



SCHIEEPSRAMPFEN  
VOOR DE  
"VLAAMSCHE"  
KUST



9

door Erik F. Baeyens

\* 1861 \*

"Damme staat in brand!"

Op zaterdagavond 9 maart liep Brugge leeg. Damme stond in lichtenlaale. Een donkerrode gloed aan de noorderkim deed het ergste vermoeden. De Brugse spuitgasten rukten uit om, gevolgd door een talrijke menigte vrijwilligers, het vuur te gaan bestrijden. De blussers moesten echter tot scha en schande ervaren dat zij het 'Noorderlicht' voor de vuurgloed hadden aanzien (1). Mechelaars staan bekend als maneblussers. Bruggelingen als zotten. Het geval werd in menig cafe besproken en 'geblust' met een stevige pint bier. Toen waren ze zat. "Zotten en zatten moet ge gerust laten" zei m'n vader altijd en die kon het weten. Hij was cafebaas. Daarmee gaan we opnieuw over naar de orde van de dag:

Op vrijdag 3 mei stak een storm op uit wat voor onze kust het slechtste windgat is, nl. NNW. De Britse driemastbark "Panama" krijgt het kwaad en strand door een niet nader omschreven oorzaak op de Binnen-paardenmarkt. Het 312 ton metende schip had als thuishaven Newport (Wales). De 11-koppige bemanning stond onder het gezag van kapitein Dondall. De bark was geladen in Livorno (Italië) met blokken wit marmer in kisten, geneverbessen, Laurierbladeren, enz., bestemd voor Antwerpen. Toen het schip aan lager wal geraakte was het vier uur in de morgen.

Wanneer de Knokse reddingsboot met veel moeite langs zij het schip manoeuvreert, troffen de redders enkel de tweede stuurman en vier matrozen aan. Deze verklaarden geen assistentie nodig te hebben. Volgens hun uitleg zou de kapitein eerder met de rest van de bemanning met behulp van een loodsboot zijn ontscheept en naar Vlissingen gezeld om sleephulp te vragen (... zeer ongebruikelijke manier als u het mij vraagt).

Later toen het weer nog slechter werd, besloot de rest van de bemanning het schip toch maar te verlaten. Het was toen 8 uur. Verwacht werd dat het schip verbrijzeld zou worden door de golven. Maar dit bleek niet zo. Door enkele dapperen werd besloten weer aan boord te gaan.

Gedurende de namiddag was kapitein Dondall met enkele sleepers komen opdagen. Het was laagwater en doordat de zee te hol stond kon geen sleeptros vastgemaakt worden aan de onfortuinlijke "Panama".

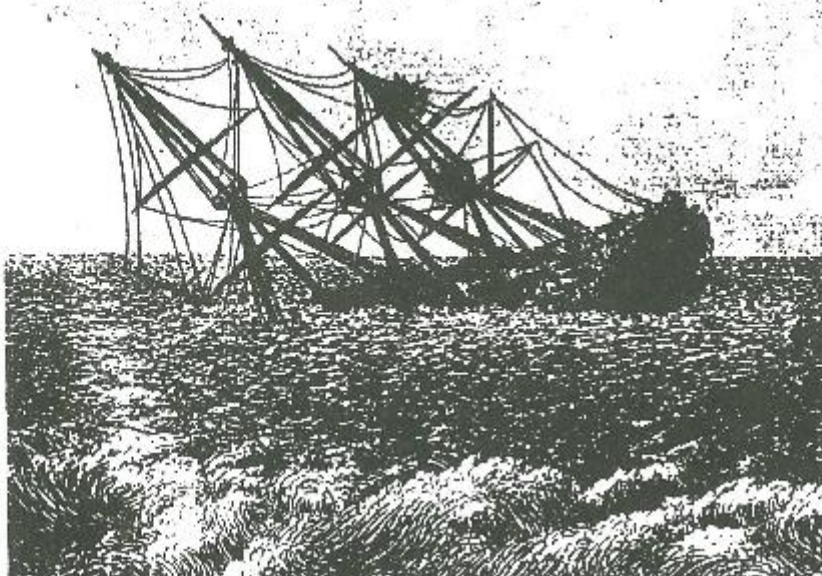
De nacht viel in en de kapitein besloot om veiligheidsredenen de bemanning de nacht niet aan boord te laten doorbrengen. De opvarenden

werden terug aan wal gebracht.

's Morgens (zondag 5 mei) was het schip van de zandplaat gegleden en door de zee tegen de duinen aangeduwd. Het lag gedeeltelijk gekapseisd en droog. Bij een eerste inspectie constateerde men dat het schip geen water had gemaakt.

\*

Zodra het eerste morgenlicht het oosten deed opgluren, was Waterschout A. Martin de zondagmorgen op stap getogen. In zijn rapport zal hij later vermelden dat hij die dag meer dan negen mijl heen en



dezelfde afstand terug door het mulle duinzand had moeten ploeteren. Berijdbare wegen waren volgens hem in dat verloren gat, onbestaande. Maar er was nog meer dat zijn toorn opgewekte. Het schip was vrijdagmorgen gestrand. Pas zaterdagavond werd hij ingelicht door, wat hij omschrijft als een 'rumeur publique'. Met andere woorden: De Waterschout of in het toen gebruikelijke Frans 'Commissaire Maritime' (vissers spreken van de zeecommissaris) was niet

officieel ingelicht dat er zich een scheepsramp had voorgedaan in zijn ambtsgebied. Ter plaatse vernam hij dat een controleur van de douanen en ... Hypoliet Jonckheere (2) al bij de morgenkrieken van zaterdag ter plaatse waren geweest. Tot zijn opluchting had de bemanning niemand aan boord toegelaten. Pas toen zich een agent van de verzekering aandiende was er onderhandeld. In zijn schrijven aan de Algemene Direkteur van het Zeewezen verdenkt hij bepaalde belanggroepen hem van valse of onvolledige informatie te voorzien. Hij verwijst hierbij naar de ramp met de "Plutarch" (2) waar de zeevaartpolitie eveneens laattijdig verwittigd werd met alle negatieve gevolgen die hieruit waren voortgevloeid.

Hierbij een woordje uitleg: In de vorige eeuw resulteerde de zeevaartpolitie (het Waterschoutsambt) onder het Ministerie met bevoegdheid over het Zeewezen. Van 1840 tot 1872 was dit Buitenlandse Zaken (tegenwoordig Verkeerswezen en Justitie). De douane behoorde tot het Ministerie van Financien. Aangespoelde goederen (w.o. schepen met lading) werden beschouwd als ingevoerde goederen. De leden van de Knokse reddingsdienst bestonden uit douanebeambten. In een brief van 12 mei 1860 worden de moeilijkheden behandeld die ontstaan waren tussen de verschillende diensten. Gevraagd werd aan de Minister van Binnenlandse Zaken klaarheid te brengen. Het kwam hierop neer dat zeereddingen onder de Inspecteur van het Loodswezen resulteerden en de wet op de strandvonderij een zaak voor de douanes is. De moeilijkheden waren al ontstaan bij de oprichting van het reddingsstation te Knokke in 1840. Toen had het Zeewezen zijn voorkeur uitgesproken om de redders uit het Loodswezen (of visserij) aan te werven. De reddingsdienst is in België een staatsdienst. Staatsambtenaren (douanen) waren wegens de nabijheid van de Nederlandse grens in Westkapelle aanwezig. Wegens budgetaire overwegingen werden de redders dan maar uit deze douanebeambten gerekruteerd. Hiermee was voor decennia een lang durend ongemak geschapen. Nog maar pas in februari

1859 werd douanier-redder Antoine Albert Zonnekein vervangen door Desire August Williams. In april van het zelfde jaar: De twee schippers Philippe Jacques Delanghe en Adolphe Roose door respectievelijke onderbrigadiers Jean Bartholeme Minnaire en Pierre Joseph Vynkier.

We zijn wat afgedwaald van onze scheepsramp. Op 26 mei kon de "Panama" weer vlot gebracht worden. Het werd door de Belgische mailboot p/s "Emeraud" naar Antwerpen gesleept.

\* 1862 \*

Op het einde van het jaar 'vonden' enkele douaniers op het Heistse strand een aangespoeld schip. De Engelse "Elise" had als thuishaven Shields en was geladen met kolen. De brik die men op een tonnage van 150 ton schatte, was heel oud en zo lek als een zeef. Het scheen dan ook niet verwonderlijk dat het wrak vol water was gelopen. Er was geen levende ziel aan boord en de scheepspapieren bleken verdwenen. Men stond voor een raadsel.

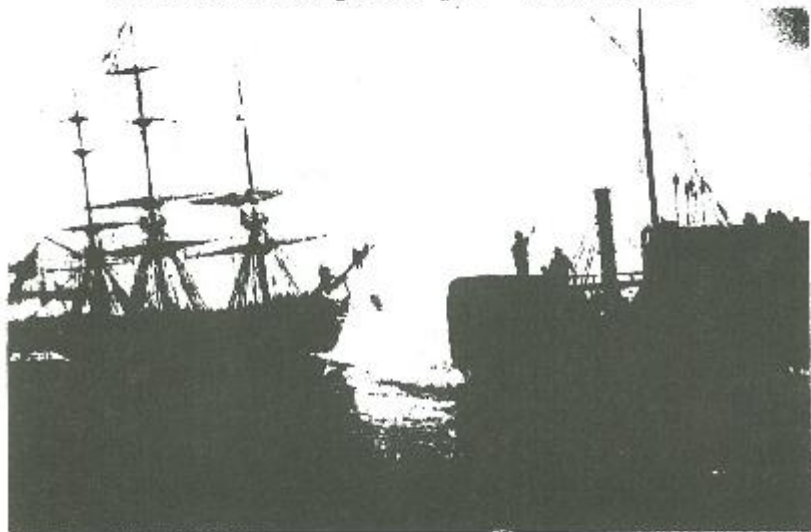
Ik probeer deze geheimzinnige gebeurtenis te ontraadselen en ontbloot een staaltje van Belgische sleepbootkunnen die in Jan de Hartog's bestseller 'Hollands Glorie', wel niet zou misstaan. Meer: Dit is Vlaamse en straffere koffie.

Een brief uit Blankenberge gedateerd 22 december maakt gewag van een orkaanachtige storm uit het NNO. De vorige dag 's morgens was voor de kust een schip in nood opgemerkt. Beide masten waren afgeknapt en de bemanning deed wanhopige noodseinen met een 'vaendel gehecht aan een stok'. De reddingsboot werd bemand om uit te varen maar de schipper moest na enkele vruchtloze pogingen de redding staken. Verder maakt het rapport nog melding van drie scheepsrampen. In de Wielingen (vaarwater ter hoogte van Knokke) zouden twee schepen gezonken en op de Walcherse kust een gestrand zijn.

Een andere brief van dezelfde dag komt uit Oostende: Een Engelse goelet strandt op de kust. De "Commodore" zeilde van Londen naar Sunderland. In de storm verloor het haar zeilen, tuigage en masten. Dreef af naar de Vlaamse kust en geraakte aan lager wal.

De staatssleepboot p/s "Remorqueur" werd erop af gezonden en kon het schip de haven binnen brengen. Hierbij vielen geen slachtoffers te betreuren. (Bij KB van 1 oktober 1862 werd een Staatsleepboot "Remorqueur" in dienst genomen speciaal bestemd om "hulp te bieden aan in nood zijnde vaartuigen en om sleepwerkzaamheden te verrichten". Deze stoomraddersleepboot werd onder het gezag geplaatst van de Inspecteur van het Loods wezen te Oostende.)

"...in nood zijnde vaartuigen...". In de heksenketel op zee waren meerdere schepen in nood en eenmaal de Engelsman afgeleverd voer de sleper weer uit. Nu om de onfortuinlijke Belgische "Perle" een helpende hand toe te reiken. Kapitein Zeilien had al een van zijn mannen overboord zien spoelen en had het opgegeven om met zijn tot moes geslagen vaartuig nog een veilige haven aan te lopen. De Vlaamse sleepers wisten de manillatros over te brengen, vast te maken en het onwillige slingerend onding achter zich aan de haven

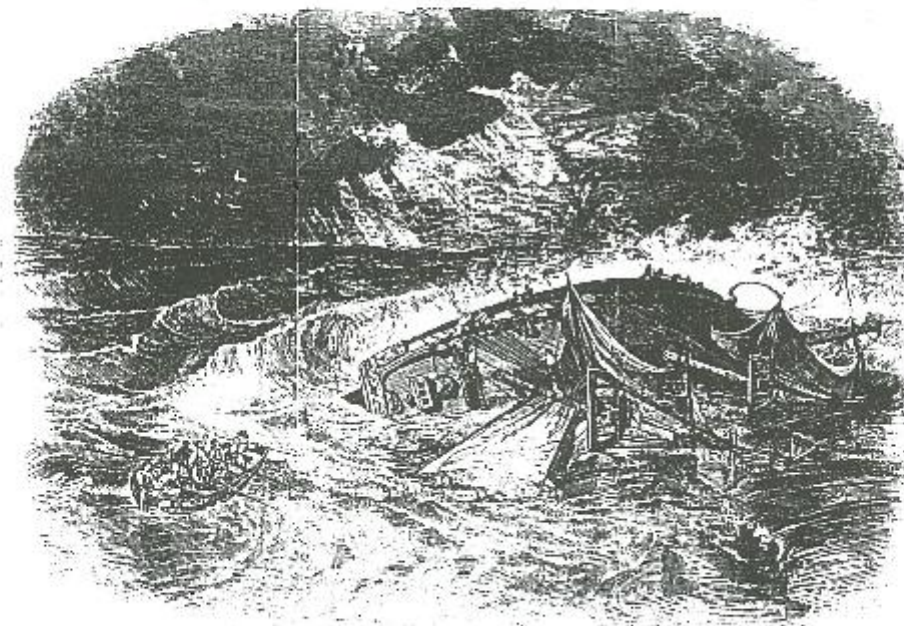


binnen te sleuren.

De "Perle" lag nog niet perfect vast aan de kade wanneer de "Remorqueur" al terug tussen het stakketsel de haven uit ploeterde. Deze maal wordt de Noorse "Solertia" in de sleeptros genomen en naar de haven opgetuid. De "Solertia" onder het gezag van kapitein Bronlund, zeilde van Porsgrunn met een lading hout naar Falmouth. Behalve hout had het tevens de bemanning van de te Heist gestrande "Elise" aan boord. Kapitein W. Bell en zijn bemanning waren eerder door de Noor opgevist uit de kolkende zee. Ze waren van gedacht geweest dat hun schip zinkend was en waren in de reddingsboot gestapt.

De nacht viel in en de tij zat verkeerd toen men voor de havengeul kwam. Nu moet het ook nog lukken dat op dat ogenblik een Oostendse visserssloep de havengeul mist en naast het westelijk staketsel dreigt aan de grond te lopen. De "Solertia" wordt ten anker gebracht, tros losgegooid en naar de onfortuinlijke visser opgestoomd. De visserssloep kan buiten gevaar naar dieper water gebracht worden. Besloten werd de storm af te rijden.

's Anderendaags werden dan beide schepen op sleep genomen en veilig in de Oostendse haven afgeleverd. De bemanning van de "Remorqueur" krijgt vervolgens opdracht om de gestrande "Elise" een handje te helpen dieper water op te zoeken. Maar een bericht van de Blankenbergse waterschout meldt dat sleepboothulp niet meer nodig was.



De brik was door de aanstormende zeeën in brandhout gehakt.

Voor kapitein W. Bell en zijn bemanning zat er niets anders op om na de formaliteiten te hebben volbracht, de 'male' huis toe te nemen.

Op hetzelfde ogenblik dat de "Remorqueur" in het gareel was, werd te Nieuwpoort de bemanning van een Frans schip gered. De aan zijn lot overgelaten "Cultivateur"

werd vervolgens door de storm de havengeul ingeblazen en redde dan maar zichzelf zonder sleephulp. En daarbij, welke zeeman met zelfrespekt noemt nu z'n schuit Cultivateur?

Twee dagen later wordt sleephulp ingeroepen voor een driemaster die gestrand ligt te Wenduine en een ander in de monding van het Zwin.

Opnieuw een dag later moest de "Remorqueur" nogmaals het zee gat kiezen. Een Franse brik was deze maal op de kust van Middelkerke verzeild. De storm woei uit het verkeerde gat en men besloot de onfortuinlijke fransman naar de veiliger rede van Vlissingen te brengen.

Ik heb de lezers met deze eerste Belgische zeesleepboot wat nader kennis laten maken omdat deze nog meermaals in ons verhaal zal opduiken (Latere in de vaart genomen staats sleepers (6) werden eveneens "Remorqueur" gedoopt.)

\* 1863 \*

De grote Belgische maritieme gebeurtenis van het jaar is hier het afkopen van de Scheldetol. Dit betekende voor Antwerpen het begin van de enorme opbloei van de haven. Krachtens de akte van 6 december 1838 (Verdrag van de 24 Artikelen, dat de scheiding van België en Nederland regelde; hier artikel 9) dat in Londen ondertekend werd, moest België voor het scheepsvaartverkeer op de Schelde aan Nederland een tolgeld van anderhalve gulden per sloop betalen. Om de haven toegankelijk te houden voor de scheepsvaart betaalde België uit eigen middelen wat tot nu toe 28 miljoen uit de schatkist had gekost. Om deze verplichting af te kopen betaalde België 13.328.000 fr. van de overeengekomen som. De met ons land handeldrijvende naties betaalde de rest (22.950.000 fr). Landen die niet met poen over de brug kwamen moesten verder 5 fr/ton betalen. De afkoping van de Scheldetol werd op 4 augustus uitbundig gevierd met een onbeschrijflijke show op de Schelde. Het feest werd de 'Venetiaensche nacht' gedoopt.



\* 1864 \*

Eind juni zag een visser uit Heist "voor zyn dorp een flesch boven de zee zwemmen." Hij sprong in het water en gelukte erin de fles te nemen.

De goed waterdicht verzegelde fles bevatte een papier waarop in vier talen geschreven stond: "Degene die die flesch vinden zal verzocht de twee hiernevens zynde brieven in de post te steken."

"De passagiers van de "Elisabethh."

De brieven die niet gesloten waren, dienden nagezonden te worden naar adressen in Amsterdam en Borssele (Z-Beveland) en hadden als hoofding: "In 't Engels Kanaal, 10 en 19 mei."

De brieven onthulden dat de passagiers op 8 mei uit Brouwershaven waren afgevaaren met bestemming Indie.

De brieven werden gepost.

\* 1865 \*

Een jaar van weinig maritiem nieuws voor de Oostkust. Het weinige dat te melden valt komt nogmaals uit Heist waar een zekere Frans Delly zich dik in de puree heeft gewerkt bij het scheef slaan van een scheepsanker ten nadele van Cornelius Bassens. Op 15 april wordt de snoodaard, let goed op, voor de correctionele rechtbank bij verstek veroordeeld tot 3 maand gevangenisstraf.

\* 1866 \*

Nogmaals een jaar van weinige maritieme nieuws. Twee Heistse vissers worden onderscheiden. Bij KB van 29 september krijgen Leopold en Joseph Van Torre de burgelijke zilveren medaille voor moed en zelfopoffering. Beide mannen waren op 24 september 1865 gekleed in het water gesprongen en hadden zo een visser, die op het punt stond te verdrinken, weten te redden uit een ruwe zee.

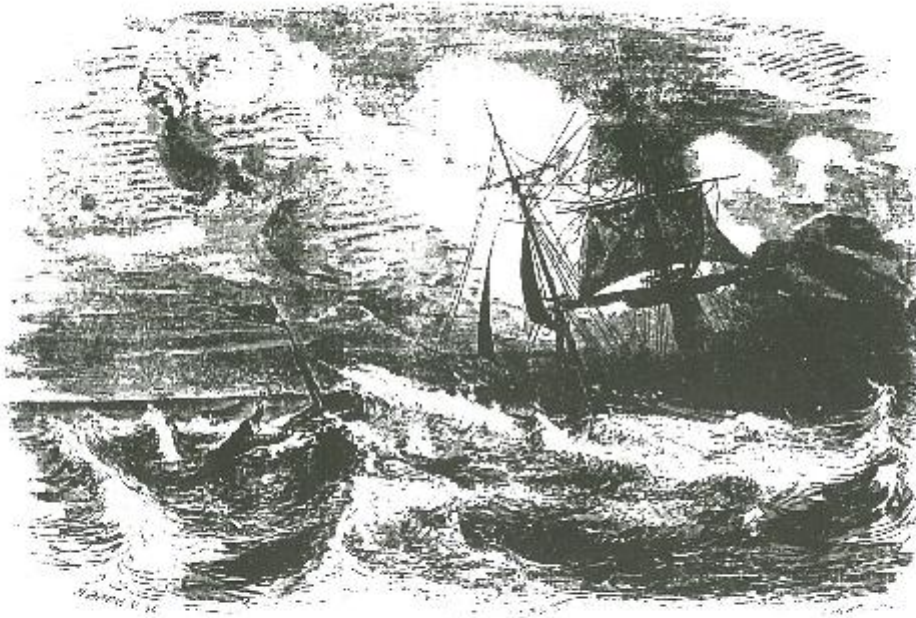
\* 1867 \*

Op 5 januari sleept een van reder Barvoets sloepen, drie zware stukken hout van 60-70 voet lang naar op de kust van Heist. Volgens de bemanning opgevist voor Lissewege (nu Zeebrugge).

Een anders sloep van dezelfde reder brengt eveneens enkele boomstammen aan. Bij het uit het water hijsen op het strand, wordt schipper Jan Hack (50) verpletterd tussen een boom en zijn schip. Hij overlijdt ter plaatse en laat een weduwe met zes kinderen na.

\*  
\* \*





De volgende gebeurtenissen verplaatsen ons naar het najaar. Op dinsdagmorgen 5 oktober wordt op het strand van Knokke een onherkenbaar lijk gevonden. De persoonsbeschrijving opgetekend door de veldwachter luidt; Struis gebouwd, droeg gouden oorslingers, hemd en slaaplijf van blauwe stof; in zijn zakken worden stukken van het Vlaamse weekblad 'Het Zondagsblad' van 25 augustus aangetroffen.

Het lijk werd later geïdentificeerd als dit van de genaamde August Loontjes geboren te Oostende op 3 maart 1836. De ongelukkige was matroos van de Oostendse zeereddingsdienst en vermist sedert 15 sept 1867. Het bericht vermeldt niet dat deze bij een reddingsoperatie of hoe dan ook in zee terecht gekomen is.

Begin december woedde er een hevige storm om U tegen te zeggen.

"Alle ingrediënten zijn aanwezig," schrijft onze plaatselijke reporter: "Een echt hondenweer. Sneeuw, regen, hagel, niets ontbrak." Te Blankenberge werden twee schepen verbrijzeld en te Heist drie. Geen mensenlevens waren hierbij te betreuren. De reporter vervolgt: "Men zegt; dat er een visserssloop en een driemaster op de Paardenmarkt vast liggen. Een vaartuig strandde tegenover Wenduine."

Ooggetuige: "De vissersschuiten worden tegen elkaar gekaetst; het gekraek derzelve, gepaerd met het gebrul der woeste zee en het gekerm eener gansche bevolking, die krachteloos zulks moet toeschouwen, levert een schouwspel op, dat het hert (=hart) vervult met schrik en aendoening."

De onheilsberichten vervolgen: "De zee werd woedend, de baren verhieven zich in de wolken (...)."

Watersnood te Nieuwpoort.

Te Oostende: Twee visserssloepen zijn via de oostkant tegen de duinen gestrand. Dat maakt 7 schepen verloren in een maand, rekent de verslaggever zijn lezers voor.

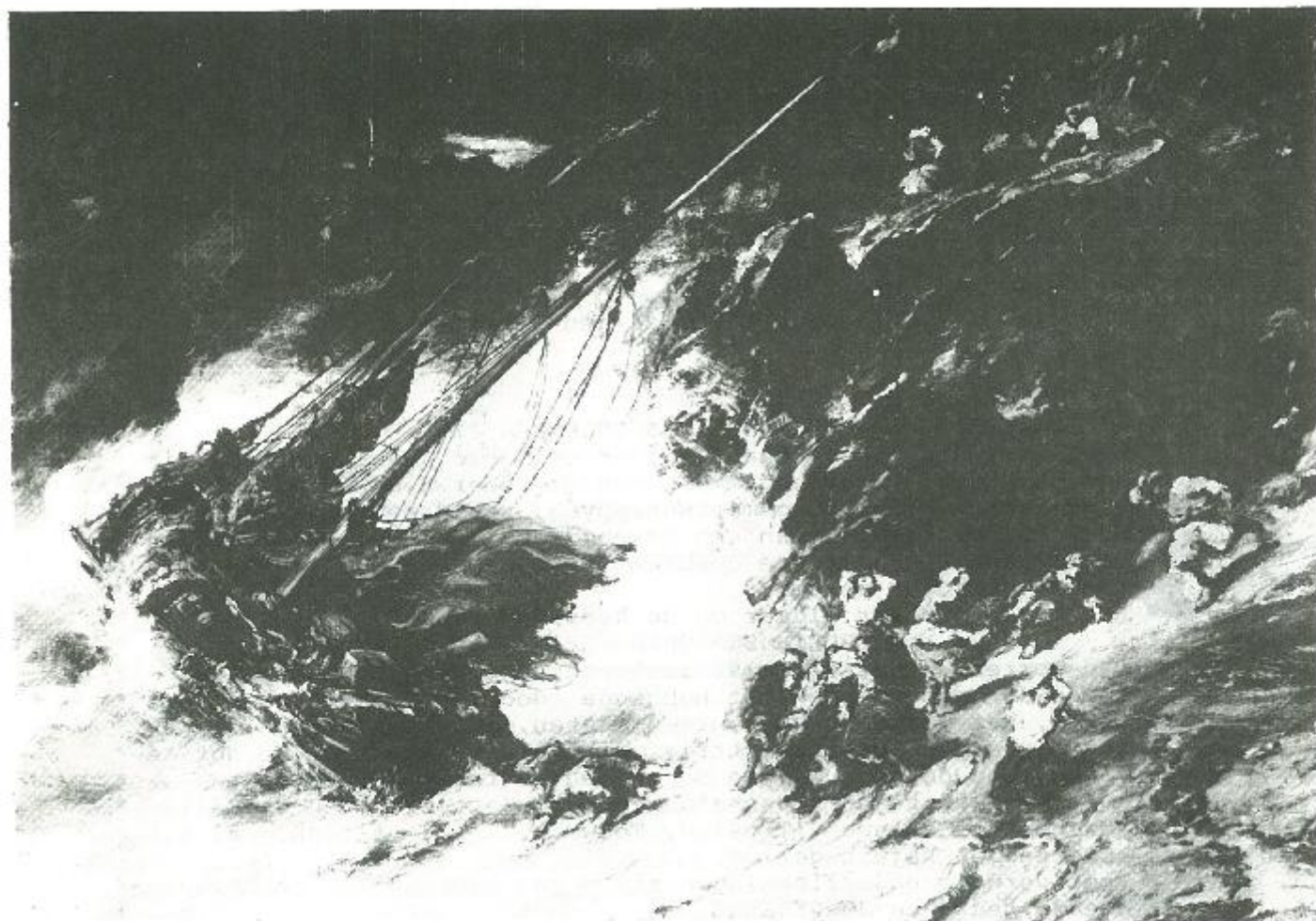
Te Blankenberge: "In 1809 werd in een hevige storm de vissersvloot vernield. Zondag is het 31 jaar geleden (1836) dat in een hevige storm 27 onzer vissers omkwamen. Nu werden vier vaartuigen toebehorende aan burgemeester Dejardin totaal vernield. Een tiental andere zijn zwaar beschadigd."

En te Knokke? Op 2 december strandde daar om 6 uur 'smorgens de Noorse "Staren" van kapitein Olsen. De bemanning werd gered. Wat verder op Hollands grondgebied strandde nog een schip. Men vreesde dat van deze laatste het scheepsvolk verongelukt was.

De "Staren" werd openbaar verkocht. De aankondiging vermeldde:







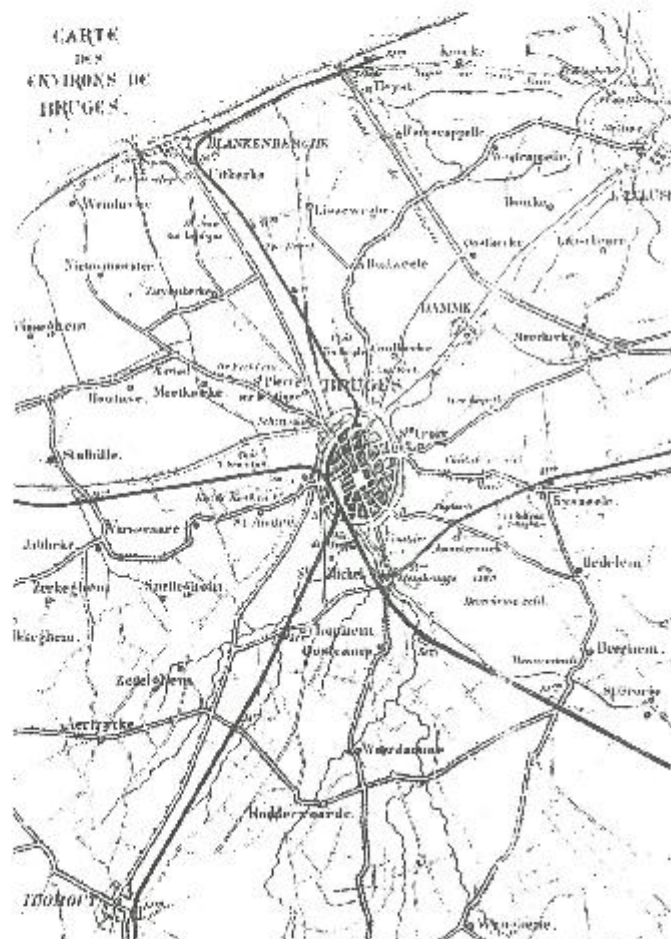
\* 1868 \*

Niet alleen vissers en zeelui hebben te lijden van stormen. Op zaterdag 6 juni 1868 werd een rapport van de Knokse reddingsdienst gepubliceerd. Het betreft het verlies van duinen door stormen en vreemd genoeg verwijst het hierin naar een fort uit Napoleons tijd: "Wij vernemen dat de zee veel meer land wint langs de kant van Heist en voornamelijk bij Knokke. Zie hier het bewijs. In 1815 stond nog in de Knokse duinen, op een grote afstand van de zeeboord (=laagwaterlijn), een sterkte (=fort) onder Napoleon gebouwd. Deze was bewapend met twee stukken geschut van groot kaliber. Sedertdien is dit fort door de zee ingesloten en bevindt zich thans op meer dan 1.000 meter van de voet der duinen, die wegens stormen zijn afgekalverd. In 20 jaar tijds heeft men reeds drie maal het gebouw, dat tot hangar dient voor de reddingsboot, moeten achteruit verplaatsen. Het is nauwelijks vier jaar geleden dat het opnieuw 10 meter verplaatst werd en bij een volgende storm zal men terug tot verplaatsing moeten overgaan."

Eerder in 1866 had het gemeentebestuur van Heist al een aanvraag ingediend tot het bekomen van een stenen zeedijk. Als reden werd opgegeven dat de zee bij stormen de laatste 7 jaar 29 meter van de duinen had afgeknagd.

\*  
\* \*

We schreven het al dat de beschaving in onze kotreien uit het westen kwam. Ik las nogmaals een staaltje in van deze ontstuitbare technische vooruitgang: "Burgers, vissers, boeren en buitenlui. Op aanstaande Zondag 12 juli inhuldiging van de spoorlijn op het 'schilderachtigste parcours van België', Blankenberge - Heist in 10 minuten met volksvermaak." Brulde de 'sjampetter' op het Marktplein.



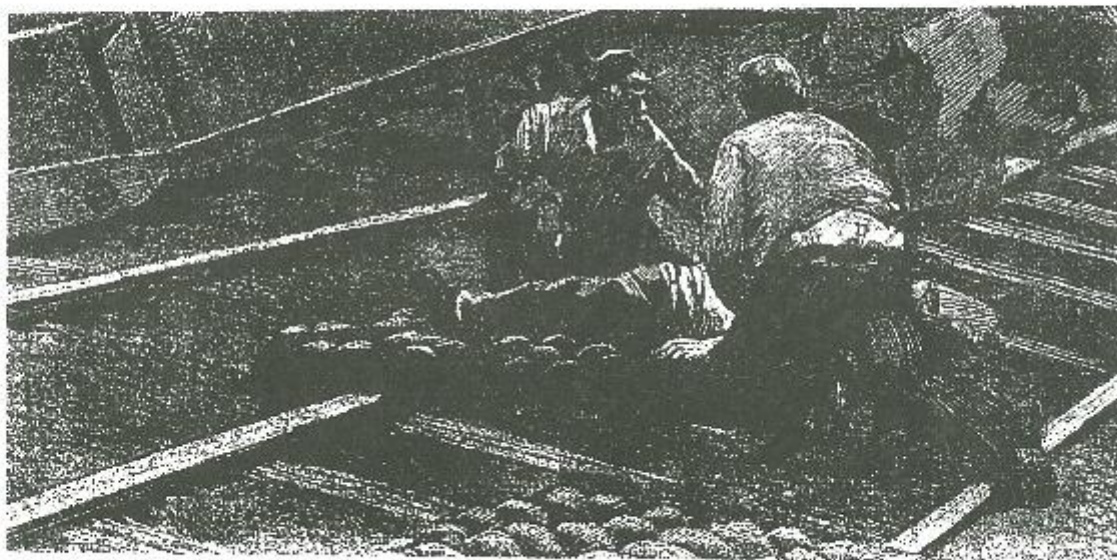
Kaartje uit 'Bruges et ses environs'  
Door W.J. James Weale  
Een te Brugge verblijvende Engelsman. Uitgegeven te Brugge en Londen in 1862.

"Elk zegge het voorts!" Met 10 minuten bedoelde hij natuurlijk dat de trein er 10 minuten zou over doen!

Op bewuste dag verzamelden om 11 uur de genodigden, waaronder de provinciegouverneur, zich op het Blankenbergse peron en klokslag 12 uur stoomde de mooi versierde trein, onder luide juichkreten van een talrijk opgekomen publiek, langs de zeedijk van de ene badstad naar de andere.

De daarop volgende zondag werden in Brugge 5.000 biljetten uitgereikt voor Blankenberghe en Heist (De treinlijn liep vanuit Brugge over Blankenberghe naar Heist en zo terug). Nota: De zomer 1868 bleek heel heet en trok veel badgasten naar het strand.

Maar ook de vooruitgang eist spijtig genoeg haar tol. Bericht in de Gazette van Brugge nr 124 van woensdag 14 oktober 1868: "De genaamde Petrus Seeuws (26), geboren en wonende te Heist, is alhier naar het St. Jansziekenhuis overgebracht met beide benen vermorzeld. Het ongeluk gebeurde door een 'rytuig rydende op de yzeren weg van Blankenberghe naar Heyst'. Beide benen werden geamputeerd. Men vreest voor zijn leven."



We eindigen met met het goede nieuws uit Knokke. Daar vieren ze feest. De aankondiging vermeldt:

```
*****
*
*          VOLKSFEESTEN TE KNOCKE
*
* Zondag 25 October, zullen er ter
* gelegenheid der Knocke-kermis, bij
* Jan Neyts, herbergier in de
* 'WARANDE',
* Strooidorp, volksfeesten plaets
* hebben, bestaende in Mastklimming,
* Zakkenlooping, Wit en Zwart, enz.,
* alwaer ook eene lekkere pinte bier
* zal getapt worden.
*
*****
```



Op uwen gezondheid en... wordt vervolgd.

=====

(1) Waar gebeurd, altans volgens De Gazette van Brugge van 10 maart. Aurora borealis of 'noorderlicht' komt voor in het noorderlijk halffrond. Aurora australis in het zuidelijk halffrond. Doordat het verschijnsel zowel aan de Noord- als Zuidpool gelijktijdig optreedt spreekt men beter van 'poollicht'. Weinig voorkomend is het verschijnsel toch te zien bij klare hemel vanuit de Lage Landen. 25 januari 1938 staat bekend als de dag met het sterkste poollicht sinds mensenheugenis. Zelfs de krant was toen nog 's nachts te lezen. De laatste maal dat het waargenomen werd, bleek op 13 maart 1989.

(2) Met de figuur van Hypoliet Jonckheere hebben we al meerdere malen kennis gemaakt in eerder gepubliceerde edities van 'Cnoc is ier'. De man was scheepsmakelaar aan de Spiegelrei in Brugge en naast Openbare Verkoper van strandvondsten en wrakken op de kust, was hij o.a. nog reder, verzekeringsagent, expeditie, scheepshandelaar, makelaar in wissels en koloniale goederen en weet ik nog veel meer... Dit als legale praktijken. Er waren ook loense praktijken. In 1860 kwam hij in opspraak om Heistse vissers aangezet te hebben tot zeeroof van de goederen van de verongelukte Amerikaanse "Plutarch" (zie 'Cnoc is ier' - 1990). Hij werd beschuldigd van intimidatie, omkoperij en fraude. Hij geraakte door de mazen van het gerechtelijk net. Een 17-tal Heistse vissers hadden minder 'goede relaties' en 'vlogen' achter de tralies voor hun deel aan de goederenroof.

(3) Victor Hugo (1802-1885). Naast zijn literaire had hij ook een politieke carrière en leefde als banneling na een staatsgreep van Napoleon III in Brussel.

Victor Hugo

