

door Ferdinand GEVAERT

**DE SCHEPEN VAN DE OOSTENDE -
DOVER LIJN TIJDENS W.O. II**

Een bijdrage tot de geschiedenis van de 150-jarige veerdienst
Oostende Groot-Brittannië

Het is niet elke decennia dat een openbare dienst met werkzetel te Oostende het 150-jarig bestaan kan vieren. OP 4 maart 1846 vertrok de eerste geregelde dienst met een pakketboot van de Belgische Staat vanuit Oostende naar Dover. Nu, 150 jaar later, is het feit onopgemerkt voorbijgegaan.

De verbinding Oostende - Engeland is een zeevaartlijn met grote geschiedenis, die geprezen en beschreven is in tal van geschiedkundige werken, technische boeken, romans, spionageverhalen en stripverhalen naast ontelbare brochures, technische tijdschriften, en week- en dagbladen. Genoeg om een boekenkast te vullen.

Daarom is het niet zinnig om hier, zelfs ter gelegenheid van "zeskwart eeuw male", een geschiedkundig overzicht te brengen. Echter zijn er tal van deelaspekten van deze geschiedenis die vroeger slechts fragmentarisch behandeld werden en uitgebreider behandeling verdienen, zoals "de schepen van de Oostende-Doverlijn tijdens W.O. II".

Toen de Duitse majoor Werner PLUSKAT, commandant van vier artilleriebatterijen van de Duitse 352e Divisie, opgesteld op de kuststrook van Normandië die ons nu bekend is als "Omaha Beach", tijdens de onrustige dageraad van 6 juni 1944 voor de zoveelste maal zijn kijker op de horizon richtte doorheen de gleuf van zijn robuste observatie- en vuurleidingsbunker, gebouwd op de klippen van het dorp Ste-Honorine, verstijfde hij toen hij aan het einder, doorheen de flarden nevel, een armada opmerkte van een omvang zoals er nog nooit in de geschiedenis van onze wereld was samengebracht.

Hij greep naar de telefoon en belde het divisiehoofdkwartier op. "Dit is de invasie" stamelde hij, "ik geloof dat er wel tienduizend schepen op ons afkomen".

De stem aan het andere einde van de lijn snauwde : "PLUSKAT, doe niet zo dwaas, zoveel schepen hebben de Amerikanen en Britten niet eens".

En toch, PLUSKAT was niet zo ver van de werkelijkheid af, daar 6.911 vaartuigen deelnamen aan de Operatie Overlord, de landing op Normandië. Namelijk, 1.158 oorlogsbodems, 736 hulpvaartuigen, 864 vracht- en transportschepen en 4.153 landingsvaartuigen waaronder 55 landingsschepen infanterie (Landing Ship Infantry - afgekort LSI).

Onder deze LSI's waren er zes omgebouwde pakketboten van de Oostende-Doverlijn, die als oorlogsbodem en met een Britse

bemanning, voeren onder de Britse oorlogsvlag, de "White Ensign". Ze namen deel aan de eerste invasiegolf van de grootste bestorming van vijandelijke stranden van uit zee uit de geschiedenis van het mensdom, met mogelijk een accent op "-dom".

In 1940 beschikte de Paketbotendienst van het Zeewezen over 7 pakketboten, waarvan 5 stoomturbineschepen, twee motorschepen en één car-ferry met stoomturbine-voortstuwning, nl. :

- t.s. Princesse Marie-José (bouwjaar 1923)
- t.s. Prinses Astrid (bouwjaar 1930)
- t.s. Prince Leopold (bouwjaar 1930)
- t.s. Prince Charles (bouwjaar 1930)
- t.s. Prinses Josephine-Charlotte (bouwjaar 1931)
- m.s. Prince Baudouin (bouwjaar 1934)
- m.s. Prins Albert (bouwjaar 1937)
- t.s. London-Istanbul, car-ferry (bjr 1913, omgebouwd 1936)

Een achtste pakketboot, het m.s. Prince Philippe, lag nog aan de afwerkingskaai van de scheepswerf Cockerill te Hoboken nabij Antwerpen, nadat het op 29 september 1939 van stapel liep.

Op 10 mei 1940 overschreden Duitse troepen de Belgische grens. Het Bestuur van het Zeewezen nam onmiddellijk maatregelen om zoals tijdens W.O.I de staatsvloot in veiligheid te brengen.

Het m.s. Prince Philippe, waarvan nog maar één van de twee voortstuwingslijnen (motor, aslijn, schroef) bedrijfsklaar was, werd onmiddellijk zo goed als klaar het ook ging varensklaar gemaakt en op zondag 12 mei 1940, Pinksteren, op één motor naar Oostende overgevaren. Tijdens de reis Antwerpen-Oostende werd het schip ter hoogte van Vlissingen aangevallen door Duitse vliegtuigen. Het schip liep, op enkele kogelgaten na, geen schade op. Het schip bereikte Oostende in de loop van de namiddag.

Tijdens de morgen van 16 mei voeren de Prince Leopold, de Prinses Josephine-Charlotte en de Prince Philippe naar Folkestone. Aan boord bevonden zich talrijke vluchtelingen, personeelsleden en hun families. Alhoewel aan het personeel medegedeeld werd dat de schepen naar Dieppe zouden uitwijken liep de koers naar Engeland. Na het ontschepen van de "passagiers" vaarden de schepen naar Southampton.

Op 17 mei verlieten de Prince Charles, de Prinses Astrid, de Princesse Marie-José en de London-Istanbul de haven van Oostende en werden de schepen gericht naar de overzijde van het Kanaal. De London-Istanbul had aan boord praktisch het ganse werktuigmachinepark van het Zeewezen, met uitzondering van de zwaarste machines die niet tijdig konden ontmanteld worden, en de voorraden aan reserveonderdelen voor de scheepsmachines die opgeslagen waren in de centrale magazijnen van het Zeewezen te Oostende.

Op 18 mei vertrokken de twee overige pakketboten, de Prince Baudouin en de Prins Albert, volgepropt met personeelsleden en hun families, naast talrijke andere vluchtelingen. Een uur buitengaats werden de beide maalboten aangevallen door een Duits vliegtuig. Een aantal bommen werden naar de twee schepen afgeworpen zonder, gelukkig, deze te treffen. Door de Duitse radio werd echter het bericht uitgezonden dat één van de schepen gezonken was. Het

zou dan de Prince Baudouin geweest zijn (1). Na oponthoud in de Downs (2) vaarden de beide schepen naar Southampton waar de volgende dag de vluchtelingen ontscheept werden.

Na het ontschepen van de vluchtelingen in Folkestone of Southampton werden de 9 schepen van de Paketbotendienst verzameld te Southampton.

Vanaf 23 mei 1940 vaarden de pakketboten voor rekening van het Britse Ministerie voor Oorlogsvervoer (Ministry of War Transport - M.O.W.T.). Tussen 1 juni en 9 juni werden, hoe gek het nu ook klinkt, met o.m. schepen van de O.-D.-lijn verse Britse troepen naar Frankrijk overgebracht waar ze o.m. te Cherbourg ontscheepten. Dit ter versterking van de restanten van het B.E.F. (British Expeditionary Force - Brits Expeditie Korps of Macht). De hoofdmacht was toen al grotendeels geëvacueerd naar Engeland vanop de stranden van de Westhoek (De Panne) en Frans-Vlaanderen (tot Duinkerke).

Vanaf 11 juni gebeurde het onvermijdelijke, zonder dat ze enige effectieve weerstand hadden kunnen bieden aan de oprukkende Duitsers werden de resten van het "2e B.E.F." ontruimd via de havens van Brest, St.-Malo en Cherbourg. Aan deze ontruiming werkten ook de pakketboten van het Zeewezen mee. Op 16 juni was de Prince Charles het laatste schip dat st.-Malo kon verlaten. Men vertelde ons (in 1940) dat toen het schip de kade verliet de Duitsers reeds in de haven verschenen.

Nadat de Prinses Astrid hersteld was van een schade opgelopen te Cherbourg op 14 juni werd het schip tussen 20 en 22 juni ingezet voor de evacuatie van Jersey en Geurnsey (Kanaal Eilanden).

Volgens Zeewezengegevens vaarden de pakketboten tijdens de hierna volgende periodes voor rekening van de M.O.W.T., met de Oostendse bemanningen :

Princesse Marie-José	01 juni tot 17 september 1940
Prinses Astrid	13 juni tot 27 september 1940
Prince Leopold	18 juni tot 22 september 1940
Prince Charles	30 mei tot 21 september 1940
Prinses Josephine-Charlotte	23 mei tot 28 september 1940
Prince Baudouin	28 mei tot 24 juli 1940
Prince Albert	28 mei tot 24 juli 1940
Prince Philippe	01 juni tot 24 juli 1940

Een andere bron stelt dat alle schepen, met uitzondering van de London-Istanbul, deelnamen aan de ontruiming van de Britse troepen uit Normandië en Bretagne doch slechts onder het beheer kwamen van de M.O.W.T. op 24 juni 1940. De einddata stemmen overeen.

Tijdens de periode dat de schepen beheerd werden door de M.O.W.T. werden ze ingezet voor passagiersvervoer op de Britse kust.

De London-Istanbul werd niet onder het beheer van de M.O.W.T. geplaatst daar ze geen gebruik hadden voor het schip. Het bleef ophouden totdat het in 1941 overgedragen werd aan de Royal Navy. De werktuigmachines en de magazijngoederen, die medegebracht werden op het schip uit de werkhuizen en magazijnen van het Zeewezen te Oostende, werden overgebracht naar Brixham.

De overig schepen werden op volgende data overgedragen aan de Royal Navy (Britse vloot) :

Princesse Marie-José	17 sept 1940
Prinses Astrid	28 sept 1940
Prince Leopold	23 sept 1940
Prince Charles	22 sept 1940
Prinses Josephine-Charlotte	29 sept 1940
Prince Baudouin	25 juli 1940
Prins Albert	25 juli 1940
Prince Philippe	25 juli 1940
London-Istanbul	14 sept 1941

Met de maand september 1940 treden we een schemerzone binnen wat het gebruik en de inzet van de pakketboten betreft. Het minst dat kan gezegd worden is dat er bij de bemanningen een zekere malaise ontstond, nog in de hand gewerkt door het feit dat het geenzins voor hen duidelijk was wie in Southampton, en Groot-Brittannië, bevoegd was dienstbevelen te geven. Daarenboven was het voor velen onduidelijk of ze als staatsbedienden nog mochten medewerken aan de strijd tegen Duitsland na de capitulatie van België op 28 mei 1940. Een groot aantal bemanningsleden weigerde zelfs om terug naar zee te gaan.

Wij weten dat ergens in september 1940 een groot deel van de bemanningen de schepen en Southampton verlieten om zich bij hun familie te voegen in Londen en andere delen van Engeland. De "zaak Southampton" was ingezet en zou een nasleep hebben tot een aantal jaren na het einde van W.O. II. Er werden door de administratie in Londen straffen uitgedeeld die voor velen aan aantal jaren een repercusie hadden op hun anciënniteit, bevordering en pensioen. Omstreeks 1949-1950 werden straffen grotendeels uitgewist en de loopbanen geregulariseerd.

Oorspronkelijk hadden de Britten plannen om na overname van de drie motorpakketboten deze om te bouwen tot doelschip ten behoeve van de Fleet Air Arm (F.A.A.) de luchtvaartafdeling van de Royal Navy. Ze zouden gebruikt worden als doel voor oefenvluchten van de duikbommenwerpers van de vloot (Blackburn Skua's). Van dit plan werd gelukkiglijk afgezien.

De Princesse Marie-José werd in de tweede helft van september 1940 overgevoerd naar de werf van Harland & Wolff te Govan om omgebouwd te worden tot opleidingsschip voor duikbootbestrijding (Anti-submarine Warfare).

Echter was ondertussen het plan gerijpt bij de Britten om kleine prikacties uit te voeren op de kusten van de door de Duitsers bezette landen, de "commando-raids". De pakketboten van de Oostende-Dover lijn bleken zeer geschikt voor ombouw tot "moederschepen" voor de commando's. Dit gelet op hun hoge snelheid, de geringe diepgang en de relatief robuuste constructie. Dit klinkt mogelijks paradoxaal, daar de schepen de notitie (klasse) "for Channel service" (voor dienst op het Kanaal) kregen van de classificatiemaatschappij Lloyd's Register of Shipping. Maar de schepen hadden een bepaald grote sterkte gelet dat ze in ondiep water hun vol vermogen moesten kunnen ontwikkelen om de dienstnelheid hoog genoeg te houden om de zeer korte overtochtijden tussen Oostende en Dover, en terug, te kunnen aanhouden.

Daar de Britten relatief weinig marinemensen hadden die kennis hadden van het bedrijf van dieselmotoren als voortstuwing, verkoos men initieel slechts de vier jongste stoompaketboten (turbines), de Prinses Astrid, Prince Leopold, Prince Charles en Prinses Josephine-Charlotte, om te bouwen tot landingsschip voor aanvallen op vijandelijke kusten. Wat later werd beslist ook de Prins Albert en de Prince Philippe aldus om te vormen.

Men had geen plannen voor de Prince Baudouin. Het schip werd overgevoerd naar de Clyde in Schotland waar het opgelegd werd tot begin augustus 1941. Tijdens deze periode werd het schip in standgehouden door een skeletbemanning van het Belgisch Zeewezen.

In december 1940 werden de Prince Charles en de Prince Leopold afgeleverd op de werf van Silley Cox & Co. te Falmouth. Eveneens in december werd de Prince Philippe afgemeerd op de werf van Harland & Wolff te Southampton, het schip werd echter in de loop van de volgende maand overgebracht naar de werf van Penarth Pontoon, Slipway & Ship Repairing Co. Ltd te Penarth nabij Cardiff. Dezelfde maand werd de Prins Albert ook aldaar afgeleverd voor ombouw.

De Prinses Astrid en de Prinses Josephine-Charlotte werden, eveneens in januari 1941, naar de Naval Dockyard (herstelwerf van de Royal Navy) te Devonport gebracht voor ombouw tot Landing Ship Infantry (LSI - landingsschip voor infanterie).

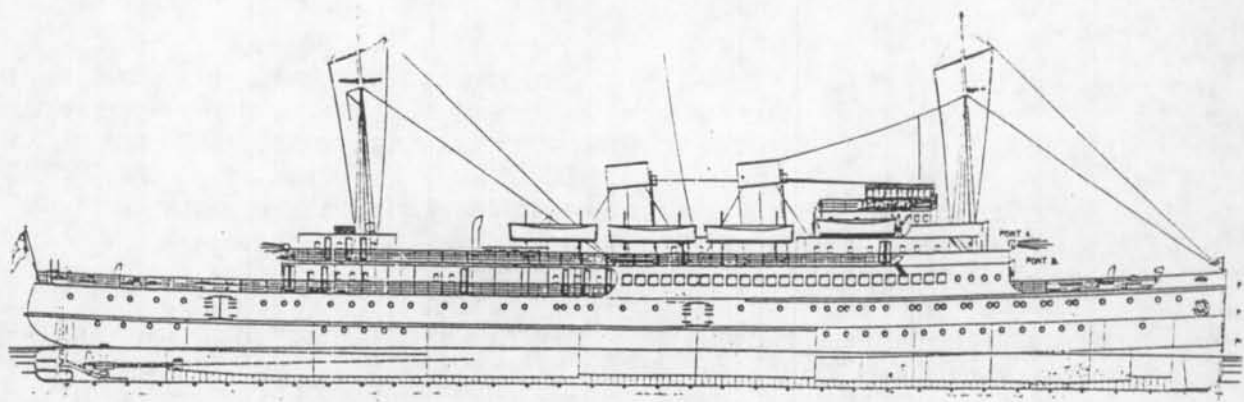
LSI's zijn schepen die aanvalstroepen (bestormingstroepen) vanuit de uitvalsbasis tot dicht bij het ontschepingsstrand op vijandelijke kust brengen, om deze vervolgens door middel van onder davits opgestelde aanvalsbotten (na te water brengen) over te varen tot op het strand, te ontschepen en het strand en de kust bestormen.

Het is vanzelfsprekend dat bij commando-aanvallen het van kapitaal belang is dat het landingsschip zo dicht mogelijk bij het ontschepingsstrand kan komen vooraleer de kleine en kwetsbare aanvalsbotten (bestormingsboten) te water te brengen. Vandaar het belang van een geringe diepgang en de keuze van o.m. onze pakketboten voor ombouw tot LSI.

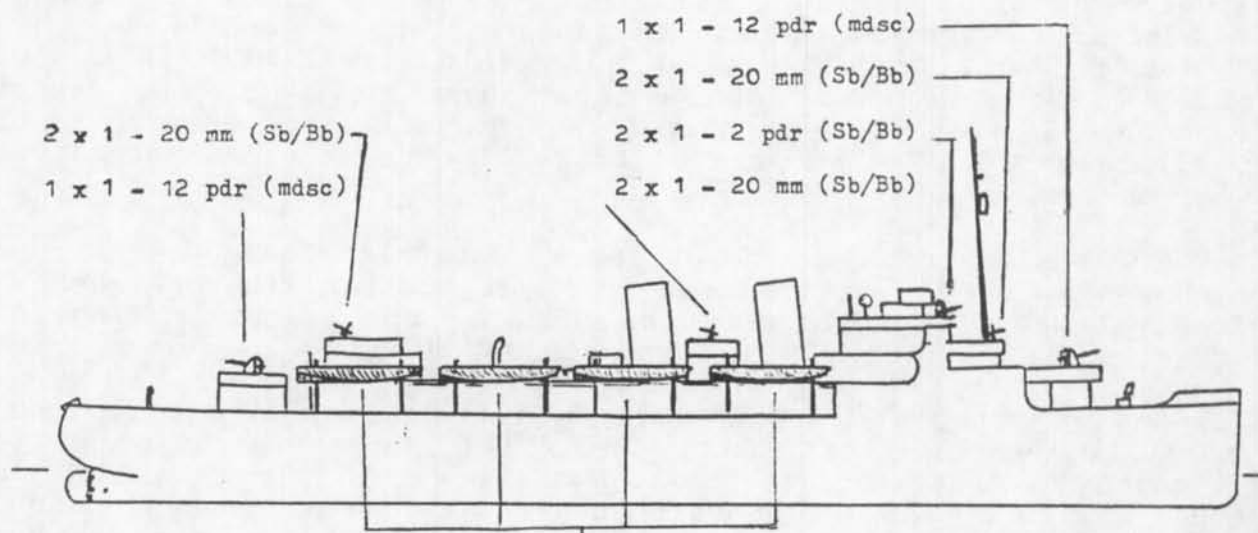
Bij de ombouw werden de schepen intern en uitwendig ingrijpend gewijzigd en aanzienlijk versterkt voor de opstelling van de onder nieuwe zwaardere davits opgehangen aanvalsbotten, bewapening, munitieopslagruimen en andere militaire uitrusting. De bemanning werd opgedreven tot 200 à 207 schepelingen en er werd accommodatie ingebouwd voor 250 à 350 troepen. Daarnaast werden een klein doch volledig uitgerust hospitaal ingericht. De accommodatie, proviandering en sanitaire voorzieningen waren zodanig dat de ingescheepte troepen geruime tijd aan boord konden verblijven.

De bewapening bestond oorspronkelijk uit twee 12-pond kanonnen (3 duim), twee 2-pond luchtafweerkanonnen (40 mm "pom-pom") en zes Lewis machinegeweren (7,69 mm). Naarmate er vanaf 1942 meer 20 mm Oerlikon luchtafweerkanonnen beschikbaar waren, werden de Lewis mg's vervangen door deze kanonnen (zie schema's).

In 1940-41 beschikten de Britten slechts over Amerikaanse Hall aanvalsbotten, gekatalogeerd als R-boats (later LCP) en gemeenzaam Eureka-boats genoemd. Vanaf 1 september 1941 werden deze boten



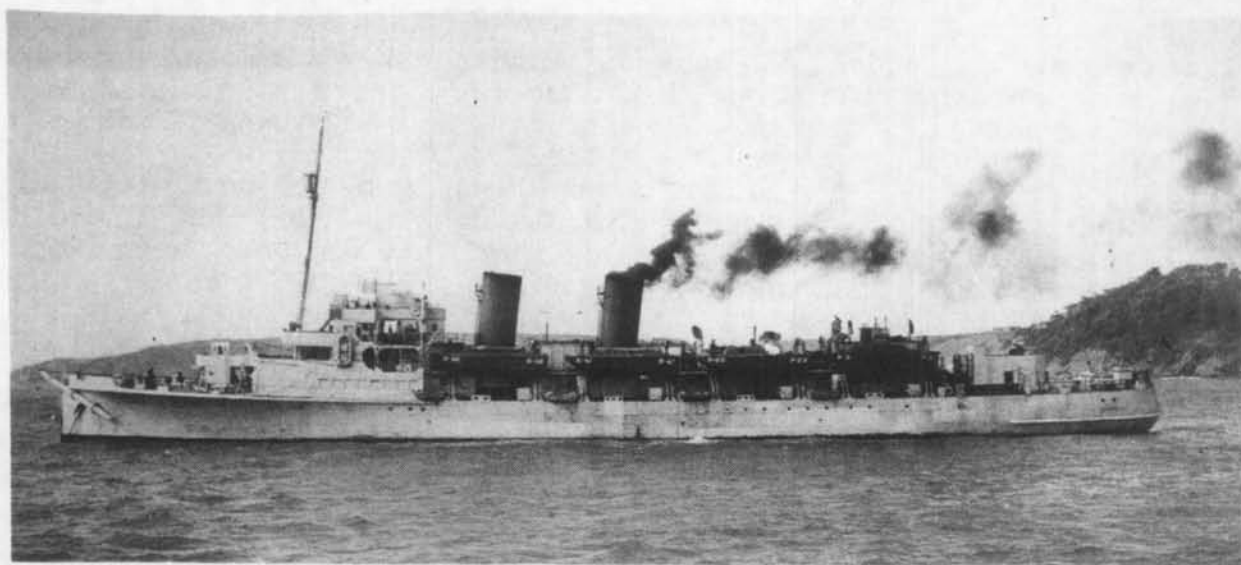
PAs, PL, PC en PJC in 1940



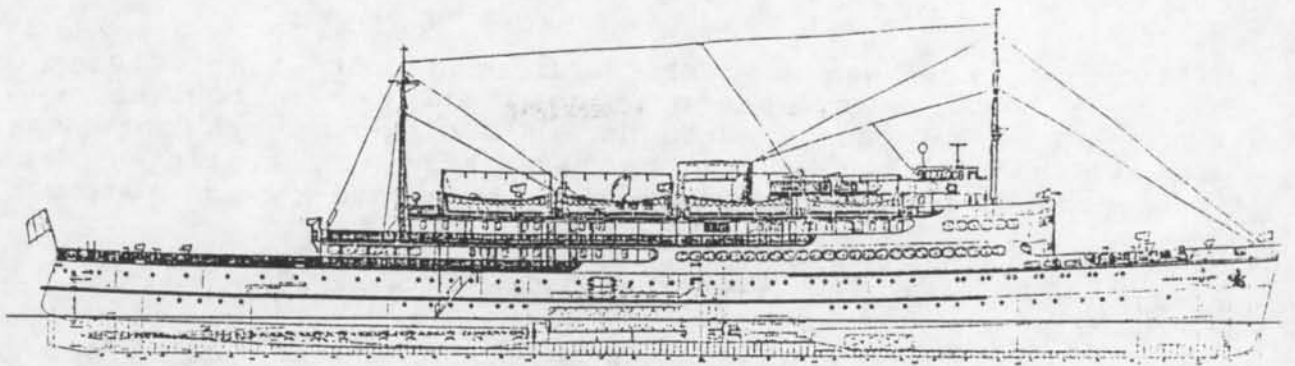
Landing Craft LCA

Omgebouwd tot LSI(S), toestand 1943

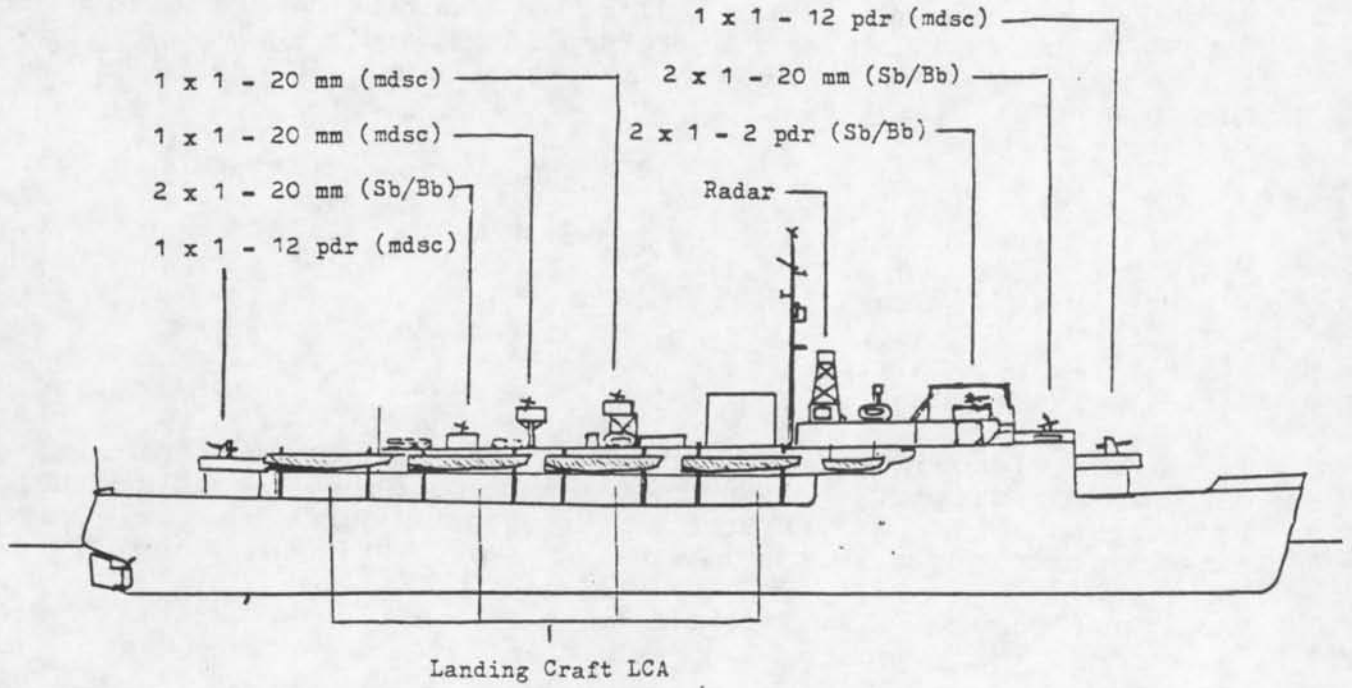
LCA ↙ Landing Craft Assault
(ontschepingsboten - bestorming)



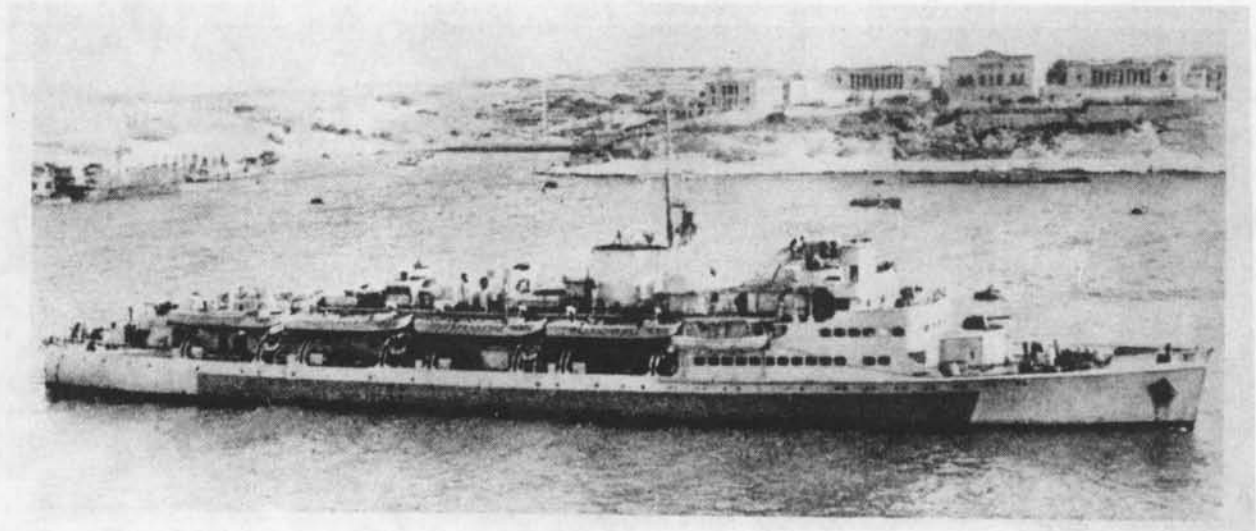
H.M.S. Prince Leopold, als LSI(S) eind 1941, met R-boten (Eureka) opgehangen in de davits



Prins Albert in 1940



H.M.S. Prins Albert, 1943



H.M.S. Prins Albert in de haven van Valetta in februari 1946

geleidelijk vervangen door Britse Landing Craf Assault. Daar waar bij de R-boats de troepen over de zijde van de bootjes moesten wippen om te ontschepen waren de LCA's uitgerust met een boegklep die kon neergelaten worden op het strand en toelieten dat de ingescheepten eenvoudiger en sneller het strand konden opstormen.

Vanaf mid-1942 werden "onze" LSI's geleidelijk uitgerust met radar, toen nog genoemd R.D.F. (Radio Direction Finding).

Met deze wijzigingen en toevoegingen kregen de omgebouwde pakketboten het uitzicht en silhouet van heuse oorlogsbodems (zie schema's).

Na de ombouw werden "onze" LSI's, die gekatalogeerd werden als LSI(S), waarbij "S" staat voor "small" (klein), op volgende data gecommisioneerd door de Royal Navy, ze kregen het prefis "H.M.S." en een pennant number :

	pennant no	commissioning date
- H.M.S. Prince Charles	4.120	06 maart 1941
- H.M.S. Prince Leopold	4.251	06 maart 1941
- H.M.S. Prinses Josephine-Charlotte	4.236	16 mei 1941
- H.M.S. Prinses Astrid	4.226	26 mei 1941
- H.M.S. Prince Philippe	-	14 juni 1941
- H.M.S. Prins Albert	4.35	30 sept 1941

We moeten hierbij opmerken dat de schepen hun naam behielden en dat slechts de prefix toegevoegd werd. Dus drie Nederlandstalige en 3 Franstalige. In de Engelse literatuur durft men weleens de namen in het Engels te schrijven, zoals bv. "Princess Astrid".

Vanaf hun commissioning (bemand en in conditie om actief ingezet te worden, gaat gepaard met een militaire ceremonie waarbij de oorlogsvlag gehesen wordt) in het invaren werden onze "His Majesty's Ships" gestationeerd te Inveraray, de basis van het 1ste Combined Operations Training Base (commando-opleidingscentrum) in Schotland. De schepen speelden een grote rol bij de ontwikkeling van deze nieuwe vorm van oorlogsvoering, het uittesten van nieuwe uitrusting, technieken en methodes. Voornamelijk wat het behandelen, te water brengen, het voeren en in en uit de boten stormen betreft. Mogelijks nog voornamer, het opleiden en vervolmaken van de bemanningen van de aanvalsbotten en de commando's, de "Green Berets". De gevechtsopleiding van de commandotroepen greep plaats te Achnacarry, 25 km noord van Fort William in Schotland.

Inveraray is gelegen aan de Loch Fyne, een zijarm van Firth of Clyde op de Westkust van Schotland.

Echter, voor H.M.S. Prince Philippe zou het totaal anders verlopen. Na de commissioning op 14 juni 1941 vertrok het schip vanuit Penarth aan de Bristol Channel (Zuidkust van Wales) op proefvaart en opleiding van de bemanning. Op 23 juni werd het schip ter hoogte van de Needles, het Westelijk uiteinde van het eiland Wight, aangevallen door twee Duitse Me 109 jachtbommenwerpers. Door de hoge snelheid van het schip (22 knopen) en snel uitgevoerd ontwijkingsmanoeuvres misten de twee afgeworpen bommen hun doel.

Daarna voer het schip naar de Ierse Zee. Op 15 juli 1941 op weg van Liverpool naar Inveraray, onder het bevel van Lieutenant-Commander R.E.B. RYDER RN, kwam het schip in dichte mist in aanvaring met de Britse cargo "Empire Wave" in de North Channel, de zee-engte tussen Schotland en Noord-Ierland (Ulster). De Prince Philippe werd op sleeptouw genomen doch zonk zes uur later in de monding van de Firth of Clyde (55°05 N - 05°24 W). Met uitzondering van één officier werd de ganse Britse bemanning gered (30 officieren en 155 o/officieren en matrozen - ratings).

Commander R.E.B. RYDER, toen bevorderd, kreeg de hoogste Britse onderscheiding, de Victoria Cross, voor zijn aandeel in de commando-raid op de haven van Saint-Nazaire (Fr) op 28 maart 1942.

De allereerste commando-raid ging door tijdens de nacht van 23/24 juni 1940 toen 120 man aan wal gingen in de omgeving van Le Touquet.

Een tweede greep plaats tijdens de nacht van 14 op 15 juli 1940 op het strand van Geurnsey.

Dit waren kleine akties die geen of weinig resultaat hadden, er werd echter wel wat ervaring opgedaan die later nuttig zou blijken.

Op 21 februari 1941 werd een eerste raid uitgevoerd op een eiland van de Lofoten groep voor de Noorse noordkust. De 500 commando's die aan de landing deelnamen werden vervoerd door twee Nederlandse pakketboten die omgebouwd waren tot landingsschip, de Queen Emma (vroeger Koningin Emma) en de Prinses Beatrix. Vòòr de oorlog voeren deze schepen tussen Hoek van Holland en Harwich.

Op 25 september 1941 werd een landing uitgevoerd op Spitsbergen.

De eerste raid waaraan een Oostende-Doverlijn schip deelnam was de "Operatie Chopper" toen, tijdens de nacht van 27 op 28 september 1941, de Prince Leopold twee kleine eenheden ontscheepte in 4 LCA's die respectievelijk op het strand van Courseulles s/Mer en St.-Vaast in de baai van de Seine aan wal gingen.

De tweede raid uitgevoerd met "onze" schepen was de "Operatie Sunstar", een aanval op Dives s/Mer aan de Normandische kust (rede van Caen) in november 1941. Het was terug de Prince Leopold die de commando's vervoerde.

Na deze twee commando-raids werd de bemanning van het schip geschouwd door Koning George VI en Koningin Elisabeth op de kade van Plymouth alwaar het schip was.

Op 10 december 1941 zou de Prince Charles een aanval uitvoeren op het plaatsje Floss in een Noorse fjord. De aanval moest afgelast worden daar door gebrekkige navigatie men het plaatsje niet vond.

Op 26-28 december 1941 namen de Prince Leopold en Prince Charles deel aan de tweede raid op een eiland van de Lofotengroep, Vaagsö, de "Operatie Archer".

Niettegenstaande in veel literatuur opgegeven wordt dat ook de Prins Albert deelnam aan deze aktie werd hiervan in de gespecialiseerde werken geen vermelding gevonden als zou het schip

deelgenomen hebben aan de aanval. In deze werken worden de deelnemende schepen bij naam vermeld. Hieruit moeten we besluiten dat de Prins Albert (hoogstwaarschijnlijk) geen deel uitmaakte van de aanvalsvloot.

Op 27-28 februari 1942 werden Britse valschermspringers (para's) gedropt te Bruneval in Frankrijk om een Duitse radar te ontmantelen en naar Engeland over te brengen. De Prins Albert werd in de operatie ingeschakeld om vòòr de Franse kust de terugkerende para's op te wachten en naar Engeland te brengen. De operatie slaagde. De Prince Leopold was ingeschakeld als stand-by schip doch kon rustig in Portland Harbour blijven.

-
- (1) Door de impact op het schip van de schokgolven ontstaan door het zeer dichtbij ontploffen van de bom(men) ontkoppelde de hoofdschakelaar van het electrisch verdeelbord zodat er geen stroom meer geleverd werd aan de electrisch aangedreven spoelluchtpompen (de "souflanten") van de hoofdmotoren. Daarbij kregen de hoofdmotoren geen voldoende zuurstof toevoer (verbrandingslucht) om alle ingespoten dieselbrandstof volledig te verbranden. De motoren stieten alsdan een zeer zwarte uitlaatrook (uitlaatgassen) uit de sloopsschouw. Hierbij dacht men (waarschijnlijk) dat het schip getroffen werd door één of meer bommen en bijgevolg zwaar beschadigd was. De motoren werden afgetrokken (stilgelegd) en het schip viel stil. De vliegtuigbemanning besloot daaruit dat het schip zinkende was en meldde bij de "debriefing" dat ze de Prince Baudouin hadden gezonken. Vandaar het radiobericht.
 - (2) The Downs : een rede (beschutte ankerplaats) tussen South Foreland (de zuid-oostelijke tip van het graafschap Kent) en de Goodwin zandbanken (Goodwin Sands). Na het uitbreken van de oorlog, 3 september 1939, stelden de Britten een blokkade in, waarbij alle vreemde schepen (ook van de neutrale landen) die naar of doorheen het Kaneel vaarden voor anker moesten gaan in de Downs om aldaar geënterd te worden en de lading doorzocht. Dit om te controleren of er geen goederen aan boord waren met eindbestemming Duitsland of uit Duitsland afkomstig waren. De Downs moesten een gevaarlijke plaats geweest zijn in die dagen want er lagen vele recente scheepswrakken in het betrekkelijk ondiep water.

(wordt vervolgd)