



**Ministerieel besluit houdende
de definitieve bescherming van twee sleepspitsen
'Bon Crédit'
'Mon Désir'
als varend erfgoed**

DE VLAAMSE MINISTER VAN BESTUURSZAKEN, BINNENLANDS BESTUUR,
INBURGERING, TOERISME EN VLAAMSE RAND,

Gelet op het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van varend erfgoed, gewijzigd bij decreet van 10 maart 2006;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 13 juli 2009 tot bepaling van de bevoegdheden van de leden van de Vlaamse Regering, gewijzigd bij de besluiten van de Vlaamse Regering van 24 juli 2009, 4 december 2009, 6 juli 2010, 7 juli 2010, 24 september 2010, 19 november 2010, 13 mei 2011, 10 juni 2011, 9 september 2011 en 14 oktober 2011;

Gelet op de voorlopige bescherming als varend erfgoed van 23 mei 2012 betekend op 18 juni 2012, Belgisch staatsblad van 14 juni 2012;

Overwegende dat het in het algemeen belang is dat de twee sleepspitsen 'Bon Crédit' en 'Mon Désir' definitief beschermd worden, gezien hun historische, industrieelarcheologische en sociaal-culturele waarden;

BESLUIT :

Artikel 1. De sleepspits 'Bon Crédit' wordt definitief beschermd overeenkomstig de bepalingen van artikel 5 van het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van het varend erfgoed, gewijzigd bij decreet van 10 maart 2006.

Artikel 2. De sleepspits 'Mon Désir' wordt definitief beschermd overeenkomstig de bepalingen van artikel 5 van het decreet van 29 maart 2002 tot bescherming van het varend erfgoed, gewijzigd bij decreet van 10 maart 2006.

Artikel 4. De twee schepen worden in het algemeen belang definitief beschermd om hun bijzondere waarden:

Historische waarde: De 'Mon Désir' en de 'Bon Crédit' zijn beide voorbeelden van de ontwikkeling van het gesleepte vrachtvervoer tussen het einde van de negentiende eeuw en het begin van de bouw van gemotoriseerde spitsen.

De 'Bon Crédit', gebouwd in 1898, is    n 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, e.d., verwijzen naar de typologie voorafgaande aan de ijzer- en staalbouw zoals de houten walen (in het Frans de 'péniche flamande' genoemd).

De 'Mon Désir', gebouwd in 1913, is een uniek, authentiek en gaaf voorbeeld van een sleepspits uit het begin van de twintigste eeuw dat net zoals de 'Bon Crédit' nog 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.

Industrieelarcheologische 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 negentiende eeuw. Om optimaal te renderen werd ervoor gezorgd dat de schepen perfect werden afgestemd op de afmetingen van de sluizen. Dit wordt treffend geïllustreerd door de zogenaamde 'gabarit Freycinet', genoemd naar de Franse ingenieur baron Charles Louis de Saulces de Freycinet (1828-1923). Als Frans minister van Openbare Werken bewerkstelligde hij dat enerzijds de waterwegen en kunstwerken en anderzijds de vrachtschepen op elkaar afgestemd werden. Hij baseerde zich hierbij op de afmetingen van de toen in gebruik zijnde 'péniche flamande' waardoor de maximum scheepsmaten van ca. 38,5 meter lengte en ca. 5,05 meter breedte bevestigd werden als een gangbare standaardmaat. Deze standaard kreeg een ruime verspreiding gezien de explosieve ontwikkeling van de transportinfrastructuur in deze periode over West-Europa. De 'Mon Désir' en de 'Bon Crédit' illustreren een vernieuwende visie op efficiëntie en rendement.

Beide schepen zijn nauw verbonden met de industriële revolutie. België was het eerste land op het Europese vasteland waar de industriële revolutie zich voltrok. Nieuwe materialen (ijzer en staal), energiebronnen (steenkool en cokes) en schaalvergroting karakteriseerden die ontwikkeling en vonden hun weg naar de scheepsbouwsector. De oudere types vaartuigen verdwenen uit de vaart door de snelle technologische ontwikkeling. De 'Mon Désir' en de 'Bon Crédit' zijn voorbeelden van het nieuwe type binnenvrachtschepen dat de oudere types verdrong.

De 'Mon Désir' en de 'Bon Crédit' beschikken beide nog over een aantal stukken uitrustingen en kenmerken eigen aan het gebruik en de besturing van gesleepte schepen zoals hun ophaalbaar lunette-roer bediend met helmstok en verhaallieren. Op beide schepen is de centrale mastkast nog aanwezig, evenals een aantal van de originele houten luiken waarmee het ruim werd afgedekt (op de 'Mon Désir' nog bijna integraal).

Sociaal-culturele waarde: De 'Mon Désir' en de 'Bon Crédit' getuigen beide 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. Op de 'Mon Désir' getuigt het nog gawe woonverblijf van de zeer krappe dagelijkse leefruimtes van de schippersfamilies, die naargelang de financiële mogelijkheden toch nog met smaak werden ingericht.

Artikel 5. Voor de twee schepen gelden de volgende identificatiegegevens:

Sleepspits 'Bon Crédit'

Roepnaam	Bon Crédit
Type	Sleepspits
Bouwjaar	1898
Bouwplaats	Baasrode
Bouwmateriaal	Staal
Afmetingen volgens meetbrief BR 31696 B	
Lengte	38,93 m
Breedte	5,08 m
Diepgang leeg	0,38 m
Diepgang grootste inzinking	2,05 m
Waterverplaatsing leeg	65,377 m ³
Waterverplaatsing grootst toegelaten	358,714 m ³
Gebruik	Magazijn
Eigenaar	Vanhove Gwen Hundelgemsesteenweg 218 9050 Gent
Ligplaats	Verbindingsvaart, Gasmeterlaan Gent
Eerste gekende inschrijving bij Metingsbureau Bergen: 27/09/1899 onder de naam 'Bon Crédit'	

Sleepspits 'Mon Désir'

Roepnaam	Mon Désir
Type	Sleepspits
Bouwjaar	1913
Bouwplaats	Merelbeke
Bouwmateriaal	Staal
Afmetingen volgens meetbrief BR 36901 B	
Lengte	38,59 m
Breedte	5,03 m
Diepgang leeg	0,42 m
Diepgang grootste inzinking	2,33 m

WATERVERPLAATSIING leeg	71, 376 m ³
WATERVERPLAATSIING grootst toegelaten	401,853 m ³
Gebruik	Museumschip
Eigenaar	Vzw Rijn- en Binnenvaartmuseum Beatrijslaan 3 2900 Schoten
Ligplaats	Bonapartedok Antwerpen
Eerste gekende inschrijving bij Metingsbureau Rijssel: 07/07/1923 onder de naam 'Somme'. Vanaf 10/07/1925 voer het schip onder de naam 'Mon Désir'	

Artikel 6. Om de historische, industrieelarcheologische en sociaal-culturele waarde van de twee sleepspitsen te vrijwaren, streeft het toekomstig beheer de volgende doelstellingen na:

- 1° het treffen van duurzame maatregelen voor onderhoud en restauratie, die het behoud van de historische en industrieelarcheologische authenticiteit van beide sleepspitsen garanderen;
- 2° het treffen van passende maatregelen om de beide schepen in de vaart te houden, die evenwel de historische en industrieelarcheologische authenticiteit van het schip niet belasten;
- 3° het treffen van passende maatregelen, die de historische en industrieelarcheologische authenticiteit van het schip niet belasten, om de sociaal-culturele waarde van de beide schepen niet alleen in stand te houden maar ze ook verder educatief en cultuurtoeristisch te ontsluiten voor het publiek, waardoor aan de zorg voor het varend erfgoed een breed maatschappelijke dimensie wordt gegeven;
 - specifiek voor de 'Bon Crédit': Het vrijwaren van een optimale zichtbaarheid binnen in het schip op de stalen geklonken rompconstructie.
 - specifiek voor de 'Mon Désir': Het bestendigen van de voor Vlaanderen unieke verwevenheid van het schip met het Rijn- en Binnenvaartmuseum en zijn bijzondere collectie.

Artikel 7. Met het oog op de bescherming is artikel 8, § 1, van het decreet van 29 maart 2002, gewijzigd bij decreet van 10 maart 2006 tot bescherming van varend erfgoed in het bijzonder van toepassing.

28 MEI 2013

Brussel,

Vlaams Minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en
Vlaamse Rand,



Geert BOURGEOIS