

## **Ministerieel besluit tot definitieve bescherming als monument van de elektrische kraan nr. 347 IA (met inbegrip van de volledige uitrusting) in Antwerpen**

### **Rechtsgronden**

Dit besluit is gebaseerd op:

- het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, artikel 6.1.1;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Regering, artikel 6, 1<sup>o</sup>;
- 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<sup>o</sup>.

### **Procedurestappen en vormvereisten**

Dit besluit kwam tot stand volgens de procedurestappen en de vormvereisten, beschreven in:

- het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, artikel 6.1.6 tot en met 6.1.14,
- het Onroerenderfgoedbesluit van 16 mei 2014, artikel 6.2.1.

De volgende procedurestappen en vormvereisten zijn vervuld:

- de erfgoedwaarden zijn onderzocht;
- de resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in een beschermingsdossier;
- het voorlopige beschermingsbesluit werd getekend op 24 augustus 2023 en werd bij uittreksel in het Belgische Staatsblad bekendgemaakt op 11 oktober 2023;
- de zakelijkrechthouders zijn op de hoogte gebracht van de voorlopige bescherming;
- de stad Antwerpen organiseerde een openbaar onderzoek van 21 september 2023 tot en met 21 oktober 2023;

De behandeling van de adviezen, opmerkingen en bezwaren is opgenomen als bijlage bij dit besluit.

### **Motivering**

De elektrische kraan nr. 347 IA (met inbegrip van de volledige uitrusting) in Antwerpen is van algemeen belang wegens de volgende erfgoedwaarde:

- De industrieel-archeologische waarde:

De op de Rijnkaai gelegen elektrische kraan nr. 347 IA (met inbegrip van de volledige uitrusting) is het enige nog bewaarde voorbeeld van een op negen meter-sporen op de havenkaden rijdende elektrische havenkraan uit 1953-1954 die is uitgerust met een topbeweging met tegenwicht en is gebouwd door één van de belangrijkste Belgische constructeurs, zijnde het Hobokense bedrijf Titan Anversois. De havenkraan is tevens een materiële illustratie van zowel de wijze waarop de haveninfrastructuur in de Antwerpse

haven vanaf 1909 steeds meer met behulp van elektriciteit als drijfkracht functioneerde alsook van de aankoop van steeds zwaardere havenkranen.

De naar het oorspronkelijke model gereconstrueerde 18 meter lange 9 meter brede sporen op de Rijnkaai maken deel uit van de uitrusting van de op sporen rijdende elektrische kraan nr. 347 IA. De sporen zijn samengesteld uit standaardelementen en getuigen van de wijze waarop dergelijke sporen destijds werden samengesteld. Ze zorgen ervoor dat de havenkraan verrijdbaar is, zoals gebruikelijk voor dit type kranen.

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

**Artikel 1.** De volgende onroerende goederen worden definitief beschermd als monument: Elektrische kraan nr. 347 IA (met inbegrip van de volledige uitrusting), Rijnkaai zonder nummer in Antwerpen, bij het kadaster bekend als: Antwerpen, 7de afdeling, sectie G, deel van het openbaar domein zonder nummer.

Het plan met de aflijning is opgenomen als bijlage bij dit besluit.

De fotoregistratie van de fysieke toestand van het monument is opgenomen als bijlage bij dit besluit.

**Art. 2.** De erfgoedwaarde van het monument is de industrieel-archeologische waarde.

De erfgoedelementen en de erfgoedkenmerken van het monument zijn:

Typologisch behoort de elektrische kraan nr. 347 IA tot de topkranen. De metalen vakwerkkraan met houten besturingscabine heeft een eigengewicht van 156,35 ton. De hijslast is 5 ton bij 15 meter vlucht (of 75 tonmeter) en 2,5 ton bij 30 meter vlucht (of 75 tonmeter). De giek is 33,154 meter lang, de kabel 130 meter. De actieradius (vlucht) bedraagt 8,5-25/30 meter. Een specifiek kenmerk van de kraan is de topbeweging met tegengewicht (van 31,5 ton). Tot de elektromotoren behoren twee ACEC-motoren CH 406 voor het rijden, een ACEC-motor CV 603 voor het hijsen, een ACEC-motor 607 voor het zwenken en een ACEC-motor GH 503 voor het in- en uittoppen.

De stalen structuur laat zich kenmerken door:

- een geklonken vakwerkstructuur, een portaal op acht spoorwielen, twee per bogie en per poot;
- een bordes met koningsas en ringrail, zwenkende bovenbouw met (houten) stuurcabine/machinekamer in een geklonken draagstructuur, hoge toren in vakwerk met keerschijven voor compensatie van de lasthoogte bij in- of uittoppen.
- een giek met geklonken vakwerkstructuur. Stevig uitgevoerde zwenkbogies met twee wielen elk;
- twee vaste tegengewichten voor het balanceren van de giek, aan weerszijden van de cabine, in geklonken draagstructuur;
- een grote houten trap voor toegang van de kraandrijver naar de hoger geplaatste erker;
- een ladder voor toezicht van de ringrail (zwenkmechanisme) onder de cabine;
- een ladder voor toezicht van het topmechanisme (niveau 2) boven de cabine;

- een ladder in de giek voor toezicht van de topschijf;
- een bordes op 1<sup>ste</sup> verdieping met geklonken draagstructuur en geperforeerde plaat.

De stuurcabine betreft een deels houten kaderstructuur met beplanking, aan de linkerkant voorzien van een buitentoegangsdeur (met ruitjes) en aan de achterzijde van een schuifdeur naar de machinekamer. Aan de voorzijde zijn de ramen met rubberprofiel gevat in (vernieuwde) stalen platen voor een ruim overzicht vanuit de veel hoger geplaatste erker. De erker is vanuit de machinekamer toegankelijk via een grote houten trap. In de achterzijde van de machinekamer steekt een grote dubbele toegangsdeur voor het monteren en demonteren van de motoren en grotere machineonderdelen. Tevens is een eenvoudige handbediende rolbrug/profiel voorzien. Een zinken dak dekt de stuurcabine/machinekamer af.

De volledige uitrusting van de kraan omvat de elektromechanische buiten- en binnen-uitrusting en de sporen.

De elektromechanische buitenuitrusting wordt gekenmerkt door:

- de elektrische voeding vanuit in de kade ingewerkte stopcontacten, via een lange oprolbare kabel, grote kabelschijven en kabeltrommel geplaatst in het portaal om de verplaatsing van de kraan mogelijk te maken. De kabeltrommel wordt aangedreven door gewichten opgehangen aan staalkabel;
- de topmotor met rem en topmechanisme, scharnierend opgehangen op twee draaipunten in de toren boven de machinekamer. Deze motor drijft de giek aan via een topvijs met moeraandrijving;
- een afzonderlijke rijmotor, opgesteld op het bordes (niveau 1), met overbrenging naar één bogie landzijde en één bogie waterzijde door middel van verticale assen en haakse overbrenging.

De elektromechanische binnenuitrusting (in de machinekamer) kenmerkt zich door:

- een hoofdmotor voor het hijsen/vieren met kabeltrommel, reductietandwielen, rem- en begrenzingssystemen;
- een secundaire motor voor het zwenkmechanisme, met overbrenging naar het zwenkronksel dat uitwendig ingrijpt in de pennekrans onder de cabine;
- een hoofdschakelbord en schakelborden voor verlichting en verwarming;
- weerstandkasten en controllers, bedieningshendel en rempedalen;
- rekken met contactoren, relais en beveiligingen.

De gefundeerde 9 meter-sporen die zich over een lengte van 18 meter uitstrekken zijn gereconstrueerd naar het authentieke model. Ze bestaan uit stalen spoorstaven, die zijn samengesteld uit telkens 2 standaardelementen van 9 meter en liggen op houten dwarsliggers. Kasseistroken zomen de spoorstaven af. Tussen de dwarsliggers en de spoorstaven zijn metalen beugels voorzien die ervoor zorgen dat de spoorstaven en de kasseien op de juiste hoogte zijn uitgelijnd.

**Art. 3.** De beheersdoelstellingen voor het monument zijn:

1° het behoud van de erfgoedkenmerken en -elementen die de basis vormen voor de erfgoedwaarden. Het is dan ook wenselijk dat elke aanpassing of nieuwe functie de beschermde erfgoedwaarden, -kenmerken en -elementen respecteert en ondersteunt. Omdat bewaren voor vernieuwen gaat, veronderstelt dit in de eerste plaats vakkundig onderhoud en conserverende ingrepen. Daarnaast is het aangewezen dat elke beheersdaad een geïntegreerde en duurzame aanpak nastreeft waarbij de impact op het volledige object wordt afgewogen. Bij aanpassingen en/of functiewijziging wordt het respecteren van de typologie van de havenkraan en zijn uitrusting ten zeerste

aanbevolen. Dit betekent dat de aanpassingen en/of de nieuwe functie de draagkracht van het object zo weinig mogelijk overstijgen;

- 2° het minimaal in standhouden van de verrijdbaarheid en beweeglijkheid (toppen - gieken) van de elektrische havenkraan;
- 3° bij het educatief en cultuurtoeristisch ontsluiten van de industrieel-archeologische waarde van de elektrische havenkraan het treffen is het wenselijk dat de passende maatregelen getroffen worden die het behoud van de historische authenticiteit garanderen.

**Art. 4.** De zakelijkrechthouder en de gebruiker houden het monument in stand en onderhouden het door:

- 1° het monument als een goede huisvader te beheren en de nodige voorzorgsmaatregelen te nemen tegen schade door brand, blikseminslag, diefstal, vandalisme, wind of water;
- 2° de toestand van het monument regelmatig te controleren;
- 3° regulier onderhoud uit te oefenen;
- 4° onmiddellijk passende consolidatie- en beveiligingsmaatregelen te nemen in geval van nood.
- 5° de verrijdbaarheid en beweeglijkheid (toppen – gieken) van de elektrische havenkraan minimaal in stand te houden.

**Art. 5.** Een toelating is vereist voor de volgende handelingen aan of in het monument:

- 1° het uitvoeren van de volgende handelingen aan het exterieur:
  - a) het verwijderen, vervangen, wijzigen of verstevigen van constructieve elementen;
  - b) het verwijderen, vervangen of wijzigen van historische materialen en het toepassen van behandelingen met als doel de historische materialen te reinigen, te herstellen, te verduurzamen of te beschermen tegen verweer en aantasting;
  - c) het aanbrengen, verwijderen, vervangen of wijzigen van de kleur, textuur of samenstelling van de afwerkingslagen;
  - d) het aanbrengen, verwijderen, vervangen of wijzigen van buitenschrijnwerken, deuren, ramen, luiken, poorten, inclusief de beglazing, beslag, hang- en sluitwerk;
  - e) het aanbrengen, vervangen of wijzigen van opschriften, publiciteitsinrichtingen of uithangborden, met uitzondering van verkiezingspubliciteit en met uitzondering van publiciteitsinrichtingen waarbij wordt bekend gemaakt dat het goed te koop of te huur is, op voorwaarde dat de totale maximale oppervlakte niet meer bedraagt dan 4 m<sup>2</sup>.
- 2° het uitvoeren van de volgende handelingen aan of in het interieur dat over erfgoedwaarde beschikt:
  - a) het uitvoeren van destructief materiaaltechnisch onderzoek;
  - b) het uitvoeren van structurele werken en het toevoegen van nieuwe structuren;
  - c) het verwijderen, vervangen of wijzigen van historische materialen en het toepassen van behandelingen met als doel de historische materialen te reinigen, te herstellen, te verduurzamen of te beschermen tegen verweer en aantasting;
  - d) het verwijderen, vervangen of wijzigen van plafonds, vloeren, trappen, binnenschrijnwerken, inclusief de beglazing, beslag, hang- en sluitwerk, en van waardevolle interieurelementen;
  - e) het beschilderen van ongeschilderde elementen of het schilderen in andere kleuren of kleurschakeringen of met een andere verfsoort dan de aanwezige;
  - f) het plaatsen of vernieuwen van technische voorzieningen, met uitzondering van die installaties waarvoor geen destructieve ingrepen moeten gebeuren en/of die geen storende visuele impact hebben op de erfgoedelementen en -kenmerken.

- 3° het uitvoeren van volgende handelingen aan de beschermde en nog in gebruik zijnde toestellen:
- a) het wijzigen, vervangen of herstellen van het beschermde goed of onderdeel ervan met niet-originele materialen en constructietechnieken;
  - b) het volledig of gedeeltelijk uiteen nemen, verplaatsen of wijzigen van de technische kenmerken van toestellen.

Er is geen toelating vereist voor:

- 1° regulier onderhoud;
- 2° passende consolidatie- en beveiligingsmaatregelen in geval van nood.

Brussel, 04/12/23

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

Getekend door: Matthias Diependaele (Sig)  
Getekend op: 2023-12-04 11:53:23 +01:00  
Reden: Ik keur dit document goed



Matthias DIEPENDAELE