

Ministerieel besluit tot definitieve bescherming als varend erfgoed van de Motorspits Esmeralda

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

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

Procedurestappen en vormvereisten

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

De volgende procedurestappen en vormvereisten zijn vervuld:

- de erfgoedwaarden zijn onderzocht;
 - de resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in een beschermingsdossier;
 - de redenen die tot de bescherming aanleiding geven werden bepaald;
 - advies over de bescherming van het vaartuig werd gevraagd aan de Vlaamse Commissie Varend Erfgoed op 11 april 2024;
 - het voorlopig beschermingsdossier werd getekend op 17 mei 2024 en werd bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt op 29 mei 2024;
 - de eigenaar is op de hoogte gebracht van de voorlopige bescherming op 23 mei 2024;
- De behandeling van het advies, opmerkingen en bezwaren is opgenomen als bijlage bij dit besluit.

Motivering

Het varend erfgoed, de Motorspits Esmeralda, is van algemeen belang wegens de volgende erfgoedwaarden:

- de historische waarde:

Het scheepstype spits was heel belangrijk voor de industriële ontwikkeling in Vlaanderen, Wallonië, Nederland en Frankrijk en floreerde tussen 1890 en 1960. De spits was aangepast aan de afmeting van de sluizen die door de beslissing van de Franse minister de Freycinet in 1879 bepaald werd op 40 x 5,2 meter. Het scheepstype evolueert van een gesleept of getrokken schip naar een schip met motor. Vanaf de jaren 1920 leeft het schippersgezin aan boord en werd het woongedeelte op het schip belangrijk. De Esmeralda toont een overgangsfase in de ontwikkeling van de spits, met een "roef aan de den" waarbij de roef of leefruimte tussen de stuurhut en het laadruim ligt.

De originele staat van dit schip vertelt het verhaal van vele schippersfamilies die leefden op de Europese binnenwateren. Het leven aan boord in heel kleine ruimtes, het huishouden op de achterplecht met het buitenfornuis en de buitenboord-gootsteen zijn daarvan materiële getuigen.

De werf Van Praet-Dansaert in Baasrode bouwde de Esmeralda als COBAG IV, in opdracht van de gelijknamige Gentse bevrachter die nu nog steeds, zij het onder een andere naam, actief is. De Esmeralda werd gebouwd in 1941 in het begin van de bezetting. Zo vindt men in de machinekamer nog sporen terug van de bezetter. Het schip liep in 1943 zware oorlogsschade op, waarna het zorgvuldig werd hersteld. Het schip stopte met varen in 1977 en bleef jaren onaangeroerd liggen op een West-Vlaams kanaal tot het werd gerestaureerd. Het is opmerkelijk dat heel wat bronnenmateriaal de levensloop van het schip illustreert.

- de sociaal-culturele waarde:

Het schip is een unieke materiële getuige van het wel en wee in de binnenvaart vanaf het interbellum tot in de jaren 1970 en het illustreert de arbeids- en leefomstandigheden aan boord. De leefruimte voor het schippersgezin in de roef en de alkoven was beperkt en het huishoudelijk werk gebeurde in open lucht op het achterdek. De leefwereld was doorgaans afgebakend door de grenzen van het gangboord. De sluizen, ankerplekken en havens werden ontmoetingsplaatsen voor schippers en hun families. Binnen hun vaargebied waren ze niet lokaal verankerd maar werden zij internationale burgers en namen zij in de bemeten leefruimte heel bewust de luxe van de burgerij aan wal over. Dat merkt men aan de luxueuze afwerking van het interieur met kostbaar hout, marmer en elegant glaswerk.

- de industrieel-archeologische waarde:

Het schip getuigt van een industrieel verleden: het sloopstypen beantwoordde aan de noden uit die tijd en was afgestemd op het vaarwater en de waterweginfrastructuur. De introductie van de motor in de scheepvaart veranderde de sloopbouw in die jaren heel ingrijpend. De Esmeralda is een van de vroege voorbeelden van een schip dat specifiek gebouwd was als motorschip, met een geveegd achterschip en een moderne stuurinrichting.

Maar ook binnenin is het schip bijzonder: het schip en de machinekamer zijn een ware toonzaal van de industriële ontwikkeling in het land: de sloopswerf uit Baasrode, de motorenfabriek uit Brussel, de keerkoppeling en technische uitrusting uit Gent illustreren dat België op industrieel vlak heel bedrijvig was en kwalitatieve industriële producten maakte.

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

Artikel 1. De motorspits Esmeralda wordt definitief beschermd als varend erfgoed overeenkomstig het decreet tot bescherming van varend erfgoed van 29 maart 2002.

Het vaartuig wordt als volgt geïdentificeerd:

Identificatie en technische gegevens, teboekstelling op 8 februari 2024:

Naam schip: Esmeralda;

- a) alternatieve namen: COBAG IV (1941-1958), Modena (1958-1962), Esmeralda (sinds 1962)
- b) bouwplaats: Werf Van Praet-Dansaert in Baasrode;
- c) bouwjaar: 1941;
- d) bouwcontract: 19 maart 1941;

- e) thuishaven: Aalst;
- f) afmetingen bij de bouw:
 - 1) lengte over alles: 38,78 meter,
 - 2) breedte over alles 5,04 meter;
- g) Netto tonnenmaat: 352,532 ton;
- h) type: motorspits;
- i) voortstuwning door ruwoliemotor: AWA 120PK;
- j) materiaal: staal.

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

Art. 2. De erfgoedwaarden van het definitief beschermd varend erfgoed zijn:

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

De erfgoedelementen en erfgoedkenmerken van het varend erfgoed zijn:

Stalen binnenschip, deels geklonken, balkvormig lichaam met steile stevens, bestaande uit dek met stuurhuis, roef met stalen stormluiken, den met stalen luiken. Achterdek met kraan, lier met hekanker, buitengootsteen. Tegen het stuurhuis aanbouw met luiken voor machinekamer, nooduitgang en voormalige kookherft. Voorplecht met ankerlier voor twee boegankers en ankerliermotor. Eveneens vooraan op het dek bevinden zich het luik naar het vooronder en de bediening van het koproer. Gangboorden met bolders, davit en zwierboom. Op de roef navigatielichten op een houten plankje, geschilderd in rood en groen en een afneembare tentoverkapping met bomen op stalen houders. Centraal het naambord. Stuurhuis:

Opbouw met stuurhuis, stuurrad met 21 toeren van stuur- naar bakboord. Naast het rad bevindt zich het originele elektriciteitsbord uit 1941. De bediening van het schip gebeurt met de hendels en kranen naast het stuurrad. Dit bestaat uit een driewegkraan voor het regelen temperatuur van de motor, de bediening van de voortstuwning en een luchthoren.

Aan bakboordzijde van het stuurrad ligt de koekoek met vier treden in mahoniehout die naar de roef leiden.

De roef met alkoven vormen het leefgedeelte en werden afgewerkt met kwaliteitshout zoals teak en mahonie. Constructieve houten elementen van de leefgedeelten bestaan uit teakhout. Van vloer tot plafond is alles betimmerd in een getemperde art-decostijl met frivole elementen zoals decoratieve glaswerk of sierlijk hang- en sluitwerk.

In de roef zorgt een tentvormig dakvenster voor zenithaal licht. Aan stuur-en bakboord zijn telkens twee ramen. Decoratief glaswerk met gekleurd glas en figuurglas in art-decostijl, gevat in koper, siert de luxueuze halfhoge vleugeldeuren tussen stuurhuis en roef. In de koude periodes worden die vervangen door soliede volle deuren.

Bijzonder aan de bouw van spitsen is de veelheid aan ingebouwde kasten. Die bevinden zich rondom rond. Aan stuur-en bakboord benut men daarvoor de ruimte onder het gangboord. De vensterbanken zijn afgewerkt met een marmeren venstertablet. Een koperen roede, gevat in een teakhouten rozet, zorgt er voor dat wat op de vensterbank staat er niet af kan vallen. Het interieur is helemaal ingebouwd met uitzondering van tafel en stoelen.

Voorbij de roef bevinden zich twee alkoven met houten betimmering. Aan bakboord het alkoof voor de schipper en zijn vrouw, aan stuurboord voor de kinderen. De ene is afgewerkt met een marmeren, de andere met een houten venstertablet.

Machinekamer:

De toegang bevindt zich op het achterdek via een luik aan de bakboordzijde. Een volgens de regels voorziene nooduitgang bevindt zich aan stuurboord. Een stalen trap leidt naar de ruime machinekamer. Achterin de machinekamer bevindt zich de ballasttank, met een schot gescheiden tot op halve hoogte. Centraal staat de AWA driecilinder dieselmotor met productienummer 22271. Deze traaglopende tweetakt motor werd gebouwd in de "Ateliers Walschaerts" in Brussel. De motor is verbonden met een keerkoppeling van het Gentse bedrijf "OUTWIS" (Ateliers Van Outryve-De Wispelaere) met productienummer 4012. Vanaf de keerkoppeling loopt de schroefas onder de ballasttank door tot de linksdraaiende schroef. Verder in de machinekamer een éencilinder diesel startmotor LR1 Lister Dursley England (1967-1976) voor de aandrijving van de hogedruk compressor. Aan stuurboord bevinden zich een merkloze ballastpomp en de deklenspomp van het bedrijf Stork. Aan bakboord bevinden zich een dieselolietank, de zogenaamde "dag-tank" met het opschrift "1943 KRAFTSTOFF FEUERGEFAERLICH WEHRMACHT 200 L". Een andere getuige van de oorlog is een dieseltank met een zegel waarop de adelaar van de Duitse bezetter zichtbaar is. Verder in dit ruim tanks voor smeeroliën, brandstof, water en compressielucht en het elektrisch schakelbord voor het motorcompartiment. Alles op het schip is ingebouwd of verankerd. Één roerend object bevindt zich in de machinekamer: de werf verzorgde een aantal stukken gereedschap en een vaste werkbank. De vermelding COBAG IV op een grote steeksleutel toont hoe de werf het schip tot in de puntjes verzorgde voor de toekomstige schipper.

Laadruim:

Het laadruim is één grote ruimte met zichtbare geklonken spanten. Middenin bevindt zich het lage schot. De scheepsvloer of buikdenning werd conform het origineel vernieuwd met grenen planken. Op sommige plaatsen getuigen lichte niet structurele beschadigingen of gebruikssporen van het verleden als vrachtschip.

Vooronder:

Het vooronder is rudimentair afgewerkt. De originele betimmering is eruit verdwenen. Een houten luik in de grenen scheepsvloer geeft toegang tot de bovenzijde van de uitsparing waarbinnen het koproer zich bevindt.

Art. 3. Om de erfgoedwaarden van de motorspits Esmeralda 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 met betrekking tot de vaarbaarheid van het schip, die de historische authenticiteit van het schip niet belasten;

3° het treffen van passende maatregelen die de authenticiteit en uniciteit van het schip niet belasten en die de historische, sociaal-culturele en industrieel-archeologische waarden van het schip ontsluiten, waardoor aan de zorg voor het varend erfgoed een breed maatschappelijke dimensie wordt gegeven.

Brussel, 19/07/24

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

Getekend door: Matthias Diependaele (Si)
Getekend op: 2024-07-19 13:31:06 +02:00
Reden: Ik keur dit document goed



Matthias DIEPENDAELE