

SCHIEEPSRAMPIEN VOOR DE VLAAMSCHIE KUST

door Erik F. BAEYENS

* 1852 *

Chinese wijsheid leert ons dat, om in evenwicht te zijn, alles uit twee dingen bestaat. Man - vrouw, berg - dal, zee - land, enz. Het ene is vrouwelijk: YIN. Het ander mannelijk: Yan. Nu blijkt dat water Yin en wind Yan is. Volgens mij wordt dit evenwicht wel wat uit zijn verband getrokken als deze twee aan het vrijen gaan. De stukken vliegen dan weleens in het rond en men kan spreken van een stormachtig huwelijk.

Interessant voor de zeelieden is om deze vrijage te kunnen voorspellen. We leven nu half vorige eeuw. België was een van de eerste landen die klimatologische waarnemingen startte te doen en wel in 1833 in de pas opgerichte Sterrenwacht, het latere Koninklijk Meteorologisch Instituut te Ukkel. Het werd nochtans wachten tot 1877, toen verschenen de eerste weerbulletins. Voor de vissers was het als van ouds verhelpen met oude weerspreuken en de van vader op zoon geerfde kennis tot allerlei voortekens die slecht weer aankondigden.

Onweders kunnen wel eens verrassend en onverwachts plotseling opsteken. Zeil minderen en 'meepraten met de wind' is dan de gemakzuchtige oplossing. Dat kan maar als het schip diep genoeg in zee is. Te dicht onder de wal is het voor een zeilschipkapitein, die plotseling in een onweder verzeilt, een ware nachtmerrie. Er is geen ruimte om te manoevreren, zeil te minderen en tijdig voor anker te gaan.

We schrijven dinsdagavond 16 mei 1852 wanneer bij een plotseling opkomend onweder twee schepen aan lagere wal geraken op de Heistse kust. De Belgische koopvaarder "Phenome", die Antwerpen verlaten had in bestemming Marseille en de "Diana", eveneens uit Antwerpen onder het bevel van kapitein Schalk, geladen met boomschors in bestemming Liverpool, konden 's anderendaags zonder merkwaardige schade opgelopen te hebben, opnieuw vlot gebracht worden.

Een berichtje uit de krant van oktober: "Men verzekert dat er een elektrische telegraaf zal ingericht worden tussen Knokke en Brugge. Het bureel van Knokke zou, bij middel van een luchttelegraaf bij de vuurbaken der Paardenmarkt geplaatst worden, de zee tijdingen van de Scheldemonding ontvangen en zal deze via Brugge naar Antwerpen doorseinen."

Het eerste geregelde telegraafstelsel voor het overbrengen van berichten kwam in 1793 in Frankrijk tot stand en maakte gebruik van de optische telegraaf van Chappe. Dit was een soort van twee mechanische beweegbare armen waarmee door een bepaald stand in te nemen deze overeenkwamen met een letter. Het seinen van schip tot schip met twee vlaggen is daarvan afgeleid. Dat is wat we uit de tekst als 'luchttelegraaf' (semafoor) kunnen vertalen.



Dit was een van de eerste sein-toestellen: de semafoor. Deze seinmast had beweegbare armen; een bepaalde stand gaf een letter of cijfer weer. De semaforen stonden

op heuveltoppen. Ze ontvingen boodschappen en gaven die aan het volgende station door. De berichten gingen 90 keer sneller dan koeriers te paard.



Een ander soort seinmast werkte met luiken in plaats van met beweegbare armen. De luiken gingen open en dicht.

De 'elektrische telegraaf': Na de ontdekking van de elektrische stroom werden verschillende communicatiesystemen bedacht, gebaseerd op de eigenschappen van de elektrische stroom. Tot deze uitvinding behoren de elektrolytische telegraaf (1805), waarbij het elektrisch signaal zichtbaar werd gemaakt door elektrolyse (ontwikkeling van waterstof), de elektromagnetische telegraaf (1831), die als uitgangspunt de wisselwerking tussen elektrische en magnetische krachten had.

De 'morse-telegraaf' (elektro-magnetische telegraaf) werd ontwikkeld door de Amerikaanse uitvinder en schilder Samuel Morse (1791-1872). De eerste telegraaflijn, tussen Washington en Baltimore, werd op 24 mei 1844 in gebruik genomen.

Wat was nu de bedoeling? Vanaf het lichtschip 'Paardenmarkt' (1) zouden berichten worden ontvangen uit Vlissingen en doorgestuurd naar de kust, die via Brugge, dan naar Antwerpen konden doorgeseind worden wanneer b.v. een schip met bestemming voor deze haven in de Scheldemonding was gesignaleerd.

* 1853 *

Geen scheepsrampen. Er kan alleen in de marge genoteerd worden dat op donderdag 10 februari te Heist het lijk werd opgevisst van een zekere Westyn, paardensmid uit Westkapelle. "Dezen ongelukkigen is bij

ongeluk verdronken...", pende de veldwachter ijverig in zijn verslag.

* 1854 *

De twee volgende brieven uit Heist onthullen ons enkele scheepsongevallen op zee.(2)

Heist, 22 maart 1854.

"Een zeeramp moet op onze kusten hebben plaats gehad. Gisteren heeft men alhier op het strand, tegen de gemeente, de planken van een scheepskajuit gevonden. Deze nacht is een deel van het dak ener vaartuig van 180 a 182 ton aangestrand. De zee is zeer ontstuimig en de wind blies uit het noord-oosten. Al de schepen blijven in volle zee. Gelukkig dat al onze visserssloepen binnen zijn. De bemanning van een sloep gisteren aangekomen, verhaalt ene ontmaste kof in zee ontmoet te hebben. Ze werd gesleept door de sloep Nr 3, zeilende naar de haven van Oostende."

Heist, 29 april 1854.

"Deze namiddag zijn de stukken van een tamelijk groot schip, tussen Knokke en het Zwin, op de kust geworpen. Alles doet vermoeden dat ene schipbreuk op de 'Paardenmarkt' moet plaats hebben gehad. Gedurende den storm van woensdag l.l. hebben wij van hieruit een schip tussen de baren worstelend in die richting bemerkt."

"In de namiddag van Zondag is ene tweemaster, zonder roer en volkomen door zijn scheepsvolk verlaten, bij de Franse grens op de kust van Adinkerke (De Panne), gestrand."

"Dit schip, met staal, ijzer en dennenplanken geladen, is door de beampten der douane in beslag genomen en zal ten behoeve van de staat worden verkocht."

*

* *

Tussen 1853 en 1856 woedde de Krimoorlog. Rusland wilde zich meester maken van Constantinopel maar stuitte hierbij op tegenstand van Turkije, Frankrijk en Engeland.

Twee brieven uit Heist verwijzen naar het feit dat de Engelsen een boycot oplegden aan de Belgische havens om handel te drijven met de vijand. Dat het hun hierbij menens was bewijst de inhoud van het schrijven.

Heist, 18 mei 1854.

"Volgens berichten van zeelieden, gestationeerd ter hoogte van Knokke (lichtschip); onderzoekt een grote Engelse stoomboot al de schepen die van Antwerpen naar zee stevenen."

"De goellet "Bellona" van Rostock, die met een lading hout te

Antwerpen aangekomen is, meld dat een Engels oorlogsschip, aan de ingang van de Wielingen een kanonbal naar haar heeft gericht, omdat haar loods niet spoedig genoeg stil hield, ten einde het schip te laten onderzoeken. Gelukkig heeft de kanonbal maar weinig schade aangericht."

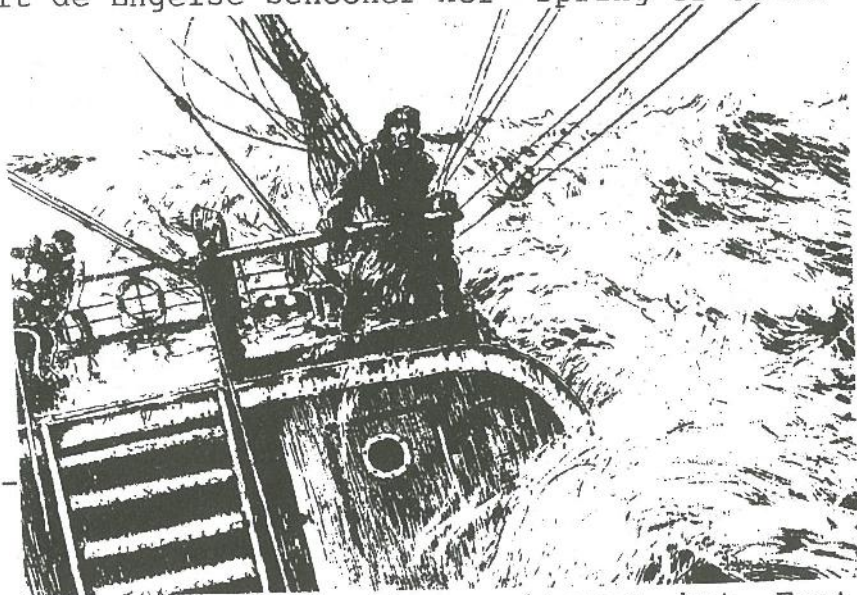
Heist, 22 juli 1854

"Een Engels stoomfregat controleert de toegang tot de Schelde en belet schepen onder Russische of andere verdachte vlag de toegang."

*
* *

Op 19 december worstelt de Engelse schooner-kof "Spring of Goole" zich een weg tussen de Vlaamse banken. Gedwongen door de storm, gepaard gaande met gevaarlijke rukwinden, besluit kapitein Sparting ten anker te gaan en de storm af te 'rijden'. De schooner wordt aan twee ankers verankerd, ergens ter hoogte van Oostende.

Dat dit een wijs besluit was, bewijst het verhaal van twee Oostendse visserssloepen. Gedurende de nacht stranden op de Oostendse kust de nr 4 van schipper De Graeve en de nr 115 van schipper Henderson. De eerste rechtover het Fort Napoleon. De tweede blijft steken voor het Koninklijk Paviljoen. Ook de Belgische mailboot "Chemin De Fer" is na haar afvaart uit Dover in moeilijkheden en kan nog nipt de haven van Duinkerke aandoen.



De "Spring of Goole" is geladen met lijnzaad voor de heren Piesens-Taffin in Brugge. (Het Boudewijnkanaal Brugge-Zeebrugge is nog niet gegraven en het Zwin is verzand. Scheepvaart op Brugge gebeurt via het kanaal Oostende-Brugge.)

Gedurende de nacht knappen de ankerkabels af en het schip drift naar het Oosten. Het strand vervolgens met hoogwater aan de ingang van het Zwin op Nederlandse grondgebied. Behalve een gekwetste (de zoon van de kapitein had een been gebroken) kwam de bemanning er met de schrik, heelhuids vanaf.

Het is weldra duidelijk dat het schip niet meer naar zee kan gesleept worden. De bodemgesteldheid van de strandingsplaats bestaat uit modder, waar het diep in verzonken ligt.

Een bergingsovereenkomst wordt gesloten met een zekere de Graef uit Vlissingen die meteen aan het lossen van de lading begint.

In dezelfde storm verging vermoedelijk nog een ander schip in de

Wielingen. Op de Knokse kust werd een lijk aangetroffen van een man, 35-40 jaar geschat, die op de borst een koperen plaat droeg met het opschrift 'Hollandsche Loods-wezen van Vlissinghe'. Dezelfde dag nog worden wrakstukken gevonden. Een zeilstang met toebehoren laat vermoeden dat een groot schip in de nabijheid van de Paardenmarkt was vergaan. Ook een 80 voet lange sloop op het strand van Heist en ander wrakhout op het strand van Blankenberge waren de stille getuigen dat er zich gedurende de nacht een vreselijke scheepsramp voor de kust had voorgedaan.

Later te Antwerpen getuigt de loods van de Hollandse brik "Abeone" ter hoogte van de Goodwinsands de romp van een vaartuig te hebben zien drijven.

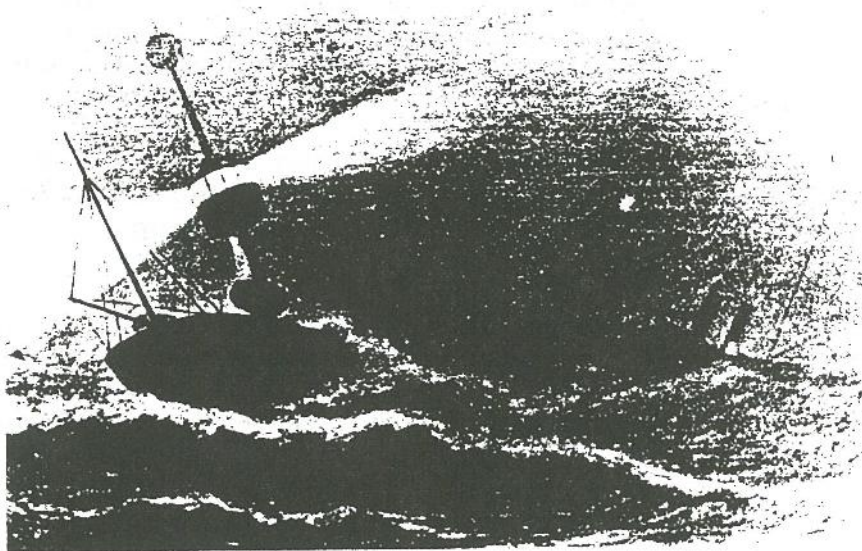
Het was volgens Hollands gebruik van binnen helemaal wit geschilderd. Al de masten waren afgeknapt. Er bevondt zich, volgens de loods, niemand meer aan boord.

De "Spring of Goole" tenslotte kon op 21 januari 1855 door een stoomboot uit Vlissingen vlot getrokken worden. Het werd naar Vlissingen gesleept waarheen eerder al de lading was verscheept.

* 1855 *

Dat het bergen van schepen in de winter maar een kille bedoening was getuigt een andere brief uit Heist. Het melt nl. in dezelfde winter toen de "Spring of Goole" uit haar modderbad werd gesleept de zee "zo ver het oog reikt bevroren ligt." Wat soms verkeerdelijk als "bevroren zee" wordt aangeduid, is bij strenge winters meestal het afbreken van ijsschollen op de Schelde de oorzaak dat deze op onze kust aanspoelen en terug aan een vriezen.

"Gisterennamiddag" (d.i. zondag 16 februari) verhaalt de brief



"is het vaartuig dat tot baek dient aan de Paardenmarkt (lichtschip 'Wielingen') opeens met ijsschollen overdekt." Om het vege lijf te redden moesten de opvarenden de ankerkettingen losgooien. Het lichtschip geraakt hierbij op drift en strand tussen de ijsschollen voor Heist.

Ook twee visserssloepen en een schooner geraken vastgeklemd in de

ijsvlakte. De nacht valt in en bij dageraad zijn zowel lichtschip als onbekende schooner spoorloos verdwenen.

De twee vissersloepen hebben gezelschap gekregen. Nu liggen er tien sloepen vastgeklemd in het ijs. De briefschrijver vervolgt: "Indien het niet spoedig dooit, is het te vrezen dat de manschappen van deze vaartuigen van honger en koude zullen omkomen. Hun hulp toebrengen vanop het strand is onmogelijk."

Hoe het met de vissers afliep, heb ik niet kunnen achterhalen. Toch moet de ijsschade aangebracht aan de schepen groot zijn geweest. Onze briefschrijver bericht dat op 5 maart de Heistse schuiten nog niet naar zee konden doordat: "de schade veroorzaakt door het ijs, eerst nog hersteld diende te worden."

Wat het lichtschip betref: de staatsstoomboot "Rubis" werd vanuit Oostende het zeegat uitgestuurd en na een dag en nacht gezocht te hebben trof men het "vuerschip" aan ter hoogte van Middelkerke. Het werd op sleeptouw genomen en de haven van Oostende binnengebracht. Ook hier was de schade bijzonder groot. In dezelfde brief van 5 maart schrijft onze correspondent dat het lichtschip nog niet op haar plaats verankerd was.

*
* *

Het andere nieuws.

Een zekere Barvoets uit Heist plaatst, begin juli 1855, in een Brugse krant een annonce. Zou daar brood in zitten?

M. BARVOETS,
IN HET DORP, TE HEYST,
Heeft de eer ter kennis te brengen van het publiek, dat er met het aenstaende bad-saisoen by hem te bekomen is logement en zeer goede tafel, aen gematigde pryzen.

Wordt vervolgd.

(1) Soms is er sprake in de brieven van het vuer- of baekschip 'Wielingen'. Dit laatste is juist. In een brief gericht aan de Minister van Binnenlandse Zaken, gedateerd 22 mei 1843, herinnert de Handelskamer van Antwerpen (Chambre de Commerce et du Fabriques d'Anvers) de minister eraan dat al in 1840 een belofte werd geformuleerd door M.J. Donnet, in zijn bevoegdheid van permanent commissaris van de Schelde, een vuurbaken op de 'Paardenmarkt' te verankeren. Wel werd een vuurtoren te Heist gebouwd maar deze was blijkbaar onvoldoende om de scheepsvaart 's nachts te waarschuwen voor Belgisch gevaarlijkste zandplaat. Volgens de brief was ze te laag gebouwd en nutteloos voor de Wielingenpas. Het lichtschip 'De Wielingen' werd op 5 november 1848 voor de eerste maal verankerd en lag ruwweg geschat op 55.00' oosterlengte en 24.30' noorderbreedte.

(2) De brieven verschenen in "La Patrie".