

**SCHIEEPSRAMPIEN  
VOOR DE  
"VLAAMSCHE  
KUST**



\* 1869 \*

**I**n de vorige jaargangen van 'Cnoc is Ier' zagen we hoe Heist een bloeiende badstad werd. De trein kwam van Brugge en de beschaving deed haar intrede. Omdat de koning er ook wat zou aan overhouden regelde een K.B. van 17 april 1868 de jaarlijkse tax voor de badkoetsen en de strandtenten.

Half juli, in vol seizoen, smeedde ze al weer groteske en vooruitziende plannen. Concessies werden aangevraagd om een spoorlijn Bouchoute - Watervliet - Yzendyke - Oostburg - Sluis naar Heist op te richten. Een verbinding via Assenede naar Eeklo was al aangevraagd en via Zelzate, Lokeren en St.-Niklaas, dacht men met Antwerpen een verbinding tot stand te brengen.

Te Knokke waren ze niet onder de indruk van al dat wilde Heistse gedoe. Knokkenaars hielden nog het strand voor zichzelf en waren niet uit op wat ze als 'aangespoelde, vreemde luizen' bestempelden. Nog niet! Wat wel eens aanspoelde was een scheepswrak of lading van een verongelukt schip. Soms een heel schip tegelijk.

Op 19 oktober, een zaterdag, strandde om zeven uur 's morgens op de Paardenmarkt de 200 ton metende Franse schoener "Para". Het

schip had als thuishaven Duinkerke en werd gevoerd door kapitein Lavallee. De lading bestond uit solver die Lavallee in Italie geladen had voor de thuishaven. Storm was de oorzaak van het afdrijven naar de Vlaamse Banken met het uiteindelijke stranden als gevolg.

De bemanning werd gered door de Knokse reddingsdienst. De storm was zo hevig dat de schipper van de reddingsboot besloot de Franse bemanningsleden mee te geven met een Heistse visserssloop, die ook ter hulp was toegesnel. De Heistenaar zeilde de schipbreukelingen over naar Vlissingen. Dit bleek achteraf een wijs besluit want kort daarop begon met hoog water, het schip te vloten en dreef eveneens af naar de Scheldemonding.

Daarmee zat de taak er voor de redders op. Besloten werd terug te roeien naar het station. Bij dit manuever sloeg de boot in de hevige branding om en kwamen de redders nu zelf in de penarie. Gelukkig konden ze zich aan de kiel vastklampen. Een weinig later spoelde een gekapseisde reddingsboot met een kluwen van menselijke ellende op het strand aan.

\*  
\* \*

Heist is dus een mondaine badplaats en heeft zijn treinverbinding en in Egypte werd het Suezkanaal ingehuldigd (dat laatste heeft niets te maken met ons verhaal!). Ook Knokke zal niet langer meer ontsnappen aan de 'vooruitgang'.

Een 'weg naar zee' of de Zeeweg, een zanderig pad dat zich door de ongerepte duinen van het dorp uit naar de strand toe kronkelde, werd op het einde van het jaar geplaveid met 'bubbelstenen'. Deze toekomstige ruggegraad van Knokke, de later Lippenslaan, kreeg vertakkingen en... ergens verloren in de duinen werd een door God vergeten Menapiersras ontdekt. Ze noemde zich 'Zoektenaoren', leefden van landbouw, visvangst en strandjutterij en dronken liters bier om het zout weg te spoelen. Voor vermaak speelden ze op de 'pitjesbak'. Missionarissen zullen er later het beschavingswerk voltooien en er het 'Witte Paters Kerkje' stichten. Men spreekt er nu beschaafd Frans en betaalt z'n gepeperde rekeningen in het Frans (een Franse frank is plus minus 6 Belgische franken waard!?!). Maar alle gekheid op een stokje, zo ver zijn we nog niet. We zijn in het jaar

\* 1870 \*

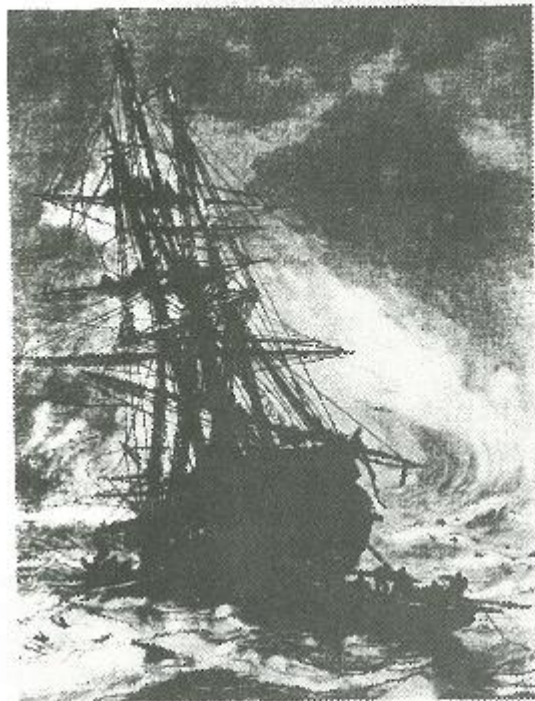
aangekomen.

Op het einde van de Zeeweg in de duinen aan het Knokse strand, stond de loods van de staatszeereddingsdienst. Op een 100-tal meter ten oosten ervan was een telegraafkantoor ingericht. De palen van de telegraaflijn waren geplant in de Zeeweg en verbonden zo de (zee)uitkijk met het hinterland. Besloten werd door het ministerie van Binnenlandse Zaken een vuurbaken te plaatsen om de gevaarlijke zandbank Paardenmarkt aan te duiden. Ingenieur Piens kreeg opdracht de plannen te maken. Samen met de te bouwen vuurtoren van Blankenberge werd het werk uitbesteed.

Het lichtschip "Wielingen" dat de Paardenmarkt bewaakte, gaf vanaf januari met tussenpozen van om de 30 seconden, een rood lichtsig-

naal. Vanaf 1868 was dit een blijvende rode schittering geweest. Het licht stond op 12 meter boven de waterlijn. In de gunstigste weersomstandigheden was het zichtbaar tot op een afstand van 9 zeemijl (een zeemijl of knoop - bij varende schepen spreekt van zoveel knopen lopen - is 1.852 m.).

We zijn toch al weer 21 september als er wat te beleven valt op de Oostkust. Door een Heistse visserssloop werd een stuk van een wrak



aangebracht. Naar de houtsoort te oordelen dacht men dat het van een in Amerika gebouwd schip afkomstig was. Vermoedelijk vergaan op de Engelse kust. Deze thesis werd versterkt als later een groter stuk van een Amerikaanse driemaster te Nieuwpoort aanspoelt.

Ook gebeurde er in dezelfde periode een wonderbare visvangst op de Vlaamse Banken. Heistenaars brachten bennen vol opgeviste 'bougies' (=kaarsen) aan wal.

Jules Nollet vermeld in zijn 'Heyst-aan-Zee en zijn verleden' een scheepsramp met de Engelse 3-master "Suflus", dat geladen was met bloem en suiker. Jammer genoeg zonder verdere bijzonderheden.

\* 1871 \*

Op een door de staat gekocht perceel grond, 40 meter van het telegraafkantoor, werd de vuurtoren gebouwd. Te Heist was er al een vuurtoren vanaf 1860. Een zekere Henri Devisscher was daar vuurtorenwachter en zijn vrouw Helsmoortel zal, als de Knokse vuurtoren in 1872 af is, als vuurtorenwachter de taak waarnemen. Later zal haar zoon de functie te Heist overnemen en komt Henri zijn vrouw te Knokke vervoegen. Een familiebedrijf dus.

Ondertussen gingen de strandingen op de Paardenmarkt lustig door. Op 5 januari strandde om zeven uur de Engelse sloop "Elwin Hawthorn". Het schip kwam van Londen met een 87-tons lading koolzaad bestemd voor Gent.

Kapitein John Grayling kon zich met een matroos in een bootje in veiligheid brengen. Bij hoog water liep het scheepje gans onder water en werd met de lading, als verloren beschouwd.

's Anderendaags strandde op bijna dezelfde plaats een grote Amerikaanse 3-master. Ook hier begaf de bemanning zich in een reddingsboot van het schip en zeilde van de ramp weg, richting Vlissingen. Hetzelfde scenario als in 1869 met de Franse "Para": bij hoog water gaat de Amerikaan vloten en drift af naar de Scheldemonding.

Toch kwam ze niet ver. Met de sterke noordwestenwind werd ze de Zwingeul ingeblazen en geraakte weer aan lagere wal.

De 3-master werd geïdentificeerd als de 672 ton metende "John Duffus". Het schip had New York verlaten met general cargo, waaronder koffie en koloniale waren bestemd voor Antwerpen.

Een armada van Heistse vissersvaartuigen was ter hulp uitgevaren, zodra bekend was dat een vette vis in het zwingat was aangespoeld. In 'geen tijd' lagen 13 sloepen bemand met een totaal van 106 vissers landszijde de onbemande 3-master, vastgeenterd. Men stelde vast dat er 8 voet water in het ruim stond. De pompen werden bemand en het water eruit gezogen.

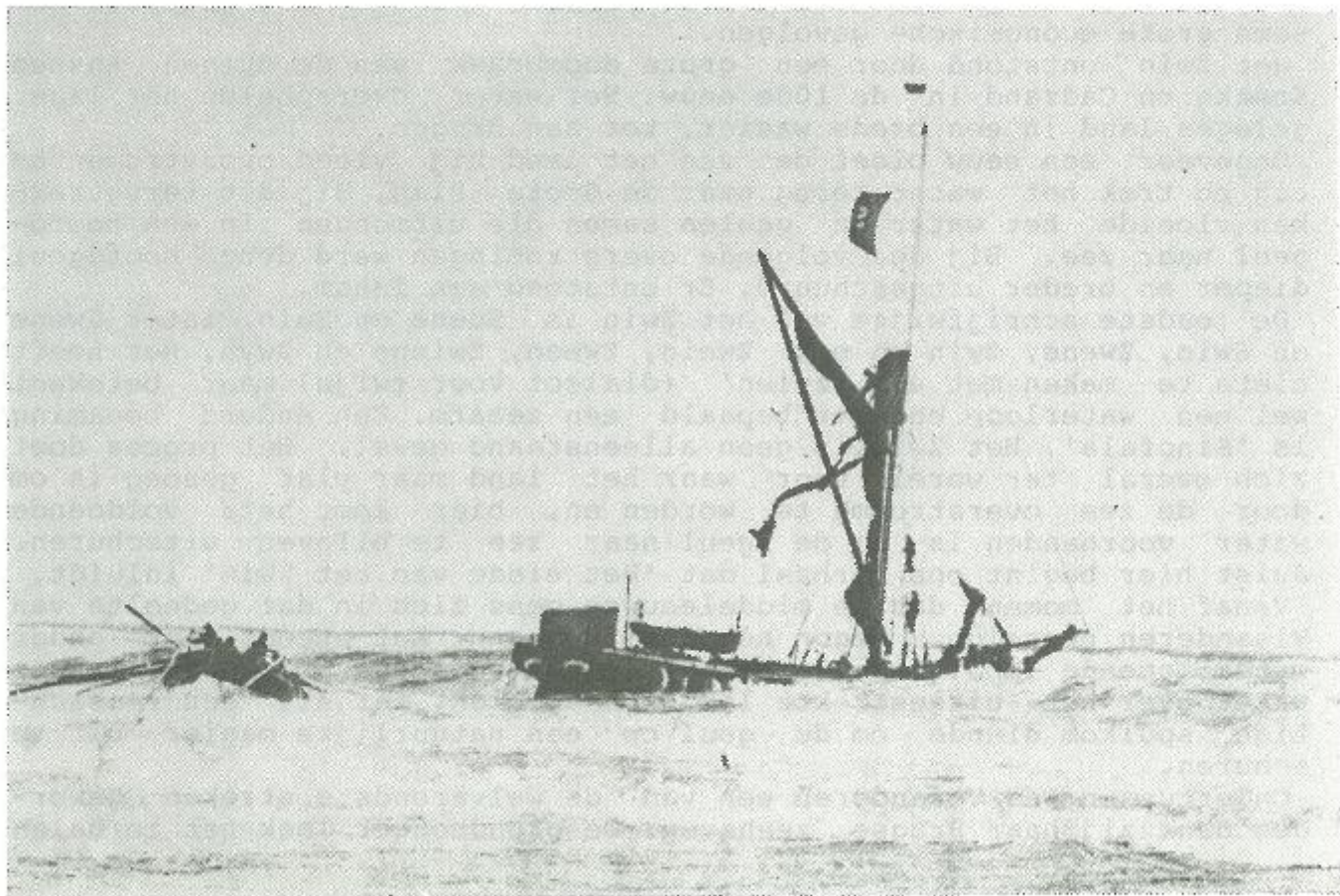
De wind draaide zuid-west uit wat voor de bergers een formidabele meevaller was. De zeilen van de "John Duffus" werden weer ontplooid. Door twaalf sloepen getrokken en met de gustige wind werd het schip bij hoog water, vlot getrokken. De Amerikaan werd nog dezelfde avond op de Vlissingse rede afgeleverd.

De lading werd op 500 a 600.000 frank geschat. De vissers eisten als bergingsloon 175.000 frank.

De Engelse "Alwin Hawthorn" die in tegenstelling als verloren was opgegeven, kon toch op 20 januari geborgen worden. Het werd naar Blankenberge gesleept waar de kapitein dacht het te kunnen laten herstellen.

Op donderdag 16 november verongelukte nog een schip in de Zwingel op de Cadzandse kust.

De inventaris van deze gestrande Engelse 3-master, de "Nearchus", die van Zante (...) naar Antwerpen zeilde, werd op aanvraag van kapitein W. Robinson op 6 december door Hyp. Jonckheere openbaar verkocht te Heist. Bijzonderheden van deze scheepsramp ontbreken mij.



Op 28 januari 's morgens vroeg strandde de Engelse stomer "Rotterdam" aan de oostkant van de Heistse sluizen. Het schip kwam van Harwich en had als bestemming Antwerpen. De stranding was te wijten aan dichte mist waardoor de stomer een verkeerde koers had aangehouden.

De vier passagiers werden ontscheept en zouden hun reis per spoor naar Brussel verder zetten.

Bij hoog water kon het vaartuig op eigen kracht weer vlot komen en vervolgde haar reis.

Begin november verging voor Knokke nog de Oostendse visserschuit nr 34 "Alberic Constant", toebehorende aan een zekere Pieter De Groote uit Blankenberge. Ook hierbij vielen gelukkig geen slachtoffers te betreuren.

\*  
\* \*

In hetzelfde jaar 1872 gebeurde nog een andere merkwaardige gebeurtenis het vertellen waar, namelijk

#### \*\* DE INDIJKING VAN HET ZWIN \*\*

We gaan effe terug in de tijd:

De teloorgang van het Zwin is te wijten aan het ingrijpen van de mens. Kunstmatig ingrijpen in de natuur wordt vaak gestraft met soms grote economische gevolgen.

Het Zwin ontstond door een grote doorbraak van de duinen tussen Knokke en Cadzand in de 10de eeuw. Het water overspoelde het lager gelegen land in een brede waaier, tot aan Brugge.

Ongeveer een eeuw bleef de zee het land bij vloed overstromen en bij eb trok het water terug naar de Grote Plas. Bij dit terugtrekken vloede het water in geulen samen die uitmonden in een hoofdgeul naar zee. Bij de volgende overstromingen werd deze hoofdgeul dieper en breder uitgeschuurd. Er ontstond een inham.

De oudste schrijfwijze van het Zwin is Suene en Suin, later Swene en Swin, Zwene, Zwin en ook Zwein, Zween, Zwinne en Zwyn. Het heeft niets te maken met een 'zwien' (dialect voor zwijn) maar betekent wel een waterloop en meer bepaald een zeearm. Een andere benaming is 'Sincfala'. Het Zwin is geen alleenstaand geval. Het proces doet zich overal ter wereld voor waar het land maar plat genoeg is om door de zee overstroomd te worden en, hier komt het: voldoende water voorhanden is om de geul naar zee te blijven uitschuren. Juist hier begint ons verhaal dat 'Het einde van het Zwin' inluit.

Vanaf het moment dat de middeleeuwse mens zich in dat gedeelte van Vlaanderen nestelde, begon het indijken van het steeds maar onder water lopende land. Deze landwinning betekende dat er steeds minder water over het uitgestrekte land kon vloeien, dat als een reusachtige spuikom diende om de geul op een natuurlijke manier uit te schuren.

Ondertussen was Vlaanderen een van de welvarendste streken geworden dank zij haar Brugse zeehaven. De grondhonger leek het te halen

op de handel en omdat land dat tweemaal per etmaal overstroomt geen echt land is, dijkte men ongeorganiseerd verder het verzopen land in. Het polderlandschap ontstond. Het Zwin verzandde. Met het noodlot verplaatste de zeehandel zich naar Damme en ten slotte naar Sint Anne ter Muide en Sluis.

In de 15de eeuw werd de noodklok geluid. Door middel van het graven van kanalen en andere geldverslindende noodoplossingen probeerde Vlaanderen zijn havens te redden. In 1470 is Sluis in zulke deerlijke toestand verzand dat het drama niet meer af te wenden was. Door Karel de Stoute werd een commissie ("Berek" genaamd) benoemd die het probleem maar eens grondig moest bestuderen. Ze kwamen tot de hierboven aangehaalde bevindingen. Alle dijken slopen en het land weer prijs geven aan de zee was uitgesloten. Te veel eigenbelangen hadden zich meester gemaakt van de Zwinstreek. Er waren dorpen gesticht en er woonden mensen. Het probleem werd de volgende jaren en eeuwen het hete hangijzer. Met veel 'Bereks', discussies, speciale belasting en evenveel plannen, wel of niet uitgevoerd tot redding, ploegde de boer rustig voort en in 1627 werd de Oude Hazegraspolder en in 1784 de Nieuwe Hazegraspolder ingedijkt. Hierbij werd de zeearm nogmaals versmalt en van het nodige spoelwater onthouden. Meer: voortaan begon ook de verzanding van zee uit haar dempende werk.

Sluis is nog een nietige haven in de Napoleontische tijd. Ter hoogte van het Hazegras kon men bij laag tij het Zwin doorwaden. Op 11 oktober 1811 doet Napoleon in de streek een inspectietocht en laat zich door drie schippers over het Zwin varen. Elke schipper mocht zich achteraf verheugen in een beloning van de keizer met een levensrente van 300 fr. Nu ja, die hoefde hij natuurlijk niet zelf uit eigen zak te betalen! Het was ook in deze Franse tijd dat het idee rijpte om Brugge weer met de zee te verbinden. Op de tafels van het ministerie van Binnenlandse Zaken was al een ontwerp uit 1804 blijven steken dat Gent met Breskens zou verbinden door middel van een kanaal en een weg. De zaak om de streek van Brugge met een afwateringsvaart naar Sluis (het Zwin) te voorzien had bij de "Conseil General" van het Leiedepartement meer gehoor. Op 15 juli 1808 had de uitbesteding plaats en de werken werden toegewezen aan Philippe De Brock uit Oostende. Op 20 september werd het graven plotseling stopgezet. Parijs had een beter voorstel ontvangen van hoofdingenieur Descamps van het Leie-departement. Deze stelde voor om maar meteen een groot kanaal te laten graven, dienstig voor de scheepvaart (lees: marine). En deze te verlengen naar de Scheldemonding. Door de persoonlijk inmenging van Napoleon werd in de zitting van de 'Conseil d'administration de l'Interieur' op 9 februari 1811, beslist twee 'zeekanalen' te graven. Een van Gent over de Braakman naar Breskens en de tweede van Brugge langs Sluis om naar Breskens. Beiden zouden uitmonden in een haven. Door Spaanse krijgsgevangenen werd begonnen met het spitten van het zeekanaal. Het werk vorderde langzaam en als Napoleon in 1814 troonafstand doet waren de werken ergens blijven steken tussen Damme en Sluis.

Onder de regering van Willem I, koning der Nederlanden, werden de werken voortgezet tot aan Sluis. In 1818 werd het kanaal opengesteld voor de scheepvaart. Druk scheepvaartverkeer zou het nooit worden. Wat beurtschippers niet te na gesproken vaarde in 1869 de schroefstoomboot "Jacob van Maerlant" dagelijks tussen Brugge en



den (2). Een paar weken later hoeft het al niet meer. De Belgische Omwentelingen schrijven een nieuw hoofdstuk voor de vaderlandse geschiedenisboeken.

Op 5 augustus 1831 (tiendaagse veldtocht) woedt er op het Zwin een ware zeeslag. Hollandse kanonneerboten vallen aan met het doel de sluizen van het Hazegras te saboteren. Ze worden door de Belgen teruggeslagen. Een kanonneerboot strandt en wordt door de bemanning, vooraleer deze te abandonneren, in de fik gestoken. De stukken geschut worden door soldaat Jonckheere, jager van het vrijkorps, geholpen door zijn kameraden in drie dagen, geborgen onder het bereik van de vijandelijke vuurlinie van de batterijen van het Retranchement (3). Ze zullen later geïnstalleerd worden aan boord van een Belgische oorlogsbodem. Van nu af aan wordt Sluis als zeehaven nog enkel vermeld als een slijkachtige getijhaven. Er is nog wat zeehandel, visserij en beurtvaart op de kanalen. Veel stelt het echter niet meer voor.

In 1864 werd het Zwin boven Sluis ingedijkt en ontstaan de Zeeuws Vlaamse polders. We volgen de voornaamste gebeurtenissen per betreffende jaar

\* 1866 \*

In een brief gedateerd "Knocke, 3 maart 1866" richten de gemeentebesturen van Knocke en Westkapelle zich tot de Wetgevende Kamer om de indijking van het Zwin te bekomen. Dit "om aen den landbouw, polders van eenen onuitputtelijken rykdom te schenken, welke in den toekomst zeer voordeelige opbrengsten voor de schatkist zouden opleveren, terwyl dat nuttige werk op de openbare gezondheid van het noorden eenen heilzamen invloed zou uitoefenen." De voornaamste doodsoorzaak in de Zwinstreek werd (volgens het schrijven), veroorzaakt door giftige dampen die uit de schoren opstegen en polderkoorts bij de mensen veroorzaakten.

\* 1868\*

Eind november 1868 kwam te Sluis een commissie bijeen om terug de grens tussen België en Nederland vast te leggen in de deels verzande bedding van het Zwin. Voor het onderhoud en de bewaring van de grenspalen bestaat een reglement dat dateert uit 1847. Het voorziet o.m. de "schouwing" door de aangrenzende gemeentelijke overheden elk jaar in de lente, om er zich van te verzekeren dat ze in goede staat zijn. In de Zwinmonding was dit wel eens het probleem dat deze door getijstromen, storm en allerhande andere oorzaken van hen oorspronkelijke plaats verdwenen. (Recent in 1988 werd nog een grenscommissie samengesteld en in november 1990 moest nogmaals grenspaal nr. 369 aan de oude Zwinmonding op haar juiste plaats herplaatst worden).

De commissie besprak terloops ook het eventuele indijken van deze voor de scheepsvaart nu nutteloos geworden zee-arm. Deze bijeenkomst bestond voor België uit: Breydel de Brock (Provinciale Raad West-Vlaanderen) en Piens, Ingenieur Bruggen en Wegen. Voor Nederland: Hennequin (Provinciale Staten van Zeeland) en A. Steyaerd, gepensionerd landmeter van het Kadaster te Middelburg. Een tweede zitting



had begin december 1868 te Brugge plaats (Gazette van Brugge Nr 140 - zat. 28 nov. - Zwin, grenslijn.)

\* 1869\*

Op 15 maart 1869 werd te Sluis het ontwerp getekend aangaande de vastlegging van de grens in het Zwin. Van de gelegenheid werd nogmaals het idee van de indijking naar voren gebracht (Gazette van Brugge: Nr 34 - zat 20 maart.)

In juli 1869 werd Breydel de Brock tot ridder in de orde van de Nederlandse Leeuw benoemd. Begin november van hetzelfde jaar viel ook aan Ir. Piens van Bruggen en Wegen, deze eer te beurt. De Nederlanders Hennequin en Steyaert werden, als tegenpresentatie door de Belgen, meteen maar tot ridder in de Leopoldsorde gebombardeerd. Wat de bedoeling van deze medailleslag was is mij onduidelijk maar 't staat nu eenmaal in de gazetten en 'k schrijf het daarom maar in de marge ! (Gazette van Brugge: Nr 85 - zat. 17 juli.)

Begin september 1869 werd te 's-Gravenhage de akte bekrachtigd van de overeenkomst die de commissarissen op 15 maart 1869 te Sluis, betreffende de grensscheidingslijn in het Zwin, hadden ondertekend (Gazette van Brugge 1869: Nr 106 - zat. 4 sept. 1869.)

\* 1871 \*

Het werd toch nog februari 1871 wanneer de stukken ook te Brugge worden ondertekend (Gazette van Brugge Nr 22 - maa. 20 febr. 1871.)

\* 1872 \*

Uiteindelijk wordt het april 1872. In de Kamer van Volksvertegenwoordigers vraagt Minister van Financien Malou op 23 april een krediet aan van 220.000 fr voor het afdammen van het Zwin. Op vrijdag 12 mei stemt de Kamer een wet goed die toelaat door een supplementair krediet de gevraagde som aan het departement van Openbare Werken te geven. De aanbesteding voor de werken werd op 25 mei bepaald.

Het in te dijken gebied bevatte een oppervlakte van 505ha, 29a, 50ca op Belgisch grondgebied en 123ha, 88a, 80ca op Nederlands grondgebied. De nieuw gewonnen grond werd geschat op een waarde voor België van 1.749.146 fr. en voor Nederland op 517.645,88 fr.

Het indijken begon in de zomer. Een 300-tal Nederlandse en Belgische grondwerkers begonnen de dijk naar elkaar toe te bouwen. De brede Zvingeul die het zeewater met het keren van de tijen doorliet werd met de dag nauwer. Gedacht werd op 15 augustus met de afdaming klaar te zijn en de Zwinschorre "aen de overheersing der oceaan" te hebben onttrokken. Volgens plan kwam het werk klaar maar in de nacht van 15 op 16 augustus brak een storm los. De nog mulle aarde spoelde weg, de dijk scheurde en de pas ontstane polder liep terug onder sop.

Het staat in de bijbel geschreven: "En God schiep de aarde." Vlamingen en Nederlanders hebben voor hen lapje grond moeten wroeten. Het werd terug november als het Zwin als afgesloten mocht

beschouwd worden. In 1872 zorgden de najaarsstormen in de Lage Landen voor heel wat dijkbreuken en watersnood. De 'Internationale Dijk' hield stand.

\*\*\*\*\*

(1) Schrijver had graag wat meer informatie over deze stoomvaartlijn.

(2) "Des voies navigables en Belgique", blz 110 - J.B.Vifquain.

(3) Jaarboek 'Cnoc is ier' 1983: "Scheepsrampen op de Vlaamse kust" - door Erik F. Baeyens.

Lees ook: "Van polderdorp tot badstad" van Danny Lannoy blz. 173: Het jaar 1872. Afdamming van het Zwin.

