

12 juni 2013

Charlesville: Berging voor Vlaanderen
niet aan de orde – Losse
museumstukken gered

Vandaag debatteerde de Commissie voor Leefmilieu, Natuur, Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed van het Vlaams Parlement uitvoerig over de nieuwe toestand ontstaan na het zinken van de Congoboot Charlesville.

Voor Minister Geert Bourgeois is het dossier een "roemloos einde" gestorven en is een berging van het gehele schip niet aan de orde. Hij vermeldde kostenramingen van tussen 5 en 30 miljoen EUR. Deze cijfers komen uit het uitvoerige, confidentiële **onderzoeksrapport** dat wij eergisteren aan de Minister, de Stad Antwerpen, Polen en Duitsland bezorgden. Onze intensieve gesprekken met meer dan 7 bergingsfirma's en bergingsconsultants leverden een indicatie op van **ca. 25 miljoen EUR** voor een klassieke berging op commerciële basis. Volgens andere firma's kan de kost, door de inzet van minder gesofisticeerd materieel en met inachtneming van de erfgoedcontext en de publieke visibiliteit, beperkt blijven tot **ca. 5 miljoen EUR, met een maximum van 10 miljoen EUR**. Deze kosten moeten worden gedragen door de **scheepseigenaar** (die blijkbaar verdwenen is), **zijn verzekeraar** (voor zover die bestaat), of door **Polen**, waarbij wij hadden voorgesteld dat Duitsland en Vlaanderen vanuit erfgoedperspectief eventueel zouden meefinancieren. Volgens het VN Zeerechtverdrag moeten Staten historische onderwaterobjecten immers beschermen en in dat verband samenwerken. Ons onderbouwde voorstel om i.s.m. twee bergingsfirma's alvast een professionele haalbaarheidsstudie uit te voeren naar berging, restauratie en transport werd in het Parlement niet besproken, en we gaan er dan ook van uit dat het door de Minister verworpen is. Aangezien wij zelf geen middelen hebben om een haalbaarheidsstudie te bekostigen, en wij ondanks herhaalde vragen sinds begin 2012 geen financiers voor studies naar de Charlesville konden vinden, zal ze niet kunnen worden uitgevoerd. Wij zullen het dossier van de berging wel blijven opvolgen via onze contacten in Polen en Duitsland en blijven ter beschikking om bij een eventuele latere berging behulpzaam te zijn.

Tijdens het debat werd bevestigd dat de Deelstaat Mecklenburg-Vorpommern aan Vlaanderen een **lijst van in Rostock uit het schip verwijderde interieurelementen** heeft bezorgd (stuurrad, kompas, telegrafien, schilderijen, prenten, bedieningspanelen, etc.). Deze zaken werden verwijderd zonder de vereiste toelating van de erfgoeddienst van de Stad, **waaromtrent wij in een brief van 7 juni formeel ons beklag hebben gemaakt bij de Stad en de Deelstaat**. Dientengevolge heeft de Stad Rostock de curator erop gewezen dat de stukken niet zomaar konden worden verwijderd. Blijkbaar heeft de Deelstaat de stukken, die her en der dreigden te verdwijnen, nu **uit eerlijke schaamte terug verzameld**. Een klein deel van de stukken schijnt te zijn overgebracht naar het maritiem museum van Rostock, dat naar verluidt al liet weten bereid te zijn ze desgevraagd opnieuw af te staan. Wij hebben eerder bij herhaling geëist dat, uit respect voor ons maritiem erfgoed en voor de Vlaamse behoudspogingen, **minstens de interieurstukken van de Charlesville aan Antwerpen** zouden worden afgegeven, en zo kunnen worden toegevoegd aan

de **collectie van het Museum aan de Stroom**, met het oog op de latere uitbouw van een nieuw maritiem museum. Door onze interventies bij de Duitse overheden kunnen Vlaanderen en Antwerpen hopelijk deze troostprijs in de wacht slepen. Het verlies van het iconische schip zelf blijft voor ons echter een bittere pil.

Wij zijn erg trots op de pogingen die we als vrijwilligersorganisatie ondernomen hebben om het laatste historische Belgische koopvaardijchip te redden en naar Antwerpen terug te halen. De vele publieke en noodgedwongen vaak discrete démarches, de onderhandelingen met publieke en private partners, de uitwerking van opeenvolgende behoudsvoorstellen, de gigantische e-mail- en briefwisseling en de communicatie hebben een enorme moeite en heel veel professionele tijd gekost. Wij hebben onze aandacht van meet af aan gericht op het uitwerken van een behoudsvisie en het vinden van geldelijke middelen. Het schip verkeerde niet meer in topconditie, het behoudsproject kostte meer dan 10 miljoen EUR, financiers waren ondanks zeer vele inspanningen nauwelijks te vinden, de schrootwaarde stond een behoudsproject in de weg, de Duitse overheden bezondigden zich aan flagrant onbehoorlijk bestuur en het draagvlak bleek al bij al beperkt, wat de zaak meer dan eens op donquichotterie deed lijken. We gingen door dankzij de hartverwarmende steun van vele oud-opvarenden, experts, vrijwilligers, enkele kandidaat-risico-investeerders en professionele relaties, van de tientallen organisaties uit de wereld van het watererfgoed, het koloniaal erfgoed en de haven- en scheepvaartsectoren en van de tienduizenden Belgen, Duitsers en Nederlanders die via Facebook, per e-mail of per brief mee aan de boot trokken. Al komt dergelijke prachtkans nooit meer terug, **het toegenomen publieke bewustzijn rond watererfgoed is hopelijk een troef voor de toekomst.**

Watererfgoed Vlaanderen verenigt en verdedigt al het nat en droog watererfgoed in Vlaanderen (meer dan 100 organisaties actief rond historische schepen, scheepvaart- en havenmusea, watermonumenten, watertradities, -kunst en -cultuur, toeristische en commerciële dienstverleners i.v.m. watererfgoed, experts, onderzoekers en liefhebbers). De koepel ijvert voor het behoud en de valorisatie van alle watererfgoed in Vlaanderen, voor de versterking van het waterbewustzijn van de Vlaming en voor de internationale uitstraling van Vlaanderen als baken van scheepvaart- en havencultuur.

vzw Watererfgoed Vlaanderen, Emiel Banningstraat 25, 2000 Antwerpen, www.watererfgoed.be, secr@watererfgoed.be, +32 3 216 92 26 - Voorzitter Eric Van Hooydonk: +32 475 870 780