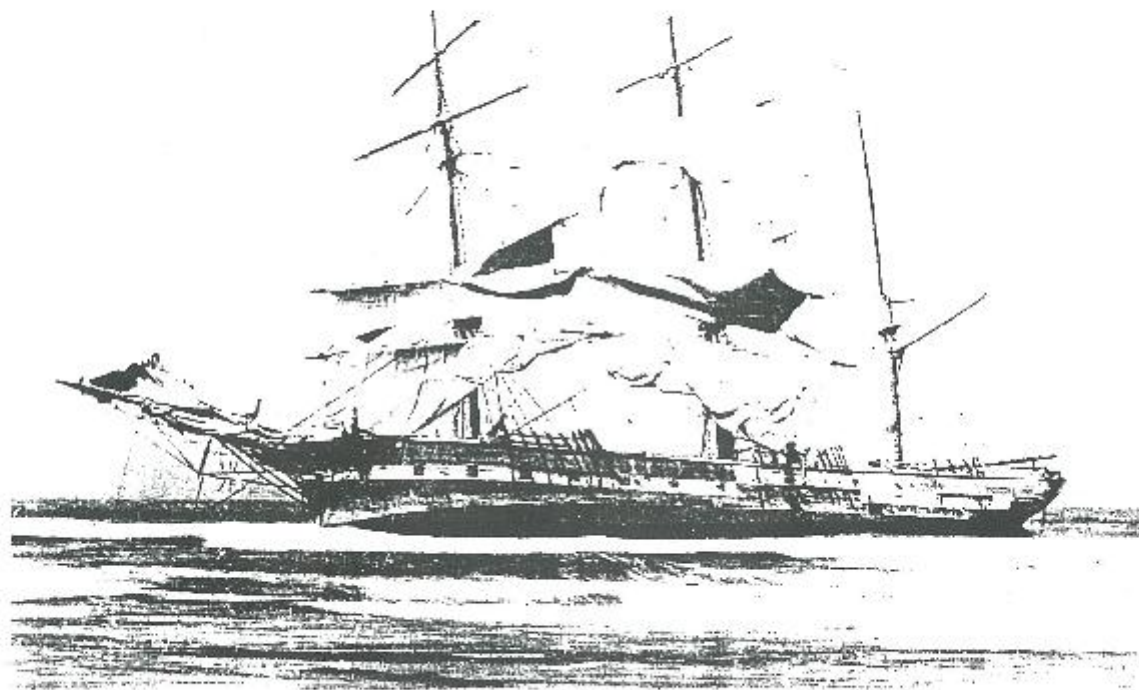


# SCHEEPSRAMPEN AAN DE VLAAMSE KUST

DEEL 11

Erik F. Baeyens

Vervolg van jaargang 1992



In 1872 werd het Zwin ingedijkt. De polder die achter deze *Internationale Dijk* ontstond werd - naar de voornamen van de eerstgeboren troonopvolgers van Nederland en België - Willem-Leopoldspolder genoemd.

Een andere gebeurtenis van betekenis was het in dienst stellen van de Knokse vuurtoren. Bij de plechtigheid van de ingebruikname had de ambtenaar van dienst in een lang en breed uitgesponnen redevoering voorspeld dat "*scheepsrampen op dat deel van de kust voortaan tot het verleden behoorden*".

"*Rampen zijn altijd mogelijk, dat zegt Erik F. Baeyens*" blokletterde meer dan een eeuw later Het Laatste Nieuws (27 november 1992). Erik had dit gezegd in een interview naar aanleiding van de voorstelling van zijn boek "Herald Of Free Enterprise". Met dit boek bleek hij meteen ook voor één dag wereldberoemd, in deze uithoek van Vlaanderen en tot wrakkenspecialist gepromoveerd. Toch hoeft men geen koffiedik te kunnen lezen om zo'n op het eerste gezicht banale voorspelling uit te kramen.

\*\*\* 1873 \*\*\*

OP 22 oktober 1873 was het meteen al raak. De met 210 ton zinkmineraal volgestouwde Franse schoener *Celeste Patrie* (137 ton) zette zich gedurende de platvoetwacht, kurkdroog op het Knokse strand.

Daar het schip met de wind "van achter" en extra hoogtij tegen de duinen was aangesmakt, werd door de verzekering beslist er maar geen zotte kosten aan te verspillen om het wrak te bergen. Dat was dan de volgende opdracht voor deurwaardcr Hypoliet Jonckheere. Met toelating van de Franse consul uit Oostende en de zegen van de verzekeraars werd het schip om 31 oktober openbaar geveild. Kapitein R. Jarno en zijn bemanning reisden na afloop huiswaarts.

Geheimzinniger werd het wanneer Heistse vissers op 10 november op de banken van de Rassen ( ter hoogte van Westkapelle, Walcheren) de Noorse brik *Ornen* ontmast en "op het anker vonden". Aan boord van het schip was geen kat te bespeuren. Het logboek leerde dat het schip onder het bevel stond van een zekere kapitein Andreassen en met zout beladen, op reis van Nederkolix (Zweden) naar Gent.

Met veel moeite werden de ankers binnenboord gesleurd terwijl een twintigtal visserssloepen een manillatros (1) aan de buit vastknoopten. Eenmaal deze klus geklaard, begon men de

Noor op te slepen naar veiliger oorden.

Ver geraakten ze niet. Wanneer ze de hele nacht en de daarop volgende dag tegen de storm en ontij hadden opgebotst, waren ze ter hoogte van Wenduine aangeland. Daar gevreesd werd dat het schip zou zinken, werd het bij valavond tegen het strand aan de grond gezet.

Ondertussen was in Oostende een sleepboot besteld die het zinkende schip professioneler zou kunnen assisteren.

Wat de vermiste bemanning betref: deze waren door de Duitse schoenen *Albert* in Vlissingen aan wal gebracht. Kapitein Kuhle had de bemanning, die de *Ornen* in een boot verlaten had, ergens in zee opgepikt.

Een andere maritieme gebeurtenis van wereldformaat speelde zich af in Engeland.

Samuel Plimsoll bleek één van die gozers die zich op het glibberig pad van 's lands politiek voortbewoog. Nog gekker was, dat de man zich met al zijn hebben en kunnen inzette voor lui die geen stem in de verkiezingspap te brokkelen hadden: zeelieden. Nelson had het nog zo mooi mogen zeggen in de Slag van Trafalgar (1805), juist voordat een Franse scherpschutter



hem vanuit de mast van de *Redoutable* er onderuit knalde: "*England expects that every man will do his duty*". De zeelieden hadden toen het vaderland niet vergeten; Omgekeerd wel.

In de Napoleontische oorlogen waren het de eigen zeelui die de ondergang van hun keizer mee hadden helpen bewerkstelligen.

Ook de piloten van de RAF die in WO II de Duitsers de poten van Albions lijf konden houden waardoor van Hitlers invasielannen niets in huis kwam, was het de Navy geweest die in menig zeetreffen Napoleon op zijn donder gaf. Napoleon slaagde er niet in met zijn invasievloot vanuit Boulogne het Kanaal over te steken. "Good Old England" werd niet veroverd met alle gevolgen van dien voor de Corsicaan. Het Kanaal was immers de toegangspoort tot de rest van Noord-Europa.

In 1870 was die goeie ouwe "Plim" een kruistocht begonnen tegen de varende doodskisten en ander dobberend tuig dat jaarlijks aan honderden zeelui het leven kostte. In 1873 werd een boek uitgegeven; in "Our Seamen" werden schokkende voorvallen en regeringsstatistieken beschreven die aantoonde hoe onveilig schepen waren door overlading. Hiermee werd het effect bereikt dat er een wetsvoorstel op tafel werd gedeponereerd om een lijn te schilderen op de boeg van elk vrachtschip

om de limiet aan te geven hoe diep een schip mocht geladen worden. Met veel ruzies en steun van de pers raakte het voorstel door het Lagerhuis. Het Parlement werd gedwongen de wet die schepen veiliger verklaarde, aan te nemen.

Toch werd het nog 1890 wanneer het parlement de Kamer van Koophandel autoriseerde om te bepalen waar het "Plimsoll-merk" (franc-bord of vrijbord) juist geplaatst moest worden. Eerder had men dit aan de reders overgelaten. Sommige schilderden het ergens aan dek of op de schouw...

Vanaf 1930 werd het door de meeste naties overgenomen.

\*\*\*\* 1874 \*\*\*\*

Einde december 1873 was de vuurbaken op de Heistse kust, die nog onder de regering van Willem I was gebouwd, buiten werking gesteld. Weldra klaagden de Heistse vissers steen en been. Ze vonden, naar eigen zeggen, hūn weg naar het strand niet meer terug in het donker. De klaagzang werd tot in Brussel gehoord en half juni 1874 verscheen hetvolgende bericht

aan de "zeevacrenden": *Een licht, van de laagsten graed, is te Heist aengestoken geworden, ten einde aen de visschers schuiten dier plaets de aenlanding des nachts te verzekeren. Het zal branden van zonne-ondergang tot zonne-opgang.*

*Het licht van groene kleur wordt aengebragt door eene, aen de voornaemste gevel van 't Tolwachthuisje vastgehechte lanteern, op eene hoogte van 7Mm 50, boven de peil van het hoogste stroomgety.*

*Het verlicht een boog van 180 graden noordwaerts, van westen 23 graden zuidwaerts tot oosten 23 graden noordwaerts. Het aerdrykskundig bereik is ongeveer 10 zeemylen: maer, in aenzien van de flauwe kracht van de lamp en de verduistering van het licht door den groenen*

*scherm, kan men een dir laatste een bereik van 3 zeemylen vaststellen, genoegzaam voor de noodwendigheden in dewelke het moet voorzien.*

N.v.d.s.: 1 zeemijl is 1851, 85 meter. Als eenheid van de vaarsnelheid, van een schip, oorspronkelijk gemeten door het leggen van knopen in de loglijn: 1 zeemijl hetzelfde als 1 knoop (afgerond 1852 meter) of 0,5144 meter per seconde).

\*\*\* 1875 \*\*\*

Geen scheepsrampen voor de Knokke-Heistse kust.

\*\*\* 1876 \*\*\*

Eind januari 1876 werden de Heistse vissers Frans Van Dierendonck (20), Louis Van Dierendonck (30) en Charle Brouckaert (29) veroordeeld te Brugge voor 'oproer'. Voor elk werd het acht dagen brommen. Het is niet helemaal duidelijk dat de genaamde Louis Van Dierendonck dezelfde is, die één jaar later zou omkomen op zee.

\*\*\* 1877 \*\*\*\*

Op 1 Januari 1877 ging de schuit van stuurman Jan Verbeke de vleet lichten. Er stak storm op en tijdens de terugtocht werden Louis Van Dierendonck- Latruwe en Constant Verbeke overboord geslagen. De lijken werden nooit teruggevonden. Voor de nakomelingen van de twee slachtoffers werd in Heist een benefietconcent gegeven. Deze had plaats in de grote zaal van *Hôtel de la Plage*. Het orkest stond onder het dirigentschap van Lodewijk Wybouw uit Blankenberge. Een Dudzeels koor zorgde voor de zang. Er werd een 'grappig' toneelstuk, "t Lammcke Smeerbuik" opgevoerd door C.V.C. van Heist. Na afloop telde men 500 Bef. in het laatje.

Op 20 februari 1877 hilde er terug een noordwestenwind over de Noordzee. Met donderend geluid braken de golven tegen het strand, terwijl nu en dan een felle regenbui kletterd neerstortte. Later in de avond klaarde het weer wat op maar de wind nam in hevigheid toe. Een geweldige storm woede de hele nacht over het Vlaamse land. Het leek wel dat de zee, op bruisende golven na, door God verlaten was. Toch was dit niet zo. De Engelse 678 ton metende driemastbark *Eliza Mc Lauchen* (1861) worstelde zich moeizaam een weg naar nergens.... Eigenlijk moest het schip naar Philadelphia (USA), dat lag aan de andere kant van de wereldkloot; ergens in het westen. Ze werd echter onverbiddelijk de verkeerde kant, naar het oosten geblazen. De wind nam nog in hevigheid toe. Stofregenvlagen, doorspikkeld met hagel, striemden hard in het gezicht van de uitgeputte matrozen.

Het 16 jaar oude schip kraakte tot in het diepste van de kiel en trilde in alle hevigheid bijna uit



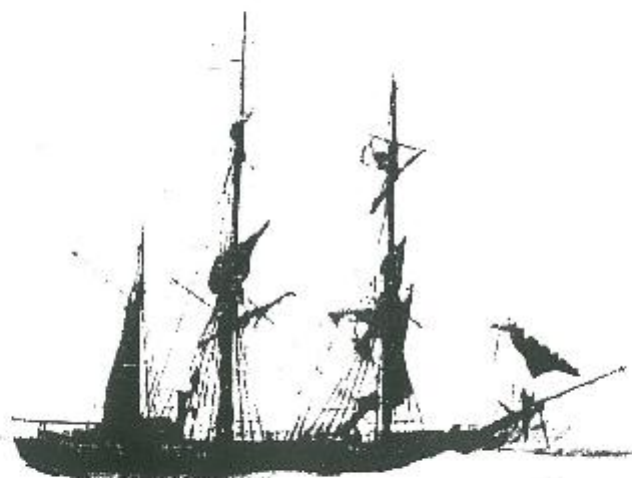
zijn spanten. Kapitein Philips vloekte, het beloofde een helse nacht te worden. Het gekreun in het 'want', door de wind heen en weer geranseld, kraakte en het moegetergde schip leek te zuchten. Hoeveel stormen had het al getrotseerd? Hoe lang zou het kunnen weerstaan?

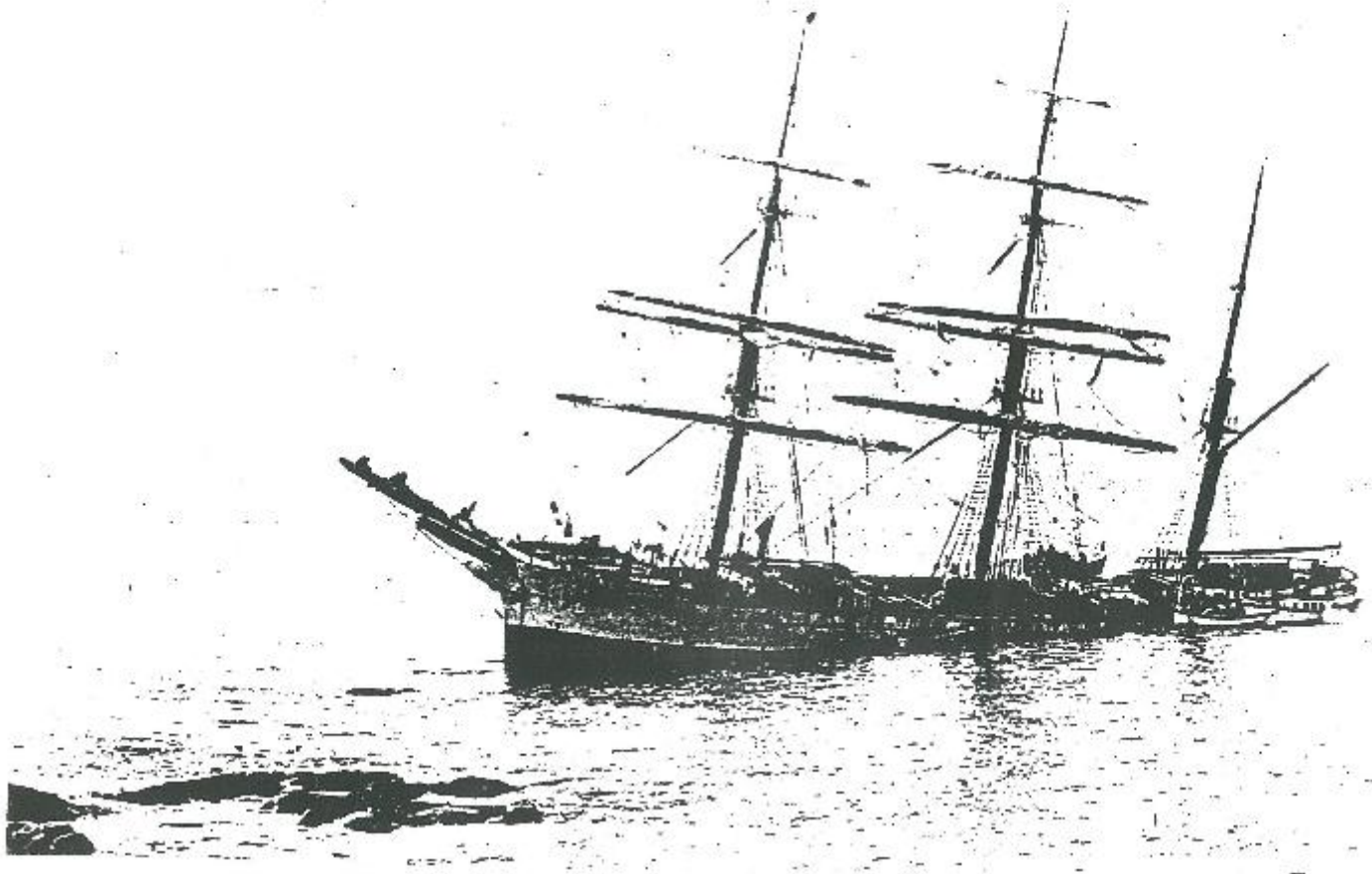
Door slecht gedichte kieren huilde de storm de stuurhut binnen. In de eenzaamheid van de met tegen doordrenkte nacht, zwiepte een eenzame loshangend touw heen en weer en geselde het dak van de schaars verlichte scheepsbrug.

In de vroege morgen merkte men lichtflitsen van twee vuurtorens. De ene noordoost, de andere zuidoost. Philips wist dat daartussen de reddende monding van de Westerschelde lag. De natuurelementen oordeelden er anders over. Om vier uur eindigde de ongelukkige vaart van de Engelsman aan de noordkant van het Zwin, op de Nederlandse kust.

Kapitein Philips en zijn bemanning werden gered. De zee bleef het schip zo erg toetakelen dat het als wrak geabandonneerd moest worden. In een later afgelegd verslag verklaarde de kapitein dat hij Yarmouth al verschillende weken verlaten had, maar door tengenwind geplaagd er niet in geslaagd was de boegspriet het Kanaal in te duwen.

Niet alleen de zee maakte slachtoffers. Onweer zorgde soms ook voor doffe ellende aan land. Op 21 Juni 1877 trok een hevig onweer over Knokke. Omstreeks zes uur sloeg de bliksem in op de schuur van pachter-bewoner Bernard Gallens. In geen tijd stonden de schuur, paard- en schaapsstallen in lichte laaie. De dieren konden in veiligheid worden gebracht maar ongelukkig kwamen hierbij twee mensen op het leven. Filip Cadelion, paardenknecht en werkman Petrus Viaene werden later onder het puin aangetroffen. Eerstgenoemde was een "jongman", Viaene liet een weduwe en zeven kinderen na.





\*\*\* 1878 \*\*\*

Op de Heistse kust zou een Spaans schip geladen met noten vergaan zijn. Zeker is dat er voor Duinkerke een notenschip naar Lorens kerkhof verzeilde. Het schip werd door de golven tot moes geslagen, barstte open en gaf moegeterd zijn lading prijs aan de golven. Weldra was de hele Vlaamse kust tot groot jolijt van haar bewoners bezaaid met "noten".....

\*\*\* 1879 \*\*\*

"Vliegt de blauwvoet? Storm op zee".

In de middeleeuwen was de blauwvoet een soort zeevogel (zeearend). Wanneer onweer op til was, vloog deze in een dolle vlucht over de baren. Toen dit door de zeelieden opgemerkt werd, zei men "*het zal gaan stormen op zee, want daar vliegt de Blauwvoet*" (2).

"Nil novi sub sol"! om het eens geleerd uit te drukken ( voor diegene die het niet verstaan: " er is niets nieuws onder de zon". De blauwvoet vliegt misschien al lang niet meer maar zeker is, dat stormen van alle tijden zijn.

Op zondag 4 januari 1879 was het dan zover. Om zeven uur 's morgens strandde de Engelse schoener *Fuschia* uit Goole op acht kilometer ten westen van de vuurtoren van Knokke op de 'Paardemarkt'. Het schip was geladen met ruw zout. De vierkoppige bemanning werd gered. Schip en lading werden als verloren beschouwd.

Op 28 december was het opnieuw raak. Schipper Charles De Grootte van de Heistse vissersloep "Jozeph" bracht de Belgische loods en 20 bemanningsleden aan wal van de verongelukkete *Alexander Mackenzie*. Dit was een Engelse driemaster dat met tarwe geladen was. Ze kwam van New York met bestemming Antwerpen, maar zover geraakte ze niet. Ze eindigde op de Vlaamse banken. De Heistenaars hadden nog gepoogd door te helpen pompen het schip drijvende te houden. Door de hevige stroming zonk het in de Wielingen nadat zoveel mogelijk materiaal van boord werd gehaald.

\*\*\* 1880 \*\*\*

Geen scheepsongevallen op de Knokke-Heistse kust.

\*\*\* 1881 \*\*\*

Geen scheepsongevallen voor de Knokse Heistse kust.

\*\*\* 1882 \*\*\*

\*\*\*\*\*

(1) Manillatros: textielgrondstof voor de touwslagerij die gewonnen wordt uit de abaca (*Musa textillis*), een bananenboom van de Filippijnen.

(2) Noorse stormvogel: Vlaams symbool van de Blauwvoeterij, de strijd tegen de overheersing van het Frans, ontstaan ca 1875 (Larousse).