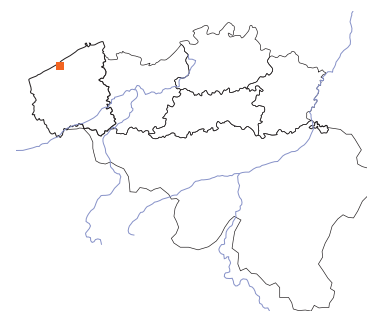


# De scheepsbouwer Panesi. Een geschiedenis van de Oostendse werven en vissersschepen



Maarten Van Dijck<sup>1</sup> & Nathalie Daems<sup>2</sup>

## 1 Inleiding

Een van de typische geluiden van Oostende in het verleden was het hameren en zagen op de vele scheepstimmerwerven. Sinds 1783 waren de meeste werven gevestigd aan het centraal gelegen derde handelsdok. Later verhuisde die bedrijfstak naar het visserijdok, dat verder van het Oostendse stadscentrum lag, op de oostelijke oever van de havengeul. De scheepsbouw was een belangrijke sector, die vlak na de Tweede Wereldoorlog in heel het land meer dan 20.000 mensen tewerkstelde. Maar in de laatste decennia van de 20ste eeuw verdween de scheepsbouw vrijwel volledig uit Oostende en België. In verhouding tot het economische belang is er relatief weinig sociaaleconomisch historisch onderzoek over scheepswerven in België gepubliceerd. Opmerkenwaardige uitzonderingen zijn de studies over de werven van Van Praet-Dansaert en Van Damme in Baasrode, de Boelwerf in Temse en de Cockerill Yards in Hoboken<sup>3</sup>. De werven in Baasrode produceerden voornamelijk schepen voor de binnenvaart terwijl de Boelwerf en Cockerill zich vanaf een bepaald ogenblik hoofdzakelijk toelegden op zeegaande schepen. Over de bouw van zeegaande vissersschepen bestaat amper literatuur. Wel gaven Desnerck & Desnerck in 1974 een beknopt overzicht van de werven die vissersschepen bouwden<sup>4</sup>.

Aan de hand van een nieuw opgedoken archief van de Oostendse scheepswerf Panesi wil dit artikel een meer gedetailleerd licht werpen op de geschiedenis van de scheepswerven in Oostende en de ontwikkeling van de geproduceerde vissersschepen. De doelstelling is om een algemeen referentiekader uit te werken waarop later onderzoek kan terugvallen of nuances in kan aanbrengen. Hoewel de scheepswerf vandaag niet meer bestaat, is Panesi nog prominent aanwezig in de stad. De laatste Oostendse

Ijslandvaarder O.129 Amandine, die als museumschip aan de Vindictivelaan ligt, is op de Panesiwerf gebouwd. De familie Panesi maakte in 2006 het bedrijfsarchief en de scheepsplannen in hun bezit over aan het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke (NAVIGO). Het gebeurt slechts zelden dat een werfarchief wordt bewaard. Bij de meeste sluitingen van scheepswerven, zowel aan de kust als in het binnenland, gingen de archieven verloren<sup>5</sup>. Het archief Panesi laat toe om dankzij de uitgebreide collectie scheepsplannen de bouw van vissersschepen vanaf de tweede helft van de 19de eeuw te documenteren. De bewaring van dit archief was voor het agentschap Onroerend Erfgoed een uitgelezen kans om te graven in de geschiedenis van de scheepswerf Panesi en, breder, de geschiedenis van de scheepsbouw en het visserijbedrijf in Oostende en aan de kust in de 19de en 20ste eeuw. Er werd een overeenkomst gesloten met het visserijmuseum om de plannen van het archief Panesi tijdelijk in bruikleen te nemen, te inventariseren, digitaal te bewaren en met een studie te duiden.

Dit artikel gaat eerst in op de ontwikkeling van de Oostendse haveninfrastructuur, met het oog op de lokalisatie van de visserijactiviteiten en scheepsbouw en -herstellingen binnen de haven. In de derde sectie wordt de geschiedenis van de visserijsector in Oostende besproken. Vervolgens wordt ingegaan op de ontwikkeling van de scheepsbouwsector in Oostende en op de geschiedenis van de scheepswerf Panesi. De zesde sectie bespreekt het Panesi-archief materieel en inhoudelijk. De zevende sectie gaat aan de hand van het plannearchief dieper in op enkele veel gebouwde scheepstypes op de werf van Panesi. De laatste sectie bespreekt kort de nog bestaande vissersschepen.

<sup>1</sup> Erfgoedonderzoeker agentschap Onroerend Erfgoed, Koning Albert II-laan 19, bus 5, 1210 Brussel, maarten.vandijck@rwo.vlaanderen.be.

<sup>2</sup> Projectmedewerker bij het agentschap Onroerend Erfgoed van 1 juli 2007 tot 31 december 2008, verantwoordelijk voor de inventarisatie van het archief, de plannendatabank en digitalisatie van de plannen, Kalsijdebrug 12, 8470 Gistel, natdaems@hotmail.com.

<sup>3</sup> Segers 1993; Segers 1994a; Segers 1994b; Van Lancker 2002a; Van Lancker 2002b; De Caluwe 1999; Straetmans & Van Lijsebetten 1979; Pieters & Vrelust 2007.

<sup>4</sup> Desnerck & Desnerck 1974, 168-195. Helaas ontbreken in dit boek alle referenties naar bronnen en literatuur.

<sup>5</sup> Enkele archieven werden evenwel bewaard: het Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de

Provinciën bewaart de archieven van de CNR-werf in Rupelmonde, de Boelwerf in Temse en de Oostendse werf Beliard-Murdoch. Het Felixarchief in Antwerpen bewaart het archief van de Cockerill Yards uit Hoboken. In het museum van Baasrode worden de archieven van de werf Van Damme bijgehouden.

## 2 De geschiedenis van de Oostendse haveninfrastructuur

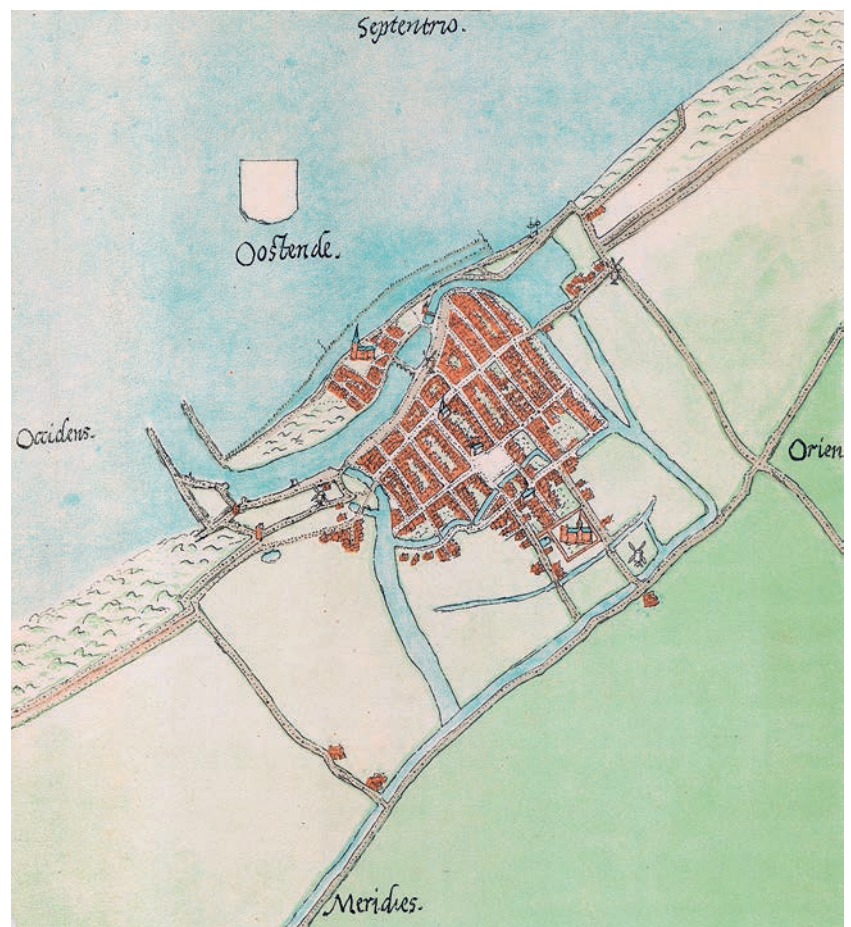
Het havencomplex van Oostende, met de vissershaven op de oostelijke oever van de havengeul, nam zijn huidige vorm pas aan in de jaren 1930. De historische ontwikkeling van de Oostendse haven is een complex gegeven dat samenhangt met de strijd tegen de elementen, de militaire geschiedenis, de stadsuitbreiding en de noden van de haven.

Aanvankelijk had Oostende geen haven die beschutting bood aan de visserssloepen. De schepen werden gebouwd om op het strand te kunnen droogvallen. De opkomst van haring als belangrijkste beviste soort vanaf de 14de eeuw bracht hierin verandering. De haringvisserij werd belangrijk na de introductie van het kaken van de jonge haring. Dit procedé, waarbij de kieuwen en ingewanden werden verwijderd en de vis licht werd gezouten, maakte een betere bewaring mogelijk. Het vergde echter grotere vissersschepen, de buizen, die moeilijk op het strand konden worden gelegd<sup>6</sup>. Daarom werd er geijverd voor de aanleg van een eigen haven. In 1445 kreeg Oostende van Filips de Goede daarvoor de toestemming, en al op 18 oktober 1446 was de nieuwe, aan getijden onderhevige haven toegankelijk voor de eerste haringbuizen. De ligging van de haven in het westen van Oostende is duidelijk te zien op de kaart die Jacob van Deventer in opdracht van Filips II in 1560 tekende (fig. 1). Rond die jaren

telde Oostende volgens Frans Bly 52 buizen die jaarlijks ongeveer twee miljoen kg haring aanvoerden<sup>7</sup>.

De ontwikkeling van Oostende werd herhaaldelijk afgeremd door strijdverrichtingen. Vooral de opstand tegen Spanje vanaf 1568 heeft zijn invloed gehad op de morfologie van Oostende. De stad, die gemakkelijk over de zee kon worden bevoorraadt, werd door de opstandelingen omgebouwd tot een versterkt bolwerk dat in 1583 al kort, maar vruchteloos door landvoogd Alexander Farnese werd belegerd. In het oosten van de stad werden in 1584 de duinen om defensieve redenen doorgestoken. Op lange termijn is dit een uiterst ingrijpende gebeurtenis gebleken omdat door het schuren van het getij op die plaats de huidige havengeul ontstond. Tegen de eeuwwisseling was Oostende het laatste bolwerk van de protestanten in de Zuidelijke Nederlanden, dat pas na het verwoestende beleg van 1601 tot 1604 in handen van de aartshertogen Albrecht en Isabella viel (fig. 2)<sup>8</sup>. De westelijke haven van 1446 werd nog tijdens het beleg verlaten omdat hij binnen het geschutbereik van de Spaanse troepen lag. In 1609 werd de oude haven gedempt. De oostelijke geul werd tijdens het beleg als haven in gebruik genomen en nadien verder uitgebouwd. Zo werd in 1662 het eerste oostelijke staketsel gebouwd. De heropbouw en ontwikkeling van Oostende werd in 1622 ondersteund door de opening van een verbindingskanaal met Brugge via Plassendale<sup>9</sup>. De capaciteit van het kanaal werd in

**FIG. 1** Kaart van Jacob van Deventer uit 1560.  
Bron: Beeldbank Oostende, KP/G0021.  
Map by Jacob van Deventer dating to 1560.  
Source: Ostend Image Bank KP/G0021.



<sup>6</sup> Verbrugge s.d., 173.

<sup>7</sup> Bly 1911, 9-13.

<sup>8</sup> Thomas 2004.

<sup>9</sup> Vroome 1957, 9.

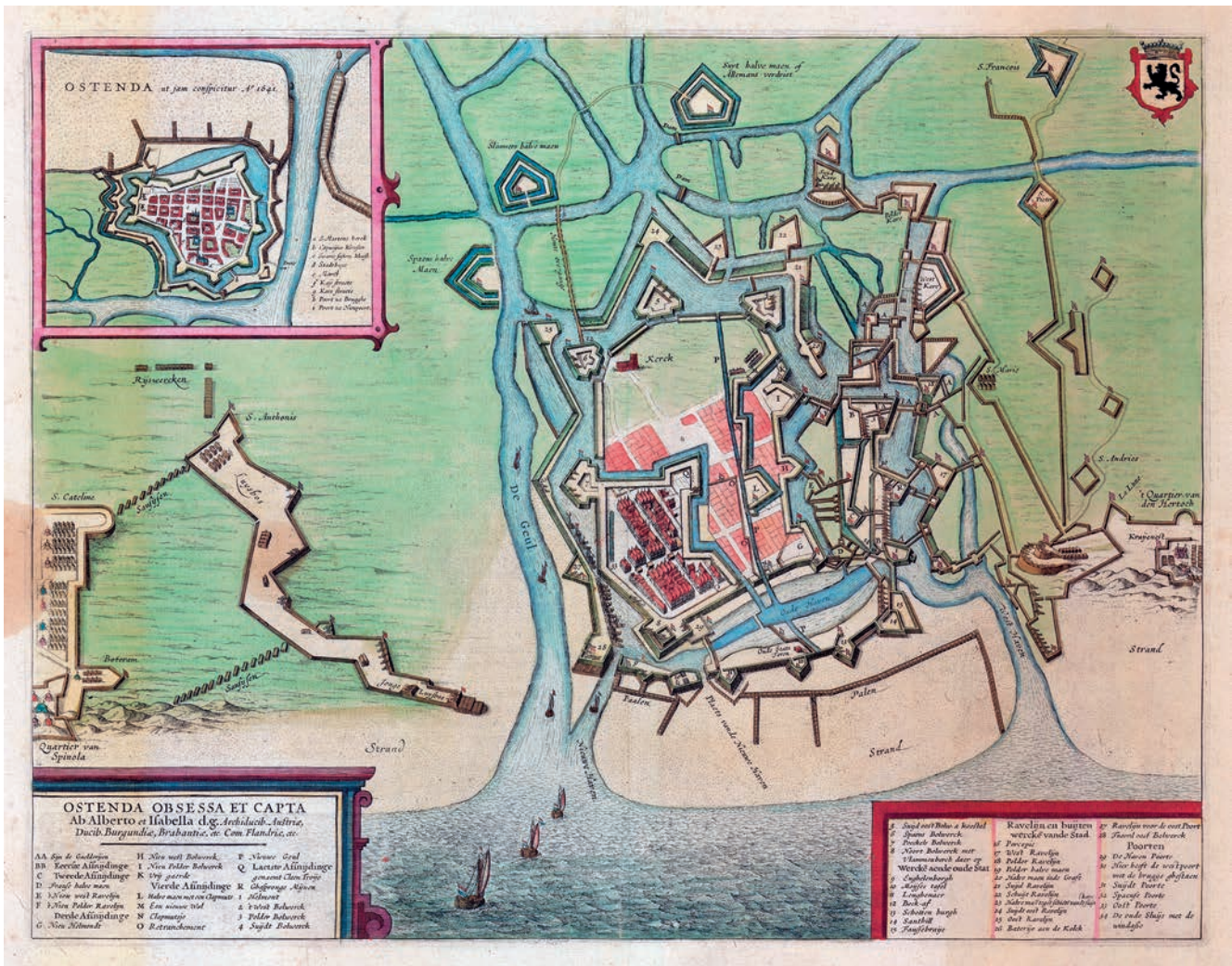


FIG. 2 Oostende vlak na de belegering (ca. 1604). Bron: Beeldbank Oostende, KP/H0094.  
Ostend shortly after the siege (ca. 1604). Source: Ostend Image Bank, KP/H0094.

1664 verhoogd en het sluiscomplex van Sas-Slijkens werd in 1676 ingehuldigd<sup>10</sup>.

In de 18de eeuw bloeide de haven van Oostende twee maal op onder de Oostenrijkers. Vanaf 1715 deed zich een eerste periode van verhoogde activiteit voor door de koloniale handel. In 1722 werd de Generale Indische Compagnie opgericht voor de handel met China en India. De onderneming werd vooral met Antwerps geld gefinancierd, maar vanwege de sluiting van de Schelde werd Oostende de uitvalsbasis van de Oostendse Compagnie. De infrastructuur van het kleine havenstadje was echter niet aangepast aan de schepen. Omdat de Oost-Indiëvaarders zwaar beladen terugkeerden, konden ze vaak de haven niet binnenlopen. De lading moest dan met kleine schepen naar de kade worden gebracht. Op de kades heerste een grote bedrijvigheid en in 1725 werden twee nieuwe pakhuizen gebouwd. Vanwege het grote succes van de Compagnie drongen de Britten en Noord-Nederlanders aan op het einde van de maatschappij.

De Oostenrijkse keizer schortte daarom het octrooi voor de compagnie op in 1727 en trok het in 1731 helemaal in. Nadien werd het in Oostende weer stil zoals voorheen<sup>11</sup>.

In de jaren 1770 en 1780 kende de handel vanuit Oostende opnieuw een sterke stijging. De infrastructuur werd nu aangepast aan de groei van de vloot. In november 1776 werd het eerste handelsdok geopend. Het lag ten zuiden van de versterkte stad, in de bedding van de Sint-Catharinakreek. In 1781 riep keizer Jozef II Oostende uit tot vrijhaven<sup>12</sup>. Daardoor golden de algemene tolwetten niet in Oostende waardoor de schepen van alle naties zonder betaling van rechten handel konden drijven. Als neutrale haven slaagde Oostende erin om de positie van internationale stapelplaats te verwerven. In 1781 en 1783 werd de Oostendse haven verder uitgebreid met twee bijkomende handelsdoken. Op de zuidkant van het derde handelsdok werd een helling ten behoeve van de scheepsbouw aangelegd<sup>13</sup>. Door het afbreken van de versterkte omwalling en het dempen van de

<sup>10</sup> Floorizone & Cuveele 2011, 29.  
<sup>11</sup> Parmentier 2002; Serruys 2005.

<sup>12</sup> Debaere 2002, 92-99.  
<sup>13</sup> Van Craeynest 1993, 203.

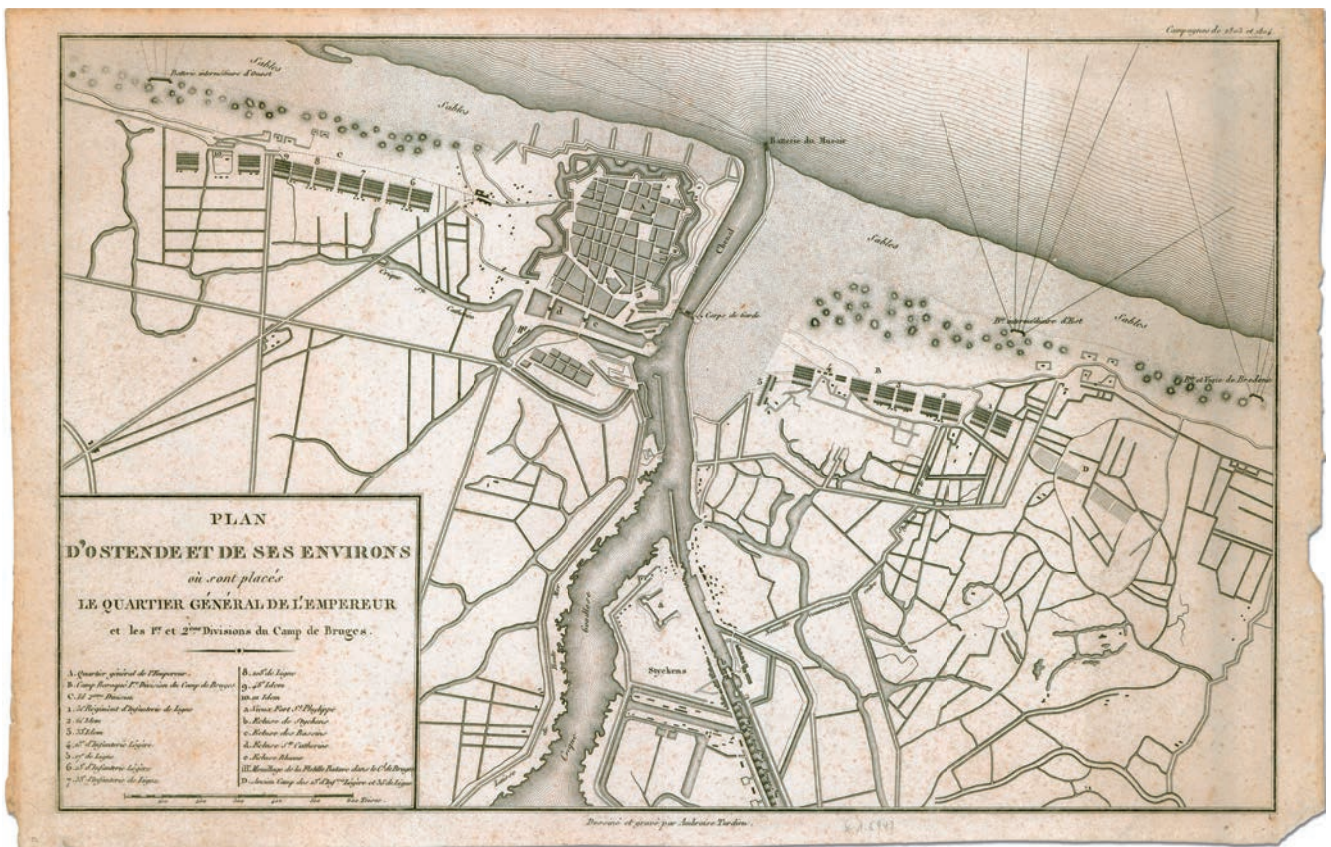


FIG. 3 Plan d'Ostende et de ses environs où sont placés le quartier général de l'Empereur, Ambroise Tardieu, ca. 1803-1804. Bron: Stadsarchief Oostende: KP/F0043.

Map of Ostend and surroundings with the Emperor's Headquarters by Ambroise Tardieu, ca 1803-1804. Source: Ostend City Archive: KP/F0043.

grachten ten westen en zuidwesten van Oostende, kon de stad in deze richting uitbreiden. De belangrijkste aanpassingen aan de haven in de decennia na het aanleggen van de handelsdokken waren de aanleg in 1803 van het *Grand Bassin*, een spuiком met schuursluizen om de verzanding van de havengeul tegen te gaan, en de vervanging tussen 1817 en 1820 van de bestaande sluis van de handelsdokken door een schutsluis (fig. 3-4). De oude sluis liet immers enkel toe binnen en buiten te varen wanneer het water-niveau in de dokken en de zee gelijk was<sup>14</sup>.

Vanaf 1865 kwam de ontwikkeling van de stad in een stroomversnelling. In het voetspoor van Leopold I, die graag in Oostende verbleef, werd Oostende een vaak bezochte badplaats. De spoorweg vanuit Brussel werd in 1838 doorgetrokken tot Oostende. Er werd in de toeristische infrastructuur van de stad geïnvesteerd. De afbraak van de stadsmuren en het dempen van de grachten vanaf 1865 maakten een verdere uitbreiding van de stad mogelijk. Onder Leopold II werd de stad sterk verfraaid, met onder meer de Koninklijke Galerij, het Kursaal en het Maria-Hendrikapark<sup>15</sup>. Vanaf 1818 bestond er een regelmatige verbinding tussen Oostende en Dover. In maart 1846 nam de Belgische overheid de *Chemin de Fer* in dienst, de eerste van

drie pakketboten die het vervoer van personen, post en goederen op de lijn Oostende-Dover verzorgden<sup>16</sup>. Door de ontwikkeling van de internationale handel in de 19de eeuw deden steeds meer koopvaardijsschepen de haven aan. Er werd een pakketbotenkaai aangelegd op de westelijke oever van de geul. Om een zandbank aan de ingang van de havengeul te bestrijden werd tussen 1859 en 1862 de Leopoldspuiком gegraven op ongeveer de locatie van de huidige Crandallscheepshellingen. Voorts werd tussen 1875 en 1879 op de oostelijke oever het Zeewezendok gegraven, waar men de werven voor het onderhoud van de pakketboten onderbracht<sup>17</sup>.

Ook voor de visserij werden aanpassingen gedaan. In 1869 werd het tijdok (vlak na de Tweede Wereldoorlog omgedoopt tot het Montgomerydok) afgewerkt, waar de zeilvissersschepen konden schuilen en aanleggen<sup>18</sup>. De vismijn bevond zich vanaf 1835 tot 1878 op de Mijnplaats, het latere Mijnplein. In 1877-1878 bouwde men ten zuiden van het tijdok een nieuwe vismijn naar een ontwerp van Charles Van Rysselberghe<sup>19</sup>. Op het binnenplein van de *Cirk*, zo genoemd naar zijn cirkelvorm, stond een grote waterpomp waarrond de geveilde vis op karren werd geladen om vervolgens naar de klanten te worden vervoerd.

<sup>14</sup> Debaere 2002, 107-127.

<sup>15</sup> Lombaerde 1995, 29-40.

<sup>16</sup> De andere twee schepen waren de *Ville*

d'Ostende en de *Ville de Bruges*. Zie: de Burbure De Wesembeek 1946 en Borgers s.d., 153-159.

<sup>17</sup> Vancraeynest 2000a, 2000b en 2000c.

<sup>18</sup> Gevaert 2007, 67.

<sup>19</sup> Callaert et al. 2005, 465.

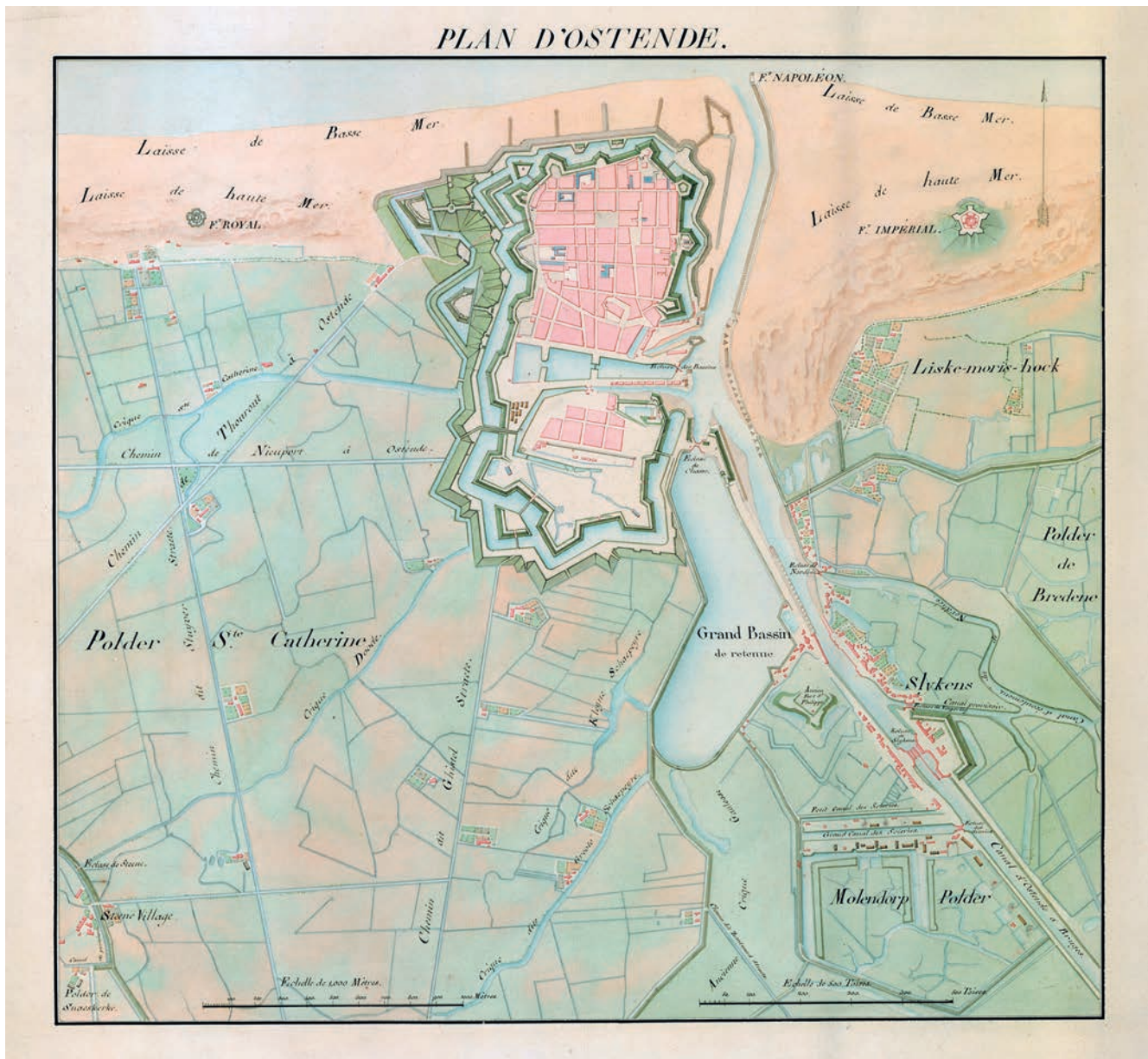


FIG. 4 *Plan d'Ostende 1816.* Bron: Beeldbank Oostende, KPH00047.  
1816 Map of Ostend. Source: Ostend Image Bank KPH00047.

Het tijdok en de *Cirk* werden via een 'vistreinspoor' verbonden met het nieuwe goederenstation<sup>20</sup>.

De Oostendse haven nam min of meer zijn huidige vorm aan tussen 1898 en 1934. De eerste fase van de bouwwerken vond plaats tussen 1898 en 1905. De steeds grotere pakketboten en het toenemende havenverkeer vereisten een grotere capaciteit in de haven. In 1894 spraken de stad Oostende en de Belgische staat af om de haven uit te breiden. In de voorhaven werd de pakketbotenkaai verlengd. Er werden nieuwe handelsdokken gegraven met als belangrijkste bestanddelen het vlot-, hout- en zwaaidok

uit 1905<sup>21</sup>. De Franse spuikom op dezelfde locatie werd gedempt. Ten zuidoosten van het Zeewezendok werd een nieuwe spuikom aangelegd. De spuikom, op de huidige locatie, werd slechts eenmaal gebruikt vanwege een ongelukkige oriëntatie van de waterstroom. De achterhaven werd ontsloten via de nieuwe Demeysluis, een verbeterde spoorwegverbinding en de aansluiting op het kanaal Oostende-Brugge via het verbindingsdok<sup>22</sup> (fig. 5).

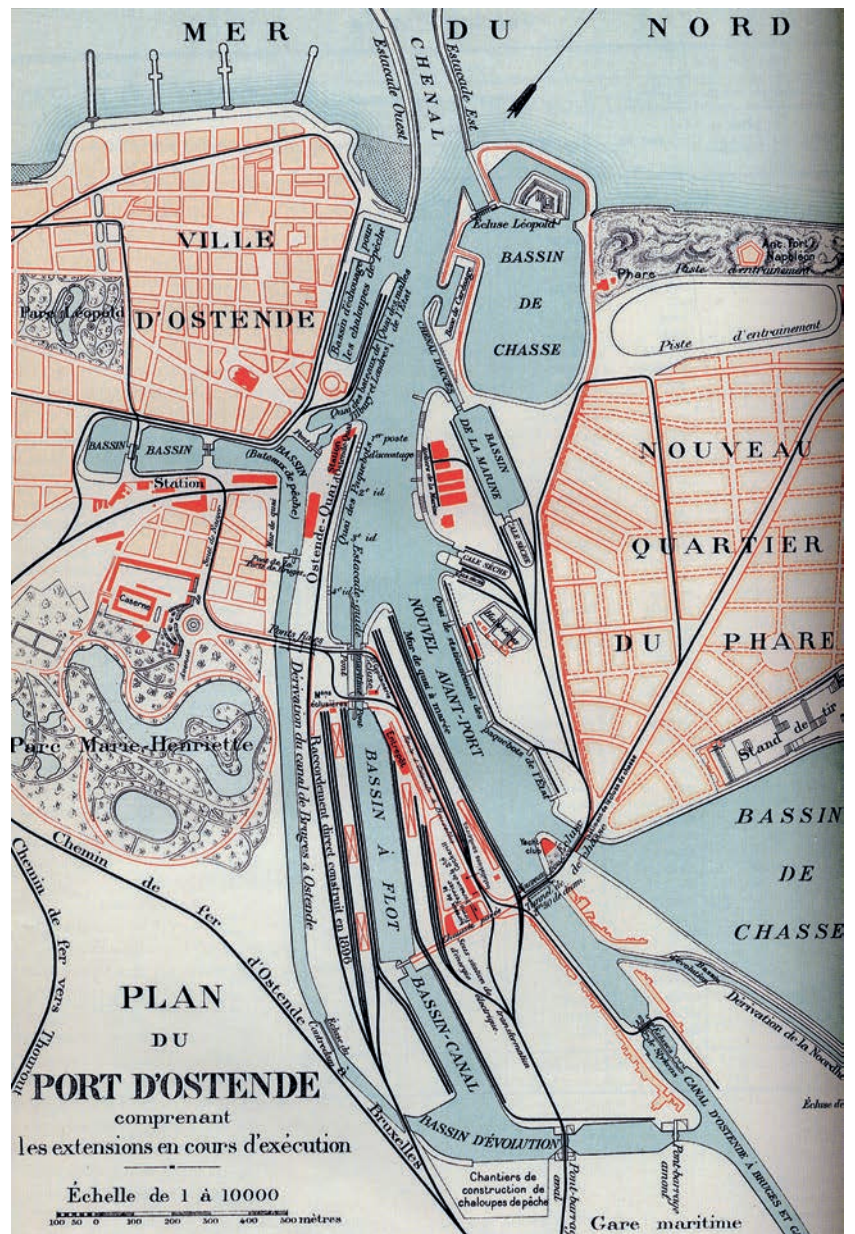
De tweede fase van de havenontwikkeling aan de oostelijke zijde van de havengeul volgde tussen 1920 en 1934. De stadsontwikkeling van Oostende beperkte de mogelijkheden voor de

20 Redant 2005.

21 Vanneste et al., 1962, 79-80.

22 Mahieu 2005, 128-133.

FIG. 5 Oostende in 1912. Bron: Mahieu 2006, 133.  
Ostend in 1912. Source Mahieu 2006, 133.



uitbreiding van de vissershaven op de westelijke oever van de havengeul. In 1923 werd op de oostelijke oever het Zeewezen-dok uitgebreid<sup>23</sup>. Het belangrijkste project was echter het graven van een nieuw visserijdok en de bouw van een nieuwe vismijn. De activiteiten die met de visserij verband hielden, waaronder scheepsbouw, ijsopslag en de vismijn, lagen door de historische groei verspreid op de westelijke oever<sup>24</sup>. Bovendien zorgde de ingebruikname van stoomtreilers voor de visserij al onmiddellijk voor capaciteitsproblemen in het nieuwe tijdok. Aanvankelijk werd uitgeweken naar het eerste handelsdok, maar een structurele oplossing drong zich op. In 1906 vroeg de kamer van koophandel aan het stadsbestuur om de visserijinfrastructuur te moderniseren. Een bijzondere commissie werd opgericht die de inrichting van verscheidene Britse, Nederlandse en Duitse

vissershavens onderzocht. De commissie concludeerde in haar verslag van 19 juli 1907 dat een volledig nieuwe vissershaven ten oosten van de havengeul de beste oplossing zou vormen<sup>25</sup>.

In een conventiewet van 6-12 augustus 1912 besloten de stad en de minister van Openbare Werken tot de aanleg van een nieuwe vissershaven. De uitvoering van de plannen kon door de oorlog echter pas vanaf 1921 worden aangevat. Het visserijdok (het vlotdok) was aanvankelijk ruim 360 m lang en 125 m breed. In 1938 werd het verlengd tot 760 m. De aanlegplaats aan de verlengde kaaimuren was 1425 m lang. Een sluis verbond de vissershaven met de havengeul. Er werd ook een tijdok uitgegraven dat evenwijdig met de vissershaven liep en bestemd was voor de kleine vaartuigen. De nieuwe vissershaven werd plechtig geopend op 15 september 1934. In het noorden

23 S.n. 1946, 169-173.

24 Florizoone & Cuvele 2011, 69.

25 S.n. 1907.

installeerde het Amerikaanse bedrijf Crandall Dry Dock Engineers in 1931 twee gemotoriseerde scheepshellingen. Die bestonden uit een grote metalen slede met houten vloer die door middel van kettingen over rails op een helling werd getrokken. De grootste had een draagvermogen van 1000 ton, een breedte van 11,5 m en een lengte van 50 m. De kleinste had een draagvermogen van 500 ton en mat 9,5 bij 40 m<sup>26</sup>. De als monument beschermde scheepshellingen werden nog steeds gebruikt voor het droogzetten van schepen voor preventief onderhoud, reparaties en schilderwerken<sup>27</sup>.

In 1934 werd ook de nieuwe vismijn geopend, die tussen het nieuwe visserijdok en het tijdok was gebouwd. De oude vismijn van 1878, de *Cirk*, werd in 1938 afgebroken. Hij was te klein geworden en voldeed niet meer aan de hygiënische eisen. De huidige pakhuizen en hallen dateren echter van 1951, aangezien de vismijn van 1934 tijdens de Tweede Wereldoorlog volledig werd verwoest<sup>28</sup>. Aan de oostelijke kaaimuur van het visserijdok ontstond een hele bedrijvigheid in de ijsfabrieken, brandstofdepots, herstellingswerkhuisen, koperslagerijen, diepbevrozingsfabrieken, touw- en nettenmagazijnen, fabrieken voor visafval en visolie enzovoort<sup>29</sup>. Sinds 1861 stond op de oostelijke oever ook de vuurtoren, die na de verwoestingen van de twee wereldoorlogen telkens werd heropgebouwd. Hier ontwikkelde zich de volkse vuurtorenwijk. In het zog van de verplaatsing van de vissersactiviteiten naar de oostelijke oever van de geul werd die wijk gesaneerd en uitgebreid. In 1925 begonnen de bouwwerken voor een nieuwe vuurtorenwijk. Het project werd toevertrouwd aan de nv Ostende-Phare et Extensions, waardoor het project al snel *den Opex* zou gaan heten<sup>30</sup>. Na 1945 werd er, behalve het graven van het vuurtorendok, slechts weinig structureel gewijzigd aan de haven van Oostende (fig. 6).

### 3 De ontwikkeling van de Oostendse visserij

De ontwikkeling van de Oostendse scheepswerven hangt in hoge mate af van de ontwikkelingen in de visserijsector. Die kende de afgelopen twee eeuwen een bewogen geschiedenis, zowel door de veranderingen in de technologie, de regelgeving als de economische omstandigheden.

De visserij kreeg vrij snel na 1830 ondersteuning van de jonge Belgische staat, die zijn economie actief probeerde te stimuleren. Er werden douanerechten geheven op de invoer van vis, en in 1837 werd een premiestelsel ingevoerd ten gunste van vissersschepen die met een overwegend Belgische bemanning voeren en die in België gebouwd waren<sup>31</sup>. Men richtte een visserijwacht in die vanaf 1844 door de staatsschoener Marie-Louise werd verzorgd. De vloot van grote sloepen aan de kust steeg onder meer door die maatregelen van 104 in 1836 tot 176 in 1865. Bijna 90% van de sloepen was in de haven van Oostende gevestigd<sup>32</sup>. Oostende was daarmee de belangrijkste vissershaven van de Belgische kust, een positie die de stad behield tot in de jaren 1960. De sloepen waren op kiel gebouwde schepen met aanvankelijk

een kottertuig<sup>33</sup>. De robuuste zeilsloepen visten met de beug, een vislijn van ongeveer 70 m met dwarslatjes waarop de haken bevestigd werden. Ze visten vooral op kabeljauw in de Noordzee, de Faeröer en zelfs tot in IJsland. Naast de sloepen werden in andere kustgemeenten vanaf de stranden platbodemschuiten gelanceerd. Voorbeelden van dit type waren de Blankenbergse en de Heistse schuit. De ongeveer 90 schuiten die in die jaren actief waren, hielden zich bezig met kustvisserij<sup>34</sup>. Het afschaffen van de invoerrechten in de jaren 1850 en van de premies in 1867 sloot een gunstige periode na de onafhankelijkheid af.

Vanaf 1874 deden zich grote technologische veranderingen voor die de aard van de visserijsector en van de schepen diepgaand veranderde. Een eerste nieuwe ontwikkeling was de invoering van ijs als bewaarmiddel in 1874. Het werd aanvankelijk vanuit Noorwegen geïmporteerd en opgeslagen in ijskelders. In 1888 startte de firma Denaeyer uit Willebroek met de productie van ijs in Oostende. Het zouten van vis verloor hierdoor snel terrein aan het koelen met ijs<sup>35</sup>. In 1870 werden nog 9500 vaten ingezouten kabeljauw aangevoerd. Tegen 1892 daalde dit aantal tot slechts 544 vaten<sup>36</sup>. Die daling was echter niet alleen een gevolg van veranderende consumentenvoorkeuren, maar ook van de achteruitgang van de kabeljauwstocks.

De toepassing van de stoommachine op vissersschepen was een volgende ingrijpende ontwikkeling. Hoewel stoommachines al lang in scheepvaartcontext werden gebruikt, liet de toepassing op vissersschepen op zich wachten tot in de jaren 1870. Aanvankelijk werden ze ingezet op zeilsloepen om de netten binnen te halen. De spil werd dan door de stoommachine (de *donkey*) aangedreven (fig. 7)<sup>37</sup>. Tegen 1909 waren 177 van de 402 zeilvissersschepen aan de kust uitgerust met een dergelijke hulpstoommachine<sup>38</sup>. Pas in 1877 werd in Groot-Brittannië een stoommachine gebruikt voor de voortstuwing van een vissersschip toen de werkloze stoomsleepboot Messenger werd ingezet voor het slepen van een schrobnet (of korrenet). Kort nadien werden de eerste stoomtreilers gebouwd. De Oostendse reder Louis Dossaer liet in 1884 op de werf Allan in het Schotse Granton een eerste Belgische stoomtreiler bouwen. De houten O.71 Prima, ongeveer 30,5 m lang en met een compound stoommachine van 40 pk, was zelfs de eerste stoomtreiler op het Europese vasteland. De voordelen van de stoomtreilers waren legio. Door hun omvang hadden ze een veel hogere capaciteit dan zeilsloepen (40 tot 120 ton tegenover de zeilsloepen van maximaal 50 ton). De grotere trekkracht maakte het mogelijk om een andere vernieuwing toe te passen die in 1894 uit Schotland werd ingevoerd: de bordentrawl- of plankenvisserij, waarbij op ieder uiteinde van het net een scheerbord werd bevestigd dat bij toenemende snelheid het net opentrok<sup>39</sup>. Door de onafhankelijkheid van stoomtreilers van de windomstandigheden werd de aanvoer in de haven constanter. Bovendien waren ze sneller dan de zeilsloepen (een *triple expansion*-stoommachine van 50 pk haalde 9 à 10 knopen). De vloot van stoomtreilers groeide relatief snel tot 24 eenheden in 1909. Ze opereerden allemaal vanuit de haven van Oostende<sup>40</sup> (fig. 8).

<sup>26</sup> <http://inventaris.vioe.be/dibe/relict/56842>. Geraadpleegd op 8 december 2011.

<sup>27</sup> Deschacht 2007, 6.

<sup>28</sup> Vroome 1957, 31-35.

<sup>29</sup> Vanneste *et al.*, 1962, 82.

<sup>30</sup> Hostyn 1986a, 153-156; Hostyn 1986b, 245-246.

<sup>31</sup> Verbrugghe *s.d.*, 176-177.

<sup>32</sup> Jansoone 1994, 65; Boelmans Kranenburg 1978, 295-296.

<sup>33</sup> De Oostendse sloep wordt in het punt 7.1 uitgebreider behandeld.

<sup>34</sup> Boelmans Kranenburg 1978, 296.

<sup>35</sup> Jansoone 1994, 69-70.

<sup>36</sup> Boelmans Kranenburg 1978, 297.

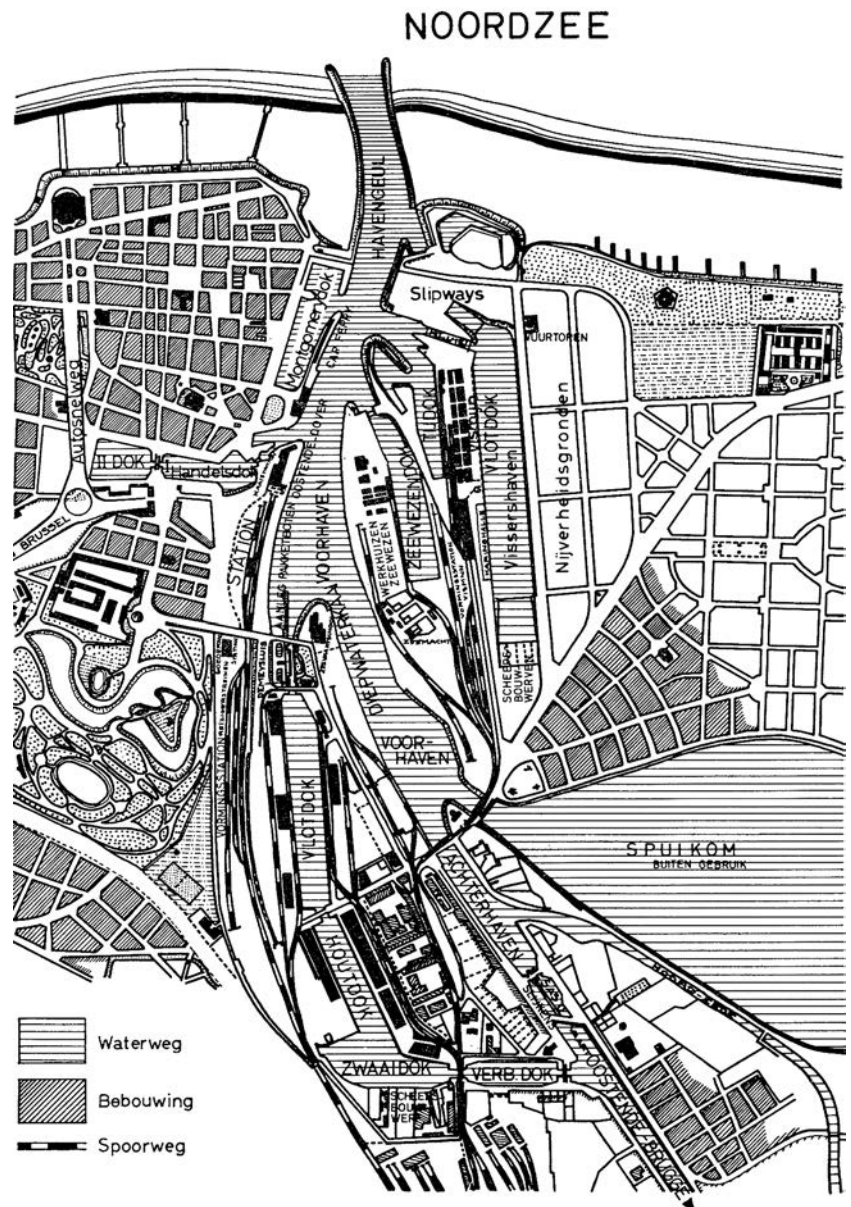
<sup>37</sup> De Zuttere 1909, 327.

<sup>38</sup> Seghers & De Bock 1943, 14-15.

<sup>39</sup> Jansoone 1994, 71 en 86; Boelmans Kranenburg 1978, 297.

<sup>40</sup> Bly 1920, 40; De Zuttere 1909, 197.

FIG. 6 Oostende in 1961. Bron: Vanneste *et al.* 1962, 76.  
Ostend in 1961. Source: Vanneste *et al.* 1962, 76.



De bouw van een stoomtreiler vergde een zware investering die enkel door kapitaalkrachtige reders gedragen kon worden. Rond 1902 kostte een houten zeilsloep met stoomspil 26.000 frank, terwijl een stoomtreiler 160.000 frank kostte<sup>41</sup>. De stoomtreiler was verbonden met de rederij Bauwens. In 1885 liet de rederij Bauwens, Pottier et C<sup>ie</sup> bij de Oostendse werf De Coene de Elisabeth bouwen, een houten stoomtreiler van 87 voet. In 1896 richtte John Bauwens de rederij nv Pêcheries à Vapeur op, die al snel over 10 schepen beschikte. Er braken vanaf 1898 gouden tijden aan voor de stoomtreilers. De grote aanvoer van verse vis werd afgenomen tegen goede prijzen. Grotere en sterkere schepen vervingen de oude schepen. De nieuwe technieken maakten het vissen in Schotse, IJslandse, Spaanse en Portugese wateren mogelijk<sup>42</sup>. In 1907 introduceerde Bauwens

opnieuw een technische vernieuwing toen hij een eerste treiler met vriesinrichting liet bouwen.

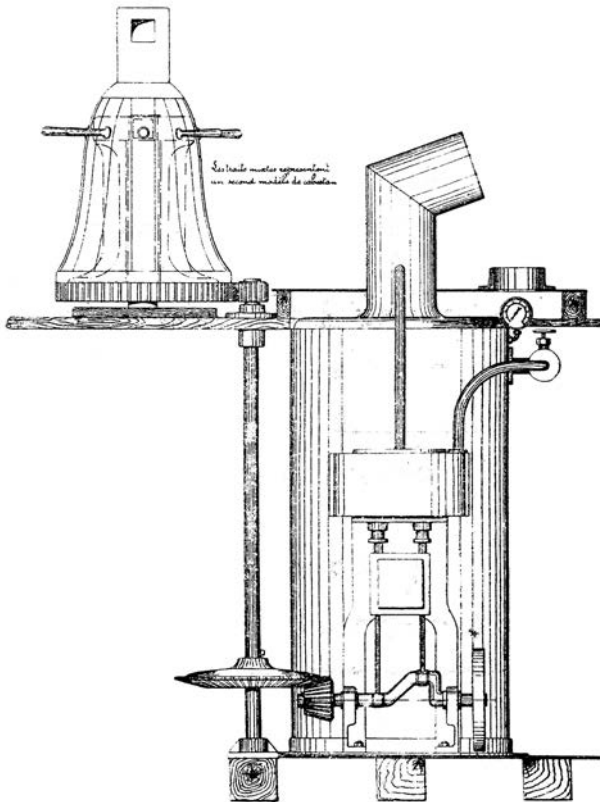
De veranderingen waren echter niet voor iedereen gunstig. De invoering van stoomtreilers botste op verzet van de traditionele zeilvissers. Van 22 tot 24 augustus 1887 werd geprotesteerd tegen de aanvoer van verse vis door Engelse stoomtreilers. De vernieling van de vangst leidde tot een harde reactie van de burgerwacht, met verschillende doden tot gevolg<sup>43</sup>. De zeilvissers vormden op het einde van de 19de eeuw een echt proletariaat, dat zeer hard moest werken voor lage lonen. Het enige antwoord van overheidswege was de oprichting van een staatsvissersschool. Dat initiatief werd kort nadien in 1890 gevolgd door de oprichting van een katholieke school onder leiding van pastoor Pype, de aalmoezenier van de marine. Onder het patronaat van prins

<sup>41</sup> Bly 1920, 6.

<sup>42</sup> Bauwens *s.d.*, 163.

<sup>43</sup> Vroome 1957, 22-23.





**FIG. 7** Spil aangedreven door een *donkey* (kleine stoommachine).  
Bron: De Zuttere 1909, vol 1, 327.  
*Capstan powered by a steam donkey. Source: De Zuttere 1909, vol 1, 327.*



**FIG. 8** Stoomtreiler van de rederij *Pêcheries à vapeur* aan de kade (vóór 1914).  
Bron: Beeldbank Oostende FT/E0271.  
*Steam trawler owned by the Pêcheries à vapeur shipping company, on the quayside (before 1914). Source: Ostend Image Bank FT/E0271.*

Albert werd voorts in 1906 het Ibiswerk opgericht, dat zorgde voor een beroepsopleiding tot visser voor de wezen van overleden vissers<sup>44</sup>. Tot de oprichting van georganiseerde vissersorganisaties zoals vakbonden kwam het echter niet. Pas na de Eerste Wereldoorlog was er sprake van georganiseerd sociaal protest, na contacten met gesyndiceerde Britse vissers tijdens de oorlog. In 1920 stakten de werknemers in de stoomvisserij en het jaar nadien werd vanuit socialistische hoek de Oostendse Reederij opgericht<sup>45</sup>. De zogenoemde Rode Vloot werd de belangrijkste concurrent van de rederij Pêcheries à Vapeur. Ook onderlinge verzekeringen en vooral hogere lonen zorgden voor de verbetering van de sociale omstandigheden in de visserijsector.

Terwijl technologische vernieuwingen een grote verandering teweegbrachten in de visserij op grotere afstand van de kust, bleef de kustvisserij voorlopig met traditionele zeilvaartuigen werken. De 387 kustvaartuigen die in 1913 actief waren, legden zich toe op de vangst van garnalen, waarnaar de vraag sterk was gestegen door het toenemende kusttoerisme. Ze opereerden stilaan meer vanuit de havens dan vanaf de stranden. De nieuwe schuilhaven van Blankenberge werd vanaf 1870 door kleine schuitjes gebruikt<sup>46</sup> (fig. 9).

Na de Eerste Wereldoorlog, waarin 352 vissers het leven lieten, was de doorbraak van de dieselmotor de voornaamste technologische ontwikkeling. In 1907 vond het eerste experiment aan de kust plaats toen het Ibiswerk een motor inbouwde in de *dandy-cutter* IBIS III. Tezelfdertijd werd ook een grote sloep van de rederij Vandewalle en Bauwens, de O.200 Pionnier I, gebouwd op de Oostendse werf Cattoor, gemotoriseerd met een Deense DAN-motor van 28 pk<sup>47</sup>. De dieselmotor kende een groot succes vanaf de jaren 1920. Tegen 1931 waren er al 271 motor-

treilers in gebruik. De motortreiler lag in tegenstelling tot de stoomtreiler wel in het bereik van kleine familiale rederijen, wat samen met het grotere gebruiksgemak van de dieselmotor het succes van het type verklaart. Hoewel de grote rederijen vanaf ongeveer 1930 ook enkele schepen met dieselmotoren bestelden, bleef stoom tot 1940 veruit de belangrijkste aandrijving op de grote treilers. De zeilsloepen en strandschuiten verdwenen vrijwel volledig tegen 1930. Daarmee kwam een einde aan een eeuwenlange traditie. De technologische ontwikkeling en capaciteitsuitbreiding zorgden voor een overaanbod van vis, wat de visprijzen deed dalen. Bovendien kreeg de vissersvloot rake klappen door de crisis van de jaren 1930. Enig soelaas werd gebracht door beschermende invoerrechten op vis in 1932 en de opening van het nieuwe visserijdok in Oostende in 1934.

De Tweede Wereldoorlog tastte de omvang van de vloot sterk aan. In mei 1940 vluchtten 228 van de 474 schepen aan de kust naar Engeland. Een aantal vissers nam deel aan 'operatie dynamo', het ontzetten van het Britse expeditiekorps uit Duinkerke<sup>48</sup>. Na de bevrijding kende de visserijsector een periode van uitgesproken herstel. In 1946 telde de vloot al 479 eenheden, waarvan 430 kustschepen, 35 Noordzeetrelers en 14 diepzeetrelers<sup>49</sup>. Voor de scheepswerven was dit een interessante periode door de vele bestellingen. Rond 1945 haalde de ontplofingsmotor de bovenhand over de stoommachine als keuze voor de aandrijving, ook op de grotere vissersschepen. Door de bouw van treilers met een voldoende hoog vrijboord en een uitgesproken zeeg konden in ieder seizoen ruige zeeën worden bevaren. De grote treilers rustte men voortaan uit met radiotelegrafie en radiopeiling. Voor de bemanning werden een groter comfort en hygiëne stilaan gebruikelijk<sup>50</sup>. De haven van Oostende kende een



**FIG. 9** De scheepswerven van het derde handelsdok. Bron: Debaeke 2005, 144. *The shipyards of the third commercial dock. Source: Debaeke 2005, 144.*

<sup>44</sup> Verbrugghe *s.d.*, 177-178 en Declercq 2007.

<sup>45</sup> Verbrugghe 1923.

<sup>46</sup> Boterberge 2010, 206.

<sup>47</sup> Het experiment was geïnspireerd door de Britse Royal Navy die in 1906 een DAN-motor installeerde in een schip dat luisterde naar de naam

'Pionnier'. De Zuttere 1909, 339-340 en 342-343; Bauwens *s.d.*, 162-163. Leonce Verbrugghe geeft een afwijkend verhaal: hij schreef dat het Ibiswerk in Kopenhagen een gemotoriseerde smak kocht en naar Oostende bracht. Verbrugghe *s.d.*, 178.

<sup>48</sup> Jansoone 1994, 92-94.

<sup>49</sup> Boelmans Kranenburg 1978, 299.

<sup>50</sup> Bogaert 1945, 46.

mooie periode tot het einde van de jaren 1950. De haven op de oostelijke oever in Oostende werd volledig gerenoveerd en weer in gebruik genomen in 1947, de vismijn in 1951<sup>51</sup>.

De naoorlogse heropleving was echter van korte duur. Vanaf 1950 was er al sprake van overbevissing. De druk op de Belgische visserij was in de jaren 1960 erg hoog door de import van vis uit niet-EEG-landen. De IJslandvisserij werd op haar beurt getroffen door de uitbreiding van de IJslandse territoriale wateren, in 1958 tot 12 mijl. De IJslandse regering wilde zo de eigen visserij beschermen. De uitbreiding van de IJslandse exclusieve economische zone tot 200 zeemijl (370 km) in 1975 betekende de doodsteek voor de IJslandvisserij. De Belgische eenheden kregen een uitdoofscenario voorgeschoteld. Het visserijakkoord met IJsland in 1975 bepaalde dat de 19 nominatief opgesomde Belgische IJsland vissers, waaronder de O.202 Pelagus en de O.129 Amandine van de werf Panesi, niet zouden vervangen worden bij uitdienstneming<sup>52</sup>.

In de jaren 1960 veranderde de samenstelling van de vloot aan de kust volledig. Het aantal eenheden daalde van 479 in 1946 tot 332 in 1970. Het aantal kleine garnalenvissers liep sterk terug van 205 eenheden in 1946 tot 10 in 1970. De teloorgang van de IJslandvisserij had tot gevolg dat de grotere eenheden minder rendabel werden. In 1970 vormden de Noordzee- en diepzee treilers een groep van 106 schepen, die aan een hoog tempo werden afgebouwd. De middenslag treilers maakten in 1970 de grootste groep uit met 193 eenheden<sup>53</sup>. Het relatieve succes van de middenslag treilers had onder meer te maken met de opkomst van de platvisvisserij op tong en schol en de invoering rond 1959 van de bokkenvisserij (in feite een terugkeer van de 19de-eeuwse boomkor). Dit leidde tot de bouw van de middenslag treiler voor de bokkenvisserij. De opkomst van die klasse (en het verdwijnen van de grote rederijen) had tot gevolg dat de visserijsector in hoge mate een familiaal karakter kreeg<sup>54</sup> (tabel 1)<sup>55</sup>.

Vanaf 1970 werd de vloot verder afgebouwd. Tussen 1961-1971 werden nog 162 nieuwe vissersschepen gebouwd. Tussen 1972 en 1980 werden slechts 16 nieuwe vissersschepen in de vaart genomen. De gemiddelde leeftijd van de vissersvloot werd als gevolg daarvan gestaag hoger. Op het einde van de jaren 1990 was de gemiddelde leeftijd van de eenheden 19 jaar<sup>56</sup>. Het aantal vaartuigen daalde verder tot 87 in 2010. De ontwikkeling van de brutotonnage volgde de daling van de schepen maar met vertraging. De totale brutotonnage nam aanvankelijk zelfs nog toe tot in 1970. Nadien daalde de tonnage gestaag van 31.185 ton in 1970 tot 16.048 ton in 2009. De tonnage daalde echter niet zo sterk als het aantal vaartuigen, wat erop wijst dat ze per schip is blijven toenemen, van 97 brutoton in 1970 tot 180 brutoton in 2000-2009. Dat heeft te maken met het verdwijnen van de kleine kustvissers en de opkomst van de polyvalente, kleinere middenslag treilers. Het inkrimpen van de vloot had consequenties voor de afgezette hoeveelheid vis. Die daalde van 46,5 miljoen ton in 1970 tot ongeveer de helft in 2010. Het aantal vissers kende uiteraard een gelijkaardige ontwikkeling. In 1957 werkten er 1818

TABEL 1

Ontwikkeling van het aantal vissersvaartuigen aan de Belgische kust. Bronnen: Seghers & de Bock 1943, 14-16; Roegiers 2011, 333. *Development of Belgian coastal fishing vessels. Sources: Seghers & de Bock 1943, 14-16; Roegiers 2011, 333.*

Jaar	Aantal vaartuigen	Totale kW	Totaal BT
1836	104		
1865	176		
1909	426		
1938	481		
1946	479		
1950	457	44.426	26.341
1960	415	55.481	28.999
1970	332	74.160	31.185
1980	208	62.915	21.122
1990	201	77.102	25.498
2000	127	63.335	23.054
2009	89	51.590	16.048

vissers aan de kust. Dat aantal daalde tot 1265 in 1970 en verder tot 469 in 2010<sup>57</sup>.

Het afnemen van de omvang van de vloot had te maken met een drievoudige ontwikkeling. Ten eerste stegen de prijzen voor nieuwbouw fors. Dit had te maken met de groeiende complexiteit van de vissersvaartuigen, de toenemende uitrusting en ruimere accommodatie. Bovendien stegen, vanaf de eerste olieschok in 1973, de prijzen van de brandstoffen en de lonen bijzonder sterk. Een tweede factor was de lagere instroom van jonge mensen en bijgevolg de vergrijzing van de sector. Naarmate de rendabiliteit van de visserijsector verminderde door de toenemende brandstofprijzen, werd een toekomst in andere sectoren aantrekkelijker voor de kinderen van vissersfamilies<sup>58</sup>. Een derde factor was de onzekerheid over de richting van het visserijbeleid van de EEG tussen 1975 en 1983. Al vanaf 1970 werden communautaire maatregelen genomen rond marktordering en de modernisering van de vissersvloot. Zo konden nieuwe vaartuigen pas gebouwd worden op het ogenblik dat oude vaartuigen uit de vaart werden genomen<sup>59</sup>. Er waren ook spanningen rond de uitbreiding van de territoriale zones van de lidstaten van de EEG, als gevolg van de toetreding van Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken. Op basis van historische rechten kon de Belgische vissersvloot verder blijven vissen voor de kusten van bijvoorbeeld Engeland. Er werd vanuit visserskringen vooral gevreesd voor de invoering van vangstbeperkingen met het oog op de instandhouding van

51 Vanneste *et al.*, 1962, 291.

52 Jansoone 1994, 95.

53 Boelmans Kranenburg 1978, 300-301.

54 Jansoone 1994, 99-100.

55 De vele kleine open boten zijn voor de 19de eeuw uit de lijst geweest. Dit waren open roei- en

zeilvaartuigjes zonder dek. Ze maten 6 tot 8 m bij ca. 2,6 m. Ze voerden één mast met een vierkant zeil (een zogenaamd emmerzeil). Dit waren de garnalenbootjes die vlak voor de kust werkten. Ze voerden hun vangst ongekookt aan in Oostende. Bly [1902] 1920, 7.

56 Roegiers 2011, 334.

57 Roegiers 2011, 344 en 356.

58 Jansoone 1994, 101-107.

59 Jansoone 1994, 100-101.

de visbestanden. In 1983 werden zulke maatregelen ook werkelijk van kracht. Ook in 1992 en 2002 werden door respectievelijk de EG en de EU nieuwe verordeningen aangenomen met het oog op het beheer van de vangstmogelijkheden op lange termijn en de leefbaarheid van de visserijsector.

De achteruitgang van de visserij heeft de havens aan de kust heel ongelijk getroffen. Oostende verloor zijn positie als belangrijkste vissershaven. Dit had te maken met het wegvalen van de IJslandvisserij die er geconcentreerd was, maar ook met de ontwikkeling van de haven van Zeebrugge vanaf 1905. Vanaf de jaren 1960 overvleugelde Zeebrugge Oostende als vissershaven<sup>60</sup>.

#### 4 De Oostendse scheepswerven vanaf 1783

Het is vanzelfsprekend dat de hoger geschetste ontwikkelingen op vlak van infrastructuur en visserijgeschiedenis ingrijpende gevolgen hadden voor de scheepsbouw. De voorliggende sectie biedt een algemeen overzicht van de ontwikkeling van de scheepsbouwsector in Oostende.

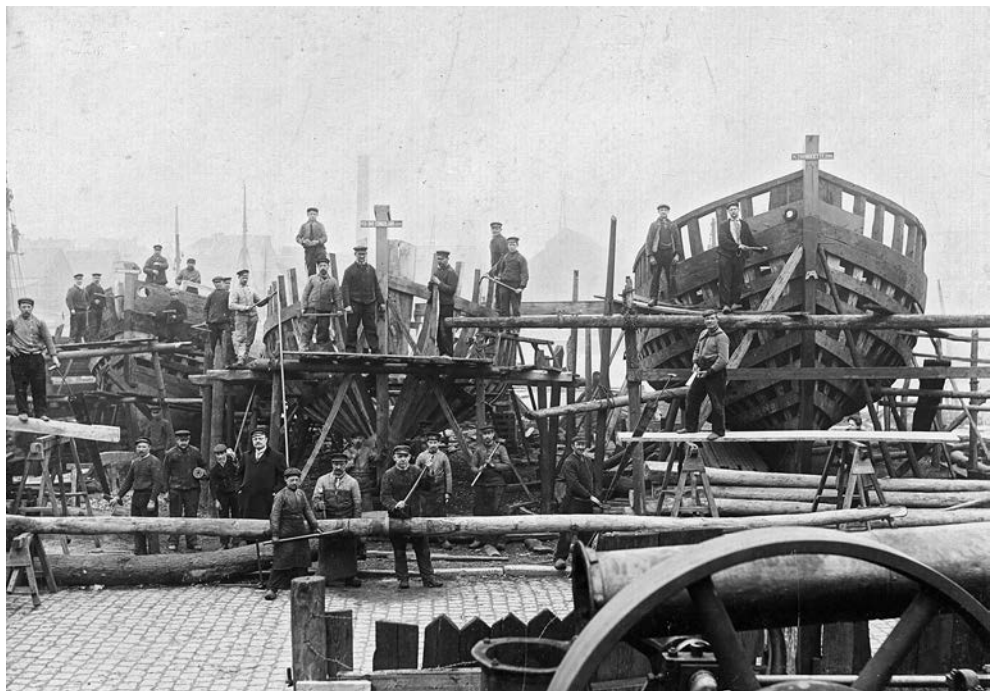
De bouw en herstelling van houten vissersschepen vond aanvankelijk plaats aan de voet van de duinen. Met de aanleg van de westelijke haven kwamen de werven hier te liggen. Na het beleg van Oostende, aan het begin van de 17de eeuw, verschoven de werven naar de oostelijke havengeul. Al die tijd werden schepen voor herstellingen op het droge gelegd. Pas met de aanleg van het derde handelsdok in 1783 kregen de scheepstimmerlui een dok dat voornamelijk voor scheepsherstellingen bestemd was. De werven waren gelegen aan de zuidkant van het 6606 m<sup>2</sup> tellende dok<sup>61</sup>, waar zes hellingen lagen. Daarmee was het een stuk kleiner dan het eerste en het tweede handelsdok van

respectievelijk 8964 en 8568 m<sup>2</sup>. De Oostendse scheepsbouwers uit die tijd luisterden naar de namen Bertin, De Baene, Denis, Hoys, Laneres, Leep, Ocket en Vanhes. Er waren ook enkele Britse scheepsbouwers actief, zoals Ogle en Cuhler-Overstall. De voornaamste activiteit van de werven was de bouw en het herstel van houten visserssloepen. De werven van Denis, Hoys en Ocket herstelden ook binnenschepen. Er werkten in de jaren 1780 ongeveer 60 arbeiders op de werven<sup>62</sup>.

Rond 1830 waren de meeste werven in Oostende verdwenen of overgegaan in nieuwe handen. De scheepsbouwers waren nu onder anderen Royon, Orlandini (vanaf ongeveer 1840), Bern, De Zutter, Lams en Panesi. De enige werf die de Franse en Nederlandse periode had overleefd was die van Laneres. De *zaten* (Vlaams voor 'scheepstimmerwerven') in het derde handelsdok waren eigendom van de stad Oostende, die de terreinen verhuurde aan de scheepsbouwers. In 1863 verkocht de stad, wellicht uit geldgebrek, de terreinen aan de scheepstimmerlui Royon, Orlandini, Denys, Fol en Van Imschoot. De meeste werven waren gelegen langs de Werfkaai, op de locatie van het huidige Vuurkruisenplein, maar er waren ook werfbazen actief aan de noordkant van het dok, zoals De Dekker, May en Janssen in de jaren 1820 en 1830. In het midden van de 19de eeuw werd ook de westzijde van het dok als wervenplek in gebruik genomen<sup>63</sup> (fig. 10).

In 1896 waren er aan de hele kust 16 scheepswerven actief in de bouw en herstelling van houten vissersschepen. Ze stelden 87 mensen tewerk. Jaarlijks produceerden ze samen ongeveer 12 sloepen<sup>64</sup>. Aan het einde van de 19de eeuw waren aan het derde handelsdok onder meer de scheepstimmerwerven te vinden van Hamman, Goormachtig (op het terrein van de weduwe

**FIG. 10** De werf van Auguste Hamman in 1908. Bron: Beeldbank Oostende FT/G0011. *The Auguste Hamman shipyard in 1908. Source: Ostend Image Bank FT/G0011.*



<sup>60</sup> Strubbe 1987, 148.

<sup>61</sup> Van Craeynest 1993, 203.

<sup>62</sup> Farasyn 2006, 9.

<sup>63</sup> Farasyn 2006, 11-12.

<sup>64</sup> De Zuttere 1909, 443.

Orlandini), Deweert (opgericht in 1892) en Panesi. Hamman, een belangrijke redersfamilie, was de belangrijkste scheepsbouwer in het dok rond 1900, maar tegen 1914 ging de werf failliet. Op de *zaat* van Hamman vestigde zich vervolgens de werf van Jules Denye die voorheen in Nieuwpoort actief was geweest. Een deel van de terreinen van Hamman werd na de Eerste Wereldoorlog ingepalmd door de werf van Hillebrant<sup>65</sup>. In vergelijking met de scheepswerven in het binnenland waren de Oostendse werven zeer kleinschalig. Toen Albert Lecointe, de hoofdingenieur van de marine, in 1900 zijn overzicht van de Belgische werven publiceerde, vermeldde hij geen enkele van de Oostendse werven bij naam. Wellicht waren de kleinschalige familiale werven van Oostende die met hout werkten niet zo interessant voor deze ingenieur van de marine<sup>66</sup>. De meeste werven in het binnenland waren op dat ogenblik immers al overgeschakeld op de bouw van schepen in ijzer en staal. De werfbedrijvigheid in Oostende werd bovendien beperkt door het ontbreken van een droogdok.

Uit een toevallige vermelding in het werk van dezelfde Lecointe blijkt dat het rond 1900 niet goed ging met de scheepsbouw in Oostende. Hij spreekt over de neergang van de constructie van vissersschepen<sup>67</sup>. Op het einde van de 19de eeuw kende de visserij- en havensector een dieptepunt, onder meer door de algemene economische recessie. Bovendien kwamen de stoomtreilers in trek. Een andere, zeer lokale factor speelde echter ook een rol. Door de uitbreiding van de toeristische infrastructuur en de stadsverfraaiing onder impuls van Leopold II werden de werven aan het derde handelsdok ingekapseld in de nieuwe stad. De lawaaierige activiteit van het scheepstimmerwerk betekende een rem op de ontwikkeling van de onmiddellijke omgeving rond de werven. Lecointe geeft aan dat in 1900 de kleine werven op het punt stonden om onteigend te worden als gevolg van de transformatie van de stad. Hij vroeg om een nieuwe locatie voor de werven te zoeken en suggereerde om ze te vestigen op de oever van de spuikom, op de oostelijke oever<sup>68</sup>. Ook De Zuttere, de auteur van de *Enquête sur la pêche maritime* van 1909, schrijft dat de werven moesten wijken voor de uitbreiding van de wijk naast het toenmalige treinstation<sup>69</sup>. Van een onteigening was echter voorlopig geen sprake.

Toen evenwel in 1934 de vismijn en de vissersboten naar het nieuwe visserijdok verhuisden, kwamen de werven in het derde handelsdok helemaal perifeer te liggen ten aanzien van de visserijactiviteit. Op 26 augustus 1938 vergaderden de scheepsbouwers met het stadsbestuur van Oostende over de verplaatsing van de werven naar het visserijdok. Richard Panesi senior trad daarbij op als vertegenwoordiger van de scheepstimmerlui. Wegens de hoge kosten van de verhuizing vroegen de werven aan de stad een financiële tegemoetkoming die moest bestaan uit een formele onteigening van de oude werven en het aanleggen, op kosten van de stad, van de nodige nutsvoorzieningen op de nieuwe locatie<sup>70</sup>. De verplaatsing werd evenwel niet uitgevoerd

voor het uitbreken van de oorlog in mei 1940. Enkel de werf van Borrey, die zich in 1920 in het derde handelsdok had gevestigd, verhuisde in 1937 al naar het visserijdok<sup>71</sup> (fig. 11).

In 1947 werden de scheepswerven van het derde handelsdok verplicht om zich elders te vestigen. Het stadsbestuur koos er immers voor om het tijdens de oorlog verwoeste stadhuis aan het Wapenplein te vervangen door een nieuwbouw op de site van het derde handelsdok<sup>72</sup>. Dat dok werd gedempt met het puin van het oude Kursaal, dat in 1941-1942 moest plaatsmaken voor verdedigingswerken van de Noordzeekust. De 'oude' Werfkaai werd in 1954 omgedoopt tot de Verenigde Natieslaan. Het eerste en tweede handelsdok werden al snel omgevormd tot een jachthaven, een functie die het tweede handelsdok trouwens al vanaf de jaren 1920 vervulde tijdens de maanden juni tot en met september<sup>73</sup>. De scheepswerven van de weduwe van Henri Deweert, Jules Denye, August Loye (actief in het derde handelsdok sinds 1923), A. Hillebrant & zonen en Richard Panesi vonden een steek op de 'Nieuwe Werfkaai' in het zuiden van het nieuwe visserijdok (fig. 12). Daar werd in 1947 een helling van 121 m lengte gebouwd, waarop later de ophaalinrichtingen van de werven werden geïnstalleerd<sup>74</sup>.

Terwijl de traditionele scheepstimmerwerven van het derde handelsdok ook na hun verplaatsing verder werkten met hout, kwam in Oostende de staalbouw op. In 1919 vestigde Amedée Seghers (1883-1937), die het beroep van scheepsbouwer op de werf van Roeyers in Antwerpen had geleerd, zich in Oostende. De werf van Seghers legde zich aanvankelijk toe op de bouw van open houten garnaalbootjes van ongeveer 10 m. Tegen 1922 werkten er al 25 arbeiders. Dat jaar ging Seghers een partnerschap aan met de Ateliers de Réparations et Chantiers Beliard, Crighton & Cie. Die nv nam de werf van Seghers over en stelde Seghers aan als bestuurder van de nieuwe werf. De werf, gelegen aan het zwaardok, begon met staalbouw en werd al snel de grootste van Oostende, met ongeveer 300 werknemers en een productie van een 30-tal treilers tussen 1922 en 1934. In 1934 begon Seghers opnieuw voor eigen rekening te werken. Hij vestigde zich met 15 werknemers aan de Slipwaykaai, bij de Crandall-slipways (scheepshellingen). De werf, die stalen treilers bouwde, groeide tot een 60-tal werknemers vlak voor 1940<sup>75</sup>. Vooral tussen 1960 en 1974 kende de werf hoogdagen. In die jaren werden 23 nieuwe schepen (treilers en een tankschip voor Esso) gebouwd. Nadien viel de nieuwbouwactiviteit sterk terug<sup>76</sup>. In 1992 ging de scheepswerf Seghers in vereffening. In 1993 werden de activiteiten kortstondig opnieuw opgestart onder de naam APS (Antwerpen-Ponjaert Shipyard). Maar al in 1994 werd ook die firma failliet verklaard<sup>77</sup>.

Beliard, Crighton & Cie werd evenwel de grootste naoorlogse werf van Oostende. Het bedrijf was de Oostendse afdeling van het in 1877 in Antwerpen gestichte bedrijf met dezelfde naam. Het bedrijf had een primeur voor Oostende toen in april 1929

65 Desnerck & Desnerck 1974, 179 en 184.

66 Lecointe 1900.

67 Lecointe 1900, 71.

68 Lecointe 1900, 71.

69 De Zuttere 1909, 444.

70 Nationaal Visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepswerf Panesi, Doos L, Dossier bouwaanvragen stad Oostende en steden-

bouw, brief van Ricard Panesi aan het stadsbestuur van Oostende, 2 september 1939.

71 Desnerck & Desnerck 1974, 176.

72 Op de gemeenteraad van 16 januari 1948 werd met 12 tegen 11 stemmen beslist om het stadhuis te bouwen op de site van het derde handelsdok. Uit: S.n. 2005, 11-14.

73 Van Glabbeke s.d., 203.

74 Vanneste *et al.*, 1962, 81. Panesi vestigde zich op de hoek van de Nieuwe werf- en de Rederijenkaai.

75 Desnerck & Desnerck 1974, 192-195.

76 Casier 1985, 148-151; S.n. 1994, 160-161.

77 Vandercruyssen 1996, 12-13.

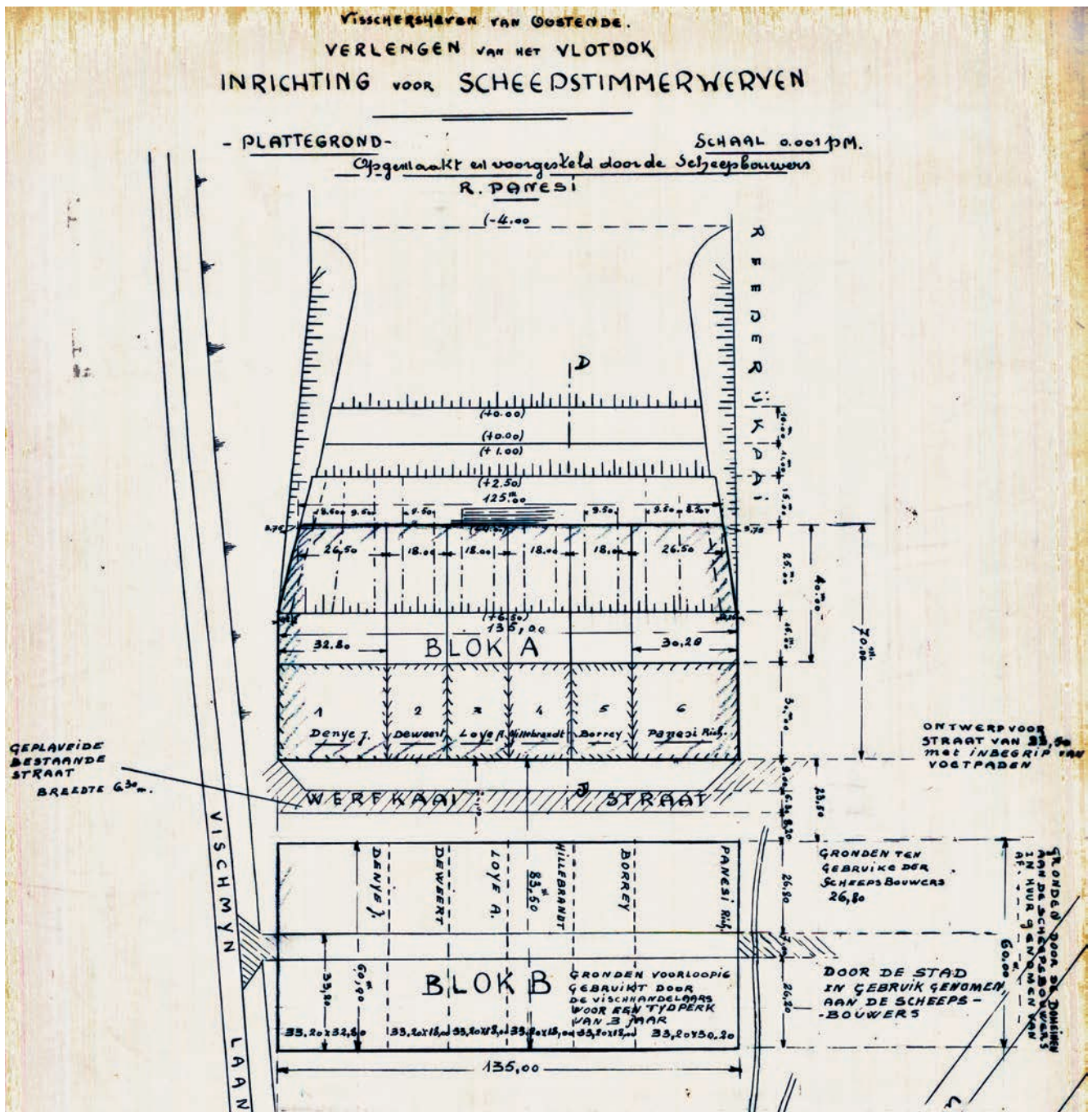


FIG. 11. Inrichting van de Nieuwe Werfkaai. Bron: Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Plannenarchief 10014-1-4.

Plan for the Nieuwe Werfkaai. Source: National Fisheries Museum NAVIGO Oostduinkerke, Panesi shipyard archives 10014-1-4.

aan het Zwaardok het droogdok van de werf werd geopend<sup>78</sup>. Het terrein van de werf was in 1973 niet minder dan 4,5 hectare groot. Tussen 1945 en 1983 werden op deze werf 132 schepen gebouwd, alle in staal uitgezonderd enkele houten mijnnevgers voor de zeemacht. Naast de mijnnevgers werden verscheidene schepen voor de overheid gebouwd, zoals een boeienlegger en de drie lichtschepen Westhinder<sup>79</sup>. Het grootste deel van de pro-

ductie bestond echter uit stalen treilers. De onlangs als varende erfgoed beschermde IJslandvaarder O.305 François Musin werd in 1948 op deze werf gebouwd (fig. 13). De François Musin is de enige overblijvende varende stalen geklonken en gemotoriseerde zijtreiler gebouwd voor de IJslandvaart. Het schip werd samen met enkele andere vrijwel identieke treilers gebouwd in opdracht van de Oostendse nv Motorvisserij (de O.304 Laermans ging al

<sup>78</sup> Van Glabbeke s.d., 205.

<sup>79</sup> Dreesen 1987, 255-258.



**FIG. 12.** De scheepsbouwers aan de Nieuwe Werfkaai ca. 1950. Bron: Beeldbank Oostende FT/C3267. *The shipbuilders of the Nieuwe Werfkaai ca 1950. Source: Ostend Image Bank FT/C3267.*



**FIG. 13.** De IJslandvaarder O.305 Francois Musin in Antwerpen, januari 2012. Foto Maarten Van Dijck. *The fishing vessel O.305 Francois Musin in Antwerp, January 2012. Photo Maarten Van Dijck.*

in oktober 1949 verloren). De Musin werd in 1969 uit de vissersvloot geschrapt en kwam in 2005 in eigendom van het sociale tewerkstellingsproject vzw *Werkvormm* in Antwerpen, dat het schip zal restaureren. De tewerkstelling bij Beliard, Crighton & Cie weerspiegelt de achteruitgang van de scheepsbouw aan de kust. In 1947 waren er 700 mensen tewerkgesteld. In 1960 was dit aantal teruggelopen tot minder dan 300 en in 1994 bleven er nog maar 150 over<sup>80</sup>. De naam van de werf wijzigde verscheidene keren, in 1961 tot Beliard Murdoch en in 1983 tot Mercantile-Beliard. Tussen 1983 en 1990 werden er op de werf tien mijnenjagers gebouwd uit met glasvezel versterkt polyester. In 1994 ging

het bedrijf, inmiddels omgevormd tot Beliard Polyship, failliet bij gebrek aan nieuwe bestellingen<sup>81</sup>.

De nieuwe stalen treilers die in de jaren 1950 en vooral de jaren 1960 de norm werden, waren gebouwd op de werven van Beliard-Crighton en Seghers in Oostende, maar ook op de Boelwerf in Temse, bij Langerbrugge in Rodenhuiize en De Graeve in Zeebrugge<sup>82</sup>. De vraag stelt zich waarom de oude scheepstimmerwerven, met uitzondering van Deweert en Panesi, met hout bleven verder werken. Er kunnen enkele hypothesen geformuleerd worden. De omschakeling naar staalbouw vergde een specifieke kennis van metaalbewerking en ook zware investeringen.

80 Vanneste *et al.*, 1962, 209.

81 Vandercruyssen 1996, 11.

82 Desnerck & Desnerck 1976, 306.

De werf van de gebroeders Borrey werd in ieder geval om die twee redenen in 1945 opgeheven. Ook Denye en Loy maakten de overstap niet<sup>83</sup>. Gezien de verhuisplannen sinds 1900 is het trouwens nog maar de vraag of een omschakeling naar staalbouw op de locatie in het derde handelsdok wel een realistische optie was. Door de aanslepende vraag of de werven op dezelfde plaats konden blijven, ontstond een weinig gunstig investeringsklimaat. Een eventuele omschakeling naar de bouw van stalen schepen vergde zware investeringen die verloren zouden gaan bij een verplaatsing. Een bijkomende verklaring is dat staal vooral werd gebruikt voor de hogere scheepsklassen, terwijl de kustvissers vooral in hout werden gebouwd. In 1960 waren nog 320 van de 419 vissersschepen in hout gebouwd, vooral dus in de kleinere klassen. Onderzoekers van het Westvlaams Economisch Studiebureau meenden in 1962 dat het gebruik van hout samenhangt met het meer artisanale karakter van de bedrijvigheid in de lagere scheepsklassen<sup>84</sup>.

Het is onmogelijk om in detail de tewerkstelling op de Oostendse werven over de afgelopen anderhalve eeuw na te trekken. De bevolkingstellingen geven wel een zicht op de tewerkstelling in de scheepsbouw en -herstelling in de provincie West-Vlaanderen. In 1846 waren er binnen die sector 127 mensen aan de slag. In 1900 schommelde dat aantal nog rond 108, om na de Eerste Wereldoorlog, in 1920, te stijgen tot 187. Nadien ging de tewerkstelling in stijgende lijn. De cijfers van 1947 laten echter niet toe een onderscheid te maken tussen de tewerkstelling in de scheepsbouw en de machineconstructie. In dat jaar waren er in West-Vlaanderen 1344 mensen tewerkgesteld in de twee sectoren samen<sup>85</sup>. Voor het jaar 1960 is het wel mogelijk om aparte gegevens te vinden voor de scheepsbouw en -herstelling, met name 777 personen in het arrondissement Oostende<sup>86</sup>.

In aantallen geproduceerde vissersvaartuigen vormden de jaren van 1945 tot 1970 de hoogdagen van de scheepsbouwsector aan de kust. Tussen 1945 en 1971 werden er 352 nieuwe eenheden geproduceerd. Nadien viel de nieuwbouwactiviteit stil<sup>87</sup>. De ene na de andere kleine werf verdween door faillissement vanaf de jaren 1960. Zo ging de werf Loy, in zijn laatste jaren actief als de Verenigde Oostendse Scheepswerven (V.O.S.), failliet in 1964<sup>88</sup>. De werf van Jozef Deweert, die in 1964 zijn eerste stalen schip bouwde, deed het in de jaren 1960 nog goed. Vanaf 1969 daalde ook hier de tewerkstelling en in 1972 volgde de stopzetting van de activiteiten<sup>89</sup>. Behalve de achteruitgang van de visserijsector speelde de concurrentie met buitenlandse, vooral Nederlandse werven een rol. Van de 86 schepen die in 2011 werden ingezet voor de zeevisserij waren er 53 gebouwd in België, 27 in Nederland en 6 in andere landen. Ook aan de Belgische kust was er een onderlinge concurrentieslag. De invoering van de bokkennisserij vanaf 1959 leidde tot de nieuwbouw van aangepaste treilers, maar de nieuwbouw verplaatste zich naar Zeebrugge<sup>90</sup>. De werf De Graeve, in 1946 door Léon De Graeve opgericht, trok hierbij aanvankelijk aan het langste eind. In 2011 waren 22 van de 86 nog actieve vissersschepen op de werf van De Graeve gebouwd<sup>91</sup>. In

2001 evenwel liep ook het laatste nieuwbouwproject van de werf De Graeve af<sup>92</sup>.

Aan het einde van de jaren 1990 waren in Oostende alle historische werven verdwenen. Er bleven nadien enkel werven over die zich om sloopherstellingen bekommerden, zoals Lowyck en BEMA. Alleen I.D.P. (opgericht als Industrielle des Pêcheries) bouwt nog nieuwe schepen in staal en aluminium. Het grootste deel van hun klanten heeft niets meer met de visserij te maken.

## 5 De scheepswerf Panesi

De geschiedenis van de werf Panesi laat toe om over te schakelen van het helikopterperspectief van de sectorgeschiedenis naar de individuele keuzes van een bepaalde werf die gedurende vele jaren in Oostende actief was. De van herkomst Italiaanse familie Panesi vormt een toonbeeld van innovatief ondernemerschap, die uiteindelijk onder druk van de omstandigheden ten onder is gegaan. Andreas Panesi (1792-1868), zoon van de Genuese scheepsbouwer Benedictus Panesi, week in 1824 uit naar Oostende. Hij vestigde zich als scheepsbouwer tussen het eerste handelsdok en de havengeul. Die plaats, ook bekend als 'De Bank', werd al lang gebruikt om schepen op het droge te trekken voor het kalefaten of ander onderhoudswerk. In 1789 was op die locatie een werf opgericht door de Engelse groothandelaar John Holmen. Of de werf van Holmen lang actief was, is onduidelijk. In ieder geval kocht de Oostendse scheepstimmerman Denys de werflocatie van 1400 m<sup>2</sup> met twee hellingen op 29 mei 1813. Op 13 november 1829 verhuurde de weduwe van Denys, Barbara Huyghe, de werf aan Gryter, De Brabander en aan scheepstimmerman Andreas Panege. Die laatste naam was uiteraard de Oostendse verbastering van de Italiaanse naam Andreas Panesi. Panesi huurde de werf, die nog enkele keren van eigenaar veranderde, verder tot in de jaren 1860. Toen besliste de regering om een spoorvertakking aan te leggen tot op de aanlegplaats van de lijn Oostende-Dover (ongeveer waar zich vandaag het treinstation bevindt). De werf werd op 11 juli 1867 aan de stad verkocht, waardoor de activiteit van de werf Panesi werd stilgelegd<sup>93</sup>.

Andreas Panesi stierf in 1868, maar de scheepsbouwstiel werd overgedragen aan zijn nazaten (fig. 14). Zijn tweede zoon, Joseph Panesi (1826-1885), startte een tweede scheepswerf aan Sas-Slijkens aan het kanaal naar Brugge<sup>94</sup>. De oudste van de zes kinderen van Joseph, Andries Panesi (1846-?), nam de werf in Sas-Slijkens over. Een jongere zoon van Joseph, Henri Panesi senior (1850-1881), vestigde zich als scheepsbouwer in Blankenberge. Henri senior verdronk echter in 1881 op zee tijdens een proefvaart met een schip. Het was diens oudste zoon, Henri Panesi junior (1870-1924), die het bedrijf aan Sas-Slijkens overnam van zijn oom Joseph. Henri junior verplaatste de werf aan het einde van de 19de eeuw naar het derde handelsdok. Het succes van de familie Panesi heeft mogelijk ook te maken met een bewuste huwelijkspolitiek. Joseph Panesi huwde Isabella Lanères en tekende al zijn plannen met "Panesi-Lanères".

83 Desnerck & Desnerck 1974, 176, 179 en 187.

84 Vanneste *et al.*, 1962, 296.

85 Bevolkingstellingen van 1846, 1900, 1920 en 1947. Titel varieert.

86 Vanneste *et al.*, 1962, 224.

87 Vanneste *et al.*, 1962, 298; Jansoone 1994, 100-101.

88 *S.n.* 1964, 16.

89 Desnerck & Desnerck 1974, 182-183.

90 Jansoone 1994, 96.

91 Federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer 2011: *S.n.* 2011.

92 Tussen 1946 en 2001 werden er 106 schepen gebouwd bij De Graeve. *S.n.* 2001.

93 Farasyn 2006, 10-11.

94 Op min of meer de plaats van de tweede scheepswerf aan Sas-Slijkens bevindt zich vandaag het IBIS-werk.



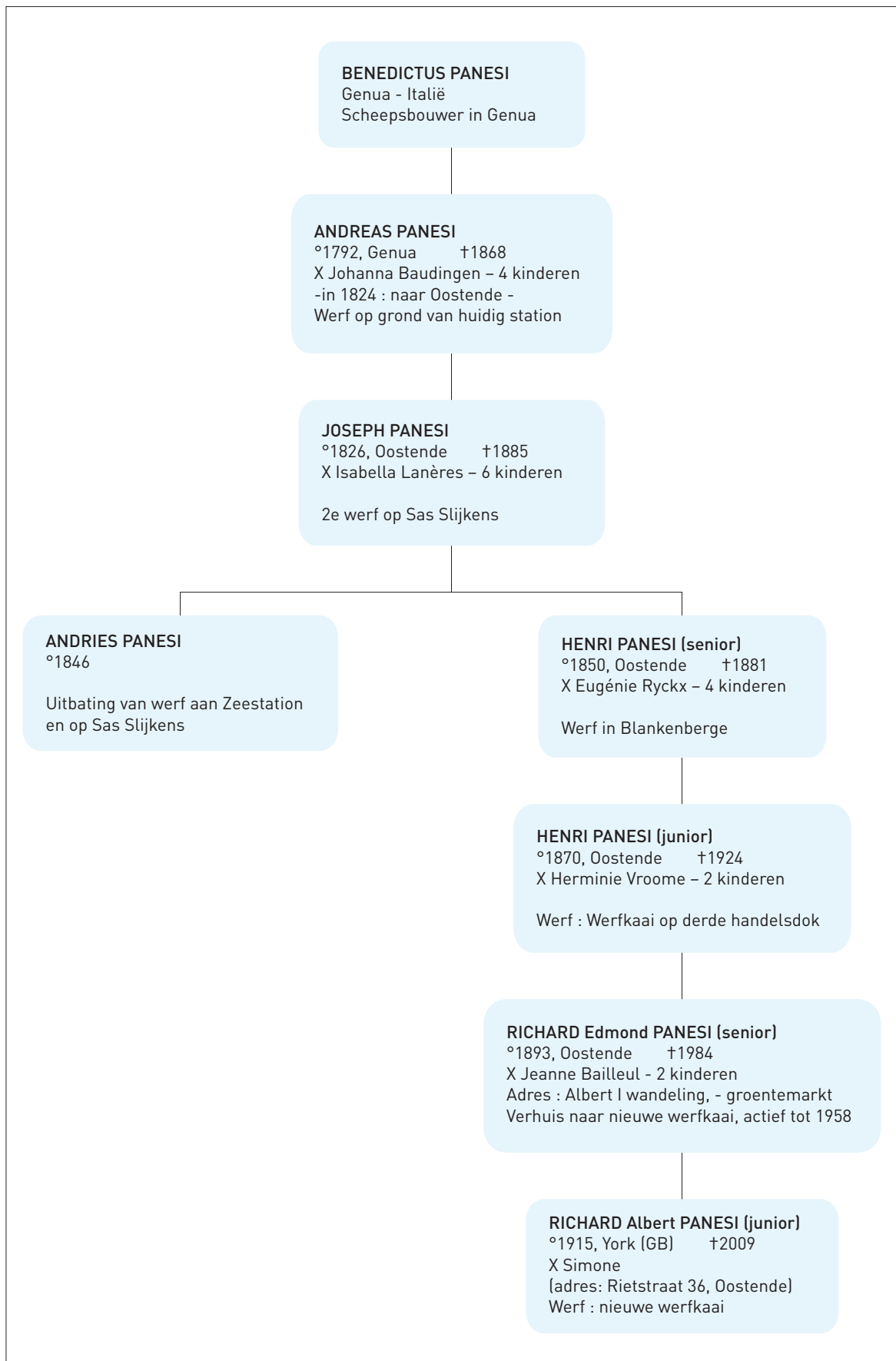


FIG. 14. Stamboom van de familie Panesi.  
The Panesi family tree.

**FIG. 15.** Reclame voor de werf Panesi-Vroome (vóór 1924).  
Bron: De Vos 1989, 86.  
*Advertisement for the Panesi-Vroome shipyard (before 1924).*  
Source: De Vos 1989, 86.



Wellicht kwam Isabella uit de oude sloopstimmermanfamilie Laneres. Henri Panesi junior trouwde met Herminie Vroome. Vroome was een bekende reder die al zijn vaartuigen bij Panesi bestelde<sup>95</sup> (fig. 15).

De oudste plannen in het archief van de scheepswerf dateren van ongeveer 1870 zodat we geen duidelijk beeld hebben van de vroege producten van de werf. Het is waarschijnlijk dat de werf vanaf de beginjaren kleine garnaalbootjes en Oostendse sloepen in hout produceerde. Vanaf ongeveer 1870 kunnen we uit de plannen van Joseph Panesi opmaken dat ook andere types schepen werden gebouwd. Er werden in de jaren 1870 en 1880 zeker zeilcutters gebouwd. De *cutter* was een Engels scheepstype dat erg populair was onder de vissers tussen 1870 en 1885. Het was een snelle zeiler met een scherpe vorm en een redelijk grote diepgang. De kont van het type is vlak en met een overhangende spiegel afgesloten. Zeilcutters werden met een of twee masten gebouwd. Ze verdwenen redelijk snel uit Oostende omdat ze snel water over de gangboord kregen en hun bovenwerk minder bestand was tegen het stoten en wrijven aan de kade van Oostende. Bij noordelijke wind stond er immers veel deining in de haven<sup>96</sup>. Het archief bevat ook plannen van een tweemastschoener en een driemastbark<sup>97</sup>. Waarschijnlijk is de afgebeelde driemaster het schoolschip Mathilde, die in 1850 door Panesi werd gebouwd. Het schip was als koopvaardijship gebouwd, maar voer vanaf 1862 als kustwachter en visserijwachtschip. In 1867 werd de Mathilde het eerste Belgische opleidingsschip<sup>98</sup>. Rond 1875 introduceerde Joseph Panesi aan de kust het zogenaamde

‘schipje’-type, waarover verder meer. Naast de bouw van nieuwe schepen bestond een groot deel van de activiteiten van de werf uit onderhouds- en herstellingswerken (fig. 16).

Dankzij een didactisch opgezet boekje van scheepsbouwer Raymond Borrey weten we in detail hoe een houten vissersschip in de jaren 1930 tot stand kwam<sup>99</sup>. Gaston en Roland Desnerck beschreven het bouwproces dan weer met gegevens afkomstig van de werf Hillebrant<sup>100</sup>. De bouw op de sloopstimmerwerf Panesi verliep in de 19de eeuw op een gelijkaardige manier. Als bouwmetaal werd voornamelijk eik en olm gebruikt. Het hout moest een bepaalde graad van droogte hebben zodat het schip waterdicht werd door het uitzetten van het hout na de tewaterlating. Bij de selectie van het hout werd ook rekening gehouden met de natuurlijke kromming van het hout, afhankelijk van de plaats op het schip waar het werd gebruikt. Nadat het hout gekozen was, bracht men het in grote stronken naar de scheepswerf waar het met een kraanzaag naar grootte en dikte werd gezaagd. Hout van mindere kwaliteit, zoals es, grenen, *Oregon pine*, pitchpine en sparrenhout, werd gebruikt om de binnenkant van het schip af te werken.

De opdrachtgever gaf de lengte, breedte en andere maten op met een bestaand schip als referentiepunt. Aangezien zowel de opdrachtgever als de sloopstimmerlui de types kenden, werden er veelal geen plannen getekend. Op de grond werd het gewenste schip op ware grootte uitgetekend, waarna de mallen voor de eiken spanten in de gepaste vorm konden worden gemaakt<sup>101</sup>. De olmen kielbalk werd op zware houten blokken geplaatst. Op

<sup>95</sup> Desnerck & Desnerck 1974, 189. Vroome en De Boninge-Hamman waren de belangrijkste Oostendse rederijen rond 1890. Bauwens *s.d.*, 161-171.

<sup>96</sup> Bly 1920, 8-9.

<sup>97</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archiefscheepsbouwer Panesi, Plannearchief 00044-1-1 en 00045-1-1.

<sup>98</sup> Van Beylen 1981, 147-148.

<sup>99</sup> Borrey 1979.

<sup>100</sup> Desnerck & Desnerck 1976, 424-443.

<sup>101</sup> De scheepsbouwer behield meestal de mallen na de bouw. Spanten zijn “tegen de binnenkant van de huid aangebrachte verstijving van de romp.” (Van Beylen *et al.* 1971, VI, 220.)

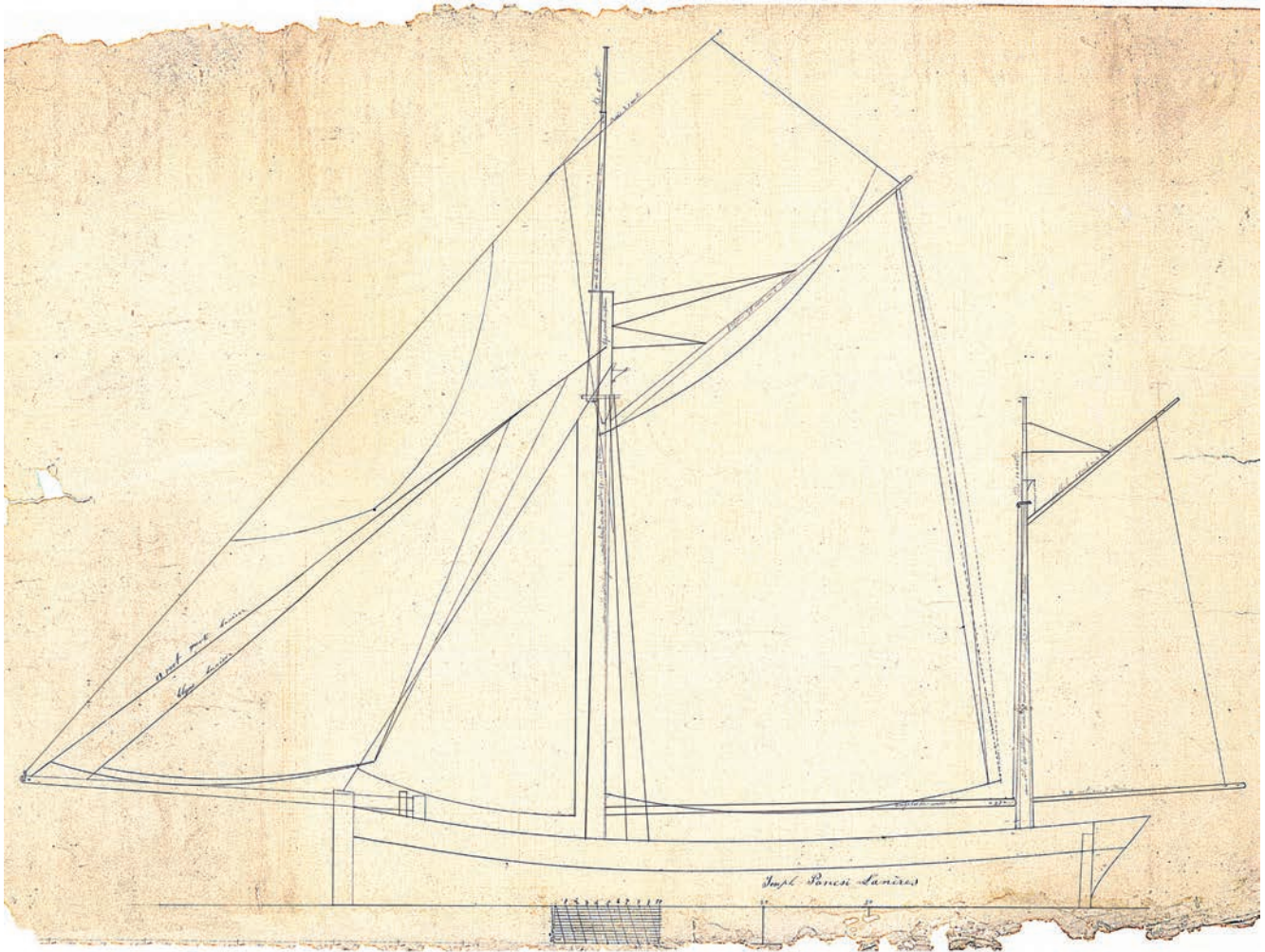


FIG. 16. *Dandy-cutter* getekend door Joseph Panesi ca. 1882. Bron: Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Plannenarchief 00015-1-1.

*A 'dandy cutter', drawn by Joseph Panesi ca 1882. Source: National Fisheries Museum NAVIGO Oostduinkerke, Panesi shipyard archives 00015-1-1.*

de kiel werd vervolgens de constructie van de voorstevan en van de achterstevan geplaatst. De spanten werden op de kiel gemonteerd. Hierop volgde de beplanking van de romp en vervolgens van het dek. De naden tussen de planken werden gekalfaat<sup>102</sup> om het schip waterdicht te maken. De gaten van de deknagels vulde men ook met een mengeling van pek of teer en cement. Vervolgens werden de reling en de verschansing<sup>103</sup> opgezet.

Op ieder schip bracht men een merkteken van de werf aan. Bij Panesi werd een zwarte boegplank versierd met een schitterende zon en grote en kleine krullen die golven symboliseerden (fig. 17). De romp werd na een zestal maanden feestelijk te water

gelaten. De verdere afwerking gebeurde op het water. Bij de verhuizing naar het derde handelsdok werkte Henri Panesi junior met twee sleden. Dat aantal steeg tot vier sleden in de jaren 1920. Er werkte in die periode 20 tot 30 man, op drukke ogenblikken zelfs tot het dubbele hiervan<sup>104</sup> (fig. 18).

Bij het overlijden van Henri Panesi junior in 1924 werd de werf verdergezet als de Scheepsbouwers 'R. & R. Panesi gebroeders'. De broers Richard en Robert Panesi baatten samen de werf uit. Vanaf 1 januari 1934 werd Richard Panesi senior (1893-1984) de enige eigenaar van het bedrijf. Hij veranderde de naam van de firma in 'Richard Panesi Scheepsbouwer'<sup>105</sup>. Richard Panesi

<sup>102</sup> Kalfaten of breeuwen: het dichten van naden tussen gangen van een dek of de huid met touw en teer. Van Beylen *et al.*, 1971, I, 282.

<sup>103</sup> Verschansing: "open of gesloten borstwering, wand of hekwerk, vroeger ook vertuining genoemd, die doorgaans wordt opgericht langs de zijden van het bovendek ter beveiliging van de opvarenden." (Van Beylen *et al.* 1971, VII, 107.)

<sup>104</sup> Desnerck & Desnerck 1974, 189-190.

<sup>105</sup> "Richard Panesi. Scheepsbouwer. Werfkaai 8 Oostende, maakt u bekend de ontbinding van de firma 'Gebroeders Panesi, scheepsbouwers' werfkaai 8, Oostende, dit sedert 1 januari 1934. Hij beveelt zich aan voor het bouwen en herstellen van alle slach van moderne motorvisschersvaartuigen, yachten, motor - roei - en zeilboten, kano en kajak. Hij verzekert u,

zoals voorheen, verzorgde en spoedige bediening aan zeer voordeelige prijzen. Hopende met uw orders vereerd te zullen worden biedt hij u zijn achtingsvolle groeten." Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Doos K, aankondiging. Brieven in verband met erfenis en faillissement Panesi werf.

**FIG. 17** Herkenningstekens werf Panesi op de boeg, tekening Marc Van Meenen, gebaseerd op de O.305 in Desnerck 1986, 145.

*The Panesi identification mark on the bow, drawn by Marc Van Meenen, based on the vessel O.305 in Desnerck 1986, 145.*



**FIG. 18** Zicht op de scheepswerf Panesi in het derde handelsdok. Bron: Beeldbank Oostende FTD1248.

*View of the Panesi shipyard in the third commercial dock. Source: Ostend Image Bank FTD1248.*



senior heeft waarschijnlijk de periode met de grootste veranderingen in de geschiedenis van de scheepswerf meegemaakt.

De eerste grote verandering was de introductie van de verbrandingsmotor. Zeker vanaf 1925 bouwde de werf Panesi gemotoriseerde kustvissersvaartuigen in hout. Die maten 16 tot 27 brutoton met motoren van 15 tot 25 pk<sup>106</sup>. Er werden al snel ook grotere motortreilers gebouwd zoals de Prins Boudewijn in 1930. Die treiler had een brutotonnage van 84 ton en was uitgerust met een 200 pk-motor van Deutz<sup>107</sup>. Daarnaast ontwikkelde de werf ook andere activiteiten, om niet meer volledig van de visserij afhankelijk te zijn. Er werden ook houten boten en jollen gebouwd. De werf beschikte over een bescheiden inrichting om kleine vaartuigen op de helling te zetten. Er werden geregeld pleziervaartuigen drooggezet voor onderhoud en herstellingen. In die jaren leverde de werf aan meerdere badplaatsen gemoto-

riseerde boten die de vroegere roeiboeten als reddingseenheden vervingen<sup>108</sup>. Richard senior investeerde rond 1930 in materiaal om de schepen volledig afgewerkt af te leveren, inclusief alle ijzerwerk. Voordien werden sommige onderdelen van de bouw aan andere partijen uitbesteed<sup>109</sup>.

De tweede grote verandering was de verhuizing van het derde handelsdok naar het nieuwe visserijdok aan de oostelijke zijde van de havengeul. Na de Tweede Wereldoorlog, waarin de werf in 1940 schade opliep, moesten nu opnieuw grote kosten worden gemaakt voor de inrichting van de werf. In 1947 huurde Panesi voor 20 jaar een stuk van de zuidelijke helling in het visserijdok aan de Nieuwe Werfkaai. De stad Oostende voorzag, naast de uitbetaling voor de onteigening, enige bijkomende compensatie. In ruil voor de verplichte verplaatsing werd een vrijstelling gegeven voor het betalen van bouwaksen en werden de

<sup>106</sup> Enkele voorbeelden: O.91 August-Marie, O.101 Georgette, O.10 José-Adrienne-Rachel, O.14 De Vier Gebroeders en O.113 Pharaïlde. Barbaix & Eneman 2004, 18, 21, 78, 84 en 92. Zie 7.3 De motortreiler voor de plannen van dit type treiler.

<sup>107</sup> Corveleyn & Eneman 2006, 77.

<sup>108</sup> Decler 1951, 137-138.

<sup>109</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Doos L, Dossier nieuwbouw binnenvaarttuig K II, Persbe-

richt van de scheepswerf Panesi op 10 augustus 1957.

aansluiting op het water-, gas- en elektriciteitsnet op kosten van het stadsbestuur uitgevoerd<sup>110</sup>. Panesi klaagde erover dat de zes verplaatste werven voor voldongen feiten werden geplaatst wat de inrichting van de helling betrof, en dat de compensatie voor de verplichte verhuizing onvoldoende was om de kosten te dekken. Bovendien werd de lengte van de vrije wateroppervlakte te klein bevonden voor de activiteiten van de werven<sup>111</sup>.

De nieuwe werf van Panesi werd uitgerust met drie scheepshellingen die door een krachtige automotor werden bewogen. Er konden vaartuigen tot 120 ton op drooggezet worden. De werf werd ingedeeld zodat de herstellingen en het onderhoud van de schepen in de winterbergplaats en op de overdekte helling konden worden uitgevoerd. Door de vernieuwing van de vissersvloot waren het drukke jaren. Bovendien was het droogdok van de werf Beliard, Crighton & Cie in 1944 vernietigd en werd Oostende de thuishaven van steeds meer eenheden. Panesi kon onderhouds- en herstellingswerken van redebotten van het loodswezen, motorreddingsboten en kleine eenheden van de marine naar zijn werf lokken. Tussen 1948, toen het eerste vaartuig omhoog werd getrokken, en 1951 werden ongeveer 50 eenheden drooggezet. Om de ontvangst van jachten te vergemakkelijken investeerde Richard senior in twee nieuwe aanlegsteigers<sup>112</sup> (fig. 19).

De derde grote verandering in de bouw van vissersschepen in de jaren 1950 was de introductie van elektriciteit en staal. Op de vissersschepen werden elektrische circuits ingebouwd, die toelieten om elektrische apparaten zoals radio, radar, sonar, decca (automatische positiebepaling) en echolood aan boord te nemen,

wat resulteerde in een verhoogde veiligheid en een grotere autonomie van de schepen. De alsmaar sterker wordende tendens om ook de kleinere vissersvaartuigen in staal te bouwen, bracht de traditionele houten scheepsbouw in moeilijke tijden<sup>113</sup>. Vanaf begin jaren 1950 doken in Zeebrugge stalen vissersvaartuigen van minder dan 20 m op die in Nederland waren gebouwd. Er bestond vanwege de vissers een duidelijke vraag naar zulke vaartuigen. Die werden echter niet door Belgische werven gebouwd. Het eerste Belgische project werd uitgevoerd door de scheepswerf SABARN (Société Anonyme Brugéoise d'Armement et de Réparations de Navires). In 1954 leverden zij de Z.555 Valentino van 16,6 m (30 brutoton) aan de rederij Albert Moens uit Zeebrugge<sup>114</sup>. Richard senior volgde die ontwikkelingen op de voet. Getuige de uitgebreide documentatie die hij verzamelde over de bouw van stalen schepen in het buitenland en over het International Fishing Boat Congress georganiseerd in 1953 door de Food and Agriculture Organization van de VN in Parijs en Miami (fig. 20).

Richard senior koos in 1953-1954 radicaal voor de vlucht vooruit door te investeren in werfuitrusting voor het bouwen van stalen vaartuigen. De werf Panesi moest zo ingericht worden dat naast stalen treilers ook kustvaarders, tank- en Rijnschepen konden worden gebouwd. De eerste stap was de oprichting van een PVBA<sup>115</sup> in februari 1955 samen met André Cattrysse, een bediende in het bedrijf, en Richard Panesi junior (1915-2009), die vanaf 1932 als arbeider op de werf werkte. De werf slaagde erin om van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid een bijzonder investeringskrediet met staatswaarborg en



**FIG. 19** De steiger van Panesi in het Visserijdok. Bron: Beeldbank Oostende FTC3980.

*The Panesi berth in the Visserijdok. Source: Ostend Image Bank FTC3980.*

**110** Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Doos L, Dossier bouwaanvragen stad Oostende en stedenbouw.

**111** Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Doos K, Brieven in verband met erfenis en faillissement Panesi werf, Brief aan de heer Directeur van de domeinen 10 december 1962.

**112** Decler 1951, 137-138.

**113** Vandercruyssen 1996, 12.

**114** Depaepe 1954, 1-5.

**115** PVBA: Personenvennootschap met beperkte aansprakelijkheid.

**FIG. 20** Briefhoofding van Richard Panesi uit 1958. Bron: Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi.

*Richard Panesi's letterhead from 1958. Source: National Fisheries Museum NAVIGO Oostduinkerke, Panesi shipyard archives.*



staatstussenkomst in de rentevoet te krijgen voor de aankoop van machines en bedrijfsuitrusting<sup>116</sup>.

De reconversie van de scheepstimmerwerf tot staalbouw viel samen met de bestelling van een reeks van zes kempenaars door de Antwerpse rederij BUMA die perfect paste binnen de diversificatieplannen van Richard senior. Dit waren motorschepen van 55 bij 7,2 bij 2,6 m op basis van plannen van de scheepsbouwkundige Livien Maes<sup>117</sup>. Ze hadden een laadvermogen van 680 ton en werden aangedreven door een Deutzmotor van 375 pk. De BUMA die op 10 augustus 1957 te water liep, was het eerste stalen vaartuig dat de werf van Panesi verliet en het eerste binnenvaartuig dat in Oostende werd gebouwd<sup>118</sup>. De werf Panesi nam hiermee een duidelijke voorsprong op de andere kleine scheepswerven die nog met hout werkten.

Op 16 december 1958 werd de laatste van de reeks kempenaars, de Arthur, afgeleverd door de werf (fig. 21). Op dat ogenblik was echter het orderboekje van de werf leeg. De malaise in de Oostendse scheepsbouw was in 1958 en 1959 compleet. De naoorlogse heropleving van de scheepswerven was van korte duur. In 1958 werd geen enkele bestelling voor een houten vissersschip geplaatst. De scheepswerf Seghers bouwde een vissersschip voor de eigen rederij, vermoedelijk om haar gespecialiseerde personeel aan de slag te houden. Enkel de Beliardwerfen werkten aan de bouw van grote droogdokken en een speciaal type vissersboot voor de rederij Zeehandel. Het terugvallen van de bestellingen had te maken met het conflict rond de IJslandse visserijgronden

die in 1958 nadelig uitviel voor de Europese vissers, maar ook met concurrentie van de vissersvloot van de buurlanden<sup>119</sup>.

De zware investering en het terugvallen van de activiteit had zijn effecten op het bedrijf. Het personeelsbestand van Panesi viel terug van 65 tot 6 begin 1959. Panesi senior kreeg een bevel tot verschijnen op de rechtbank in juli 1959. Er dreigde een faillietverklaring voor het bedrijf en een verkoop van de inboedel door een deurwaarder<sup>120</sup>. De problemen waren symptomatisch voor de verdere ontwikkeling van het bedrijf. In feite waren de kleinschalige werven niet meer leefbaar. Daarnaast werd de reglementering van het scheepsbouwbedrijf steeds complexer, onder andere wat ruimtelijke ordening betreft, zodat de bureaucratische verplichtingen als een molensteen rond de nek van het bedrijf hingen.

Richard senior liet vanaf 1958 het dagelijkse reilen en zeilen van het bedrijf over aan zijn zoon Richard junior. Richard senior bleef er wel eigenaar van. In 1962 kocht hij de aandelen van vennoot Catrysse over. De jaren die daarop volgden, waren voor de Panesi's zeer woelig. Tussen 1960 en 1965 werd vooral gewerkt aan moderne middenslagtreilers, waarvan er enkele geschikt waren voor de IJslandvaart<sup>121</sup>. Op 19 september 1965 werd echter het laatste nieuwbouwproject te water gelaten: de O.181 Cleopatra, een diepzeemotortreiler van 29,3 m met een Franse 400 pk Baudouinmotor voor een rederij uit Bredene (fig. 22)<sup>122</sup>. De relatie tussen vader en zoon Panesi was in die jaren uiterst gespannen, onder meer vanwege tegengestelde visies op

<sup>116</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Doos L, Dossier Bouwaanvragen stad Oostende + stedenbouw, brief van Richard Panesi senior aan meester J. Dinneweth op 23 november 1957 over een zaak over stedenbouw naar aanleiding van de aanpassing van de werf van Panesi.

<sup>117</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, plannencollectie, inventarisnummer 40001 (55 plannen).

<sup>118</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Doos L, dossier Nieuwbouw binnenvaartuig K II, Persnota 10 augustus 1957.

<sup>119</sup> Huilmand 1959, 11.

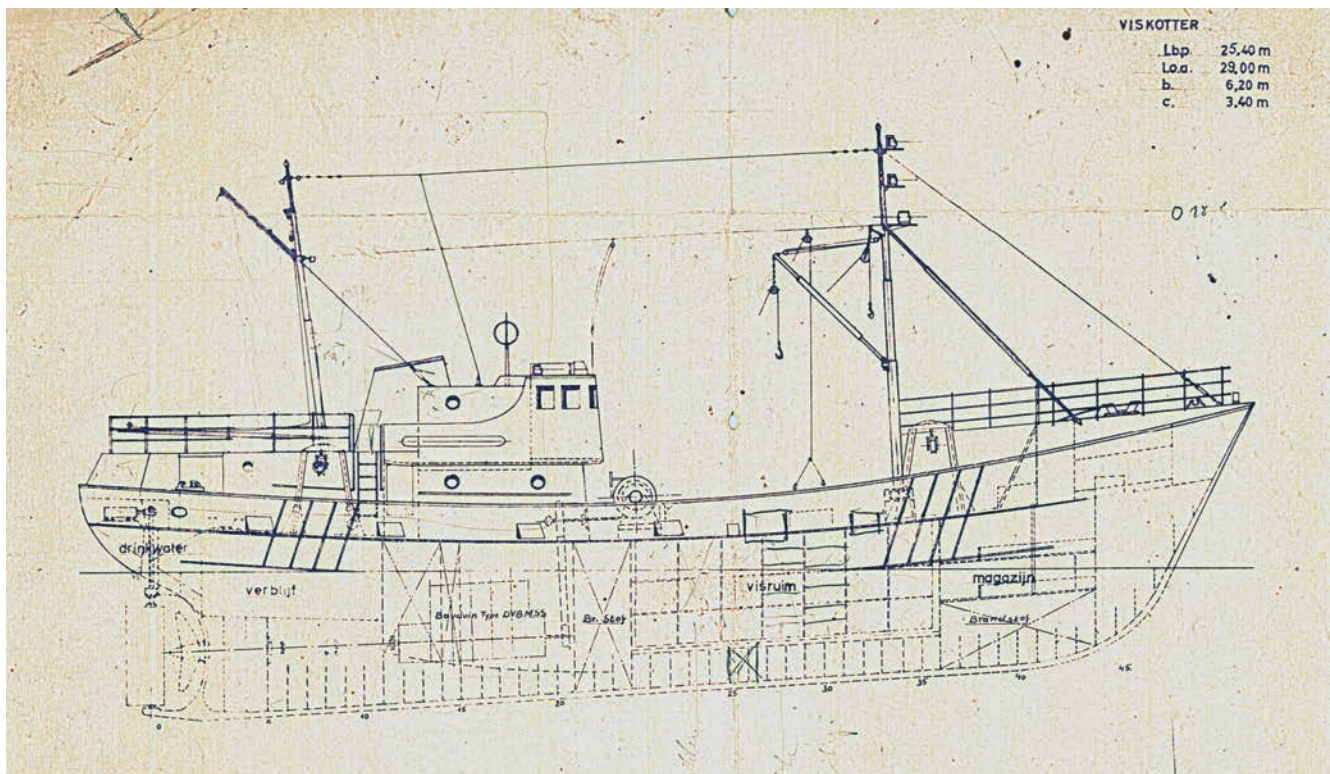
<sup>120</sup> Deurwaarder Opsomer. Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Doos K, Brieven in verband met erfenis en faillissement Panesi werf, bevel tot verschijnen bij de rechtbank op 9 juli 1959.

<sup>121</sup> Zie punt 6.3 De motortreiler.

<sup>122</sup> Decler 1965, 553.



**FIG. 21** De tewaterlating van het vrachtbinnenschip Arthur in 1958. Bron: Beeldbank Oostende FTC3345.  
*The launch of the barge Arthur in 1958. Source: Ostend Image Bank FTC3345.*



**FIG. 22** Plan van de O.181 Cleopatra, het laatste door Panesi nieuw gebouwde schip in 1965. Bron: Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Plannenarchief 00058-26-29.  
*Plan of the O.181 Cleopatra, the last ship built by Panesi, in 1965. Source: National Fisheries Museum NAVIGO Oostduinkerke, Panesi shipyard archives 00058-26-29.*

de toekomst van de werf<sup>123</sup>. Op 28 oktober 1965 verscheen er een aankondiging in de krant tot verhuur of overlating van de werf, mogelijk zonder het medeweten van Richard junior<sup>124</sup>. Eind mei 1966 werd het hele complex geschat. Met het einde van de huurovereenkomst van de gronden op 31 december 1966 in het vooruitzicht, stelde Richard Panesi junior voor om de PVBA van zijn vader over te nemen<sup>125</sup>. Maar vader Panesi stemde niet in. Het huurcontract werd verlengd voor 30 jaar. Op 2 februari 1967 echter werd de PVBA Panesi failliet verklaard waardoor de werf in handen van de curator kwam. Richard Panesi junior kocht daarop het bedrijf.

De nieuwbouw van schepen in België was een aflopend verhaal. In de jaren 1980 en in de eerste helft van de jaren 1990 legden alle resterende werven in Oostende de boeken neer. Ook de werven langs de oevers van de Schelde en de Rupel zagen de scheepsbouw verdwijnen. Grote bedrijven zoals Cockerill Yards en de Boelwerf, maar ook kleinere werven die actief waren in de bouw van binnenschepen verdwenen. De tewerkstelling in de scheepsbouwsector in het hele land daalde van ongeveer 8000 rond 1977 tot minder dan 2000 in 1994<sup>126</sup>. De werf Panesi hield zich min of meer recht met het uitvoeren van scheepsherstellingen. Op het eind van de jaren 1970 overwoog Richard Panesi junior de scheepswerf te verkopen aan een overnemer. Hij bleef echter – uiteindelijk zelfs als enige personeelslid – elke dag op de werf werken. Als kranige tachtiger moest hij eind 1996 de activiteiten van de werf noodgedwongen stopzetten nadat de huurovereenkomst voor de terreinen afliep.

## 6 Het bedrijfseconomische en plannenarchief van de werf Panesi

Het Panesi-archief werd in 2006 door Dick Panesi, een zoon van de laatste scheepsbouwer, aan het visserijmuseum NAVIGO in Oostduinkerke geschonken. Het Panesi-archief bestaat uit 853 scheepsplannen en 11 dozen met administratie van de scheepswerf. Het archief en de plannen worden bewaard in het visserijmuseum. Een hoeveelheid werfboeken, correspondentie en andere documenten uit de periode 1910-1930 bevond zich al lang in de collectie van het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen. Dit deel van het archief werd in 2013 overgemaakt aan het visserijmuseum in Oostduinkerke en zal daar worden geïnventariseerd. Tom Lenaerts van het agentschap Onroerend Erfgoed kwam via het NAVIGO-museum in contact met het uitzonderlijke archief en startte een project voor de ontsluiting en een eerste wetenschappelijke valorisatie van het bewaarde materiaal. Het Panesi-archief werd door Onroerend Erfgoed in samenwerking met het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) geïnventariseerd en onderzocht.

Het bedrijfsarchief van Panesi dat zich nu reeds in Oostduinkerke bevindt, werd door projectmedewerkster Nathalie

Daems op een summiere manier geïnventariseerd. Elke doos kreeg een letter en de documenten werden naar inhoud beschreven. Het bedrijfsarchief bevat vooral stukken die betrekking hebben op de loonadministratie en de bestekopmaak van een aantal schepen. Daarin komen alle betrokken partijen bij het bouwen van een schip, gaande van de rederij als opdrachtgever tot de houtleverancier, ter sprake. Het bedrijfsarchief is echter niet volledig. Het bedrijfseconomische archief laat pas toe om de geschiedenis van de werf te volgen vanaf de jaren 1920. De bedrijfseconomische situatie van de eerste 100 jaar werking van de werf blijft dus onbelicht. Bovendien zijn de bestekken niet compleet.

Het belangrijkste deel van het archief bestaat uit de collectie scheepsplannen (tabel 2). De wanordelijke hoop plannen, waarvan een groot deel in minder goede staat verkeerde, werd per bouwproject geordend door museummedewerkster Ann Legein. In de plannencollectie konden 144 verschillende schepen worden geïdentificeerd. Weinige van de plannensets per schip bleken volledig te zijn. De plannen werden naar het agentschap Onroerend Erfgoed overgebracht om er verder onderzocht te worden. De plannen werden onder leiding van Tom Lenaerts en Nathalie Daems gedigitaliseerd en geïnventariseerd. Ze vormen een rijke en vaak zeer gedetailleerde bron voor de bouw van vissersschepen. Vooral de plannen van de middenslagtreilers uit de jaren 1960 zijn bijzonder gedetailleerd.

Niet alle scheepsplannen die tot het Panesi-archief behoren, werden door de scheepsbouwer zelf getekend<sup>127</sup>. Elke scheepsbouwer heeft immers vreemde plannen in zijn bezit. Zeker na de Tweede Wereldoorlog werden vaak schepen gebouwd op basis van plannen van externe scheepsarchitecten, gespecialiseerde ontwerpbureaus of andere werven. De werven gebruikten vreemde plannen als documentatiemateriaal voor hun eigen projecten. Voorts waren de bouwplannen nuttig bij belangrijke herstellingen van of aanpassingen aan bestaande schepen. De 853 plannen van het Panesi-archief kunnen in twee groepen worden ingedeeld. 355 plannen zijn met een grote waarschijnlijkheid aan de werf Panesi toe te schrijven; de overige 498 zijn van andere scheepswerven of technische bureaus afkomstig. De ‘vreemde’ herkomst staat meestal vermeld op de scheepsplannen zelf.

Het archief bevat plannen die betrekking hebben op de diverse stadia van het ontwerp- en bouwproces. Bij de start van de ontwerpfase werden schetstekeningen opgesteld om een algemene indruk van een schip te krijgen. Zo bevat het archief bijvoorbeeld ruwe schetsen van het zeilplan van bepaalde schepen<sup>128</sup>. Een ontwerp-tekening diende om de verdere ontwikkeling uit te tekenen. Het algemeen plan toonde het totaalconcept van het schip aan de hand van een bovenaanzicht van de verschillende dekken en een langsdoorsnede. Soms kon een summiere lijst van de belangrijkste afmetingen op het algemeen plan worden afgelezen. Meestal waren ook de benamingen van

<sup>123</sup> Walters & Vandekerckhove 1996, 8-11.

<sup>124</sup> “Scheepsbouwwerfte Oostende. Te huur of over te nemen, in volle werking, uitsluitend inlichtingen: *Albert I Wandeling 14*” uit: Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Doos L, map allerlei, krantenknipsel 28/10/1965.

<sup>125</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Doos K, Brieven in verband met erfenis en faillissement Panesi werf, Briefwisseling van Richard Albert Panesi aan advocaat Richard Edmund Panesi 23/11/1966.

<sup>126</sup> Devos 2002, 211.

<sup>127</sup> Veel plannen zijn ook afgestempeld, meestal op de achterkant van het plan, met het stempel van ‘scheepsbouwer Panesi’. Dat stempel is aangeduid in de inventaris met vierkante haakjes.

<sup>128</sup> Een voorbeeld van een schetstekening is het plan 00041-01-01 dat een ruwe schets weergeeft van de zeilen.



TABEL 2

Lijst van de plannen in het archief Panesi.  
*List of plans in the Panesi archives.*

NR_ PLAN	NAAM	NR_ PLAN	NAAM	NR_ PLAN	NAAM
0	PANESI	32	Fleuve à Matadi	65	Sleepboot met motor
1	O.129 motortreiler	33	Kotter	66	Motorkotter
2	Loodskotter	34	Middelboot voor de loodsboot	67	Vissersvaartuig
3	Viskotter	35	Motorboot voor loodsboot	68	Motorboot voor de luchtmacht
4	Houten vissersvaartuig	36	Zeiljacht	69	Roeiboot
5	O.329 Cor Jesus: motorvaartuig	37	Tracé de la Parabole	70	Motorboot voor tussendokken
6	Motorboot	38	Werktekening van een schroef	71	Motorboot voor O.S. Mercator
7	Reddingsboot	39	Schoolplan van kiel	72	Motorboot voor Toldienst
8	Sloep	40	Zeilplan van een kotter: open boot	73	Reddingsboot
9	Vissersvaartuig	41	Zeilplan: tweemaster	74	Light cruiser
10	Vissersvaartuig	42	Zeilplan: eenmaster	75	Houten motorboot
11	Reddingsboot	43	Loodskotter Antwerpen	76	Constructie voor boten van minder dan 4,88 meter of 16 voet
12	Snelle politieboot	44	Zeilplan driemaster	77	Hinders
13	Schoolplan: uitslag der keerspanen van een voorschip	45	Tweemast zeilschip	78	Roeiboot met motor
14	Houten vissersvaartuig met motor	46	Schover	79	Ijzeren kamwagen voor reddingsboot
15	Houten zeilschip - voor visserij	47	Zeilkotter met motor	80	Ontwerp van een koelinrichting
16	Indeling dekbalken en dekbeslag	48	Aanpassingsplan	81	Vissersvaartuig
17	Motortreiler 15m-schover	49	Studieplan	82	O.229 Roger Jeannine: metalen boot
18	Motorloodsboot	50	Kotter	83	Viskotter
19	Kits (ketch) tweemaster met motor	51	Kotter	84	Klein open zeilbootje
20	Galjoen: schoolplan	52	Sloep - tweemaster	85	Julie: Passagiersschip
21	Voorsteven: oefening	53	O.275 viskotter	86	Houten schip
22	Schoolplan achterbouw goëlette	54	o.285 Suzy: motorvaartuig	87	Motorvaartuig
23	N89 motorbootje	55	Motorvaartuig	88	Klein open motervaartuig
24	Visserssloep	56	Houten motorboot voor zeemacht	89	Detailplan voor dandy-kotter
25	Visserssloep met motor	57	Casablanca: vissersvaartuig	90	Stalen vlotschuit voor de scheepsbouwdienst van Oostende
26	Vlet voor loodsboot	58	O.181 Cleopatra: motorvaartuig	91	Reddingsboot
27	Binnenvaartschip	59	Vissersvaartuig	92	Vlet
28	Schipje	60	Vissersvaartuig	93	Reddingsloep
29	Vissersvaartuig	61	N.144 Marika II: motorvaartuig	94	Roeiboot
30	O.202 Pelagus: motorvaartuig	62	O.61 Solange: vissersvaartuig	95	Stalen schoener
31	O.176 Romeo: motorvaartuig	63	Oscovis III: vissersvaartuig		
		64	Motorvissersvaartuig		

de verschillende onderdelen van het schip vermeld, alsook een voorstelling van hoe het schip er moest uitzien. Toch was een algemeen plan niet onmiddellijk bruikbaar voor de scheepsbouwer, omdat het geen detailafmetingen noch de vorm van de romp weergaf. Veeleer had het algemeen plan tot doel het uitzicht van het schip weer te geven voor de klant of de scheepsbouwer.

Bij het bouwen van schepen waren de lijnenplannen en werken detailtekeningen van het grootste belang. Het lijnenplan was hét plan bij uitstek om een schip mee te bouwen<sup>129</sup>. Het lijnen- of vormenplan gaf de bouwstructuur, de verhoudingen en de spannten zo nauwkeurig mogelijk weer. Er waren geen details op te zien betreffende de afwerking van een schip. Een lijnenplan gaf doorgaans een langsdoorsnede van het schip weer, soms aangevuld met een bovenaanzicht of een doorsnede van de grootspant. Op de lijnenplannen werden weinig tot geen afmetingen of benamingen vermeld. De details werden verder uitgewerkt in zogenaamde detailplannen. Een detailplan belichtte specifieke scheepsonderdelen, zoals achterschip, achtersteven, voorschip, achtermast, bovenbouw, fundatie van de motor, indeling van het visruim, kettingwiel, logies, mazouttank, olietank, onderdek, roer, roerkoning of schroefas. Het overgrote deel van de plannen aanwezig in het Panesi-archief valt in de groep van de detailplannen.

Het Panesi-archief bevat niet alleen scheepsplannen, maar ook plannen van gebouwen, zoals de indeling van de werf op de Nieuwe Werfkaai<sup>130</sup>. Verder zijn er plannen te vinden van een windas<sup>131</sup>, de ophanging van de antennes aan de vuurtoren<sup>132</sup>, de plannen van het staketsel<sup>133</sup>, en de plannen van de afsluiting van en toegangspoort tot de Car Ferry in Oostende<sup>134</sup>. Ook meer technische gegevens over de schepen zijn opgenomen in de collectie plannen. Zo zijn er grafieken die de waterverplaatsingskromme weergeven<sup>135</sup> of spantenlijsten in tabelvorm<sup>136</sup>.

Elk gedigitaliseerd plan kreeg in de inventaris een uniek nummer. Dat nummer bestaat uit negen cijfers en is opgedeeld in drie velden die van elkaar worden gescheiden door een koppelteken. Het eerste veld bestaat uit vijf cijfers. Het eerste van de vijf cijfers duidt de herkomst van de plannen aan. De plannen van schepen van de scheepswerf Panesi kregen het cijfer 0. De grondplannen, bouwplannen en een reclameaffiche uit het archief van Panesi kregen in de inventaris het nummer 1 mee. De plannen van 'vreemde' herkomst kregen als begincijfer 2 of hoger. Het cijfer 2 staat voor SABARN, het cijfer 3 voor W.N. Childsky, het cijfer 4 voor scheepsarchitect Livien Maes en het cijfer 5 voor Beliard, Crighton & C<sup>ie</sup>. Onder het cijfer 6 werden

alle andere scheepswerven samengebracht. Veel plannen waren afkomstig van de Brugse SABARN-werf. Per werf werden de plannen die duidelijk identificeerbaar waren als behorend tot hetzelfde schip samengebracht. Ze kregen per schip een nummer bestaande uit vier cijfers, dat volgt op het begincijfer en dat de herkomst van de plannen aangeeft. Het tweede veld, bestaande uit twee cijfers, is het volgnummer<sup>137</sup> van het plan per schip. Het derde veld geeft het totale aantal plannen weer dat over het schip beschikbaar is<sup>138</sup>.

In de inventaris zijn ook de vormelijke aspecten af te lezen, zoals de afmetingen van het plan, het materiaal van de drager en het schrijfmiddel, de bewaringstoestand en ten slotte een korte omschrijving van het soort plan. De opschriften op de plannen werden overgenomen in de inventaris.

De plannencollectie geeft geen volledig overzicht van de gebouwde schepen<sup>139</sup>. Het oudste plan dateert immers van 1873<sup>140</sup>, terwijl de familie Panesi in Oostende al actief was vanaf 1824. Dit is deels te verklaren doordat er voor de bouw van de visserssloepen in de 19de eeuw meestal geen plannen werden opge maakt. De bouwmethode was stereotiep en de kennis ervan werd in de praktijk doorgegeven van vader op zoon. Ook de opdrachtgever was niet altijd even precies in het aangeven van zijn wensen. Het scheepsbouwproject was gebaseerd op bestaande schepen, aangevuld met enkele persoonlijke voorkeuren. Voor het ontbreken van de plannen voor grotere schepen zoals de Mathilde gaat deze verklaring echter niet op. Het lijkt er dus op dat de oudere plannen verloren zijn gegaan.

Aan de hand van de plannen werd een classificatie opgesteld van de 144 afgebeelde schepen. Plannen die niet geïdentificeerd konden worden, werden niet opgenomen in de classificatie. Bepaalde 'werkplannen' bevatten te weinig informatie om het afgebeelde te kunnen identificeren. Plannen waarvan de leesbaarheid door hun bewaringstoestand sterk was verminderd, konden ook niet worden opgenomen in de analyse. De schepen kunnen ingedeeld worden naar materiaal, vorm van de romp, voortstuwing, gebruik, vaargebied en type. Vooral bij de typologische indeling duiken classificatieproblemen op omdat er niet steeds een eenduidige terminologie voorhanden is om de verschillende schepen te benoemen. Doorheen de tijd en naargelang de plaats kregen de schepen verschillende namen (tabel 3).

Een eerste onderscheid wordt gemaakt aan de hand van het soort materiaal waarmee de schepen werden gebouwd. Op de plannen werden 34 metalen schepen en 15 houten schepen

<sup>129</sup> Ruisen 2005, 8.

<sup>130</sup> De indeling van de werf op de Nieuwe Werfkaai begint met het inventarisnummer 10008. Bij deze plannen horen ook plannen van het gebouw aan de Albert I-wandeling. Deze rol bevat 11 plannen.

<sup>131</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, plannencollectie, inventarisnummer 10007-01-01, plan van een windas.

<sup>132</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, plannencollectie, inventarisnummer 10002-01-01, plan van de ophanging van de antennes aan de vuurtoren.

<sup>133</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, plannencollectie, inventarisnummer 10009, twee plannen van het staketsel.

<sup>134</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, plannencollectie, inventarisnummer 10006-01-01, plan van de poort voor de Car Ferry.

<sup>135</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, plannencollectie, bijvoorbeeld inventarisnummer 20005-08-28, waterverplaatsingsgrafiek.

<sup>136</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, plannencollectie, bijvoorbeeld inventarisnummer 20001-08-31, spantenlijst in tabelvorm.

<sup>137</sup> Het volgnummer is telkens in de rechteronderhoek van het plan zelf gemarkeerd.

<sup>138</sup> Bijvoorbeeld: plan 20010-10-32: 20010 duidt de tiende rol aan van de plannen afkomstig van de werf SABARN (begincijfer 2), het cijfer 10 duidt het tiende plan van de rol aan die 32 plannen bevat.

<sup>139</sup> Niet alle plannen vermelden een datum. Wanneer enkel het jaartal op het plan werd vermeld, werd in de inventaris het plan gedateerd op 1 januari van dit jaartal.

<sup>140</sup> Het plan 00038-01-01 is te dateren op 10/10/1873.

TABEL 3

Classificatie van de plannen in het archief Panesi.  
*Classification of the plans in the Panesi archives.*

1	PANESI VARIA		
10001	Lijnenplan - varia	20012	C42
10002	Ophanging van de antennes aan de vuurtoren	20013	Cargo à moteur
10003	Publiciteitsbord	20014	Galg AL 1550 B
10004	Davits	20015	C34
10005	Motor Deutzer- varia	<b>3</b>	<b>W.N.CHILDSKY</b>
10006	Poort car ferry	30001	Childsky: chalutier à moteur à coque en bois
10007	Windas	30002	Childsky: chalutier à moteur à coque composite
10008	Plannen gebouw: Nieuwe Werfkaai - blok B	<b>4</b>	<b>LIVIEN MAES ANTWERPEN</b>
10009	Staketsel	40001	Livien Maes: motorkempenaar
10010	O.316 metalen vissersvaartuig	40002	Flandria II
10011	Motortreiler	<b>5</b>	<b>CRIGHTON &amp; CO</b>
10012	Sleephaak	50001	O.317 Belgian Lady
10013	Vissersvaartuig	50002	C54 - 7
10014	Vissershaven Oostende - verlengen van het vlotdok (visserijdok)	50003	O.316 Belgian Skipper
10015	Indeling woonst	50004	ZH - 01B
<b>2</b>	<b>SABARN Brugge</b>	50005	Mats de charge bois
20001	C37 motorvrachtschip	<b>6</b>	<b>VERSCHILLENDE SCHEEPSWERVEN</b>
20002	C28 motorvissersvaartuig	60001	Sea Pearl: T.S. experimental vessel Akerboom's
20003	Houten vissersvaartuig	60002	Chameau 11: de Molenhoek Papendrecht
20004	O.265 motorvissersvaartuig C31	60003	Touringboot 265 passagiers: Technische Dienst Rotterdam
20005	Z.556 - C29	60004	Moorloodsboot scheepswerf Lambrechts
20006	C38 motorvrachtschip	60005	Bokkentreiler: Industrielle des pecheries Oostende
20007	C35 motorvrachtschip	60006	Miramichi: Groves and Guttridge
20008	O.229 chalutier à moteur à coque composite	60007	Sea and rivertug
20009	Vissersboot C27	60008	Kustsleepboot
20010	C35/36 motorvrachtschip	60009	Shrimp trawler
20011	Chalutier de petite peche	60010	The Walton Yacht Works

herkend. Het spreekt voor zich dat de recentste plannen metalen schepen weergeven. Een volgende indeling kan worden gemaakt op basis van de voortstuwingmethode. Algemeen gesteld kan een schip worden voortgestuwd met motor, zeilen of mankracht (jagen, bomen of roeien). Er werden 60 schepen geïdentificeerd met motor, zeven schepen zonder motor en tien schepen met zeil.

Een derde indeling kan worden gemaakt op basis van het gebruik van het schip, in combinatie met het vaargebied. Volgens gebruik kan een onderscheid worden gemaakt tussen de zeven vrachtschepen voor de binnenvaart, een vrachtschip voor de grote vaart, zes reddingsboten, een politieboot, twee cruise- en passagiersschepen en zes loodsboten. De belangrijkste groep in het plannenarchief zijn natuurlijk de 41 vissersvaartuigen. Binnen dit segment onderscheiden we negen verschillende types, waaronder schipjes, *cutters*, sloepen, garkenbootjes en treilers.

## 7 De vissersschepen van Panesi

In deze sectie gaan we in op de schepen die werden gebouwd op de werf van Panesi. Een bouwlijst die over de generaties Panesi heen loopt, is onbestaande, zelfs voor de recente periode. We zijn aangewezen op het plannenarchief, waaruit enkele markante types worden gelicht die door Panesi werden gebouwd. De aandacht gaat naar de vissersschepen, het meest typische product van de werf. De plannen geven samen een inzicht in de ontwikkeling van de vissersschepen tussen ongeveer 1870 en 1965, met uitzondering van de stoomtreilers, die nooit door Panesi werden gebouwd.

### 7.1 De Oostendse sloep

De Oostendse sloep was het meest typische grote vissersvaartuig in Oostende tussen ongeveer 1750 en het uitdoven van de zeilvis-

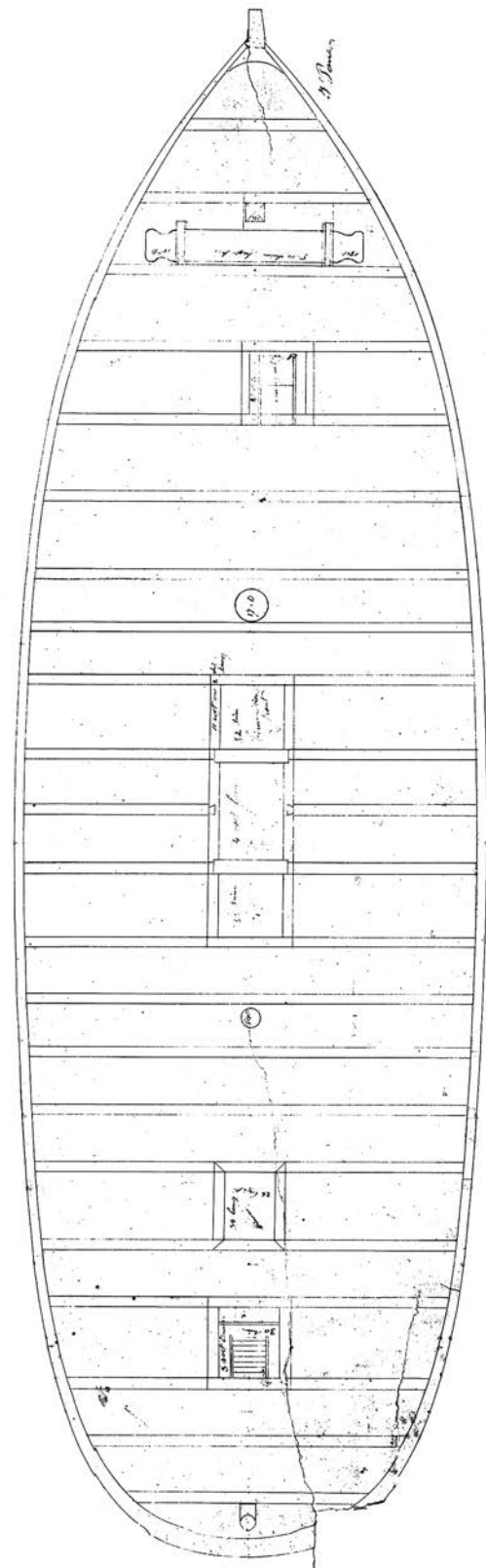
sersschepen in de eerste decennia van de 20ste eeuw. Op basis van de plumpe vorm vermoedt men dat het type zich ontwikkelde uit de 18de-eeuwse buizen en hoekers<sup>141</sup>. Na de Eerste Wereldoorlog werd er geen enkel exemplaar meer gebouwd, en de laatste sloep verdween in 1927<sup>142</sup>. Van dit type bestaat vandaag geen enkel authentiek exemplaar meer. In Oostende werd in 2003 wel een Oostendse sloep gebouwd, de Nele, aangepast aan moderne veiligheids- en comforteisen voor toeristische tochten met passagiers. Het archief van Panesi bevat slechts één plan van de Oostendse sloep, terwijl het vanzelfsprekend een van de meest gebouwde schepen was. Het plan werd getekend door Joseph Panesi en kan dus gedateerd worden vóór zijn overlijden in 1885. Het plan geeft de deklay-out van de Oostendse sloep weer (fig. 23).

Het schip is bekend van foto's en van de beschrijving door Frans Bly uit 1902. De Oostendse sloep was een sterk gebouwd vaartuig, bedoeld om de ruwe Noordzee en de Oostendse haven te trotseren. De sloep was ongeveer 17,5 m lang (tussen de loodlijnen), en ongeveer 5,25 m breed. De maximale diepgang achteraan bedroeg ongeveer 2,5 m. Het schip had volle vormen. Typisch was het achterste deel van de sloep, met een zogenaamd rondgat. De achterzijde vormde min of meer een halve cirkel (ellips) en liep, zonder gewelf, recht van boven tot onder. Met een holte van 3 m had het schip een laadbare ruimte van 40 ton. Aanvankelijk werd de vis levend in een beun (deel van het schip waar het zeewater vrij in mocht stromen) getransporteerd. Met de invoering van ijs als bewaarmiddel verdween de beun. De bemanning van een zeilsloep bestond uit vijf tot zes koppen, waaronder een gezagvoerder-stuurman, drie of vier vissers en een scheepsjongen.

Aanvankelijk was de Oostendse sloep *kottergetuigd*. Dat wil zeggen dat ze één mast voerde met twee driehoekige voorzeilen (stagzeil en kluiver) en een breed gaffelgrootzeil. De zeilboom (giek) reikte van aan de mast tot over het roer, wat een grootzeil van behoorlijke afmetingen mogelijk maakte. Het grootzeil was daarom moeilijk te hanteren en het reven bij ruw weer was een gevaarlijke operatie. De voorkeur ging daarom rond 1870 geleidelijk over naar het zogenaamde *dandy*-tuig met twee masten<sup>143</sup>. De giek van het grootzeil werd ingekort zodat het grootzeil kleiner werd. Daardoor ontstond plaats voor een bezaansmast achteraan met een tweede kleiner *gaffelgetuigd* zeil. De tweemast-sloep kon scherper aan de wind zeilen. Rond 1900 bleven er slechts enkele eenmastsloepen over<sup>144</sup> (fig. 24).

## 7.2 Het schipje

De werf Panesi heeft een belangrijke rol gespeeld in de bouw van het 'schipje'-type. Schipjes werden voornamelijk gebruikt voor de garnalenvangst niet ver uit de kust, maar ze konden ook worden ingezet voor de vangst van sprout en haring. De garnalen werden aan boord op een kachel gekookt<sup>145</sup>. In het plannenarchief van Panesi bevinden zich één schetstekening en één lijnenplan



**FIG. 23** Dek-lay-out van een Oostendse sloep. Bron: Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Plannenarchief 00052-1-1. *Layout of the deck of an Ostend fishing vessel. Source: National Fisheries Museum NAVIGO Oostduinkerke, Panesi shipyard archives 00052-1-1.*

<sup>141</sup> Seghers & De Bock 1943.

<sup>142</sup> Seghers & De Bock 1943, 37-39.

<sup>143</sup> De Zuttere 1909, 202.

<sup>144</sup> Bly 1920, 10-11 en 24-27.

<sup>145</sup> Bly 1920, 8; Seghers & De Bock 1943, 40.



**FIG. 24** De binnenvarende visserssloop O.22 aan het westerstaketsel in Oostende, ca. 1900. Bron: Beeldbank Oostende M010985. *The fishing vessel O.22 at the western pier in Ostend, ca 1900. Source: Ostend Image Bank M010985.*

van een schipje. Mogelijk geeft een tweede schetstekening ook een schipje weer<sup>146</sup>. De plannen zijn te dateren tussen 1875 en 1885 (fig. 25).

Volgens Bly werden de eerste schipjes rond 1875 gebouwd naar model van een vaartuijge dat in Noorwegen was aangekocht. Panesi was de eerste scheepsbouwer die dit model bouwde, maar hij verhoogde de kiel zodat het minder snel helde als de wind aanwakkerde en minder verlijerde bij aan-de-windse koersen. Het schipje was een eiken vissersvaartuig van ongeveer 13 m over alles (ongeveer 9,5 m op de waterlijn), met een scherpe kop en een vierkant afgesneden spiegel. Na de Eerste Wereldoorlog werd het voller gebouwd, om stabiel op het water te liggen bij het slepen van een kornet. Het was een eenmaster met een kottertuig dat kon worden uitgebreid met een kluivertopzeil en een topazeil. De schipjes waren snelle en goedkope zeilers die gemakkelijk te hanteren waren<sup>147</sup>. De bemanning bestond uit drie tot vier vissers. Het was het eerste type vissersvaartuig aan de kust dat op zekere schaal werd gemotoriseerd<sup>148</sup>. Het verdween in de jaren 1920 toen de gemotoriseerde treiler opkwam.

### 7.3 De motortreiler

De motortreiler is het belangrijkste type vissersschip van de 20ste eeuw. De term dekt vele ladingen. Het essentiële kenmerk is evenwel dat het gaat om een volwaardig motorvaartuig met een dieselmotor. Tot ongeveer 1965 beschikten de treilers vaak wel nog over een hulpzeil. De hulpzeilen verdwenen maar traag omdat ze een stabiliserende functie hadden. De motortreilers verdrongen vanaf de jaren 1920 de zeilvissers en vanaf 1945 de grote stoomtreilers.

De grote groep motortreilers kan op verschillende manieren ingedeeld worden. In Oostende worden ze naargelang de scheepsklasse ‘garnaaltreiler’, ‘kustvisser’, ‘middenslagtreiler’ of ‘diepzeetreiler’ genoemd. Scheepsklassen worden officieel ingedeeld naargelang het motorvermogen en de brutotonnage. Het is gewoonlijk zo dat de lengte recht evenredig toeneemt met het motorvermogen. Grote werven, zoals Beliard, hebben treilers tot 70 m lengte gebouwd, maar de meeste waren een stuk kleiner. Er wordt ook een onderscheid gemaakt volgens de vissersinrichting. Zo bestaan er onder andere zijtreilers, hektreilers en bokkevissers. De zijtreiler is het klassieke type, waarbij men viste met planken of borden over de zijkant van het schip. In de jaren 1960 kwamen de hektreilers en bokkevissers in gebruik. De hektreiler viert zijn visgerei uit over de achterkant van het schip, terwijl de bokkevissers met behulp van grote bokken de netten vierde<sup>149</sup>.

Het plan op figuur 26 geeft een kustvisser of garnaalvisser weer zoals die tussen ongeveer 1925 en 1945 op de werf van Panesi werd gebouwd<sup>150</sup>. Dit type vormt een schakel in de overgang van de zeilvissers met hulpmotor naar de volwaardige motortreilers. Het type werd uiteraard ook gebouwd door de andere werven in Oostende. Het plan werd aan het begin van de jaren 1940 getekend voor Aimé Janssens uit Oostende. Het vormde wellicht de basis voor onderhandelingen met Janssens, maar het lijkt erop dat de bestelling nooit concreet is geworden. In de officiële lijsten van vissersvaartuigen uit de jaren 1940 komt immers geen enkel schip voor dat door Panesi voor Janssens werd gebouwd. Volgens het plan bedroeg de lengte over alles 16 m (13,4 m op de waterlijn). De maximale breedte was 4,5 m. Het was de bedoeling om de treiler uit te rusten met een motor van 120 pk van Mc Laren Engines Incorporated uit Livonia in Michigan (VS).

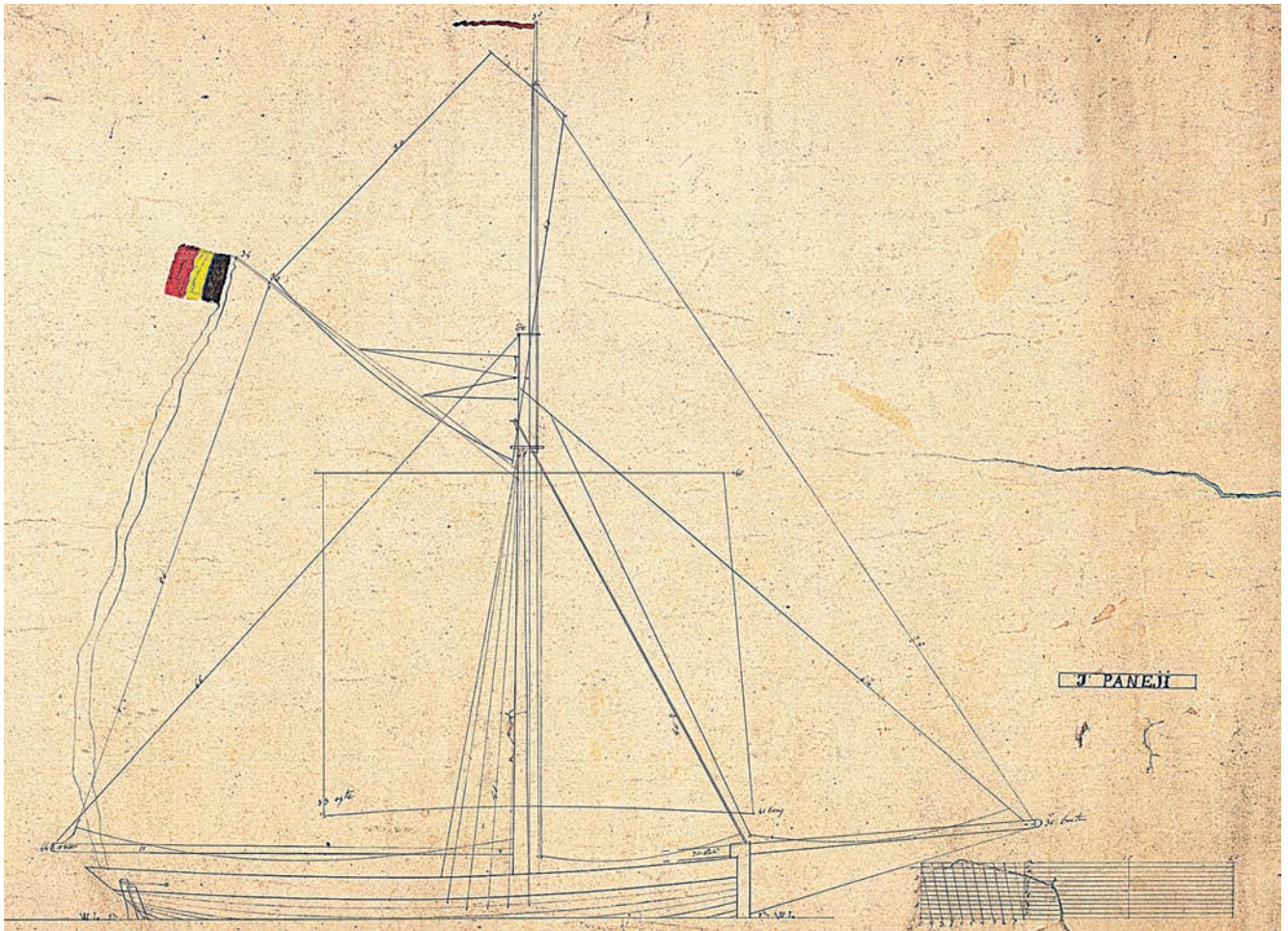
<sup>146</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archiefscheepsbouwer Panesi, plannencollectie, inventarisnummer 00028-2-2 en 00042-1-1. Mogelijk is ook het plan 00040-1-1 een schipje.

<sup>147</sup> Desnerck & Desnerck 1976, 245 en 251.

<sup>148</sup> Desnerck & Desnerck 1976, 252.

<sup>149</sup> Desnerck 1986, 70; Desnerck & Desnerck 1976, 266 en 305-307.

<sup>150</sup> Bijvoorbeeld de Z.89 Artic II, O.47 Adriatic II, N.117 Aziatic, O.58 Rosa, O.79 Carlo, O.234 Simonne, O.264 Morgenster en de wat grotere O.77 Ecuador. Barbaix & Eneman 2004, 50, 55, 60, 71, 73, 145, 151 en 153.



**FIG. 25** Algemeen plan van een 'schipje' van Joseph Panesi (ca. 1875-1885). Bron: Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archiefscheepsbouwer Panesi, Plannenarchief 00042-1-1.

*General outline of a 'little ship' by Joseph Panesi (ca 1875-1885). Source: National Fisheries Museum NAVIGO Oostduinkerke, Panesi shipyard archives 00042-1-1.*

Exacte kopieën van het plan voor Janssens zijn meerdere keren terug te vinden in het plannenarchief. De O.61 Solange bijvoorbeeld, in 1943 voor Robert en Gerard Deckmyn gebouwd, was op hetzelfde plan gebaseerd<sup>151</sup>. De Solange mat 22,57 brutoton en had een laadvermogen van 8,19 ton. Er werd een Moës-motor van 80 pk in geïnstalleerd<sup>152</sup>. Dit type van treiler had een bemanning van twee à drie man. Een modern element was het verblijf van de bemanning in het achteronder. De vroegere vissersschepen hadden dat verblijf meestal in het vooronder. In tegenstelling tot de zeilvissers was er al een stuurhut in hout voorzien. In feite was het nog maar een stuurhut die op latere types evolueerde tot een volwaardige brug. Vooraan was er nog geen sprake van een stormbak. De vorm van de romp vertoonde nog steeds gelijkenissen met de zeilvissers, weliswaar met aanpassingen aan de kiel voor de plaatsing van de schroef. Dit type van kustvisser werd uitgerust met drie zeilen en was in eik gebouwd.

Tussen 1960 en 1965 werkte Panesi vooral aan moderne stalen middenslagtreilers. De O.129 Amandine (1962), O.202 Pelagus (1963), O.229 Roger Jeannine (1963), O.176 Romeo (1963) (fig. 27), O.275 Deo Volente, (1964), O.285 Suzy (1965) en als laatste de O.181 Cleopatra (1965) liepen toen van stapel. De Amandine en Pelagus worden wegens hun speciale status als IJslanvaarders verderop apart behandeld. De overige middenslagtreilers hadden een lengte van 27 tot 29 m. Ze maten ongeveer 100 brutoton (129 voor de Cleopatra) en het visruim had een capaciteit van ongeveer 44 ton. Ook de motoren hadden – hoewel ze van diverse motorbouwers kwamen: Bolnes, Industrie en Ruston – telkens een vergelijkbaar vermogen van ongeveer 300 pk. Enkel de Cleopatra had een Baudouinmotor met een hoger vermogen van 400 pk. De middenslagtreilers hadden gebruikelijk een bemanning van zes man. De treilers in het plannenarchief van Panesi waren zonder uitzondering zijtreilers. De visgalgen,

<sup>151</sup> Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archiefscheepsbouwer Panesi, plannen-

collectie, inventarisnummer 00062-1-3. Het plan is bijna volledig vervaagd.

<sup>152</sup> Bestuur van het Zeewezen 1944.

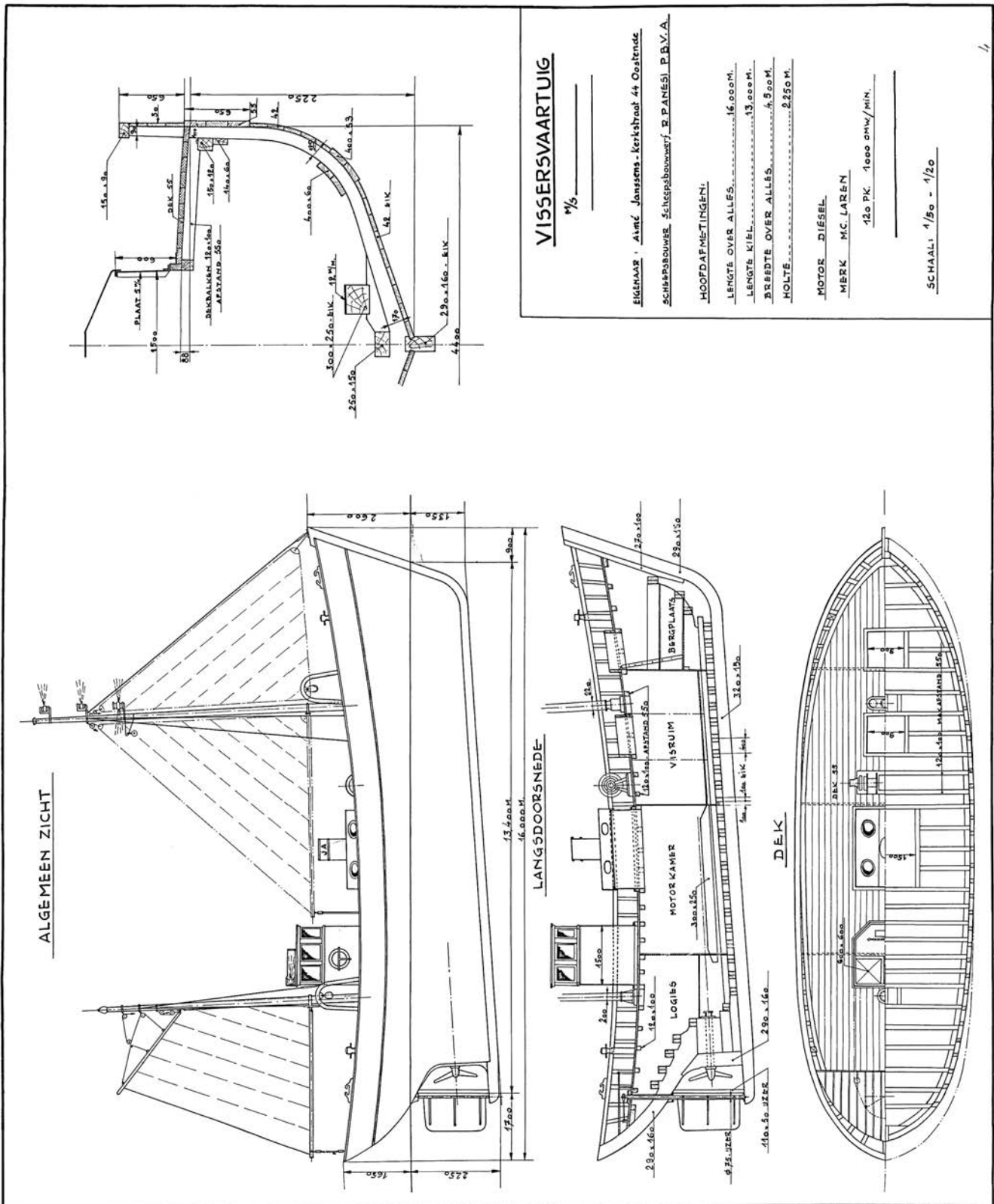
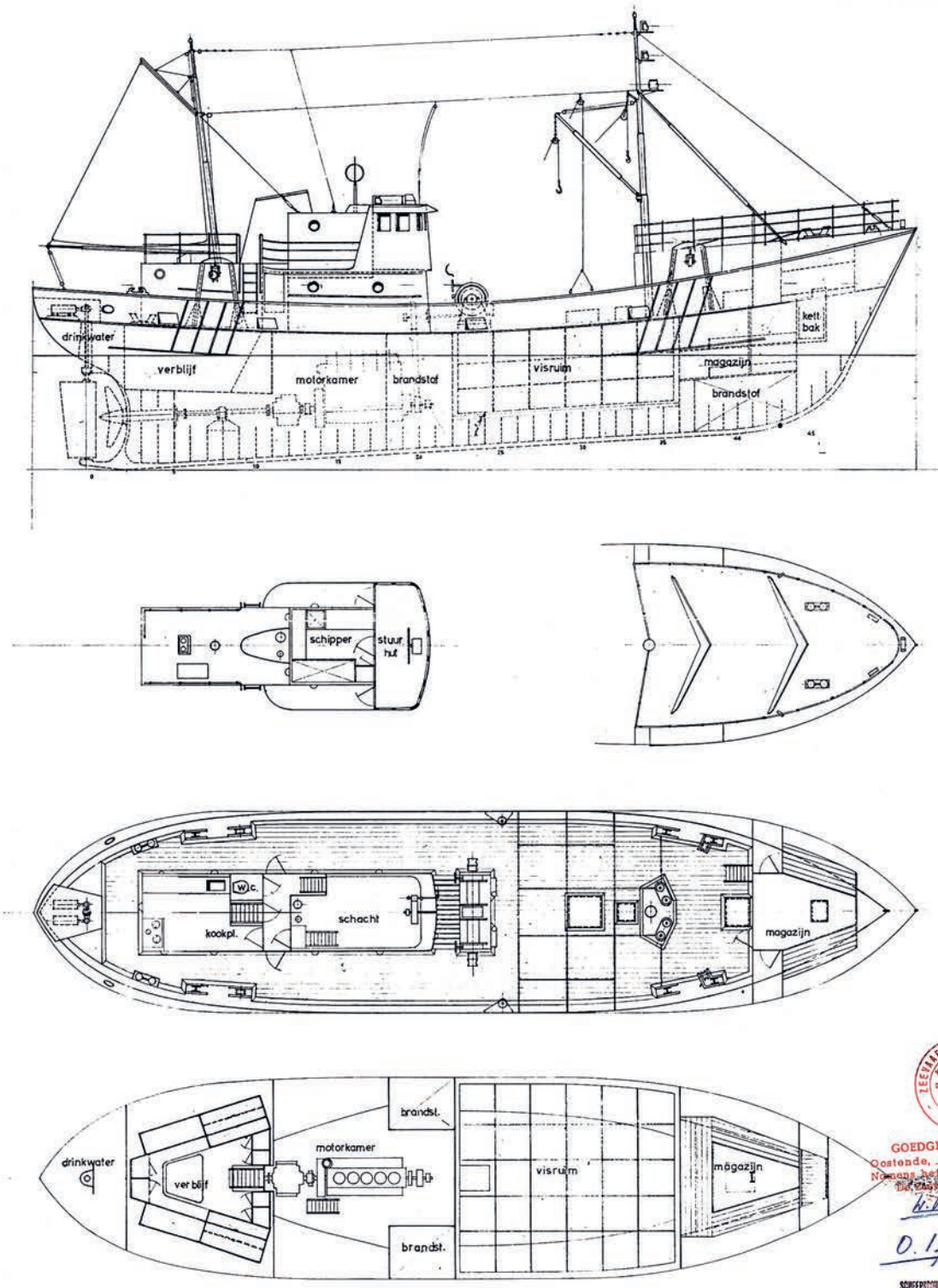


FIG. 26 Ontwerp van een kusttreiler voor Aimé Janssens, ca. 1940. Bron: Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Plannenarchief 00009-4-5.

Design of a coastal trawler for Aimé Janssens, ca 1940. Source: National Fisheries Museum NAVIGO Oostduinkerke, Panesi shipyard archives 00009-4-5.

**O.176 „ROMEO“**  
**Eigenaar: ROMEO VIAENE.**

VISKOTTER	algemene indeling 1/75
l.b.p.	23,40 m
l.o.a.	27,00 m
b.	6,20 m
c.	3,40 m



**FIG. 27** De treiler O.176 Romeo werd gebouwd door Panesi in 1963 voor Romeo Viaene. De stalen treiler had een totale lengte van 27 m en mat 102,46 brutoton. Er was een visruim van 44,11 ton voorzien. Het schip had een Bolnesmotor van 300 pk. Het schip werd in 1983 uit dienst genomen. Bron: Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Plannenarchief 00031-1-1. In 1963 Panesi built the trawler O.176 Romeo for Romeo Viaene. This steel trawler with a 300 hp Bolnes engine had an overall length of 27 m and a gross tonnage of 102,46. Its hold could contain 44.11 tonnes of fish. The ship was decommissioned in 1983. Source: National Fisheries Museum NAVIGO Oostduinkerke, Panesi shipyard archives 00031-1-1.



waaraan de borden en het net via de vislier werden neergelaten, bevonden zich aan beide zijden ter hoogte van de grote mast en de bezaansmast. De viskuil werd op het werk- of campagnedek gelost. Daar werd de vis gesorteerd, *gegut* (*guten* is vissersjargon voor het verwijderen van de ingewanden), gewassen en vervolgens in het visruim opgeslagen. In de voorpiek bevond zich het magazijn. Daarachter lag het visruim, dat toegankelijk was via een luik op het werkdek. Daarop volgde de motorkamer en ten slotte het verblijf van de bemanning. Op het dekniveau was een toegang tot een magazijn onder de bak, tot de motorschacht, de kombuis en het toilet. Boven de schacht lag de stuurhut en de hut van de schipper.

De IJslandvissers waren een speciale categorie. De harde omstandigheden waarin door de vissers werd gewerkt en de rijke vangst spraken tot de verbeelding<sup>153</sup>. Panesi bouwde de O.202 Pelagus en de O.129 Amandine als grote middenslagtreilers die de woeste omstandigheden van de noordelijke Atlantische oceaan aankonden<sup>154</sup>. De Amandine werd in 1962 onder grote belangstelling vanop de werf van Panesi te water gelaten. Het schip was in staal gebouwd voor de rederij Engel Verhaeghe - Pieter Vincent. De lengte over alles was 36 m, de breedte 6,7 m. Het schip mat 196,66 brutoton en had een visruim van 68,97 ton. De IJslandvissers hadden doorgaans twee luiken die toegang gaven tot het visruim. De Amandine had een bemanning van negen à tien koppen. De motor werd gebouwd door het Nederlandse bedrijf Industrie. Hij leverde maximaal 510 pk bij een omwentelingsnelheid van 400 toeren per minuut. De Amandine was in 1995 de laatste IJslandvisser van Europa die uit de vaart werd genomen. Vanaf 1998 werd het schip door de vzw Maritieme Site Oostende op de site van de voormalige werf van Seghers omgebouwd tot museumschip. In mei 2000 werd de Amandine in een droogdok op de oude visserskaai geplaatst.

De O.202 Pelagus kende een minder voorspoedig lot. De Pelagus was een IJslandvisser die in 1963 op de werf van Panesi voor de rederij Boels was gebouwd (fig. 28). Met haar 38 m was ze iets groter dan de Amandine. Ze werd aangedreven door een krachtige Lister Blackstone motor van 660 pk. Door motorpech liep ze al in februari 1965 op het strand van Oostende, ter hoogte van de koninklijke villa<sup>155</sup>. Het voorval had geen ernstige gevolgen, in tegenstelling tot de gebeurtenissen van 19 januari 1982. Die dag had de Pelagus met schipper Gustaf Brys ten zuiden van IJsland na 17 jaar opnieuw met motorpech te kampen. Door een ontploffing in de achtste cilinder van de motor werden de zuiger, zuigerveren, cilindervoering, drijfstag en olieaanzuigleiding volledig vernield. Schipper François Lauwereins was met de Amandine in de buurt en gaf de Pelagus een sleep richting de dichtstbijzijnde haven. Maar eerst werden de netten van de Pelagus overgenomen door de Amandine. Daarbij verloor matroos Carlos Zimmoens zijn rechterduim. Schipper Lauwereins besloot om Zimmoens eerst aan wal te zetten in de dichtstbijzijnde haven. Op 20 januari 1982 werd de sleep weer aangevat, na een onderbreking van 16 uur. Op 21 januari 1982 om drie uur 's nachts brak de sleepkabel, op enkele mijlen afstand van de haven van Heymay. Een uur later liep de Pelagus volledig stuurloos op de klippen van de Vestmannaeyjar, een groepje

eilanden ongeveer 10 km uit de zuidwestkust van IJsland. De twintigjarige matroos Patrick Maes uit Oostende verongelukte bij een poging om in het reddingsvlot te springen. Vier bemanningsleden konden met een reddingstoel van het gekantelde schip worden gehaald. De scheepsjongen Gilbert Stevellinck uit Nieuwpoort verongelukte samen met twee leden van de IJslandse reddingsdienst, dokter Kristjan K. Vikingson en Hannes Orlarsson, toen die laatsten de drie overblijvende vissers van het schip probeerden te krijgen<sup>156</sup>.

## 8 Het erfgoed van het vissersverleden

De stalen middenslagtreilers van Panesi uit de jaren 1960 bleven 20 tot 30 jaar in dienst. Ze verdwenen uit de vaart tussen 1983 en 1995. Vandaag bestaan er slechts weinige getuigen van de vissersschepen van voor de jaren 1960. Een vissersschip moet weerstaan aan veel externe krachten. Het water en de inslag van de golven eisen hun tol. Maar meer nog zijn er economische redenen om schepen uit de vaart te nemen en eventueel te vervangen door modernere exemplaren. De levensspan van de schepen is bijgevolg relatief beperkt en slechts een handvol schepen gebouwd voor 1965 bestaan vandaag nog.

Het oudste nog bestaande zeilvissersschip dat aan de Belgische kust werd gebouwd is de Lorette de Gravelines uit 1907, een *dandy-cutter* van 17 m die voor een Franse reder werd gebouwd. Het schip ligt momenteel voor restauratie in Calais. In België blijft er, naast de nagebouwde Oostendse sloep Nele, enkel de Jacqueline-Denise over. Die Blankenbergse garnalvisser van 17 m is gebaseerd op de romp van een schip dat in 1942 bij Borrey in Oostende werd gebouwd.

Ook van de vele houten en stalen motortreilers gebouwd voor 1965 bestaan nog maar enkele exemplaren. Vier schepen staan op de wal. De OD.1 Martha werd in 1942 gebouwd als de Z.53 Gilbert-Norbert. Het is nu het pronkstuk van het NAVIGO-visserijmuseum in Oostduinkerke en werd als monument beschermd. De N.788 Moed en Vertrouwen staat opgesteld bij een invalsweg naar Oostduinkerke. Het schip van ongeveer 15 m werd in hout gebouwd in 1942. De Moed en Vertrouwen bevindt zich momenteel in zeer slechte staat. De O.148 Snipe werd in 1958 door Loy gebouwd en staat in Zandvoorde op de wal. De O.129 Amandine werd in Oostende op het droge gelegd als museumschip dat het verhaal van de IJslandvisserij vertelt.

Er zijn nog vier treilers van rond 1960 in min of meer varende staat. Drie van de vier schepen werden door De Graeve in Zeebrugge gebouwd: de O.116 Caroline uit 1961 die nog steeds vist, de Z-580 Poseidon uit 1963 waarvan het restauratieproject inmiddels is stilgevallen en de Crangon uit 1965. De Crangon is als varende erfgoed beschermd en doet toeristische tochten vanuit de haven van Oostende. De romp van de IJslandvaarder O.305 François Musin bestaat nog steeds. Het schip werd in 1948 gebouwd door de werf van Beliard, Crighton & Cie en werd als varende erfgoed beschermd.

Van de sites waar de familie Panesi actief is geweest, is weinig bewaard (fig. 29). De oude locaties verdwenen door de aanleg van het huidige treinstation en het stadhuis. Zelfs de site waarop de

<sup>153</sup> Katrien Vervaele (Vervaele 2011) tekende de verhalen van de vissers op.

<sup>154</sup> Van Dijck 2012.

<sup>155</sup> Corveleyn & Eneman 2006, 100.

<sup>156</sup> Carly 2002, 386-390.

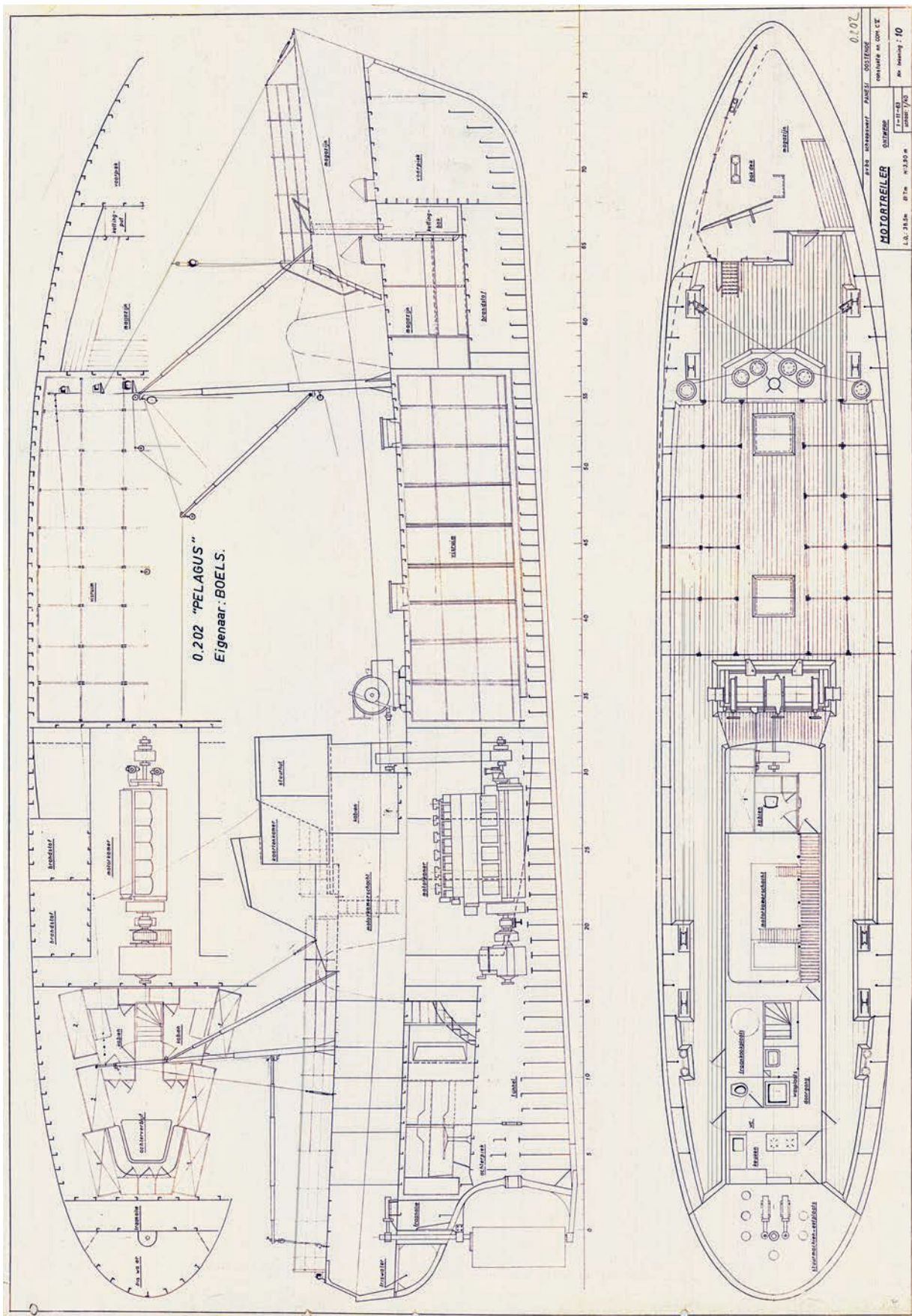


FIG. 28 De IJslandvaarder O.202 Pelagus. Bron: Nationaal visserijmuseum NAVIGO Oostduinkerke, Archief scheepsbouwer Panesi, Plannenarchief 00030-15-16.

The trawler O.202 Pelagus. Source: National Fisheries Museum NAVIGO Oostduinkerke, Panesi shipyard archives 00030-15-16.



**FIG. 29** De restanten van de werf van Panesi aan het Visserijdok, januari 2012. Foto Maarten Van Dijck.

*The remains of the Panesi shipyard in the Visserijdok in January 2012. Photo Maarten Van Dijck.*

werf van 1947 tot 1996 actief was, is vandaag amper herkenbaar als scheepswerf. Enkele elementen van de sledes en hun fundaties zijn nog zichtbaar op de helling. De steiger die Richard Panesi senior liet bouwen bestaat ook nog steeds, evenals de muur die de helling afscheidde van de Hendrik Baelskaai. Het geheel heeft in de huidige staat nog maar een beperkte erfgoedwaarde. Het onderzoek naar Panesi roept wel vragen op naar de nog bestaande sites waarop de scheepswerven hebben gewerkt. Het in kaart brengen van de werfsites voordat ze volledig vervallen of worden afgebroken is een opdracht die nog tot interessante inzichten kan leiden in de organisatie van de scheepsbouw in het verleden.

## 9 Besluit

Aan de hand van het plannearchief van de werf Panesi kan met een zeker detail de technologische ontwikkeling van het vissersschip aan de kust gevolgd worden vanaf ongeveer 1870 tot in de jaren 1960. In die periode ontwikkelde het vissersschip zich van een houten zeilsloep tot een door diesel aangedreven stalen treiler. De geschiedenis van de werf Panesi zelf is eveneens interessant, omdat de familie Panesi naar voren komt als een geslacht van dynamische vernieuwers. Ze zorgden voor de introductie van het 'schipje' en zochten vanaf de jaren 1920 naar mogelijkheden om nieuwe afzetmarkten aan te boren door de productie te diversifiëren. In de jaren 1950 schakelde de werf over op staalbouw. Er werden verscheidene binnenvaartschepen gebouwd en tussen 1960 en 1965 werden moderne treilers op stapel gezet. De scheepsbouw kreeg harde klappen en verdween inmiddels vrijwel volledig. Ondanks de verwoede pogingen om het tij te keren kwam er in 1965 ook een einde aan de nieuwbouwactiviteit op de werf Panesi. Nadien was de werf nog enkel actief in scheepsherstellingen. Aan de hand van het archief Panesi werd een inzicht in de scheepsbouwgeschiedenis van Oostende gegeven. Dat onderzoek kan in de toekomst verder worden uitgediept en genuanceerd door nieuw onderzoek in het archief van de werven in andere archieven.

## Dankwoord

Een bijzonder woord van dank gaat uit naar Jan Vandamme voor de kennismaking met de scheepsbouwkundige *stiel* en vaktaal, Philip Declercq voor het vrijgeven van informatie, Luc Tas voor het ontcijferen van technische specificaties, Siegfried Depoorter van het archief van NAVIGO voor de toegang tot het archief, Pascal De Neef, Stefan Corveleyn en Nico Beernaert voor de digitalisatie van de scheepsplannen, Hans Denis voor het fotograferen van een 20-tal bijkomende plannen en Marc Van Meenen voor het bewerken van de illustraties. Rest ons nog de collega's van het VLIZ en Nele van Gemert, Daisy Van Cotthem en Niki Mommaerts van het agentschap Onroerend Erfgoed te bedanken. Tom Lenaerts krijgt een speciaal woord van dank voor het initiëren en opvolgen van het project.

## Summary

### **The Panesi shipbuilders. A history of the shipyards and fishing vessels of Ostend**

The archives of the Italian Panesi shipbuilding family, kept by NAVIGO, the National Fisheries Museum in Oostduinkerke, are a rich resource for historical research into the heritage of Belgian coastal fishery. The Flanders Heritage agency has made an inventory of the archives of the Panesi wharf and digitised the plans. This article is the result a pioneering study of these archives.

The shipyard of the Panesi family operated in Ostend from 1824. At the time the wharfs were situated in the third commercial dock in the centre of the city and on the banks of the eastern harbour channel. With the expansion of the city's function as a sea resort in the 1930s, fishing, shipbuilding and the fish market were relocated to the peripheral eastern bank of the harbour channel.

The history of the shipbuilding activity is closely connected to the history of fishing and technology. By the 1930s Ostend witnessed the disappearance of sailing vessels and from 1884 it saw

the introduction of steam trawlers. The motor trawler made its appearance around 1910, eventually dispelling steam technology after 1945. The Ostend shipyards traditionally built wooden fishing vessels. This situation lasted well into the 1950s and 1960s, after which wood was replaced by steel. A number of shipyards closed because they were not able to make the switch to steel; the rest disappeared over the next decades due to competition from

shipyards outside Ostend and the demise of the fishing activity, certainly after the 1970s oil crisis. Following a move away from fishing trawlers in the 1930s and 1950s in an attempt to diversify its production, the Panesi shipyard built its last trawler in 1965. After that date Panesi was mainly active in ship repair, and the shipyard was finally closed down in 1996.

---

## Bibliografie

- BARBAIX A. & ENEMAN E. 2004: *Oostendse kustvissersvaartuigen na Wereldoorlog 1940-1945*, Oostende.
- BAUWENS J. s.d. [1929]: Ostende, centre de l'industrie nationale de la pêche belge. In: VANDEPUT H., *Ostende et le littoral belge*, Brussel, 161-171.
- BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN 1944: *Officieele lijst der Belgische vissersvaartuigen 1944*, Brussel.
- BLY F. 1911: *Een paar bladzijden uit de geschiedenis van onzer visscherij-nijverheid*, Gent.
- BLY F. 1920<sup>3</sup>: *Onze zeilvischsloepen. Beschrijving der zeilvischsloepen in gebruik te Oostende, te Blankenberge en in De Panne*, Antwerpen.
- BOELMANS KRANENBURG H.A.H. 1978: Visserij. In: BAETENS R., BOSSCHER M. & REUCHLIN H., *Maritieme geschiedenis der Nederlanden 4*, Bussum, 272-301.
- BOGAERT E.-W. 1945: *La Construction navale en Belgique*, Brussel.
- BORGERS A. s.d. [1929]: Coup d'oeuil sur l'activité industrielle et commerciale d'Ostende. In: VANDEPUT H., *Ostende et le littoral belge*, Brussel, 153-159.
- BORREY R. 1979: *Van boom tot schip. De bouw van een houten vissersvaartuig te Oostende in woord en beeld*, Oostende.
- BOTERBERGE R. 2010: *Geschiedenis van het Blankenbergse visserijbedrijf*, Blankenberge.
- CALLAERT G., DELEPIERE A.-M., KERRINCKX H., SANTY P. & GOOSSENS M. 2005: *Bouwen door de eeuwen heen in Vlaanderen. Inventaris van het bouwkundig erfgoed. Provincie West-Vlaanderen. Gemeente Oostende. Deel I B: Stad Oostende. Straten N-Z en wijken Haven, Hazegras, Opex*, Brussel.
- CARLY R. 2002: *75 jaar onderzoeksraad voor de zeevaart*, Brugge.
- CASIER G. 1985: De scheepswerf Seghers, *De Plate* 14 (mei), 148-151.
- CORVELEYN R. & ENEMAN E. 2006: *Belgische zeevisserij. 50 jaar IJslandvaart 1945-1995*, Oostende.
- DEBAEKE S. 2005: *Oostende graag gezien: de oudste prentkaarten*, Brugge.
- DEBAERE O. 2002: *Stedenatlas: Oostende. Een topografisch overzicht van de ontwikkelingen van een fel begeerde havenstad*, Oostendse historische publicaties 9, Oostende.
- DE BURBURE DE WESEMBEEK A. 1946: *Eeuwfeest der Lijn Oostende-Dover, 1846-1946: bijdrage tot de geschiedenis der anglo-continentale zeevaartverbindingen per pakketboot vanaf het ontstaan*, Antwerpen.
- DE CALUWE C. 1999: *Boelwerf (1829-1994): schets van de evolutie en onderzoek naar de extra-legale sociale voordelen*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling Geschiedenis, UGent.
- DECLERER R. 1951: Op de scheepswerf Richard Panesi, *Wandelaer et sur l'eau* 276, 137-138.
- DECLERER R. 1965: De O.181 Cleopatra te water, *Sur l'eau. La revue maritime belge* 42.451, 553.
- DECLERCQ P. 2007: *IBIS 1906-2006*, Bredene.
- DEPAEPE V. 1954: Waar bouw ik een vissersvaartuig: in Holland of in België?, *Het Contactblad, orgaan der economische saneringsorganisaties van het nationaal visbedrijf* 5.7 (7 juli), 1-5.

- DESCHACHT J. 2007: Toekomst historische Slipway Oostende blijft verzekerd, *Ruimschoots. Tijdschrift over de klassieke scheepvaart* 4, 5-8.
- DESNERCK G. & DESNERCK R. 1974: *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen, deel I: de havens*, Oostduinkerke.
- DESNERCK G. & DESNERCK R. 1976: *Vlaamse visserij en vissersvaartuigen, deel II: de vaartuigen*, Handzame.
- DESNERCK R. 1986: *De Oostendse visserij*, Sint-Kruis.
- DE VOS A. 1989: *Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen*, Musea Nostra 16, Brussel.
- DEVOS G. 2002: The Belgian/Flemish Shipbuilding Industry on the Slopes 1978-1995. In: ERTESVAG R. (ed.) *Maritime industries and public intervention*, Stavanger, 205-222.
- DE ZUTTERE C. 1909: *Enquête sur la pêche maritime en Belgique. Etude économique de la pêche maritime Vol. 1*, Brussel.
- DREESEN J.-B. 1987: Scheepsbouw te Oostende (werkljst N.V. Mercantile - Beliard: 1946-1985), *De Plate* 16 (oktober), 255-258.
- FARASYN D. 2006: Scheepswerven te Oostende (1609-1913), *De Plate* 35/1 (januari), 8-12.
- FLOORIZONE L. & CUVEELE S. 2011: *Maritiem erfgoed op de Oostendse oosteroever*, onuitgegeven masterproef Artesis Hogeschool Antwerpen.
- GEVAERT F. 2007: De metamorfose van de haven van Oostende (deel 12), *De Plate* 36/3 (maart), 67-74.
- HOSTYN N. 1986a: Een moderne wijk, de 'Opex' of 'Vuurtorenwijk': Oostendes Oostelijke uitbreiding, *De Plate* 15/5 (mei), 153-156.
- HOSTYN N. 1986b: Een moderne wijk, de 'Opex' of 'Vuurtorenwijk': Oostendes Oostelijke uitbreiding, *De Plate* 15/11 (november), 245-246.
- HUILMAND R. 1959: Zwarte crisistoestand in de visserij weerspiegelt zich in de scheepsbouwnijverheid, *De Zeewacht* 11, 23 januari.
- JANSOONE R. 1994: *Het laatste bolwerk van de jager. Beknopte geschiedenis van de Vlaamse zeevisserij*, Brussel.
- LECOINTE A. 1900: *Rapport sur le développement de la construction navale en Belgique*. Brussel. (Overdruk uit: *Annales des travaux publics de Belgique*, april 1900.)
- LOMBAERDE P. 1995: *Leopold II, Koning-Bouwheer*, Gent.
- MAHIEU E. 2005: De herinrichting van de Oostendse haven 1894-1914. In: VERMAUT C. (ed.), *Oostende in de Belle Epoque. 1905, het wonderjaar van Leopold II*, Leuven, 128-133.
- PARMENTIER J. 2002: *Oostende & Co: het verhaal van de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart 1715-1735*, Amsterdam.
- PIETERS P. & VRELUST J. 2007: *Cockerill Yards Hoboken (1873-1982). Courage to the last!*, Brasschaat.
- REDANT F. 2005: Van "Cierk" tot "miene": de geschiedenis van de Oostendse vismijn, *De Grote Rede* 13, 10-19.
- ROEGIERS B. 2011: Visserij, *Landbouwrapport 2010. Departement Landbouw en Visserij*, zonder nummer, 320-361.

- RUISEN K. 2005: Stichting Tolerant van mallen en maten, *Ruimschoots Nautisch en sociaal nieuws* 5, 8-10.
- SEGBERS Y. 1993: *150 jaar scheepsbouwnijverheid te Baasrode. De werven Van Praet en Van Damme (van het einde van de 18e eeuw tot 1914)*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling Geschiedenis, UGent.
- SEGBERS Y. 1994a: De scheepswerven te Baasrode: toekomstig provinciaal museum? Een ingrijpende verandering in de scheepsbouwnijverheid: de overgang van hout naar metaalbouw. Casus: de scheepswerven Van Damme en Van Praet, *Tijdschrift voor industriële cultuur* 12.46, 3-9.
- SEGBERS Y. 1994b: *De laatste scheepswerf van Baasrode*, Gent.
- SEGHERS M. & DE BOCK R. 1943: *De laatste vissersschepen van de Vlaamsche kust (voor de komst van den motor)*, Antwerpen.
- SERRUYS M. 2005: Oostende en de Generale Indische Compagnie. De opbloei en neergang van een koloniale handelshaven (1713-1740), *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 24, 43-59.
- S.n. 1907: *Installation de la pêche maritime. Rapport de la commission d'études*, Oostende.
- S.n. 1946: De werkplaatsen van het Zeewezen te Oostende, *Wandelaer et sur l'Eau* 219 (juni), 169-173.
- S.n. 1964: De scheepsbouwwerf VOS failliet, *Het Visserijblad* (17 juli), 16.
- S.n. 1994: Bouwlijst scheepswerf Seghers Oostende, *De Plate* 23,5 (mei), 160-161.
- S.n. 2001: Gedaan met nieuwbouw op Scheepswerven De Graeve, *Nieuwsblad.be*, (20 juni), ([http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=NBRA20062001\\_022](http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=NBRA20062001_022); geconsulteerd op 16 december 2011).
- S.n. 2005: *De Grote Klok*, (juni), 11-14.
- S.n. 2011: *Officiële lijst van de Belgische vissersvaartuigen 2010*, Brussel.
- STRAETMANS W. & VAN LIJSEBETTEN G. 1979: *150 jaar Boelwerf. 1829-1979*, Sint-Niklaas.
- STRUBBE J. 1987: *The ports of Belgium. A heritage for the future*, Tielt.
- THOMAS W. 2004: *De val van het nieuwe Troje. Het beleg van Oostende 1601-1604*, Leuven.
- VAN BEYLEN J., DE GROOTE P.A., VAN KAMPEN A., KRAMER J.A.M., VON MÜNCHING L.L., SPRUIT W.P.L. & DE VOS A. (ed.) 1971: *Maritieme Encyclopedie vol. I-VII*, Bussum.
- VAN BEYLEN J. 1981: *Vlaamse maritieme achterglasschilderijen*, tentoonstellingscatalogus, Antwerpen.
- VAN CRAEYNEST R. 1993: Toen de Oostendse handelsdokken werden ingewijd op 13 augustus 1783, *De Plate* 22.7, 201-204.
- VAN CRAEYNEST R. 2000a: De installaties van het zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930 (deel 1), *De Plate* 29.3, 77-87.
- VAN CRAEYNEST R. 2000b: De installaties van het zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930 (deel 2), *De Plate* 29.4, 91-106.
- VAN CRAEYNEST R. 2000c: De installaties van het zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930 (deel 3 en slot), *De Plate* 29.6, 160-170.
- VANDERCROYSEN R. 1996: Oostendse Scheepswerven (deel 2), *Gidsenblad Lange Nelle* 1, 11-14.

VAN DIJCK M. 2012: De IJslandvisser O.129 Amandine, *M&L. Monumenten, Landschappen en Archeologie* 31.4, 24-43.

VAN GLABBEKE P. s.d. [1929]: Le port d'Ostende. In: VANDEPUT H., *Ostende et le littoral belge*, Brussel, 201-221.

VAN LANCKER C. 2002a: *De scheepsbouw te Baasrode (1894-1986). De scheepswerven Van Damme (1894-1955) en Van Praet-Dansaert (1895-1986)*, onuitgegeven licentiaatsverhandeling Geschiedenis, UGent.

VAN LANCKER C. 2002b: *Baasroode scheepsbouwnijverheid*, Baasrode.

VANNESTE O., THEYS J. & ZWAENEPOEL M. 1962: *Het arrondissement Oostende, een regionaal-ekonomische studie*, Serie Westvlaams Ekonomisch studie bureau WES 5, Brugge.

VERBRUGGHE L. s.d. [1929]: Abrégé de l'histoire de la pêche en Belgique. In: VANDEPUT H., *Ostende et le littoral belge*, Brussel, 173-179.

VERBRUGGHE L. 1923: *De zeevisscherij: de Roode Vloot*, Brussel.

VERVAELE K. 2011: *Naar Island! Vissers vertellen over de IJslandvaart*, Tielt.

VROOME E. 1957: *De evolutie van de Oostendse vissershaven. Een duizendjarige reuzenstrijd*, Oostende.

WALTERS G. & VANDEKERCKHOVE F. 1996: R. Panesi. Op 31 december verloopt huur werfsterrein. Ermee ophouden? Waarom zou ik?!, *Het Visserijblad* 63/11, (november), 8-11.