

MINISTERIEEL BESLUIT HOUDENDE  
BESCHERMING ALS MONUMENT, STADS- OF DORPSGEZICHT

DE VLAAMSE MINISTER VAN FINANCIËN EN BEGROTING EN RUIMTELIJKE ORDENING,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij bijzondere wet van 8 augustus 1988, inzonderheid artikel 6, § 1, I, 7 ;

Gelet op het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten, gewijzigd bij de decreten van 18 december 1992, 22 februari 1995, 22 december 1995, 8 december 1998, 18 mei 1999, 7 december 2001, 21 november 2003, 30 april 2004 en 10 maart 2006;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 27 juli 2004 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, gewijzigd bij besluit van de Vlaamse Regering van 15 oktober 2004, 23 december 2005 en 19 mei 2006;

Gelet op het ministerieel besluit van 10 september 2006 houdende ontwerp van lijst van voor bescherming vatbare monumenten, stads- en dorpsgezichten;

Gelet op het advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen van 07 juni 2007,

BESLUIT :

**Artikel 1.** Wordt beschermd, overeenkomstig de bepalingen van het decreet van 3 maart 1976 tot bescherming van monumenten en stads- en dorpsgezichten, gewijzigd bij de decreten van 18 december 1992, 22 februari 1995, 22 december 1995, 8 december 1998, 18 mei 1999, 7 december 2001, 21 november 2003, 30 april 2004 en 10 maart 2006:

1° Wegens de historische en industrieel-archeologische waarde:  
- als monument:

De compenseerinrichting op het vliegveld van Grimbergen, gelegen te Grimbergen (Grimbergen), Humbeeksesteenweg 313;  
bekend ten kadaster:  
Grimbergen, 2e afdeling, sectie D, perceelnummers 47A(DEEL), 48(DEEL).

2° Wegens de historische en industrieel-archeologische waarde:  
- als monument:

Twee ronde vliegtuigloodsen op het vliegveld van Grimbergen, gelegen te Grimbergen (Grimbergen), Humbeeksesteenweg 313;  
bekend ten kadaster:  
Grimbergen, 2e afdeling, sectie D, perceelnummer 165A(DEEL).

**Art. 2.** Het algemeen belang dat de bescherming verantwoordt, wordt door het gezamenlijk voorkomen en de onderlinge samenhang van de volgende intrinsieke waarden gemotiveerd:

*Industrieel-archeologische waarde van de compenseerinrichting:* het betreft hier een uniek (zelfs internationaal) en typologisch goed bewaard voorbeeld van een inrichting voor het compenseren van deviatieverschijnselen bij kompassen in vliegtuigen, daterend van WO II; getypeerd door een betonnen schijf van grote afmeting, graadplaatjes in messing en een centrale put met glazen bollen voor de (nu verwijderde) draaischijf (compenseerwagen). Het gaat hier om een ander type dan het in Nederland bewaarde voorbeeld. Betreft tevens een materiële getuige van de wijze waarop in het vliegwezen in een bepaalde technologische fase tijdens het Interbellum, WO II en nog even daarna, vliegtuigen en hun uitrusting werden afgesteld.

*Historische waarde van de compenseerinrichting:* materiële getuige van de in-frastructuren die de Duitse bezetter m.b.t. het vliegwezen aanbracht, m.a.w. hoe hij bepaalde vliegvelden in bezet gebied uitrustte en hoe deze infrastructuren ook even na WO II nog in de burgerluchtvaart werden gebruikt doch snel voorbijgestreefd geraakten.

*Industrieel-archeologische waarde van de twee vliegtuigloodsen:* uniek (zelfs internationaal) en tevens gaaf bewaard voorbeeld van vliegtuighallen gebouwd in 1947 naar ontwerp van Alfred Hardy die revolutionair te beschouwen zijn op zowel materiaal-technisch vlak: opgetrokken volgens zijn nieuw constructief principe "la dalle autoportante" van 1946, als op typologisch vlak: de circulaire vorm.

*Historische en meer bepaald de architectuurhistorische waarde van de twee vliegtuigloodsen:* de betonnen paddestoelconstructies met ver overkragend zelfdragend dak, afgesloten door aluminium schuifpoorten en centraal verlicht door een aluminium lantaarn zijn te beschouwen als een spectaculair startpunt van een na-oorlogse evolutie in de betonarchitectuur waarbij men door middel van experimenten en vernieuwing het beton wilde laten zweven. Wellicht zijn de hangars bedoeld als een demonstratie en promotie van het gewapend beton.

Het samenvallen van vorm, constructie en bestemming; de minimale afwerking en de inwendige beleving van een boeiende confrontatie tussen de ogenschijnlijke zware betonstructuur en de lichte metalen schuifwanden maken van de vliegtuighangars te Grimbergen één van de zeldzame hoogtepunten binnen de 20ste-eeuwse betonarchitectuur in België; reeds in 1964 internationaal erkend door als enige Belgische realisatie te worden opgenomen in de overzichtstentoonstelling Twentieth Century Engineering in New York.

**Art. 3.** Met het oog op de bescherming zijn van toepassing:

De beschikkingen van het besluit van de Vlaamse regering van 17 november 1993 tot bepaling van de algemene voorschriften inzake instandhouding en onderhoud van monumenten en stads- en dorpsgezichten (Belgisch Staatsblad 10 maart 1994).

Brussel,

12 JULI 2007

Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening,



Dirk VAN MECHELEN