



# Amandine O.129

## Cultuur-historische achtergrond

Ingevolge de Wet van 23 augustus 1948 betreffende steun aan ondernemers worden in 1959 aan de Dienst Zeevaart kredieten gevraagd om de O.129 Amandine te bouwen. Deze worden geweigerd omdat de technische dienst vindt dat dit schip niet rendabel zal kunnen worden uitgebaat en dat de werf op zijn kostprijs geen normale winst zal kunnen nemen.

Door tussenkomst van Dries Claey's, Oostendse volksvertegenwoordiger en visserijvriend, en van P. W. Segers, minister van Verkeerswezen, wordt het project toch aanvaard. Er moeten immers dringend nieuwe werkplaatsen worden gecreëerd in het Oostendse.

Wegens stakingen, met te late leveringen tot gevolg, moet de kiellegging van het vissersschip worden uitgesteld. Deze vindt uiteindelijk plaats op 16 november 1960 op de werf Richard Panesi, Nieuwe Werfkaai 2 in Oostende in opdracht van de reders Engel Verhaeghe en Pierre Vincent. De proefvaart heeft plaats op 17 maart 1962.

De Amandine is 36 m lang (32,50 m tussen de loodlijnen), 6,70 m breed, heeft een holte van 3,90 m, een visruimcapaciteit van 65 ton, een industrie-motor van 510 pk, kan 10 bemanningsleden aan boord nemen en kost 8.861.087 frank.

Er wordt echter steeds met slechts acht vissers gevist.

De O.129 blijkt een heel succesvol vaartuig te zijn. Ze verdient goed haar brood. Het vissersschip wordt gecatalogiseerd als een grote middenslagtreiler, die tijdens de zomer de visgronden rond Zuid-IJsland opzoekt en tijdens de winter in de Noordzee en het Kanaal blijft. Na de IJslandse kabeljauwoorlogen moet het vaartuig kiezen tussen vissen in de thuiswateren of in zijn traditionele visgronden rond IJsland. Vanaf 1974 wordt de Amandine een echte IJslandvaarder. De vangsten bestaan hoofdzakelijk uit kabeljauw, schelvis, blauwe leng, koolvis, rode poon, rode zeebrasem, pladijzen en Schotse schol.

De O.129 kent diverse uiterst ervaren schippers die zorgen dat het schip gespaard blijft van grote rampen, hoewel... Op 18 juni 1969 slaat Renaat Dyserinck overboord en verdrinkt. Op 21 januari 1982 sleept de O.129 een collega-treiler met motorpech, de O.202 Pelagus, naar een IJslandse vissershaven. Tijdens een naderingsmanoeuvre worden op de O.129 bemanningsleden gewond. De schipper van de Amandine moet nu kiezen tussen de defecte trei-





ler en zijn gewonde vissers. Hij besluit de O.202 te laten drijven, zijn gewonden snel aan land af te zetten om daarna de Pelagus verder op te slepen. De stormachtige wind en de stromingen drijven de O.202 echter sneller naar de kust dan verwacht. De Amandine komt te laat, de Pelagus loopt vast op de rotsen. Het vaartuig slaat de volgende dagen volledig stuk. Twee vissers en twee reders verdrinken.

Op 3 maart 1995 loopt de Amandine voor de laatste keer Oostende binnen. Zijn visserijcarrière is afgelopen. Hiermee valt definitief het doek over de Oostendse IJslandvisserij.

Gelukkig wordt het vissersschip nu gerestaureerd op de Maritieme Site in Oostende. Wij hopen de laatste Oostendse IJslandvaarder voor de zomer van 2000 als museum voor het publiek open te stellen als een getuige van een heroïsch tijdperk.

### **Scheepswerf Seghers - Maritieme Site**

De scheepswerf Seghers wordt opgericht in 1919 door de Antwerpenaar Amedée Seghers in oude ateliers op de oude Vuurtorenwijk. Samen met 25 arbeiders bouwt Seghers er open garnaalboten met een maximum lengte van 10 m. In 1922 wordt Seghers deelgenoot in de scheepswerf van Beliard (de latere Beliard-Crighton en Beliard-Murdoch) en verhuist de werf naar het einde van het Oostendse zwaaidok. De werf groeit en biedt werk aan 300 mensen. Een 30-tal stalen treilers (20 m tot 28 m) voor Oostendse en Franse opdrachtgevers worden er gebouwd. In 1934 verbreekt Amedée Seghers de samenwerking met Beliard en bouwt een nieuwe werf aan de Slipwaykaai ten noorden van de nieuwe Oostendse vissershaven. Vijftien arbeiders bouwen er diverse stalen treilers. Amedée Seghers overlijdt in 1937. Zijn zonen Charles en Victor nemen de leiding van de werf over. Net voor de Tweede Wereldoorlog werken er 60 scheepsbouwers. Ze leveren vaartuigen af voor Oostende, Boulogne, Dieppe, La Rochelle en Lorient.

Tijdens de eerste bombardementen in mei 1940 blijft de scheepswerf niet gespaard van oorlogsschade. Een op stapel staand Frans vaartuig wordt volledig vernield.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werken er 100 arbeiders op de werf. Onder leiding van de bezetter moeten ze Duitse mijnenvegers onderhouden en herstellen. Bij de terugtocht van de Duitsers wordt de scheepswerf volledig vernield.

Scheepswerf Seghers wordt in 1946 terug opgebouwd. Omdat de helling nog niet klaar is en de arbeiders toch moeten kunnen werken, worden twee oude stoomtreilers gekocht in Engeland. Op hun oude rompen worden moderne dieseltreilers (O.355 Charvic en O.366 Yarmouth) gebouwd. Eens de scheepshelling

hersteld is, wordt het ene vissersschip na het andere gebouwd voor zowel de eigen rederij als voor andere Vlaamse rederijen. Victor Seghers sterft in 1963. Zijn zonen Jacques en Charles Seghers nemen het beheer van de werf over. In 1972 bouwt scheepswerf Seghers, als eerste werf in België, een Nederlands vissersvaartuig. Hiervoor wordt de scheepshelling door de firma Soetaert uit Westende verbreed van 6,65 m tot 10 m. Tevens wordt een portaalkraan opgericht met een capaciteit van 8 ton. Een nieuwe verplaatsbare brug (draagvermogen 20 ton) overbrugt de rijweg.

Als de visserij een neerwaartse trend kent, blijven orders uit. De eigen rederij wordt opgedoekt en de vissersschepen gesloopt of verkocht. Scheepswerf Seghers verlegt zijn activiteiten naar het onderhoud van vissersvaartuigen, kleine coasters en Schotse bevoorradingsschepen voor boorplatforms. Een onderhoudscontract met het Britse slepersbedrijf Knight biedt de scheepsbouwers verder werk.

Halfweg de jaren tachtig zinkt de visserij verder weg in een diepe crisis en sleurt de scheepswerven mee in hun ondergang. Omstreeks 1990 - 1991 gaat de werf in vereffening en stopt alle activiteiten. Een jaar later richt Jean-Pierre Ponjaert een nieuwe scheepswerf op: de APS-werf. Negen arbeiders kunnen er aan de slag. Opdrachten blijven uit. De verdere geschiedenis is er één van stakingen, deurwaarders en schulden. De laatste staking van de arbeiders duurde 299 dagen. Op 8 juli 1994 sluit de APS-werf zijn deuren. De site verloedert en vervalst.

Vanaf maart 1998 worden de gebouwen opgeknapt en opnieuw leefbaar gemaakt door de Maritieme Site, vooraleer er de restauratie van de O.129 Amandine aan te vatten.

*Daniël Pots,  
21 april 1999*

---

## Bronnen

Desnerck, Gaston & Roland Desnerck. *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen - Deel I.*

Pots, Daniël. Archief.

Vandekerckhove, Flor. *Kleine scheepswerf, grote staking.*

---