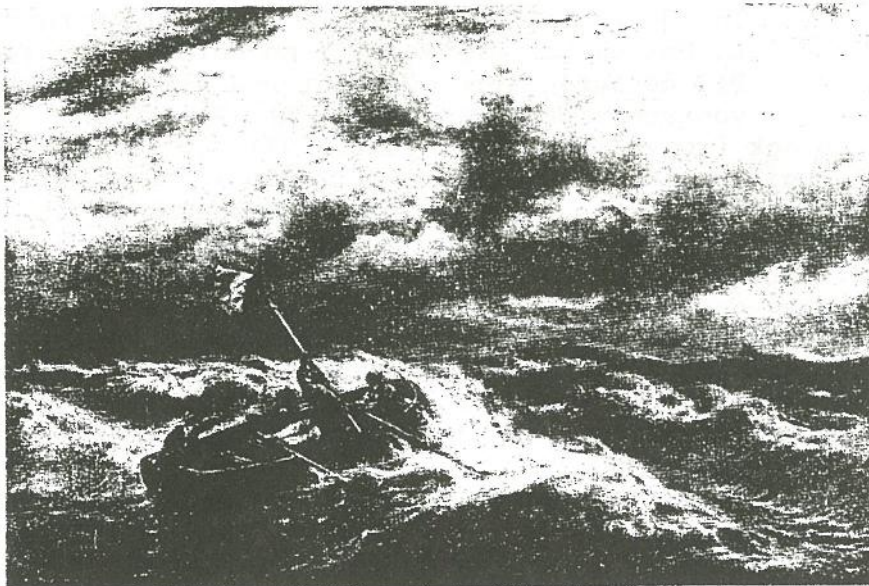


SCHEEPSRAMPEN AAN DE VLAAMSE KUST

DEEL IV

E. BAEYENS



François Musin (1820-1888)
De redding van kapitein
Cantillon
Olieverf op doek, 33 x 49 cm
Getekend onderaan links: F. Musin
Inventarisnummer: 434
Museum voor Schone Kunsten,
Oostende

Er bestaan zeelui die gans hun leven als vaargezellen slijten op een boot, waarbij ze nimmer de horizon overschrijden. Hun grootste zeereis: kust tot een eindje in zee en terug. Bemanningen van havenwerkschepen, de kustvisserij, het loodswezen, en de kustredders behoren tot de voornaamste werknemers van de brandingsvaart.

In "zeerredding" beschouwen we tegenwoordig drie disciplines: de hoogzee- kust- en strandredders. Hoogzeerredding wordt meestal partikulier uitgebaat door bergingsmaatschappijen. Voor België is dit als voornaamste rederij de "Union Sleep- en Reddingsdienst" uit Antwerpen. De strandredders zijn Provinciaal of Gemeentelijk gebundeld en houden gedurende de zomermaanden voornamelijk de baders in het oog.

Het zal nog niet zolang geleden geweest zijn dat een visser in een nog nooit eerder meegemaakte vreselijke storm, terwijl de duivels uit de diepte het scheepsdek onder zijn voeten naar beneden zogen, bad tot de Almachtige "O Hemelse vader" zend hulp uit de hemel, maar niet Uw zoon, want dat is geen job voor hem..." Tegenwoordig bidt de visser via de V.H.F. terwijl God zijn tenten heeft opgeslagen bij het 40e Smaldeel H likopters te Koksijde. Deze uit de kluiten gewassen jongens van de Luchtmacht rukken bij het minste "May Day" uit. Met hun Sea King zijn ze in een rekordtempo bij de in nood verkerenden. De bijbel heeft dan toch gelijk- de redding komt uit de hemel.

Deze bijdrage gaat over het prille begin van de kustredders. Het is een staatsonderneming en de stations Blankenberge, Heist en Knokke zijn heden samengebundeld in het loodswezen te Zeebrugge.

1 8 3 7 - 1 8 3 9

Sedert de oprichting van het "Societe Humaine et des Naufrages de Boulogne-sur-Mer" in 1816 en de "Noord Hollandse Reddings-Maatschappij" in 1824 was de Vlaamse Kust een onbewaakt gebied wat de zeerredding betrof. Het werd aan de plaatselijke bevolking overgelaten om in geval van schipbreuk, de drenkelingen in nood bij te staan. De oostkust van Blankenberge tot Knokke was dan ook meer een vorm van kollektieve kustpiraterij dan georganiseerde reddingsdienst.

In de Hollandse Periode (1815-1830) waren reeds vruchteloze pogingen ondernomen om een vorm van reddingsdienst naar Hollands model, Vlaams te bundelen onder provinciaal gezag.

Ook werden er na de Brabantse Omwenteling door de Brugse notaris en scheepsmakelaar Hypoliet De Jonckheere, voorstellen uitgewerkt, om onder zijn directie een georganiseerde dienst onder Franse voogdij op te richten. Voorstel dat te Brussel geen gehoor kreeg. De Jonckheere was vooral gekend door zijn tussenkomsten bij de openbare verkoop van wrakken die na stormen op onze stranden, tot groot profijt van de kustbevolking, verspreid lagen. De duinbewoners sloopten doorgaans de resten, tot er geen nagel meer van overbleef. (Ik verdenk de notaris er dan ook van dat hij meer een soort georganiseerde bewakingsdienst voor eigen profijt op het oog had.)

In 1835 werd er door de regering een krediet van 60.000 fr voorgesteld tot studie van een reddingsdienst. Uit Engeland werd de eerste reddingsboot geïmporteerd om als basismodel te dienen voor alle andere vestigingsplaatsen.

Pas in 1838 kwam er schot in de zaak. Bij K.B. van 30 oktober werd bepaald, hulp te brengen aan schepen in nood. Een dienst van reddingsboten zou op de kust van West-Vlaanderen worden opgericht te Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en te Heist of Knokke.

De organisatie bestond uit twee delen: een administratieve en een actieve dienst. Te Oostende werd een commissie samengeroepen om toezicht uit te oefenen over de kustreddingsdienst. De heer Van-Der Sweep, voormalig inspekteur bij het loodswezen werd benoemd tot de eerste directeur van deze dienst.

Deze coördinatie stond dan weer onder gezag van de Gouverneur die verantwoordelijkheid diende af te leggen aan de Ministers van Binnen- en Buitelandse Zaken. Daar bleef het echter niet bij; ook de ministers van Oorlog-Openbare Werken-Financiën-Bruggen en Wegen- en Burgelijke Autoriteiten kwamen het reddingskoor versterken. De vraag werd nu "wie gaat de drenkeling uit het water halen"?

Op 2 augustus 1839 schreef de Gouverneur van West-Vlaanderen aan de Minister van Openbare Werken (*2) een uitvoerig verslag dat alles inzake de reddingsdienst geregeld was; alle posten waren bemand en van het nodige materieel voorzien. Alleen station Heist of Knokke scheen nog een knelpunt te zijn die naar een oplossing dong. Doordat het Ministerie van Financiën eveneens een woordje had mee te praten in deze kwestie, (de kust is een landsgrens dat door douane beampten werd bewaakt), wilde deze dat de reddingsdienst zou verzekerd worden door haar eigen manschappen. De gouverneur pleitte echter voor ervaren zeelui. Indien het station te Heist zou gevestigd worden diende deze volgens hem samengesteld te worden door plaatselijke vissers. Enkel een intelligente douaneambtenaar kon er volgens hem maar bij voor de dienst van onderdirecteur.

Nochtans om de veiligheid van de scheepvaart gaf hij de voorkeur aan een station te Knokke. De dienst kon dan verzekerd worden door "matelots (sic) douaniers". Hij wees erop dat de post door eenvoudige zeelui kon bemand worden, en zelfs financieel zou de huisvesting te Knokke goedkoper uitvallen.

Op hetzelfde document stond in de rand geschreven door directeur Vandersweep (25 november 1839) dat de commissie beslist had het station te Knokke te plaatsen. Voor Knokke lag namelijk de gevaarlijke zandbank de Paardemarkt die jaarlijks voor heel wat ellende zorgde de scheepvaart. (1-3)

*2. Ministeries met bevoegdheid tot het Zeewezen

5.3.1837. -18.1.1837. Buitenlandse Zaken en Zeewezen
13.1.1837. -18.4.1840. Openbare Werken

Ter verduidelijking moet ik er nog aan toevoegen dat onze kust in de vorige eeuw een troosteloos uitzicht bood aan een zeeman die niet met ons land vertrouwd was. Vanuit zee zag men branding, strand, en grauwe duinen; geen aanknooppingspunt zoals bij rotskusten. De positie van het reddingsstation Knokke werd dan ook nautisch vastgesteld als volgt: 51.21'15" noord
3.17'31" oost

Als een toerist in Knokke U de weg vraagt, ergens aan het Verweeplein, naar dit station,.. stuur hem dan de Lippenslaan op tot het Van Bunneplein, iets naar rechts en aan het Lichttorenplein, de naam zegt het zelf, daar bevond zich de eerste vestiging van Knokke in de maritieme wereld.

Toch moet er al een uitkijkpost hebben bestaan in 1773 volgens de kaart van J. Feraris die er een "corps de garde" aanduidt. Ook in 1812 onder Napoleon werd er van deze uitkijkpost gebruik gemaakt, onder de bevolking gekend als de "Permanance". Pas bij het oprichten van de vuurtoren werd de nieuwe reddingsloods bijgebouwd. Dries Verheyde kocht tien jaar later het oude gebouwtje en richtte er het eerste Knoks duinenhotel op onder de toepasselijke naam van "Pavillon du Phare".

Laat ons echter niet te vlug in de historie gaan: Wat hadden de brandingsgasten van station Knokke te doen in hun eerste pioniersjaren. Voorheen werd het initiatief meestal aan de plaatselijke bevolking overgelaten.

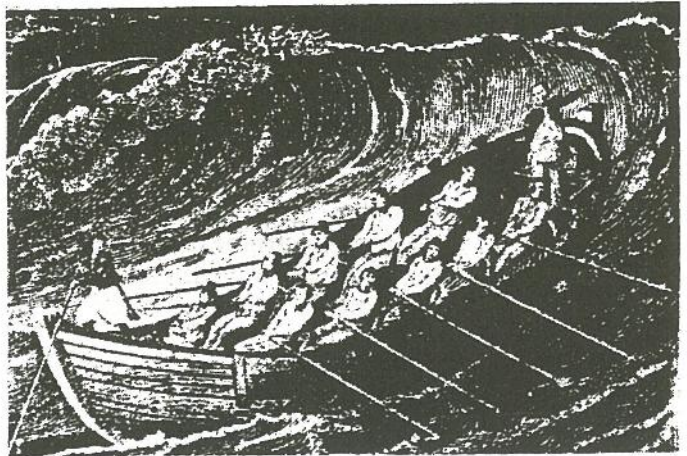
Gelukkig dat er wetsdienaars bestonden die een oogje in het zeil hielden om het goed van anderen te beschermen. Bij de stranding van de driemast bark "Vrouwe Van Linden" schrijft Danny Lannoy in zijn boek "Van Polderdorp tot Badplaats" " Een zekere Degeeter, brigadier der Gendarmerie te Blankenberge kwam de bewuste dag in eenen dronken staat op de plaats van het onheil en had de burgemeester benevens andere personen verboden het schip te naderen om hulp te bieden. Een dronken beambte kon zijn functie niet waarnemen en zo was het de taak van de burgervader hem weg te zenden... rond 4 uur 's namiddags werden op het gemeentehuis in de wijk 't Kalf de nodige stukken opgemaakt en getekend in verband met het gestrandde schip.

Daar kwam de bewuste brigadier opnieuw ten tonele, mogelijks om verontschuldiging te vragen maar het baatte tot niets... hij is dan maar met zijn peerd weggereden." De fout van onze wetsdinaar werd het jaar daarop door een kollega terug goed gemaakt. Door de Blankenbergse rijkswachter Petrus Breynaert werd op 9 januari 1839 een schip in nood opgemerkt. Onmiddellijk werd er alarm geslagen en de geïmproviseerde reddingsdienst in paraatheid gebracht. Het vaartuig strandde in de namiddag, met een flinke noord-westenwind, op de Paardemarkt.

De kapitein, stuurman en matroos konden aan wal gebracht worden door de hulp van de Knokkenaars Leo Waeghe, Emmanuel Waeghe en Pieter De Graeve; die zwemmend de ongelukkigen van boord konden halen. Een kajuitjongen die overboord was gesprongen verdronk jammerlijk.

De gestrandde Engelse sloep "Jane" uit Londen onder gezag van kapitein William Harman was geladen met raapkoeken. Het schip kwam van Duinkerke en was door het slechte weder afgedreven tot voor de Knokse kust met het noodlottig gevolg. Dezelfde avond spoelde nog een drijvend wrak aan op dezelfde zandbank. (geen verdere gegevens) Nadat men er de lading en de inventaris had uitgehaald in uiterst moeilijke omstandigheden was het vaartuig zodanig toegetakeld dat de huidplanken er uitgedonderd waren. Eenmaal vol water gelopen werd de "Jane" als "total loss" beschouwd.

Reeds een maand later konden de drie Knokse redders een beloning in ontvangst nemen voor hun moedig gedrag. Door de Engelse Vice-Consul Norry werd hun gezamenlijk een som van 20 pond sterling overhandigd, omgerekend aan de koers van van de dag was dit 500 BF. Bij K.B. kregen de redders elk nog een vergulde medaille voor hun deelname aan de redding van de schipbreukelingen.



Georganiseerd was reeds de Oostendse Staatsreddingsdienst die de de dag voor het Knokse drama het eerste sukses boekte. Oostende had natuurlijk zijn infrastructuur met het bestaande loodswezen. Het reddingsstation was een dubbele post. Aan beide zijden van de vaargeul was een reddingsboot met volledige uitrusting voor handen. Op 8 januari omstreeks 5 u in de avond, was de Oostendse loodsboot met stuurman De Wimmer genoodzaakt met gescheurde zeilen haar thuishaven aan te doen. De hevige opkomende noord-westerwind die tot stormkracht aanzwoel was er de oorzaak van dat de loodsdiensten gestaakt dienden te worden. De reddingspermanentie installeerde zich op haar nieuwe post. Drie uur later probeerde de Engelse brik "Leonidas" vankapitein William Adamson, eveneens als de eerder aangekomen loodsboot de haven binnen te varen. Het 120 ton zware vaartuig geladen met steenkool voor Southhampton strandde echter aan het tweede hoofd recht tegenover Pavillon Royal, ten westen van de haven; Het scheepsvolk bestaande uit zes man en een Duinkerke loods werden met de Oostendse reddingsboot van boord gehaald. Koud en afgemat kregen zij vervolgens onderdak in het Pavillon Royal. De brik werd als verloren beschouwd.

Bij hetzelfde K.B. waarin de Knokkenaars waren gelauwerd, werden Carolus Van de Steene, Desidorius De sorgher, ANtonius Provoost en Arnold Lousman "voor gevaar van eigen leven" bijstand te hebben verleend aan twee andere Engelse vaartuigen onderscheiden.

De "Lisard" de "Dove" waren enkele dagen later op 12 januari door de storm naar de Oostendse kust afgedreven, en op het punt de stranden. De Oostendenaars waren aanboord geklommen en hadden de kans gezien om beide schepen buiten de gevaarzone te brengen. Elk van hun kreeg een vergulde medaille.

Terug, enkele dagen later, strandde op 16 januari 1839 de Oostendse vissersschuit "Le Vapeur" ten Westen van de haven. Schipper J.Reynaerts had zich misrekend om met laag water de haven binnen te lopen; hij kwam op een zandbank voor de havengeul terecht. Het vaartuig werd door een grondzee opgetild en vervolgens tegen de grond gesmakt waardoor het roer brak en het stuurloos afdreef. Het werd nachtwerk om een gedeelte van het tuigage en inventaris er af te halen ten einde de schuit te doen vlotten. Operatie die de volgende dag tot een goed einde werd volbracht.

De Oostendse redders hadden meteen hun vuurdoop of liever hun waterdoop met sukses doorstaan en hun nut bewezen.

wordt vervolgd in het jaarboek 1987

1. De reddingsdienst te Heist werd op 1 februari 1891 ingericht nabij de sluisen. Het was een dubbele post aan beide oevers van het afwateringskanaal was een bootshuis met inventaris. In 1892 kwam een station te De Haan .
3. zie deel III CNOC IS IER 1985 onder "Paardemarkt"

Toespraak van G. Adriaenssens op het stadhuis te Knokke,
ter gelegenheid van de 12de bevrijdingsmars.

Geachte dames, Excellentie, Mijnheer de
Volksvertegenwoordiger, heren Burgemeesters en
Schepenen, vrienden Paracommando's, vrienden van de
Weerstand en van "Cnoc is ier".

Het is voor mij een eer en een genoegen als stichter van
de mars ieder jaar het dankwoord te mogen uitspreken.
We staan hier weer in de sfeer van 1 november 1944 met
voor ons de vlaggen ; deze van de Canadezen, de oud-
strijders, de weerstanders, de politieke gevangenen, de
oorlogsvrijwilligers, de paracommando's en de vlag van
het Nederlands verzet. De vlaggen die toch het symbool
zijn van trouw aan Koning en Vaderland.

Ieder van hen die onder deze vlaggen staat was 41 jaar
geleden bereid in samenwerking met de Canadese soldaten
zijn jong leven te geven voor onze vrijheid.

Wat ons vandaag het meest verheugt is de talrijke
deelname van de jeugd aan de Canadese bevrijdingsmars.
We doen de mars opdat zij zouden beseffen welk bloedig
offer de Canadese soldaten hier in Europa gebracht
hebben.

Reeds vanaf de 2de mars, nu 11 jaar geleden, heb ik in
mijn dankwoord de gemeentebesturen gevraagd om de route
te markeren met stenen, wat nu volledig gebeurd is.

In naam van alle deelnemers dank ik de gemeentebesturen
van Oostburg, Sluis, Aardenburg, Terneuzen en Knokke-
Heist voor deze financiële tussenkomst.

Verder dank ik de Canadese Ambassade te Brussel, de
heren Gaspar Warnier en Danny Lannoy en alle bestuurs-
leden van "Cnoc is ier", de heemkring West-Zeeuws-
Vlaanderen, de Vaderlandse groeperingen, het muziekkorps
de Zeegalm, het Rode Kruis, de wandelclub Noordzee boys,
het Knoks Middenstandsverbond, de heer Victor Claeys en
zijn radiovrienden, Radio Valko, de politiekorpsen van
Nederland en Knokke-Heist, de heren Constant Devroe en
Henny Sierens die dit gebeuren ieder jaar filmen om zo
de mars voor het nageslacht te bewaren.

Ik houd er ook aan de volgende personen in ons midden te
begroeten : de Canadese veteraan Bill Ludlow en onze
Belgische veteraan commando Rafaël Burgrave, die er op
1 november 1944 bij was tijdens de bloedige landing op
Walcheren voor de vrijmaking van de Scheldemonding.

Laten we nu samen het glas heffen op vrede en vriend-
schap onder de volkeren en zeggen : "Leve Canada, leve
België, leve de Koning, leve de vrijheid".

Gerard Adriaenssens
1 november 1985