

## 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 Wittevrongel 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 gemeende 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