



Vlaanderen  
is erfgoed

# Beschermingsdossier

Vissersvaartuig O.129 Amandine in Oostende  
Monument met overgangszone

Agentschap  
Onroerend  
Erfgoed

## **Beschermingsdossier:**

Vissersschip O.129 Amandine, Oostende, Vindictivelaan, zonder nummer  
Monument met overgangszone

### **INHOUDELIJK DOSSIER**

Dossiernummer: 4.001/35013/103.1

Tom Lenaerts

1/06/2023

## INHOUDSTAFEL

1.	Beschrijvend gedeelte .....	4
1.1.	Situering .....	4
1.2.	Historisch overzicht .....	4
1.2.1.	De IJslandvaart.....	5
1.2.2.	de O.129 Amandine in de vaart.....	5
1.2.3.	De O.129 Amandine als museum .....	5
1.3.	Beschrijving met inbegrip van de erfgoedelementen en erfgoedkenmerken.....	6
1.3.1.	Identificatie en technische gegevens: .....	6
1.3.2.	beschrijving van het schip .....	6
1.4.	Fysieke toestand van het onroerend goed .....	7
2.	Evaluerend gedeelte .....	8
2.1.	Evaluatie van de erfgoedwaarden .....	8
2.1.1.	De historische waarde.....	8
2.1.2.	De industrieel-archeologische waarde .....	8
2.1.3.	De culturele waarde.....	9
2.2.	Motivering van de bescherming.....	9
2.2.1.	Motivering bescherming als monument .....	9
2.2.2.	Motivering van de overgangszone .....	10
2.2.3.	Afbakening beschermd monument.....	10
2.2.4.	Afbakening overgangszone .....	10
2.3.	Juridische toestand.....	10
2.3.1.	Onroerend Erfgoed .....	10
2.3.2.	Omgeving: .....	10
3.	Beheersvisie .....	11
3.1.	Beheersdoelstellingen .....	11
3.1.1.	Beheersdoelstellingen voor het beschermd onroerend goed .....	11
3.1.2.	De beheersdoelstellingen voor de overgangszone .....	11
3.2.	Bijzondere voorschriften voor het beschermd onroerend goed.....	11
3.2.1.	Bijzondere voorschriften beschermd monument en overgangszone.....	11
3.3.	Toelatingsplichtige handelingen voor het beschermd onroerend goed.....	12
4.	Bronnen .....	12
5.	Bijlagen bij het inhoudelijk dossier .....	13
5.1.	Omgevingsplan .....	13
5.2.	Fotobijlage .....	13
5.3.	Documentatie .....	13

## **1. BESCHRIJVEND GEDEELTE**

Het beschermingsdossier kwam tot stand na een ad-hoc aanvraag van Watererfgoed Vlaanderen. Het agentschap Onroerend Erfgoed maakte een nota op waarin de erfgoedwaarden werden geduid. De heer Matthias Diependaele, Vlaams minister bevoegd voor Onroerend Erfgoed, gaf het agentschap Onroerend Erfgoed op 17 februari 2022 de opdracht om het beschermingsdossier op te maken. Het dossier werd opgenomen in de beschermingskalender 2023.

### **1.1. Situering**

Ter hoogte van de Vindictivelaan en de Visserskaai, vlak naast de zeesluis, ligt één van de drukste plaatsen van Oostende. Reizigers die via het spoor in Oostende aankomen worden langsheen een brug en een kaai naar de stad en haar stranden geleid. Op die plaats, deels in de kaai verzonken, werd er een museum gecreëerd rond het vissersvaartuig Amandine. De plaats verwijst naar de geschiedenis van Oostende: tot voor WO II lagen de scheepswerven van Oostende even verderop in het derde handelsdok. Dat dok is inmiddels gedempt voor de oprichting van het nieuwe stadhuis van Oostende. De Visserskaai was dan weer de plek waar de vissers vroeger aanmeerden om hun vangst aan land te brengen, nabij de Vistrap. De kern van het museum is de laatste IJslandvaarder, de Amandine (1962-1995), die dankzij de goede bewaring een beeld geeft van een uniek stukje visserijgeschiedenis, van een stuk sociale geschiedenis en van een rijk industrieel-archeologisch verleden.

### **1.2. Historisch overzicht**

Over de geschiedenis van de O.129 Amandine werd een artikel gepubliceerd in 2012 in het tijdschrift Monumenten en Landschappen door erfgoedonderzoeker Maarten Van Dijck. Het historisch overzicht wordt in grote lijnen in dit dossier overgenomen.<sup>1</sup>

Op 27 september 1961 werd op de scheepswerf Panesi in Oostende het vissersschip O.129 Amandine te water gelaten. De scheepswerven en de visserijactiviteiten waren na WO II verhuisd naar het vuurtorendok. De schepen die er toen van de zaat liepen waren overwegend kleine garnalenvissers of kustvisvaartuigen, waarvan enkele nog in hout, maar het overgrote deel in staal. Er waren ook enkele grotere schepen bij: de zogenaamde middenslagtreilers.

De grote stoomtreilers die tot in de jaren 1960 ingezet werden, onder meer voor de IJslandvaart, werden toen stilaan zeldzaam. De schepen die vanaf dan op IJsland voeren waren dieselveertuigen – performante treilers met grote sterke dieselmotoren.<sup>2</sup> Amandine was zo'n grote middenslagtreiler die de aloude tocht naar de noordelijke wateren op zich nam. Over de tewaterlating en eerste reis van de Amandine werd in vakkringen positief gesproken. Daaruit mag blijken dat het schip voor die tijd als een degelijk, modern en performant schip kon beschouwd worden. In die tijd gaven veel werven er de brui aan: veel werven die houten schepen maakten stapten niet of te laat over naar staalbouw. Panesi maakte de sprong al eerder en de bouw van dergelijke schepen betekende de redding van de werf. Na de Amandine kon Panesi nog opdrachten binnenrijven voor gelijkaardige moderne schepen. De korte periode waarin deze schepen gebouwd werden duurde tot 1965, toen met de bouw van de O.181 Cleopatra de nieuwbouw ook op deze werf stopte en men enkel nog onderhoud en herstellingen uitvoerde. Men kan dus stellen dat de Amandine tot de laatste generatie van vissersschepen behoort die in Belgische werven van stapel liepen.

---

<sup>1</sup> Van Dijck M. 2012, De IJslandvisser O.129 Amandine, in Monumenten, Landschappen en archeologie, jg. 31, nr. 4, p. 24-43.

<sup>2</sup> Desnerck G., Desnerck R., 1976, Vlaamse visserij en vissersvaartuigen: deel II, de vaartuigen, uitgeverij Dewilde, Handzame.

### 1.2.1. De IJslandvaart

De IJslandvaart trok al sinds de 17<sup>de</sup> eeuw vissers aan. De belofte van een goede vangst was daarbij groter dan de ontbering die erbij hoorde. De visgronden rond de noordelijke eilanden waren niet alleen rijk, maar ook gevaarlijk en koud. Toch bleven vissers de oversteek maken als dat mogelijk was. Soms eens vanuit de Vlaamse havens, maar ook heel vaak vanuit het Noord-Franse Duinkerke.

Nieuwe regelgeving zorgde ervoor dat de IJslandse visgronden steeds toegankelijker werden voor de Europese vissersschepen. Voor de Vlaamse vissers resulteerde dat in akkoord waarbij een geleidelijke afbouw van de activiteiten gebeurde waarna de schepen uit de vaart dienden genomen te worden.

Als laatste schip stopte de Amandine in 1995 met vissen en werd het verplicht uit de vaart genomen. Het schip is nu een museum en herdenkingsmonument voor die eeuwenlange traditie van de IJslandvaart.

### 1.2.2. de O.129 Amandine in de vaart

Op 8 maart 1962 werd de zeebrief afgeleverd aan de rederskoppel Pieter Vincent en Denise Verhaeghe. De eerste proefvaart ging door op zaterdag 17 maart 1962. Er was een tienkoppige bemanning aan boord, onder het bevel van de schipper Louis Allemeersch. Op dinsdag 20 maart 1962, vertrok de Amandine op haar eerste reis naar IJsland. Aanvankelijk viste de Amandine enkel tijdens de zomer op IJsland. Tijdens de winter koos het schip voor minder koude visgronden van de Noordzee en het Kanaal.

Gelijklopend met de visbeperkingen in de IJslandse wateren liet ook de oliecrisis zich voelen. Toen de OPEC-landen in 1973 de olieprijs fors optrokken was het vissen, zeker in verre zeeën, niet meer rendabel. De vloot Belgische IJslandvissers kromp gestaag: twaalf Belgische schepen in 1980, zes in 1985 en slechts drie in 1988, waaronder de Amandine. In 1992 kocht reder Willy Versluys het schip. Op 13 maart 1995 verstreek het certificaat van deugdelijkheid van de Amandine. Omwille van de lage visprijzen begin 1995 besloot reder Versluys om de beëindigingspremie voor het schip aan te vragen. Die premie werd sinds 1983 door de EEG uitgekeerd voor het uit dienst nemen van vissersvaartuigen, om de overbevissing te bestrijden. De Amandine hield uiteindelijk op met varen in 1995.

### 1.2.3. De O.129 Amandine als museum

Op 3 april 1995 liep de Amandine voor het laatst de haven van Oostende binnen. Enkele dagen later, op 6 april 1995, werd ze uit de officiële lijst van vissersvaartuigen geschrapt. De stad Oostende maakte intussen plannen om het schip als een museum rond de IJslandvisserij in te richten. Op 30 juni 1995 vond een eerste overleg plaats tussen reder Versluys en de stad en een potentiële sponsor. Op 3 juli 1995 besliste de stad Oostende principieel om de Amandine als een toeristische trekpleister in de stad te houden.

Toch kwam de herbestemming niet op gang en werd het schip verwaarloosd, wat bezorgde reacties uitlokte. Budgettaire en praktische problemen doorkruisten de ambities van de stad. Voor de Europese Gemeenschap moesten essentiële onderdelen zoals de schroef en schroefas verwijderd worden. Anderzijds betekende een drijvende situatie dat het schip om de drie tot vier jaar moest worden drooggezet, wat de kosten zou doen stijgen.

Ook de aanpassingen om een bezoek mogelijk te maken zonder gevaarlijk klim- en klauterwerk in benauwde ruimtes bleken vrij kostelijk. Stilaan rijpte het plan om de Amandine in een centraal gelegen droogdok met hoge zichtbaarheid te plaatsen. In september 1998 werd aangekondigd dat de Amandine ter hoogte van de Mercatorsluis in een nieuw te maken droogdokje zou gelegd worden. De plannen voor de toegankelijkheid en de museale inrichting werden opgemaakt en met de hulp van een sociaal tewerkstellingsproject ging het project definitief van start. De toegankelijkheid werd verbeterd door enkele tussenschotten te doorbreken, waardoor de bezoekers de kans krijgen om zonder gevaarlijk klimwerk zich doorheen het schip te bewegen. De beleving van een benauwd gevoel in de betrekkelijk kleine ruimtes is er weliswaar deels door verloren gegaan, maar dankzij de museale ondersteuning kan de bezoeker zich toch

inbeelden hoe het moet geweest zijn. In dat opzicht zijn de overblijvende als varende erfgoed beschermde vissersschepen complementair met de Amandine vermits de waterdichte schotten daar intact werden gelaten.

Op 15 mei 2000 plaatste een grote kraan het schip in haar droogdok en op 17 juli 2000 kon het museum de deuren openen. In 2007 kreeg het museum haar 300.000ste bezoeker over de vloer. Tijdens de coronapandemie werd het museum gesloten. Gelijktijdig startte een grondige restauratie van het schip om in 2023 terug de deuren te kunnen openen voor de bezoekers.

### **1.3. Beschrijving met inbegrip van de erfgoedelementen en erfgoedkenmerken**

De erfgoedelementen en de erfgoedkenmerken van het monument zijn:

#### 1.3.1. Identificatie en technische gegevens:

1. naam: O.129 Amandine
2. bouwplaats: werf Richard Panesi, Nieuwe Werfkaai 6 in Oostende;
3. bouwjaar: 1960 - 1961;
4. thuishaven: Oostende;
5. afmetingen bij de bouw:
  - a. lengte over alles: 36 meter;
  - b. breedte over alles 6,7 meter;
6. bruto tonnenmaat: 196,66 ton;
7. netto tonnenmaat: 68,97 ton;
8. type: middenslag-zijtreiler voor de Noordzee en Atlantische Oceaan;
9. voortstuwing door dieselmotor, De Industrie motor (type 6D7 nr. 4338): 4takt 375KW/510PK/400 omwentelingen;
10. hydraulische Renk-keerkoppeling (type SWUF 50)
11. twee gelijkstroomgeneratoren van respectievelijk 10 en 15KW
12. hulpgroep met snellopende 2-cilinder Petterdiesel 12,5 pk aan 1500 omwentelingen;
13. vislier Brusselle (Neptune type E II);
14. gebruikte materialen: staal, aluminium, hout;

#### 1.3.2. beschrijving van het schip

##### *1.3.2.1. Type en Vorm*

De O.129 Amandine is een vissersvaartuig voor de Atlantische Oceaan, Noordzee en het Kanaal. Het scheepstype gaat terug op het negentiende-eeuwse kielschip, zonder spiegel, maar heeft een overhangende achterstevan waaronder schroef en roerwerk staan. Het schip werd ook voorzien van een uitspringende voorstevan met hoge vooropbouw door middel van een stalen stormbak. Ook het achterschip is hoger om bij zwaar weer hoge inrollende golven achteraan te kunnen opvangen.

##### *1.3.2.2. Materiaal*

Casco met elektrisch gelaste stalen romp, stalen plaatwerk op spanten.

##### *1.3.2.3. De indeling van het schip*

Voorin bevinden zich de voorpiek, gevolgd door de ankerkettingbak en het voormagazijn, waar de materiaalopslag voor visgerief zoals netten en touwen gebeurde. Daarna komt, gescheiden door een waterdicht schot, het gekoelde visruim, waarin 65 ton vis kon gekoeld worden. Daarachter bevindt zich, door een waterdicht schot gescheiden, de machinekamer. Achterin bevindt zich, op twee niveaus, de accommodatie voor de bemanning, opnieuw door een waterdicht schot afgescheiden. Het niveau beneden herbergt de slaapplekken, daarboven vindt men de keuken, eetplaats en sanitair. Het schip is gescheiden door 5

verticale waterdichte schotten. Deze zijn omwille van de toegankelijkheid als museum op bepaalde plaatsen doorbroken. Het schip telt 3 niveaus: een bovenbouw, het dekniveau en één niveau onderdeks.

**Bovenbouw:**

De bovenbouw met stuurhuis en kaartenkamer is uitgevoerd in geklonken aluminium omwille van het mindere gewicht, nodig om het oprichtende vermogen van de romp te behouden en voor het magnetische kompas. De stuurhut wordt gekenmerkt door het stuurwiel, de bediening van de machines, de navigatie-instrumenten en marifoon. Deze werden in de loop der jaren gemoderniseerd. De kaartenzaalkamer bevat naast de kaarttafel ook een rustbed.

Daarachter de schouw met de uitlaten. Bovenop het achterschip staat de bezaanmast.

**Exterieur dekniveau:**

Centraal vooraan op het werkdek bevindt zich de hoofdmast met boom. Aan beide zijden van het schip 2 visgalgen waarachter de scheerborden opgesteld zijn, telkens ter hoogte van de hoofdmast en ter hoogte van de bezaanmast. Het staand want bestaat uit stalen buiswerk, het lopend want uit staalkabels. Achteraan op het werkdek, net voor de stuurhut, staat exact midscheeps opgesteld de Neptune vislier van Brusselle. Bij de galgen staan ook de borden opgesteld die nodig waren om de netten open te houden tijdens het vissen. Oorspronkelijk waren er twee visruimluikgaten met metalen luikdeksels waarlangs de vis na het gutten en de triage in het visruim onder het dek op ijs werden gelegd. Daarvan werd er na de installatie van een recentere sorteermachine nog één gebruikt. De verticale stalen houders voor wegneembare schotten die in oorsprong dienst deden om de vis te triëren zijn terug opgesteld.

**Interieur dekniveau:**

Op het niveau van het werkdek bevindt er zich vooraan op het dek, onder de stormkap, een magazijn. Achter het werkdek bevinden zich, tussen de gangboorden, het dekhuis met achtereenvolgens de overbrenging van de lier, de hut van de kapitein, de machinekammerschacht, de traankookplaats, het sanitair, de keuken en eetplaats met een gedeelte van het stuurmechanisme onder de tafel.

Onderdeks bevinden zich aan de voorzijde de voorpiek, (anker-)kettingbak, brandstoftanks en een magazijn. Centraal ligt het gekoelde visruim, ingedeeld met schotten voor het stapelen van de vis op ijs. Achter het visruim bevindt zich de machinekamer. Achter de machinekamer ligt een tunnel met de schroefas. Boven die tunnel bevinden zich de verblijven van de matrozen en twee afzonderlijke hutten voor machinist en stuurman.

#### **1.4. Fysieke toestand van het onroerend goed**

De fysieke toestand van het onroerend goed waarvoor dit beschermingsdossier wordt opgemaakt is vastgesteld tijdens een of meerdere plaatsbezoeken op 14 maart 2023 en 12 april 2023. De fysieke toestand is op dat moment fotografisch gedocumenteerd. Deze registratie is als bijlage bij het ministerieel besluit gevoegd en geeft een beeld van de toestand van het onroerend goed op het moment van de bescherming.

De O.129 Amandine was op het moment van het plaatsbezoek net gerestaureerd. De museale inrichting diende opnieuw te worden aangebracht. Bij de restauratie van het schip in museale context werd geopteerd om de houten scheepsvloer niet te vervangen, maar de stalen ondergrond te voorzien van een veilige anti-slipcoating. Behoudens verborgen gebreken verkeert het schip in een uitstekende toestand. De technische en mechanische elementen zijn aanwezig maar hun werking is niet gekend – en is ook niet meer noodzakelijk gezien de museale toestand.

## **2. EVALUEREND GEDEELTE**

### **2.1. Evaluatie van de erfgoedwaarden**

#### 2.1.1. De historische waarde

De O.129 Amandine getuigt van een periode in de geschiedenis van de Vlaamse visserij, meer bepaald de laatste decennia van de IJslandvaart. Het schip is de laatste vertegenwoordiger van een klasse schepen die sinds de bouw van stalen vissersschepen in de twintigste eeuw was uitgerust om op verre visgronden te gaan vissen, waaronder IJsland. Door de oliecrisis in de jaren 1970 en nieuwe reglementeringen voor de internationale visserij werden deze activiteiten afgebouwd en kwam er aan deze periode een einde in 1995. De IJslandvisserij was voor Oostende en voor de visbevoorrading in België van het grootste belang. België had in vergelijking met de ons omringende landen, een kleine vloot IJslandvaarders, maar deze schepen stonden wel in voor heel wat van de behoeftes van het land.

Het schip geeft, ondanks de aanpassingen in functie van de museumwerking, een goed beeld van de evolutie van de visserijschepen en de aard van zo'n schip in 1961. Binnen de krap bemeten ruimte leefde en werkte de bemanning gedurende verscheidene maanden alvorens terug te varen naar de thuishaven Oostende.

De ligging op de hoek van de Visserijkaai en de Vindictivelaan, nabij de plaats waar de vissers eertijds hun vracht aan wal brachten, verwijst naar het rijke visserijverleden van Oostende. De context ondersteunt deze historische waarde vermits men in de omgeving ook nog andere sporen van de visserij terugvindt. De Amandine werd tussen 1960 en 1961 gebouwd bij de befaamde Oostendse scheepsbouwersfamilie Panesi die gedurende generaties in Oostende actief was. De werf startte in 1823 in het derde handelsdok, dat later gedempt werd voor de oprichting van het nieuwe Oostendse stadhuis. De activiteiten werden na de tweede wereldoorlog verder gezet aan het visserijdok tot het bedrijf in 1985 definitief de boeken sloot. Daar bevindt zich ook de beschermde Crandell scheepslift. De plaats waar het schip nu ligt, houdt het midden tussen de twee historische locaties waar de familie Panesi haar schepen bouwde.

De visserij zelf is intussen grotendeels buiten het stedelijk centrum gemigreerd. Het beroep van visser lijkt intussen steeds minder in trek en lijkt te verdwijnen onder druk van modernisering, schaalvergroting en internationalisering.

Van de vele schepen die eertijds de zee rond IJsland bevisten is de Amandine het laatste schip.

Door de inbedding in de kaai en de integratie van het schip binnen een museum werd het schip weliswaar statisch maar biedt het de gelegenheid aan passanten en museumbezoekers om een beeld te krijgen van het schip en de geschiedenis van het Vlaamse visserijverleden. Het neemt tegelijk de rol op van herdenkingsmonument voor die eeuwenlange traditie van de IJslandvaart.

#### 2.1.2. De industrieel-archeologische waarde

De O.129 Amandine illustreert goed hoe het type vissersschip in de tweede helft van de 20<sup>ste</sup> eeuw verder evolueerde tot een zijtreiler die geschikt was voor het zwaardere werk. Een schip zoals de Amandine is dus niet alleen dé laatste IJslandvaarder, het is ook typologisch een heel herkenbaar schip voor deze periode.

De bouw van een vissersschip is afhankelijk van de vangstmethode. Bij heel wat vangstmethodes zoals de boomkor- en plankenvisserij staan de vissers midscheeps, waar het ophaalmechanisme zich bevindt.

De stalen schepen van het type middenslagtreiler zoals de Amandine werden vooral vanaf de Tweede Wereldoorlog gebouwd en namen aanvankelijk dezelfde vorm en indeling aan als de houten schepen die vanaf het midden van de negentiende eeuw actief waren. Het



stuurhuis staat bij deze schepen meer achterin en de vis wordt aan boord gebracht tussen de voorplecht en het stuurhuis. In vergelijking met sommige modernere schepen die andere visserijmethodes gebruiken, zoals bij hekreilers en lijnvissers speelt het vissen zich af aan de achterzijde en staat het stuurhuis vooraan.

Sinds de introductie van de staalbouw en de motor plaatsten scheepsbouwers gaandeweg meer performante motoren en hun plaatsing werd minder bepalend voor de indeling van het schip. De Amandine werd gebouwd als een middenslagtreiler. Kenmerkend zijn de sterke zescilindermotor van motorenfabriek "De Industrie" van 510 pk bij 400 omwentelingen per minuut die erin geplaatst werd. In het geval van de Amandine bleef de originele motor tot op het einde functioneren.

De achterzijde van de motor dreef de schroef aan, de voorzijde stond in voor de Neptune vislier van Brusselle. Brusselle is een lokale producent die sinds 1929 wereldwijd gekend is voor kwalitatieve vislieren, ankerlieren en stuurmachines in de maritieme sector. De stichter, André Brusselle, stichtte het bedrijf in Nieuwpoort met de productie van lieren type "Neptune" voor de visvangst.

Het schip werd gebouwd op de scheepswerf Panesi en getuigt van het vakmanschap dat aanwezig was op de werven aan de Belgische kust.

De mechanische onderdelen, de elektronica en de communicatiemiddelen aan boord van het schip geven een beeld van de ontwikkeling van de visserij tussen 1960 en 1990 en de snelle evolutie van de technologie.

### 2.1.3. De culturele waarde

De leef-en werkomstandigheden tijdens de lange tochten naar het Noorden waren ronduit hard en soms levensgevaarlijk voor de vissers. De bemeten ruimtes, de dompige lucht in de vertrekken, de ijsskoude temperaturen in het visruim, de opeenvolgende shiften van werken en slapen met daartussen weinig ontspanning zijn eigen aan het beroep van visser. Het vissersschip staat daarbij centraal in het leven van de vissers, hun familie en de opeenvolgende generaties. Die zijn afhankelijk van een behouden thuiskomst en een goede vangst. Wie niet op zee was stond in voor het werk aan de wal. De zonen en dochters waren intussen de wissel op de toekomst. De vissers zelf waren heel vaak gedurende weken of maanden afwezig. De visserijsector, zeker zoals die in het verleden bestond, kan men daarom ook zien als een maatschappelijk fenomeen: een heel aparte en vrij gesloten wereld met eigen gebruiken en tradities.

Het schip is het werkpaard van de gemeenschap en geldt als metafoor voor hun bestaan. De leefwereld van de vissers en hun families ontdekken of ervaren is nog slechts op weinig plaatsen mogelijk. Door zijn kenmerkende indeling en krap bemeten ruimtes en inrichting geeft de Amandine een unieke inkijk in die levenswijze. Het schip als monument is de materiële getuige en een memoriaal voor het werk van deze bijzondere gemeenschap.

## 2.2. Motivering van de bescherming

### 2.2.1. Motivering bescherming als monument

Het vissersschip O.129 Amandine wordt beschermd als monument. Het Onroerendergoeddecreet definieert een monument als volgt: "een onroerend goed, werk van de mens of van de natuur of van beide samen, met inbegrip van de cultuurgoederen die er integrerend deel van uitmaken, inzonderheid de bijhorende uitrusting en de decoratieve elementen van algemeen belang wegens de erfgoedwaarde."

Het schip was ooit een varend object. Als varend schip mocht het volgens de regels van de Europese Gemeenschap niet meer behouden blijven of moest het minstens onklaar gemaakt worden. Op de wal en ingericht als museum kon de sloopplicht vermeden worden en kreeg het schip een tweede leven aan wal. Het bleek een unieke manier om een stukje visserijverleden aan de Vlaamse kust tastbaar te maken voor leken.

Eerder werden al enkele vissersschepen aan de kust beschermd. De OD.1 Martha (1942) in het visserijmuseum Navigo in Oostduinkerke, eveneens een museumobject, behoort tot

een oudere generatie houten kustvissersschepen en werd als monument beschermd in 1998.

Twee andere schepen, de Crangon uit 1964 (beschermd in 2007) en de N.116 Nostalgie uit 1962 (beschermd in 2022) varen nog steeds en zijn beschermd onder het varenderfgoeddecreet, net als de stalen IJslandvaarder de O.305 François Musin, een schip van een oudere generatie IJslandvissers uit 1948 (beschermd in 2011). De voorliggende bescherming onder het onroerenderfgoeddecreet laat toe om dit unieke schip voor de toekomst veilig te stellen.

#### 2.2.2. Motivering van de overgangszone

Om het vissersschip veilig op te stellen en toegankelijk te maken werd het in een daartoe ontworpen droogdok geplaatst. De constructie vlak naast de Mercator zeesluis bestaat uit een kofferdam met stalen damplanken die in een ovaalvormige beweging het schip omringt en van een stabiele bedding voorziet.

De ruimte die zo ontstond werd afgedicht met een glazen plafond. Dit bood de mogelijkheid om naast en onder het schip de toegankelijkheid te verbeteren zodat de bezoekers het schip in zijn geheel kunnen opnemen. Rondom het schip laat de museale inrichting toe het verhaal van de visserij aan de kust te brengen. De bescherming neemt deze zone op als overgangszone bij het monument, daar zij van cruciaal belang is voor de fysieke verankering ervan in de context.

De afbakening van het beschermd onroerend goed is opgenomen op het plan dat als bijlage bij het ministerieel besluit is gevoegd. Alle kadastrale percelen gevat door de bescherming zijn opgenomen in artikel 1 van het ministerieel besluit.

#### 2.2.3. Afbakening beschermd monument

Voor de afbakening van de bescherming wordt de contour van het object genomen. Binnen deze contour zijn alle erfgoedelementen en erfgoedwaarden te situeren.

#### 2.2.4. Afbakening overgangszone

Voor de afbakening van de overgangszone wordt het droogdok waarin het schip zich bevindt genomen. De overgangszone bevat geen erfgoedelementen, noch erfgoedwaarden die onder deze bescherming vallen.

### **2.3. Juridische toestand**

#### 2.3.1. Onroerend Erfgoed

Het vissersschip O.129 Amandine bevindt zich in:

- De vastgestelde archeologische zone "Historische stadskern van Oostende", geldig sinds 19-02-2016.
- De onmiddellijke nabijheid van het vastgesteld bouwkundig erfgoed "Jachthaven Mercator, geldig sinds 14-09/2009, genaamd naar het schoolschip Mercator, beschermd monument sinds 24-09-1996.

#### 2.3.2. Omgeving:

- Het te beschermen goed ligt volgens het gewestplan Oostende-Middenkust (KB 26-01-1977) in een woongebied.
- Het is gelegen binnen het Bijzonder Plan van Aanleg 126B "Stadscentrum – Deelplan 01" van de stad Oostende.

### **3. BEHEERSVISIE**

#### **3.1. Beheersdoelstellingen**

In het beschermingsbesluit zijn beheersdoelstellingen opgenomen. Je vindt die terug onder artikel 3 van het ministerieel besluit. De beheersdoelstellingen moeten de zakelijkrechthouders (eigenaars, erfpachthouders, opstalhouders en leasinggevers) en gebruikers op weg helpen om de erfgoedwaarden maximaal in stand te houden of te verbeteren. Ze hebben de optimale verwezenlijking van de erfgoedwaarden voor ogen.

Ze geven richting aan of vormen een kader voor toekomstig beheer van het beschermd onroerend goed. Zakelijkrechthouders en gebruikers dienen rekening te houden met deze beheersdoelstellingen als ze werken wensen uit te voeren aan het beschermd goed. Ook de overheid houdt met deze doelstellingen rekening als ze over deze werken advies moet geven of als ze toelating moet geven voor die werken.

De beheersdoelstellingen spelen in op de erfgoedwaarden, erfgoedelementen en erfgoedkenmerken opgenomen in artikel 2 van het ministerieel besluit.

Voor de overgangszone zijn eveneens beheersdoelstellingen bepaald. Deze beheersdoelstellingen moeten er voor zorgen dat de erfgoedwaarden van het beschermd onroerend goed zo goed als mogelijk gevrijwaard worden.

##### **3.1.1. Beheersdoelstellingen voor het beschermd onroerend goed**

Het Vissersschip O.129 is een metalen schip dat in een omgeving staat waar het sterk onderhevig is aan de natuurelementen. Om die reden is regelmatig onderhoud en indien nodig ook restauratie nodig om het behoud te verzekeren.

Het te beschermen monument is geïntegreerd in een museale context. Ondanks de aanpassingen die daarbij gebeurden beschikt het nog steeds over heel wat elementen die de historische authenticiteit van het schip garanderen. Het is daarom aangewezen van passende maatregelen te blijven treffen en de authenticiteit en uniciteit van het schip niet te belasten en de historische, industrieel-archeologische en culturele waarden van het schip te ontsluiten voor het publiek. Zo krijgt de zorg voor het monument een brede maatschappelijke dimensie.

##### **3.1.2. De beheersdoelstellingen voor de overgangszone**

Beheer van de overgangszone is cruciaal voor het behoud van het erin gelegen monument. Om de erfgoedwaarden van het vissersschip O.129 Amandine te behouden en te ontwikkelen is onderhoud en desgevallend restauratie van de functionele, structurele elementen van de omgevende ruimte noodzakelijk.

### **3.2. Bijzondere voorschriften voor het beschermd onroerend goed**

#### **3.2.1. Bijzondere voorschriften beschermd monument en overgangszone**

Voor elk beschermd onroerend goed geldt het actief en passief behoudsbeginsel. Dit betekent dat de zakelijkrechthouders en gebruikers het beschermd goed in goede staat moeten houden door de nodige instandhoudings-, beveiligings-, beheers-, herstellings- en onderhoudswerken uit te voeren en dat het verboden is om een beschermd onroerend goed te ontsieren, te beschadigen, te vernielen of de erfgoedwaarden ervan aan te tasten. Het betekent ook dat een zakelijkrechthouder en gebruiker verplicht is het beschermd onroerend goed als een goed huisvader te beheren en het dus niet te verwaarlozen. Alle voorschriften voor de instandhouding en het onderhoud van het beschermd onroerend goed die van toepassing zijn op het beschermd goed zijn opgenomen in artikel 4 van het beschermingsbesluit.

In het Onroerenderfgoeddecreet en Onroerenderfgoedbesluit zijn een aantal algemene voorschriften voor de instandhouding en het onderhoud van beschermd onroerend erfgoed opgenomen, meer bepaald:

- het goed als een goede huisvader beheren en de nodige voorzorgsmaatregelen nemen tegen schade ten gevolge van brand, blikseminslag, diefstal, vandalisme, wind of water;
- de toestand van het goed regelmatig controleren;
- regulier onderhoud uitoefenen;
- onmiddellijk passende consolidatie- en beveiligingsmaatregelen nemen in geval van nood.

### **3.3. Toelatingsplichtige handelingen voor het beschermd onroerend goed**

Voor sommige werken aan het beschermd onroerend goed moet een toelating worden gevraagd. Sommige werken kunnen namelijk een negatief effect hebben op de erfgoedwaarden. Als voor de handelingen aan of in beschermde goederen een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of voor het verkavelen van gronden, een omgevingsvergunning voor de exploitatie van een gedeelde inrichting of activiteit, een vergunning, toelating, machtiging, ontheffing of afwijking overeenkomstig de bepalingen van het Bosdecreet van 13 juni 1990, het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu of het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning vereist is, vraagt de vergunningverlenende overheid advies aan het agentschap Onroerend Erfgoed van de Vlaamse overheid.

Voor een aantal werken die niet vergunningsplichtig zijn, moeten de zakelijkrechthouders en gebruikers, voorafgaand aan de uitvoering van de werken, toelating vragen aan het agentschap Onroerend Erfgoed of aan de erkende onroerenderfgoedgemeente. Een overzicht van alle erkende onroerenderfgoedgemeenten is te vinden op [www.onroerenderfgoed.be](http://www.onroerenderfgoed.be).

De werken waarvoor men toelating moet vragen zijn opgesomd in artikel 5 van het beschermingsbesluit.

## **4. BRONNEN**

BARBAIX A., ENEMAN E. 2004, *Oostendse kustvissersvaartuigen na wereldoorlog 1940 – 1945*; Vriendenkring Noordzee Aquarium, Oostende.

BLY F. 1910, *Onze zeilvischsloepen; beschrijving der zeilvischsloepen in gebruik te Oostende, te Blankenberge en in De Panne*; Gent, A. Siffer.

DESNERCK G. e.a. 1974, *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen*; Drukkerij De wilde, Handzame.

VAN BEYLEN J. (Red.) 1973, *Maritieme Encyclopedie*; Uitgeverij C. De Boer JR., Bussum.

VAN DIJCK M. 2012: *De IJslandvisser O.129 Amandine, M&L, Monumenten, Landschappen en Archeologie* 31.4, agentschap Onroerend Erfgoed, p. 24-43.

VAN DIJCK M, DAEMS N., 2015, *De scheepsbouwer Panesi. Een geschiedenis van de Oostendse werven en vissersschepen*, in *Relicta, Archeologie Monumenten en Landschapsonderzoek*, agentschap Onroerend Erfgoed, Brussel.

Online bronnen:

VAN DIJCK M. 2013: *Amandine, Inventaris van het varend erfgoed*, [online], <https://id.erfgoed.net/erfgoedobjecten/99081>, (geraadpleegd op 15 maart 2023)

Beschermingsdossier: Vissersschip O.129 Amandine, monument met overgangszone

Geoportaal Onroerend Erfgoed, Open Streetmap, Vindictivelaan, Oostende [online], <https://geo.onroenderfgoed.be> (geraadpleegd op 15/03/2023).

De Plate, Oostende, s.d.: Amandine (Museum) [online], <https://www.deplate.be/nl/trefwoorden/amandine-museum>

## **5. BIJLAGEN BIJ HET INHOUDELIJK DOSSIER**

### **5.1. Omgevingsplan**

### **5.2. Fotobijlage**

De fotoregistratie van de fysieke toestand, gevoegd als bijlage bij het ministerieel besluit, bevat alle relevante foto's voor dit dossier. Er is geen afzonderlijke fotobijlage bij het dossier gevoegd.

### **5.3. Documentatie**

De documentatie bij het inhoudelijk beschermingsdossier bevat bijkomend materiaal zoals kaarten, postkaarten, archieffoto's, bouwplannen, kadastrmutaties, hoogtemodellen, e.d. dat het dossier verder onderbouwt of illustreert.