

Ministerieel besluit tot voorlopige bescherming als monument van de ondiepwatermijnenveger M477 Oudenaarde in Antwerpen

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 Antwerpen op 9 november 2023,
 - de departementen of agentschappen van de Vlaamse overheid bevoegd voor omgeving, mobiliteit en openbare werken en landbouw en visserij op 13 november 2023,
 - de Vlaamse Commissie Onroerend Erfgoed op 13 november 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 9 november 2023.
- de zakelijkrechthouders gaven geen opmerkingen.

Motivering

Het monument ondiepwatermijnenveger M477 Oudenaarde is van algemeen belang wegens de volgende erfgoedwaarden:

- de historische waarde:

Het verhaal van de ondiepwatermijnenveger M477 Oudenaarde geeft een goed beeld van de tijdsgeest in de decennia na de Tweede Wereldoorlog. Er dienden immers veel mijnen opgespoord en vernietigd te worden, zelfs tot vandaag duiken er nog mijnen op. Tegelijk was er de Koude Oorlog die de wereld in zijn greep hield en waarvoor in 1949 de "North Atlantic Treaty Organization" of NATO in het leven geroepen werd. De uitrusting van het

leger in NATO verband was cruciaal. M477 Oudenaarde en haar zusterschepen werden gebouwd naar plannen en onder toezicht van het leger van de Verenigde Staten van Amerika.

Een ondiepwatermijnenveger was onontbeerlijk voor een land met een ondiepe kust en een rivier zoals de Schelde. De mogelijkheid om mijnen te vegen op dieptes tussen vier en tien meter betekende dat het schip op lokaal vlak heel wat werk kon verzetten.

Internationaal waren deze schepen ook erg gewaardeerd omdat zij konden ingezet worden voor het vrijmaken van havens. Tijdens militaire oefeningen in NATO verband waren de schepen prominent aanwezig omwille van hun geringe diepgang. De prille Belgische zeemacht speelde hierin een vooraanstaande internationale rol.

Aan boord van de M477 Oudenaarde dienden vijf officieren en onderofficieren samen met acht dienstplichtigen. Zij verrichtten er hard en risicovol werk en verbleven in de krappe behuizing met een minimum aan comfort. Het schip en zijn apparatuur en de daarmee verweven verhalen getuigen van de militaire inspanningen tijdens de koude oorlog en zijn een herinnering aan de toenmalige dienstplicht.

De M477 Oudenaarde werd onder toezicht van Amerikaanse scheepsbouwers in België gebouwd door de Mercantile Marine Yard in Kruibeke. Langs de Schelde bevonden zich heel wat scheepswerven die inmiddels verdwenen zijn. Het industriële verleden van deze bedrijven heeft zijn sporen nagelaten in de streek. Andere vaartuigen voor de Zeemacht werden dan weer in andere werven in Oostende en Temse gerealiseerd. De opdrachten ondersteunden de lokale scheepsbouwers.

- de wetenschappelijke waarde:

Militaire technologie evolueert snel. De technische en wetenschappelijke ontwikkeling van mijnbestrijding is daarin geen uitzondering. De M477 "Oudenaarde" is de laatste van de Mine Sweeper Inshore klasse in België en het laatste schip van dit type wereldwijd dat in zo'n goede (complete) staat bewaard bleef. Het schip kan dus bijdragen tot kennis over deze fase in de bestrijding van zeemijnen.

- de technische waarde:

De apparatuur en motoren van de schepen zijn uniek. De kwaliteit van deze zeldzame motoren was optimaal wat hun lange levensduur verklaart. De bouw ervan past in een technisch verhaal waarbij heel wat kennis met de steun van het militair bondgenootschap NATO geïntroduceerd werd. De motorenfabrieken Nuove Reggiane in Italië en Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg gekend als MAN in Duitsland getuigen van de hernieuwde industriële activiteit in Europa na de oorlog, net als een Tienens motorenbedrijf Ateliers de Construction Mécanique de Tirlemont of ACMT dat onder licentie van het Britse Gartner de generatoren bouwde.

Het schip is een unieke getuige aangezien het de laatste is die nog zo volledig is ingericht. Het schip is representatief in zijn rol als mijnenveger en omwille van de vakkennis die België had opgebouwd inzake mijnbestrijding.

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

Artikel 1. De volgende onroerende goederen worden voorlopig beschermd als monument: de ondiepwatermijnenveger M477 Oudenaarde, Droogdokkenweg 4, Antwerpen bij het kadaster bekend als: Antwerpen, 7de afdeling, sectie G, perceelnummer 2419D (deel).

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 wetenschappelijke waarde;
- 3° de technische waarde.

De erfgoedelementen en de erfgoedkenmerken van het monument zijn:

1° Identificatie en technische gegevens:

Huidige naam: M 477 Oudenaarde (1958-1988)
Eerdere naamgeving: MSI 83 (Kiellegging)
Roepnaam: ORHN
Type schip: MSI Mine Sweeper Inshore, ondiepwatermijnenveger – Herstal-klasse
Kiellegging 03-05-1958
Indienststelling 25-04-1959
Uitdiensttreding 1988
Werf: Mercantile Marine Yard, Kruikebeke, België
Afmetingen: 34,5 x 6,7, diepgang 2,10
Waternverplaatsing 160 Ton/ geladen 190 Ton
Motoren: Nuove Reggiane TVG29 (Licentie M.A.N.) 2x 635PK (1260)
Snelheid: 15 knopen (27 km/uur)
Voortstuwing: 2 schroeven 4 blads AE 1130 mm
Actieradius: 2300 nm bij 10 knopen (4260 km)
Mijnenvoegtuig: 1 x Nuove Reggiane Diesel V12 70 kg Magnetic pulse generator
Generators 2x A.C.M.T. 6 cilinder in lijn (Licentie GARDNER)
Vermogen 60 KW
Brandstof 24 ton / 19332 l diesel
Bewapening 1x dubbel snelvuur Mitrailleur punt 50
Uitrusting: Magnetisch, akoestisch, mechanisch mijnvoegtuig op dieptes van 4 tot 10 meter
Spreek: Fortiter et Fideliter (sterker en trouwer)

2° Beschrijving van het schip

Algemeen:

Door de vrijstaande opstelling is het exterieur van het schip zichtbaar van kiel tot mast. Het geheel is geschilderd in de kleuren die het schip had toen het uit dienst werd genomen; lichtgrijs voor het dekniveau, zwart voor het bovenwaterschip en rood voor onderwaterschip.

Binnenin telt het schip in de lengte zeven afzonderlijke compartimenten, verdeeld door schotten. Het schip is opgedeeld in een bovendek, een onderdek en daaronder de bilgeruimte. Het is samengesteld uit eikenhout en non-ferro materialen, met uitzondering van de stalen krukken- en nokkenassen van de motoren en de beschermplaat van het geschut. De huid is opgebouwd rond 48 spanten. Het bovenschip heeft een dubbele huid. Van de kiel tot de waterlijn zijn er drie lagen met een combinatie van diagonaal geplaatste planken en horizontale gangen. Het dek rust op liggers met onder- en bovenlaag waartussen waterdicht materiaal.

De leidingen op het schip hebben allen een kleur om aan te geven aan wat er doorheen loopt.

Bovendeks

Het dek

Op het dek staat de apparatuur voor de mijnbestrijding.

Bestrijding van contactmijnen gebeurde met een lijn bevestigd aan vlotters en vliegers om de mijnen naar de oppervlakte te brengen. Het geschut vooraan gebruikte men om de mijnen stuk te schieten. De lijn bevindt zich bij de centraal opgestelde lier. Op het dek staan meerdere vast opgestelde munitiekisten om de munitie op te bergen die nodig was om de mijnen stuk te schieten.

Magnetische mijnen vegen gebeurde met een lange koperen kabel, vlotters en drijvers. De kabel bevindt zich op de haspel boven de lier. De drijvers bevinden zich op de enorme haspel op het achterschip. De vlotters en vliegers bevinden zich op het dek in daartoe voorziene houders.

Akoestische mijnenvegen gebeurde met een akoestische hamer bevestigd aan een vlotter en een kabel om de mijn te detoneren. Dit toestel bevindt zich aan stuurboord in een daarvoor voorziene houder.

De brug

Op het dek staat een houten opbouw met een halfhoge ruimte waarin de kaartenkamer en navigatiekamer deels benedendeks ligt. Daarboven staat de commandobrug met de besturingsapparaten. De brug heeft een open structuur met vooraan een glazen windscherm met twee ronde schijfvensters. De brug wordt met een afneembaar zeil beveiligd tegen water en zon. Op de brug zijn de navigatie-instrumenten opgesteld. De brug bestaat uit een centraal geplaatst stuurrad met aan stuurboord de bediening van de hendels die zorgen voor de stuwkracht. Achter de schipper staat één van de vijf secundaire kompassen die op het schip aanwezig zijn, op een voetstuk van hout en non-ferro metaal. Aan bakboord bevinden zich bedieningshendels voor brandbestrijding met koolstofdioxide. Achteraan staat de vlaggenkast opgesteld, vlakbij de achterliggende mast met open structuur.

Navigatie- en kaartenkamer

Enkele treden leiden vanaf de brug naar de navigatiekamer met diverse toestellen voor navigatie. Het gaat hier om vaste bedieningspanelen. Het communicatieapparaat, een met een draaiarm oplaadbare scheepstelefoon – werkt nog steeds en kan de zeven compartimenten bedienen. Voor communicatie met de machinekamer is er ook een roepbuis, inclusief fluitsignaal. Een belangrijk onderdeel zijn de navigatielichten van de mijnenveger, waarvan de bediening opgesteld staat aan stuurboord.

ONDERDEKS

Helemaal vooraan in het schip bevindt zich de kettingbak voor de boegankers, afgesloten met een schot.

Matrozenverblijf met communicatiepost en keuken:

In het verblijf zijn spanten en huid witgeverfd met accenten in gelakt mahonie voor de kastdeuren en toegangsdeuren. Aan bakboord zijn twee niveaus met telkens twee ligbedden. Aan stuurboordzijde is er één niveau met twee bedden boven een reeks kasten.

Boven de slaappleaatsen zijn er rekken voor het bergen van de kitzakken. Tussenin staan twee blinkende koperen steunpijlers bekroond met sierwerk in zwart, geel en rood geschilderd scheepstouw.

Verder in het verblijf zijn aan bakboord ingemaakte kasten gemaakt voor dienstuniformen en een provisiekast voor droge voedingswaren. Een detail is het vitrinekastje voor het menu en de taakverdeling van de wacht.

Verder in deze ruimte staat er aan stuurboord een stel lavabo's met koudwaterkraan. Het sanitair kan men afscheiden middels een gordijn aan de koperen gordijnroede. Daarnaast is er een deur die toegang geeft tot een klein toilet. Even verder aan stuurboord is de radiokamer waar de marconist actief was. Midscheeps geeft een deur toegang tot een kleine ruimte waar het moederkompas staat. Daarnaast aan bakboord de keuken met

tweeledige deur waarvan de bovenzijde zelfstandig functioneerde. De toestellen die tot de vaste inrichting van de keuken behoren zijn origineel.

Machinekamer Veegtuig

Het schip telt twee machinekamers. De eerste machinekamer bevat de mijnveegmotor die gebruikt wordt voor het detoneren van magnetische mijnen. Het is de twaalfcilinder cilinder in V dieselmotor van Nuove Reggiane die middels een enorm twee ton zwaar bronzen vliegwiel een elektromotor aandrijft. De uitgebreide elektrische bedieningspanelen en schakelkasten bevinden zich achter de motor.

De uitlaat van de motor gaat opzij door de scheepshuid aan stuurboordzijde. Daar is een koelinstallatie voor de uitlaatgassen. In deze machinekamer staan eveneens de tanks met koolstofdioxide voor bluswerken doorheen het schip. Ze zijn mechanisch verbonden met de brug en de andere compartimenten. Deze machinekamer herbergt verder nog een omvormer en generatoren voor onder meer de radioverbinding en de pompinstallaties. De twee generatoren zijn Britse Gardner zescilinder dieselmotoren in lijn, onder licentie gebouwd door de Ateliers de Construction Mécanique de Tirlemont (ACMT).

Machinekamer Voortstuwing

De tweede machinekamer bevat twee identieke twaalf cilinder in V dieselmotoren van Nuove Reggiane motoren voor de aandrijving van beide schroeven. De manuele bediening gebeurt via identieke bedieningspanelen opzij van de motoren of in de machine besturingshut achterin de machinekamer. De beide motoren met hun keerkoppelingen liggen geïnclineerd, in de lijn van de schroefas met vierbladige schroef. Rondom de machinekamers liggen brandstof- en zoetwatertanks.

Stuurmachinekamer

In het achterste compartiment van het schip tussen motorcompartiment en de spiegel van het schip bevindt zich de bediening van de roerbladen. Deze zijn via cardankoppelingen verbonden met de brug, maar kunnen ook manueel bediend met behulp van een horizontaal opgesteld stuurwiel.

Art. 3. De beheersdoelstellingen voor het monument zijn:

Om de erfgoedwaarden van de ondiepwatermijnenveger M477 Oudenaarde 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, wetenschappelijke en technische waarde van het schip te ontsluiten voor het publiek, met respect voor de authenticiteit en uniciteit van het schip en de draagkracht van de bescherming;
- 3° De Oudenaarde is als collectiestuk op de droogdocksite terechtgekomen. Deze site is in volle ontwikkeling. Mocht zich ooit de gelegenheid voordoen om het schip te verplaatsen naar een locatie binnen de site van de droogdokken of naar de Antwerpse havenkaaien die bijvoorbeeld betere perspectieven biedt voor de ontsluiting of die het schip beter tot zijn recht doet komen, dan kan dit overwogen worden. De band met de Schelde en de goede zichtbaarheid voor het publiek blijven daarbij belangrijke uitgangspunten.

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. 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 beschilderen van ongeschilderde elementen of het schilderen in andere kleuren of kleurschakeringen of met een andere verfsoort dan de aanwezige; het verwijderen, vervangen of wijzigen van vloeren, trappen, binnenschrijnwerken, beslag, hang- en sluitwerk, en van de oorspronkelijke interieurdecoratie;
- 5° het volledig of gedeeltelijk uiteen nemen, het verplaatsen of het wijzigen van de technische kenmerken van toestellen;
- 6° 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.

Er is geen toelating vereist voor:

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

Brussel, 22/05/24

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

Getekend door: Matthias Diependaele (Sig)
Getekend op: 2024-05-22 14:40:03 +02:00
Reden: lk keur dit document goed



Matthias DIEPENDAELE