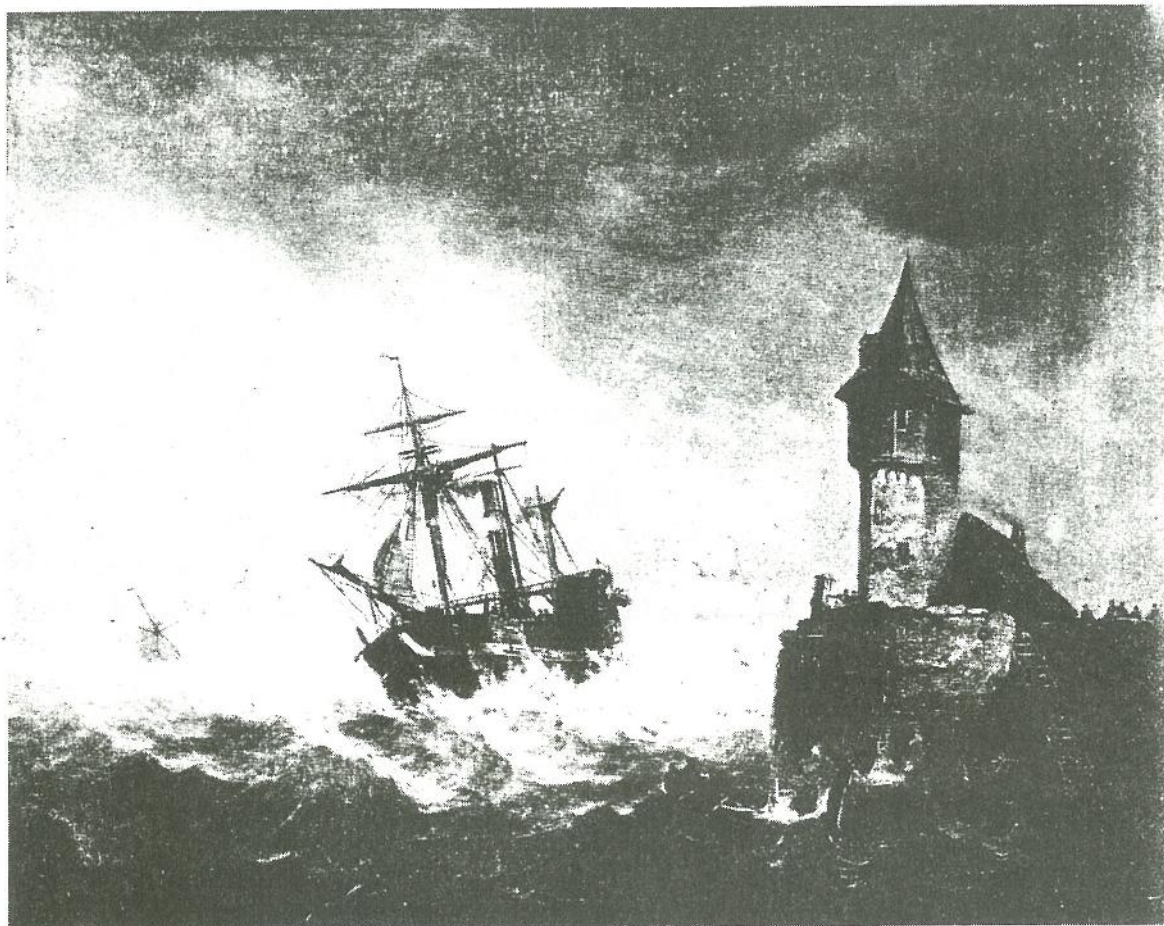


SCHEEPSRAMPEN AAN DE VLAAMSE KUST

DEEL V



Egide Linnig (1821-1860)
De "Soho" vaart de Scheide-
mondig nabij Vlissingen binnen
1843
Olieverf op paneel, 56 x 72 cm
Getekend en gedateerd:
Egide Linnig 1843
Inventarisnummer: A.S. 52.46
Nationaal Scheepvaartmuseum
"Het Steen", Antwerpen

E. BAEYENS

De redders zoals we gezien hebben deden tevens bergingswerk. Bij het redden (bergen) van een koopvaardij-schip schatte de schipper van de reddingsboot de waarde van schip en lading, verrekende daarbij de gevaarssituatie waarin het zich bevond. De rekening werd dan later aangeboden aan de eigenaar. De bergingsprijs was van min. 50 ct tot max. 2 fr. per sloop van 1 1/2 kubieke meter. In geval van geschil kon de kapitein van het schip nog altijd terecht op de rechtbank van Koophandel te Oostende.

Maar laten we de lotgevallen van de Knokkenaars verder volgen. Het zeereddingsstation werd in 1840 in de duinen opgetrokken. Waar Oostende direkt aan zee lag, bevond het toenmalige dorp van Knokke zich op ongeveer twee kilometer afstand van het strand. Waar Oostende dan weer met eigen volk uit het loodswezen en dus doorgewinterde zeelui bevolkt werd, moesten die van Knokke zich maar behelpen met plaatselijke staatbeambten. Knokke is een grensplaats en de meest voorhanden zijnde beambten werden dan ook geleverd door de douane, zoals we reeds eerder hebben gezien. Waar Oostende dan nogmaals over een vaarwater van zijn haven naar zee beschikt, de "geule", werd het voor de Knokkenaars, de reddingsboot over en door het mulle strand sleuren geblazen.

Per station werd er een onderdirekteur benoemd, ook soms als stationchef aangeduid. Voorkeur voor deze post genoten nautisch gevormde personen. Evenals de volledige bootbemanning diende hij in de omgeving van zijn werk te wonen. Zonder toestemming was hem een afwezigheid van meer dan 24 uur niet toegestaan. Hij was volledig, zowel administratief als aktief, verantwoordelijk voor zijn station. Hij verdiende 400 frank. (De direktieur te Oostende had 1.000 fr.).

De reddingsbootbemanning bestond uit een schipper, twee bootsmannen en 7 tot 12 roeiers. De schipper verdiende 250 fr., de bootsmann 200 fr. en een roeier 150 fr. Bij deze wedden, die maar eens per trimester werden uitgekeerd, waren er nog dagelijkse vergoedingen, als voor onderhoud, oefeningen, zeegeld, enz. voor de stationschef was dit 10 fr., schipper 7,5 fr. en roeier 5 fr. per gewerkte dag.

Er werd ook gebruik gemaakt van hulproeiers, al of niet ingeschreven. Bij redding kregen ze dan "vakantie geld" aangeboden, dat bepaald werd door de commissie te Oostende volgens de uitgevoerde redding.

Bij K.B. van 14 maart 1840 werd de kustreddingsdienst samengevoegd onder het bestuur van het loodwezen.

In 1839 deed zich voor ons land, maar zeker voor de zeevaart een ander belangrijk feit voor.

Op het Hazegras en verder over de ganse verdedigingslijn die aan de Hollandse grens paalde, was men in de maand juni 1839 druk in de weer om alle opgeworpen verdedigingswerken, waaronder forten te ontruimen. De stukken geschut en oorlogsvoorraden werden ingepakt en naar Oostende overgebracht, waar alles in de arsenalen werd opgeborgen. Aan de Nederlandse kant werden ook alle versterkingen die in 1830 waren ontworpen ontmanteld. Hiermede was voor onze zanderige gewesten, de menigvuldige ongemakken die een militaire paraatheid bij oorlog met zich meebrachten na een periode van bijna 10 jaar een feit. De laatste struikelbrok was de vrije doorvaart naar en op de Schelde tot Antwerpen geweest. Het probleem van de Wielingen voor de Knokse kust is tot op heden nog altijd niet opgelost maar door het Internationale Zeerecht voorbijgestreefd.

De voornaamste maritieme gebeurtenis van dat jaar werd vastgelegd in een traktaat dat gekend werd als het "Traktaat der 24 Artikelen van 23 januari 1839". Artikel 9 bepaalde dat er voor het bevaren van de Schelde wederzijdse commissies zouden benoemd worden, om met gemeen overleg de loodsgelden te bepalen. De keuze werd aan de kapiteins vrij gelaten om ofwel een Nederlandse - of Belgische loods te nemen. Toch was deze doorvaart niet zo vrij daar er een tol aan de Hollanders diende betaald te worden. Volledig vrije doorvaart, en voor eeuwig, werd pas door een verdrag op 12 mei 1863 verkregen. De met België handel drijvende handelsstaten betaalden 22.950.000 fr. België zelf betaalde daarvoor 13.328.000 fr.

Op 6 maart om vijf uur strandde op de Paardenmarkt de Engelse sloep "LAURA" uit Londen. Kapitein Thomas Brewers had in de thuishaven kalk en stenen geladen voor Medeblik in het IJsselmeer. Het schip had weinig averij opgelopen en het volstond een gedeelte van de lading overboord te werpen, om het schip terug te doen vloten met de opkomende tij. 's Avonds was de "Laura" dan ook terug onder zeil. Bij deze stranding viel er voor de redders, die voor de eerste maal in zee staken, geen eer te beleven.

Eind augustus op een goede vrijdag morgen van 1840, kregen de Knokse redders met iets te maken waarover nog lang in de plaatselijke herbergen zou nagekaart worden. Het was wat men aan de kust met "pot dikke mist" bestempelde. Met andere woorden, de zichtbaarheid op zee was nihil.

Strandjutters meldten dat er "iets" op de Paardenmarkt te beleven viel. De reddingsboot werd bemand en ze roeiden naar de plaats om het mysterie eens van naderbij te bekijken. Gerust waren ze er niet in. Een snerpand gesis uit de ondoordringbare grijze nevel kwam hun als een onheilsbode ter ore en, nodigde echt niet uit om bij de duivel op visite te gaan. Elkander de moed insprekende, en het gedacht verspreidend dat zeemonsters zich niet op onze kust vertoonden, roeiden ze met de doodsstuipen op het lijf aan een snelheid, om er bij het eerste teken van onraad er als de bliksen vanonder te muizen, vooruit. Het werd er niet beter op toen het met tussenpozen onderbroken gesis nog met een gekreun en rammelend gestommel de stilte van de ondoordringbare witte duisternis kwam verstoren. Gestrand schip of zeemonster? In ieder geval de zee bevatte linke soep. Het "ding" lag met gapende muil op de prooi te wachten. Ze pijnigden hun ogen bij het naar het niets staren tevergeefs. Plotseling kwamen stemmen hun ter ore uit de kleurloze leegte. Stemmen behoren bij mensen, dus toch een gestrand schip. Maar het bleef een sinistere opdracht. Ze verdubbelden hun moed, voor zover ze nog in reserve hadden om met enkele halen aan de riemen hun

afstand tot het "ding" te verkleinen. Toen zagen ze de boegspriet, ongewoon klein boegbeeld, boeg en vervolgens de eraan hangende romp met anker buitenboord vastverankerd aan de scheepshuid. Dus schip. Ze kwamen toch nog voor een verrassing te staan, als ze aan de zijde van het schip uit een plotse opklaring van de mist een rad als gebruikelijk bij een watermolen gewaar werden. Een watermolen op zee ? De schoepen van het rad hingen langs de onderkant vrij in het water, terwijl het bovenste gedeelte aan het oog onttrokken werd door er een overheen bevestigde kast.

Langs zij gekomen praaiden ze om aandacht. De scheepsbemanning van het onbekende schip, of wat het voor de duivel ook was, hing meteen met volledige equipage over de reling. Ze vroegen de bemanning wat dat molenwiel op de zijkant betekende, en kregen als antwoord dat dit een drijvende molenschip was ! "We nemen het graan in te Antwerpen en gedurende de overvaart naar Londen, malen we het graan op zee, eens ter plaatse verkopen we het meel en verdienen er zo een ekstra stuiver aan..." was de uitleg van de pikbroeken. De Knokkenaars vroegen verlof om aan boord te mogen klimmen teneinde de zeegraanmolen eens nader te mogen bezichtigen, wat hun toegestaan werd. Ze werden rondgeleid maar staken toch niet veel op van de voor hun te ingewikkelde techniek. Er waren geen molenstenen noch graan te bezichtigen, maar wel een luxe aan akkomodatie. Het vaartuig had niet één maar aan beide zijden een molenwiel, en wat hun verbazing nog meer ten top deed rijzen, een kollosale schoorsteen aan dek. Een loopbrug verbond de twee rederkasten. Eigenlijk hadden ze van de gehele uitleg geen snars begrepen, temeer daar de bemanning Engels sprak en de gehele uitleg meer in gebarentaal gebeurde dan in verstaanbare klanken. Het enigste dat aan een konventioneel schip deed denken waren de drie masten. Het schip was als schoener getuigd. Ze merkten wel op dat het zeiloppervlakte van het vaartuig onvoldoende moest zijn volgens de tonnage van het vaartuig. Het bleef hun maar een half opgelost mysterie.

Ondertussen was het hoog water geworden en ze werden verzocht van boord te gaan. Ze kregen meteen de raad om de verdere ge-

beurtenissen vanop een veilige afstand te volgen. De mist was nu praktisch op een redelijke afstand opgeklaard. Toen ze eenmaal op een veilige afstand van het schip waren afgeroeid, begon deze plotseling dikke walmen rook uit haar schoorsteen af te stoten, de molenraderen begonnen wild in het ronde te draaien, vlokken water en schuim in het ronde schoppend en plotseling kwam er beweging in het vaartuig. Er kwam beweging in en het vaarde. Het zeegraanmolenschip vaarde achteruit!?

De techniek staat voor niets. Toen kapitein Frazer van de P.S. "SOHO" de Knokse redders naar huis had gestuurd, was het water zulkdanig gerezen dat een poging op de machine kon ondernomen worden om zijn gestrande stoomboot van de zandplaat te krijgen. Schepen zijn gemaakt om vooruit te varen maar bij het gebruik van stoom als krachtbron, was er in de scheepsvaart een nieuwe dimensie toegestreden. Een omkeermechanisme bij de stoommachine kon de schoepenwielen in omgekeerde zin doen draaien. Daarmee konden schepen voor de eerste maal in de ontwikkeling van het schip ook achteruit varen (roeiboten daargelaten).

Dat ze te Knokke nog geen kaas gegeten hadden van de stoomvaart is niet verwonderlijk. Het dorp was verstoken van alle vormen van industrie. Pas in 1820 werd Oostende voor de eerste maal gekonfronteerd met de uitvinding die het aanschijn van de wereld zou veranderen. De P.S. "TALBOT" was het eerste stoomschip dat een dienst als veerboot tussen Oostende en Londen zou invaren.

P.S. staat voor paddle steamer. De schroef kwam pas in zwang in de tweede helft van de 19de eeuw.

Toch moet het voor de Knokkenaars niet zo helemaal vreemd geweest zijn. Vanuit Antwerpen vaarden toen reeds de Belgische stomers "PRINCES VICTORIA", "ANTWERPEN" en "BRUGGE" een geregelde lijn op Londen en Hull. Deze stomers waren van de "Antwerpse stommvaart Maatschappij" en hadden flinke konkurentie te duchten van de Londense "Steam Navigation Company" waartoe ook de P.S. "SOHO" behoorde. Van en naar de Scheldemonding toe vaarden deze schepen in de Wielingen en dus vanop de Knokse duinen zichtbaar. In zijn boek maakt Danny Lannoy (1) gewag van het aanspoelen van een partij dode paarden. Ik denk dat ik hiermede de bron van dit tot nu toe onopgeloste drama heb weten te ontdekken.

In deze periode voer de P.S. "PRINCESS VICTORIA" voor rekening van het Franse gouvernement op Hamburg. Het kontrakt behelsde de aanvoer voor een niet gering aantal Duitse paarden voor hun leger.

Op 17 oktober was het Belgische stoomschip uit de Elbe haven afgevoerd met een lading van 83 paarden. Op de Nederlandse kust kreeg het in de nacht van 19 op 20 oktober een woeste storm te doorstaan. 58 paarden die als deklading werden meegevoerd dienden noodgedwongen levend in zee geworpen te worden. Ze belemmerden het werk aan dek in het hoogtepunt van het tempeest. Kapitein Minter besloot tot deze daad om het zelfbehoud van schip en opvarenden te redden. Droevig was dit toneel daar de paarden wanhopige pogingen deden het schip al zwemmend bij te houden. Vermoeid en uitgeput verdwenen ze tenslotte één na één in de golven.

In de hevige storm waar de zeebaren over de "PRINCESS VICTORIA" heen donderden, verloor het schip bij een poging ten anker te gaan een anker met de bijbehorende kabel. De paarden die beneden-deks stonden opgesteld werden door het hevige slingeren van het schip zodanig dooreen gesmeten, dat de meesten dood of dodelijk gekwetst werden. Na de storm werden ook deze aan de zee toevertrouwd. Slechts een paar paarden zouden Antwerpen levend bereiken.

Het verlies van de paarden viel voor rekening van de verzender. Door de acht passagiers werd bij het einde van de reis een schriftelijke getuigenis overhandigd aan de kapitein voor zijn koelbloedig gedrag en bekwaamheid getoond in het gevaar. (vermoedelijk om hem te dekken voor het verlies van de paarden). Het zeil bleef ondanks de techniek toch baas op zee voor de eerste helft van de eeuw. Stomers gebruikten dure steenkool, zeilers de wind, en wind kost niets. Vandaar dat de volgende strandingen tot zelfs in de 20ste eeuw veelal zeilschepen waren. Zeilschepen zijn wat manoeuvreerbaarheid betreft kwetsbaarder dan mechanisch voortbewogen vaartuigen. Kostbare tijd gaat verloren met het steeds maar bijstellen (brassen) van de raa stand. Uit de strandingen hebben we al een andere tekortkoming opgemerkt. De schepen die aan laager wal geraaken zijn net diegene die meestal onderbemand zijn. Bij een vaartuig

waar normaal 15 tot 20 bemanningsleden zouden moeten behoren, tellen we maar vijf en een hálve opvarende. Werken aan dek bij storm is een zware opgave. Doornat en versteven tot op het bot, zorgt doorgaans al voor een afgestompte geest. Neemt daarvan nog de rust en voeding weg. Je krijgt dan een pracht van een zombieachtige bemanning om aan dek de karwei te laten labeuren.

De brandingsgasten van het eerste uur kwamen meestendeels in aktie bij strandingen. Een plotselinge scheepsramp iets buiten de kust werd niet altijd opgemerkt. Het volgende gebeurde in de Knokse reddingszone, maar ging ongemerkt aan de kustbewoners voorbij. Wel werd het opgetekend te Oostende. In de nacht van 3 op 4 november werd de Oostendse visserssloep "ALEXIS EN FELIX" ter hoogte van Knokke overvaren door een onbekende brik. De bemanning kon het zinkende vaartuig verlaten door over te stappen op de sloep de "JONGE MATHILDE" van stuurman Dichel, die in de nabijheid aan het vissen was en tevens getuige van het drama. De schipbreukelingen werden vervolgens naar Oostende overgebracht. Zware vermoedens wogen op de Nederlandse "ANNE EN LOUIS" van kapitein de Jonge, die de volgende dag met averij op Texel binnenliep.

1 8 4 1

Antwerpen had in de loop van 1840, 17 van zijn vaste klanten verloren, waaronder 7 Belgische schepen. Sedert de onafhankelijkheid, statistiek bijgehouden vanaf 1831 waren dat 257 schepen waarvan 72 onder Belgische vlag.

De 73e Belgische scheepsramp uit het lijstje gebeurde op de Knokse kust.

Op zondag 18 januari 1841 om 4 uur in de namiddag strandde met slecht weer en zicht, de Belgische schoener "CLIO" op de Paardenmarkt. Het vaartuig waar J.D. Christens het gezag over voerde kwam van Malaga maar was genoodzaakt geweest wegens de ijsgang op de Schelde haar reis te onderbreken en de dooi af te wachten te Oostende. De lading bestond uit 5 kisten oranje appelen, 175 kisten citroenen, 2.925 kisten rozijnen, 721 vaten rozijnen, 43 cabassen rozijnen en nog eens 50 potten in-

gelegde rozijnen. Met andere woorden rozijnen bestemd voor Antwerpen.

Doordat de golven over het gestrande schip liepen en de romp gedurig stootte tegen de grond, besloot de zeskoppige bemanning het vaartuig te verlaten. Het duurde nochtans een paar uur ploeteren in de branding voordat de schipbreukelingen op het strand van Zeeland konden ontschepen.

Kapitein Christens stelde zich nadien met Hypoliet Jonckheere uit Brugge in verbinding, die dadelijk de reeds zwaar beschadigde lading in Blankenbergse visserssloepen liet overladen. Het werk duurde drie dagen.

De "CLIO" behoorde toe aan de Antwerpse rederij Spillaerdt-Caymax.

Nog meer strandingen volgden in dezelfde wintermaand.

Op 25 januari ook om 4 uur in de namiddag strandde voor Heist de Britse schoener "MONKEY" van kapitein Hugh Mc Even. De schoener had als thuishaven het Schotse Glasgow en kwam van St.-Domingo met 1.820 balen koffie en een partij campeche hout dat bestemd was voor Antwerpen. (5).

Ook hier werd hetzelfde scenario als eerder met de "CLIO" opgevoerd. Kapitein Mc Even die met zijn bemanning door vier Heistenaars werd gered, (Phillipus Van Dierendonck, Joseph De Jonghe, Hendrik Helliot en Michael Westin), stelde zich eveneens in verbinding met Hypoliet Jonckheere en ook deze lading werd overgeladen op Blankenbergse schuiten.

De lading van de "MONKEY" werd naderhand openbaar verkocht in de beurs te Brugge, 200 balen en het campeche hout gingen van de hand aan hogere prijzen dan ze ooit te Antwerpen zouden gehaald hebben. Voornamelijk het campeche hout scoorde 15 % boven de normale Antwerpse marktprijs. Het gevolg hiervan was dat een nieuwe markt te Brugge werd ontdekt als afzetgebied voor koloniale waren.

De redders waaronder een brigadier van de douanen werden later, half mei van dat jaar bedacht door Norry, de vice consul van Engeland, met 8 pond sterling dat geschonken was door de Britse regering, om onder z'n vieren verdeeld te worden.

Nog later kwam daar een zilveren medaille bij voor de moedige



redding op gevaar van eigen leven.

Nu dat we toch medailles aan het uitdelen zijn, noq dit : Het uitreiken van deze erepenningen was in hetzelfde K.B. van de inrichtingsreglementen voorzien onder Art. 54. Er waren 4 klassen ingedeeld. De Minister van Binnenlandse Zaken, volgens de raadgeving van de gouverneur bepaalde de beloning.

1e klasse : Gouden medaille en een geldelijke beloning.

2e klasse : Gouden medaille alleen.

3e klasse : Zilveren medaille en een geldelijke beloning.

4e klasse : Zilveren medaille alleen.

Diegene die maar in aanmerking kwam voor enkel een medaille kon in plaats daarvan een geldelijke uitkering verkiezen.

1 8 4 2

Geen scheepsrampen voor de Knokse kust.

1 8 4 3

Brugge, 15 februari

"Men zegt dat er een schip op de Paardenmarkt nabij Knokke is gestrand."

Enkel deze lijn in de De Gazette van Brugge verwijst naar een stranding. Een andere bron is het dagboek van Leopold De Vos. "... Op 3 januari 1843 verkeert het Engelse schip "Nelson" op weg van Londen naar Antwerpen in nood ter hoogte van Knokke. Zes douanebeambten snellen ter hulp met de reddingsboot. Het schip geraakt opnieuw vlot twee uur van de nacht. De reddingsboot kapseist echter op haar terugtocht en onderbrigadier Jan Dezorger van Oostende verdrinkt in de golven..."

Ook J. Opdedrinck verwijst in zijn geschiedenis van Knokke naar dit ongeluk, met dezelfde tekst als De Vos, Danny Lannoy neemt het eveneens over in zijn boek "Van Polderdorp tot Badplaats". Hij beschrijft het meer gedetailleerd :

"..In december (1842) was er opnieuw een schipbreuk voor de Knokse kust. Joannes Boeleman, Jan De Jonqhe, Franciscus De Zutter en Gustave Van Geys, vier beambten van de reddingsdienst gingen in zee met hun onderbrigadier. Het schip "Nel-

son" lag op de Paardenmarkt op een twintigtal minuten afstand van de duinen. Het was geladen met tarwe en kwam van Londen met bestemming Antwerpen. Bij het schip gekomen hadden ze de kapitein gevraagd of hij kon afvaren. Terstonds werd hulp geboden en kon het schip na enkele uren in het vaarwater gebracht worden. Rond 2 uur zijn ze teruggevaren door de woeste zee, tot wanneer op 200 meter van het strand de reddingsboot omsloeg en de mannen in het water terecht kwamen. Onderbrigadier Joannes De Zorger kon het strand niet bereiken en werd door de golven verslonden. Hij was jongman, oud 56 jaar en afkomstig uit Oostende." Voor dit ongeluk verwijs ik naar de overeenkomstige ramp met de Russische "PATRIARCHE" in mijn eerste bijdrage van "Scheepsrampen". Terugvaren naar de kust in zware branding is inderdaad gevaarlijker dan er tegenaan roeien. Vermoedelijk had De Zorger ook nagelaten gebruik te maken van een sleepzak, om de boot haaks op de golven te houden.

1 8 4 4

Geen scheepsrampen voor de Knokse kust gevonden.

1 8 4 5

De Oostenrijkse brik "LIVERPOOL PACKET" komende van Havana met een lading suiker, aan de adres van de heer Michiels Loos uit Antwerpen, heeft op de Peerden - markt omhoog gezeten, en heeft daarop roer, ankers en kettingen verloren. Gisteren is dit vaartuig, op sleeptouw van de Hollandse stoomboot " STAD VLISSINGEN" op den Antwerpeschen rede aangekomen (29 nov.).

Dinsdag 23 december 's avonds (springvloed en extra hoog water) is te midden van het hevigste van de storm op den Paardenmarkt voor Knokke komen vast te zitten de Franse driemaster "MALABAR". In koper beslagen, komende van Hamburg geladen met fabrieks- goederen , bestemming St. Thomas (Deens eiland). Op hetzelfde oogenblik is den reddingsboot in zee gelaten maar de ongunstige zee, belet dat aan het schip te geraken. Eergisteren morgen (24 dec.) heeft men wederom pogingen gedaan,

maar vruchteloos, in den tussentijd bleef de kapitein noodtekens geven. Men heeft verplicht geweest ene visserssloop van Heist te doen afvaren die na ongehoorde pogingen aengewend te hebben het schip heeft bereikt, dat, na de wind gevallen was van die gevaarlijke plaats is gekomen en naar Oostende is gezeild, anker en kettingen ter plaatse latende.

Deze zijn later geborgen en naar Knokke gebracht.

De kapitein van de "MALABAR" heeft te Oostende verklaard dat er twee duim water per uur in zijn schip kwam. Hij zal waarschijnlijk moeten lossen.

Deze twee artikelen uit de Brugse krant verwijzen ons naar twee bergingen. De eerste is het prille begin van de mechanische berging. Sleepboten worden ingezet om gestrande schepen van een zandplaat te brengen en het in haar geheel naar de dichtbij gelegen haven op te slepen. De tweede werd met behulp van een visserssloop van de plaat geholpen. De zeiltechniek bestond er in de sleeptros ergens hoog aan de mast te bevestigen en met behulp van de wind, zowel van de sleepboot als het af te slepen schip, de zeilen, zo te plaatsen, dat het schip als te ware van de zandbank werd gekanteld. Zat het schip te vast aan de grond, dan diende hoog water afgewacht te worden. Ondertussen werd het schip van zijn lading, desnoods tuigage ontdaan om het lichter te maken, en het vloten te bevorderen. Een andere techniek bestond eruit, het anker met behulp van een roei- of terhulp gesnelde vissersboot te verplaatsen naar dieper water en deze met de windlas (kaapstander) aan te spannen. Ook de techniek van lege vaten, pontons en andere drijvende voorwerpen werden soms langzij het schip bevestigd als bij een mens een reddingsgordel. Doorgaans werden al deze hulpmiddelen of een combinatie ervan terzelfde tijd uitgevoerd.

Een schip dat gestrand was met hoog water op het strand, werd bij laag water, éénmaal het strand droog, nog van een kanaal naar de zee voorzien. Met zandzakken werd instuiking van het gegraven kanaal zoveel mogelijk voorkomen. Er diende evenwel wel rekening gemaakt te worden dat de richting van deze geul voordeel had van de kracht der terugkeerstroming bij afvallende tij.

Tenslotte dient nog eerlijkheidshalve bij vermeld te worden dat



gestrande schepen ook op mogelijke lekken dienden geïnspekteerd te worden. Deze werden dan maar best gedicht voordat men het vaartuig naar dieper water sleurde. Het zou wel eens kunnen gebeuren, en het gebeurde, geloof mij vrij, dat eenmaal het gestrande schip bevrijd van het zuigende zand, de ganse santaboutique naar Lorrens wrakkenkerkhof verhuisde en, enkel nog de topjes van de masten boven water uitstaken.

Stranden met springtij en harde noord- westenstorm, was een ware ramp. Het ongeluksschip zat dan tot aan de duinen en was veroordeeld tot de sloop.

1 8 4 6

Praktisch een jaar later is het terug assistentie verlenen aan een schip op het droge. De term "na ongehoorde pogingen" kunnen we best vertalen als een berging hierboven beschreven.

Men schrijft uit Knokke, 22 dec.

Gisteren avond omstreeks 8 uur is een schip tussen de gevaarlijke banken de Peerden - markt geraakt. Aanstonds is de reddingsboot te water gelaten, en zes man der douane, onder het bevel van de stuurman Rappe, hebben zich naar het zich in gevaar bevindende schip begeven. Zij hebben het des middernachts bereikt, en hetzelfde met behulp van een visserssloop uit Heist na ongehoorde pogingen van de gevaarvolle plaats afgehaald. Wij hebben vernomen wanneer de reddingsboot is wedergekeerd, dat het in noodzijnde vaartuig de Franse goelette "CAMIL" uit Le Havre was. Kapitein Caban, den 20e dezer haven van Le Havre uitgevaren, geladen met leer en suiker, en bestemd voor Antwerpen dewelke geen loods in zee had kunnen ontmoeten. Het schip heeft niet geleden. Men is de grootste lof verschuldigd aan den stuurman Rappe en zijn zes bootgezellen, De Groote, De Westerlynck, Albicht, De Zutter, Viaene en De Waele.

1 8 4 7

Geen scheepsrampen voor de Knokse kust gevonden.

Om deze bijdrage af te ronden, nog een brief die verscheen in de "Gazette van Brugge". Ik laat het voor de aardigheid maar in het taaltje van toen :

Knocke, 19 april 1848.

Heden uchten met het opkomen van de dag heeft men voor de kust alhier een schip op den bank de Peerde - markt gestrand gezien. Aanstonds is den reddingsboot van onze gemeente te water gelaten, en zes mannen, onder gebied van den stuerman Rappe, hebben zich ten plaetse van de ramp begeven. Zij hebben omtrent ten 9 uren het schip kunnen naderen, dat voor naem voert "OCTAVIE", in koper beslagen, groot 131 tonnen, Belgischen schooner, behorende aen den heer Van Reghtelmoortel van Antwerpen, kapitein O.J. Jepsen, komende van Rio-Janeiro en voor Antwerpen bestemd. Den kapitein heeft verklaard dat na ene reis van 45 dagen, hij ten 3 uren 's morgens op den Peerden - markt is gevaren door de schuld van den loods. Er is in belang van het gemeene besloten van eerst de masten te kappen, en dan het vaertuig te ligten. Ten 2 uren den namiddag, na 275 ballen koffy in den loodsboot overgeslagen te hebben, het schip is by hoog water vlot gekomen en heeft zynen weg naer Vlissinghe kunnen voortzetten, op sleeptouw van twee loodsbooten den Belgischen en Hollandschen en de reddings - boot van Knocke alwaer het ten 7 uren 's avonds aengekomen is.

Volgens het getuigschrift zijn kapitein Jepsen aen den stuerman Rappe en zyne bootsgezellen afgegeven, is het grootelyke aen die moedige zeelieden dat men de behoudenis van het schip en den lading te danken heeft, en het is met genoeg dat wy hunne namen melden, die alle belooning van den kapitein geweigerd hebben, als ten dienste van het Belgische gouvernement zynde, te weten : Joannes Franciscus Rappe, onder brigadier, Andreas Degroote, Franciscus De Zutter, Philippus Dewaele, Joannes Dewestelinck, Franciscus Albich en Joannes Baeteman, allen gepreposeerden van 1 en 2 klas.

Om eens goed en wel komaf te maken met Belgisch gevaarlijkste zandbank, was men te Antwerpen op 23 oktober druk in de weer om een buitengewone grote ijzeren ketting aan boord van

een loodsboot te brengen. Deze was bestemd voor een vlottende "vuerbak" te verankeren in zee, die de ligging van de "Paardenmarkt" zou kenbaar maken.

Op 5 november 1848 werd het lichtschip verankerd. Acht Ergant-lampen zorgden voor de verlichting van de vuurtoren. Maar als je nu dacht dat daarmee ook mijn verhaal van schipbreuken af is, leest dan het vervolg van de "Brandingsgasten" in de volgende bijdrage. De "Paardenmarkt" bleef haar aanzuigkracht behouden om verdoemde schepen naar de sloper te verwijzen.

Bronvermelding :

Gazette van Brugge.

Standaerd van Vlaenderen.

Geschiedenis van Knokke, J. Opdedrinck.

Van Polderdorp tot Badstad, Lannoy Danny.

Dagboek, De Vos zie ook J. De Smedt "Knokke 1876 - 1913"

R.d.P. 3e jaar Nr.2 p.53.

Heyst - aan - Zee en zijn verleden, Nollet Jules.

De vuurtoren bleef 80 jaar overeind, André D'Hondt.