

## De visserij te De Panne - IV <sup>1</sup>

Bij mooi weder en zuid- of z.w.-wind kwamen de eerste boten die 's morgens haring hadden gevangen reeds om 3 tot 4 uur in de namiddag in het zicht van De Panne, waar al de oude vissers, vrouwen en kinderen op de uitkijk stonden. Men herkende de boten aan de vorm van hun zeilen. Op de dijk heerste alsdan een ongewone drukte, terwijl de vissersvrouwen in allerijl naar Oostende trokken met vers linnengoed.

De toevoer van ijle haring te Oostende werd mettertijd zo groot dat er aldaar een specifieke handel ontstond met het oog op de uitvoer naar Duitsland. De Franse vissers aange trokken door het voorbeeld der Pannenaars, losten nu eveneens hun vangsten te Oostende, zo verzwakte geleidelijk het toezicht der kustwachters.

Toen er storm opstak, vluchtte men de havens van Kales, Grevelingen of Duinkerke binnen. De plaatselijke handelaars waren dan telkens in hun nopjes. De Belgische vissers mochter echter geen kgr. vis aan wal brengen in ruil voor mondvoorraad.

Grevelingen was een „rustige” haven, doch viel snel droog, zodat men niet kon uitvaren wanneer men dit wenste.

In het „Paradijs” of de vissershaven van Kales, was het verblijf er eerder onaangenaam. De haven lag er in een net van muren gevangen. Alhoewel de sluizen van de visserskom gesloten waren, was de deining van het water er nog geweldig. Bij vloed diende men de wacht te houden met kurkzakken om averij te voorkomen. Bij ebbe wanneer de haven droogviel moest men de slagzij der schepen steeds aandachtig nagaan.

Wanneer nu mooi weder aanbrak, heerste er onmiddellijk een oorverdovend getier. Iedereen wilde het snelst zee kiezen; de sluizen werden slechts geopend wanneer het water reeds goed gevloeid was. Indien de „Koolbak” niet al te snel in zee stak, dan werd de vangst buitengewoon. Gedurende de eerste tij na de storm waren de vangsten reusachtig en werd Oostende's anderendaags overstroomd door een grote aanvoer.

Rond Karnaval trok men naar huis indien er niets te vangen viel (ten zeerste gevierd te De Panne en Bray-Duinen). Ver-

1. *B.d.K.*, 11e jg. blz. 49 en 97; 13e jg. blz. 69.

spreidde zich echter het gerucht dat een haringstaart gezien werd. dan koos men hals over kop zee te Duinkerke of Nieuwpoort.

De vissers uit de Westhoek, die het monopolie dezer visserij bezaten bouwden steeds grotere schepen. Dandy's en Smacks daagden eveneens op. De scheepswerf van Nieuwpoort, de drie te De Panne en deze van Grevelingen, deelden in de nieuwe welstand.

Vissers uit Oostende en enkele uit Heist waagden nu eveneens hun kans. Zij bezaten echter dezelfde hardnekkigheid niet. Na een drietal dagen van slecht weder en geringe vangst trokken zij ontmoedigd weer heen, daar zij de gewoonte hadden van iedere dag in hun thuishaven aan te landen. De vissers uit de Westhoek gewoon te „nestelen” in vreemde havens, bleven er dagenlang op vinkenslag liggen en eer een mooie dag verlopen was, voer reeds een derde van de vloot Oostende- waarts met de ruimen vol rijke vangsten.

De vermaarde „open boten” van de Oostendse sprotvissers kwamen soms ook even hun kans wagen. Zij bezaten echter geen slaapgelegenheid, noch windas en hoe koen de bemanningen ook waren, het diepe water, de felle stroom en het gebrek aan een degelijke uitrusting deed hen spoedig deze visserij opgeven.

Rond 1910 was er reeds een grote Belgische vissersvloot die zich op het vangen van ijle haring toelegde. De Westhoek had hierin het leeuwenaandeel. Door het inleggen van grotere boten viste men nu langer, was men sneller heen en terug, men voer niet meer zo regelmatig iedere avond een haven binnen om er te overnachten. Bij mooi weder bleef de ganse vloot in zee, soms viste men dan wel, doch meestal bleef men aan het anker liggen daar de haring te hoog zat en het net op de grond. Het leek wel een grote stad vol licht in de nacht. Van 1920 tot 1930 gebruikte men nog steeds het staande net dat 12 tot 15 vadem lang was. Zij verdwenen na 1930 toen de motorschepen met sleepnetten ten tonele verschenen.

Een der beste haringvissers was onbetwistbaar Maurits Lenaert, ervaren doch ook gelukkig bij de vangst. Hij verdronk op 20 mei 1940. Toen hij met zijn moderne motortreiler O 288 „Normandie”, vrucht van zijn noeste werkkraft, de haven van Dieppe verliet, stootte hij met zijn schip op een magnetische mijn. Zijn vrouw, drie zonen en een dertigtal vluchtelingen op weg naar Engeland vonden er de dood.

August Boels, Karel Vileyn, Sissen Walraeve... waren

eveneens ervaren haringvissers, die goed hun deel hebben gevangen.

### *De vissersvaartuigen te De Panne*

De klassieke vissersboot van De Panne was de „Logger” van Franse oorsprong; door de snedigheid van het schip en de goede zeilage (vierkantige) was het bijzonder geschikt voor de haringvangst. Toen het drijfnet aan bod kwam gaf men de voorkeur aan „Kutters”, deze boten waren groter, sterker en vooral geschikt voor het vangen van verse vis in volle zee.

De „Dandy-Kutter” (kostprijs 11.000 fr.) was dezelfde als deze te Nieuwpoort en Oostende. Alhoewel minder degelijk bij het vangen van haring, bracht het schip vaak grote vangsten aan wal, die telkens in een haven dienden gelost te worden.

De eerste sloepen van De Panne bedroegen 10 tot 15 ton, met een bemanning van 8 tot 9 vissers. Er was immers veel volk nodig aan boord voor het hanteren van de drijfnetten.

Rond 1900 bestond de vloot uit grote Panneschuiten en kleinere Panneboten. Deze schepen waren, wat hun vorm en hun tuig betrof volkomen eender, doch de schuit had grotere afmetingen en was bovendien zwaarder gebouwd. Hieromtrent verneemt men in het werk *Onze Zeil-Vischsloepen* geschreven door Frans Bly (uitgave A. Siffer, Gent 1902) hoe de Panneschuit ongeveer 35 voet lang was, 14 voet breed, 5 1/2 hol en beschikte over een laadruimte van 13 ton. De romp was samengesteld uit de volgende delen: Kiel, voorsteven, naarloop, achtersteven, dodeman, spiegel, 23 spanten, kolzwijn, buitenhuid, wegering en dekbalken.

De VERSCHANSING was gemaakt van even zware planken als de buitenhuid. De bovenste droeg de naam van „OPPERBOORD” en was aan de steven bevestigd door middel van een knie „TABLETTE” geheten. Tegen de opperboord waren de BOORDEN (reling) aangebracht.

Het dek liep niet tot achter onafgebroken door. Midscheeps was er een wijde opening gelaten „PUT” genoemd. Deze gaf toegang tot de ROEF en bevatte o.m. het fornuis waarin de garnalen gekookt werden. De put werd gedeeltelijk bedekt met losse planken (stoelplanken) of geheel gesloten met luiken.

Het voorste gedeelte van het dek heette „PLECYT”; daaronder was het voorruim. De roef, het verblijf der bemanning

strekte zich uit tussen het voorruim en de put. Banken noch tafel vond men er, terwijl kooien slechts aan boord van enkele schuiten werden aangetroffen.

Het ACHTERRUIM, de HEL (ook blekhol van het Engels: black hole = duister hol) genoemd, was bestemd tot bergplaats van scheepsbehoefden.

Onder de hel en onder de roef lagen de stenen als ballast opgestapeld. Verder merkte men nog op: het roer dat door haken en vingerlingen aan de achtersteven was bevestigd en voorzien van een ZORGLIJN. De roer- of helmstok, de stuurbank of luitaardsbank, dienende tot zitplaats van de roerganger; de overloop voor de grootzeilschoot; de bolders; de kam, klampen en karvielnagels voor het beleggen van touwwerk, de luiken, de pomp en de trulle (treuil of kaapstand).

De TRULLE bestond uit een houten rol, waarvan de as op twee houten stijlen rustte en door een wrang werd omgedraaid.

De Panneschuit voerde drie masten, welke alle drie konden gestreken worden. Voorop stond de FOKKEMAST, midscheeps de GROTE MAST en tegen de spiegel aan de DRILLEMAST (druilmast).

De ZEILEN aan fokke- en grote mast gehesen waren behalve kluivers en het kleine topzeil, vierkantig; de druil was driehoekig.

Hierna volgen de namen der zeilen aan boord van een Pannesloep:

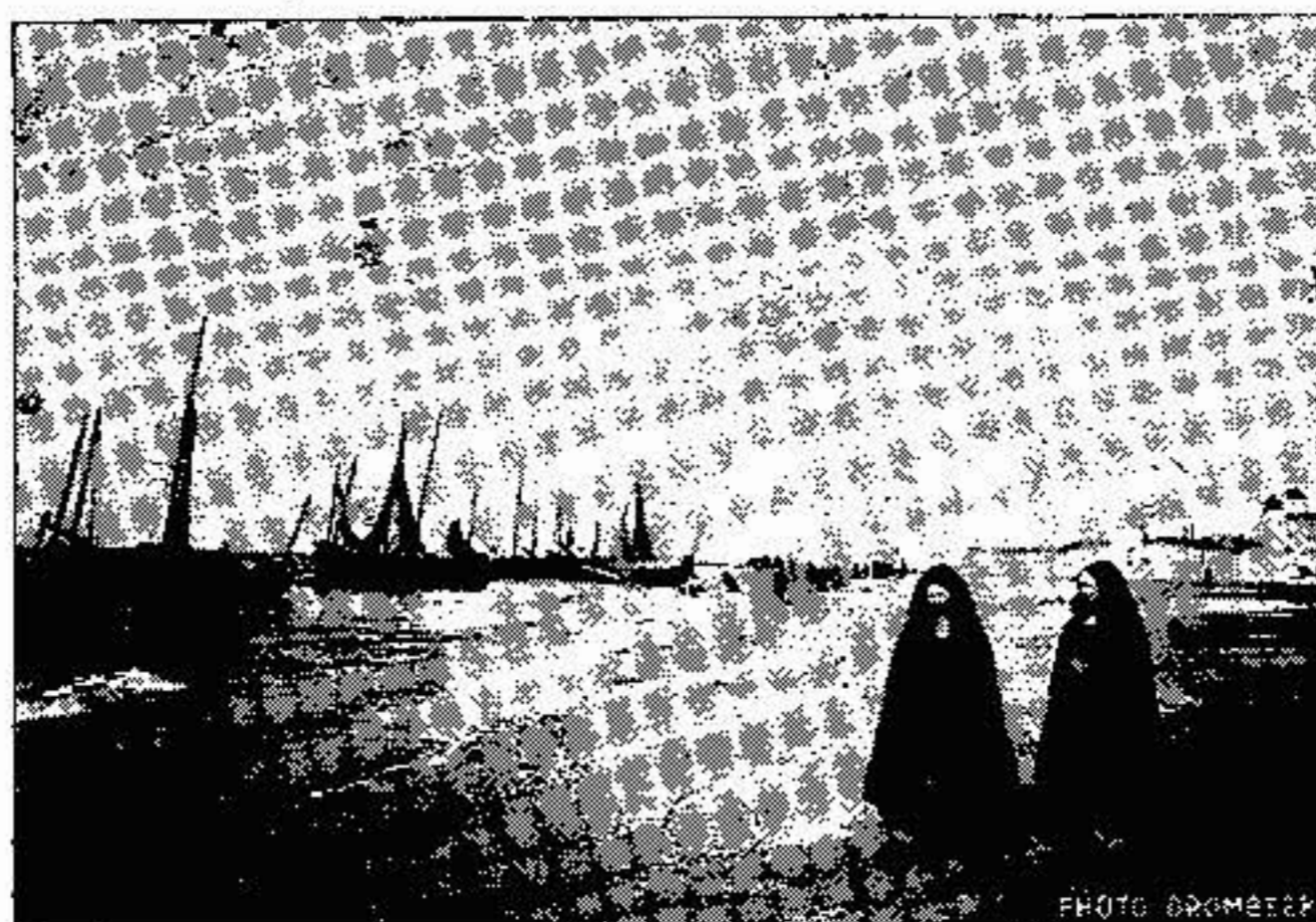
1. De grote Kluiver.
2. De kleine Kluiver.
3. Fok
4. Grootzeil (gewoonlijk „taljevang” genoemd naar het Franse „taille-vent”).
5. Groot topzeil (ook marszeil geheten).
6. Klein topzeil (stond bekend onder de naam van „kapijo” = chapeau).
7. Drille (druil).

### *Bloeitijdperk 1900-1910*

In het jaar 1894 bezat De Panne 80 vissersboten, er waren zes sprotrokerijen, twee scheepswerven en een paar pakhuizen waar men touw- en zeilwerk nazag en herstelde. De scheepsbouwers noemden Jan Denijs en De Mol.

Bij de eeuwwisseling in 1900 kende de plaatselijke visserij

een ongewone bloei, er vielen toen 103 vaartuigen te noteren, wat te danken was aan de krachtige levenswil der bevolking. De vissers hadden immers kinderrijke gezinnen, zij trachtten dan ook al hun zonen in hun bedrijf in te schakelen. Zo werden langzamerhand grotere en beter uitgeruste boten ingelegd. Middelerwijl was er een derde scheepswerf komen opdagen; alle hadden handen tekort om de bestellingen uit te voeren. Naast deze grote Panneboten maakte men eveneens gebruik van kotters en dandy's. De kleinere boten verkocht men aan de vissers uit Bray-Duinen die voeren op Duinkerke.



Pannepotten  
rond 1900  
Bloeitijd

*Drukplaat Gem. De Panne*

Een statistiek uit 1907 nopens de verkoop van vis in de mijn van Oostende, toont ons meteen de belangrijkheid van de vloot uit De Panne.

Oostendse boten : 4.089.615 fr.  
Nieuwpoortse boten : 132.939 fr.  
Blankenbergse boten : 11.342 fr.  
Pannese boten : 366.431 fr.

Rotus schreef in *De Vlaamsche Zeevisscher* – maart 1910 onder de hoofding „Onze Zeevisscherij in 1909” :

„De sloepen van de Westhoek verkochten in 1908 in de mijn van Oostende voor 372.429 fr. en in die van Nieuwpoort voor 159.885 fr. ; dat maakt te zamen 532.314 fr.

In 1909 bedroeg de verkoop der zelfde sloepen te Oostende

392.305 fr. en te Nieuwpoort 208.498 fr. ; te zamen 600.803 fr. dus omtrent 70.000 fr. meer dan verleden jaar.

De Blankenbergse sloepen gaven in 1908 een totale opbrengst van 261.060 fr. In 1909 verkochten zij te Blankenberge voor 278.957 fr. en te Oostende voor 7.845 fr., te zamen voor 286.802 fr. Ongelukkig is de toestand minder voldoende te Oostende ; de stoomvisserij bracht in 1909 meer dan 100.000 fr. minder op dan vorig jaar ; men berekent het tekort op 7.000 fr. per schip. In 1908 was de verkoop der Oostendse zeilsloepen in de mijn voor 1.323.754 fr. vis en in 1909 slechts voor 1.236.588 fr."

Uit het werkje *Enquête sur la pêche maritime en Belgique* uitgegeven in 1910 door het Ministerie van Nijverheid en Arbeid, verneemt men dat inzake vlootsterkte De Panne op de tweede plaats kwam, onmiddellijk na Oostende. Zeebrugge was toen nog niet openverklaard voor de visserij.

#### *Het bekende visserslied van De Panne*

Dit dankt men aan E. H. Alfons Mervillie, geboren te Wontergem (O.-Vl.) op 17 mei 1856. Hij liep school te Dentergem, had in het Klein Seminarie te Roeselare, Hugo Verriest tot leraar. In 1882 priester gewijd. In 1891 onderpastoor te Dudzele, in 1895 overgeplaatst naar Nieuwpoort, in 1898 onderpastoor te Aartrijke.

Te Aartrijke was hij 15 jaar onderpastoor en de spil van de zanggilde en de fanfare. Hij trok met zijn Aartrijkse zangers naar De Panne waar voor 't eerst het „Duinenlied" (Leve De Panne daar staat mijn huis, Leve De Panne en het zeegedruis) weerklonk.

Hij was niet alleen een volksgeliefde priester, doch ook een woord- en muziekkunstenaar. Naast gedichten in de trant van Guido Gezelle, schreef hij volkse verhalen. Hij maakte eveneens naam als musicus. Men noemde hem „Bach-Mervillie" ; hij schreef buiten het „Duinenlied" nog het „Oogstlied" een kerstlied „Duizende Sterren", tal van orgelstukken, een vierstemmige mis en meer dan een dozijn liederen op tekst van Gezelle.

In 1913 werd hij pastoor te Nieuwkapelle bij Diksmuide en nam in 1933 ontslag om zijn laatste levensdagen als rustend priester door te brengen te Kortrijk. Hij stierf er op 4 april 1942, bijna totaal vergeten.

Het bekende visserslied „Leve De Panne daar staat mijn huis", door hem geschreven rond 1880 en ook door hem ge-

komponeerd, werd achteraf geschaafd en omgewerkt door E. H. Dequidt, de dichter van :

„De dauw giet over 't groene veld,  
zijn gloed van edelstenen,  
en uit de berstende aarde welt  
een bron van schatten ongeteld,  
wanneer de wolken wenen...”

### *De Panne-schuilhaven*

Door de verhoging van de tonnemaat welke niet meer toeliet aan deze schepen van het strand te bereiken werd het probleem van een plaatselijke haven gesteld. De meeste vissers waren eigenaars van hun boot en tevens van hun woning. Ook voor de kleine sloepen zou dit een zegen zijn, gezien het pijnlijk lossen of het versjouwen van de vangst in rugmanden doorheen het ijskoude water.

Het probleem „Panne-Schuilhaven” werd voorgoed in het brandpunt der belangstelling gebracht toen E. H. Dequidt in 1906 als dorpsheerder op St.-Pietersparochie werd aangesteld.

Deze geestelijke werd als jongste van vijf kinderen te Oeren geboren de 3e januari 1858. Was in 1881 amper diaken reeds leraar aan het college der Onbevleete Ontvangenis te Veurne. Werde priester gewijd in 1882. In het jaar 1889 betrad Emiel Vliebergh als student de poësisklas. E. H. Dequidt was een vriend van Gezelle en Verriest en tevens dichter. Hij maakte de zaak aanhangig bij de hoogste instanties, volksvertegenwoordiger Helleputte spande zich voor de wagen. De Kamer sprak zich alras eenparig uit. Bij koninklijk besluit van 31 mei 1907 werd een som van 50.000 fr. ter beschikking gesteld van een commissie ten einde de studie te kunnen aanvatten.

De eerste zitting van de algemene commissie greep te Brussel plaats op 27 juni 1907, de leden waren : E. d'Arripe, schepen ; F. Maertens ingenieur van Bruggen en Wegen uit Nieuwpoort ; C. Piens eerste ingenieur uit Brugge ; A. Pil, volksvertegenwoordiger ; A. Pison, patroon-visser ; verder de h.h. Romijn, Troost, Vanderlinden, Van Gansberghe, Verhaegen, Vierendeel.

M. Verhaegen was voorzitter. Alhier vernam men dat er een diepte bestond „Potje” genaamd, gelegen achter de banken : Trapegeer, Broersbankje en de Oever, waar men veilig was bij storm.

Het „Potje” was te bereiken langs Zuidkote of langs het N.O. ; deze laatste doorgang diende echter verbeterd te worden door uitbaggering. Verder werd er op gewezen hoe het verlies van boten tevens dit van nering betekende. Ook het moreel aspekt werd belicht, de visser-boer overgeplant naar de havenstad zou er zijn gezonde eigenschappen bij inschieten. (Verslag der commissie uit de nalatenschap van A. Pison).

Op 31 juli 1907 stelde men een studie samen nopens het „Potje”. Op 2 nov. 1907 werden verscheidene vissers daarover onderhoord : Henri Viaene, Charles Pyson, M. Vileyn, Louis Decrop van De Panne en Henri Verleene uit Koksijde.

Een zelfde ondervraging greep plaats op 31 augustus 1908 met Henri Ghys, Frans Calcoen, Leopold Ghys, Charles Cloet, vissers en loodsen uit Nieuwpoort.

(*De Vlaamsche Zeevisser*, februari 1910, archief Kan. Ernest de Spot).

De tweede zitting greep plaats te Brugge op 14 oktober 1907. Aldaar werd verslag uitgebracht nopens het bezoek aan de havens : Lowestoft, Southwol, Yarmouth, Grimsby, Hull, Aberdeen, Peterhead, Scheveningen, Ijmuiden, Geestemunde (Duitsland) en Esbjerg (Denemarken). Later werden ook Duinkerke, Kales, Grevelingen en Bonen bezocht.

De derde vergadering greep plaats te Brugge op 10 augustus 1908. Er werd aangenomen dat het aanleggen van een haven mogelijk was, de vissers verklaarden immers dat het „Potje” bij storm meer veiligheid bood dan de haven van Nieuwpoort. Bovendien was het een aanmoediging te meer voor de visserij, daar het land slechts voor 3.000.000 fr. vis uitvoerde, doch voor 25.000.000 fr. diende in te voeren.

De vierde zitting greep plaats te Gent op 29 december 1909. De voorlopige werkzaamheden werden dan als beëindigd beschouwd, de verslagen stuurde men aan het adres van de minister van Openbare Werken. Tevens vernam men dat in 1903 De Panne-Koksijde 104 boten bezat, met een gezamenlijke tonnemaat van 860 ton, bemand door 484 vissers, terwijl de verkoop der vangsten 1.288.408 fr. had opgebracht.

De gemeente Adinkerke zou de nodige gronden afstaan en een maatschappij voor Zeevaart en Visvangst gepolst worden ; verder werden stappen aangewend om de gronden tegenover het „Potje” gelegen te onteigenen ten einde er de haven, een kanaal, spoorwegen, woningen en pakhuizen te kunnen oprichten.

De commissie gaf voorkeur aan het ontwerp B, waarin een

diepte van 5 meter voorzien was, zodat de haven toegankelijk zou zijn voor de schepen der diepzeevisserij, welke reeds in het bezit waren van stoominstallaties.

De Engelse havens hadden er iedereen van overtuigd dat een dichte opeenvolging van havens geen schade onderling kon berokkenen, daarenboven voorzag men dat Panne-Schuilhaven een grote toekomst tegemoet ging. Tevens werd een eerste krediet aangevraagd ten einde het vertrouwen te kunnen winnen van grote financiële groepen.

### *Handelscommissie*

De eerste zitting van de Handelscommissie greep plaats te De Panne op 11 augustus 1908. Het eerste doel was de gemeente en de vloot te vergelijken met de andere havens der Belgische kust. Zo kwam men tot onderstaande statistiek :

	1903	1904	1906
De Panne	80	85	76
Nieuwpoort	12	14	46
Koksijde	16	14	2
Oostduinkerke	27	28	12

Met boten van kleinere tonnenmaat bracht De Panne, zonder haven, het dubbel aan wal van Heist, Blankenberge en Nieuwpoort samen.

De tweede zitting van de Handelscommissie werd gehouden te De Panne op 15 december 1907. Het doel was aantal en afmeting der boten na te gaan die eventueel een onderkomen zouden vinden in de nieuwe haven. De Panne-Koksijde : 104, verhoogd met 25 uit Nieuwpoort, die in geval van storm de schuilhaven zouden komen opzoeken ; zo aanvaardde men het getal 150. Lengte : 8 tot 13 m ; breedte : 3,60 tot 4,40 ; voet 4 tot 8.

Algemeen werd aanvaard dat de haven een centrum moest worden voor de stoomboten, dat de visser uit De Panne verknocht moest blijven aan zijn geboortestreek, teneinde zijn goede hoedanigheden te bewaren ; dat men het heen- en weerreizen naar Nieuwpoort diende te vermijden waar het schip zijn thuishaven had, daar het op het strand niet meer aanleggen kon. Iedereen was het eens dat dit nutteloos trajekt veel onkosten, tijd en geldelijk verlies met zich bracht, daar er geen gepaste verbinding bestond en het onderhoud van de boten en de netten onder dit euvel leed.

Een derde zitting greep plaats op 20 september 1908 te De Panne. Een maatschappij zou aangesproken worden om de haven van een uitrusting te voorzien en deze gedurende 75 jaar te onderhouden. De grootte van de haven werd op 12 ha. geschat, met de installaties op 40 ha.

De vierde zitting werd te Brussel gehouden op 14 december 1909. Men vernam er dat de familie Calmeyn, eigenaar der gronden geen 100 maar slechts 40 ha wenste af te staan tegen 10.000 fr. de ha. De commissie wenste echter slechts 1.000 fr. per ha te betalen en gaf nadere beschrijving van de ligging de ingang zou op 800 meter komen te liggen van de Koninklijke straat. Op 22 juni 1909 liet de familie Calmeyn, door bemiddeling van notaris Taymans weten dat een haven haar gronden in waarde zou doen verminderen; de dijk immers werd gebroken, een haven was vanzelfsprekend vuil en zou de ontwikkeling van de badplaats hinderen; slechts 30 ha. wenste de eigenaar af te staan en vroeg een grote som als schadeloosstelling.

#### *Technische Commissie*

De eerste vergadering van de technische commissie verliep te De Panne op 31 juli 1907; daarin werd vastgesteld dat de N.O. doorgang 600 m. breed was en 4 m. diep.

De tweede zitting had plaats op 2 november 1907 in dezelfde gemeente, dit om de ontboden vissers te ondervragen, nopens wind, toegang der Belgische havens bij storm en kalm weder, het herkennen van de boeien, toestand bij de Trapegeer, Broersbankje en Westdiep. Nopens het „Potje” bij storm, de veiligheid...

Aldus vernam men dat Duinkerke de beste haven was en Nieuwpoort de slechtste en men heel wat veiliger bij storm in „Het Potje” lag, welke gemakkelijker toegankelijk was dan de haven van Nieuwpoort.

De derde zitting greep plaats te Nieuwpoort op 31 augustus 1908. Alhier werden de reeds vernoemde vissers uit Nieuwpoort ondervraagd, welke bevestigden dat het „Potje” bij alle weer toegankelijk was.

Een vierde zitting werd nog te Brugge gehouden op 9 december 1908. Een vijfde op 11 december 1909. Aldaar werden drie plannen voorgelegd. Plan A kostte 9.308.000 fr. indien men het wilde verwezenlijken, wat echter 1.042.000 fr. onder de kostprijs van plan B en 1.130.000 fr. onder deze van C lag.

De voorhaven zou 560 meter lang zijn en 70 tot 210 m. breed. Verder werden besprekingen gewijd aan de te gebruiken materialen, de sluis, vlotkom, toegangskanaal en kuisbank.

Dit was meteen het roemloze einde van drie commissies, de plannen zouden achteraf nooit uitgevoerd worden.

Ondanks de inzet van pastoor Dequidt in samenwerking met zijn vriend en oud-leerling hoogleraar Emiel Vliebergh, was de zaak ten dode opgeschreven. Ondanks het gunstig verslag van volksvertegenwoordiger Helleputte op 30 april 1906, ondanks de innemendheid van minister Schollaert en prins Albert en het voordelig verslag uitgebracht door de hoofdafdeling van de Kamer kwam de zaak niet vlot.

Reeds op 30 mei 1905 schreef Vliebergh aan Dequidt: „Helleputte zegt me dat Minister de Smet de Naeyer zo goed niet gesteld is als Schollaert. Dit kan niets goeds voorspellen want achter de Smet de Naeyer staat Leopold II, die het aantal vissershavens niet wil zien aangroeien, vooral omdat Oostende er tegen in verzet komt.”

Senator R. de Spot uit Veurne en de heer d'Arripe toen schepen van Adinkerke en toekomstige burgemeester van De Panne ijverden verder, doch het ontwerp bleef voorgoed weggeborgen in lijvige dossiers.

E. H. Dequidt bleef hopen op een goed verloop, zelfs laat hij in het voorjaar 1910 nog twee uitvoerige bijdragen verschijnen in de *Vlaamsche Zeevisser* ter inlichting van de vissers en bedoeld als propaganda (archief kan. Ernest de Spot, oud-aalmoezenier bij het Zeewezen.)

Dit proza werd geschreven onder de schuilnaam Elmo, men verneemt erin o.m. :

### *Waar zou de haven komen?*

„Stapt langs de zee, van aan de oude kalsijde, 1.300 meter omtrent naar de Franse grenzen toe, en houdt daar stil. Daar staat gij in het midden van de ontworpen haven. Ziet gij zeewaarts, daar ligt het „Potje” voor U. Ziet gij van op de „Dooman” de duinen in, daar overschouwt gij de „Vossepanne”, de Doornpanne”, de „Katrolpanne”. Zo nu de haven zou komen, recht van uit het „Potje” door de zeebarm, in- en oostwaarts nevens de voornoemde pannen.

### *Hoe zou zij er uitzien ?*

In ieder van de drie plannen zijn voorzien, zoals het moet zijn natuurlijk een HAVENGEUL, een VOORHAVEN, een KOM en een aangelegde ZANDBANK, geschikt voor het kalfateren van de boten. In twee plannen zijn voorhaven en kom van malkander met sluizen afgescheiden. In het derde plan vloeien voorhaven en kom vrij ineem, en ondergaan dus beide het hoge en lage tij.

Aan dit derde plan heeft de commissie de voorkeur gegeven.

Thans verwijzen wij naar de kaart. Op een dertienhonderd meter west van de oude kalsijde, ziet ge twee STREPEN (E) getekend, die langs de kant van de zee boogvormig elkander toenaderen. Die strepen verbeelden twee havendammen in steen met een staketsel daarboven, deels in BETONARME, deels in hout. Deze havendammen omzetten de HAVENGEUL (A), die zoals gij merken kunt, niet kwalijk lijkt aan een grote fles. De krop naar de zee gekeerd is 160 m. breed ; de bodem strekkend 50 m. achter de zeebarm in de duinen, is er omtrent 500 m. breed ; de lengte van krop tot bodem is 750 m. De krop komt terecht daar waar het „Potje” het strand het meest nabij is. De geul is 3 meter diep onder het water zero van Oostende, maar zou derwijze aangelegd zijn, dat volgens latere noodwendigheden, de diepte van 3 meter op 5 meter kan gebracht worden.

Na de havengeul komt de VOORHAVEN (B). Deze voorhaven is 70 m. breed en ligt in zachte glooiing. Zij is 750 m. lang.

De voorhaven eindigt met een elleboog en rechtover die elleboog ligt een STRANDBANK (D), waar de boten die een haastige herstelling nodig hebben op het droge kunnen liggen.

Daarachter volgt de KOM (C) voorzien van sterke kaaimuren, ieder 500 m. lang. De kom heeft een breedte van 150 meter.

Voorhaven en kom worden binnen de duinen in een voordelige ondergrond gegraven. Tot zekerheid daarover werden bij bevel van de Commissie op het einde van mei en in het begin van juni 1909, boringen gedaan, vijftien en achttien meter diep. Het zeezand, de dunne lagen dering en kleiaarde en de dikke laag grijs-blauw zand die men beurtelings ontmoette leverden alle nodige waarborg op voor stevig werk.

Nu is dit ontwerp te zamen met al de talrijke verslagen van een stille maar taaie werkzaamheid van drie jaar, in de

handen van het Landsbestuur, en bij de aanstaande bespreking van de buitengewone begroting komt gans de studie te berden.

Later hopen wij U, beste lezers verder nieuws te kunnen mededelen."

Deze priester die zich tevens onledig hield met heemkundige vorsingen, het beluisteren van de woordenschat en zegswijzen van de vissers en als dichter behoorde tot de groep West-Vlamingen waarvan prof. F. Baur schreef „dat zij hun stijl met de rijkdom van hun spreektaal pleegden op te sieren" stierf op 1 juli 1911 in de leeftijd van amper 53 jaar. Begraven te Adinkerke werd zijn stoffelijk overschot, 14 jaar later, zoals hij het steeds had gewenst overgebracht op 16 maart 1925 naar het kerkhof te De Panne te midden van zijn parochianen.

### *De Panne, zelfstandige gemeente*

Even voor de eerste wereldoorlog greep de definitieve scheiding plaats tussen de gemeente Adinkerke en het gehucht De Panne (dit gebeurde eveneens in de vorige eeuw met Bray-Duinen ten opzichte van Gijvelde). Een kleine blik op de tabel met het aantal inwoners, bewees de noodzakelijkheid ervan :

#### *Adinkerke (1.162 Ha)*

In 1887 1.174 inw.

In 1903 1.300 inw.

In 1909 1.469 inw.

#### *De Panne (894 Ha)*

1.310 inw.

2.050 inw.

2.684 inw.

Gezien het hoger aantal inwoners te De Panne, gehucht van Adinkerke en de overgang van vissersdorp tot badplaats, kon deze toestand niet langer meer geduld worden, vooral daar men over de nodige geldmiddelen beschikte om eigen gemeentelijke diensten in het leven te roepen en verder uit te bouwen. De bevolking van De Panne was bovendien totaal anders samengesteld dan deze uit de landelijke gemeente Adinkerke.

Op 15 april 1909 stemde de gemeenteraad, met eenparigheid van stemmen en in principe de scheiding en bepaalde tevens de grenzen der twee gemeenten.

Op 3 mei 1911 werd het wetsontwerp ter behandeling voor de Kamer van Volksvertegenwoordigers gebracht. Op 24 juli daaropvolgend werd de wet gestemd. Voor de eerste maal kwam de gekozen gemeenteraad bijeen op 6 november 1911.

Werden tot schepen verkozen: de HH. Jeroom Vereecke en Geenaard Pyson. Als gemeentesecretaris werd August Constandt verkozen. Pison August zag zich benoemd tot gemeentevontvanger; de veldwachter noemde Ryckewaert Heliodoor. De Heer d'Arripe zat voor de eerste maal de gemeenteraad voor als burgemeester op 20 januari 1912. De Panne bezat toen een bevolking van 3.000 inwoners, 60 hotels en pensions, 300 villa's en een seizoenbevolking van 10.000 vacatiegangers.

### *Uitwijking der vissers*

De eerste uitwijking begon vanaf 1908 naar de haven van Nieuwpoort. De grote boten konden vanwege hun dieptegang het strand niet meer bereiken zonder schade op te lopen; vrees voor storm en ontij werd hierdoor van de baan geruimd.

Voorheen waren alle vissers ook duinenboertjes (zoals de huidige paardekruiers) daar de boten te klein waren om zich een bestaan te verzekeren. De bekende aardappelvelden hielpen in het onderhoud van de kinderrijke gezinnen (Oosthoek, de Acht...)

Zij die de Nieuwpoortse haven als aanlegplaats hadden gekozen, kwamen gedurende de eerste jaren te voet naar huis om geld uit te sparen; deze toestand bleek weldra onhoudbaar. Weldra volgden de gezinnen langzamerhand de kostwinner naar de nieuwe thuishaven.

Er kon echter nog geen spraak zijn van een doodsteek, eerder van een aderlating. De gemeente telde nog steeds verscheidene sprotrokerijen, die hun waar uitvoerden naar de Parijse markt, te Veurne trof men het beroemd geworden Ambachtstraatje aan met rokerijen en tientallen leurders met hondenspannen.

Vanaf 1910 lieten de vissers zich echter in groten getale overhalen om hun boten over te tekenen op Nieuwpoort. Buiten het tijdverlies bij het reinigen en kalfaten en het uitsparen van een tijdrovend traject, waren er de vele voordelen waaruit de havenautoriteiten munt wisten te slaan, zoals de toelating om bij iedere reis uit de Nieuwpoortse haven zes flessen brandewijn aan boord te mogen nemen, wat in De Panne verboden was.

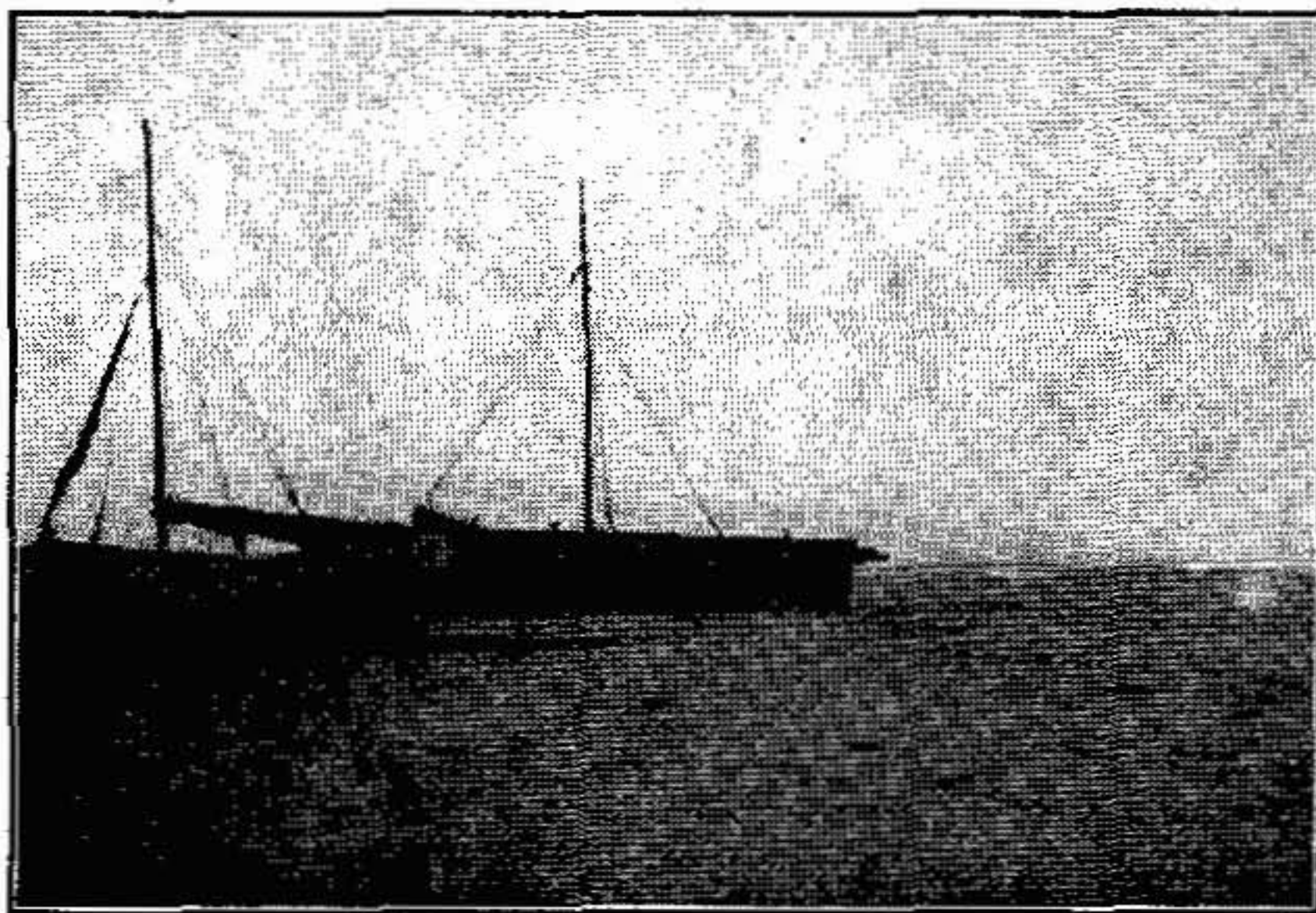
De Panne bezat toen nog 381 vissers en bekleedde nog altijd de tweede plaats wat de getalsterkte van de bemanning betrof. Nieuwpoort boekte een aanwinst van 30 vissers en 85 boten.

De vaartuigen werden steeds maar groter, zodat de landarbeid wegviel. Verdere visgronden werden opgezocht. Boten werden aangekocht in Engeland waarmede men reeds drie tot vijf dagen op zee kon vertoeven. Het lossen der vangsten was in een haven eenvoudiger en gemakkelijker, terwijl de markten er verbeterden en vaster werden.

#### *De Pannese visserij na de eerste wereldoorlog*

In 1914 week de vloot van De Panne uit naar de Franse havens Tréport, Dieppe, Le Hâvre, Fécamp en St.-Malo. Daar leerden al de vissers het gemak kennen van een gunstige aanlegplaats dicht bij huis. Bij het beëindigen van de vijandelijkheden zag men een uittocht van de vloot naar Oostende, daar de Nieuwpoortse haven totaal vernield was geworden door oorlogsgeweld. Het waren vooral de jonggehuwden die niet gebonden waren aan een klein erf of eigendom.

Een ware omwenteling in de visserij greep plaats in de jaren 1920-22, door het invoeren van een nieuw vissersvaartuig „smack” genoemd. Deze boot werd in Engeland aangekocht. Het in gebruik nemen van de motor richtte tenslotte de rest van de Pannevloot ten gronde.



± 1940

*Drukplaat Gem. De Panne*

In het jaar 1938 waren er nog negen boten in de gemeente; zeven stonden getekend op Nieuwpoort, waarvan de eigenaars in De Panne woonachtig waren.

Tijdens het badseizoen werden mast, roer en vistuig weggeborgen, de romp omwond men met prikkeldraad. De vissersvrouw zocht werk in het hotelbedrijf en de laatste vissers als Sissen Walraeve, Henri Larangé e.a. werden opgenomen in de plaatselijke reddingsdienst.

De afstammelingen van de bedreven haringvissers uit de gemeente vond men toen in de bloeiende middenslagvisserij van Oostende, te Nieuwpoort en in het Belgisch loodswezen o.m. Blondé, Timmerman, Maertens, Lenaerts, Pysoon, Legein, Zonnekeyn, Smagge, Boels, Devey, Tahon, Pyliser, Maes, Maesen, Verbanck, Gysen, Decrop, Gonzales, Beyen, e.a.

### *De Panne en het Belgische Loodswezen*

Rond deze eeuwwisseling leverde de gemeente het grootste contingent bekwame matrozen aan het Belgisch Loodswezen.

Tientallen personen te De Panne, praten nu nog met een Hollandse tongval; het zijn familieleden, kinderen en vrouwen van Pannese loodsen, die eertijds te Vlissingen woonachtig waren, vaak aldaar geboren werden en er hun onderricht genoten.

Wanneer het gezinshoofd achteraf gepensionneerd werd en in algemene regel zijn laatste levensdagen in zijn geboortedorp wenste door te brengen, volgde de algehele, meestal vrouwelijke uittocht naar De Panne.

Bekende loodsen waren o.m. Smagge, Torreele, Blondé, Timmermans, Lenaerts, Maes, Neuville, Pison, Boels, Velghe, Maesen, De Witte, Zonnekeyn e.a.

Van bij de stichting van het Belgische Loodswezen, melden zich Pannese vissers aan voor het bekleden der beschikbare plaatsen. Rond 1870-1880 nam hun aantal nog merkbaar toe, hun stoutmoedigheid en kennis van de Noordzee brachten hen in hoog aanzien bij de betrokken instanties. Het zijn vissers uit De Panne, die als allereerste loodsen, de generatie die nu reeds verdween, het vak hebben aangeleerd. Zij hadden geen eksamen nodig, geen getuigschriften om hun kwaliteiten naar voor te brengen, slechts hun peillood en jarenlange ervaring volstonden.

Hun faam is op heden zelfs nog niet getaand. Het waren degelijke, stoutmoedige vaklui, die hun ambt nog hebben uitgeoefend in burgerkleding. Zij woonden te Vlissingen op de „Boulevard” of de „Op-rit” (Koosje Busjesstraat).

Na 1880 werden de voorwaarden van aanwerving merkkelijk

gewijzigd. Vooreerst dienden de aspirant-loodsen vier jaar „lange omvaart” achter de rug te hebben, vooraleer zij toegelaten werden tot de zeevaartschool van Antwerpen of Oostende. Na het slagen in het examen, werden zij vervolgens op de mailboot of „Aviso” (opleidingsschip) geplaatst. Achteraf kregen zij een tijdelijke betrekking bij de loodsdienst te Vlissingen, Oostende, Nieuwpoort of Zeebrugge. Zij werden er vier jaar leerling aan boord van de loodsboot.

Na deze tijdspanne volgde het examen voor loods en dienden zij vervolgens te wachten tot een betrekking open kwam. Zo waren zij doorwinterde vaklui geworden, die tevens de Engelse taal konden praten, zo vlot als het dialect van hun dorp. De vele reizen aan boord van buitenlandse zeilschepen hadden hen die taal bijgebracht.

Rond deze eeuwwisseling bezat het Belgisch Loodswezen te Vlissingen achttien loodsbotten; één lag bij de Wandelaar voor de afhaaldienst der loodsen, verder drie op „de Noord” voor de Hollandse en Duitse kust; één aan de „Middelsteenberg” en één aan de Westhinder. Men bleef twintig dagen in zee en vijf dagen had men dan „binnenbeurt”. De loodsen voeren heen en weer met de komende of heenvarende koopvaardijsschepen. Aan boord van de loodsboot bevond zich enkel de schipper en de loodsleerlingen.

Gedurende dat tijdstip heerste er een grote naijver tussen de Belgische en Hollandse loodsen. Men ontving geen wedde, doch slechts een percent. Hoe meer schepen men kon begeleiden, hoe meer men verdiende. Het werden ware wedstrijden tussen de roeiers die vanuit de loodsboot hun man aan boord van de koopvaarder trachtten te brengen. Geen storm kon hen afschrikken. In 1911 verdween dan ook een loodsboot met 23 man aan boord; bij het lichtschip „Schouwenbank” vond men nog slechts twee lijken, deze van Blommaert en de Nieuwpoortnaar Maertens. Deze naijver bleef levendig tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog, al ontving men toen reeds een staatswedde.

Rond 1914 ontving de zeeloods 4,25 fr. voor ieder 24 uur welke hij aan boord van een koopvaardijsschip doorbracht. Zijn beroep betekende een goede broodwinning, vooral vanwege de vele fooien die hij van de kapiteins ontving. Hij droeg echter een zware verantwoordelijkheid. Hij diende de stroom van de banken te kennen, de 93 boeien, de lichten per seconde, vanaf de Lizard en de Elbe tot Terneuzen. Verder diende hij

oog te hebben voor de landmerken langsheen de kust, indien de boeien bij oorlog kwamen te verdwijnen.

De loodsen hebben achteraf te Vlissingen een „Belgische Loodssociëteit” opgericht. Ieder lid kocht een of meer aandelen van 100 gulden met betrekking tot een huis dat dag en nacht geopend bleef. Op de benedenverdieping was er plaats voor 130 Belgische loodsen en 90 leerlingen. De Nederlanders bezaten ten dien tijde een veertigtal loodsen in de stad. Men diende gezamenlijk in te staan voor de onderhoudskosten.

Vaak gebeurde het dat de loods vanwege een hevige storm in het Engels Kanaal, niet van boord van het koopvaardijchip kon worden afgehaald. Zo trok hij dan maar mede tot New-York of Marseille. De scheepvaartcompagnie betaalde dan achteraf volgens tarief eerste klas de terugreis voor de loods; dit gebeurde meestal bij zuidelijke stormen.

Te Vlissingen kende men de ZEELOODSEN en de RIVIERLOODSEN (Schelde). De eerste categorie werd onderverdeeld in BEURTLoodsen, die aan boord dienden te gaan van ieder schip dat kwam opdagen, verder de COMPAGNIELOODSEN, meestal de oudste, een vijftiental, die enkel aan boord der schepen van één enkele Zeevaartlijn dienden gebracht te worden, zoals de Nord-Deutsche Lloyd, de Londonboot, de Hullboot, de Brits-Indische lijn...

De rivierloodsen, die dezelfde opleiding hadden genoten, werden onderverdeeld in EERSTE, TWEEDE en DERDE KLAS, volgens de dieptegang van het te loodsen schip. De in de derde klas ingedeelden verdienden vaak niet meer dan een hongerloon.

Na 1918 verwierf men een loodsboot voortbewogen door stoom, het was de Nederlandse sleepboot „De Hudson”. Aan dit schip werden later omgebouwde Engelse visserssloepen toegevoegd.

Een Smagge werd zelfs loods op de Kongostroom.

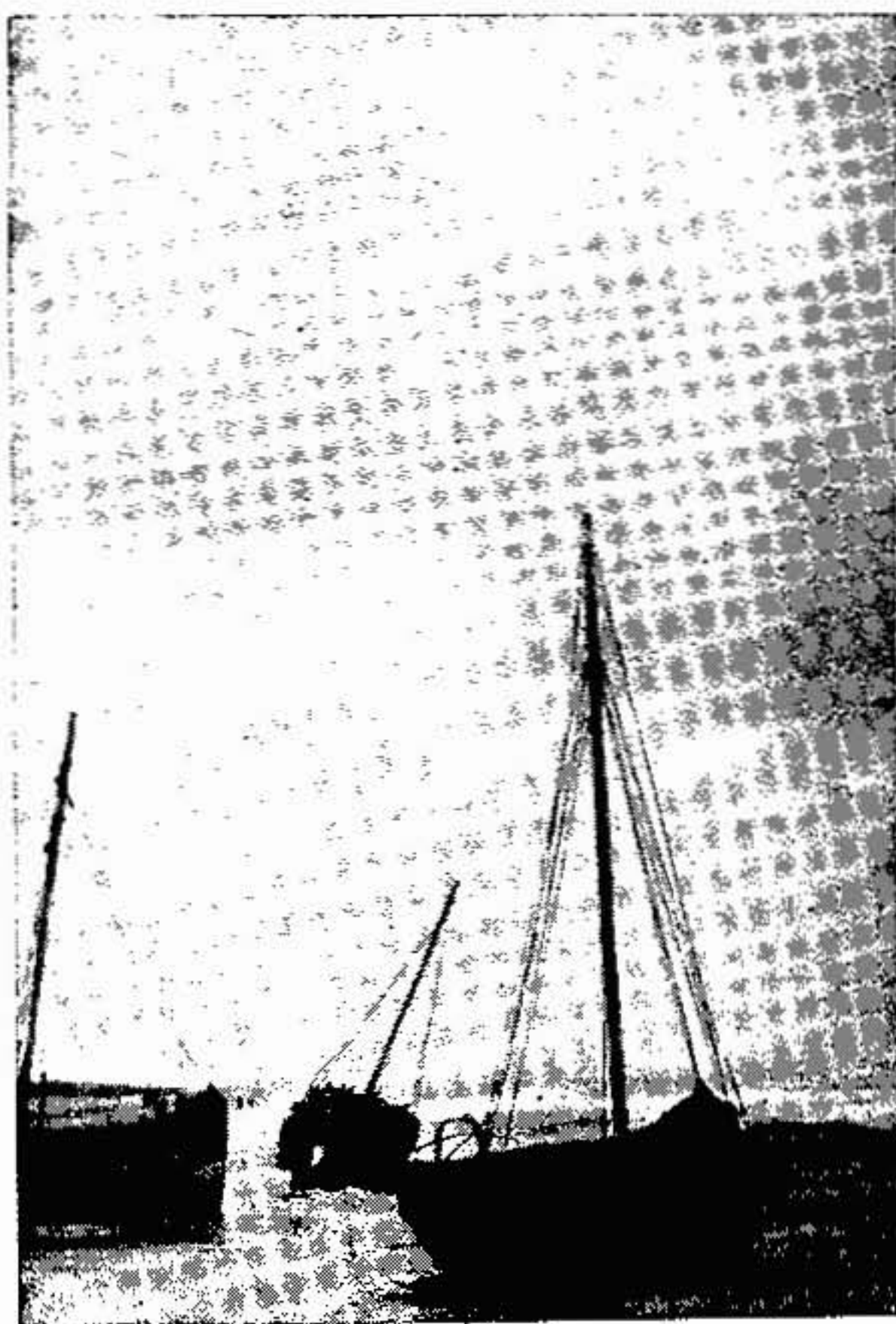
### *De Pannese vloot tijdens de 2de wereldoorlog.*

Bij de inscheping van het Britsch Ekspeditiekorps in mei 1940, werden de laatste 9 Pannepotten gebruikt bij de vlucht voor het oprukkend Duits leger. Van hen werd geen spoor meer gevonden, buiten de groen-rode van H. Larrangé die tot 1950 op de Oosthoek een onderkomen vond, waarna hij verkocht werd voor een prikje.

Toen de tweede wereldoorlog het seizoenbedrijf stillegde

keerden heel wat ingezetenen terug tot het beroep van hun familieleden en zochten op zee een broodwinning.

In 1942 stak men van wal met bootjes van allerlei vorm en grootte, deze kocht men voor een kleine geldsom aan de bezetter die ze had buitgemaakt.



Panneschuiten na 1914

*Drukplaat Gem. De Panne*

De eerste vangsten waren meer dan bevredigend, zodat metselaars, timmerlieden, aannemers, zelfs winkeliers hun bedrijf in de steek lieten om met een eigen boot in zee te steken. Te Duinkerke kocht men garen, nodig voor het vervaardigen der netten. De „vloot” bestond al spoedig uit 35 vaartuigen, meestal van een platte bodem voorzien, om met gemak en weinig risico over de zandbanken heen te varen.

Toen de vissers uit Heist naar De Panne kwamen afgezakt, omwile van het visrijke gebied, steeg het aantal vaartuigen tot 110, waaronder een paar uit Middelkerke en één uit Nieuwpoort.

De Duitsers zagen zich alras verplicht een reglement uit te vaardigen teneinde wat orde te laten heersen in de zaak. Ieder visser dient nu een „schein” te bezitten, die men kon afhalen in het hotel „Belle Vue” in de Zeelaan, waar een marine-officier zitting hield.

In den beginne vuurde een soldaat op het strand met zijn revolver, teken dat de tijd gekomen was om terug te keren. Later werd een bewakingsvaartuig ingelegd met een soldaat aan boord.

Men ving *ijle haring* van december tot maart en dit met een staaknet. Slechts weinig vaartuigen echter gebruikten het drijfnet. Een uur voor dageraad staken de vissers in zee, gedurende de nacht ving men het gemakkelijkst de haring. De garnaal liet men aan de paardenkruiers van Oostduinkerke. Soms gebeurde het wel dat men een garnaalkor aan boord nam. Alsdan werd het anker uitgeworpen, vervolgens de kor, na een tijd vaarde men tegen de tij op naar het anker en werd de vangst aan boord gehaald.

*Volle haring* werd weinig opgezocht, doch met de „wantvisserij” „kon men zijn kost verdienen”. Gemiddeld werden 50.000 kgr ijle haring per dag aan wal gebracht, waarna zij in de „Coöperatie” terecht kwamen. Deze geïmproviseerde mijn bevond zich in de Nieuwpoortlaan (het huidige pension Bodega). Van hieruit vertrok de gewogen en gecontroleerde vangst naar het binnenland. (Tijdens de 2de wereldoorlog werden te Nieuwpoort 48 miljoen kg haring aan wal gebracht in amper 3 seizoenen).

Achteraan de volgeladen schuiten dreef vaak nog een propensvol net. Het was een hele karwei om met dit alles door de branding te varen in de richting van het strand. Tal van bootjes kapseisden waardoor de vangst verloren ging. De oude doorwinterde vissers mompelden vaak dat er een speciale beschermheilige moest bestaan voor deze amateurvissers. Slechts één boot ging verloren, nl. deze van Gérard Vanhove, die met zijn gezelschap verdronk.

Nochtans betaalden talrijke Pannenaars gedurende de oorlogsjaren hun inzet met hun leven o.m. enkele die op Nieuwpoort vaarden: Frans Beyen, Cuvele (Karre Pier), Lowie Tahon, Maurits Torney, Maurits Lambrecht en zijn zoon David en twee familieleden.

Het weder trad vaak op als spelbreker. Leon Defraye (de winnaar van de Ronde van Frankrijk in 1913) bleef drie dagen vermist, de bemanning diende zich te voeden met rauwe vis.

Enkelen overleefden de rampen doch werden voorgoed werk-  
onbekwaam.

Toen de bevrijding kwam, handhaafde zich de vesting  
Duinkerke. Het „vlootje” van De Panne werd naar Middel-  
kerke uitgewezen. Toen verschenen weer machtige treilers, nu  
uitgerust met dieptemeters, luister- en uitzendposten, de span-  
visserij kwam aan bod. Waar de boten met 50 P.K. motoren  
niet meer bekwaam werden geacht om een interessante be-  
somming te verwerven, hoe hadden zich de bemanningen dezer  
notendopjes kunnen handhaven?

Een tweetal bootjes zochten achteraf nog de haring op,  
een dankbaar onderwerp voor romantische kiekjes, de anderen  
werden tot brandhout gehakt of lagen te rotten o.m. in de Kees-  
jesdreef. Wat de strandvisserij in de Westhoek betreft, ver-  
wijzen wij U naar de nrs. van ons tijdschrift, verschenen in  
maart 1963 en maart 1967.

B. BYNENS

## De Hemme te Ramskapelle

Ramskapelle nu bij Nieuwpoort gevoegd ligt op 4 km. van  
deze stad in een depressie van de IJzerkreek (golf), op 0,40 m  
onder en 4,41 m boven de gemiddelde zeespiegel (nulpunt te  
Oostende).

Bestuurlijk en rechterlijk behoort dit gebied tot het ar-  
rondissement Veurne. De afstand tot Veurne bedraagt 10  
km.

De eerste bekende benaming van Ramskapelle komt voor  
in 1135, toen het altaar aan de abdij van St.-Niklaas te Veur-  
ne werd geschonken. De „cel” van St.-Walburga bezat op die  
plaats reeds een „tienderecht” op landerijen hen geschonken  
door graaf Baldwines VII in 1114.

Ramskapelle lag in de monding van de afvoerweg der IJzer-  
golf, richting Lombardië. Deze afvoerweg werd reeds tussen  
Diksmuide en de zee in 1103 gekanaliseerd. Voornoemde af-  
voerweg droeg de naam van „t kanaal van Schipdonck”.

Bij het uitvoeren van deze afvoerwerken werden tijdelijke  
woningen in hout opgetrokken op een plaats genoemd „Kraai-  
ennest”. De kraaien streken bij lage tij neer op deze plaats,  
daar het water bij het afvloeien allerhande voedsel voor deze  
vogels naliet.