

**Bijlage 1. Lijst van vastgestelde inventarisvaartuigen bij het ministerieel
besluit tot vaststelling van de inventaris van het varend erfgoed**

1. 55-meterschip Timoré

Deze vaststelling betreft het binnenvrachtschip Timoré. Meetbriefnummer: BR 34988 B.
Rijnvaartnummer: 6002300.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde als 55-meterschip gebouwd in 1959 bij Fulton Marine in Klein-Willebroek.



2. Baquet van Charleroi Mar-Mar

Deze vaststelling betreft de baquet van Charleroi Mar-Mar uit de collectie van het Museum aan de Stroom (MAS) in Antwerpen.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- sociaal-culturele waarde als voorbeeld van de leef- en werkomstandigheden van de binnenvaartschippers.
- historische waarde als voorbeeld van de schepen die zorgden voor het vrachtvervoer op het kanaal Charleroi-Brussel, de Rupel en de Schelde tussen 1832 en 1933.
- industrieel-archeologische waarde als voorbeeld van de bouw van dergelijk kleine vrachtschepen in staal.
- wetenschappelijke waarde als enig overblijvend exemplaar dat Vlaanderen rijk is.



3. Bebakeningsschip Doel

Deze vaststelling betreft het bebakeningsschip Doel. Het vaartuig werd als varend erfgoed beschermd. Europe nummer: 06105312.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Het bebakeningsschip Doel werd gebouwd in 1952 door Béliard-Crighton in Oostende in opdracht van de Belgische staat en sindsdien ingezet voor het onderhouden en stelselmatig aanpassen van de bebakening langs het Belgische deel van de Zeeschelde. Dit wijst op het toenemend belang dat door de overheid werd gehecht aan de veiligheid op de vaarwegen ten gevolge de steeds toenemende intensiteit van de scheepvaart na de Tweede Wereldoorlog.
- industrieel-archeologische waarde: De romp van het bebakeningsschip Doel is een voorbeeld van een overgangsfase in de scheepsbouw waarbij zowel klinknagelverbindingen als aan elkaar gelaste platen worden gebruikt. Het schip bezit nog zijn oorspronkelijke dieselmotor: een ABC zescilinder van 250 pk. Mast, giek, lieren, ankerrollen en sterkte van de constructie zijn ontworpen voor de specifieke taak van het schip. Het bebakeningsschip is dan ook een uniek en gaaf bewaard voorbeeld van een specifiek voor haar taak ontworpen en gebouwd werkschip.
- wetenschappelijke waarde: Lijnenplan, onderdompeling, langse en dwarse stabiliteit zijn bedacht op het lichten en onderhouden van bebakening.



4. Boeierschuit Ziet op u Zelfen

Deze vaststelling betreft de boeierschuit Ziet op u Zelfen. Het vaartuig werd als varende erfgoed beschermd. Immatriculatie-nummer: B 37712. Op het ogenblik van de bescherming in 2014 was het nummer van de Vlaggenbrief: A774080.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde als een voor Vlaanderen representatief voorbeeld van een ijzeren zeilend vrachtschip, oorspronkelijk gebouwd in 1884 in Ablasserdam (Nederland), met alle uitwendige typologische kenmerken van een boeierschuit, een variant op de grotere tjalken.
- wetenschappelijke waarde als uniek voorbeeld van een rompvorm en typologie die sterk aansluit bij de verdwenen types Vlaamse en Brabantse vrachtschepen zoals de pleiten en schuiten.



5. Brabantse boot Mentjen

Deze vaststelling betreft de Mentjen.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde als typische open bijboot van een binnenschip.
- industrieel-archeologische waarde als voorbeeld van de bouwwijze van dit typische, eikenhouten vaartuig.



6. Bretoense sloep Zeezot

Deze vaststelling betreft de Bretoense sloep Zeezot. Vlaggenbrief: K 809143.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde als sloep die vlak na de Tweede Wereldoorlog in het Franse departement Morbihan werd gebouwd en later tot zeiljacht werd omgebouwd.



7. Drijvende stoomkraan nummer 9

Deze vaststelling betreft de Drijvende stoomkraan nr. 9. De drijvende stoomkraan is als varend erfgoed beschermd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde als enig voorbeeld van een door stoom aangedreven 10-tons havenkraan, gebouwd tussen 1948 en 1951 door de Boelwerf van Temse en de Boomse metaalwerken, maar gebaseerd op vooroorlogse technieken; als enig voorbeeld van een vlottende kraaninstallatie op een deels gelast en deels geklonken ponton.
- wetenschappelijke waarde als voorbeeld van een havenkraan met dubbele giek in functie van een betere controle van de verplaatsing van de last. De kraan wordt bovendien door een stoominstallatie aangedreven.
- sociaal-culturele waarde als voorbeeld van het gebruik van verplaatsbare haveninstallaties die enkel met een specifiek vakmanschap konden bediend worden.



8. Expeditieschip Commandant Fourcault

Deze vaststelling betreft de Commandant Fourcault.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: Het schip werd in 1968 op de Chantier Naval de Rupelmonde als loodsboot 1 gebouwd.
- sociaal-culturele waarde als voorbeeld van de leef- en werkomstandigheden van de loodsen, de bemanning en van 1985 tot 1991 de cadetten van de Zeevaartschool. Vanaf het jaar 2000 wordt het schip gebruikt als expeditieschip.
- historische waarde: Het schip werd genoemd naar de gezagvoerder van het Belgische opleidingsschip Comte de Smet de Naeyer dat in 1906 verging.



9. Garnaalvisser Crangon

Deze vaststelling betreft het vissersvaartuig Crangon. De Crangon is als varend erfgoed beschermd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Het schip werd in 1964 gebouwd op de werf De Graeve in Zeebrugge. De Crangon is één van de laatste houten vissersvaartuigen in België en is het laatste dat uitgerust is met origineel vistuig voor de plankvisserij.
- industrieel-archeologische waarde: Het scheepstype wordt in Oostende een garnalenvisser genoemd en gaat terug op het 19de-eeuwse houten kielschip met rondspant zonder spiegel. Het schip beschikt wel over overhangende stevens en werd ook voorzien van een hoge voorbouw door middel van een stalen stormbak. De Crangon heeft nog zijn originele Belgische ABC 3-cylindermotor uit 1964 (145pk). Bovendien is het aanwezige visserstuig eveneens origineel en van Belgische makelij. Het gaat onder meer om het oorspronkelijke via een riem aangedreven winchsysteem en de kookketel en cilinder voor het bereiden van garnaal. De Crangon vormt een materiële getuige van een bepaalde technologische fase in de constructie en uitrusting van vissersvaartuigen.
- wetenschappelijke waarde: De Crangon illustreert de plankvisserijmethode waarmee garnaal werd gevisst en waarvan het traditionele, proefondervindelijke karakter berust op observatie en het bedenken van praktische en op een bepaald ogenblik beschikbare, aan traditie gebonden en betaalbare middelen om het gestelde doel te bereiken.
- sociaal-culturele waarde: De Crangon is een materiële getuige van de kustvaartvisserij uit de jaren 1960 en getuigt aldus van de arbeidsomstandigheden die toen normaal waren. Tevens valt het schip op door de sierlijke vorm die exemplarisch is voor het traditionele ambacht dat typerend is voor de Belgische scheepsbouw en die bepaalde cultuurgebonden esthetische en technische uitgangspunten perfect illustreert.



10. Hoogaarsjacht BRU24

Deze vaststelling betreft het hoogaarszeiljacht BRU24. Het jacht maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De BRU24 is een houten hoogaars die voor de Eerste Wereldoorlog werd gebouwd op de werf J. Stam in Nieuw-Lekkerland (Nederland).
- historische waarde: Na als visserschip in de Zeeuwse wateren mosselen en oesters te vervoeren, werd de BRU24 een zeiljacht dat vanaf 1946 de Royal Yacht Club van België in Antwerpen als thuisbasis had. De BRU24 werd in 1987 door F. Mertens uit Brasschaat aan het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen geschonken.
- sociaal-culturele waarde: In 1946 werd het vaartuig omgebouwd tot zeiljacht. Dat getuigt van de interesse van de pleziervaartwereld voor traditionele types vaartuigen.



11. Hoogaarsjacht Den Oeschaert

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Den Oeschaert. Het werd als varende erfgoed beschermd.
Immatriculatie-nummer: B 16307.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Den Oeschaert is een stalen hoogaarsjacht gebouwd in 1966. Het is een representatief en authentiek voorbeeld van een traditionele visie op de bouw van plezierjachten na de Tweede Wereldoorlog gebaseerd op de hoogaars. Dit is een kleiner scheepstype gebouwd voor de visvangst op het Scheldebekken en gebruikt in Vlaanderen.
- wetenschappelijke waarde als representatief en uniek voorbeeld van het scheepstype hoogaars onder andere gekenmerkt door de gestrekte boeg en de sterk geronde achtersteven; door het hernemen van een ouder type van romp, tuigage en zeilplan vanwege de degelijke vaarkwaliteiten van het historische scheepstype.



12. Hoogaarsjacht Dolfijn 2

Deze vaststelling betreft de houten hoogaars Dolfijn 2. Het jacht maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde als representatief en authentiek voorbeeld van een traditionele visie op de bouw van plezierjachten in het interbellum gebaseerd op de hoogaars. Dit is een kleiner scheepstype voor de visvangst op het Scheldebekken. De Dolfijn 2 werd in 1929 gebouwd op de werf Duivendijk in Tholen (Nederland).
- sociaal-culturele waarde als zeiljacht gebouwd voor de joodse graficus Rudolf Schönberg (1901-1944), een zoon van een Antwerps bankier. De Dolfijn 2 werd ingeschreven in het jachtenregister van de Royal Yacht Club van België (RYCB) in Antwerpen.
- wetenschappelijke waarde als representatief en uniek voorbeeld van het scheepstype hoogaars onder andere gekenmerkt door de gestrekte boeg, de vloeiende lijn van het berghout en de sterk geronde achtersteven met een kottertuig met een grootzeil met gebogen gaffel.



13. Hoogaarsjacht Pyp Toeback

Deze vaststelling betreft de Pyp Toeback, een stalen hoogaars die als jacht werd gebouwd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde als representatief en authentiek voorbeeld van een traditionele visie op de bouw van plezierjachten na de Tweede Wereldoorlog gebaseerd op de hoogaars. Dit is een kleiner scheepstype voor de visvangst op het Scheldebekken. De Pyp Toeback werd in 1848 gebouwd op de werf Van de Voorde in Antwerpen naar de plannen van de kartonondernemer Edgard De Graef.
- wetenschappelijke waarde als representatief voorbeeld van het scheepstype hoogaars onder andere gekenmerkt door de gestrekte boeg, de vloeiende lijn van het berghout en de sterk geronde achtersteven met een kottertuig met een grootzeil met gebogen gaffel.



14. IJslandvisser O305 François Musin

Deze vaststelling betreft de O305 François Musin. De IJslandvaarder is als varend erfgoed beschermd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De O305 is een zijtreiler voor de IJslandvaart die in 1948 in Oostende bij Béliard-Crighton werd gebouwd. De Musin is een getuige van de IJslandvaart. Dit was een belangrijke economische activiteit voor de kuststreek vanaf de tweede helft van de 19de eeuw tot 1970.
- industrieel-archeologische waarde: Het schip is gebouwd als een geklonken staalconstructie hoewel ten gevolge van de technologische evolutie van de Tweede Wereldoorlog de meeste werven al waren overgeschakeld op de sterkere en minder arbeidsintensieve lastechnieken. Het schip was een zijtreiler.
- wetenschappelijke waarde: De rompvorm en lijnenplan zijn het gevolg van de stelselmatige evolutie waarbij een verhoogde zeewaardigheid en stabiliteit werd betracht voor de zeegang en deining van de Noordzee en het noorden van de Atlantische Oceaan.
- sociaal-culturele waarde: De IJslandvaart nam een bijzondere plaats in bij de bevolking van de kusthavens. De IJslandvaarders werkten in moeilijke en gevaarlijke omstandigheden, wat menig mensenleven heeft gekost.



15. IJslandvisser Amandine

Deze vaststelling betreft de zijtreiler Amandine.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Amandine maakte deel uit van de IJslandvloot die vanuit de haven van Oostende viste in de IJslandse wateren. Dit was een belangrijke economische activiteit voor de kuststreek vanaf de tweede helft van de 19de eeuw tot 1970. De Amandine werd als laatste IJslandvisser in 1995 uit de vaart genomen.
- industrieel-archeologische waarde: De zijtreiler werd in 1961 door de scheepswerf Panesi in Oostende gebouwd. De stalen romp van het schip werd volledig elektrisch gelast. De enige uitzondering hierop was de bovenbouw (het stuurhuis en de kaartenkamer) die in aluminium werd gebouwd. Het schip had een flink oplopende zeeg (deklijn) en een hoge boeg waarop een stormbak werd geplaatst. In tegenstelling tot het lage achterdek van de vroegere generatie IJslandvaarders zoals de François Musin, had de Amandine een hoog achterdek om het schip tegen achteroplopende golven te beschermen.
- wetenschappelijke waarde: De rompvorm, lijnenplan en diepgang zijn het gevolg van de stelselmatige evolutie waarbij een verhoogde zeewaardigheid en stabiliteit werd betracht voor de zeegang en deining van de Noordzee en het noorden van de Atlantische Oceaan.
- sociaal-culturele waarde: De IJslandvaart nam een bijzondere plaats in bij de bevolking van de kusthavens. De IJslandvaarders werkten in moeilijke en gevaarlijke omstandigheden, wat menig mensenleven heeft gekost.



16. Kempenaar Tristan

Deze vaststelling betreft de Kempenaar Tristan. Meetbriefnummer: BR 34450 B.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde als Kempenaar gebouwd door één van de werven in Baasrode in 1927 voor de familie De Waegeneere.



17. Kerkschip Sint-Jozef

Deze vaststelling betreft het Kerkschip Sint-Jozef. Het kerkschip is beschermd als varend erfgoed.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Het kerkschip Sint-Jozef werd tussen 1942 en 1944 als betonnen bunkerschip gebouwd in functie van de bevoorrading van de Duitse vloot. Het is een materiële getuige van de militaire en strategische ontwikkelingen tijdens de Tweede Wereldoorlog waarbij permanent gezocht werd naar verbeteringen en nieuwe technieken om de Duitse vloot te ondersteunen.
- industrieel-archeologische waarde: Als voorbeeld van de gevarieerde toepassingen en mogelijkheden voor het bouwen met gewapend beton, in de scheepsbouw aangeduid als ferrociment. Als gaaf bewaard voorbeeld van een bepaalde fase in de ontwikkeling van de toepassing van ferrociment voor de bouw van scheepsrompen.
- sociaal-culturele waarde: De herbestemming als apostolaat der schippers in 1952 en het gebruik van het vaartuig als ontmoetingsplaats voor de binnenschippersgemeenschap geeft het een betekenis voor de haven van Antwerpen.



18. Kielboot BB11 Noor

Deze vaststelling betreft de BB11 Noor. Vlaggenbrief: A 781656.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Noor is een kielboot van het type BB11 uit 1960. Alle BB11 kielboten werden door Borge Bringsvaerd gebouwd in Drobak (Noorwegen). De kielboot werd in 1956 ontworpen als dagzeiler en wedstrijdboot. Er werden over de jaren ongeveer 1300 exemplaren geproduceerd die in meer dan tien landen worden gezeild.
- sociaal-culturele waarde: Op het einde van de jaren 1950 was de Royal Yacht Club van België (RYCB) in Antwerpen op zoek naar een redelijk geprijsd alternatief voor de Draak en 5.5 meter klasse. Er werd in 1960 voor de strikte eenheidsklasse BB11 van Borge Bringsvaerd gekozen. De BB11 was een snelle en zeewaardige kielboot.
- industrieel-archeologische waarde: De huidbeplanking in mahonie werd met karveelbouw aangebracht op de gebogen eiken spanten. De kiel is uit eikvervaardigd, het dek uit verlijmd hout. Als ballast werd een gietijzeren blok van 275 kilogram ingewerkt in de kiel. De BB11 voert een torengetuigd sloepstuig met een grootzeil van 7,6 m² en een fok van 3,6 m². Tot de zeiluitrusting behoort ook een spinnaker van 15 m². De mast en giek hebben een ovale sectie en werden in gelamineerde Oregon pine vervaardigd.



19. Klipperzaak Sint-Antonius

Deze vaststelling betreft de klipperzaak Sint-Antonius. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde als klipperzaak onder zeil die in 1914 in Ledeberg werd gebouwd door Polydoor De Roose. Het vaartuig kreeg later een motor.
- sociaal-culturele waarde: Als voorbeeld van de leef- en werkomstandigheden aan boord van de oude binnenvaartschepen.



20. Klipperaak Tijl Uilenspiegel

Deze vaststelling betreft de klipperaak Tijl Uilenspiegel. Het vaartuig is als monument beschermd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Tijl Uilenspiegel is een uniek en goed bewaard voorbeeld van een Belgische klipperaak die in 1896 in Baasrode door de scheepswerf Van Damme werd gebouwd en die ondanks latere verbouwingen zijn authenticiteit heeft behouden.



21. Knots Courlis

Deze vaststelling betreft de Antwerpse knots Courlis. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- wetenschappelijke waarde: De Antwerpse knots Courlis werd in 1928 gebouwd op de werf Pochet in Merksem. De Antwerpse knots was een type vissersschip dat op de Westerschelde werd ingezet en rond de Eerste Wereldoorlog verdween. Het jacht is dus een historische evocatie van een type dat in het interbellum al was verdwenen.
- sociaal-culturele waarde: De knots werd als zeiljacht gebouwd, wat getuigde van de interesse in de traditionele plat- en rondbodems binnen de opkomende pleziervaart.



22. Kruispolderaak Nemrod

Deze vaststelling betreft de kruispolderaak Nemrod. Het jacht is als varende erfgoed beschermd. Op het ogenblik van de bescherming (2014): Meetbrief: BR 26804 en Vlaggenbrief: B 748688. Nieuwe vlaggenbrief 2017-2022: B 818395.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde als uniek en authentiek voorbeeld van een ijzeren plezierjacht gebouwd door de werf De Klerk in 1898 in Kruispolder (Nederland) in opdracht van een Antwerpse handelaar en altijd in Vlaanderen gebruikt.
- industrieel-archeologische waarde van de geklonken staalconstructie met rompvorm en tuigage van een aak; als voorbeeld van de overgang van houtbouw naar staalbouw door het gebruik van een kokervormige houten kielbalk.
- wetenschappelijke waarde van de hoogstaande interieurafwerking en ambachtelijke uitvoering van diverse decoratietechnieken.



23. Kustvaarder SeaSens

Deze vaststelling betreft de kustvaarder Seasens.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De SeaSens werd tussen 1939 en 1941 gebouwd op de Stader Schiffswerft in Duitsland. Die scheepswerf specialiseerde zich vanaf het einde van de jaren 1930 in de productie van kustvaarders. Een kustvaarder is een klein vrachtschip dat werd gebruikt voor vrachtvervoer in de kustwateren en op de bevaarbare rivieren. Zoals in de binnenvaart waren de schepen meestal eigendom van de schipper, in dit geval aanvankelijk Heinz Schriewer.
- sociaal-culturele waarde: Het interieur achteraan het schip met de woon- en verblijfsruimte geeft een inzicht in het leven van de kustvaarder.



24. Kustvisser N116 Nostalgie

Deze vaststelling betreft het visserschip N116 Nostalgie.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De N116 Nostalgie is een kustvisser die in 1961 werd gebouwd bij Degraeve in Zeebrugge voor rekening van Raphaël Beyen. Het vaartuig kreeg een uitrusting voor de boomkorvisserij. De vorm van de houten romp gaat terug op het negentiende-eeuwse gezeilde houten kielschip zonder spiegel. De moderne variant heeft evenwel overhangende stevens wat toelaat om het roerwerk intern op te stellen en een efficiënte schroef te installeren. De Nostalgie werd voorzien van een hoge voorbouw in staal, de zogenaamde stormbak.
- sociaal-culturele waarde: Het vaartuig geeft een zicht op het typische werk aan boord van een kustvisser.
- wetenschappelijke waarde: De Nostalgie is een voorbeeld van de houten garnalenvisser zoals die aan de Vlaamse kust werd gebouwd tot in de jaren 1960.



25. Kustvisser N788 Moed en Vertrouwen

Deze vaststelling betreft de N788 Moed en Vertrouwen.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde als houten kustvisser die in 1942 door Jules Denye werd gebouwd en vandaag op het droge in Oostduinkerke staat opgesteld.



26. Kustvisser O148 Snipe

Deze vaststelling betreft het visserschip O148 Snipe.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Snipe is een garnaalvisser die in 1958 in Oostende door August Loy werd gebouwd voor Charles Deblauwe. De O148 Snipe is een houten rondspant kielschip. De rompvorm van zogenaamde garnalenvissers gaat terug op het negentiende-eeuwse houten kielschip, zonder vlakke spiegel. Het vaartuig beschikt over één dek en heeft overhangende stevens. De Snipe heeft een afgerond puntig gat dat toelaat om het roerwerk intern op te stellen en een efficiënte schroef te installeren. Het schip werd voorzien van een hoge vooropbouw, de zogenaamde stormbak. De romp van de Snipe werd gebouwd in eik, terwijl de stormbak, de behuizing van het logies en de stuurhut in staal werden uitgevoerd.



27. Kustvisser OD1 Martha

Deze vaststelling betreft het kustvisserstvaartuig OD1 Martha. Het vaartuig is beschermd als monument.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De OD1 Martha werd in 1942 door de Oostendse werf Crabeels gebouwd voor Georges De Groote. Als enige overgebleven vaartuig van de Vlaamse maritieme vloot uit de Tweede Wereldoorlog dat ontsnapte aan de sloperswoede sedert de jaren 1960.
- industrieel-archeologische waarde: Als goed bewaard voorbeeld van een houten kustvisserstvaartuig uit de Tweede Wereldoorlog.



28. Lemmerhengst BOU 8 Isabelle

Deze vaststelling betreft het vissersschip BOU8 Isabelle. Het schip is als monument beschermd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: Als een zeldzame houten lemmerhengst die in 1928 werd gebouwd op de scheepswerf Moed en Trouw van Piet Verras in Paal (Nederland). Het gaat om een voorbeeld van het scheepstype hengst dat in Oost-Vlaanderen is ontstaan en vooral in Zeeuws-Vlaanderen tot lemmerhengst werd ontwikkeld.
- Sociaal-culturele waarde: Het schip werd in 1973 aangekocht door het gemeentebestuur van Boekhoute en opgesteld op het droge aan de kerk als herinnering aan het vissersverleden van het dorp, dat verdween met de indamming van de Braakman, een arm die Boekhoute met de Westerschelde verbond.



29. Lichtschip West-Hinder 1

Vaststelling van het lichtschip West-Hinder 1 in Rupelmonde.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De lichtschepen 1, 2 en 3 werden in 1950 in Oostende bij Béliard-Crighton gebouwd. De schepen vormen een visitekaartje van het vakmanschap van de werf.
- wetenschappelijke waarde: De lichtschepen 1, 2 en 3 werden vanaf 1950 met een beurtrol ingezet om de zandbanken Wandelaar en West-Hinder met hun lichtbaken aan te duiden. Ze werden eveneens gebruikt als observatieschepen. Het derde schip lag als reserve in de haven. De lichtschepen werden in 1994 uit dienst genomen en vervangen door elektrische lichtplatformen.



30. Lichtschip West-Hinder 2

Deze vaststelling betreft het lichtschip West-Hinder 2. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van Seafront in Zeebrugge.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De lichtschepen 1, 2 en 3 werden in 1950 in Oostende bij Béliard-Crighton gebouwd. De schepen vormen een visitekaartje van het vakmanschap van de werf.
- wetenschappelijke waarde: De lichtschepen 1, 2 en 3 werden vanaf 1950 met een beurtrol ingezet om de zandbanken Wandelaar en West-Hinder met hun lichtbaken aan te duiden. Ze werden eveneens gebruikt als observatieschepen. Het derde schip lag als reserve in de haven. De lichtschepen werden in 1994 uit dienst genomen en vervangen door elektrische lichtplatformen.



31. Lichtschip West-Hinder 3

Deze vaststelling betreft het lichtschip West-Hinder 3. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De lichtschepen 1, 2 en 3 werden in 1950 in Oostende bij Béliard-Crighton gebouwd. De schepen vormen een visitekaartje van het vakmanschap van de werf.
- wetenschappelijke waarde: De lichtschepen 1, 2 en 3 werden vanaf 1950 met een beurtrol ingezet om de zandbanken Wandelaar en West-Hinder met hun lichtbaken aan te duiden. Ze werden eveneens gebruikt als observatieschepen. Het derde schip lag als reserve in de haven. De lichtschepen werden in 1994 uit dienst genomen en vervangen door elektrische lichtplatformen.



32. Loodsboot 4

Deze vaststelling betreft de Loodsboot 4.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Loodsboot 4 werd in 1950 gebouwd bij Béliard-Crighton in Oostende. Het schip is een pronkstuk van het kunnen van Béliard-Crighton vlak na de Tweede Wereldoorlog.
- sociaal-culturele waarde als voorbeeld van de leef- en werkomstandigheden van de loodsen en de bemanning.
- wetenschappelijke waarde: De loodsboot 4 werd aangedreven door een SEM Carels dieselmotor G35r. De 6-cilindermotor leverde 1050 pk bij 195 toeren per minuut. De loodsboot 4 kon een kruissnelheid halen van 14,3 knopen. De motor en de machinekamer op een dergelijke schaal vormen uitzonderlijke relictten van het scheepsbouwverleden van Vlaanderen.



33. Luxemotor Kludde

Deze vaststelling betreft de Kludde.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: Dit schip is een luxemotor die in 1915 werd gebouwd op de scheepswerf Boot in Alphen aan de Rijn. Het voer vanaf 1930 in België.
- sociaal-culturele waarde: Het schip getuigt van de leef- en werkomstandigheden in de binnenvaart.



34. Mosselhengst D'n Bruinen

Deze vaststelling betreft de mosselhengst D'n Bruinen. Het schip werd als varend erfgoed beschermd. Immatriculatie nummer: B 58554.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Als representatief voorbeeld van een houten vissersvaartuig voor de Zeeuwse wateren en de Scheldedelta, dat werd gebruikt voor aanvoer van mosselen naar Vlaanderen. D'n Bruinen werd in 1902 gebouwd op de werf Moed en Trouw van Alphonsius Verras in Paal (Zeeuws-Vlaanderen).
- wetenschappelijke waarde: Als representatief voorbeeld van een maximale en correcte toepassing van de oorspronkelijke ambachtelijke houtbouw met behoud van de oorspronkelijke typologie en detaillering van het schip; als representatief en varend voorbeeld van een mosselhengst gerestaureerd in Vlaanderen.
- sociaal-culturele waarde: Vanwege het actief varend, educatief, cultureel en toeristisch gebruik.



35. Motorjacht Alice

Deze vaststelling betreft het motorjacht Alice. Het motorjacht is als varend erfgoed beschermd. Immatriculatieplaat: B17321. Vlaggenbrief B793310. Op moment van bescherming (2014): Meetbriefnummer BR 22304 B.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Alice is een stalen bakdekkruiers die in Hoboken werd gebouwd in 1932. Het is een uitzonderlijk voorbeeld van een solide geklonken staalconstructie.
- wetenschappelijke waarde: Bijzonder fraaie vormgeving van het casco met art deco invloeden.
- historische waarde: Voorbeeld van het ruime gamma van scheepstypes gebouwd op de historische werf van Cockerill in Hoboken, dat onder andere befaamd was voor de bouw van passagiersschepen van de Compagnie Maritime Belge.



36. Motorjacht Allegonda

Deze vaststelling betreft het motorjacht Allegonda. Het motorjacht is beschermd als varend erfgoed. Meetbriefnummer op het ogenblik van de bescherming (2014): BR 22304 B.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Allegonda werd in 1911 in Amsterdam gebouwd op de werf De Amstel. Het is een uniek voorbeeld van een motorjacht, type bakdekkruiser, gebouwd voor de Eerste Wereldoorlog.
- wetenschappelijke waarde: Vanwege een uitzonderlijk verfijnd interieur in Jugendstil naar ontwerp van Carel Lion Cachet.



37. Motorjacht Avila

Deze vaststelling betreft het motorjacht Avila. Het vaartuig wordt in het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis in Brussel bewaard.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Koning Boudewijn bestelde de Avila in 1964 als sportvissersvaartuig op een werf in Bilbao. Het jacht, naar een ontwerp van Colin Mudie, lag afgemeerd in Motril aan de Spaanse zuidkust.
- sociaal-culturele waarde: De Avila is het jacht dat koning Boudewijn gebruikte tijdens zijn vakanties in het Spaanse Motril. Vanaf Leopold II had de koninklijke familie een levendige interesse in de pleziervaart.



38. Motorjacht Broomside

Deze vaststelling betreft het motorjacht Broomside. Immatriculatie nummer: B50382.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Broomside is een houten bakdekkruiser gebouwd in 1940 op de werf C.J. Broom and Sons - Brundall (bij Norfolk - Groot-Brittannië).
- sociaal-culturele waarde: Het motorjacht getuigt van de blijvende interesse voor dit type in hout gebouwde bakdekkruiser.



39. Motorjacht Clipper

Deze vaststelling betreft de bakdekkruiser Clipper.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Clipper is een stalen bakdekkruiser die in 1928 in Dordrecht werd gebouwd.
- industrieel-archeologische waarde: De stalen huidplanten en spanten werden geklonken.
- sociaal-culturele waarde: Als voorbeeld van de blijvende interesse voor de pleziervaart met motorjachten.



40. Motorjacht Elektra

Deze vaststelling betreft het motorjacht Elektra. Het jacht is als varend erfgoed beschermd. Op ogenblik van de bescherming (2014): Meetbrief: BR 11180 B. Vlaggenbrief: A 779421.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Het motorjacht Elektra werd in 1964 gebouwd bij Van de Voorde in Antwerpen. Het is een voorbeeld van de verdere evolutie van de scheepsarchitectuur en bouw van plezierjachten in Vlaanderen na de Tweede Wereldoorlog in functie van de toename van de vraag.



41. Motorjacht Gentiana

Deze vaststelling betreft het motorjacht Gentiana. De Gentiana is als varende erfgoed beschermd. Immatriculatie nummer: B 19002. Op het moment van bescherming (2014): Vlaggenbrief A 725874.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Gentiana is een kofferdekkruiser uit 1955, gebouwd op de werf Thornycroft in Southampton (Groot-Brittannië). Het is een voorbeeld van de houtbouw in diagonaalbeplanking. Het vaartuig heeft nog zijn twee oorspronkelijke dieselmotoren uit 1955.
- wetenschappelijke waarde: Als voorbeeld van de verderzetting van de houtbouw bij plezierjachten na de Tweede Wereldoorlog.



42. Motorjacht Kromme Balg

Deze vaststelling betreft de kofferdekkruiser Kromme Balg. Immatriculatie-nummer: B 66025.
Vlaggenbrief: Z 782374, nr. 45496.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Kromme Balg is een patrouillevaartuig van de Nederlandse Rijkspolitie dat in 1942 door de scheepswerf De Vries-Lentsch in Noord-Amsterdam werd opgeleverd. Na een carrière bij de Rijkspolitie werd het vaartuig vanaf 1976 als pleziervaartuig gebruikt.



43. Motorjacht Mar-i-Cel

Deze vaststelling betreft het motorjacht Mar-i-cel. Immatriculatie nummer: B 45909.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Mar-i-Cel is een houten bakdekkruiser die in 1932 werd gebouwd door de werf Brooke in Lowestoft in Groot-Brittannië. Bij de bouw werd gebruik gemaakt van eik, olm, pitch pine en mahoniehout. De kiel werd vervangen door twee balken, die werden samengeklemd met een stalen profiel. Het dek in dennenhout werd in de jaren 1960 vervangen door teak.
- sociaal-culturele waarde: de Mar-i-Cel getuigt van de blijvende aandacht voor de klassieke lijnen van de bakdekkruiser in de pleziervaart.



44. Motorjacht Milenka

Deze vaststelling betreft de bakdekkruiser Milenka. Immatriculatie nummer: B 37625.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Milenka is een stalen bakdekkruiser gebouwd in Oestgeest (Nederland) in 1935.
- sociaal-culturele waarde: Als symbool voor de blijvende aandacht voor de klassieke lijnen van de bakdekkruiser in de pleziervaart.



45. Motorjacht Napoleon

Deze vaststelling betreft het motorjacht Napoleon. Het motorjacht werd als varend erfgoed beschermd. Meetbrief op het ogenblik van de bescherming (2014): BR 36437 B.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Napoleon is een stalen motorjacht dat in 1929 op de scheepswerf Van Praet-Dansaert (Baasrode) werd gebouwd. Het is een voorbeeld van een motorjacht gebouwd door en voor de eigenaar van de scheepswerf Van Praet-Dansaert in Baasrode, gekend voor de bouw van diverse scheepstypes in staal.
- wetenschappelijke waarde: Als uitzonderlijk voorbeeld van een scheepsinterieur met ambachtelijk waardevolle en decoratieve elementen in empirestijl.



46. Motorjacht Snow Goose

Deze vaststelling betreft de Snow Goose. Immatriculatie nummer: B 61918. Vlaggenbrief: A776416.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- Industrieel-archeologische waarde: De Snow Goose werd in hout gebouwd in 1962 op de werf Woodnutt and Co, naar een ontwerp van de scheepsarchitect Frederick R. Parker.
- sociaal-culturele waarde: Als voorbeeld voor de blijvende interesse in het gebruik van hout als constructiemateriaal voor pleziervaartuigen.



47. Motorjacht Zoef

Deze vaststelling betreft het patrouillevaartuig Zoef. Immatriculatie nummer: B 13790.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Zoef is een patrouillevaartuig van de Nederlandse Rijkspolitie dat in 1942 door de scheepswerf De Vries-Lentsch in Noord-Amsterdam werd opgeleverd. Na een carrière bij de Rijkspolitie werd het vaartuig vanaf 1967 als pleziervaartuig gebruikt.

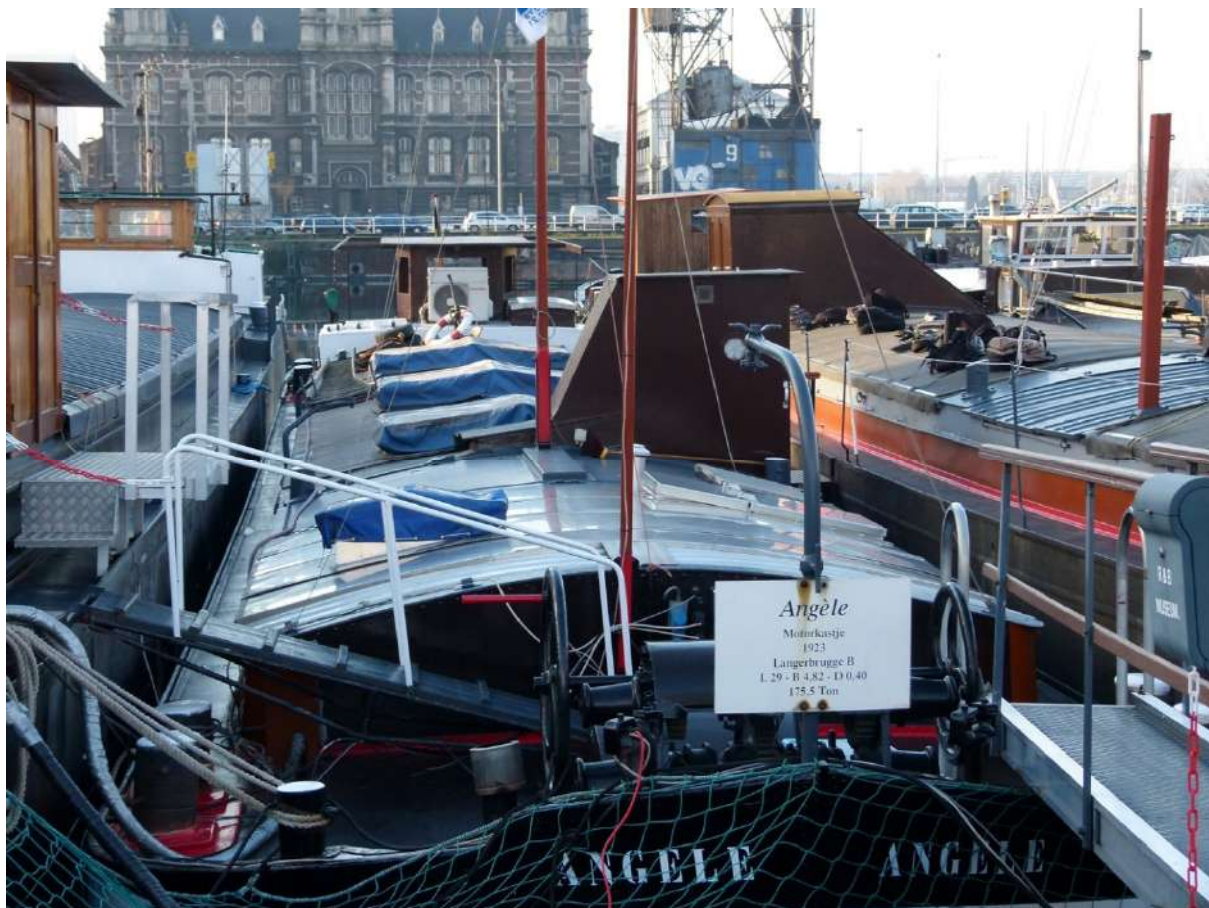


48. Motorkastje Angèle

Deze vaststelling betreft het binnenvaartschip Angèle. Het schip maakt deel uit van de collectie van het Rijn- en Binnenvaartmuseum.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Angèle is een motorkastje dat in 1923 werd gebouwd in Langerbrugge. Het schip van beperkte afmetingen werd gebruikt voor de vaart op kleine kanalen en havens in de Westhoek.
- industrieel-archeologische waarde: De Angèle werd gebouwd in geklonken staal. Het type wordt als een motorkastje omschreven, wat wil zeggen dat het gaat om een binnenvrachtschip met een lange balkvormige romp, maar met afmetingen die kleiner zijn dan van de gebruikelijke 38-meterspits die op de Noord-Franse kanalen voer. Het schip werd zonder motor gebouwd, maar in een latere fase werd een buitenslaper toegevoegd. Dit was een gevorderde uitvoering van de zogenaamde lamme arm.



49. Opduwer Anna

Deze vaststelling betreft de opduwer Anna. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het Rijn- en Binnenvaartmuseum.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Anna werd in 1932 als opduwer gebouwd op een onbekende werf in Nederland. Een opduwer is een klein motorscheepje van minimaal vier tot maximaal zeven meter. Het type ontstond aan het einde van de jaren 1920 als hulpmiddel voor het verplaatsen van vrachtvaartuigen zonder motor.
- industrieel-archeologische waarde: De Anna heeft een geklonken stalen romp. De meeste opduwers werden, zoals de Anna, wat steviger en zwaarder gebouwd dan scheepjes van vergelijkbare lengte. Omdat de motor redelijk sterk moest zijn, werd de fundatie van de motor en het schroefassysteem zwaar uitgevoerd. Het centrale roefje diende als machinekamer.
- wetenschappelijke waarde: Als unieke bewaarde opduwer in Vlaanderen.



50. Opleidingsschip Mercator

Deze vaststelling betreft het opleidingsschip Mercator. Het vaartuig is als monument beschermd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Mercator werd in 1932 gebouwd op de scheepswerf Ramage and Ferguson Ltd. (Leith, Schotland), onder directeur-generaal van het Zeewezen Adrien de Gerlache de Gomery. Het is het enige groot zeilend schoolschip uit die periode dat in opdracht van de Belgische staat werd gebruikt en ingezet.
- historische waarde: Sinds 1903 kregen toekomstige koopvaardijofficiëren een praktijkopleiding op een schip. In 1903 werd hiervoor de nv Belgische Zeevaartvereniging opgericht. Tussen 1932 en 1960 verzorgde de Mercator de opleiding van de toekomstige koopvaardijofficiëren. Het heeft voorts waarde omdat het deelnam aan bijzondere wetenschappelijke opdrachten en sportmanifestaties.
- sociaal-culturele waarde: Het vaartuig verleent inzicht in de opleidingsmethode bij de Belgische koopvaardij tot in 1960.
- wetenschappelijke waarde: Het was voorzien van alle moderne uitrusting (motoren, instrumenten, elektrische uitrusting), terwijl het als een barkentijn was getuigd. De Mercator is zeer compleet bewaard, inclusief de inrichting van de kajuiten.



51. Opleidingsschip Zénobe Gramme

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Zénobe Gramme.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Het onderzoeksschip Zénobe Gramme werd gebouwd op de Boelwerf in Temse in 1960-1961. Het schip werd ontworpen door de scheepsbouwingenieur Frank Van Dyck. Het lijnenplan was geïnspireerd op de Kalinika, het jacht van de directeur van de Boelwerf. Er werden opdrachten uitgevoerd in onder andere de Middellandse Zee, de Oostzee, IJsland en Noorwegen. De Zénobe Gramme is het enige zeilschip dat de Belgische marine in dienst heeft. In 1976 stak het schip een eerste keer de Atlantische Oceaan over tijdens de Tall Ships Race en won dat jaar de Cutty Sark Trophy voor het verlenen van bijstand aan twee andere schepen. Ook nadien volgden de deelnames aan langeafstandswedstrijden elkaar op. Het schip legde tussen de oplevering eind 1961 en 2011 328.000 zeemijlen af.
- sociaal-culturele waarde: Het schip diende als een oceanografisch onderzoeksschip. De Zénobe Gramme onderzocht de zeestromingen en de vorming van zandbanken voor de kust, maar evenzeer het akoestische profiel van Duitse mijnenvegers en vervuiling door koolwaterstoffen. De Zénobe Gramme kreeg de leuze "Quarendo invenies" (Wie zoekt die vindt). Het schip werd vanaf 1970 ingezet als school- en trainingsschip voor officieren en onderofficieren en dient eveneens als representatieschip.



52. Patrouilleboot P904 Sambre

Deze vaststelling betreft de vedette van de Rijnvloot P904 Sambre. Het schip is beschermd als varend erfgoed.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Er werden voor de Belgische marine in 1953-1954 tien rivierpatrouilleschepen gebouwd op de werf van Theodor Hitzler in Regensburg (Duitsland). De Sambre is een materiële getuige van situatie in Europa kort na de Tweede Wereldoorlog waarbij de geallieerde landen zowel toezicht hielden op zowel het naoorlogse Duitsland als een buffer oprichten tegen de nieuwe dreiging van het communistische blok aan zijn oostgrens.
- industrieel-archeologische waarde: De bouw van de vedette was erop gericht om tot een bijzonder snel en polyvalent vaartuig te komen. Dat omvatte een efficiënt ontworpen en gestroomlijnd ondiep en smal onderwaterschip in functie van optimale vaarsnelheid ruimte inzetbaarheid. De toepassing van geklonken aluminiumplaten voor dek en bovenbouw beoogde een lichte constructie. Er werd een dubbele, van elkaar onafhankelijke, aandrijving gebruikt omwille van de stuwkracht en de bedrijfszekerheid.
- sociaal-culturele waarde: Na de beëindiging van zijn militaire bewakingsopdracht werd de Sambre gebruikt voor initiatie en opleiding van jongeren, zowel als vrijetijdsbesteding als voor aanloop tot een opleiding in een nautisch beroep.



53. Patrouilleboot P902 Libération

Deze vaststelling betreft de vedette van de Rijnvloot P902 Libération. Het vaartuig werd als varend erfgoed beschermd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Libération is het commandopatrouilleschip van het Rijnsmaldeel, bestaande uit tien rivierpatrouilleschepen gebouwd op de werf van Theodor Hitzler in Regensburg (Duitsland) in 1953 en 1954. De Libération is een materiële getuige van situatie in Europa kort na de Tweede Wereldoorlog waarbij de geallieerde landen zowel toezicht hielden op zowel het naoorlogse Duitsland als een buffer oprichten tegen de nieuwe dreiging van het communistische blok aan zijn oostgrens.
- industrieel-archeologische waarde: De bouw van de vedette was erop gericht om tot een bijzonder snel en polyvalent vaartuig te komen. Dat omvatte een efficiënt ontworpen en gestroomlijnd ondiep en smal onderwaterschip in functie van optimale vaarsnelheid en een ruimte inzetbaarheid. De toepassing van geklonken aluminiumplaten voor dek en bovenbouw beoogde een lichte constructie. Er werd een dubbele, van elkaar onafhankelijke, aandrijving gebruikt omwille van de stuwkracht en de bedrijfszekerheid.
- sociaal-culturele waarde: Na de beëindiging van zijn militaire bewakingsopdracht werd de Libération ingezet als PR-boot voor de Belgische marine.



54. Patrouilleboot P905 Schelde

Deze vaststelling betreft het patrouilleschip 'P905 Schelde'. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het Museum aan de Stroom.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Er werden voor de Belgische marine in 1953-1954 tien rivierpatrouilleschepen gebouwd op de werf van Theodor Hitzler in Regensburg (Duitsland). De Schelde is een materiële getuige van situatie in Europa kort na de Tweede Wereldoorlog waarbij de geallieerde landen zowel toezicht hielden op zowel het naoorlogse Duitsland als een buffer oprichten tegen de nieuwe dreiging van het communistische blok aan zijn oostgrens.
- industrieel-archeologische waarde: De bouw van de vedette was erop gericht om tot een bijzonder snel en polyvalent vaartuig te komen. Dat omvatte een efficiënt ontworpen en gestroomlijnd ondiep en smal onderwaterschip in functie van optimale vaarsnelheid en ruime inzetbaarheid. De toepassing van geklonken aluminiumplaten voor dek en bovenbouw beoogde een lichte constructie. Er werd een dubbele, van elkaar onafhankelijke, aandrijving gebruikt omwille van de stuwkracht en de bedrijfszekerheid.



55. Patrouilleboot V901 Leie

Deze vaststelling betreft de Rijnvedette V901 Leie. De Leie is beschermd als varend erfgoed. Immatriculatie nummer: B63810.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Er werden voor de Belgische marine in 1953-1954 tien rivierpatrouilleschepen gebouwd op de werf van Theodor Hitzler in Regensburg (Duitsland). De Leie is een materiële getuige van situatie in Europa kort na de Tweede Wereldoorlog waarbij de geallieerde landen zowel toezicht hielden op zowel het naoorlogse Duitsland als een buffer oprichten tegen de nieuwe dreiging van het communistische blok aan zijn oostgrens.
- industrieel-archeologische waarde: De bouw van de vedette was erop gericht om tot een bijzonder snel en polyvalent vaartuig te komen. Dat omvatte een efficiënt ontworpen en gestroomlijnd ondiep en smal onderwaterschip in functie van optimale vaarsnelheid en ruime inzetbaarheid. De toepassing van geklonken aluminiumplaten voor dek en bovenbouw beoogde een lichte constructie. Er werd een dubbele, van elkaar onafhankelijke, aandrijving gebruikt omwille van de stuwkracht en de bedrijfszekerheid.
- sociaal-culturele waarde: Na de beëindiging van zijn militaire bewakingsopdracht werd de Leie gebruikt voor initiatie en opleiding van jongeren, zowel als vrijetijdsbesteding als voor aanloop tot een opleiding in een nautisch beroep.



56. Peilschip Krankeloon

Deze vaststelling betreft het peilschip Krankeloon. Meetbrief: BR 34659 B.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: Het peilschip Krankeloon werd in 1953 gebouwd door Beliard-Crighton in Oostende voor het Bestuur van het Zeewezen. Aanvankelijk was er een diesel-elektrische voortstuwing: twee motoren van Walschaert-ACEC met een vermogen van 82 kw bij 850 toeren per minuut dreven ieder een compound dynamo van 13,5 kw bij 230 volt aan. De twee generatoren waren in serie geschakeld en voeden de voortstuwingsmotor van 147 kw op 440 volt. Het schroeftoerental kon zo in snelheid en richting snel en zeker worden gewijzigd. Vandaag wordt het schip aangedreven door twee Mercedes-Benz diesels van 172 pk.
- wetenschappelijke waarde: Het schip werd ingezet door de Hydrografische dienst en de Studiedienst der Schelde. De Krankeloon werd genoemd naar een zandplaat in de Schelde en was een verbeterde versie van het hydrografische schip De Parel uit 1938. De Krankeloon was indertijd uitgerust voor de werkzaamheden van de studiedienst en de hydrografische dienst.



57. Poon Ouderhoek

Deze vaststelling betreft de Ouderhoek. Het zeiljacht is als varend erfgoed beschermd.

Immatriculatie nummer: B 26893. Op het ogenblik van de bescherming (2014): Vlaggenbrief: A 814286.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Als uniek en uiterst fraai en authentiek voorbeeld van een houten plezierjacht gebouwd in 1914 in Ouder-Amstel (Nederland) met rompvorm en tuigage van een poon met een ornamentatie die verwijst naar de statenjachten.
- wetenschappelijke waarde: Vanwege de hoogstaande esthetische en unieke waarde van de decoratieve elementen en detaillering in art nouveaustijl naar ontwerp van Lion Cachet (1864-1945: ontwerper van meubilair, interieurs, grafisch tekenaar); als voorbeeld van een oorspronkelijke en gaaf bewaarde ambachtelijke houtbouw en houtbewerking.



58. Reddingsboot Watson 2 Nieuwpoort

Deze vaststelling betreft de Watson 2 Nieuwpoort. De reddingsboot werd als varend Erfgoed beschermd. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De reddingsboot werd in 1948 gebouwd in op de werf Samuel White op het eiland Wight. De Watson 2 diende als reddingsboot voor de kust van Nieuwpoort. Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren alle reddingsboten vernield of verplaatst. In 1947 werden drie nieuwe reddingsboten besteld en er werd zoals voorheen voor het Watson-type gekozen vanwege de overvloedig bewezen degelijkheid van dit boottype.
- industrieel-archeologische waarde: Dit naoorlogs type reddingsboot werd uitgerust met twee dieselmotoren, een evolutie ingezet in de jaren 1930. Ook andere infrastructuur zoals de stroomgenerator en de elektrische uitrusting, het verswaterkoeling en de mechanisch aangedreven kaapstander zijn representatief voor de technische evolutie van de uitrusting bij reddingsboten.
- wetenschappelijke waarde: Wordt geïllustreerd door het overwogen blijvend gebruik van de houtbouw, de verbetering van de onzinkbaarheid en het zelfoprichtend vermogen, het optimaliseren van de uitrusting en de organisatie aan boord, het plaatsen van de schroeven in een tunnel gevormd door de romp zelf ter verbetering van de voortstuwing.
- sociaal-culturele waarde: Het organiseren van de reddingsdiensten aan de kust is integraal verbonden met de toenemende aan de zee verbonden economische en maatschappelijke activiteiten zoals de visserij, het vervoer van mensen en goederen en de kustrecreatie.



59. Reddingsboot Watson 3 Oostende

Deze vaststelling betreft de Watson 3 Oostende. De reddingsboot is beschermd als varend erfgoed.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De reddingsboot werd in 1948 gebouwd in op de werf Samuel White op het eiland Wight. De Watson 3 diende als reddingsboot voor de kust van Oostende. Tijdens de Tweede Wereldoorlog waren alle reddingsboten vernield of verplaatst. In 1947 werden drie nieuwe reddingsboten besteld en er werd zoals voorheen voor het Watson-type gekozen vanwege de overvloedig bewezen degelijkheid van dit boottype.
- industrieel-archeologische waarde: Dit naoorlogs type reddingsboot werd uitgerust met twee dieselmotoren, een evolutie ingezet in de jaren 1930. Ook andere infrastructuur zoals de stroomgenerator en de elektrische uitrusting, het verswaterkoeling en de mechanisch aangedreven kaapstander zijn representatief voor de technische evolutie van de uitrusting bij reddingsboten.
- wetenschappelijke waarde: Wordt geïllustreerd door het overwogen blijvend gebruik van de houtbouw, de verbetering van de onzinkbaarheid en het zelfoprichtend vermogen, het optimaliseren van de uitrusting en de organisatie aan boord, het plaatsen van de schroeven in een tunnel gevormd door de romp zelf ter verbetering van de voortstuwing.
- sociaal-culturele waarde: Het organiseren van de reddingsdiensten aan de kust is integraal verbonden met de toenemende aan de zee verbonden economische en maatschappelijke activiteiten zoals de visserij, het vervoer van mensen en goederen en de kustrecreatie.



60. Riviermijnenveger M477 Oudenaarde

Deze vaststelling betreft de riviermijnenveger M477 Oudenaarde. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De M477 is een Herstal-klasse riviermijnenveger (MSI – Mine Sweeper Inshore) die in Kruibeke op de werf Mercantile Marine werd gebouwd tussen mei 1958 en april 1959. De Oudenaarde is één van vijftien Belgische riviermijnenvegers naar Amerikaans model. De thuisbasis van de Oudenaarde was de haven van Kallo. Het schip stond in voor het vrijhouden van de Schelde van mijnen. Dit type mijnenveger werd ook regelmatig ingezet op de Noordzee. Het schip werd op 1 februari 1987 uit dienst genomen.
- industrieel-archeologische waarde: De mijnenveger was in hout gebouwd en de uitrusting werd in niet-magnetisch materiaal uitgevoerd.
- sociaal-culturele waarde: Het schip had ruimte voor een bemanning van twee officieren, vier onderofficieren en twaalf matrozen. Het getuigt van het leven aan boord van de mijnenvegers.
- wetenschappelijke waarde: De MSI was uitgerust met materiaal om mijnen te vegen op een diepte van vier tot tien meter met behulp van akoestische, magnetische en mechanische ontminningstoestellen.



61. Runabout Enereffa

Deze vaststelling betreft de Enereffa.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Enereffa is een runabout die in 1948 door de Zweedse werf Molanders werd gebouwd. De Enereffa is een ontwerp van Nils Nilsson. Er werden drie exemplaren van het ontwerp gebouwd. De opdrachtgever voor de bouw van de Enereffa was directeur van het bedrijf Nordiska Rör Forselius Alpen.
- industrieel-archeologische waarde: Het onderwaterschip werd langgerekt en vlak ontworpen om te planeren. De huidplanken in mahogany werden karveel aangebracht op eiken en ijzeren spanten.
- sociaal-culturele waarde: Een runabout is een kleine motorboot die kan worden gebruikt voor snelvaren, vissen en waterski. Het type ontstond in de jaren 1920. Aanvankelijk waren het geverniste houten boten die al vroeg in de ontwikkeling een stuurwiel kregen in plaats van een helmstok. Dit liet toe om de piloot vooraan in de boot te laten plaatsnemen. De cockpits werden afgeschermd door een windscherm. De eerste grote ontwerpers en producenten waren de Amerikaanse Hacker Boat Company en Chris-Craft. Het type werd beroemd in de jaren 1950 en 1960 door de sportieve Italiaanse runabouts van Carlo Riva. Ook noordoost Europa had een sterke traditie in de bouw van kleine snelvarende houten motorboten.



62. Runabout Pegase

Deze vaststelling betreft de Antwerpse runabout Pegase. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Pegase is een runabout die vlak na de Tweede Wereldoorlog in Antwerpen naar Amerikaans model werd gebouwd.
- industrieel-archeologische waarde: De romp van de Pegase werd in hout gebouwd. Het onderwaterschip is scherp aan de boeg en loopt plat uit naar de spiegel. Er is een windscherm en de ruimte voor de piloot en passagiers kan worden overkapt. Het mooi afgewerkte interieur omvat vooraan een zitbank voor de piloot en een passagier, gevolgd door een tweede zitplaats voor een passagier. De piloot beschikt over een stuur en een reeks aanwijzers. Daarachter staat centraal de watergekoelde motor opgesteld in een houten omkasting. Achteraan zijn nogmaals meerdere plaatsen voor passagiers voorzien.
- sociaal-culturele waarde: Een runabout is een kleine motorboot die kan worden gebruikt voor snelvaren, vissen en waterski. Het type ontstond in de jaren 1920. Aanvankelijk waren het geverniste houten boten die al vroeg in de ontwikkeling een stuurwiel kregen in plaats van een helmstok. Dit liet toe om de piloot vooraan in de boot te laten plaatsnemen. De cockpits werden afgeschermd door een windscherm. De eerste grote ontwerpers en producenten waren de Amerikaanse Hacker Boat Company en Chris-Craft. Het type werd beroemd in de jaren 1950 en 1960 door de sportieve Italiaanse runabouts van Carlo Riva.



63. Runabout Javelin IV

Deze vaststelling betreft de runabout Javelin IV.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Javelin IV is een voorbeeld van een in België gebouwde runabout. Een runabout is een kleine motorboot die kan worden gebruikt voor snelvaren, vissen en waterski. Het type vaartuig ontstond in de jaren 1920. Aanvankelijk waren het geverniste houten boten die al vroeg in de ontwikkeling een stuurwiel kregen in plaats van een helmstok. Dit liet toe om de piloot vooraan in de boot te laten plaatsnemen. De cockpits werden afgeschermd door een windscherm. De eerste grote ontwerpers en producenten waren de Amerikaanse Hacker Boat Company en Chris-Craft. De runabouts werden beroemd in de jaren 1950 en 1960 door de sportieve Italiaanse runabouts van Carlo Riva. In België was het Brusselse bedrijf Poncelet een bekende producent van runabouts.
- sociaal-culturele waarde: De Javelin IV geeft inzicht in de ontwikkeling van de pleziervaart in België en Vlaanderen, waarbij er een levendige interesse ontstond in snelle en sportieve motorboten die op Amerikaanse en Italiaanse modellen waren gebaseerd.



64. Rupelaak Clotilde

Deze vaststelling betreft het zeilschip de Clotilde.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Clotilde is een Rupelaak die in 1906 in Boom werd gebouwd. De Clotilde is een ijzeren geklonken platbodem met ronde kimmen. Het ronde overhangende achterschip is typisch voor een klipper en een aak. Het vrachtruim is afgescheiden van de woonruimte door een ijzeren schot. Het ruim is afgedekt met ronde luiken die typisch zijn voor de Belgische binnenvaart. Achter het ruim bevindt zich het roefje dat als woonst diende. Het roer van de Clotilde werd met een helmstok bestuurd en aan beide zijden van het schip zijn eikenhouten zwaarden bevestigd. De mast staat in een mastkoker die tot aan het vlak reikt en het mogelijk maakt om de mast te strijken.
- historische waarde: Rupelaken waren kleine klippers die vlak en met weinig diepgang werden gebouwd vanwege de zand- en slijkbanken op de Rupel. Ze werden gebouwd in Baasrode, Boom, Burcht, Moerbeke, Niel, Rumst, Temse en Willebroek. Ze transporteerden de lading van zeeschepen die niet door de Rupel of over de drempel van de sluis in Klein-Willebroek geraakten tot in Brussel. De Rupelaken vervoerden ook steen, zand en kolen. De Clotilde heeft springstof, suikerbiet en graan vervoerd.



65. Scheldejol Freja

Deze vaststelling betreft de Scheldejol Freja. De jol maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- Historische waarde: De Freja is een Scheldejol gebouwd in 1932. Het type werd in 1912 als eenheidsklasse ontwikkeld. De Antwerpse Royal Yacht Club van België (RYCB) was toen op zoek naar een eenheidsklasse zeilboot die de lat voor alle wedstrijdzeilers gelijk legde. De RYCB zocht naar een betaalbare en stevige boot die goede zeileigenschappen had en kon gebruikt worden voor opleiding, toer- en wedstrijdzeilen. In 1912 tekende Léopold Standaert het ontwerp van de Scheldejol. In de winter van 1912 werden op de werf van De Wachter-Huys in Boom de eerste tien bootjes van het Monotype d'Anvers gebouwd. In de jaren 1920 werd de Scheldejol een populaire wedstrijdklasse. In de jaren 1960 verdwijnt de Scheldejol uit beeld als wedstrijd- en opleidingsboot.
- industrieel-archeologische waarde: De Scheldejol werd gebouwd in hout. De huidgangen werden overnaads met klinknagels gemonteerd op lichte spanten. In de kuip staat centraal een midzwaardconstructie van 40 kg ijzer, dat neergelaten 1,24 meter onder het wateroppervlak stak. In het bootje werden typisch vier loden broodjes van telkens 20 kilogram als ballast aangebracht. De Scheldejol heeft een boegsprietje en een vlakke spiegel. Het zeiltuig van 17,58 m² met de stijlopstaande rechte gaffel wordt een houarituig genoemd.
- sociaal-culturele waarde: De Scheldejol Freja getuigt van de zoektocht van zeilclubs naar betaalbare en gestandaardiseerde vaartuigen om de drempel voor het zeilen lager te leggen.



66. Schooltjalk De Gerlache

Deze vaststelling betreft de tjalk De Gerlache. Het schip werd als varend erfgoed beschermd. Uniek Europees scheepsidentificatienummer ENI: 06105029. Op het ogenblik van de bescherming (2014): Meetbrief nr. 38141 en metingsmerk BR 38141 B. De Gerlache maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Gerlache is een tjalk uit 1895 die vanaf 1948 door de stad Antwerpen voor tochten met schoolkinderen werd ingezet. Het is een uniek voorbeeld van een oorspronkelijk zeilend stalen vrachtschip dat vanaf 1948 een herbestemming kreeg als schoolschip.
- wetenschappelijke waarde: Als representatief voorbeeld van de tjalk als historisch scheepstype voor het vervoer van vracht onder zeil.
- sociaal-culturele waarde: Het schip werd vanaf 1948 werd ingezet voor educatieve doeleinden door de stad Antwerpen.



67. Schooltjalk Ortelius

Deze vaststelling betreft de schooltjalk Ortelius. De Ortelius is beschermd als varend erfgoed. Op het ogenblik van de bescherming (2014) was het meetbriefnummer 38140 en het metingsmerk BR 38140 B.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Ortelius is een tjalk uit 1898 die sinds 1948 door Antwerpen werd ingezet voor tochten met schoolkinderen. Het is een uniek voorbeeld van een oorspronkelijk zeilend stalen vrachtschip dat vanaf 1948 werd herbestemd als schoolschip in Antwerpen.
- wetenschappelijke waarde: Het vaartuig is een representatief voorbeeld van de tjalk als historisch scheepstype voor het vervoer van vracht onder zeil.



68. Sleepboot Amical

Deze vaststelling betreft de stoomsleepboot Amical. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De stoomsleepboot Amical werd in 1914 gebouwd op de werf Huiskens en Van Dijk in Dordrecht (Nederland) in opdracht van het bedrijf van den Bosch. De Amical werd vanaf 1930 ingezet door de firma Haeck en van der Meersche uit Dendermonde om baggerploegen te trekken in de Antwerpse sluizen. In 1986 werd de stoomsleepboot aan het Nationaal Scheepvaartmuseum van Antwerpen geschonken.
- industrieel-archeologische waarde: De Amical is een stalen schip dat werd geklonken. Het schip heeft een rechte boeg en geveegde achtersteven om het water los te laten. Centraal op het dek staat de roef met er vlak achter de imposante schoorsteen van de stoomketel.
- wetenschappelijke waarde: Het schip werd door een stoommachine van 120 pk aangedreven. De stoomketel werd door de firma Piedboeuf in Jupille gebouwd. De Amical is het enige vaartuig in Vlaanderen dat nog een voortstuwing heeft op basis van stoom.



69. Sleepboot Condor

Deze vaststelling betreft de sleepboot Condor. Immatriculatie­nummer: B 51004.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Condor werd in 1900 op een Duitse werf gebouwd en na de Eerste Wereldoorlog als onderdeel van de herstelbetalingen naar Frankrijk zijn gegaan. Nadien kwam de sleepboot in België terecht.

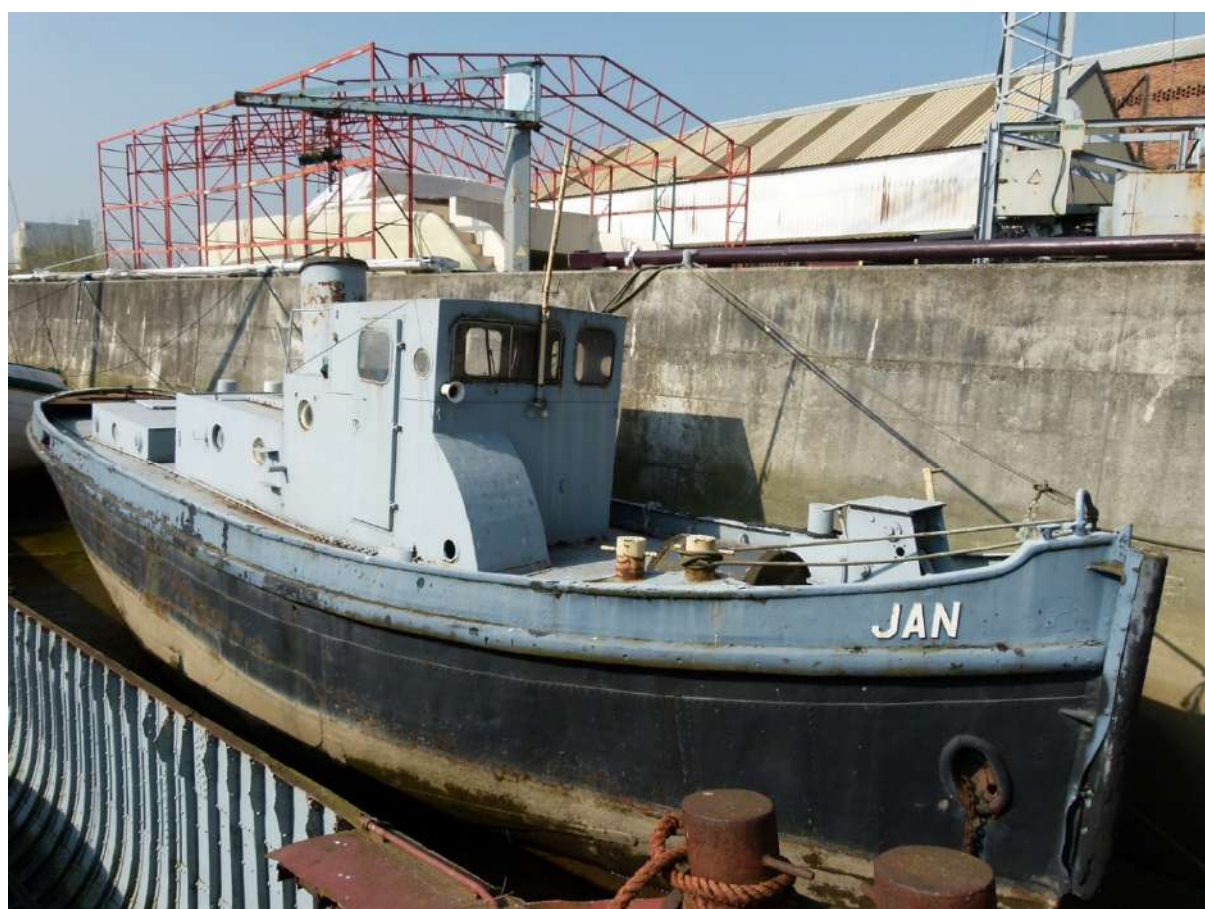


70. Sleepboot Jan

Deze vaststelling betreft de sleepboot Jan.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De sleepboot Jan werd in 1913 in Haarlem gebouwd. De familie Rademakers sleepte rijnkasten met de Jan. Nadien werd de sleepboot ingezet op de werf van Langerbrugge om schepen op en neer de helling te slepen. Bovendien werd het schip ingezet als veerboot om personeel van de werf over het kanaal te zetten. Het is een stalen geklonken romp. Het is een voorbeeld van een sleepboot waarvan de oorspronkelijke voortstuwing op stoomkracht werd vervangen door een dieselmotor.



71. Sleepboot Johanna

Deze vaststelling betreft de sleepboot Johanna. Immatriculatie-nummer: B62295. Meetbriefnummer: 38258.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Johanna werd in 1929 in Hondsbosch in Nederland gebouwd. De Johanna zou speciaal zijn gebouwd voor werken aan de dijken. Het schip heeft een stalen geklonken romp en is uitgerust met een Kromhout diesel. Er is een beting om te slepen, met name een H-vormige staalconstructie achteraan het dek, die onderaan het schip in de kiel is verankerd.



72. Sleepboot Kobbe

Deze vaststelling betreft de sleepboot Kobbe. Immatriculatie­nummer: B 50536. Vlaggen­brief: A 810544. Meet­brief: BR 38167 B.

Het vaart­tuig is op­ge­no­men in de vast­ge­stel­de in­ven­ta­ris van­we­ge de:

- industrieel-archeologische waarde: De Kobbe werd in 1916 in Dordrecht als sleepboot gebouwd. De Kobbe werd in 1916 gebouwd met een stoom­ma­chine van Deprez met een ver­mogen van 95 pk (70 kW). Sinds 1956 wordt de Kobbe aangedreven door een Gray Marine tweetakt diesel type 6-71 LA 24M van 165 pk.



73. Sleepboot Mattheus

Deze vaststelling betreft de sleepboot Mattheus. Immatriculatie­nummer: B 22076.

Het vaart­tuig is op­ge­no­men in de vast­ge­stel­de in­ven­ta­ris van­we­ge de:

- industrieel-archeologische waarde: De Mattheus werd in 1920 in Amsterdam gebouwd en voer gedurende zijn actieve carrière op de Elbe in Duitsland als motorsleepboot.



74. Sleepboot Symbole

Deze vaststelling betreft de Symbole. Vlaggenbrief: A 783792.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Symbole werd in 1929 door Lemaire in Hoboken gebouwd. De opdrachtgever voor de bouw van de Symbole was de familie Van Haverbeke. Die familie sleepte schepen op de Kempische kanalen en het Albertkanaal tot het begin van de jaren 1990. Het schip werd bij de aanvang gebouwd met een dieselmotor. Het interieur bestaat uit een stuurhut, vooronder met een zitplaats en een alkoof, achteronder met keuken en machinekamer.



75. Sleepspits Bon Crédit

Deze vaststelling betreft de sleepspits Bon Crédit. Het schip is als varende erfgoed beschermd. Op het ogenblik van de vaststelling (2013): Meetbrief BR 31696 B.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Bon Crédit is een voorbeeld van de ontwikkeling van het gesleepte vrachtvervoer tussen het einde van de 19de eeuw en het begin van de bouw van gemotoriseerde spitsen. De Bon Crédit, gebouwd in 1898, is één van de oudste en meest gave voorbeelden van de overgangsfase tussen de gesleepte houten vrachtschepen en de ijzer- en staalbouw. Meerdere elementen zoals het lunetteroer, het centrale woongedeelte, de rompvorm met rechte kim, en dergelijke, verwijzen naar de typologie voorafgaande aan de ijzer- en staalbouw zoals de houten Walen (in het Frans de p  n  che flamande genoemd).
- industrieel-archeologische waarde: De bouw en afmetingen van de sleepspitsen zijn gelieerd aan de bouw van de nieuwe kanalen en bijhorende sluiscomplexen vanaf het begin van de 19de eeuw. Om optimaal te renderen werd ervoor gezorgd dat de schepen perfect werden afgestemd op de afmetingen van de sluizen. De Bon Crédit illustreert bovendien een vernieuwende visie op efficiëntie en rendement. Nieuwe materialen (ijzer en staal) en energiebronnen (steenkool en cokes) vonden hun weg naar de scheepsbouwsector. De oudere types vaartuigen verdwenen uit de vaart door de snelle technologische ontwikkeling. De Bon Crédit is een voorbeeld van het nieuwe type binnenvrachtschepen.
- sociaal-culturele waarde: De Bon Crédit getuigt van de harde werkomstandigheden van de schippers en hun familie. De vrachtschepen werden gejaagd door paarden, muilezels of betaalde werkkrachten maar dikwijls ook door de schippersvrouw en zelfs de kinderen. Ook de schipper stond constant in weer en wind, op de achterplecht om het schip met de helmstok te besturen.



76. Sleepspits Lauranda

Deze vaststelling betreft de sleepspits Lauranda. Het schip maakt sinds 1978 deel uit van de collectie van het Museum aan de Stroom.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- Historische waarde: De sleepspits Lauranda werd op 27 oktober 1928 te water gelaten in Baasrode. De eigenaar en schipper was Jan Verheyen (1896-1978) die samen met zijn echtgenote Francine Tanghe op het schip voer. De stalen spits was vanaf het einde van de negentiende eeuw het werkpaard bij uitstek van het vervoer over rivieren en kanalen. In 1962 telde de Belgische binnenvaartvloot 3.395 spitsen met een totale tonnenmaat van 1,2 miljoen ton. Het aantal sleepspitsen zonder eigen motor was tegen 1962 tot 64 schepen gekrompen. Omdat de Lauranda moest gesleept worden, was ze duurder en trager dan recentere motorspitsen. Daarom vervoerde de Lauranda de laatste jaren van haar actieve carrière vooral goederen over korte afstanden. Het schip werd occasioneel ook als magazijn verhuurd. Eind 1968 ging het schipperskoppel op pensioen.
- industrieel-archeologische waarde: De sleepspits Lauranda heeft een balkvormige romp met afgeplat voorschip en vol achterschip. De Lauranda werd opgebouwd uit stalen platen die met klinknagels aan elkaar en aan de spanten werden bevestigd. Het schip had zoals vele sleepspitsen een bijkomend schep- of koproer onder de voorsteven van het schip. Het vrachtruim werd opgehoogd door een opstaande rand, de zogenaamde den. Het stalen roer met lunette werd met een kettingsysteem bediend vanuit de stuurhut achteraan het schip.



77. Sleepspits Mon Désir

Deze vaststelling betreft de sleepspits Mon Désir. Het is als varend erfgoed beschermd.

Meetbriefnummer op het ogenblik van de bescherming (2013): BR 36901 B. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het Rijn- en Binnenvaartmuseum

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Mon Désir is een voorbeeld van de ontwikkeling van het gesleepte vrachtvervoer tussen het einde van de 19de eeuw en het begin van de bouw van gemotoriseerde spitsen. De Mon Désir, gebouwd in 1913, is een uniek, authentiek en gaaf voorbeeld van een sleepspits uit het begin van de twintigste eeuw dat niet werd gemotoriseerd. De uitrusting van het schip is op alle vlakken volledig en heeft daarenboven als onderdeel van het Rijn- en Binnenvaartmuseum een uitzonderlijke didactische waarde.
- industrieel-archeologische waarde: De bouw en afmetingen van de sleepspitsen zijn gelieerd aan de bouw van de nieuwe kanalen en bijhorende sluiscomplexen vanaf het begin van de 19de eeuw. Om optimaal te renderen werd ervoor gezorgd dat de schepen perfect werden afgestemd op de afmetingen van de sluizen. De Mon Désir illustreert bovendien een vernieuwende visie op efficiëntie en rendement. Nieuwe materialen (ijzer en staal) en energiebronnen (steenkool en cokes) vonden hun weg naar de scheepsbouwsector. De oudere types vaartuigen verdwenen uit de vaart door de snelle technologische ontwikkeling. De Mon Désir is een voorbeeld van het nieuwe type binnenvrachtschepen.
- sociaal-culturele waarde: De Mon Désir getuigt van de harde werkomstandigheden van de schippers en hun familie. De vrachtschepen werden gejaagd door paarden, muilezels of betaalde werkrachten maar dikwijls ook door de schippersvrouw en zelfs de kinderen. Ook de schipper stond constant in weer en wind, op de achterplecht om het schip met de helmstok te besturen. Op de Mon Désir getuigt het nog gave woonverblijf van de zeer krappe dagelijkse leefruimtes van de schippersfamilies, die naargelang de financiële mogelijkheden toch nog met smaak werden ingericht.



78. Spits Alyv

Deze vaststelling betreft de motorspits Alyv Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het scheepvaartmuseum op de werf van Baasrode.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- Historische waarde: De Alyv werd in 1938 gebouwd door de scheepswerf Van Praet-Dansaert in Baasrode. De werf, waarvan de geschiedenis teruggaat tot de achttiende eeuw, begon in de jaren 1930 aan de productie van de eerste spitsen type auto-moteur. De Alyv getuigt van de overgang van de bouw van sleepspitsen naar motorspitsen op de werven in Baasrode. De romp van het schip werd gebouwd als een sleepspits met een vol gat, maar met enkele aanpassingen om de motor in het ontwerp te integreren.
- sociaal-culturele waarde: Het interieur van de schipperswoning is intact bewaard. Het toont aan dat de opdrachtgever de middelen had om een mooi afgewerkt schip te bestellen.
- industrieel-archeologische waarde: De Alyv is een spits, wat enigszins contradictorisch wil zeggen dat het gaat om een lang en stomp, balkvormig vaartuig. Het schip werd in geklonken staalplaten en spanten gebouwd. Het achterschip is vol zoals bij gesleepte spitsen. Ook het grote houten roer is nog typisch voor de sleepspitsen. De Alyv werd evenwel bij de bouw meteen voorzien van een motor en een schroef. De woning werd aan de den gebouwd met de stuurhut op het achterdek. Over het ruim werden stalen luiken gelegd.



79. Spits Esmeralda

Deze vaststelling betreft de motorspits Esmeralda. Meetbrief: BR 38434 B.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Esmeralda is een motorspits die op 4 juni 1941 door de scheepswerf Van Praet-Dansaert in Baasrode werd opgeleverd. Het schip was besteld door het bedrijf Cobag uit Gent. Het schip diende tussen 1941 en 1958 voor vrachtvervoer. Vanaf 1962 werd de Esmeralda als magazijn gebruikt.
- sociaal-culturele waarde: Het interieur werd gerestaureerd en geeft een beeld van de leefomstandigheden aan boord van een spits uit deze periode.
- industrieel-archeologische waarde: Vanaf ongeveer 1920 werden regelmatig sleepspitsen omgebouwd tot motorspits. Vanwege het volle achterschip waren gemotoriseerde sleepspitsen echter niet bepaald efficiënt. Er werden stilaan spitsen ontworpen en gebouwd met een motor. De Esmeralda is een typische stalen motorspits van de scheepswerf Van Praet-Dansaert rond 1940. De motorspits had een zogenaamde kippenkont. Het volle achterschip van de vroegere sleepspitsen was bij deze generatie Baasroodse motorspitsen vervangen door een kort overhangend achterschip waardoor de schroef beter het water kon grijpen.



80. Spits Liomar

Deze vaststelling betreft de motorspits Liomar. Het schip maakt deel uit van de collectie van het Rijn- en Binnenvaartmuseum in Antwerpen.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Liomar is een motorspits gebouwd in 1959 door MAINIL in Ledeberg. De Liomar is een voorbeeld van de latere evolutie van de motorspits. Het schip heeft de stuurhut aan de den. De schipperswoning ligt achter de stuurhut en neemt het volledige achterschip in beslag.



81. Spits Marie Belle

Deze vaststelling betreft de motorspits Marie Belle.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Marie Belle werd als sleepspits gebouwd in 1926 op de werf De Boeck in Boom. Het schip had een schippersverblijf in het achteronder, een ruimte voor een scheepsmaat in het vooronder en centraal in het vrachtruim, ter hoogte van het waterschot, een ruimte die wellicht diende als paardenstal. De Marie Belle is een voorbeeld van de overgangsfase van het gesleepte vrachtvervoer naar de motorspitsen. De Marie Belle ontleent haar erfgoedwaarde aan de verbouwing tot motorspits in 1956. De verbouwing ging gepaard met enkele ingrijpende aanpassingen aan de stuurhut, de stuurinrichting, de romp en de den. Voor de schipperswoning in het achteronder werd een machinekamer ingericht. De toegang tot de machinekamer werd aan de den gebouwd. Dat wil zeggen dat ongeveer anderhalve meter van de den werd opgeofferd om aan weerszijden van het schip een trap te maken naar de machinekamer. Het lijkt erop dat de stuurhut op dit ogenblik werd uitgebreid om het roer en de instrumenten op te stellen. Op meerdere plaatsen zijn rond de stuurhut en de trappen lasnaden zichtbaar, wat het aannemelijk maakt dat er aanpassingen gebeurden aan de stuurhut. Om de schroef het water goed te laten pakken werd een tunnel aangebracht onder het achterschip, dat in het vlak werd ingewerkt. Wellicht werd tijdens de verbouwing het roer aangepast.



82. Spits Santo Antonio

Deze vaststelling betreft de motorspits Santo Antonio.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Santo Antonio is een spits met spiegelgat die in 1907 door Van Garsse in Moerbeke werd gebouwd. De Santo Antonio heeft de vorm van een Rijnkast, maar werd gebouwd op spitsenmaat aangepast aan de Noord-Franse sluizen. Het voorschip is redelijk scherp, terwijl het geveegde achterschip het loslaten van het water bij het slepen op rivieren zoals de Rijn moest vergemakkelijken. Bij de motorisatie werd een tunnel aangebracht om de efficiëntie van de schroef te verhogen. Het stalen roer werd met een ketting bediend vanuit de stuurhut. De Santo Antonio had een bijkomend schep- of koproer. De Santo Antonio werd aanvankelijk gejaagd of gesleept, maar werd later gemotoriseerd.
- sociaal-culturele waarde: De originele woning is nog aanwezig met houten kastjes, twee slaapkamers en een stoof.



83. Spits Stroomlijn

Deze vaststelling betreft de spits Stroomlijn. Meetbriefnummer: BR 37152 B. Uniek Europees scheepsidentificatienummer ENI: 06105241.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Stroomlijn liep in 1899 van stapel op de werf Delsaux in Boom. Het schip werd als sleepspits zonder motor gebouwd, maar er werd op het einde van de jaren 1950 een motor ingebouwd. Het schip werd tussen circa 1930 en 1960 gebruikt voor het transport van steenkool van Charleroi naar de Rupelstreek. De Stroomlijn werd in ijzer gebouwd. Het schip is balkvormig met een zekere mate van zeeg. De Stroomlijn heeft een klipperstevan en paardenkont. Er werd een tunnel onder de kont gebouwd om de schroef water te laten pakken.



84. Taxiboot Minouche

Deze vaststelling betreft het taxibootje Minouche.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Minouche werd in 1934 als houten taxibootje gebouwd in mahonie, sipo en eik. Het werd later omgebouwd voor de pleziervaart.



85. Tjalk 't Seepaerd

Deze vaststelling betreft de tjalk 't Seepaerd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- sociaal-culturele waarde: 't Seepaerd werd rond 1886 gebouwd in Nederland op een onbekende werf. Volgens de overlevering die bij het schip hoort zou de tjalk de eerste jaren als vrachtvaarder hebben gezeild. Het schip zou dan zijn gekocht door de schatbewaarder van koningin-regentes Emma van Nederland. De schatbewaarder zou het schip in de jaren 1890 hebben omgebouwd tot plezierjacht. Het is een vroeg voorbeeld van een vrachtschip omgebouwd voor de pleziervaart.
- industrieel-archeologische waarde: De romp van 't Seepaerd volgt de lijnen van een tjalk. De huidplaten en spanten werden uit ijzer vervaardigd en zijn aan elkaar geklonken. Zoals gebruikelijk bij een tjalk zijn er twee zijzwaarden en een aanhangend zwaard met helmstok aanwezig. Er is een opbouw voor de kajuit en een kuip achteraan voor de besturing.



86. Tjalk Den Oeden Schobiak

Deze vaststelling betreft Den Oeden Schobiak.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De tjalk werd in 1899 gebouwd in Sneek (Nederland). Dit is een historisch scheepstype voor het vervoer van vracht onder zeil. Het vaartuig werd omgebouwd voor de pleziervaart.



87. Touwsleper Brabo 3

Deze vaststelling betreft de touwsleper Brabo 3.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Brabo 3 werd in 1983 in opdracht van het havenbedrijf Brabo cvba op de scheepswerf Vennekens in Boom gebouwd. De romp en opbouw zijn gebaseerd op het ontwerp van de scheepsarchitect Frits Mulder. Hiermee is het één van de weinige touwslepers van Vlaamse makelij. De Brabo 3 heeft heel zijn carrière als Boot 19 dienst gedaan voor Brabo cvba in de haven van Antwerpen. Touwslepers zijn een belangrijke schakel bij het aan- en afmeren van grote zeeschepen die de kaaimuren niet dicht kunnen naderen. De bootsman haalt met de touwsleper de trossen op aan voor- en achterstevan van het schip en maakt ze vast op de kade. Vervolgens kan de bemanning het schip met behulp van scheepslieren zo zacht mogelijk langszij hieuwen.
- industrieel-archeologische waarde: Touwslepers hebben een uitzonderlijke manoeuvreerbaarheid: ze hebben een korte draaicirkel en een grote acceleratie. Dit is belangrijk om tijdig weg te geraken tussen de kade en het zeeschip. De hoge manoeuvreerbaarheid wordt bereikt door een sterke motor, een in verhouding groot roer en grote slingerkinnen aangebracht op de rondspantbouw voor stabilisatie. De boot werd gebouwd met Cortensstaalplaten van 6 mm dikte, gelast op een rondspantbouw met spanten om de 30 cm. Langsscheeps werden halve assen van 2,5 cm dikte aangebracht die als verstevigingen dienen. Immers, in functie van de opdracht moest de Brabo 3 schepen bijduwen zonder de rompen te beschadigen. Verder zijn er op de rondspantbouw grote slingerkinnen aangebracht, die het schip bij scherpe wendingen stabiliseren.



88. Twaalfvoetsjol Karekiet

Deze vaststelling betreft de twaalfvoetsjol Karekiet. Het vaartuig maakt deel uit van de collectie van het Museum aan de Stroom.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Karekiet is een twaalfvoetsjol die eigendom was van Olympisch zeilkampioen Leon Huybrechts (1876-1956). Leon Huybrechts was een belangrijk figuur in de Antwerpse Royal Yacht Club de Belgique (RYCB). Hij was ondervoorzitter van 1922 tot 1956. In 1912 lag hij mee aan de basis van de ontwikkeling van de Scheldejol als eenheidsklasse voor jeugdwedstrijden. De Antwerpenaar Huybrechts nam deel aan de Olympische spelen van 1908, 1920, 1924 en 1928. In Londen in 1908 behaalde hij een zilveren medaille in de zes-meterklasse met het zeiljacht Zut van eigenaar Robert Osterrieth. In Antwerpen in 1920 haalde Huybrechts opnieuw een zilveren medaille met het zes-meterjacht Tan-Fe-Pah. De zeilcarrière van Huybrechts kende op de Olympische spelen van Parijs in 1924 zijn hoogtepunt met een gouden medaille in de Scheldejolklasse.
- industrieel-archeologische waarde: De twaalfvoetsjol werd in 1913 ontworpen door de Brit George Cockshott. De Karekiet is een in hout gebouwde twaalfvoetsjol met ophaalbaar midzwaard en een Houarituig met een grootzeil van 9,3 m². De klasse werd in 1920 en 1928 geselecteerd als een Olympische wedstrijdklasse.
- sociaal-culturele waarde: De twaalfvoetsjol getuigt zoals de Scheldejol van de poging om een betaalbare eenheidsklasse te creëren die alle zeilers tijdens wedstrijden dezelfde kansen geeft.



89. Veerboot Anne

Deze vaststelling betreft de veerboot Anne. Immatriculatie nummer: B 61190.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Anne werd in 1941 gebouwd in Boom op de werf Alfons Joostens in opdracht van de familie Van den Berge, waarvan de nazaten vandaag nog veerman zijn. Lange tijd deed de Anne dienst op de Rupel tussen Wintam en Niel. Tijdens de overstromingsramp van 1953 werd het schip ingezet bij het reddingswerk en de bergingswerkzaamheden. Rond 2000 werd het scheepje uit dienst genomen en vervangen door een grotere, moderne vlet.
- sociaal-culturele waarde: De veerboot Anne is het laatst overgebleven vletje van zijn generatie.



90. Walenschip Céphée

Deze vaststelling betreft de Doornikenaar Céphée. Het schip is als monument beschermd. Het maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Céphée is enige nog bestaande houten Waal in Vlaanderen. Het vaartuig werd gebouwd op de werf van Prévost frères et Blond in Merville (Noord-Frankrijk) in 1937. Het is een zogenaamd walenschip (ook Waal, Walenbak of Doornikenaar genoemd), een type vrachtschip met balkvormige romp zonder kiel. Deze vrij lichte constructies hadden een groot laadvermogen en waren bestemd om gejaagd of gesleept te worden. De meeste Walenschepen hadden midscheeps een ingebouwde roef, die aanvankelijk als paardenstal werd gebruikt. Het type kwam veel voor tot in de jaren 1930. De motorisering en de schaalvergroting van de binnenvaart zorgden voor het verdwijnen van de Walenschepen in het midden van de 20ste eeuw.



91. Wedstrijdjacht Edelweiss II

Deze vaststelling betreft de Edelweiss II. Het jacht is als varend erfgoed beschermd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Het schip werd in 1914 gebouwd als wedstrijdjacht naar ontwerp van Linton Hope. In wedstrijdmiddens was Hope één van de meest succesvolle ontwerpers. Zelf haalde hij goud tijdens de Olympische Spelen. De Edelweiss II is het eindpunt van de ontwikkeling binnen de eerste "6 metre rule", een eerste rating formule. Met een breedte van amper 5,5 voet is dit jacht extreem smal in verhouding tot de lengte zo'n 35 voet. Bij de bouw van het schip werd gekozen voor een genua en een Marconi-getuigd grootzeil. Het jacht won een gouden medaille tijdens de Olympische spelen in Antwerpen in 1920.
- industrieel-archeologische waarde: Vanwege de bouwmethode van het schip met een kiel, gestoomde spanten en huidbeplanking in een "tight/closed seamed" verband.
- wetenschappelijke waarde: als voorbeeld van de evolutie in de hydrodynamica, waarbij de ontwerper een maximale efficiëntie wist te bereiken binnen de bestaande klassereglementering.
- sociaal-culturele waarde: Vanwege de inspirerende rol die het schip speelde voor de zeilsport in België.



92. Wedstrijdjacht Tomidi

Deze vaststelling betreft de Tomidi. Het jacht is als varend erfgoed beschermd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Tomidi is een wedstrijdzeiljacht dat als de Rucanor tweemaal deelnam aan de Whitbread Round the World Race. Het hoogzeezeiljacht behaalde met schipper Staf Versluys uitstekende resultaten.
- wetenschappelijke waarde: Het schip werd ontworpen door de befaamde Franse ontwerper Guy Ribadeau-Dumas en werd door de Nederlandse werf Frans Maas gebouwd. Het had een vooruitstrevende architectuur met een inklapbare achtersteven en werd gebouwd in moderne composietmaterialen.
- sociaal-culturele waarde: De Tomidi speelde een inspirerende rol voor de zeilsport in België. Het schip vaart nu nog steeds uit en verzorgt de opleiding van nieuwe zeilers. Het zeiljacht met vele zeilmijlen overal ter wereld fungeert als ambassadeur tijdens bijvoorbeeld de Tall Ships Race.



93. Zeiljacht Anemone

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Anemone. Het immatriculatie nummer is B16461. De vlaggenbrief A794781 is geldig tot 2019.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Anemone is een gaffelkotter die in 1933 in Deinze werd gebouwd naar een ontwerp van Leopold Standaert, de ontwerper van de Scheldejol.
- sociaal-culturele waarde: De Anemone is een voorbeeld van een scherp houten jacht dat specifiek voor de pleziervaart werd gebouwd.



94. Zeiljacht Askoy II

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Askoy II. Vlaggenbrief: K 810264.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Askoy II werd in 1960 gebouwd op de Antwerpse werf Van de Voorde in opdracht van de architect Hugo Van Kuyck. Jacques Brel kocht de Askoy II in 1974 en zeilde ermee naar de Markiezenarchipel in de Stille Oceaan.
- industrieel-archeologische waarde: De Askoy II is één van de grootste stalen zeiljachten die in België werden gebouwd. De staalplaten werden aan elkaar gelast en blind geklonken op de L-spanten. Het schip had een langkiel met als bijzonderheid een neerlaadbare kiel.



95. Zeiljacht Compass Rose

Deze vaststelling betreft de Compass Rose. Vlaggenbrief: K 780996.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Compass Rose is een Ocean 30 Bermudan Cutter gebouwd in 1948 door Wallasea Bay Yacht Station Boat Builder in Rochford, Essex. De jachtwerf werd vlak na de Tweede Wereldoorlog bekend door de bouw van de zogenaamde Ocean Class, die door A.A. Truman werd ontworpen. Er werden Ocean Class jachten gebouwd van 23, 26, 30 en 35 voet.
- sociaal-culturele waarde: De Ocean Class werd populair omdat het een robuust, relatief ruim en veilig ontwerp was. Om de prijs laag te houden werd de afwerking eenvoudig gehouden. Dit type van houten vaartuigen surfte mee op de groei van de naoorlogse markt voor zeiljachten.



96. Zeiljacht Eileen of Fife

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Eileen of Fife.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Eileen of Fife is een kottergetuigd klassiek gelijnd zeiljacht dat in 1935 werd gebouwd door de beroemde jachtwerf William Fife in Schotland. William Fife III (1857-1944) is één van de meest prestigieuze scheepsarchitecten uit de geschiedenis van de pleziervaart. Het zeiljacht is in restauratie.



97. Zeiljacht Endlich

Deze vaststelling betreft de Endlich. Vlaggenbrief: K 787755.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Het zeiljacht Endlich werd in 1954 gebouwd in de onmiddellijke omgeving van Lübeck en Travemünde op de scheepswerf Evers-Niendorf. De cutter getuigde Bermudaketch werd gebouwd voor Postel, een Duitse industrieel uit Keulen. Het was de bedoeling om met het zeiljacht ook naar het hoge noorden te varen. Daarom werd het schip erg stevig gebouwd. Het zeiljacht stak de Atlantische Oceaan drie keer over.



98. Zeiljacht Herwig

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Herwig. Het jacht maakt deel uit van de collectie van het MAS.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: In 1947 organiseerde de Antwerpse burgemeester Lode Craeybeckx een ontwerpwedstrijd voor een zeiljacht. Scheepsontwerper baron G.W.W.G. van Hövell dong met zijn ontwerp Boomke van 6,74 meter mee naar de overwinning. Zijn ontwerp kwam als de Scheldekreuser in productie. In 1948 gleed de Herwig op de werf Roeis op de Antwerpse linkeroever het water in.
- sociaal-culturele waarde: De Herwig is een zeiljachtje dat vele jaren als schoolschip diende voor de Sodipa zeilclub in Antwerpen.
- industrieel-archeologische waarde: De Herwig is een rondspant met een overnaadse huidbeplanking en een platte spiegel. Aanvankelijk was een ophaalbaar midzwaard voorzien. In de jaren 1960 werd de romp van het schip in polyester gezet. Op dat ogenblik werd het optrekbare zwaard vervangen door een vaste kleine kiel en werd een motor ingebouwd.



99. Zeiljacht Nereus

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Nereus.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Nereus is een zeiljacht dat in 1964 werd gebouwd op de werf van Astilleros Pablo Ferrer in Palma de Majorca. Het zeiljacht werd ontworpen door het befaamde scheepsarchitectenbureau Sparkman and Stephens. Dat bureau ontwerpt sinds 1929 luxueuze en snelle zeiljachten. Hun ontwerpen wonnen belangrijke zeilwedstrijden zoals de America's Cup en de Fastnet Race.
- industrieel-archeologische waarde: De Nereus is een auxiliary yawl, wat wil zeggen dat het jacht naast een yawltuig een hulpmotor had.



100. Zeiljacht Odin

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Odin. Vlaggenbrief: K 776695.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De Odin is een Trintella 1 die in 1967 werd gebouwd door de werf Anne Wever in 's-Hertogenbosch op basis van een ontwerp van E.G. Van de Stadt. Voor dit model werd gebruik gemaakt van met glasvezel versterkt polyester. Dit materiaal had als voordeel dat schepen dankzij mallen in serie konden worden geproduceerd.



101. Zeiljacht Outka

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Outka. Het jacht is beschermd als varend erfgoed. Op het moment van bescherming (2010): Vlaggenbrief K 744553.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Outka is een kitsjacht dat in 1963 werd gebouwd op de werf Maria Hots in Oostende naar een ontwerp van de Franse scheepsarchitecten Maurice Amiet en Gaston Grenier.
- industrieel-archeologische waarde: Het schip illustreert de overgang van de one-off productie naar de seriebouw waarbij scheepstypes zowel in de traditionele houtbouw als in de vernieuwende polyester-glasvezel methode werden gebouwd.
- wetenschappelijke waarde: Het jacht illustreert het overwogen blijvend gebruik van de houtbouw, de zoektocht naar een hogere mate van onzinkbaarheid en een groter zelfoprichtend vermogen, de optimalisatie van de volledige uitrusting en de organisatie aan boord en een verbeterde plaatsing van de schroef.
- sociaal-culturele waarde: Als voorbeeld van de democratisering van de pleziervaart kort na de Tweede Wereldoorlog en vanwege de betekenis van de boot en van zijn voormalige eigenares, Francine Duwez, voor de zeilgemeenschap van Oostende.



102. Zeiljacht Polarrev

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Polarrev.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Polarrev werd in 1972 als wedstrijdzeiljacht gebouwd door de werf Dübbel en Jesse in Norderney (Duitsland) naar een ontwerp van Dick Carter. Het zeiljacht nam in 2004 en 2010 met succes deel aan de Tall Ships Race.
- industrieel-archeologische waarde: De romp werd in aluminium vervaardigd.



103. Zeiljacht Questing

Deze vaststelling betreft de Questing. Vlaggenbrief: K 795572.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: Het zeiljacht werd in 1961 gebouwd door de werf William King and sons in Burnham-on-Crouch aan de Oostkust van het Verenigd Koninkrijk. De Questing is een houten S-spant. De kiel en spanten zijn in eik. De karveel beplanking is in Birma teak. In de langkiel werd 2,2 ton ballast ingewerkt.
- sociaal-culturele waarde: Als voorbeeld van de democratisering van de pleziervaart na de Tweede Wereldoorlog.



104. Zeiljacht Ramrod

Deze vaststelling betreft de Ramrod.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Ramrod werd in 1959 gebouwd door Port Hamble in Hamble-le-Rice (Verenigd Koninkrijk) voor Selwyn Slater en R. McLoughlin. Het jacht werd getekend door Arthur C. Robb (1908-1969), die in 1954 al de kutter Uomie voor Selwyn had getekend. De Uomie onderscheidde zich door een goede handelbaarheid en nam deel aan de drie grootste oceaanzeilwedstrijden uit die periode: Fastnet, Bermuda en Sydney-Hobart. Het wedstrijdjacht Ramrod beschikte, als een verdere ontwikkeling van de Uomie, ook over uitstekende zeil kwaliteiten. In 1959 won het jacht de tweede editie van de Admirals Cup, samen met de twee andere Britse boten Myth of Malham en Griffin II.
- industrieel-archeologische waarde: De Ramrod is gebouwd in Makoré (een tropisch hardhout van de Sapotaceae-familie) op eiken spanten. De rompvorm is een traditionele langkiel met loden kiel. Het roer is aan de kiel aangehangen.
- sociaal-culturele waarde: De Ramrod is een wedstrijdjacht, dat sinds 1966 als een snel toerzeiljacht wordt gebruikt.



105. Zeiljacht Robur

Deze vaststelling betreft de Robur. Meetbrief: A 750155.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Robur werd in 1961 gebouwd naar het model van de Noorse volksboot.
- industrieel-archeologische waarde: Zoals de Noorse volksboot heeft het jacht een langkiel. De beplanking is overnaads aangebracht op de spanten. De huidbeplanking en spanten bestaan uit eik. Het jacht heeft een eenvoudig sloeptuig.
- sociaal-culturele waarde: Als voorbeeld van de democratisering van de pleziervaart na de Tweede Wereldoorlog.



106. Zeiljacht Sallust

Deze vaststelling betreft het houten zeiljacht Sallust.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- sociaal-culturele waarde: De Sallust is een houten zeiljacht naar een ontwerp van John Laurent Giles (1901-1969). Zijn ontwerpbureau tekende vanaf 1927 meer dan 1000 jachten, waaronder de Myth of Malham, een 37 voet Bermuda kotter die in 1947 en 1949 de Fastnet race won. De Sallust werd in 1971 gebouwd door de werf Curtis and Pape in het Verenigd Koninkrijk. Het getuigt van de blijvende interesse in hout als bouw materiaal.



107. Zeiljacht Williwaw

Deze vaststelling betreft het schip Williwaw. Het zeiljacht is als varend erfgoed beschermd.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: Het stalen zeiljacht Williwaw werd in 1968-1970 gebouwd op de scheepswerf Michot in Thuin. De Williwaw werd door Louis Van de Wiele getekend in opdracht van Willy de Roos (1923-2008). Schipper Willy de Roos ondernam met de Williwaw drie wereldreizen. Hij schreef boeken over zijn wereldreizen en gaf ook wereldwijd lezingen.
- industrieel-archeologische waarde: Vanwege de uitzonderlijke architectuur van het schip, naar ontwerp van de gerenommeerde zeiler en selfmade scheepsarchitect Louis Van de Wiele uit Kortrijk. Vanwege het geven van een getrouw beeld van het zeilen en de daarvoor gebruikte materialen en technieken. Vanwege de bouw in één van de (intussen verdwenen) binnenvaartscheepswerven aan de Samber in Thuin.
- wetenschappelijke waarde: Vanwege de bijdrage die het schip en de schipper leverden over de kennis van het zeilen, de vaarroutes in weinig gekende vaargebieden en de aandacht die het trok voor ecologische vraagstukken.
- sociaal-culturele waarde: Vanwege de rol die het schip speelt als ambassadeur voor de haven van Antwerpen en voor Vlaanderen en België in het algemeen.



108. Zeiljacht Zeearend

Deze vaststelling betreft het zeiljacht Zeearend.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- historische waarde: De Zeearend is een 100 m² Windval die in 1938 gebouwd werd op de Duitse scheepswerf Burmeister aan de Weser rivier. Het zeiljacht kent een lange geschiedenis met opeenvolgende eigenaars uit verschillende Europese landen. Windval is de benaming die na de oorlog door de Britten werd gegeven aan zeiljachten die in de jaren 1930 in opdracht van de Duitse Kriegsmarine werden gebouwd. Zij werden als opleidingsschepen gebruikt in de Baltische zee. Na de Tweede Wereldoorlog werden de zeiljachten als deel van de Duitse herstelbetalingen overgedragen aan de Royal Navy van het Verenigd Koninkrijk.
- sociaal-culturele waarde: Als opleidingsschip van de Duitse marine en later als plezierjacht.



109. Zeilklipper T'ai

Deze vaststelling betreft de zeilklipper T'ai.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De T'ai is een zeilklipper die in 1906 door Jan Van Garsse in Moerbeke werd gebouwd. Het schip van de Boomse schipper Petrus Bracke werd gebruikt om zand te vervoeren. De T'ai heeft als zeilklipper een uitwaaiende klipperkop en een overhangende schoenerkont. Het schip dat in 7 mm staalplaats werd gebouwd, vertoont een flinke zeeglijn. Het schip heeft zijwaarden en een boegspriet die de lengte over alles op 25 meter brengt.
- wetenschappelijke waarde: De T'ai is een zeilklipper bedoeld voor de kustvaart en het navigeren op grote rivieren. Het type werd vanaf het laatste decennium van de negentiende eeuw in staal gebouwd. Er bestaat geen houten voorloper van het type dat wellicht werd afgeleid van de grote zeegaande zeilkippers. Het verschil met de zeegaande zeilkippers schuilde vooral in het tuigage en de vorm van het achterschip. Door de opkomst van de motorcoaster in de jaren 1930 liep het tijdperk van de zeilkippers af. De T'ai is een zeldzaam voorbeeld van een zeilklipper voor de kustvaart.



110. Zeilklipper Vrouwe Nele

Deze vaststelling betreft de Vrouwe Nele. Uniek Europees Scheepsidentificatienummer ENI: 06105212. Meetbriefnummer: BR38241B.

Het vaartuig is opgenomen in de vastgestelde inventaris vanwege de:

- industrieel-archeologische waarde: De zeilklipper Vrouwe Nele werd in de jaren rond 1890 gebouwd. Het zeilschip deed aanvankelijk dienst als kolenschip. De Vrouwe Nele is een tweemast zeilklipper met een platte bodem en ronde kimmen.

