke vorm en een karakteristiek silhouet met twee masten en een centraal geplaatste "vuurtoren".

Materiaal en bouw:

Het materiaal van het lichtschip werd zorgvuldig bepaald in functie van de duurzaamheid. De huid bestaat uit geklinknagelde stalen platen op stalen spanten.

Voortstuwing, stuurinrichting en vaareigenschappen: De voortstuwing gebeurt met een dieselmotor van Werkspoor Amsterdam, type TMAFS 274, die 230 paardenkracht levert bij 300 omwentelingen per minuut. De keerkoppeling is een Brevo type 616.

Motor en besturing zijn er op gericht het schip onder anker te houden bij zwaar weer. Het schip werd gebouwd op basis van bedrijfszekerheid en niet om prestaties inzake snelheid of motorvermogen neer te zetten.

Specifieke scheepsuitrusting:

Ankerinrichting: het belangrijkste doel is het schip met zijn lichtsignaal op de juiste plaats te houden. Om die reden is de ankeruitrusting zeer belangrijk. De gebruikte ankers zijn twee zware paddenstoelankers van elk 3000 kilogram, die gebruikt kunnen worden in combinatie met andere ankers. Even belangrijk als de ankers zelf zijn de ankerkettingen die gemaakt werden van puddle ijzer. De omringende ankerapparatuur is van een vergelijkbare sterkte, zoals de sterke ankerlieren, robuuste ankerkluisen en een stevige fundering van lieren, ankerstoppers en bolders.

Masten, tuigage en lieren: het silhouet van een lichtschip is heel typerend. Naast de vuurtoren midscheeps zijn er twee grote stalen masten, voorzien van een stevig staande want in verzinkt staaldraad met bronzen beslag. De masten dragen de navigatielichten en het radiobaken, alsook de gebruikelijke tekens die het schip ter zee moet dragen of deze tekens zijn aanwezig op het schip en worden in de masten gehesen wanneer nodig. De vuurtoren met AGA lichtinstallatie en de bijzondere apparatuur om het licht stabiel te houden was een belangrijke technologische uitvinding en is kenmerkend voor de evolutie van de bebakening. Deze onderdelen zijn cruciaal voor een lichtschip schip.

Elektrische voorziening:

Niet alleen zijn er de lichten die een bijzondere functie hebben en zeer bedrijfszeker moeten zijn. Er zijn ook de hydrofoon voor het onderwatersignaal, de nautofoon voor het mistsignaal, de radiokamer en het radiobaken. De elektriciteit werd daarom voorzien door bedrijfszekere aggregaten. Het gaat om drie watergekoelde dieselaggregaten van Deutz, type F3L912. Twee hiervan zijn gekoppeld aan gelijkstroom dynamo's van 110 Volt van ACEC type CV 406 B3 (21,5 Kilowatt bij 1000 toeren per minuut). De derde motor is gekoppeld aan een compressor. Bepaalde elementen dienden in de loop van de tijd wellicht aangepast te worden, maar de aanwezigheid van de oorspronkelijke apparatuur is in nog goed zichtbaar.

Werkruimte:

De machinekamer is ruim en bevat nog veel van de originele inrichting en apparatuur. De brug, met de bijhorende navigatiehulpmiddelen en de radiokamer zijn ingericht naar de mode van de tijd, met aandacht voor de opdracht van het schip. De werkruimtes aan boord, de ankerinstallatie en de bijzondere uitrusting zijn functioneel ingericht en focussen op bedrijfsgemak.

Verblijfsaccommodatie:

In tegenstelling tot de verblijfsaccommodatie van de eerste lichtschepen zijn de nieuwe generatie schepen die in 1950-1951 in de vaart gebracht werden, een stuk beter uitgerust. Het tussendeck bevat de kajuiten van de opvarenden, sanitaire voorzieningen en een uitgeruste keuken met voldoende koel- en vriescapaciteit om voedsel te bewaren gedurende het verblijf.

Net zoals bij de andere schepen uit die tijd wordt de inrichting eigentijds en functioneel aangepakt. Bij latere aanpassingen in functie van de personeelsbezetting en de taken aan boord werden kleine aanpassingen gedaan waarbij elk bemanningslid kon beschikken over een eigen hut, maar het oorspronkelijke interieur is nog goed leesbaar.

Artikel 3. Om de erfgoedwaarden van het lichtschip West-Hinder III te vrijwaren, streeft het toekomstig beheer de volgende doelstellingen na:

- 1° het treffen van duurzame maatregelen voor onderhoud en restauratie, die het behoud van de historische authenticiteit van het schip garanderen;
- 2° het treffen van passende maatregelen met betrekking tot de vaarbaarheid van het schip, die de historische authenticiteit van het schip niet belasten;
- 3° het treffen van passende maatregelen die de authenticiteit en uniciteit van het schip niet belasten en die de historische, sociaal-culturele, wetenschappelijke en industrieel-archeologische waarden van het schip ontsluiten voor het publiek, waardoor aan de zorg voor het varende erfgoed een breed maatschappelijke dimensie wordt gegeven.

Brussel,

De Vlaamse minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed,

Getekend door: Matthias Diependaele (Si)
Getekend op: 2021-03-16 11:28:36 +01:00
Reden: Ik keur dit document goed



Matthias DIEPENDAELE