

Een passionant Oostends bedrijf

Scheepswerven Béliard-Murdoch

vijftig jaar jong

Zijn volop aan 't vernieuwen en heruitrusten

Af en toe krijg je als joernalist een bristolletje in je bus. Meestal gaat het om een vernissage maar het kan ook een tewaterlating zijn. Zo'n invitatie kregen we nu van de Verenigde Werkplaatsen en Scheepswerven Béliard Murdoch NV en daarop lazen we dat per 3 april te water wordt gelaten de hekreiler «Capitaine Byron» gebouwd voor rekening van de Société d'Armement Nord Atlantique te Lorient. Te dezer gelegenheid wordt ook het vijftigjarig bestaan van de Oostendse scheepswerf gevierd en de gemodernizeerde ketelmakerij ingehuldigd. Dat staat allemaal op het bristolletje maar om er meer over te weten zijn wij bij directeur Dewinter aangelopen.

Een vriendelijk man, die directeur. Wij kregen koffie van hem en toen we naar de historie van het bedrijf begonnen te vissen, riep hij een gevolmachtigd kopman die Lepeer heet en in de zaak is vergrijsd. Met de koffie zijn we nooit klaar gekomen, zo sterk raakten we verstrikt in de story die de twee mannen uit de doeken deden. Toen directeur Dewinter negen jaar geleden te Oostende bij Béliard-Murdoch belandde, had hij zijn adellijke al op zak. Te Aalst geboren en getogen (anno 1930), aldaar bij de Jezuïeten in de leer en dan naar Leuven toe. Burgerlijk ingenieur Bouwkunde (1955) dan soldaatje spelen bij de genie en nog maar eens naar Leuven om zich in de Scheepsbouw, als ingenieur, te specialiseren. Met zijn «eindwerk» (zo noemen ze dat) kreeg hij in 1958 de



De h. directeur De Winter houdt dit bedrijf met dynamische hand in de juiste koers: «Middelgrote scheepsbouw met technologisch karakter». (foto Gilbert B.)

Belgium». In die vroege twintiger jaren kreeg Béliard het werken over een oppervlakte van 2,7 hektare en die zijn er thans vijf geworden. De eerste werf was gelegen op de Vuurtorenwijk en als directeur Dewinter op de huidige installatie neerkijkt, zegt hij het zo: «Hier liepen vóór 1940 nog koelen op de wei». Over die koelen werd verder niet gesproken, maar wél over het toenmalig droogdok dat door de Duitsers tijdens de eerste wereldoorlog werd gebouwd. Dat dok gebruikten ze trouwens voor hun U-boten en ook tijdens de tweede wereldoorlog diende het voor herstellingswerken. In 1944 hebben de bezetters het dok dan opgeblazen maar inmiddels had Béliard, tussen de twee oorlogen,

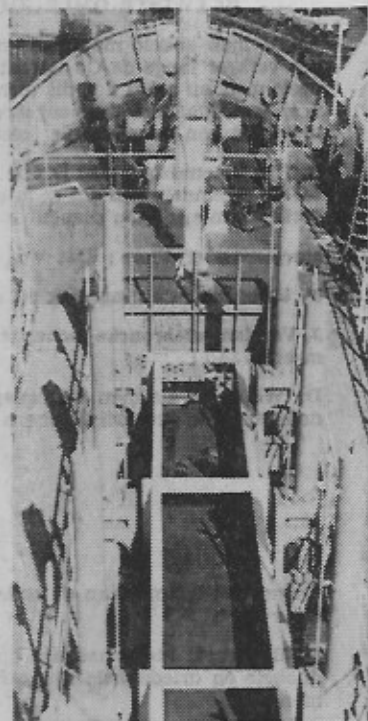
vroeger schepen van amper dertig meter lengte werden gebouwd, trok men geleidelijk door tot 60 en 80. Dat was bievorbeld het geval met de «Helmi» en de «Hillkä», twee cargo's die in 1963 werden geleverd aan de S.A. Belgian Baltic Lines, Antwerp. Qua vissersschepen deed men het nog wel met de konventionele zijtreiler maar ook met de nieuwe hekreilers, al dan niet uitgerust met de apparatuur voor de visverwerking aan boord.

Onder de topkonstruktoren heeft directeur Dewinter maar voor het grijpen. Er zijn de vissersvaartuigen (sedert 1955: 31 voor de Franse visserij en 21 voor de Belgische), er is de «Narwal» geweest en de «Lans» (de modernste Oostendse hekreiler die nog elk jaar op de traditionele Blauwe Wimpel kan bogen); er zijn de twee grote droogdokken (een voor Zaïre en een voor ons eigen Zeewezen), er zijn de kleine cargo's en de waaier van baggermaterieel w.o. de hopperzuigers «Mayumbe» en «Banana» die aan Zaïre werden geleverd (gefinancierd door het Europees Ontwikkelingsfonds). Terloops wijst directeur Dewinter nog op de opdrachten uit Algerië, Marokko en Rusland (een drijvende hel-installatie) en ook op de «Wrestler» de grootste Belgische sleepboot (6.000 PK) die in 1972 bij Béliard-Murdoch werd te water gelaten. Voeg daarbij de bouw van loodsboten, lichtschepen, mijnenvoers voor onze Zeemacht, en je hebt meteen een overzicht van de rijke bronnen die door het Oostends bedrijf werden aangeboord...

EIGEN DOMEIN

Als we naar het specifiek domein van Béliard-Murdoch vragen, ziet

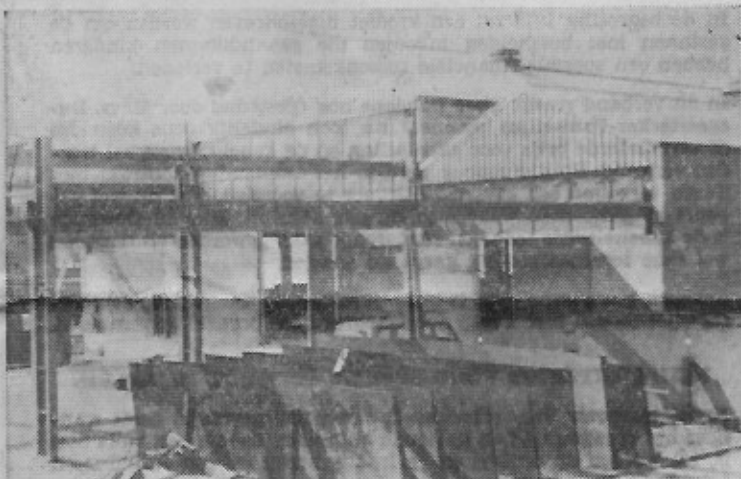
de afwerking. Het Oostends bedrijf is geen gewoon loetje van het moederbedrijf te Antwerpen (waar meer dan 1500 arbeiders vrijwel uitsluitend voor de herstelling van zeeschepen zorgen). Béliard-Murdoch te Oostende is een eigen wereldje: een eigen beheer, eigen boekhouding, eigen studiebureaus. Te Oostende worden de kontrakten afge-



Zo ziet de ingewikkelde konstruktie van de Zaïrese hopperzuiger eruit. Een heel speciale opdracht was dat en Béliard Murdoch is terecht fier op de afwerking. (foto Gilbert B.)

sloten en alle aankopen gedaan. Voor alle vaartuigen die hier worden gebouwd gebeurt alles, van a tot z, te Oostende zelf. Dat heeft iets te betekenen als men bedenkt wat er bv. bij de bouw van een moderne hekreiler kijken komt. Er is niet alleen het schip zelf, er is de verwerking, de diepvriesinstallatie, de apparatuur voor de verwerking van visafval tot een concentraat van proteïne (geschikt voor menselijk verbruik), en er is ook de installatie voor het stouwen van de vis in containers...

Bij Béliard-Murdoch zijn er momenteel 220 arbeiders en een vijftigtal bedienden actief. Als directeur Dewinter het over die mensen heeft, is hij op zijn best. Een «passionant bedrijf» zo ziet hij het, «waar men alles geleidelijk ziet groeien en boven komen. Van kiel



De nieuwe plaatslaggerij is ook reeds in gebruik genomen. (foto Gilbert B.)

Prijs van de Vlaamse Ingenieursverenigingen op zijn naam. Met een ontwerp voor een kleine tanker... De jonge ingenieur neusde een tijd op de Cockerill Yards te Hoboken, kwam in 1964 naar Oostende over-

van dat dok een royaal gebruik gemaakt om er herstellingswerken uit te voeren. Heel het bedrijf stoelt eigenlijk op die aanloop: een droogdok voor reparatuur en de scheepsbouw voor de Oostendse visserij.

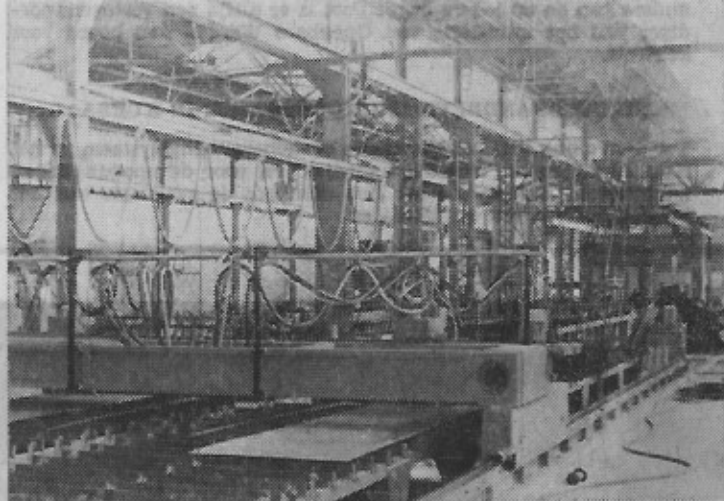
gezwaaid, werd in 1965 directeur bij Belliard-Murdoch. Hij is lector aan de KUL, heeft te Oostende vier telgen op school (drie meisjes en een jongen) en verdeelt zijn vrije tijd onder een hoop poligheden: loperij om van de Haan naar Vlissegem te emigreren (hij heeft een hekel aan het stadsleven), zijn spelletje schaak (met passie), pingpong met de kinderen en zegels klasseren als er tijd over is. Een gepassioneerde filatelist, zo zei het ons naderhand de heer Lepeer. Vreemd toch hoe dat «passionant» en «gepassioneerde» in de rustige sfeer van dat bureau over en weer zoemen...

HOE HET GROEIDE

Het begon allemaal in 1923 toen het moederbedrijf Belliard-Crighton (Antwerpen) te Oostende een nieuwe scheepswerf vestigde. Dat was het begin van een sterke traditie, met die verstande dat er in 1961 een brug werd geslagen naar de S.A. Guthrie-Murdoch. Zo zien we het thans op alle folders «Belliard-Murdoch, shipbuilders, shiprepairers, industrial engineering, Ostend

Aan houtbouw heeft het bedrijf nooit gedaan en het waren aanvankelijk kleine stalen schepen die te water werden gelaten voor onze visserij en anderdeels, voor het toenmalige Kongo (meestal platte bodems met wielaandrijving). Alles bij elkaar werden er op die scheepswerven van 1924 tot 1944 circa negentig schepen gebouwd. Naderhand zouden er nog 130 worden te water gelaten, maar intussen was de evolutie qua type vaartuigen en ook qua cliënteel grondig gewijzigd.

Direkteur Dewinter onderstreept hoe de diversificatie op dat dubbel plan door de omstandigheden werd gekonditioneerd. De traditie van de visserij is gebleven maar in de loop der jaren kwamen er sleepboten bij, baggermaterieel, coasters, e.a. Er diende uiteraard naar andere afzetgebieden uitgekeken (toen de bouw voor onze visserij bv. aan het slabbakken ging). Toen met de eigen IJslanders niet meer zo'n vaart liep, nam de belangstelling uit Frankrijk toe, vooral uit Boulogne en Lorient dan. En inmiddels waren de formaten steeds groter geworden. Waar



Hier de automatische plaatbrander over haar ganse breedte gezien. Een indrukwekkende machine! (foto Gilbert B.)

directeur Dewinter het zo: «Middelgrote scheepsbouw met uitgesproken technologisch karakter. Dus al wat men weerscheperen mag noemen Terzake moet men rekening houden met een steeds grotere internationale spreiding. Spreiding en dus concurrentie ook. Die concurrentie gaat van Kanada tot Zuid-Afrika, van Joegoslavië tot Hongkong, van Korea tot Japan. In feite betekent Belliard-Murdoch in België een unicum: een kwaliteitsbedrijf dat schepen bouwt met afmetingen die, qua lengte en breedte, tot 90 en 16 meter zijn beperkt. Dat is de grens. Waarom dan? Wel, de werven liggen gekneld tussen de brug van de Handels haven en de Demeysluis. Sinds jaren wordt er «gewerkt» om dat knelijzer te doorbreken maar tot dusver was het vergeefse moeite...

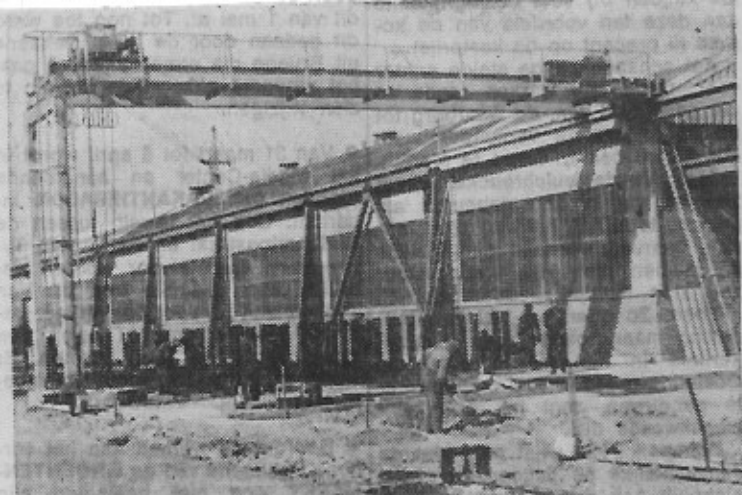
Wat zeker niet belet dat Belliard-Murdoch zich best verdedigt tegen te duchten concurrenten als Frankrijk en Polen. Dit is mede te danken aan het feit dat de reputatie van het bedrijf vooral gebaseerd is op kwaliteitswerk en sterk gepousseer-

tot geleidingen. Men werkt aan iets dat steeds verandert en beweegt. Aan iets dat men naderhand kan volgen en... verbeteren soms. Daar-aan is het wellicht te danken dat het bedrijf zoveel mensen telt die er twintig, dertig en zelfs veertig jaar bleven. «Een knal van een job» zegt Dewinter en hij vertelt over zijn broer die mijnningieur is te Eisden. Kolen van beneden naar boven, het hele jaar door. En als ze elkaar zien, zegt de broer: «Je hebt het verdraaid goed gekozen».

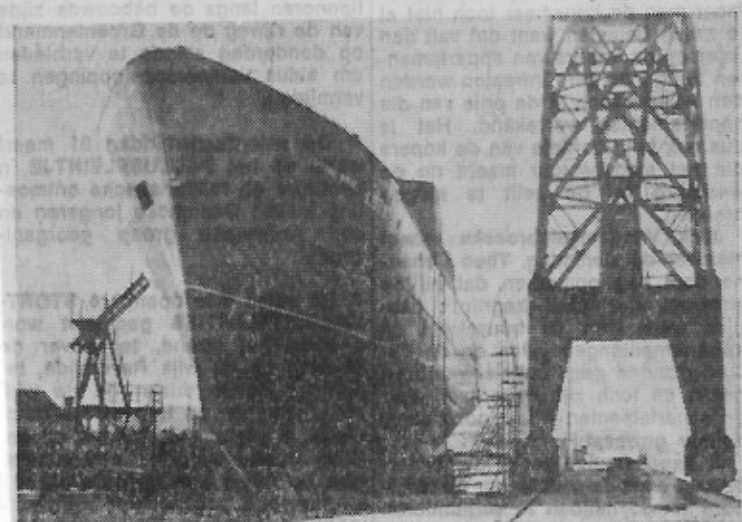
Dat heeft de directeur zeker. Hij vindt het alleen vervelend dat onze koffie diepvries is geworden. Als troost kan een knipoogje naar Lepeer gelden. Zullen we het hem zeggen? Nee, ze zullen het ons niet vertellen, maar wellicht horen we het op 3 april als de «Capitaine Byron» wordt te water gelaten. Wél kunnen we zeggen dat Belliard-Murdoch thans voor de grootste opdracht staat die de werven ooit kregen. Ze heeft met visserij te maken en ze komt uit het buitenland. Rara wat is dat? Dat vertellen we u wellicht volgende week... PO



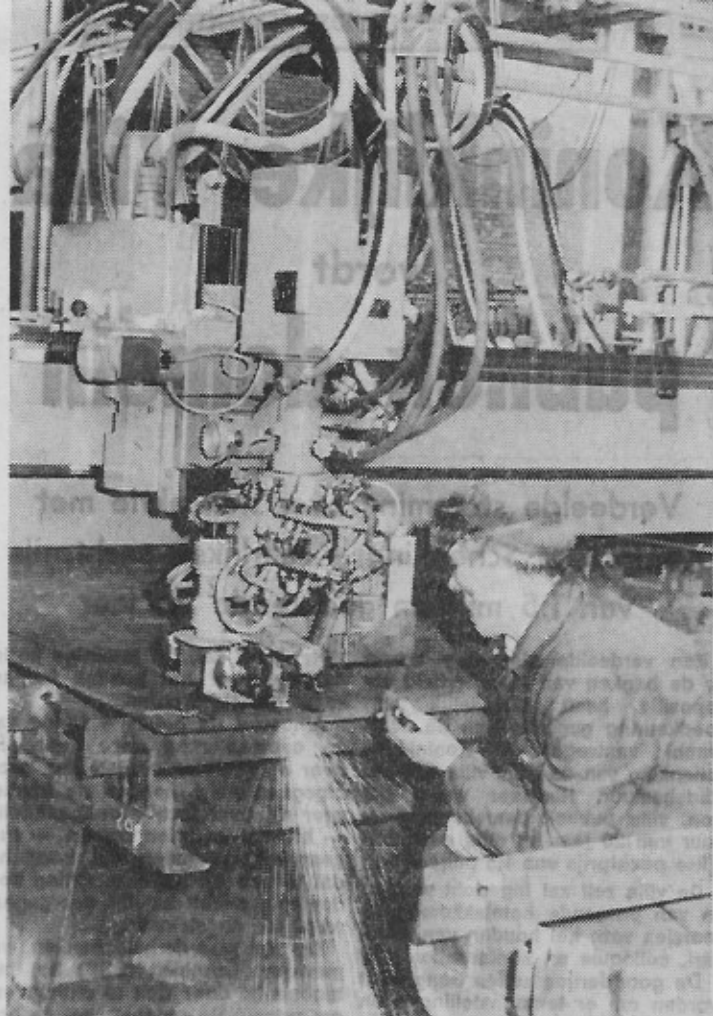
Hier wordt aan de platen waaruit straks een scheersromp wordt geboren een eerste vorm meegegeven. (foto Gilbert B.)



Vroeger moesten de platen met een karretje voor verwerking aangevoerd worden. Nu gebeurt dit via een platenrek waar een hydraulische kraan ze naar de plaatslagerij brengt. De automatisatie schrijdt snel verder!...
(foto Gilbert B.)



De boeg van de Franse hekreller «Capitaine Byron» staat al klaar om volgende week van stapel te lopen. Zo gaat dat : van staalplaat tot schip jaar in jaar uit!
(foto Gilbert B.)

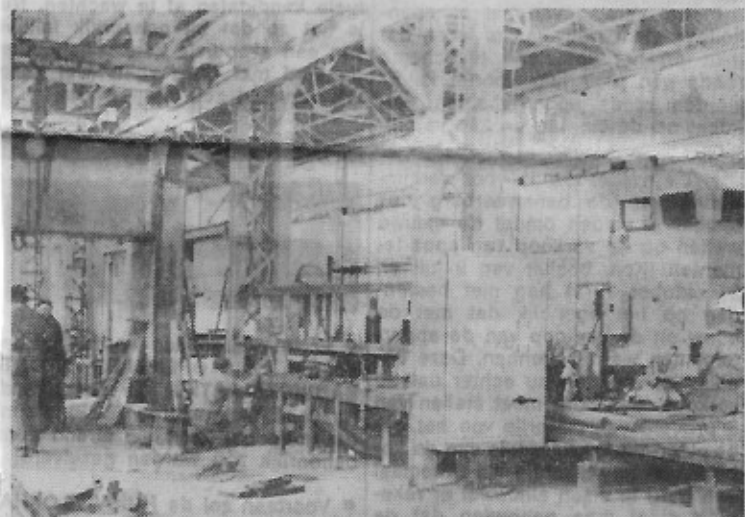


Deze automatische plaatbrander is gloednieuw en er wordt vlug en doeltreffend mee gewerkt.
(foto Gilbert B.)



Een pronkjuweel in deze goed uitgeruste ateliers : de eveneens gloednieuwe afboordmachine. Een stuk dat centen kost!

(foto Gilbert B.)



Een zicht in de nieuwe werkplaats.

(foto Gilbert B.)