

Oostendse scheepswerven

René Vandercruyssen

VOORWOORD

De algemene inleiding die hierna volgt, is opgevat als wat men kan vertellen aan een gemiddeld publiek als opwarmer of uitbreiding bij een bezoek aan een scheepswerf of aan een modern vissersvaartuig. (1)

Een meer technische uitleg over scheepsbouw in 't algemeen of de constructie van een modern vissersvaartuig in 't bijzonder is enkel mogelijk met behulp van tekeningen, figuren, dia's, film e.a. Daarom wordt dit aspect hier verder niet toegelicht.

Ik heb me beperkt tot de nu nog bijna actief zijnde Oostendse werven terwijl toch ook enkele firma's voor scheepsherstelling e.a. worden vermeld.

INLEIDING

Men kan zeggen "in den beginne", dus heel lang geleden, behielpen de mensen zich met o.a. vlotten, prauwen om zich over het water te verplaatsen. De oudste ons bekende gebouwde houten schepen dateren uit de 3de eeuw v.Chr. (Minoïsche beschaving).

Iedereen kan zich wel een voorstelling maken van zeer bekende houten schepen zoals de Romeinse galeien, de ranke Vikingschepen, de karvelen van Columbus (500 jaar geleden "ontdekking" van Amerika), de statige zeilschepen zoals onze Mercator.

De grote veranderingen die hebben geleid tot de huidige schepen zijn enerzijds de motorisatie en anderzijds het bouwen van ijzeren schepen.

Het eerste stoomschip, nog in hout, dateert van 1807 en het eerste ijzeren stoomschip van 1821. In Oostende werd de eerste nog houten stoomtreiler (gestookt met kolen) gebouwd op de werf Gebroeders Decoene in 1884.

Even vermelden dat ijzeren, men zegt nu stalen schepen, bepaalde voordelen hebben t.o.v. houten schepen :

- * lichter
- * grotere laadruimte
- * grotere weerstand, dus sterker
- * minder gevoelig aan water en weer

Stalen schepen werden vroeger geklonken, d.w.z. platen en profielen werden aan elkaar verbonden met klinknagels. Nu is het uitsluitend laswerk (lassen wil zeggen de metalen worden in elkaar gesmolten).

Er wordt ook veel sectiebouw toegepast, als het ware prefab, waarbij grote delen van het schip gebouwd worden in een fabriekshal en nadien op de helling aan elkaar gelast. Kleinere schepen worden zelfs helemaal in een loods, dus in het droge, gebouwd, bijvoorbeeld in Oostende I.D.P. en Beliard Polyship.

In deze eeuw was de ontwikkeling van de scheepsbouw stormachtig zowel wat de aandrijving betreft met de dieselmotoren en kernenergie, als wat de grootte betreft, denk maar aan de grote passagiersschepen en vooral mammoettankers.

Na de Tweede Wereldoorlog was er, vooral wat de koopvaardij-schepen betreft, een belangrijke verschuiving. De vroegere scheepsbouwers in alle zeevarende landen werden sterk verdrongen door nieuwe scheepsbouwnaties o.a. Japan (nu 50 %), Zuid-Korea e.a.

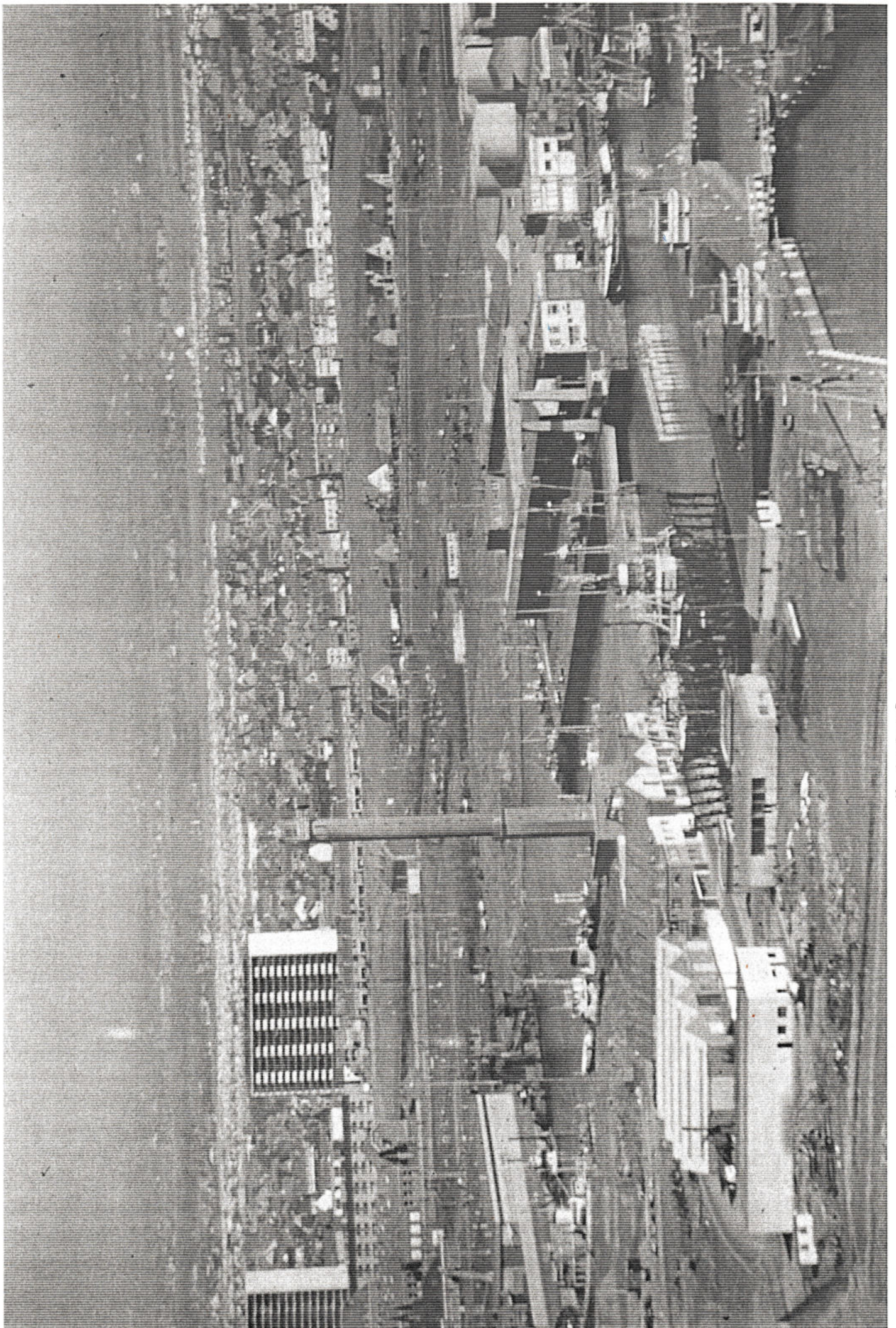
Nederland bijvoorbeeld, klein land maar grote scheepsbouwer, had in 1960 nog 7 % (nu nog slechts 1 %) van de wereldscheepsbouwmarkt.

In Oostende was de scheepsbouw vroeger vooral geconcentreerd rond het derde dok (waar nu het stadhuis staat). In 1905 waren er in Oostende 18 werven (en werfjes).

Geleidelijk verhuisde men naar "de overkant" o.a. aan de nieuwe vissershaven (zie adressen "Nieuwe Werfkaai").

Met de demping van het derde dok was het daar uiteraard helemaal gedaan.

Ik wil er tenslotte sterk de nadruk op leggen dat bijvoorbeeld een moderne middenslagtreiler heel wat anders is dan de



“ 1989 ”

* Elektronica

Naast de vele besturings-, navigatie-, en controle-apparatuur heeft de schipper in zijn stuurcabine een aantal beeldschermen waarmee hij over allerlei informatie kan beschikken :

- o.a. - radar
 - sonar : om vis op te sporen
 - dieptemeter met gegevens over - visdichtheid
 - grondtoestand
 - plotter waarmee hij zeekaarten kan opvragen
 - gegevens over trekkracht op en gevierde lengte van de visnetkabels
 - positiebepaling : zelfs reeds met GPS
(Global Positioning by Satellite)
 - zicht op het werkdek via T.V. camera's

Als ik er nog aan toevoeg dat het kuisen van de vis beneden-deks (dus beschut voor weer en wind) gebeurt, dat de bemanning over behoorlijk wat comfort beschikt, bijvoorbeeld slaapplaatsen vergelijkbaar met een moderne stacaravan, dan krijg je de kriebels om zelf het zeegat te kiezen... hoogstwaarschijnlijk voor één reis...

Want visser zijn, blijft een zwaar en nog steeds gevaarlijk beroep.

(Overzicht scheepswerven wordt vervolgd)

- (1) Concrete informatie, verder in de tekst, heeft betrekking op de 0.154 Wilmar (Willy-Marina), het voorlaatste in Oostende gebouwd (1988) nieuw vissersvaartuig op de ex. Scheepswerf Seghers.