

WATERERFGOED WORSTELT MET ADMINISTRATIEVE MOLEN

Guy Mintiens

Enkele jaren geleden werd de vereniging 'Watererfgoed Vlaanderen' opgericht als Vlaamse koepelvereniging voor het nat en droog watererfgoed. De vereniging is een snelgroeier met nu al 100 aangesloten verenigingen en een aantal privé-persoonen. Maar ook de lijst met dossiers, waarvoor niet altijd bereidwillige aandacht bestaat bij de overheden, groeit snel aan.

Momenteel geniet het dossier van de 'Charlesville', de laatste Congoboot, internationale belangstelling. Het schip is voorlopig gered van de slopershamer en komt mogelijk terug naar Vlaanderen.

'Watererfgoed Vlaanderen' ijvert voor het behoud en de valorisatie van alle watererfgoed in Vlaanderen. De vereniging wil meteen ook het waterbewustzijn van de Vlaming verhogen en werkt hard aan de uitstraling van Vlaanderen als bakken van scheepvaart- en havencultuur.

Voorzitter professor Eric Van Hooydonk kwam enkele weken geleden terug uit Rostock, waar een kleine delegatie deskundigen een laatste poging ondernam om de 'Charlesville', een topstuk uit het Belgische varend erfgoed, te redden van zijn laatste rustplaats (een sloper ergens in de Baltische regio).

Congoboot



De 'Charlesville' op de Schelde

De 'Charlesville' (9.275 dwt) is de laatste nog bestaande traditionele Congoboot uit een reeks schepen die de Compagnie Maritime Belge (CMB) inzette tussen de voormalige Belgische kolonie en het vaderland.

Die schepen vervoerden vracht en passagiers (capaciteit 248 reizigers) tussen Antwerpen en Matadi tot aan de onafhankelijkheid.

In 1967 werd het schip verkocht aan de Deutsche Seereederei Rostock en tien jaar later werd het uit de vaart genomen.

Sindsdien ligt het in de haven van Rostock, waar het tot voor kort als jeugherberg dienst deed.

Al in de jaren negentig en in het eerste decennium van deze eeuw werden pogingen ondernomen om het schip terug naar haar oorspronkelijke thuishaven te brengen, omdat het door experts erkend wordt als een belangrijk stuk erfgoed voor België en Vlaanderen.

Het schip is zowel belangrijk vanwege zijn herkomst (gebouwd in 1950 bij Cockerill Yards in Hoboken), zijn thuishaven (Antwerpen), zijn ex-eigenaar (CMB) als zijn voormalige economische functie (verbinding tussen België en haar Afrikaanse kolonie).

Maar die pogingen faalden tot op heden. Vandaar de ultieme reddingspoging, die van start ging rond de voorbije jaarwisseling en die nog steeds voortloopt.

"Het avontuur is nog niet afgelopen", zei Watererfgoed Vlaanderen-voorzitter Eric Van Hooydonk verbeten, na zijn terugkeer uit Rostock. "Er is nog hoop om het schip te redden, anders zou ik er mijn tijd niet insteken. Wij hebben kunnen vaststellen dat het schip nog in zeer behoorlijke staat is. Vele zaken zijn nog aanwezig uit haar eerste dienstjaren, zoals lambrisering en zelfs foto's uit de voormalige kolonie. Het schip ademt echt nog de Congo-sfeer uit."

Uiteraard werd een aantal zaken aangepast voor de latere functies van het schip en zijn er delen minder goed onderhouden wegens geldgebrek. Maar het schip is niet onherkenbaar gemaakt of onherstelbaar beschadigd. "Het is een topstuk uit ons varend erfgoed, van hetzelfde niveau als de Doelse kogge of de 'Mercator'".

Er zitten heel wat erfgoedwaarden in dat ene schip. Havensteden als Rotterdam (ss 'Rotterdam') en Hamburg ('Cap San Diego') hebben al dergelijk varend erfgoed liggen, Antwerpen niet", zegt Van Hooydonk.

Kostprijs : 1 euro

Maar niet alleen waterminnend Vlaanderen was overtuigd van de erfgoedwaarde van het schip. Het in 'Georg Büchner' herdoopte schip, dat jarenlang dienst deed als opleidingsschip voor (Oost-)Duitse kadetten en nadien het stadsbeeld van Rostock sierde, bleek ook waardevol voor de Duitsers.

Zo kwam het schip terecht op een Duitse lijst van beschermde erfgoedstukken. Dat bood Watererfgoed Vlaanderen de kans om tijd te kopen. Na die vaststelling aarzelde Van Hooydonk immers niet de verkoper en de stad Rostock in gebreke te stellen over de geplande verkoop aan het buitenland van beschermd Duits erfgoed, wat met strenge boetes kon bestraft worden.

Hij kreeg daarop de verzekering van de dienst Monumentenzorg van de staat Mecklenburg-Vorpommern dat het schip niet zal verkocht worden aan een sloopwerf in Litouwen, noch dat het de Duitse haven zou verlaten. De huidige eigenaar werd zelfs opgedragen het schip niet verder te laten verkommeren.

De 'Charlesville' werd prompt aangeboden voor 1 euro als er op korte termijn een koper kon gevonden worden die zou instaan voor het behoud, herstel en onderhoud van het schip. Met dat gegeven op zak ging Van Hooydonk intensief op zoek naar partijen uit de publieke en private sector om voldoende fondsen bijeen te sprokkelen om het schip te redden.

Vanwege de Vlaamse overheid is de belangstelling voor varend erfgoed immers slechts matig te noemen. Bijkomend probleem is dat de bevoegdheden om een topstuk als de 'Charlesville' te redden verdeeld zitten over twee ministeries. Schepen worden immers aangezien als onroerend erfgoed, een bevoegdheid die onder Vlaams minister Geert Bourgeois sorteert, maar voor de bescherming van roerende topstukken is Vlaams minister Joke Schauvliege bevoegd.

In 2002 werd een apart decreet uitgevaardigd voor varend erfgoed, dat voorziet in subsidies tot maximaal 80% van de kostprijs voor de instandhouding en restauratie van oude schepen. Maar dat decreet schitterde tot nog toe door zeer lauwe belangstelling voor grote schepen als de 'Charlesville'.

Het heeft wel gezorgd voor het bewaren van kleinere jachten en vissersboten. Het decreet dat het fonds instelde voor de aankoop van topstukken wordt vooral voor roerend erfgoed als schilderijen gehanteerd. Toch schreef minister Bourgeois een brief naar zijn Duitse collega, waarin hij de erfgoedwaarde van het schip bevestigde en vroeg om deze niet verloren te laten gaan.

Ook de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie schreef een brief wat uiteindelijk allemaal meehielp in de beslissing van de Duitse autoriteiten het schip voorlopig ongemoeid te laten.

Intussen heeft Watererfgoed Vlaanderen dossiers samengesteld over twee ernstige overnamekandidaten en deze overgemaakt aan de Duitse deelstaat. De overnamekandidaten gaan rond dit tijdstip het schip technisch controleren en hun financieringsplan voor het terughalen naar Vlaanderen en restaureren invullen.

De kans is dus reëel dat de 'Charlesville' alsnog terug naar Vlaanderen komt. De reddingspoging kan rekenen op een breed maatschappelijk draagvlak, zo blijkt uit een manifest dat door tal van organisaties en instellingen ondertekend werd.

Zuiderdokken



De Zuiderdokken vroeger...



...en in de toekomst...?

Watererfgoed Vlaanderen organiseerde in 2011 een internationaal congres in het Zuiderpershuis, waar tot in detail de plannen uit de doeken werden gedaan voor de heringebruikname van de Zuiderdokken.

Het gaat om een drietal kleine dokken die meer dan 50 jaar geleden gedempt werden, maar makkelijk in hun oorspronkelijke staat kunnen hersteld worden ten bate van de recreatie- en erfgoedvaart om zo een meerwaarde te geven aan de ontwikkeling van Nieuw Zuid.

Het project borduurt voort op de plannen van het voormalige stadsbestuur van Antwerpen, dat fondsen voorziet voor de herinrichting van de Zuiderdokken als park.

"Een combinatie van park en wateroppervlaktes lijkt ideaal, want deze dokken waren niet erg breed. De oorspronkelijke kaaimuren bestaan overigens nog en het zand moet er gewoon terug uitgegraven worden.

De grote kost van het project zit in de afbraak van het Hof van Beroep, dat sowieso leeg komt te staan omdat de magistraten verhuizen naar het oude gerechtshof aan de Britselei en in de bouw van een nieuwe sluis die de dokken met de Schelde moet verbinden", aldus Van Hooydonk.

De kostprijs ter uitvoering van het volledige project zal naar schatting ergens tussen de 15 en 20 miljoen euro liggen. Van Hooydonk is er overigens van overtuigd dat de Vlaamse overheid een behoorlijke bijdrage kan leveren voor de bouw van die sluis, zoals ze dat al op diverse andere plaatsen in Vlaanderen gedaan heeft voor de recreatievaart.

"Nu het nieuwe stadsbestuur geleid wordt door een historicus, hoop ik dat er opnieuw belangstelling getoond wordt voor dit project dat zonder grote technische noch extra financiële inspanningen kan verwezenlijkt worden. In het nieuwe bestuursakkoord van Antwerpen wordt gesteld dat er een visie zal ontwikkeld worden voor de Zuiderdokken. Welnu, die visie bestaat en is makkelijk realiseerbaar."

Vrije Scheldevaart

Dit jaar wordt in de regio Antwerpen 150 jaar vrije Scheldevaart herdacht. Die komt na meer dan 200 jaar afsluiting voor de zeevaart door de Nederlandse bureu. "De stroom is maar 350 km lang en dus geen wereldrivier qua lengte, maar ze is dat wel qua geschiedenis. De Schelde vertelt een eindeloos boeiend verhaal, niet alleen over de verhouding tussen België en Nederland, maar ook op Europees gebied.

Oorlogen omwille van de stroom konden maar amper vermeden worden. De Nijl mag dan een mythische rivier zijn, qua geschiedenis is de Schelde een absolute topper", zegt Van Hooydonk. Hij heeft alvast het startschot gegeven voor de viering met de publicatie van een boek onder de titel 'Strijd om de Stroom'. [Zie NAUTILUS februari 2013, pag. 67]

Het schetst de wederwaardigheden van de scheepvaart op de Schelde vanuit een breed internationaal, politiek, economisch en cultureel perspectief. "In het rijkelijk met kaarten geïllustreerde verhaal zitten zowel onroerend erfgoed - bv. de forten die langs de stroom gebouwd werden - als roerend erfgoed zoals muziek, boeken, gedichten, schilderijen, standbeelden, enz." Het boek rolde kort na nieuwjaar van de persen van uitgeverijen Davisfonds en Pandora.

☐☐☐ De Lloyd - 29.01.13

Afbeeldingen geselecteerd door Redactie Nautilus



COBELFRET BULK CARRIERS n.v.

Sneeuwbeslaan 14
2610 Wilrijk



Tel : 03-829.90.11 Fax : 03-829.93.29

E-mail : brokers.chr@cobelfret.com