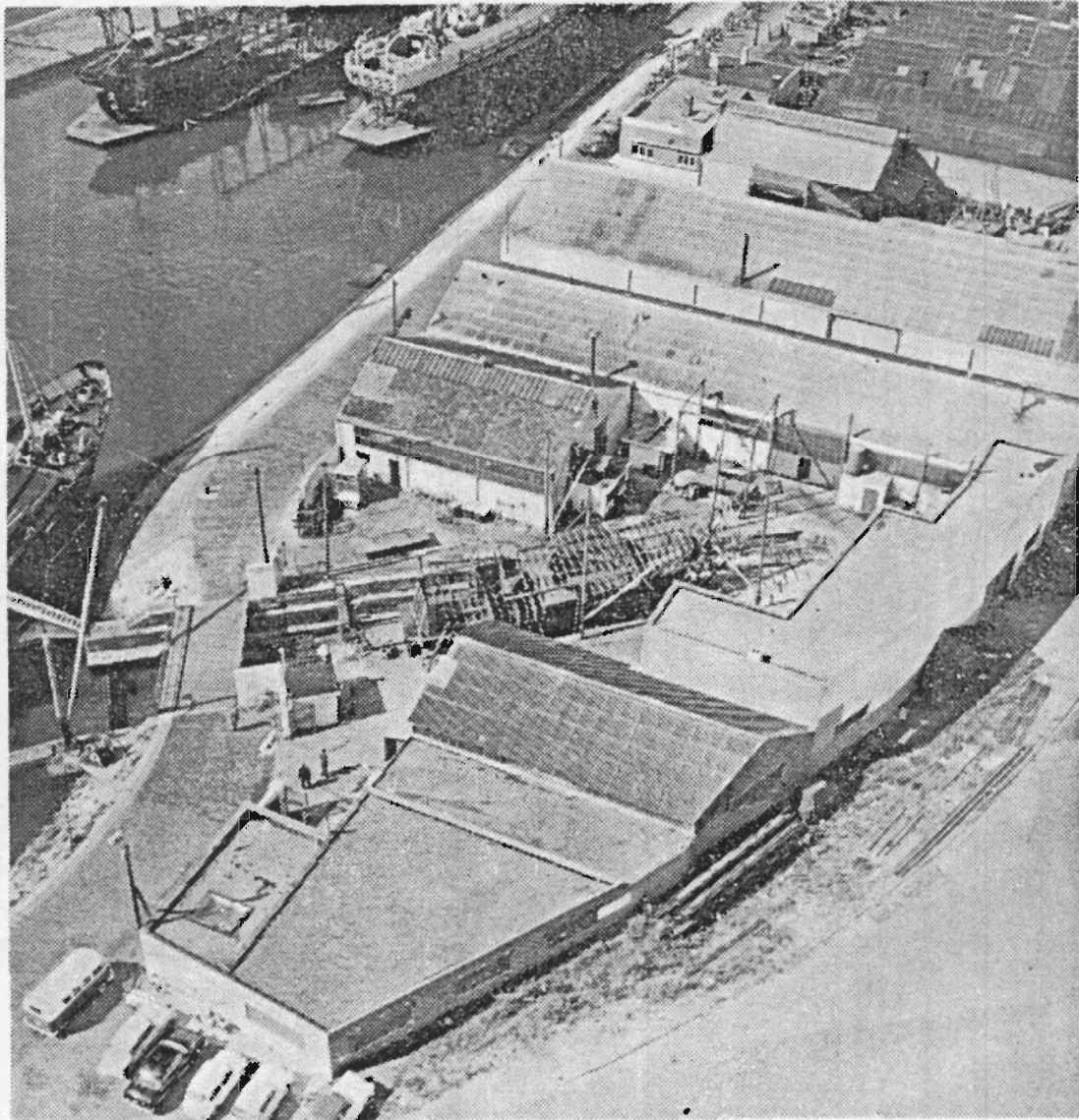


DE SCHEEPSWERF SEGHERS

Amedée Seghers werd geboren in 1883. Hij leerde het beroep van scheepsbouwer op de scheepswerf Roeyers te Antwerpen. In 1919, op 36-jarige leeftijd, kwam hij met zijn vrouw en twee zonen, Charles en Victor, zich te Oostende vestigen in het oude atelier Leria, op de oude Vuurtorenwijk, in de volksmond "Negerdorp" genoemd. Daar werden open garnaalboten van ongeveer 10 m lengte gebouwd. In de periode 1919-1922 werden er een vijftiental bootjes gebouwd, waarvan de laatste half open waren. Er werkten toen ca. 25 arbeiders bij Seghers. In 1922 werd A. Seghers deelgenoot met Beliard, en ze stichtten samen een scheepswerf aan het Zwaardok in de werkplaats Smits, naast Crabeels.

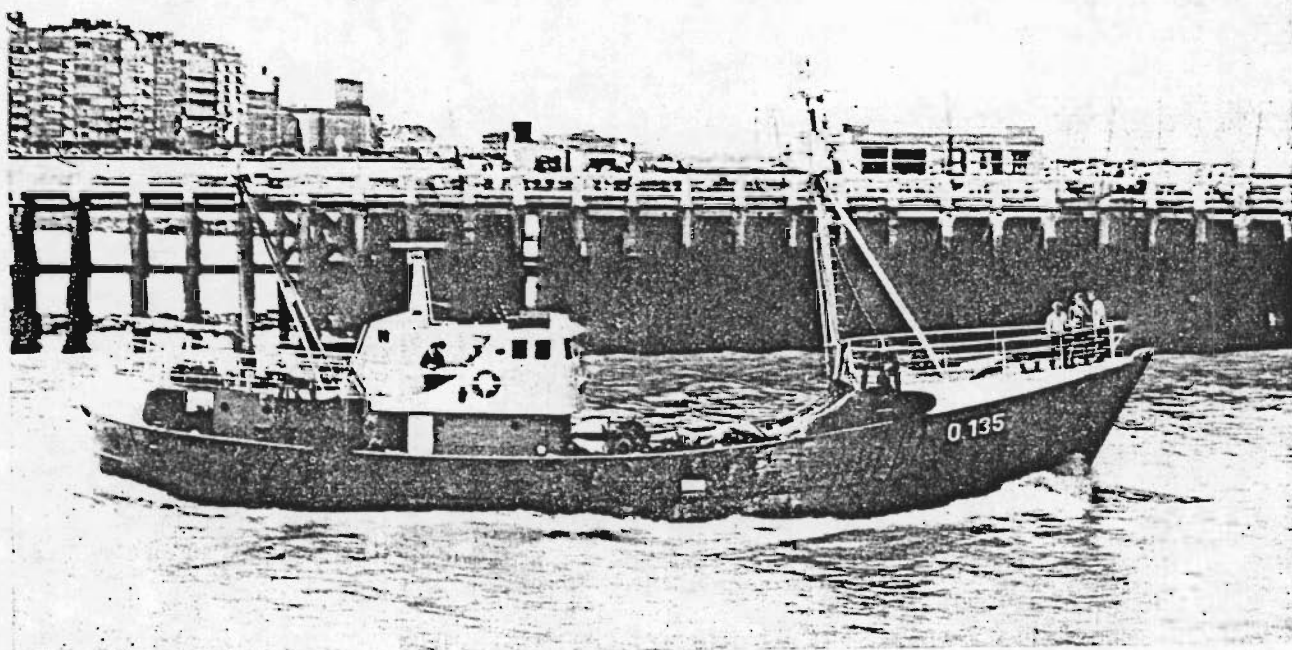


*Zicht op de werf Seghers. Een stalen vaartuig is in opbouw.
Bovenaan een gedeelte van de slipways. Foto genomen vanuit de vuurtoren. (cliché Seghers)*

Smits was een baggerfirma, en bezat een droogdok. Er was evenwel geen helling, en die werd dan ook gegraven. De werf Beliard-Murdoch is trouwens nog steeds op dezelfde plaats gelegen. Daar is Amedée begonnen met de constructie van stalen schepen. De werf kreeg toen vlug 300 personeelsleden. In de periode van 1922 tot 1934 werden er een dertigtal trawlers gebouwd voor Oostendse en Franse havens ;

ze hadden een lengte van 20 tot 28 m. Er werd ook een kust-vaartuig van 295 ton, de "Thea" voor een Nederlandse rederij gebouwd. In het jaar 1934 heeft A. Seghers de werf Beliard verlaten om zich te vestigen aan de Slipwaykaai van de nieuwe in datzelfde jaar ingehuldigde vissershaven, waar de werf nu nog gevestigd is. In 1934 reeds begon A. Seghers, met een vijftiental mensen, stalen vaartuigen te bouwen. Na een bevoorradingsvaartuig voor mazout, voor Purffina, in 1935, kwam het eerste vissersvaartuig klaar in 1936 : het was de O.350 (na de oorlog O.66) "Roi Leopold", een vaartuig met een lengte over alles van 27,4 m, 94,7 B.T., voor rekening van Albert Deroo, stuurman-reder. In 1937, toen het derde vaartuig, de "Pierre Pocholle", een trawler met een lengte van 35,24 m, voor een rederij uit Dieppe, klaar gekomen was, overleed A. Seghers, op 31 december. De werf werd verder geleid door de zonen Charles en Victor, die zijn diploma van scheepsbouwkundig ingenieur in 1929 behaald had.

Tijdens de vooroorlogse periode bloeide de werf, en er kwamen al spoedig 60 arbeiders. Er werden vele herstellingen en veranderingen uitgevoerd aan tal van vissersvaartuigen. De werf had niet alleen klanten in Oostende, maar ook in de Franse havens Boulogne, Dieppe, La Rochelle en Lorient. In 1938 werd een kontrakt getekend om een trawler te bouwen voor een reder te Dieppe : toen de oorlog in 1940 uitbrak, stond dit schip in zijn spanten op de helling. Oostende werd gebombardeerd, en ook de werf bleef niet gespaard: de spanten en schotten van het op de helling staand schip lagen verspreid over een afstand van 300 m ! De trawler werd nooit geleverd.



Een prachtig exemplaar van de werf Seghers : de middenslagtreiler O.135 „Maria Duyne”, 1970, rederij VERBOS.

Gedurende de oorlog werkten op de werf Seghers ca. 100 personen onder bezetting, en inzonderheid om het onderhoud te verrichten aan Duitse mijnenvegers. In de volksmond had de werf de naam "Tommy-werf", dit omdat men er de radio van de Engelsen kon beluisteren, en zelfs de Duitse soldaten luisterden mee ! Dit had tot gevolg dat de werf op het einde van de oorlog volledig door de Duitsers vernield werd. De werf werd wederopgebouwd in 1946. De vroegere activiteiten werden stilaan hervat. In de beginne was er nochtans weinig werk, en omdat de helling nog niet hersteld was, werden er twee oude stoomtrawlers in Engeland aangekocht, de 0.335 "Charvic" en de 0.336 "Yarmouth", die omgebouwd werden tot moderne Dieseltrawlers voor de eigen rederij (1). In 1954 dacht men opnieuw aan nieuwbouw. Het eerste naoorlogse vissersvaartuig was voor Zeebrugge : de Z.561 "Heideroosje", 17,4 m lengte, 34,56 B.T., kustvaartuig voor rekening van H. Demacker in 1955 van stapel gelopen. Nadat er bokken op geplaatst werden (2), is het schip vergaan, waarbij twee mensen het leven lieten : dit gebeurde op 18 augustus 1966.

Bij gebrek aan werk voor klanten en om de werf in bedrijvigheid te houden, werd in 1960 een vaartuig voor de eigen rederij gebouwd : de 0.333 "Johnny", een trawler van 38,75 m lengte en 209,07 B.T. De 0.333 heeft vijf jaren gevaren op Oostende, en is dan verhuurd geworden aan een rederij in Zaïre. Het schip is in 1974 teruggekeerd te Oostende, en wordt in gereedheid gebracht. In 1962 werd een tweede trawler voor eigen rekening gebouwd, de 0.334 "Anita" (3). Deze twee schepen mochten beschouwd worden als de modernste van de Belgische vloot. Nadat er in 1962 andermaal een bevoorradingsschip, ditmaal voor ESSO, van stapel liep, begon de periode van zeer bloeiende activiteit, dit door de vernieuwing van de Belgische vissersvloot, en in het bijzonder van middenslagvaartuigen. Op de Bouwlijst van Trawlers kan men aflezen welke vissersvaartuigen nadien van stapel liepen. In 1963 leed de werf een groot verlies door het afsterven, na een langdurige ziekte, van Victor Seghers. De oudste zoon van Victor, Jacques, had inmiddels de leiding van de werf overgenomen. Zijn jongste broer hield zich bezig met de rederij. In 1965 werd een oude droom van de werf verwezenlijkt door een hektrawler of "gatvisser" te bouwen : de 0.164 "Victor Seghers" voor de rederij Polaris, waarin de familie Seghers deelgenoot was. Dit vaartuig vist nog steeds met sukses in de Zaïrese wateren. In 1967 bouwde men de 0.182 "Caesar" voor reder Van Lul, een schip van 30 m lengte; dit vaartuig werd in 1969 verlengd door een stuk van 5 m middenin te plaatsen. Dit werkje gebeurde op de hellingen van Hemiksem met arbeiders van de werf Seghers.

In 1967 werd ook de 0.274 "Lucali" gebouwd voor Lebluy-Vanneuville, die al sedert 1964 de 0.114 "Normauwil" bezaten: beide vaartuigen hadden dezelfde afmetingen, het laatstgenoemde echter betere vormen en grotere diepgang. Ook Marcel Vercoutter uit Nieuwpoort kwam een tweede trawler bestellen in 1968 : de N.719 "Marlu". In 1969 werden de 0.206 en de N.736 gebouwd. In 1970 werd het laatste middenslagtype gebouwd, de 0.135 "Maria Duyne".

Bijna de gehele Oostendse middenslagvloot was vernieuwd, en bij gebrek aan andere nieuwbouw, kwam er in 1970 een garnaalvaartuigje van stapel : de O.211 "Harry Marina", met een lengte van 14,6 m en 27,73 B.T. Zo'n vaartuigje blijft één nacht op zee, en de reder verkoopt zelf zijn vangst op de "Trap" aan de Oostendse visserskaai. Om de werf te laten voortbestaan, en de 60 personeelsleden te kunnen behouden, moest er dringend naar nieuwbouw uitgekeken worden : er werd werk gezocht voor de buurlanden. Dit leverde op dat een Engelse sleepbotenrederij al haar sleepboten laat herstellen en opliggen bij de Scheepswerf Seghers. In Nederland werd een nog beter kontrakt aangegaan, dit voor de nieuwbouw van kotters, wat met zich meebracht dat in 1972 voor het eerst in de geschiedenis een Belgische werf een vissersvaartuig voor Nederland bouwde. Voor de werf dit vaartuig kon bouwen, was ze verplicht de helling te doen verbreden : totnogtoe was de maximum-breedte van de gebouwde schepen 6,65 m geweest. De firma Soetaert uit Westende verbreedde de helling tot 10 m. Tevens werd een portaalkraan geplaatst over de helling van 8 ton draagkracht. Ook werd op het einde van de helling een nieuwe wegneembare brug geplaatst die een gewicht kan dragen van 20 ton. Deze brug is noodzakelijk voor het verkeer op de Slipwaykaai, en ook om de secties te kunnen aanbrengen vanuit de werkplaatsen, die dan door de portaalkraan op hun plaats op de helling worden gebracht. Tijdens de veranderingswerken werd het eerste schip voor Nederland gebouwd. Het werd een volledig afgewerkte casco voor een kotter met een lengte van 33 m en 206,43 B.T., waarin een motor moest komen van 1.015 P.K. Het vaartuig werd de KW.34 "Rose Marie". Het werd speciaal voor de bokkenvisserij ontworpen, met een grote stabiliteit dus. Na de bouw op de werf werd het casco dan naar Nederland gesleept, waar het volledig werd afgewerkt in een machinefabriek te Katwijk aan Zee. Na dit eerste vaartuig - een volledig succes - volgden er nog meer.

G. CASIER

- (1) De rederij Seghers, met rood-witte kleuren, had bepaalde periodes een tiental vaartuigen.
- (2) Het slank vaartuigje verloor door de bokken zijn stabiliteit, en men vertelt dat men tijdens de proefvaart zijn handen over de reling in het zeewater kon wassen.
- (3) Dit schip werd uitgerust met vier motoren G.M. op één reductiekast, wat naderhand geen succes bleek te zijn.

CHANTIERS & ARMEMENT
SEGHERS

BOUWLIJST TRAWLERS

SLIPWAYKAAI 4
8400 OOSTENDE

Elgenaer	Naam	Bouwjaar	Cons. nr.	Schip nr.	Afmetingen					Tonnemaat		Inhouden				Motor			Keerkoppeling			
					L.O.A.	L.L.L.	BR.SP.	Holte	Diepg.	BR.T.	NET.T.	Brand.	Water	Olle	Visr.	Merk	Type	P.K.	Ornw.	Merk	Type	Red.
Red. Seghers	Johnny	1960	C-32	O.333	38,75	33,5	6,65	4,2	3,2	209,07	84,56	64.000	7.000	900	165	MWM	TRH-348S	640	300	LOHM-STOLT	KBW400	
Red. Seghers	Anita	1962	C-33	O.334	38,75	33,5	6,65	4,2	3,2	209,07	85,24	80.000	7.000	1.200	165	ABC	6MDXC	600	300	BREVO	4516DRF	2 /1
Verleene Engel en Lucien	Koningin der Engelen	1963	C-35	O.369	27	23	6,25	3,2	2,6	96,37	41,06	23.000	3.000	500	70	BOLNES	5L	250	430	BREVO	3513ER	2 /1
Cattoor H. - Waeghe	Judith	1963	C-36	Z.431	28	24	6,25	3,2	2,6	102,68	38,72	25.000	3.000	600	70	INDUSTRIE	6D6	330	500	BREVO	3513ER	2 /1
Vercoutter Marcel - Bogaert	André-Jeannine	1963	C-37	N.720	22	18	6	3	2,2	63,96	19,33	12.000	2.000	600	40	BOLNES	4L	200	430	BREVO	510DR	2 /1
Lebluy G. - Vanneuville R.	Normauwil	1964	C-38	O.114	28	24	6,25	3,2	2,6	101,91	37,95	25.000	3.000	600	70	ABC	6MDX	375	600	BREVO	3513EDR	2 /1
Red. Polaris	Victor Seghers	1965	C-39	O.164	28	24	6,6	3,7	2,9	162,43	84,97	47.000	7.000	500	85	ABC	6MDX	375	600	BREVO	3513ERAX	2,5/1
Decreton - Calcoen	Johan	1965	C-41	N.738	22	18	5,8	3,1	2,4	67,36	19,84	12.000	2.000	600	40	BOLNES	4L	200	430	BREVO	510DR	2 /1
Red. Vigo	Peter - Luc	1966	C-43	O.232	28	24	6,25	3,2	2,6	105,75	37,95	25.000	3.000	600	70	ABC	6MDX	375	600	BREVO	3513ER	2 /1
Van Lul - Vanderhaeghen	Caesar	1967	C-44	O.182	35	30,5	6,25	3,4	2,7	155,74	68,67	42.900	4.500	2.000	160	MWM	TBD440 6	810	900	REINTJES	WGV360	3 /1
Lebluy G. - Vanneuville R.	Lucali	1967	C-45	O.274	28	24	6,25	3,4	3	121,25	46,53	32.000	3.500	600	80	ABC	6MDX	375	600	BREVO	3513EVR	3 /1
Vercoutter Marcel - Bogaert	Marlu	1968	C-46	N.719	25	21	6,2	3,8	2,9	86,59	30,2	25.000	3.000	600	65	BOLNES	6L	300	430	BREVO	514DR	2 /1
Cogge Christiaen	Marie - Paul	1968	C-47	O.243	28	24	6,25	3,2	2,7	102,34	30,72	27.000	3.500	600	70	ABC	6MDX	425	700	BREVO	3513ERV	2,5/1
Deckmyn - Cloet	Krisjean - Henson	1969	C-48	O.206	28	24	6,25	3,2	2,7	101,02	30,72	27.000	3.500	600	70	ABC	6MDX	375	600	BREVO	3513ERV	2,5/1
Vermander - Van Acker	Lucky	1969	C-49	N.736	22	18	5,8	3,1	2,4	69,29	19,84	12.000	2.000	600	40	ABC	3MDXS	300	700	BREVO	3510ER	2,5/1
P.V.B.A. Verbos	Maria - Duyné	1970	C-50	O.135	28	24	6,25	3,2	2,7	100,42	30,71	27.000	3.500	600	70	ABC	6MDX	375	600	BREVO	3513ERV	2,5/1
Red. Harry - Marina	Harry - Marina	1970	C-51	O.211	14,6	11,74	4,2	2,3	1,7	27,73	8,57	3.240	380	—	21	GM	6-71	145	1.800	TWIN-DISC	MG508 2	4,5/1
N. Van Duyn	Rose - Marie	1971	C-52	KW.34	33	29	7,5	4,1	3,15	206,43	74,62	66.000	18.500	2.000	135	STORK WERKSPoor	FBHD	1.015	750	KUYPERS	561745	4,5/1
H. Van Duyn	Pelikaan	1972	C-53	KW.88	33	29	7,5	4,1	3,2	207,00	75,25	58.000	18.500	1.500	135	STORK WERKSPoor	FBHD	1.015	750	KUYPERS	561745	4,5/1
Van Den Plas	Hans	1973	C-54	KW.189	33	29	7,5	4,1	3,25	207,74	74,65	57.000	18.500	1.500	135	STORK WERKSPoor	FBHD	1.230	800	BREVO	8516DRX	4,5/1
J. Van Duyn	Jacob - Marry	1974	C-55	KW.117	35,3	30,8	7,5	4,1	3,25	226,77	83,29	82.000	25.000	1.500	135	STORK WERKSPoor	FBHD	1.310	850	KUYPERS	561745	4,5/1
M. Van Duyn	Maarten	1974	C-56	KW.105	35,3	30,8	7,5	4,1	3,25			82.000	24.000	1.500	150	DEUTZ	SBV6M545	1.320	500	KUYPERS	561745	2,6/1