

# HET VISSERIJBLAD

VRIJDAG  
1 MEI 1964

Abonnementen: Binnenl. 1 jaar 300 F - 6 maanden 150 F - 3 maanden 80 F - Buitenl. 1 jaar 325 F - Hoffl. 1 jaar Fl. 22  
Verantwoordelijk Drukker-Uitgeefster: Simonne BOLLINNE, Vindictivelaan 22, Oostende, Tel. 725.23, PCR 41.89.87

DRUKKERIJ  
Telefoon nr. 777.13

## De treurige gang van het kredietverlenen

Meer en meer gaan krachtdadige stemmen op tegen de toestand inzake kredietverlenen. Het wordt een ramp zonder voorgaande! Deze week laten we de Muggezifter aan het woord. Volgende week komen we er zelf op terug.

x x x

Aansluitend met ons praatje van verleden week, zegt men ons dat het wel goed kan zijn de huidige wantoestanden aan te klagen, maar dat dit anderzijds toch geen oplossing brengt en dat onze visserij in de allereerste plaats zou willen weten wat er kan en mag en moet gedaan worden inzake nieuwbouw, slooppremie, enz.

Mijn persoonlijk standpunt in deze is: er kan niets gedaan worden!

Hadden we een oppositie gehad in het parlement, een oppositie die druk kan uitoefenen, dan zouden de huidige maatregelen ofwel anders afgekondigd geworden zijn, ofwel door het tumult in het parlement dusdanig gewijzigd worden zijn dat iedereen zou weten waar hij staat en welke vooruitzichten hij kan en mag maken.

Dat ook de regering dat weet is maar al te duidelijk en het verwondert mij geenszins dat de Eerste Minister, ongeveer een week geleden, in het openbaar heeft verkondigd dat België slechts kan geregeerd worden door een samenwerking van C.V.P. en B.S.P.

Op het eerste zicht schijnt het nogal ongewoon dat een grote katholieke mijnheer openbaar verkondigt slechts nuttig werk te kunnen leveren, wanneer hij gesteund wordt door de socialistische (wat zal monseigneur de bisschop daarvan zeggen?), maar bij verdere beschouwing is de verklaring van Théo Lefèvre helemaal niet zó ongewoon. Als Théo de eerste mijnheer van ons land wil blijven, moet hij er eerst en vooral voor zorgen niet al te veel tegenkanting te krijgen, en daar is hij o.i. slechts zeker van wanneer de socialistische syndikaten hem steunen i.p.v. hem te saboteren met stakingen, straatrevoluties, enz.

Daarom kan er volgens mij niets gedaan worden!

Wat kunnen wij doen tegen een toestand, zoals die op vandaag bestaat, als er niemand is die met gezag DURFT en WIL en KAN optreden tegen de regering? Wie zal er in het parlement volgende punten naar voor brengen en verdedigen?

1. Er werd een kredietbeperking afgekondigd, terwijl er werd en nog altijd wordt beweerd door ministers, volksvertegenwoordigers en ambtenaars dat de kredieten voor de visserij blijven lopen. Waarom is dan geen klare wijn geschonken?
2. Het technisch comité voor scheepskrediet vergadert regelmatig voort en keurt, in normale gevallen, de ingediende aanvragen goed, waarna de aanvrager een brief ontvangt mededelend dat zijn krediet werd goedgekeurd maar dat men voor de verdere afwerking moet wachten op de waarborgverklaring van de Staat. Wij bij ons noemen dat: snijden en genezen!
3. De waarborgverklaring van de Staat mag thans slechts worden verleend na uitspraak door het ministerieel comité voor economische expansie. Uit wie en wat bestaat dit comité en wat is haar bevoegdheid? want
4. Uitspraken door dit ministerieel comité gedaan, worden, NA ACHT WEKEN, zonder gevolg gelaten!

### FEITEN:

Ik moet een nieuwe motor hebben, mijne Heren; mijn schip ligt aan de wal. In februari kreeg ik bericht dat de akte-kredietopening in voorbereiding was. Nadien werd er mij medegedeeld dat mijn zaak toch eerst nog naar het ministerieel comité moest ter goedkeuring. 7 à 8 weken geleden heeft dit ministerieel comité mijn kredietaanvraag goedgekeurd, maar mijn akte mag ik nog niet ondertekenen, mijn kredieten kan ik nog niet opnemen, mijn bedrijf moet nog maar verder kapotgaan!

Ik wilde een schip bouwen in het buitenland; mijn aangevraagde kredieten werden door het technisch comité goedgekeurd; sedert de kredietbeperkingen hoor ik elke dag dat voor nieuwbouw in het buiten-

land door het ministerieel comité geen kredieten zullen toegelaten worden; intussen heb ik mijn oud vaarttuig verkocht; ik krijg geen bericht van weigering; ik krijg geen bericht van toekenning; ik kan gemakkelijk een tweedehands vaarttuig kopen, maar mijn scheepsbouwer wil van geen kontraktbreuk weten zolang ik geen definitief antwoord heb ontvangen. Ik mag mij dus troosten met de zekerheid maanden — of zal het jaren zijn? — te zien verloren gaan, met de vrees daarna toch geen vaarttuig te hebben, uit grilligheid of uit moedwil of uit kiesinstinkten van een of andere vent die maar één zaak zeker is: zijn eigen bestaanszekerheid, en die zijn schouders onverschillig ophaalt voor mijn bestaan-ON-zekerheid.

Ik vind het een schone vent, ik vind het een pracht van een Staat, die de schijnheiligheid, het twee maten en twee gewichten, het paraplu-systeem uitspuwt en altijd, in om het even welke omstandigheden en hoe pijnlijk soms ook, durft zeggen hoe de vork in de steel zit.

Tegen al de rest zeg ik in al mijn menselijkheid, in mijn volle revolve en in mijn bewuste kiezerspotentie: FOEI!

DE MUGGEZIFTER.

## De B.602 „Zilvermeeuw” onder drukke belangstelling gedoopt HET IN DE VAART BRENGEN VAN NIEUWE TREILER BETEKENT MIJLPAAL IN DE BLANKENBERGSE VISSERIJHISTORIEK



Een blik op de doopplechtigheid van de B.602 «Zilvermeeuw» onder een drukke belangstelling.

Men moet de feiten durven onder ogen zien, en in alle eerlijkheid toegeven dat de Blankenbergse haven als specifieke vissershaven reeds lang heeft afgedaan. Amper 4 vissersvaartuigen dra-

gen nog het immatriculatienummer van de voornoemde haven, terwijl de aanvoer aldaar verhoudingsgewijze is, of anders gezegd onbestaande.

vervolg blz 2

## DE B.602 „ZILVERMEEUW” onder grote belangstelling gedoopt

(vervolg van blz. 1)

Zaterdag evenwel was een groot gedeelte van de Blankenbergse bevolking, en dan heel in het bijzonder de aldaar gevestigde vissersmensen op de been, ter gelegenheid van de doopplechtigheid van de nieuwste treiler voor de Blankenbergse vissersvloot, de B.602 «Zilvermeeuw» welke op 'n Zeebrugse scheepswerf gebouwd werd voor rekening van de reders Bogaert Maurice, uit Heist, en Wittevrongel Désiré, gehuisvest te Blankenberge. Het was inderdaad 18 jaar geleden dat nog een dergelijke plechtigheid had plaats gegrepen.

Een bevlagde kade duidde reeds op een bijzondere gelegenheid, terwijl een dikke menigte zich verdrong om de sierlijke eenheid. Zachtjes deinend lag het vaartuig daar, met draaiende motor wachtend op een komende korte proefvaart.

X X X

Onder de talrijk opgekomen belangstellenden bemerkten wij ondermeer de heren reders Bogaert en Wittewrongel met hun dames en familie; dhr Devriendt, burgemeester van Blankenberge; schepen Boute; de gemeenteraadsleden Pyck, Content, Depauw, Horseele en Pauwels; dhr Jozef Deroose, directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand; de bouwvan van de nieuwste Blankenbergse eenheid, evenals talrijke gekenden uit de visserijbedrijvigheid.

Het was E.H. Rubens die de B.602 «Zilvermeeuw» doopte. Burgemeester Devriendt trad op als peter, terwijl mevrouw Wittewrongel echtgenote van een der reders als met 'r fungeerde. Na de traditionele aanbrengring van de Paasnagels, hield E.H. Rubens een korte toespraak, waarin hij een vergelijk maakte tussen de religie en de visserij.



Sierlijk bevlagd verlaat de nieuwe Blankenbergse treiler de havengeul voor een korte proefvaart.

Hierop kwam burgemeester Devriendt aan het woord. In zijn inleidingsrede wees hij er in de eerste plaats op dat het een grote dag was, niet alleen voor de lokale visserijbedrijvigheid, maar voor de ganse stad. Spreker haalde aan dat zijn stad als vissershaven reeds iange jaren van geen betekenis meer is, waarbij hij de hoop uitdrukt dat door het in de vaart brengen van de B.602 «Zilvermeeuw» ook meteen een einde mag komen aan deze toestand. Tot slot brengt hij een warme en gemeente hulde aan de uitbaters en hoopt dat hun vaartuig steeds een behouden vaart en rijke vangsten moge aanvoeren. Een heildronk besluit deze plechtigheid.

### DE TECHNISCHE GEGEVENS

De B.602 «Zilvermeeuw» is een houten vissersvaartuig van het kleine middenslagtype. Het vaartuig heeft de volgende hoofdafmetingen:

Kiellengte: 14 meter.  
Breedte: 4,75 meter.  
Diepgang: 2,60 meter.

De B.602 «Zilvermeeuw» is uitgerust met een Scania Vabis motor van 170 P.K.

### DE MAIDENTRIP...

Woensdagmorgen is de B.602 «Zilvermeeuw» dan voor de eerste maal naar de visserijgronden vertrokken. De volgende bemanning werd aangemonsterd: stuurman-medeëigenaar Bogaert Maurice, motorist Georges Janssens, Werner Bogaert, zoon van de stuurman als matroos en tenslotte Ivan Maenhout als scheepsjongen.

Wij willen hier niet achterwege blijven met onze gelukwensen en richten tot de reder, de schipper en bemanning een gemeend proficiat, behouden vaart en rijke vangsten.

## De Blankenbergse Vissershaven

### DOORHEEN DE JAREN...

Nu wij het toch hebben over Blankenberge als vissershaven, willen wij in de onderstaande regels nogmaals de historiek overlopen van beoelde haven, waarvan de aktiviteit om uiteenlopende redenen doorheen de jaren slonk om tenslotte op heden alle betekenis te hebben verloren.

X X X

Op het einde van 1947 en begin 1948 werd er heel wat gesproken en geschreven over een eventuele ombouw en uitbreiding van de Blankenbergse haven. Cijfers werden aangehaald uit de stadsbegroting welke dergelijke projekten in het vooruitzicht lieten stellen. Hiermede werd in de eerste plaats gehoopt het verval, waaraan Blankenberge toen reeds verscheidene jaren leed, te stoppen.

Toen reeds stelde men zich in belangstellende kringen de vraag of het nog zin had te hopen op deze heropstanding. Was het nog nuttig om ettelijke miljoenen te besteden aan de instandhouding van Blankenberge als vissershaven, en nochtans...

### EENS KOESTERDE BLANKENBERGE

#### GROOTSE PLANNEN.

Hiervoor moeten wij nochtans verscheidene eeuwen teruggaan, en wel tot in het jaar 1401. In dit jaar werd een plan ontworpen om de stad Brugge te verbinden met de zee nabij Blankenberge, omdat de verzanding langs het Zwin dreigde een einde te maken aan Brugge's waterweg langs Damme en Sluis. Ook in het jaar 1945 werd een plan ontworpen dat Blankenberge's heropstanding had kunnen bewerkstelligen. Evenmin als in 1401 kwam het evenwel in het laatste jaar tot een realisatie van de vooruitzichten.

X X X

Toen Gent een verbinding met de zee zocht, werd in 1865-66 opnieuw een gelijkaardig plan ontworpen. Een kanaal Gent-Brugge zou doortrokken worden tot aan de zee nabij Heist. Gent kreeg zijn weg naar de zee, maar het was de Schelde bij Terneuzen. In 1907 werd Brugge met de zee verbonden. Voordat het evenwel zover kwam vocht Blankenberge hardnekkig om deze verbinding op zijn grondgebied te krijgen. Men beriep zich hiervoor op het feit dat in de zestiende eeuw een soortgelijk plan bestaan had en vooral op het kanaalontwerp uit de Franse tijd.

In 1811 immers was Napoleon persoonlijk te Blankenberge geweest om aanwezig te zijn bij het afpalen van het gebied waar de Blankenbergse haven zou komen, van waaruit een diep kanaal naar Brugge kon leiden. De val van Napoleon bracht evenwel een mislukking van het plan. Van een nieuwe droom in 1870 om een voorhaven van Brugge te worden kwam evenmin iets terecht.

Tenslotte is alleen een kleine schuilhaven voor vissers tot stand

gekomen tussen 1862-1873, met evenwel...

### EEN BESCHIEDEN ROL

Het verval der visserijbedrijvigheid in de Blankenbergse haven dient in de eerste plaats te worden toegeschreven aan de ontoereikendheid van de aldaar gevestigde inrichtingen en akkomodaties. De lokale vissersvloot, die in het jaar 1930 nog 36 eenheden omvatte liep in 1939 terug tot nog 20 vaartuigen. Anderzijds dient vermeld te worden dat, waar in de andere drie nationale vissershavens de aktiviteiten met een ontstellende snelheid toenamen en een zekere voorspoed kon genoteerd worden, het bedrijf te Blankenberge kwijnend was en de zwanenzang begonnen.

Reeds vóór de oorlog verkeerden de kom en de havengeul in een slechte staat; zij waren niet alleen bij een gebrek aan voldoende en behoorlijk baggeren gevaarlijk voor het bedrijf, maar berokkenden de Blankenbergse vissers tevens veel tijd- en geldverlies. Het dok en ook de vismijn die zouden moeten verplaatst worden, waren onvoldoende om de instandhouding van het bedrijf mogelijk te maken. Het mag dan ook geen verwondering baren dat de aktiviteiten voortdurend verslapten, en steeds meer en meer vissersvaartuigen met Blankenberge als thuishaven hun vangsten gingen verkopen, hetzij in de Oostendse vismijn, hetzij in deze van Zeebrugge.

Meteen was een reeds lang verwachte gebeurtenis een werkelijkheid geworden: in de laatste dertig jaar heeft Blankenberge als vissershaven een bijzonder bescheiden rol gespeeld. De afmetingen en diepgang van de havengeul zijn tenandere een beletsel om de stad toe te laten uit te groeien tot een betekenisvolle vissershaven.

Wel hebben er plannen en vooruitzichten bestaan om op de linkeroever van de havengeul een volledig nieuw havenkompleks aan te leggen; wel hebben de opeenvolgende burgemeesters bij hoog en bij laag gezegd dat er thans spoedig een aanvang zou genomen worden met bouw van dit kompleks. Steeds evenwel bleven het bij beloften...

X X X

Thans zijn wij gekomen in 1964 en wij vragen ons af of de bevoegde instanties het nog wel nodig en nuttig zullen achten om Blankenberge als vissershaven volledig uit te bouwen en te reorganiseren. Wij betwijfelen het sterk, en wel in de eerste plaats wegens de praktische onbestaande vloot welke Blankenberge als thuishaven heeft. — B