

Ministerieel besluit tot voorlopige bescherming als monument met overgangszone van het vissersschip O.129 Amandine in Oostende

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013, artikel 6.1.1;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Regering, artikel 6, 1^o;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 2 oktober 2019 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, artikel 8, §1, 2^o.

Procedurestappen en vormvereisten

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

- het Onroerendergoeddecreet van 12 juli 2013, artikel 6.1.1 tot en met 6.1.8,
- het Onroerendergoedbesluit van 16 mei 2014, artikel 6.2.1.

De volgende procedurestappen en vormvereisten zijn vervuld:

- de erfgoedwaarden zijn onderzocht;
- de resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in een beschermingsdossier.
- advies over de bescherming van het onroerend goed werd gevraagd aan:
 - het college van burgemeester en schepenen van Oostende op 27 juni 2023,
 - de departementen of agentschappen van de Vlaamse overheid bevoegd voor omgeving, mobiliteit en openbare werken en landbouw en visserij op 28 juni 2023,
 - de Vlaamse Commissie Onroerend Erfgoed op 28 juni 2023.
- de behandeling van de adviezen is opgenomen als bijlage bij dit besluit.
- de zakelijkrechthouders zijn op de hoogte gebracht van het ontwerp van de voorlopige bescherming op 27 juni 2023.
- de zakelijkrechthouders gaven geen opmerkingen.

Motivering

Het monument vissersvaartuig O.129 Amandine is van algemeen belang wegens de volgende erfgoedwaarden:

- de historische waarde:

De O.129 Amandine getuigt van een periode in de geschiedenis van de Vlaamse visserij, meer bepaald de laatste decennia van de IJslandvaart. Het schip is de laatste vertegenwoordiger van de vloot die op verre visgronden rond IJsland ging vissen. Door de oliecrisis in de jaren 1970 en nieuwe reglementeringen voor de internationale

visserij werden deze activiteiten afgebouwd en kwam er aan deze periode een einde in 1995. Het schip geeft een goed beeld van de evolutie van de visserij en de aard van zo'n schip in 1961. Binnen de bemeeten ruimte leefde en werkte de bemanning gedurende verscheidene maanden alvorens terug te varen naar de thuishaven Oostende.

De Amandine werd gebouwd op de werf van de Oostendse scheepsbouwersfamilie Panesi die gedurende generaties in Oostende actief was. De werf startte in 1823 aan het derde handelsdok, dat later gedempt werd voor de oprichting van het nieuwe stadhuis. De activiteiten werden na de tweede wereldoorlog verder gezet aan het visserijdok op de oostelijke oever tot het bedrijf in 1985 definitief de boeken sloot. De ligging op de hoek van de visserijkaai en de Vindictivelaan, nabij de plaats waar de vissers eertijds hun vracht aan wal brachten verwijst naar het rijke visserijverleden van Oostende. Door de inbedding in de kaai en de integratie van het schip binnen een museum biedt het de gelegenheid aan de museumbezoeker om een beeld te krijgen van de geschiedenis van de Vlaamse visserijverleden;

- de industrieel-archeologische waarde:

De Amandine werd gebouwd als een als een traditionele zijtreiler. De vistechiek waarbij gevist werd aan de zijde van het schip met blanken of bokken ontwikkelde zich door de tijd heen. In grote lijnen bleef de basisopbouw van dit type schip behouden, terwijl de vistechiek en de mechanisatie van het schip evolueerde tot dit typevoorbeeld uit 1960. Het schip is voorzien van een sterke zescilindermotor van de Nederlandse motorenfabriek De Industrie. De achterzijde van de motor dreef de schroef aan, de voorzijde stond in voor de werking van de in Nieuwpoort vervaardigde Neptune visliet van de firma Brusselle.

Het schip werd gebouwd op de Oostendse scheepswerf Panesi en is getuige van het vakmanschap dat aanwezig was op de scheepsbouwerven aan de Belgische kust. Panesi was één van de grotere werven en was er ook heel lang actief. De scheepsbouw aan de Kust is intussen vrijwel verdwenen;

- de culturele waarde:

De leef-en werkomstandigheden tijdens de lange tochten naar het Noorden waren ronduit hard en soms levensgevaarlijk voor de vissers. De bemeeten ruimtes, de dompige lucht in de vertrekken, de ijsskoude temperaturen in het visruim, de opeenvolgende shiften van werken en slapen met daartussen weinig ontspanning zijn nog steeds eigen aan het beroep van visser. Het visserschip staat ook vandaag nog centraal in het leven van de vissers en hun familie. Als werkpaard van de gemeenschap geldt het als metafoor voor hun bestaan. Het schip als monument kan men zien als materiële getuige en memoriaal voor het werk van deze bijzondere gemeenschap.

De bescherming omvat een overgangszone. Om het vissersschip veilig op te stellen en toegankelijk te maken werd het in een daartoe ontworpen droogdok geplaatst. De constructie vlak naast de Mercator zeesluis bestaat uit een kofferdam met stalen damplanken die in een ovaalvormige beweging het schip omringt en van een stabiele bedding voorziet. De ruimte die zo ontstond werd afgedicht met een glazen plafond. Dit bood de mogelijkheid om naast en onder het schip de toegankelijkheid te verbeteren zodat de bezoekers het schip in zijn geheel kunnen opnemen. De bescherming neemt deze zone op als overgangszone bij het monument. Deze overgangszone heeft aldus een belangrijke visueel-ruimtelijke component die de erfgoedwaarde van het schip tot zijn recht doet komen en omvat tegelijk de fysieke drager van het schip. Daarnaast maakt de overgangszone regelmatige inspectie en het onderhoud van het schip mogelijk.

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

Artikel 1. De volgende onroerende goederen worden voorlopig beschermd als monument: Het vissersschip O.129 Amandine, Vindictivelaan zonder nummer in Oostende, bij het kadaster bekend als: Oostende, 1ste afdeling, sectie A, deel van het openbaar domein.

De volgende onroerende goederen worden voorlopig beschermd als overgangszone bij het monument:

De ruimte rondom het schip, uitgegraven in de kaai en afgezet door damplanken, alsook de draagstructuur, die toelaten om het schip met inbegrip van het onderschip te bezichtigen en die de toegankelijkheid van het schip mogelijk maakt, gelegen op hetzelfde adres, bij het kadaster bekend als: Oostende, 1ste afdeling, sectie A, deel van het openbaar domein.

Het plan met de aflijning en de plaats van aanplakking van het bericht over het openbaar onderzoek is opgenomen als bijlage bij dit besluit.

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

Art. 2. De erfgoedwaarden van het monument zijn:

- 1° de historische waarde;
- 2° de industrieel-archeologische waarde;
- 3° de culturele waarde.

De erfgoedelementen en de erfgoedkenmerken van het monument zijn:

1° Identificatie en technische gegevens:

- 1. naam: O.129 Amandine;
- 2. bouwplaats: werf Richard Panesi, Nieuwe Werfkaai 6 in Oostende;
- 3. bouwjaar: 1960 - 1961;
- 4. thuishaven: Oostende;
- 5. afmetingen bij de bouw:
 - a. lengte over alles: 36 meter;
 - b. breedte over alles 6,7 meter;
- 6. bruto tonnenmaat: 196,66 ton;
- 7. netto tonnenmaat: 68,97 ton;
- 8. type: middenslag-zijtreiler voor de Noordzee en Atlantische Oceaan;
- 9. voortstuwing door dieselmotor, De Industrie motor (type 6D7 nr. 4338): 4takt 375KW/ 510PK/400 omwentelingen;
- 10. hydraulische Renk-keerkoppeling (type SWUF 50);
- 11. twee gelijkstroomgeneratoren van respectievelijk 10 en 15KW;
- 12. hulpgroep met snellopende 2-cilinder Petterdiesel 12,5 pk aan 1500 omwentelingen;

13. vislier Brusselle (Neptune type E II);
14. gebruikte materialen: staal, aluminium, hout.

2° beschrijving van het schip

Algemeen:

Casco: elektrisch gelaste stalen romp, stalen plaatwerk op spanten.

De indeling van het schip is overeenkomstig die van zijtreilers en boomkortreilers: Voorin bevindt zich de materiaalopslag waar ankerkettingen, visgerief, visbennen of gestandaardiseerde viskisten werden opgeborgen, gescheiden door een waterdicht schot. Daarachter bevindt zich het visruim. Daarachter ligt, door een waterdicht schot gescheiden, de machinekamer. Achterin is de accommodatie voor de bemanning ondergebracht, opnieuw door een waterdicht schot afgescheiden.

Het schip telt drie niveaus: een bovenbouw, het dekniveau en één niveau onderdeks.

Bovendecks:

Bovenbouw met stuurhuis en kaartenkamer in geklonken aluminium. De stuurhut wordt gekenmerkt door het stuurwiel, de bediening van de machines, de navigatie-instrumenten en marifoon. Deze werden in de loop der jaren gemoderniseerd. De kaartenkamer bevat naast de kaarttafel ook een rustbed.

Daarachter de schouw met de verschillende uitlaten. Bovenop het achterschip staat de bezaanmast.

Exterieur dekniveau:

Centraal vooraan op het werkdek bevindt zich de hoofdmast met boom. Aan beide zijden van het schip twee maal twee visgalgen waarachter de scheerborden opgesteld zijn, telkens ter hoogte van de hoofdmast en ter hoogte van de bezaanmast. Het staand want bestaat uit stalen buiswerk, het lopend want uit staalkabels. Achteraan op het werkdek, net voor de stuurhut, staat exact midscheeps opgesteld de vislier van Brusselle. Bij de galgen staan ook de borden opgesteld die nodig waren om de netten open te houden tijdens het vissen.

Op het werkdek zijn er twee visruimluikgaten met metalen luikdeksels waarlangs de vis na de triage en het gutten in het visruim onder het dek op ijs werden gelegd. Daarvan werd er na de installatie van een recentere sorteermachine nog één gebruikt. Op het werkdek staan de verticale stalen houders voor het plaatsen van wegneembare schotten voor het triëren van de vis.

Interieur dekniveau:

Op het niveau van het werkdek bevindt er zich vooraan op het dek, onder de stormkap, een magazijn. Achter het werkdek bevinden zich, tussen de gangboorden het dekhuis met achtereenvolgens de overbrenging van de lier, de hut van de kapitein, de machinekamerschacht, de plaats waar traan gekookt werd, het sanitair, de keuken en eetplaats met een gedeelte van het stuurmechanisme.

Onderdeks bevinden zich aan de voorzijde de voorpiek, (anker-)kettingbak, brandstoftanks en een magazijn. Centraal ligt het gekoelde visruim, ingedeeld met schotten voor het stapelen van de vis op ijs. Achter het visruim bevindt zich de machinekamer. Achter de machinekamer ligt een tunnel met de schroefas. Boven die tunnel bevinden zich de verblijven van de matrozen en twee afzonderlijke hutten voor machinist en stuurman.

Art. 3.1. De beheersdoelstellingen voor het monument zijn:

Om de erfgoedwaarden van het vissersschip O.129 Amandine te behouden en te ontwikkelen, streeft het toekomstig beheer de volgende doelstellingen na:

- 1° het treffen van duurzame maatregelen voor onderhoud en restauratie, die het behoud van de historische authenticiteit van het schip garanderen;
- 2° Het treffen van passende maatregelen om de historische, industrieel-archeologische en culturele waarden van het schip te ontsluiten voor het publiek, met respect voor de authenticiteit en uniciteit van het schip en de draagkracht van de bescherming.

Art. 3.2. De beheersdoelstellingen voor de overgangszone zijn:

Om de erfgoedwaarden van het vissersschip O.129 Amandine te behouden en te ontwikkelen, streeft het toekomstig beheer de volgende doelstellingen voor de overgangszone na:

- 1° het treffen van duurzame maatregelen voor onderhoud en instandhouding, die het behoud van het schip garanderen.

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

- 1° het monument als een goede huisvader te beheren en de nodige voorzorgsmaatregelen te nemen tegen schade door brand, blikseminslag, diefstal, vandalisme, wind of water;
- 2° de toestand van het monument regelmatig te controleren;
- 3° regulier onderhoud uit te oefenen;
- 4° onmiddellijk passende consolidatie- en beveiligingsmaatregelen te nemen in geval van nood.

Art. 5.1. Een toelating is vereist voor de volgende handelingen aan of in het monument:

- 1° het plaatsen van andere dan museale inrichtingselementen;
- 2° het verwijderen, vervangen, wijzigen of verstevigen van constructieve elementen;
- 3° het verwijderen, vervangen of wijzigen van historische materialen en het toepassen van behandelingen met als doel de historische materialen te reinigen, te herstellen, te verduurzamen of te beschermen tegen verweer en aantasting;
- 4° het plaatsen van technische voorzieningen zoals verwarming, klimaatregeling, elektrische installatie, geluidsinstallatie, sanitair, liften en beveiligingsinstallaties, met uitzondering van die installaties waarvoor geen destructieve ingrepen moeten gebeuren en/of die geen visuele impact hebben op de erfgoedelementen en -kenmerken.

Art. 5.2 Een toelating is vereist voor de volgende handelingen aan of in de overgangszone:

- 1° het plaatsen van andere dan museale inrichtingselementen en voorzieningen die een visuele impact hebben op de erfgoedelementen en -kenmerken.

Er is geen toelating vereist voor:

1° regulier onderhoud;

2° passende consolidatie- en beveiligingsmaatregelen in geval van nood.

Brussel,

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

Matthias DIEPENDAELE