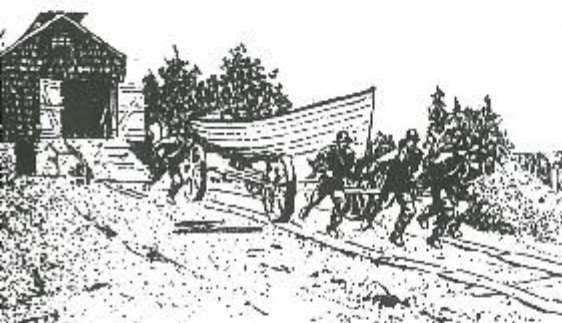


SCHEEPSRAMPEN VOOR DE "VLAAMSCHIE" KUST



Door Erik F. Baeyens

* 1856 *

Medio februari 1990 kwam CVP-voorzitter Herman Van Rompuy gedurende het BRT-nieuws even in beeld. Hij maakte zijn beklag dat de media enkel oog had voor de ellende in de wereld. Nadat de reporter het verdere (slechte) nieuws had afgekondigd, waaronder een treinramp, besloot hij de nieuwsuitzending dat alle andere treinen in Europa zonder brokken te maken hun reis hadden uitgereden.

Een schip dat gedurende zijn loopbaan niets overkomt en voor zijn eigenaars veel geld opbrengt, haalt geen krant. Ik begin dan maar meteen met het 'slechte nieuws'. Deze maal uit Heist: "Vrydag laetst (30 mei 1856), is er een vaertuig toebehoorende aan de zeevaart van het Hollandse gouvernement, kapt. P.Groen, na zijne ankers en touwen verloren te hebben, door de hevige noordoostenwind op de kust en in het zicht van Heyst geworpen. Het manschap alsook den inventaris en het gedeelte lood en ijzer dat het vaertuig aan boord had voor ballast, is geborgen."

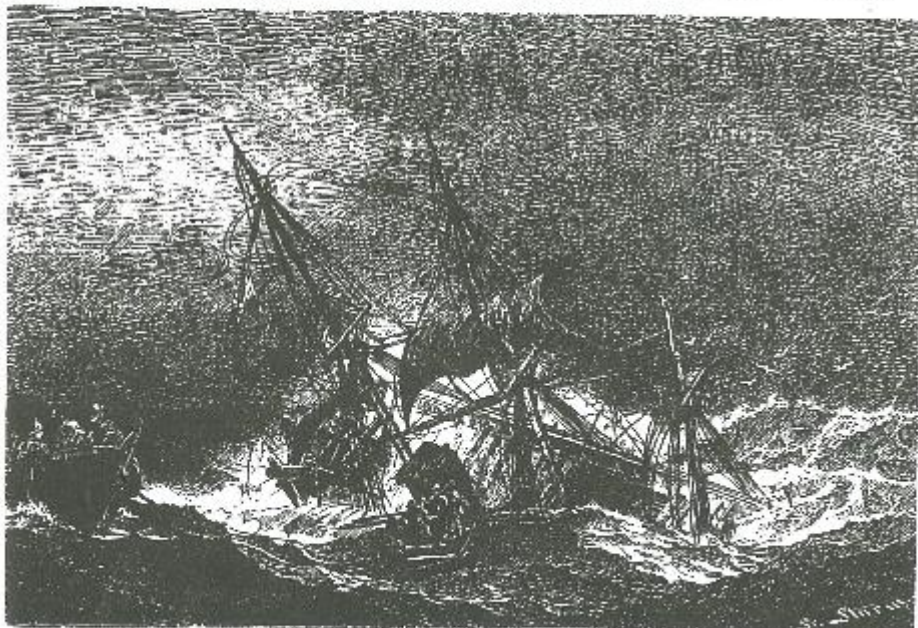
Dit lezen we in De Gazette van Brugge nr 66. Het gaat hier vermoedelijk om een Nederlandse loodsboot. Wat er verder mee gebeurt verteld de krant niet. Ook niet in een latere editie.

Op de Heistse kust valt meer te beleven. Op 3 oktober 'vindt' stuurman Jan Vlietinck (zoon van Jan Vlietinck!) uit Heist een boot in zee die hij aan wal brengt. Deze bevindt zich, volgens de beschrijving van de champetter, in goede staat en beschikt over 4 zitbanken en een kleine mast. Op een aan de romp gespijkerde plank staat de naam "Mathilde" geschilderd met thuishaven: Oostende.

Zijn stormen voor de strandjutters gezegende tijden, op zee is het voor de zeelieden een doffe ellende. Veel van deze scheepsrampen zijn halfweg de 19de eeuw nog een mysterie. De zee bewaarde nog haar geheimen. Zelfs dicht onder de kust kwam het voor dat een schip met man en muis naar de verdoemenis zeilde en er geen haan naar kraaide. wat wrakhout en bij uitzondering een lijk spoelde aan op het strand. De veldwachter maakte ervan melding en men begroef het stoffelijk overschot tegen de quinen (specialiteit in Wenduine). Nuttige

informatiebewijsstukken dat er een scheepsramp had plaats gehad, zoals wrakhout, gedeelten van de lading, scheepsinboedel, werden door de plaatselijke strandschuimers meegenomen en Lloyd's vermeldde na verloop van tijd: "Schip missing while bound from Antwerp to Hull. Presumable be wrecked." Dat was het, punt andere lijn.

Op 13 november brengt men een vondst aan wal. Een koffer, die nabij de kust in zee vlotte, wordt door Heistenaars het strand



opgezeuld. Nadat men het slot heeft gebroken, treft men als inhoud o.a. het scheepsjournaal (logbook) aan van het Meckelenburgsche schip "Marie Dorothea". Dit vaartuig was eerder op 6 november, onder het bevel van kapitein C. Lange van Rostock, uit Antwerpen naar Vlissingen afgezeild.

Men vermoedde dat het schip op de Vlaamse Banken was vergaan. Eerder was een lege boot van het schip op het Blankenbergse

strand aangespoeld. Het scheepsjournaal meldde als laatste aantekening dat de bemanning op 11 november om 9 uur 's morgens het schip had verlaten. Er wordt geen reden opgegeven voor deze wanhoopsdaad.

Een andere brief uit Knokke van dezelfde periode maakt melding dat er in de nacht van zaterdag 15 november een groot schip vergaan was op de 'Paardenmarkt'.

Twee dagen al spoelde wrakhout aan op de kust, waaronder een roef (overdekt verblijf), waarin nog de bedden en gereedschap van de matrozen werd aangetroffen en een grote mast toebehorende aan een schooner.

Tien dagen later (25 nov.) lezen we opnieuw een brief uit Heist: "Het weer is verleden nacht verschrikkelijk geweest. De zee is tot een buitengewone hoogte gerezen. De branding kwam tot tegen de kust. Er moet in onze nabijheid opnieuw een schip vergaan zijn, want er zijn hier vaten terre (teer) op de kust geworpen."

* 1857 *

De 'Phare', een blad uit Oostende, publiceert medio februari een artikel waaruit blijkt dat de laatste peilingen aan de Belgische kust nog stammen uit Napoleons tijd. De loodsen hadden enkel oude zeekaarten uit 1801 en 1802 om zich te behelpen. Het blad stelt dat eenmaal de Vlaamse Banken weer gepeild en in kaart worden gebracht, het aantal scheepsrampen in deze streek zou afnemen.

Begin 1857 wordt Centraal Europa geteisterd door zware stormen. Het is vergelijkbaar met deze begin 1990. De ene storm is nog niet

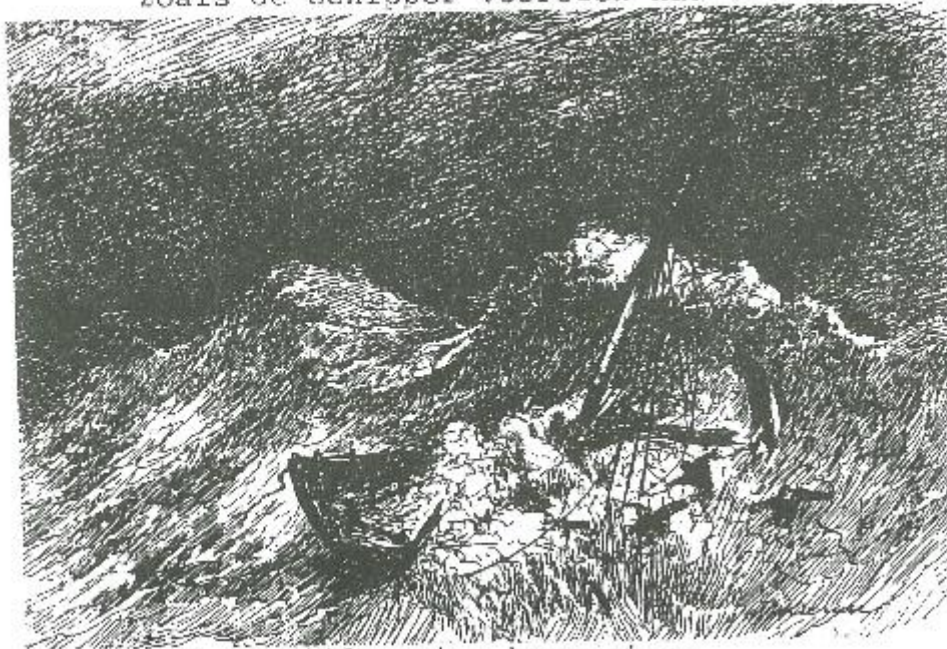
uitgeraasd, een tweede neemt haar vernietigende taak over. Vele schepen zijn in ernstige moeilijkheden: de Belgische zeilloodsboot nr. 5 vergaat (alle 9 opvarenden vermist). De Engelse mailboot van de Oostende - Dover - lijn, "Violet", vergaat op de Goodwin Sands met man en muis (18 bemanningsleden en 4 passagiers) en de Engelse stoomboot "Ravensbourn" van de Antwerpen - Londen - lijn zinkt nabij Vlissingen.

Op 9 maart om 19u.00 wordt de Hannoverse "Mina Muller" (134 ton), met een geweldige noordwestenwind recht tegenover Knokke-dorp, het strand opgeblazen. Het vaartuig was op 28 februari uit Amsterdam afgevaaren met bestemming Buenos Aires. De lading bestond uit duizend zakken rijst en 620 kisten geraffineerd suiker.

Ooggetuigen verklaren later dat ze de bemanning die het tuigage waren ingevlucht, tot een uur 's morgens hoorden schreeuwen om hulp. De storm was echter van die aard dat de schipper van het reddingsstation besloot niet met de reddingsboot ter hulp te snellen. Hij oordeelde dat het vaartuig bij laag water zou droog vallen. De bemanning liep niet direct gevaar en hij zag niet in om met z'n mensen nutteloos risico te nemen.

Om een uur knapten de masten af. De negen koppen tellende bemanning verliet in paniek het schip en trachtten met een roeiboort in de woest kolkende zee het strand te bereiken. Deze sloeg om in de branding. Een lege boot spoelde aan op het strand.

Zoals de schipper voorzien had viel de "Mina Muller" inderdaad bij laag water droog.



Van de bemanning was echter geen spoor meer te bekennen.

Later spoelden twee lijken aan. Volgens de kledij was de ene de kapitein, de andere de stuurman. Op dezelfde plaats zal honderdelf jaar later (13 maart 1968) de Nederlandse kustvaarder "Nomadish" in min of meer gelijkaardige omstandigheden, verongelukken. Het vroegtijdig verlaten van het schip kost dan het leven aan

drie van de vijfkoppe bemanning.

De "Mina Muller" werd met de lading, als verloren beschouwd. Althans dat dacht men.

Op 18 maart werd het wrak openbaar op het strand verkocht. De eigenaar was bij de verkoop aanwezig. Het vaartuig was niet verzekerd. De 'venditie' trok als naar gewoonte een groot aantal kijk- en kooplustigen. De met koper beslagen kiel haalde het zachte prijsje van 5.775 BF. De inventaris bracht ongeveer evenveel op. De koper was een niet nader bij naam genoemde maatschappij uit Brugge.

De lading rijst werd, om ook openbaar verkocht te worden, naar Brugge overgebracht.

Eind maart werd het wrak lekvrij gedicht, vlot gebracht en door twee ingehuurde Heistse vissersschuiten richting Blankenberge gesleept. De sleep werd door de Belgische staatspostboot p/s "Diamant" overgenomen en de Oostendse haven binnengeboegseerd. Via het kanaal Brugge-Oostende werd het vervolgens in de Brugse handelskom afgemeerd.

Op 11 juni werd op het Heistse strand het lijk van een man aangetroffen. Het lijk, dat in ver gevorderde staat van ontbinding verkeerde, werd als een matroos van de "Mina Muller" geïdentificeerd. Het werd op kosten van de gemeente ter aarde besteld (niet in de duinen!).

Om de "Mina Muller"-ramp af te ronden: bij K.B. van 30 januari 1858 verkregen de heren Mamet - Van Heerswynghels en Valckenaere - Thomas, de nationalisatie van het schip "La Confiance" ex. "Mina Muller".

* 1858 *

Het nieuwe jaar zetten we maar meteen in met het Heistse visserslied 'De vissery', gedicht op het lied "Allons Glicere" (dat ik niet ken) door ene, sla me nu dood, F.B. Normalist.

DE VISSCHERY.

ZANGWIJZE : *Allons Glicère.*

Aen hoord, aen hoord, gy visschers zonen,
Och! ziet hoezeer 't maentje ons toelacht;
Bezingen wy op blyde tonnen :
Hoe lieflyk is ders heldre nacht!

SLOTRYM.

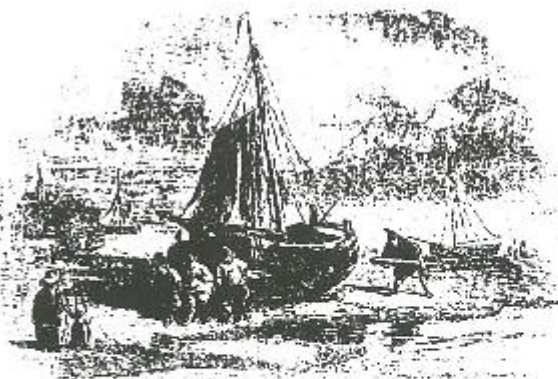
Niets kan er hindren
De Heystse kindren :
Hun schuitje vlot by star- en manegloed.
Men hoort hen zingen;
Zy dartlen, springen :
Hoe wel op zee veel storm en onweêr woedt,
Steeds even moedig;
Altyd koelbloedig : (*tweemaal*)
Schon 't onweêr soms de golven baldren doet.
La, la, la, la, la.....

IWERDE AFDEELING.

Gehoorzaam aen stiermans bevelen,
'T bootsvolks ligt spoedig 't anker op ;
'T touwwerk begint alom te spelen ;
Dra stygt het zeil den mast ten top.
Niets kan enz.

DERDE AFDEELING.

Zich waggelend om en om de baren,
In volle zee dryft reeds de bont ;
Thans wringt zich 't vischje in 't leuze garen,
Maer vindt gewis welhaest den dood,
Niets kan enz.



VIJFDE AFDEELING.

Na ruimen tyd op zee geworven,
Zoilt 't schuitje weêrom naer den kant ;
Gevangen visch, by heele korven,
Wordt uitgebragt op 't effen strand.
Niets kan enz.

VIJFDE AFDEELING.

De visch alzoo door vlyt verkregen
Wordt eerst in 't dorpje voorbereid ;
Op water en op y'ren wegen,
Het vaderland gansch door verspreid.
Niets kan enz.

ZESDE AFDEELING.

De Heystnaer is een dier Belgen
Wier hart voedt wraeklust nog argwaan ;
Hy liefkeest zyne gade en telgen ;
Voor haer doorkruist hy de Oceaen.
Niets kan enz.

Heyst, 18 January 1858.

F. B., *normalist.*

Alle lofzang daargelaten is het volgende verhaal dan weer echt: op 2 maart werd in zee voor Heist een noodvlag ghesen op een stoomboot. Een vissersschuit stak vanaf het strand in zee.

Kapitein Zulstra van de Nederlandse p/s "Gouverneur van Ewijck" overhandigt de schipper een schrijven met het verzoek deze naar Vlissingen over te varen. Hierin vraagt hij sleepbootassistentie. De stomer had nl. machineschade.

De in nood verkerende stomer (het was tevens lek) kwam van Hull in bestemming Amsterdam. Aan boord waren veel passagiers.

Pas twee dagen later kon het schip naar Vlissingen worden opgesleept door een stomer van een Zeelandse maatschappij.

De visser die aan boord was als loods, verklaarde bij zijn terugkeer in Heist, dat hij voor bewezen diensten 600 BF had ontvangen. Voor die tijd een smak geld.

* 1859 *



PUBLIEKE VERKOOPING

TE KNOCKE,

van het gestrand Engelsch Schooner-Schip

UNITY,

gevoerd geweest door kapitein P. GERMAN,
Inventaris en Vivers.

Op DYNSDAG 18 JANUARY 1859, ten 11 ure voormiddag, zal er aldaer openbaerlyk verkocht worden, voor rekening van wie het aengaet:

Het op 11 dezer op de kust te Knocke gestrand Engelsch schooner-schip UNITY, groot 90 tonnen, alsook deszelfs inventaris, bestaende in: Masten, Raën, Zeilen, Kettingen, Ankers, Touwwerk, nieuwen Boot, enz.

Voor verdere onderrigtingen zich te bevragen by d'heer H^r JONCKHEERE, Scheepsmakelaer te Brugge.

Plaats:

=====

Zandbank 'Paardenmarkt'.

Tijd:

=====

dinsdag 11 januari om 05u.00. De Engelse schooner "Unity" (90 ton), gevoerd door kapitein P. German heeft te weinig water onder de kiel. Met andere woorden: het schip is gestrand.

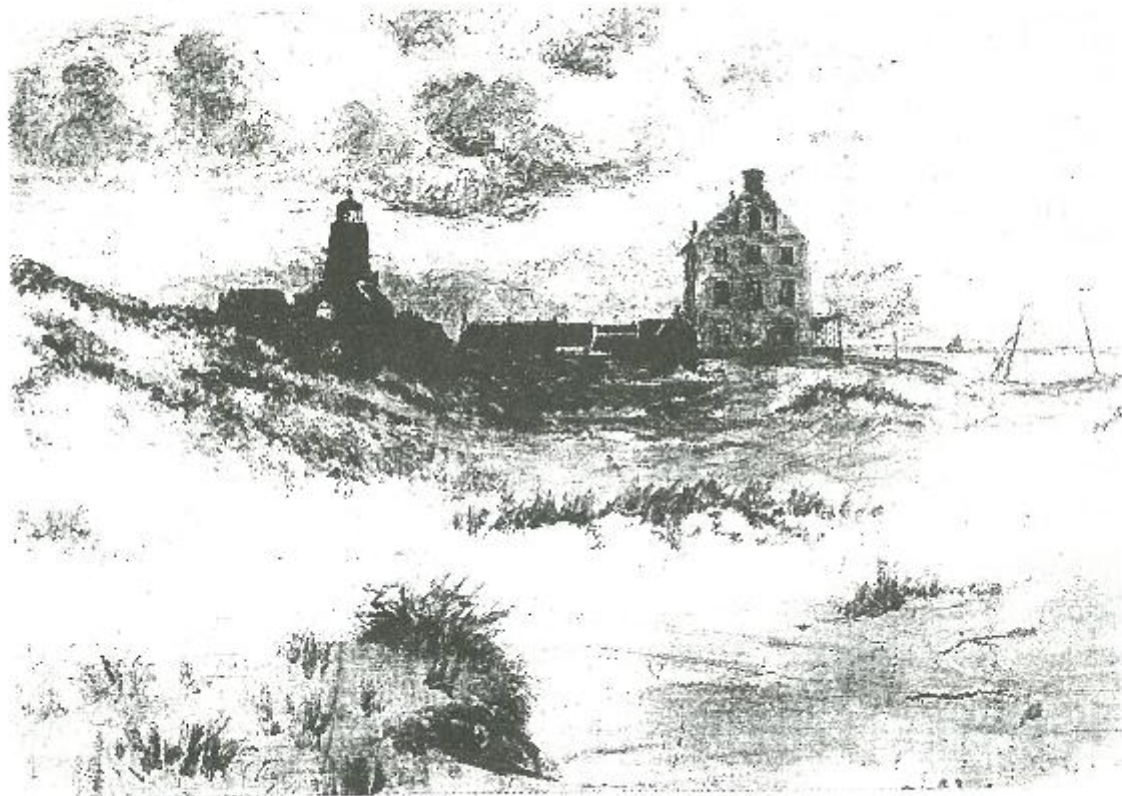
Met veel moeite wordt het schip ontdaan van zijn lading. Van de 564 balen gom worden er 325 gerecupereerd. Een 50-tal zijn sterk door het zeewater aangetast en zijn waardeloos geworden. De 25 ton stenen bestemd voor Antwerpen laat men maar aan boord. Het is uitgesloten het schip naar dieper water te brengen en het is

uiteindelijk onzer allerbeste typoliet Jonckheere die het schip op 18 januari ter plaatse openbaar verkoopt.

*

* *

In 1852 lag er een telegraaflijn vanuit Knokke naar Brugge. Zeven jaar later bestaat hij nog, verwaarloosd. Ingezetenen pogen de belangstelling van de regering op te wekken. Tussen Heist en Blankenberge bestond een goed werkende telegraafdienst. Heist was al beschaafd. Men sprak er Frans (zie advertentie B. Barvoets) en beschikte over een 'service accelere' met de 'Chemin de Fer' te Bruges. In Knokke gingen ze nog te voet en stooft men gestroopte



HEYST anno 1860

Sieur KAREL SERPIETERS,

Aubergist te Heyst,

heeft de eer ter kennis te brengen van het publiek, dat hy met het openen van het **badseizoen**, zyne afspanning aldaer zeer wel gelegen, zal ter beschikking houden der vrendelinge die by hem zonden gelieven af te stappen en er alle slach van gemak zullen vinden.

Zyne lokalen zyn cok allervoordeeligst geschikt tot ontvangen van societeten of pensionnaten.

BAINS DE MER.



SERVICE ACCÉLÉRÉ

ENTRE

BRUGES ET HEYST.

Correspondence directe avec le Chemin de Fer.

Messageries B. BAERVOETS et Cie

A dater du 10 juillet 1859, une grande et belle voiture, attelée d'un cheval, fera ce service.

BUREAUX ET HEURES DE DÉPART :

A 10 heures 45 m. du matin, de BRUGES, après l'arrivée du 1^{er} convoi de Bruxelles.

Hôtel : *Visille Bourse*, rue Flamande, chez M. Van Roosebeke.

A 5 heures 45 m. de relevée de HEYST, chez Mr. B. Baervoets, à l'exception du Samedi.

Le service se fera avec célérité. — Rien ne sera négligé pour satisfaire M^{rs} les voyageurs.

'keuns' op grootmoeders wijze in de pot. Nu wilden die van Knokke dat hun oude telegraaflijn aangesloten werd aan die van Heist om zo via Blankenberge (al een bloeiende badstad) met de hele wereld een woordje te kunnen wisselen. Het is wel duidelijk dat dit voor het nut van de scheepvaart werd aangevraagd. Voor toerisme zijn de Knokkenaars nog niet rijp. Geen vreemde luizen in 't dorp. Wel is er plaats voor volksvertier. 'Gaaischiëting' bijvoorbeeld.

GAEISCHIËTING

TE KNOCKE,

Op Zondag 10 October 1859.

Integ fr. 5-50 et. en terug fr. 5-00. De loting ten 4 ure en half om te eindigen ten 5 ure en half.

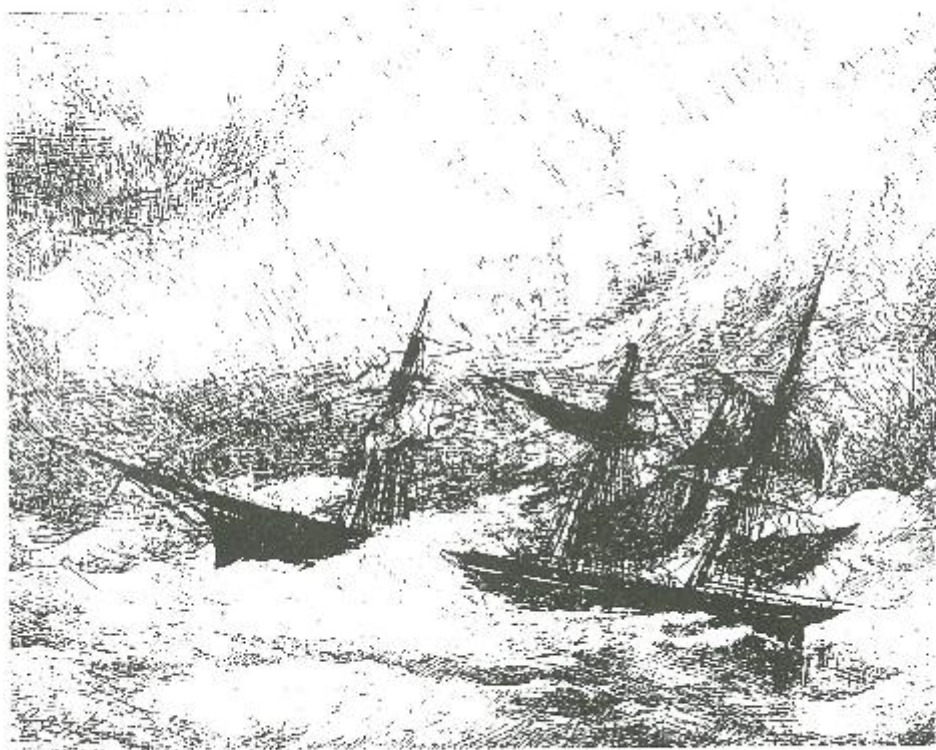
Conditien na gewoonte.

Men zal naar de schiëting een goed glas hier drinken en een goede ossen-carbonnade binnen doen.

* 1860 *

Voor het slapen gaan nog een heel merkwaardig verhaal.

Op een grauwe winterdag van december 1859 laveert een Amerikaanse driemaster met felle tegenwind zich naar haar doel: de Scheldemonding. De "Plutarch" (1.322 ton, gebouwd 1856) onder het gezag van kapitein Baker was geladen met potas, koffie, huiden, katoen en nog wat meubelhout. Het schip was in november uit New York afgevaaren en de lading was bestemd voor Antwerpen



In het Kanaal was het weer omgeslagen. De barometer viel als een baksteen dat het niet mooi meer was en luidde de stormperiode in. Er kwam een stoot vuil weer uit het noordoosten. Bakers crew konden het meteen maar vergeten om dezelfde avond nog ergens in het Schip perskwartier aan de rol te gaan of het verdriet van hun miserabel bestaan uit te huilen aan de weelderige boezem van een of ander lekker stuk. Het werd knokken voor droge sokken.

Kleesnat en verkleumd tot op het bot poogt Baker de valstrikken van de Vlaamse Banken te verschalken en door het vaargeulenlabyrint de driemaster veilig naar z'n bestemming te loodsen.

Onder de zee liggen geen balken en de Amerikaan besluit in dit strontweer de storm maar af te rijden. De wind draaide zot en er lag al een van de masten er onderuit gewaaid. Ook was het schip al gevaarlijk onder de kust geblazen. Met een vloek en een schietgebedje kiepte de matrozen de ankers overboord in de kolkende zee. Deze zochten zelf hun weg naar de bodem en beten zich vast in het Vlaamse zand. Het zand dat meer mensen, schepen en zelfs dorpen had zien verslonden worden door de hongerige zee, waar ook ter wereld. Het zand was niet altijd bereid deze terug te geven. Het gaf hun geheimen niet prijs. Toen de ankers de grond raakten werd de legende geboren. Maar is het wel een legende?

Getuigenverslag uit Blankenberge, 14 december: "Deze morgen was het weer afschuwelijk. De wind, eerst uit het Noorden, draaide Noordwest uit. Er viel veel sneeuw."

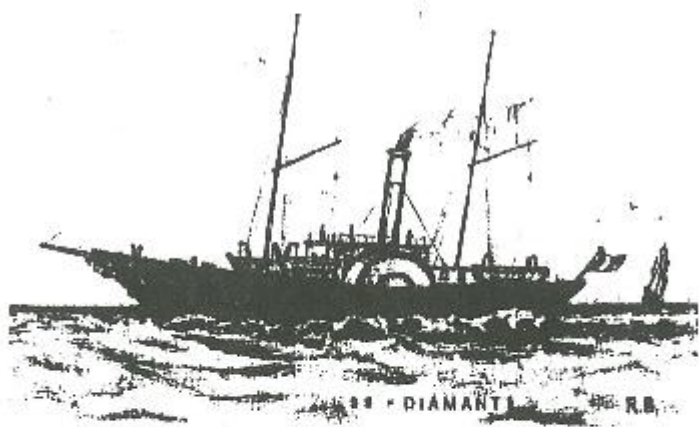
"Om 07u.00 bevondt zich een schip dicht onder onze kust in groot gevaar. Daar de wind veranderde, is het voor de kust van Hoist ten anker gegaan."

"Om 10u.00 kwam een grote driemaster uit het Noordoosten en wierp het anker uit voor onze kust. Kort daarna kaptten de matrozen de masten. Het schip bleef op zijn ankers."

"Eveneens een kof en een brik zijn voor onze kust ten anker gegaan."

Gepaard met sneeuwbulen neemt de storm 's namiddags in hevigheid toe. De ankertrassen van de driemaster knappen af en deze geraakt op grift naar de kust. Ter hoogte van Wenduine geraakt het aan lagere wal en kapseist. Eerder had kapitein Baker noodseinen uitgezonden. Enkele Oostendse visserssloepen die met dit onweer een veilige haven opzochten, merkten de noodseinen op. Ze doen enkele vruchteloze pogingen de opvarenden te redden. De zee stond zo hol dat de golven de sloepen elk ogenblik bedekten en deze er zelf dreigden aan ten onder te gaan. De vissers besloten de storm "af te rijden" in dieper water. De Amerikaan zat te dicht onder de kust.

Wegens zijn grote diepgang was de "Plutarch" gestrand op een 800 a 1.000 meter voor de kust. Twee lege en deels verbrijzelde reddingsboten spoelen op de kust aan. De driemaster zelf was wegens de sneeuwstorm, onttrokken aan het oog van de kustbewoners. Men vreesde het ergste voor de opvarenden.



In 1846, begin februari, werd de eerste pakketboot van de Belgische Oostende-Doverlijn afgeleverd. Hij werd eerst "Chemin de Fer" en later "Diamant" gedoopt.

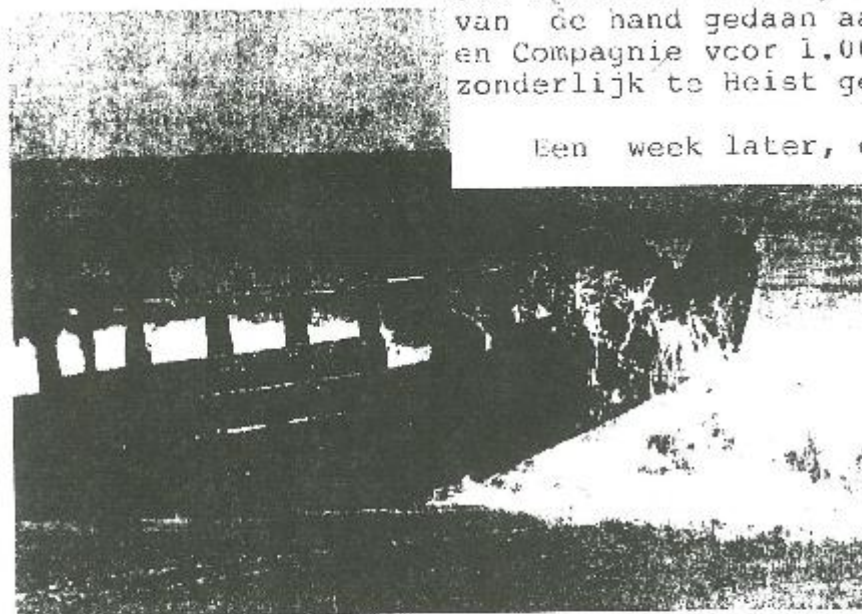
Ondertussen was loodswozen Oostende verwittigd. De staatspakketboot p/s "Diamant" wordt ter assistentie uitgezonden. Eveneens wegens slechte zichtbaarheid en holle zee, neemt kapitein Hoed geen onnodige risico's. Blankenbergse vissers, ook op de plaats van de ramp, melden aan de mailbootkapitein dat de bemanning, waaronder de vrouw en een kind van de kapitein, door een loodsboot waren opgepikt. Ze zouden naar Vlissingen zijn

overgebracht. De reddings operatie werd gestaakt. Van de opvarenden wordt niets meer vernomen.

Zodra het weer het toelaat nadert een andere Belgische stomer, de "Oscar", de plaats van de ramp. Aan boord bevinden zich de experten van de Antwerpse verzekeraars. Bij laag water komt het dek boven water en visserssloepen uit Blankenberge en Oostende beginnen meteen met het bergen van de lading.

Twee weken lang wordt er onverpoosd doorgewerkt. De lading wordt naar een stapelhuis te Oostende overgebracht. Een berger uit Dover zit ook niet stil en heeft twee kutters met duikers en bergingsmateriaal naar Oostende overgevaren. Er wordt onderhandeld voor een bergingscontract.

Het wrak echter wordt door de verzekeraars geabandonneerd. Bij een openbare verkoop op 6 januari 1860 wordt het van de hand gedaan aan een zekere Royon-Hertoghe en Compagnie voor 1.000 BF. De lading wordt afzonderlijk te Heist geveild.



Een week later, op 7 februari, barst opnieuw een vreselijke storm los. Omtrent middernacht wordt wat nog rest van de "Plutarch" aan diggelen geslagen. Hierbij komt de nog in de romp aanwezige lading vrij. weldra is de ganse kust tussen Oostende en Wenduine bezaaid met wrakstukken en goederen, waaronder 500 acajoublokken. Een derde van het wrak strandde ook op de kust van De Haan. Een ander deel te Heist.

Naar schatting waren er nog 40 a 50 balen katoen in het wrak aanwezig. De overheid vond het eigenaardig dat niets hiervan op het strand aanspoelde.

Had men eerst gedacht dat het wrak volledig uit elkaar was gerukt, toch bleek bij nader toezicht dat nog een groot stuk van de "Plutarch" op de zeebodem was blijven rusten. Besloten wordt toch met de Engelse duikers de berging te hernemen.

Op maandag 5 maart wordt het losse wrakstuk, dat aanspoelde op de Heistse kust, ter plaatse verkocht.

Op woensdag 25 april werd ook het angespoelde hout op de kust van Blankenberge ter plaatse geveild.

Ondertussen houden de Engelse bergers het na een tijd voor bekeken. De veelvuldige stormen blijven de kusten geslen. Het bergingsmateriaal wordt ingeladen en ze zeilen terug naar de overkant. Het wrak wordt met de tijd door het zand opgeslorpt en de zaak enkele jaren vergeten.

*
* *

We keren even terug in de tijd. Op 17 maart 1860 begon voor de correctionele rechtbank van Brugge een zaak inzake zee- en strandschuimerij ten nadele van de Amerikaanse "Plutarch". Zes advocaten verdedigden 27 beschuldigten. Het waren inwoners uit Blankenberge, Heist en Lissewege. De beschuldiging hield in dat deze na het schip geplunderd te hebben, tevens de goederen ten dele ter verkoop hadden aangeboden te Oostende en Brugge. Daar liepen de meesten tegen de lamp, werden aangehouden en naar de correctionele rechtbank verwezen. Onder hen bemerkte men landarbeiders, voerlieden, ondernemers van werken, bakkers, stuurlieden, herbergiers en vissers. Enkele werden op borgstelling in voorlopige vrijheid gesteld. Andere zonder borgstelling.

De zaak hield de rechtbank 3 dagen bezig. Het werd vervolgens verdaagd tot de volgende donderdag. Het werd vrijdag.

Op vrijdag, 23 maart volgde de uitspraak:

Antonius Beernaert (38)	smid uit Brugge	= 3 maand.
Constant D'Hondt (32)	voerman uit Heist	= 3 maand.
Leopold Blommaert (27)	voerman uit Heist	= 1 maand.
Louis Westyn (22)	voerman uit Heist	= 15 dagen.
Jacobus Uytterwulghé (30)	lijndraaier uit Heist	= 1 maand.
Constant De Groote (20)	visser uit Heist	= 15 dagen.
Bernard Van Torre (50)	visser uit Heist	= 10 dagen.
Cornelis Coyser (25)	visser uit Heist	= 8 dagen.
Amand Van Dierendonck (32)	visser uit Heist	= 8 dagen.
Amb. Van Dierendonck (30)	lijndraaier uit Heist	= 10 dagen.
Jan Axks (55)	voerman uit Heist	= 10 dagen.
Pieter Van Dierendonck (25)	visser uit Heist	= 15 dagen.
Anselmus Van Torre (44)	visser uit Heist	= 1 maand.
Pieter De Groote (21)	visser uit Heist	= 8 dagen.
Louis Savels (25)	visser uit Heist	= 10 dagen.
Rosalie Ghezelle (27)	naaister uit Heist	= 10 dagen.
Frans Poorters (58)	visser uit Heist	= 20 dagen.
Pieter Sagaert (33)	schoenmaker uit Uitkerke	= 10 dagen.

Alle anderen werden vrijgesproken. Interessant is deze straffen eens te vergelijken met deze uitgesproken door de rechtbank aangaande de plundering van de "Perseverance" in 1834 (zie jaarboek Cnoc is ier 1964).

*
* \

Op 13 maart 1866 spoelt aan de oostkant van de Oostendse haven een bovenstuk van een scheepswrak aan. Men denkt dat dit afkomstig is van de "Plutarch". Van nu af aan begint het wrak een eigen leven te leiden. Heeft Nederland zijn spookschip met de "Vliegende Hollander", Vlaanderen heeft zijn spookwrak: "Den Amerikaander".

Alleen restanten van scheepswrakken die, meestal na dagen van lang durende stormen op de Vlaamse kust bloot komen te liggen, zijn ofwel van een Spaans galjoen ofwel van "Den Amerikaander". Andere mogelijkheden bestaan niet. Spaanse galjoenen zijn met armada's tegelijk op onze kust vergaan. "Amerikaanders" zijn een voorrecht voor de Oostkust.

Plutarchus was een Grieks schrijver (schreef o.a. 'Bioi' vertaald 'leven', waaruit Shakespeare zich veelvuldig inspireerde) waarvan de Engelse naam Plutarch ontleend is. Te moeilijk voor onze kustbewoners om te onthouden en daarom "Den Amerikaander".



Van nu af aan verschijnt "Den Amerikaander" regelmatig op onze Oostkusten. Men greep: op een decembernacht in 1929 schuimden bij nacht en ontij vijf strandjutters de laagwaterlijn af tussen De Haan en Bredene. Ze waren er op uit getrokken met paard en kar om op een droog gevallen zandbank wormen te steken.

2. Deze worden gebruikt voor de gullenvangst vanaf het strand. Het was erg mistig en ze vonden na een tijd hun weg niet meer terug. Bij de heentocht hadden ze in een kelle het wrak van "Den Amerikaander" opgemerkt. De 'kelle'

(een diepte tussen twee zandbanken) was vol water gelopen en Engel Borny (40) en zijn neef Frans Borny (18) werden met dier en kar in het wrak gezogen.

Twee dagen later spoelde het lijk van Engel op het strand aan. Frans, paard en kar werden nooit gevonden.

In 1941 wordt het wrak opnieuw opgemerkt.

Na de weken durende storm begin 1990 komt het wrak opnieuw aan de oppervlakte en in de belangstelling van de media. 25 jaar eerder had strandjutter Andre Borny, broer van de verongelukte Frans, het wrak gemeten als 16 bij 15 stappen. Dit wrak heb ik zelf 'met m'n eigen ogen' gezien. Het was merkkelijk kleiner.



3.

*
* *

Er rest mij nog het goede nieuws te melden: alle andere schepen voor zover ze niet verongelukt zijn, hebben hun bestemmingshaven bereikt. Dank U voor Uw aandacht!

Wordt vervolgd

=====

* De advertenties en het 'visserij-lied' verschenen in 'De Gazette van Brugge'.

1. Tekening uit het boek: 'Oostende-Dover-Folkestone, 1846-1982' van Raymond Borrey.
2. Wrakkenonderzoek op het strand van Wenduine door leden van het visserijmuseum uit Oostduinkerke, begin 1990.
3. Schrijver bestudeert een koperen nagel van het wrak.