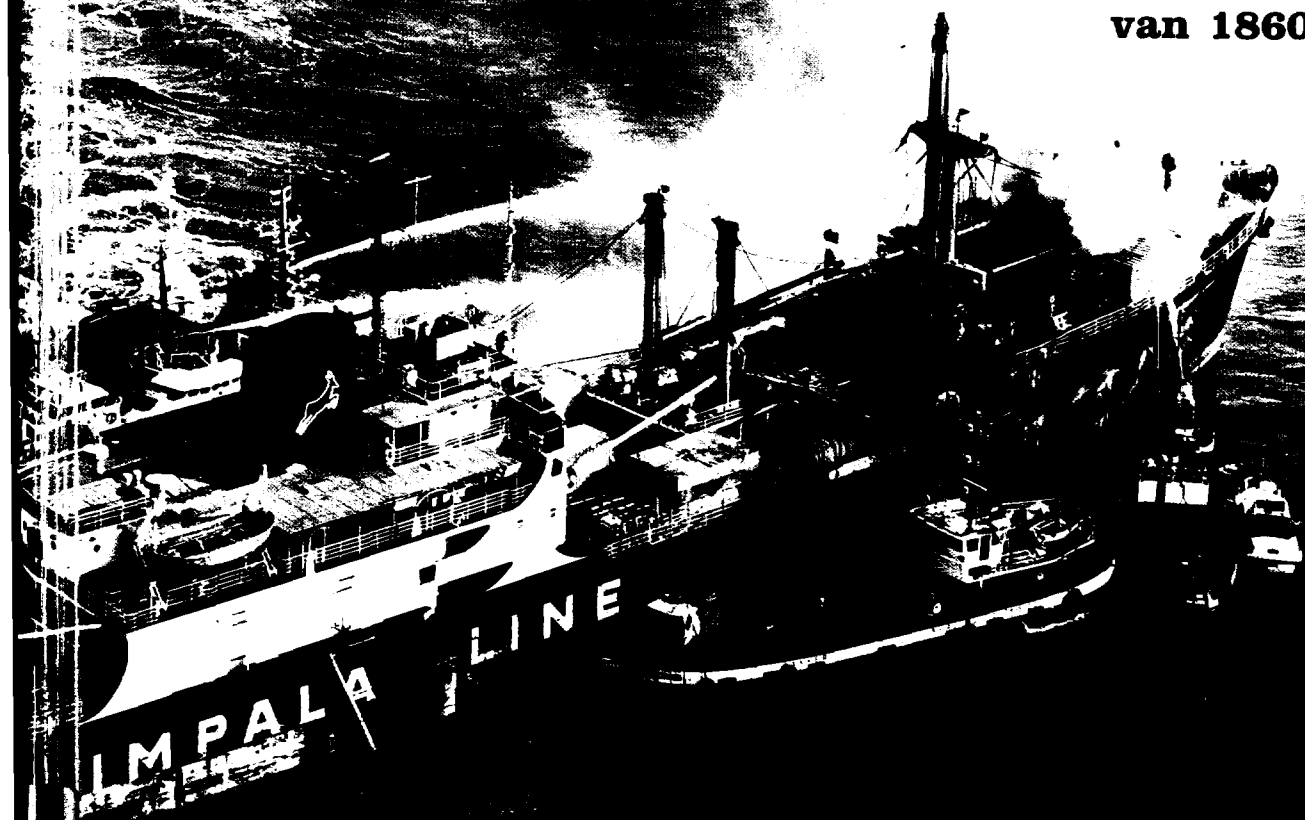


De Westerschelde bij storm en mist

Schepen in het Westerscheldegebied

van 1860-1982





Strandvermaak bij de gestrande PAX te Westkapelle, juli 1960.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

ISBN 9070719029

39735

De Westerschelde bij storm en mist

**Scheepsrampen in het
Westerscheldegebied
van 1860-1982**

C. Heijkoop

BIKKER BOEKEN/DEN BOER DRUKKERS - VLISSINGEN 1983

Literatuuropgave en bronnen.

Illustratieverantwoording:

Het gebruikte fotomateriaal is afkomstig van of uit de collecties van de navolgende personen of instellingen:

Documentatiecentrum Zeeuws Deltagebied, Middelburg. 10, 11, 28, 36, 41, 81, 142.

Fotobureau Scaldis, Kruiningen. 38, 96, 168.

Foto Dert, Vlissingen. 66, 70, 71, 72, 107, 108, 156.

Foto Guido Coolens, Antwerpen. 5, 114.

C. Heijkoop, Middelburg. 2, 13, 16, 17 onder, 20, 21, 22, 23, 27, 30, 31, 32, 33, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 52, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 62, 64, 65, 67, 68, 69, 76, 78, 79, 82, 83, 84, 86, 87, 88, 90, 93, 94, 97, 99, 100, 105, 115, 116, 118, 122, 127, 129, 139, 141, 144, 146, 155, 158, 159, 162, 163 onder, 165 onder, 167, 170, 172, 174, 175, 176, 177, 179, 180.

J. A. Heijliger, Middelburg. 17 boven, 34, 46, 58, 63, 95, 103, 123, 161.

Luchtfotografie Slagboom & Peeters, Teuge. 35, 37, 111, 125.

Maatschappij v. d. Brugse Zeevaartinrichtingen, Brugge. 132, 133, 135, 137.

Nationaal Foto Persbureau, Amsterdam. 24, 110.

Nationaal Scheepvaartmuseum, Antwerpen. 120, 121.

Niestern-Sander, Delfzijl. 169 onder.

F. Ophals, Antwerpen. 102, 163 boven, 164, 165 boven, 169 boven.

Fl. van Otterdijk, Antwerpen. 124, 173.

PZC Vlissingen. 50, 51, 73, 75, 104, 189.

J. F. van Puyvelde, Brussel. 148, 150, 152.

A. Simpelaar, Terneuzen. 91.

Stad Antwerpen, havenbedrijf, Antwerpen. 14, 117, 119.

Stedelijke Musea Brugge, fonds Zeebrugge. 130, 136.

J. J. Steketee, Vlissingen. 42, 53

Foto omslag: De brandende Attican Unity op 26 augustus 1977 (Slagboom).

Bronnen:

Bij het samenstellen van "De Westerschelde bij storm en mist" werden de navolgende bronnen geraadpleegd:

J. W. J. Baron van Haersolte: "Het gulden boek der zee", 1918.

L. W. de Bree: "Zeeland 40-45", deel 1, 1979.

J. van Beylen en C. Mermans: "Zeil en stoom op de Schelde", 1977.

M. P. de Bruin: "Aan de rede", 1975.

M. P. de Bruin en T. Kannegieter: "Zeeland bij gaslicht", 1974.

"British vessels lost at sea, 1939-1945", 1947.

H. T. Tenton and J. J. Colledge: "Warships of World War II", vol. 5, 1962.

J. L. Moulton: "Battle for Antwerp", 1978.

J. Rohwer en G. Hummelchen: "Chronology of the war at sea", 2 vols.

L. A. Sawyer and W. H. Mitchell: "The Libertyships", 1973.

C. Smit: "De Belgisch-Nederlandse permanente commissie van toezicht op de Scheldevaart 1840-1976", 1976.

R. Sodenkamp: "Tot ondergang gedoemd", 1976.

J. W. Stock: "Zeebrugge en Oostende 1918", 1979.

R. W. Thompson: "De 85 dagen", 1961.

De Westerschelde als scheepvaartweg, rapport Rijkswaterstaat, 1977.

J. Wesseling: "De geschiedenis van Terneuzen", 1962.

M. H. Wilderom: "Tussen afsluitdammen en deltadijken", deel III, 1968.

Periodieken:

De Belgian Shiplover, Lekko, Lloyd's register of shipping, de Middelburgsche Courant, de Provinciale Zeeuwse Courant, Registers Bureau Veritas, de Terneuzense Courant, de Vlissingische Courant, Wandelbaar/Sur l'Eau, Zeeuws Tijdschrift en verder diverse haven- en gemeentegidsen.

Archiefonderzoek is verricht bij de navolgende instellingen:

Archief van de het waterschap Walcheren, Nederlands Loodswezen, Rijkswaterstaat Zeeland (afdeling NXB) en verder zijn aantekeningen van diverse privépersonen geraadpleegd.

Inhoudsopgave

Literatuuropgave en bronnen	4
Verklaring van gebruikte afkortingen	6
Voorwoord	7
Geschiedenis van de Schelde	9
De bevaarbaarheid van de Westerschelde	19
Van de loodspost Wandelaar tot Breskens	26
Van de loodspost Steenbank tot Vlissingen	40
De Westkappelse zeedijk	52
De rede en het havengebied van Vlissingen	61
De Schoone Waardin	80
Het Pas van Terneuzen en de Everingen	85
Het Middelgat en het Zuidergat	98
Het nauw van Bath	106
De vaarweg bij Antwerpen	113
De Eerste Wereldoorlog	128
De Tweede Wereldoorlog	138
Het Loodswezen	154
De Sleepvaart op de Schelde	161
Wrakopruiming en bergingen in het Westerscheldegebied	172
Lijst van gezonken schepen 1860-1982	178
Register scheepsnamen	190

Verklaring van gebruikte afkortingen

ADM	Amsterdamse Droogdok Maatschappij te Amsterdam.
BRT	Bruto register tonnage. Dit is de bruto inhoud van het schip, uitgedrukt in registertonnen. Een registerton is een inhoudsmaat die gebruikt wordt bij de scheepsmeting. 1 Registerton = 100 kubieke voeten = $1000/353 \text{ m}^3 = 2,83 \text{ m}^3$.
CMB	Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A. Antwerpen.
CTL	Constructive Total Loss. Verzekeringsterm uit het Engelse verzekeringsrecht welke aangeeft hoe groot de schade is. In de praktijk houdt dit vaak in dat de reparatiekosten de waarde van het schip overtreffen.
DWT	Deadweight tonnage (doodgewicht). Onder deadweight capacity of het draagvermogen van het schip verstaat men het aantal gewichtstonnen aan lading, brandstof, proviand, zoet water enz., dat een schip maximaal mag vervoeren. Dit wordt meestal aangegeven in Engelse tonnen van 1016 kg (= Dwt.)
DGSM	Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken.
HAPAG	Hamburg-Amerikanische Packetfahrt A.G. te Hamburg.
lpk./pk	Aanduiding die vaak gebruikt wordt om de sterkte van een sleepboot aan te geven. Deze wordt gemeten in paardekrachten en wel in verschillende vormen. Zo onderscheiden we lpk. = Indica-teurvermogen, Apk. = Aspaardekrachten en nog een aantal andere.
KNSM	Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij te Amsterdam.
KZHRMS	Koninklijke Zuid-Hollandse Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen te Rotterdam.
KMS	Koninklijke Maatschappij "De Schelde" te Vlissingen.
LCT	Landing Craft Tanks.
LLWS	Laag Laag Water Spring.
LPG	Liquefied Petroleum Gas.
LST	Landing Ship Tanks.
NAP	Normaal Amsterdams Peil.
NDL	Nord Deutsche Lloyd te Bremen.
NKD	Nul Krijgs Depot (Zero depot de la guerre). Vlaamse term die te vergelijken is in Nederland met NAP.
OSRD	Opsporings- en Reddingsdienst (Koninklijke Marine).
PSD	Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland.
PZC	Provinciale Zeeuwse Courant.
RSL	Red Star Line te Antwerpen (New York).
RSV	Rijn-Schelde-Verolme te Rotterdam.
RWS	Rijkswaterstaat.
URS	Unie van Redding- en Sleepdienst N.V. te Antwerpen (vaak aangeduid als de Union).
VOC	Verenigde Oostindische Compagnie.
VHF	Very High Frequency. Vorm van lokaal radioverkeer tussen wal en schip. Voor de Westerschelde in gebruik in combinatie met radar. (Radarbegeleiding). Ook bekend als marifoon.
VE-Day	Victory Europe Day.
WIC	West-Indische Compagnie.
Wvpl.	Waterverplaatsing, het volume of het gewicht van de verplaatste hoeveelheid water bij een be-paalde diepgang van een vaartuig en daarmee het gewicht van dat vaartuig behorend bij die diep-gang. Meestal wordt deze tonnenmaat gebruikt bij oorlogsschepen en deze geeft dan de grootte van het schip aan. Voor onderzeeboten geldt een waterverplaatsing onder c.q. boven water.

Voorwoord

Vooral de laatste decennia is de Westerschelde vaak in het nieuws geweest door de vele scheepsongevallen. Er is wel eens geschreven dat deze vaarweg tot de 10 gevaarlijkste van de wereld behoort. De laatste jaren is echter een verbetering ingetreden. Vooral door de verregaande techniek (waaronder radar en VHF) is het aantal ongevallen afgenomen. Toch komt de Westerschelde door een aanvaring of stranding nog regelmatig in het nieuws. En tevens trekt de ongewoon harde concurrentie tussen verschillende sleepvaartrederijen de aandacht.

In „De Westerschelde, bij storm en mist” behandelen we het hele Westerscheldegebied. Hoewel de rivier bij Antwerpen Schelde wordt genoemd, daarna Westerschelde, bij Vlissingen Scheldemonde en vervolgens Noordzee is het geheel niet los van elkaar te zien. Immers de loodsposten Wandelaar en Steenbank liggen feitelijk in de Noordzee, doch deze zijn van direct belang voor de scheepvaartweg die eindigt te Antwerpen. Het geheel duiden we dan ook aan als het „(Wester) Scheldegebied”.

Er is in het verleden over het Scheldegebied nauwelijks iets gepubliceerd. De vele literatuur die er bijvoorbeeld over Wereldoorlog II is verschenen laat het scheepsgebeuren in het vage. Bij het samenstellen van „De Westerschelde, bij storm en mist” is dan ook veel onderzoek verricht, hetgeen niet altijd vlot is verlopen. Er zijn immers talloze Belgische en Nederlandse instanties die te maken hebben met deze vaarweg. Aan archivering is nauwelijks iets gedaan, terwijl ook de oorlogen en de watersnoodramp van 1953 danig hebben huisgehouden.

Toch is er m.i. een goed beeld ontstaan van de gebeurtenissen in de periode 1860-1982. Er is getracht zo volledig mogelijk te werk te gaan, doch gebeurtenissen van geringe omvang zijn niet altijd vermeld, terwijl soms uit de beschikbare stof een keus gemaakt moest worden.

Mijn bijzondere dank gaat uit naar de navolgende personen en instellingen:

M. P. de Bruin (Middelburg), D. P. van Cleemputte (Terneuzen), Mw. H. Evegaars-de Wijs (Oost-Souburg), C. Heijkoop Sr. (Vlissingen), J. A. Heijliger (Middelburg), A. P. Minnebo (Terneuzen), F. Ophals (Antwerpen), Fl. van Otterdijk (Antwerpen), J. F. van Puyvelde (Brussel), Tj. Spanjer (Vlissingen), J. J. Steketee (Vlissingen), J. Verleyen (Brussel). En verder: Het Gemeentearchief Vlissingen, Luchtfotografie Slagboom en Peeters, Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen te Brugge, Ministerie van Openbare Werken, Antwerpen - Oostende, PZC Vlissingen, Waterschap Walcheren te Middelburg, Provinciale Bibliotheek van Zeeland met het daaraan verbonden Documentatiecentrum Zeeuws Deltagebied, Rijkswaterstaat Zeeland (afd. NXB) te Middelburg en de Technische Bibliotheek Zeeland te Vlissingen.

Middelburg, Voorjaar 1983, C. Heijkoop.

Geschiedenis van de Schelde

Als we over de geschiedenis van de Schelde spreken bedoelen we eigenlijk de geschiedenis van de Schelde en Westerschelde(mond).

Het is immers zo dat de rivier tot Lillo Schelde wordt genoemd en daarna tot Vlissingen Westerschelde en vervolgens Westerscheldemon.

De bron van de Schelde is gelegen in het Franse departement van de Aisne, bij Gouy op een aantal kilometers afstand van Le Catelet.

Bij de bron van de Schelde is een herdenkingstableau aangebracht waarop vertaald uit het Latijn staat:

Heldere bron der Schelde
Gelukkig is uw lot
Aan gewijde grond ontstromend
bespoelt en verrijkt gij het edele België
En zoveel roemruchte steden kussende
stroomt gij zwanger de zee in.

Met zwanger wordt hier bedoeld zwanger van schepen.

Deze spreuk in de 18e eeuw aangebracht door kloosterlingen, vervangt vermoedelijk een spreuk uit de Renaissance toen Holland en België nog de Nederlanden waren en de schepen vrij van Antwerpen konden vertrekken.

De naam Schelde komen we in de Romeinse tijd al tegen en dan als Scaldis. De Fransen verbasterden dit tot Scauth en later Escaut.

In de 11e eeuw ontwikkelde de naam zich tot Sceld en later tot Schelde en Schelt. De Schelde komt bij Bleharies België binnen en stroomt dan door de provincie Henegouwen en Oost-Vlaanderen. Hier eindigt in feite de Boven-Schelde en begint de Beneden-Schelde. Daarna is de Schelde erg bochtig en vervolgt haar weg Oostwaarts en vervolgens weer Noordwaarts tot in Antwerpen. Bij Lillo mondt hij dan uit in de Hont- of Westerschelde. Bij Vlissingen wordt de rivier dan Scheldemon genoemd en ter hoogte van de lijn Cadzand-Westkapelle wordt het Noordzee. De totale lengte van de Schelde is ongeveer 384 km, waarvan 107 km in Frankrijk, 207 km in België en 70 km op Nederlands grondgebied.

Sedert het jaar 1000 is de Schelde steeds belangrijker geworden als handels- en verkeersweg. De plaatsen Antwerpen en Gent beginnen zich door de rivier te ontwikkelen. Het scheepvaartverkeer voer in die tijd door het gebied dat we tegenwoordig de Oosterschelde noemen. Pas na de 14e eeuw is de Hont- of Westerschelde belangrijk geworden.

Op oude zeekaarten worden in de 16e eeuw de namen Ooster- en Westerschelde gebruikt, doch later voor de Westerschelde: Honte of Westerschelde. Tegenwoordig spreekt men nagenoeg altijd over de Ooster- en Westerschelde. Het woord Honte betekent zoiets als voortsnellend of voortjagend. Dat de Schelde voortjaagt kunnen we bij Vlissingen wel zien, er is dan niets meer over van het riviertje uit het Franse heuvelland.

In de 16e eeuw ontstaan ook de eerste moeilijkheden omtrent de Schelde. In latere jaren is men deze problemen de „Scheldekwestie” gaan noemen. De zogenaamde Scheldekwestie is altijd een moeilijke zaak geweest tussen Nederland en België, waarbij de toenmalige grote bondgenoten (Engeland, Frankrijk en Oostenrijk) vaak uit eigen belang, een beslissende rol speelden.

Als er tegenwoordig met begreeping tot de Schelde juridische of financiële kwesties aan de orde zijn is het vaak onderhandelen op regeringsniveau met het Scheldetraktaat in het achterhoofd. De dagelijkse zaken, doch dit zijn vaak erg belangrijke, worden besproken in de zogenaamde: Belgisch-Nederlandse permanente commissie van toezicht op de Scheldevaart. Deze commissie werd opgericht in 1840 volgens het verdrag van Londen.

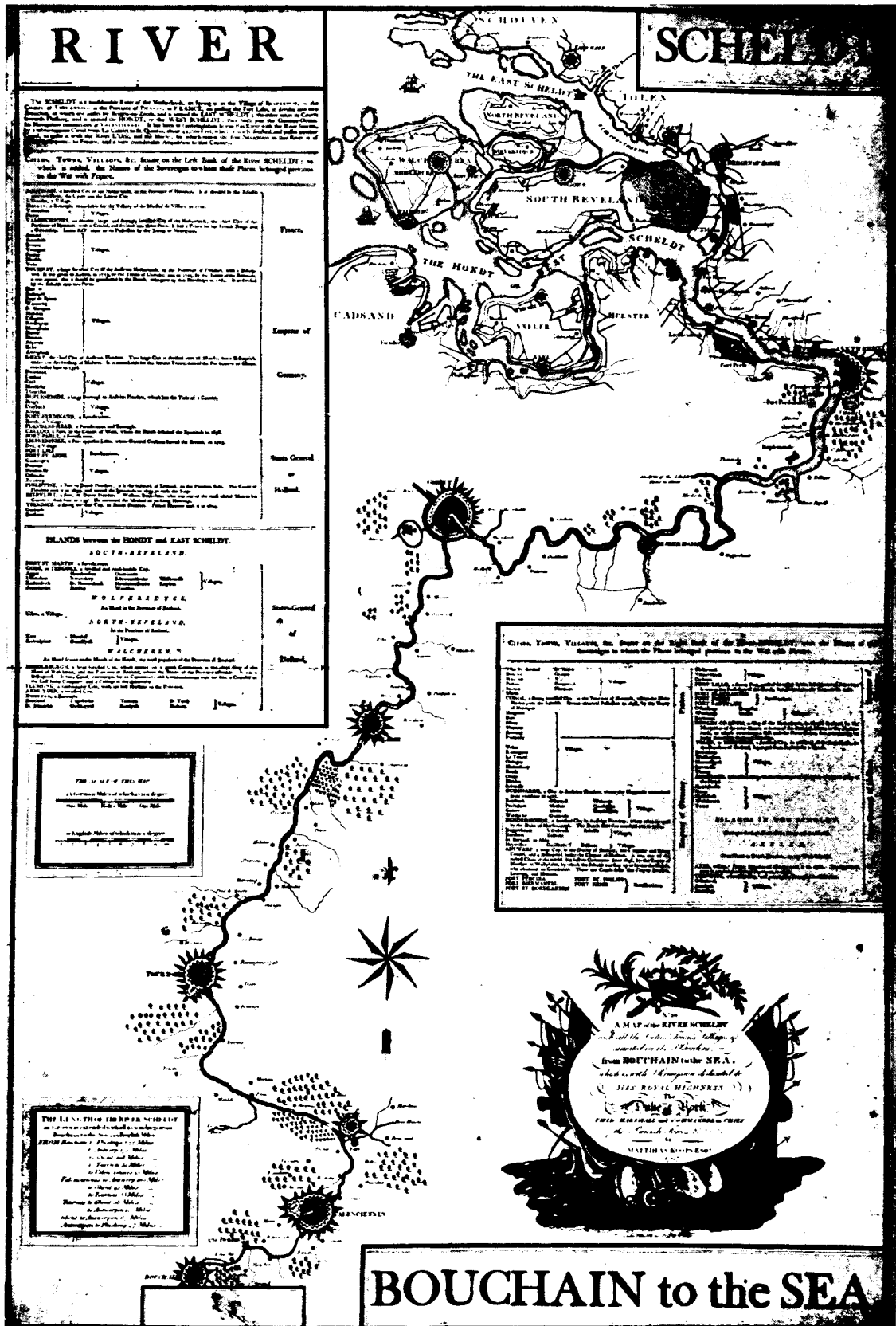
Om eens wat meer over de Scheldekwestie te weten gaan we terug naar de 16e eeuw.

In de 16e eeuw kende Antwerpen een grote bloeiperiode. De haven was een van de belangrijkste van Europa en er heerste een levendige handel. De opstand tegen de Spaanse overheersing en de scheiding tussen de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden maakte een einde aan de bloeiperiode van Antwerpen.

In 1585 blokkeerden Holland en Zeeland de Schelde en deze blokkade werd bekrachtigd door artikel 14 van de vrede van Munster (1648). Door het verdrag van Utrecht gingen in 1713 de Zuidelijke Nederlanden over aan Oostenrijk. De Habsburgse keizer JOZEF II voerde een politiek die gericht was op vrijmaking van de Schelde, desnoods met geweld. Door Frankrijks tussenkomst kon een oorlog tussen de Verenigde Neder-



De bron van de Schelde bij Gouy met latijnse inscriptie.



landen en Oostenrijk voorkomen worden. De Schelde bleef gesloten doch de Nederlanden betaalden een aanzienlijke schadevergoeding aan Oostenrijk.

Na de Franse revolutie verklaarden zij bij decreet dat de Schelde en de Maas voor alle oeverstaten vrij moest zijn, en Franse oorlogsbodems voeren over de Schelde.

De Franse bemoeienis had onder andere te maken dat Frankrijk wel wat zag in Antwerpen in verband met hun aartsvijand Duitsland.

Na 1815 tekenden de grote mogendheden een nieuwe kaart van Europa.

De Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden werden één land en koning WILLEM I begon Antwerpen weer te ontwikkelen.

Na de Belgische revolutie van 1830 poogde de Noordelijke Nederlanden opnieuw de Schelde te sluiten, maar de grote mogendheden grepen in. Het verdrag der 24 artikelen (Londen 1839) hield de soevereiniteit van België in, doch schiep voor de Schelde een aparte regeling. Het artikel erkende vrije scheepvaart op de Schelde, maar Nederland hield het recht tol te heffen voor alle schepen. Verder voorzag het verdrag dat ieder land op zijn eigen grondgebied zorg zou dragen voor de beveiliging, de bevaarbaarheid, de visserij enz.

Verder de verbindingen bijvoorbeeld tussen Rijn en Schelde en als een der vaarwegen door wat voor oorzaak dan ook niet meer bevaarbaar is, dan dienen andere wegen door Nederland ten behoeve van de Belgische scheepvaart beschikbaar te worden gesteld. In het verleden is dat onder andere geweest het kanaal door Walcheren en Zuid-Beveland ter vervanging van het Sloe en de Kreekrak. In latere jaren het bekende Schelde-Rijn kanaal.

De genoemde tol was zeer nadelig voor België, vooral omdat zij de tolgelden die Nederland inde, terugbetaalde aan de schepen.

Overigens was de tol de laatste riviertol in Europa.

Op 12 mei 1863 werd bij verdrag deze tol afgeschaft, waarbij Nederland met een afkoopbedrag van f 36.278.560,- voor eeuwig afzag van het tolrecht op de Schelde.

De ondertekenaars van het verdrag tot de afkoping van de Scheldetol waren de navolgende landen:

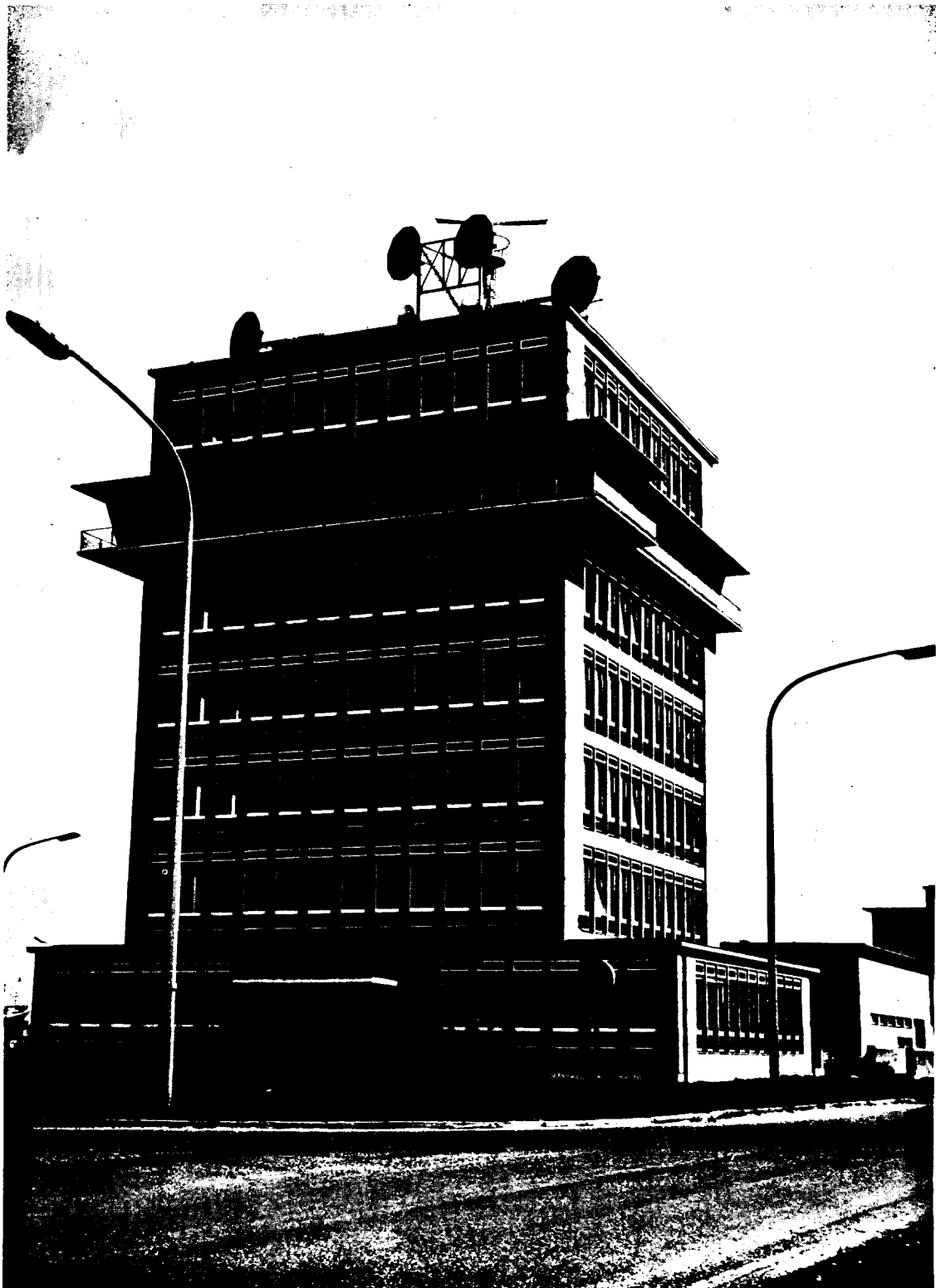
Brazilië, Bremen, Chili, Denemarken, Engeland, Frankrijk, Hamburg, Hannover, Italië, Lübeck, Noorwegen, Oldenburg, Oostenrijk, Peru, Portugal, Pruisen, Rusland, Spanje, Turkije en Zweden.

De navolgende landen traden toe tot het verdrag door het betalen van een aandeel:

Engeland	Fl. 8.728.320,-	Rusland	Fl. 428.400,-
Verenigde Staten	" 2.779.200,-	Bremen	" 190.120,-
Pruisen	" 1.670.640,-	Oldenburg	" 121.200,-
Noorwegen	" 1.560.720,-	Lübeck	" 25.560,-
Frankrijk	" 1.542.720,-	Portugal	" 23.280,-
Denemarken	" 1.096.800,-	Griekenland	" 23.280,-
Mecklenburg	" 1.036.320,-	Argentinië	" 19.680,-
Hannover	" 948.720,-	Chili	" 13.920,-
Hamburg	" 667.680,-	Turkije	" 4.800,-
Oostenrijk	" 549.360,-	Peru	" 4.320,-
Zweden	" 543.600,-	Romeinse Staten	" 3.407,-
Italië	" 487.200,-	Brazilië	" 1.680,-
Spanje	" 431.520,-	Ecuador	" 1.440,-

Afbeelding op pagina 11:

De loop van de Schelde vanaf de bron. Kaart uitgegeven door Matthias Koops te Londen in 1877.



Scheepvaartbegeleiding door middel van radar en VHF, verkeerspost radio-Zandvliet.

Als we anno 1982 een dergelijk verdrag zouden moeten opstellen zou dat er wel heel anders uitzien.

Ter gelegenheid van de vrijmaking van de Schelde werd in Antwerpen op 1 augustus 1863 uitbundig feest gevierd, hetgeen na 100 jaar in 1963 nog eens herhaald is.

Na de Eerste Wereldoorlog vonden de geallieerden en geassocieerden het nodig om tot herziening over te gaan van de verdragen van 1839. (art. 31 verdrag van Versailles). Onderhandelingen gevoerd tussen Nederland en België leidde tot het ontwerp-verdrag van 1920, hetgeen inhoud dat de Schelde duurzaam wordt opengesteld voor de scheepvaart van alle landen met uitzondering van oorlogsschepen. Hoewel dit ontwerp vele moeilijke zaken regelde is het verworpen door de Belgische regering met als voornaamste bezwaren de bepalingen betreffende Belgische oorlogsschepen, het scheepvaartregime in oorlogstijd en de soevereiniteit over de Wielingen.

In 1924 werden de onderhandelingen hervat, doch de Wielingenkwestie werd nu buiten beschouwing gelaten. In april 1925 is tenslotte overeenstemming bereikt, maar in 1927 is dat weer door de Nederlandse Eerste Kamer verworpen. De voornaamste Nederlandse bezwaren betroffen de positie van Antwerpen ten opzichte van Rotterdam als Rijnhaven.

In 1932 werden er opnieuw voorstellen uitgewerkt met de voorlopige regeling van 1924 als basis, doch in 1936 konden deze voorstellen geen genade vinden in Belgische ogen. In 1937 zijn daarop de onderhandelingen gestaakt, echter in 1939 komt er opnieuw een concept voorstel met als voornaamste knelpunten het regelen van de loodsprestaties. Na de Tweede Wereldoorlog volgde er opnieuw besprekingen en tenslotte wordt een overeenkomst gesloten tussen beide landen die in 1957 in werking treedt.

Zoals gezegd worden de onderhandelingen steeds gevoerd in de zogenaamde:



Een kijkje bij radio-Zandvliet.

Belgisch-Nederlandse permanente commissie van toezicht op de Scheldevaart. Na 1960 discussieert deze commissie voornamelijk over technische zaken, zoals de communicatie tussen schip en wal en de VHF*-stations onderling, diepgang van schepen en de rivier, schepen met gevaarlijke lading en de walradarketen.

Reeds in 1952 was over een eventuele radarketen gesproken en er waren proeven genomen. Behalve op begeleiding met mist richtte de ontwikkeling zich ook op het beter plannen van de te verwachten schepen bijvoorbeeld bij de sluizen, dit zeker na ingebruikname van de Zandvlietsluis.

In eerste instantie komt de zogenaamde beperkte walradarketen van de grond, die loopt van Zandvliet-Saeftinge-Waarde tot Hansweert, derhalve het moeilijkste deel van de rivier. Officieel is deze keten op 18 maart 1976 in gebruik genomen. De verdere plannen gaan momenteel in de richting van de gehele Westerschelde en de Scheldemond. De financiering en exploitatie is voornamelijk een Belgische zaak. Het Nederlandse aandeel belooft ongeveer 10%. Eind 1980 is tussen de regeringen volledige overeenstemming bereikt zodat de radarketen in feite kan worden uitgevoerd, doch door de teruglopende economie zijn omtrent de financiering opnieuw problemen gerezen.

Militair gezien zal de Scheldekwestie in de toekomst weinig problemen behoeven te geven. Immers alle betrokken landen zijn lid van de NAVO, terwijl er zelfs een Belgisch oorlogsschip is ingedeeld in een Nederlands smaldeel. Economisch gezien zullen de concurrentieverhoudingen tussen bijvoorbeeld Antwerpen en Rotterdam altijd wel stof tot discussie opleveren, doch deze behoeven niet van ernstige aard te zijn. De hele Wierlingenzaak, is ondanks de havenuitbreidingen van Zeebrugge, een slapende kwestie.

* Ook bekend als marifoon.



De "linkeroever". Op de achtergrond de Kallosluis.

De Nederlandse aanspraken op dit zeegebied (3 zeemijlen uit de kust tot de Zwingrens) lijken niet meer zo actueel te zijn.

Als er problemen komen in dit gebied is dat wellicht een interne Belgische zaak vooral door de concurrentiestrijd tussen Antwerpen en Zeebrugge.

In Antwerpen stelt men dat Zeebrugge meer financiële middelen krijgt toegewezen van de overheid dan Antwerpen, terwijl Zeebrugge geen „klanten” afpikt van Rotterdam maar eerder van Antwerpen.

In de jaren zestig komen er in het gebied van de Schelde heel andere problemen om de hoek kijken. De "Geschiedenis" wordt nu meer bepaald door problemen rond het milieu, de industrialisatie enz.

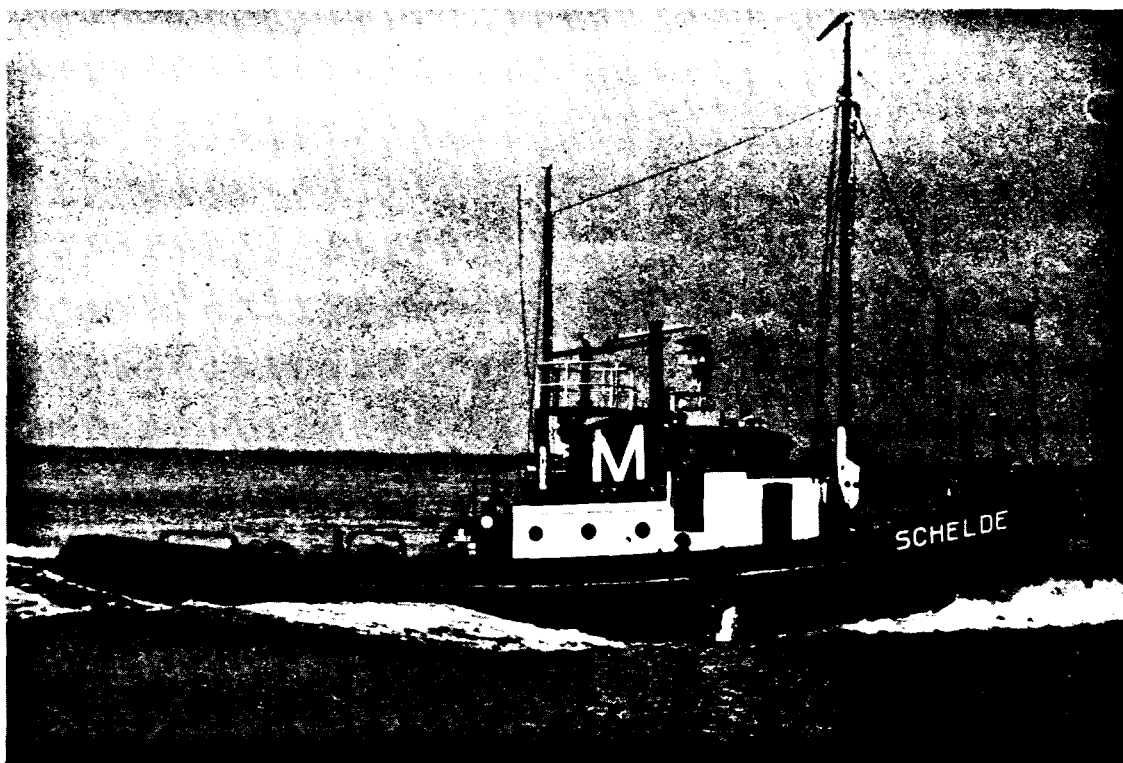
In Antwerpen is de gehele zogenaamde "rechter oever" ontwikkeld tot een groot industriegebied en plannen voor verdere havenuitbreidingen liggen gereed. De verdere ontwikkelingen omvatten industrieën en havens op de zogenaamde "linker oever". De rechter is immers "vol" op Belgisch grondgebied en de andere mogelijkheden zijn dan op de linker oever. Reeds in de jaren zestig zijn er plannen ontworpen om te komen tot de zogenaamde bochtafsnijding bij Bath. Antwerps droom om schepen veilig tot wellicht 100.000 Dwt. te ontvangen zou dan in vervulling kunnen gaan.

Doch plannen voor de bochtafsnijding stuiten bij Nederland en zowel Belgische als Nederlandse natuurbeschermers op veel bezwaren.

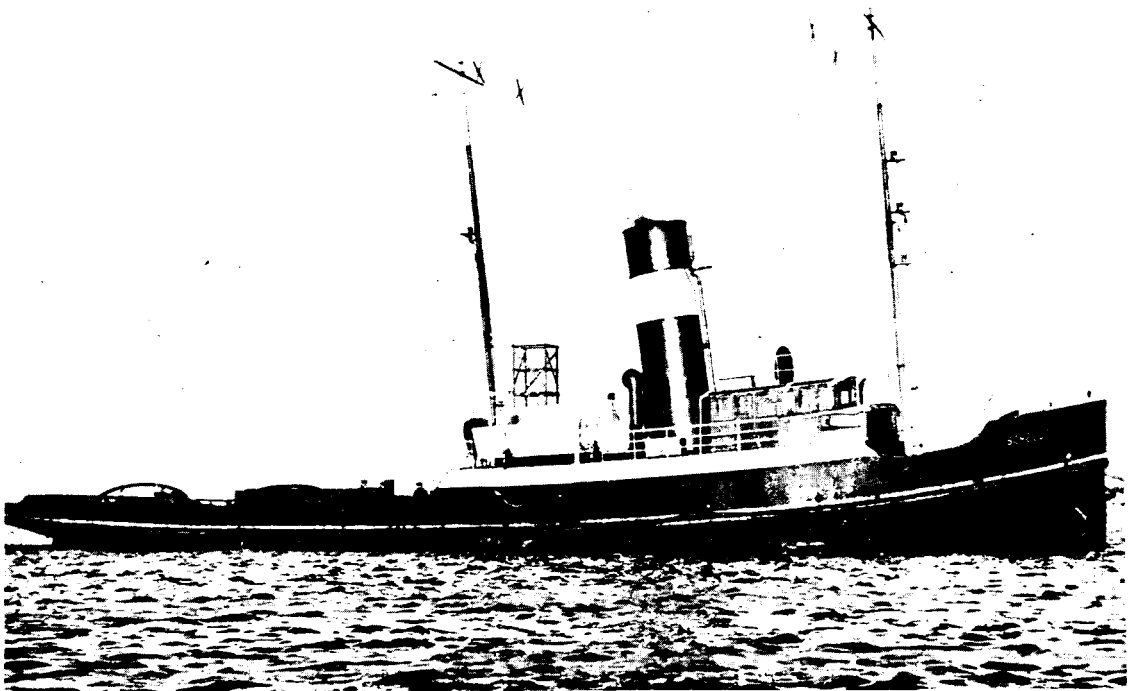
Een ander heet hangijzer is het zogenaamde "Baalhoekkanaal".

Zoals gesteld ligt Antwerps enige uitbreidingsmogelijkheid op de linker Scheldeoever.

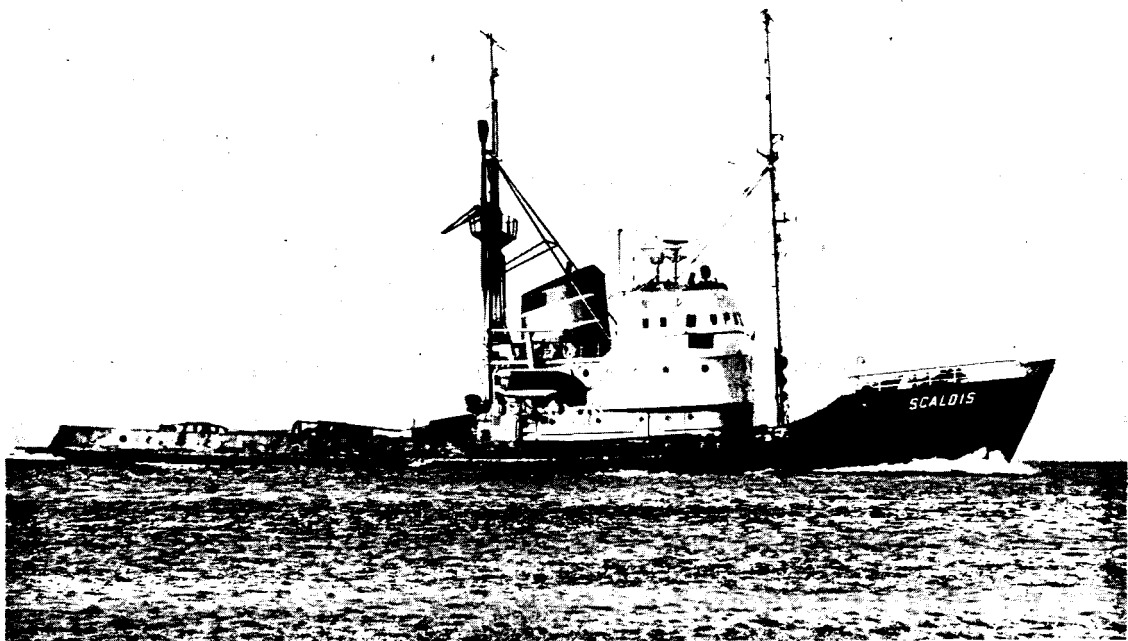
De functie van deze uitbreiding moet gezien worden in functie van goederenoverslag. Van 1950-1976 is de goederenoverslag verdrievoudigd. De plannen hielden in: een



*Sleepboten spelen vaak een actieve rol in het Scheldegebied. 3 x Schelde.
De Schelde van Willem Muller.*



De Schelde van L. Smit.



De Scaldis van de URS.

sluis aan de Schelde (Kallo), vervolgens een aantal dokken en dan een kanaal dwars door het natuurgebied "Het land van Saeftinge" naar de Schelde. Dit plan zou dan inhouden een voordeur in de vorm van de Baalhoeksluis en een achterdeur in de vorm van de Kallosluis. Aanvankelijk zag ook Nederland en vooral de provincie Zeeland hierin veel mogelijkheden. Zeeland dacht aan een haven- en industriegebied bij Ossenisse en langs het Baalhoekkanaal.

Door de teruglopende conjunctuur in de jaren zeventig, verregaande milieubezwaren en te veel opoffering van landbouwgrond, wijzigen de meningen in Nederland. Ook in België ontstaan problemen in verband met de hoge kosten die Wallonië moet betalen voor Nederlandse eisen van waterzuivering (onder andere de Maas). Er worden alternatieven aangedragen zoals meerdere tracés van het Baalhoekkanaal (Een binnendijks- en een buitendijkskanaal), doch de Staten van Zeeland wijzen alle plannen van de hand. Zij halen namelijk het Baalhoekkanaal uit het streekplan voor Oost-Zeeuws-Vlaanderen.

Eind 1982 is de situatie zo dat Antwerpen vast blijft houden aan de bochtafsnijding bij Bath en het Baalhoekkanaal, doch verder is het een zaak op regeringsniveau tussen België en Nederland, met voor Nederland de afwijzing van de Zeeuwse Staten op de achtergrond.

Een ander aspect wat na de Tweede Wereldoorlog is opgedoken is de verregaande vervuiling en de problematiek rond de kerncentrales.

In de jaren vijftig waren er nog vissers op de Schelde met als thuishaven Doel, Kieldrecht enz., maar de vis is door industrieële vervuiling nagenoeg verdwenen. De grote industrieën op de rechteroever en diverse Zeeuwse zijn hier debet aan.

Ook de aspecten rond kernenergie doen vaak de emoties hoog oplaaien. België heeft bij Doel inmiddels twee kerncentrales en nog twee in aanbouw en Nederland heeft er één bij Borssele.

De jaren tachtig zullen gekenmerkt worden door de voortgaande discussies omtrent Baalhoekkanaal, Bochtafsnijding bij Bath en de industrialisatie met haar problemen. We zullen maar hopen dat voor ons nageslacht een stuk "Scheldegeschiedenis" zal overblijven dat de moeite waard is om behandeld te worden en dat de Westerschelde niet de historie in zal gaan als het zeehavengebied met "historisch gemaakte fouten".

De bevaarbaarheid van de Westerschelde

De bevaarbaarheid op de Schelde wordt over het algemeen bepaald door de diepgang van de schepen. Vooral na de Tweede Wereldoorlog zijn de schepen steeds groter geworden. In Antwerpse en Gentse havenkringen is dan ook vaak aangedrongen om de rivier verder geschikt te maken voor grote schepen. In de loop der jaren en eigenlijk nog dagelijks, zijn omvangrijke baggerwerken uitgevoerd met onder andere als doel de zogenaamde "drempels" op te heffen.

We zullen nu eens nagaan hoe de Westerschelde als scheepvaartweg van de mond tot Antwerpen loopt.

De scheepvaartweg wordt achtereenvolgens gevormd door de mond van de Westerschelde, de Westerschelde, en de Belgische Schelde.

Als gevolg van de getijwerking en de veranderde stroomsituaties is de Schelde een grillige en moeilijk te bevaren rivier. Talloze Nederlandse en Belgische instanties waaronder de Rijkswaterstaat, Dienst Openbare Werken, het Loodswezen en andere houden zich dan ook bezig met de bevaarbaarheid van de rivier.

Over het algemeen kan de scheepvaart op drie manieren de Scheldemond bereiken en wel door de Noordelijke toegangsgeul "Het Oostgat", een uit de kust gelegen Zuidelijke toegangsgeul "Het Scheur" en via de onder de kust lopende "Wielingen". Tussen het Oostgat en Scheur-Wielingen bevindt zich het uitgestrekte bankengebied van de "Raan" c.a. De verbindingsgeulen "Deurloo" en "Spleet" zijn voor de scheepvaart ongeschikt. De Noordwestelijke toegang tot het "Oostgat" bevindt zich ongeveer 6 km uit de Walcherse kust en tussen de banken "Kaloo" en "Kueerens", ligt een drempel die bepalend is voor de diepgang van de scheepvaart. Onder gunstige omstandigheden, hoogwater en springtij, kunnen schepen tot ongeveer 35 voet binnenlopen. Over het algemeen gebruiken kleinere of lege schepen deze vaarweg. De term "West rond gaan" is hier dan ook nogal eens van toepassing.

De "West of Wielingen" is van de Belgische kust gescheiden door de "Paardemarkt" en de "Wenduinebank". In het Noordelijke deel bevinden zich de "Wandelaar" en de "Bol van Heist". Verder naar zee beginnen vervolgens de "Vlaamse Banken". De haven Zeebrugge kan bereikt worden door constante baggerwerkzaamheden in de "Pas van het Zand". (Geul van de Wielingen naar het Scheur).

Het benedenstroomse deel van de "Wielingen" is minder geschikt voor grote schepen (springtij diepte van 38 voet) en sedert het op diepte brengen van het "Scheur" is dat de meest gebruikelijke vaarweg geworden.

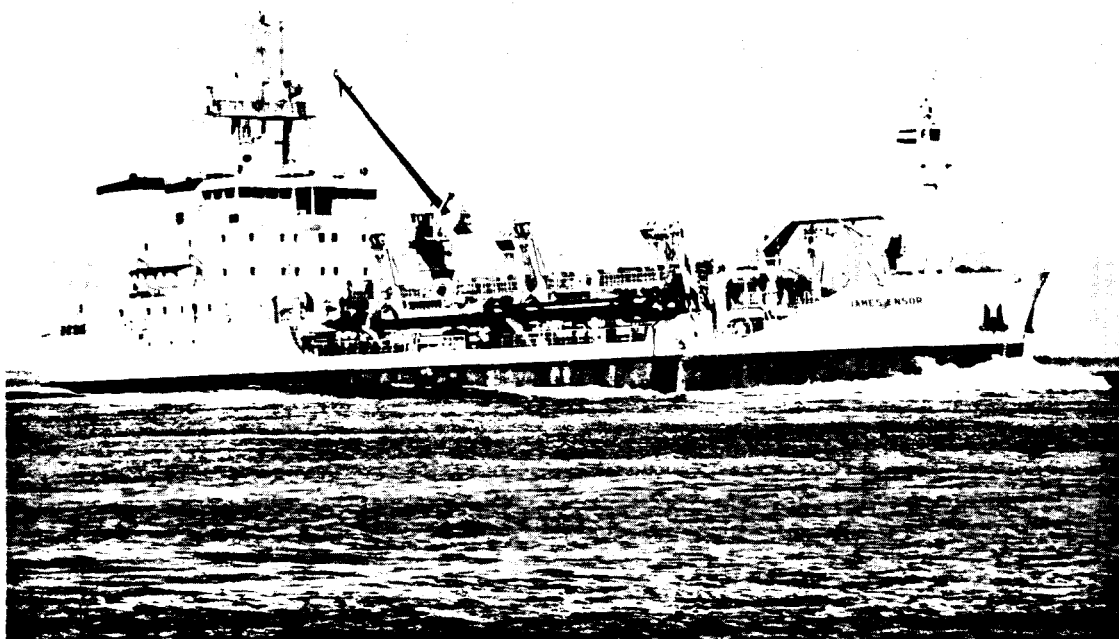
Vanaf 1962 is hier constant gebaggerd met de laatste jaren een zandverwerking van 10 miljoen m³. Deze route met een diepgang van ongeveer 46 voet wordt in de praktijk meestal aangeduid als de "Scheur-Wielingen" route. Het hoofdvaarwater vanaf Vlissingen wordt stroomopwaartse richting achtereenvolgens gevormd door: "De Honte", "Het Pas van Terneuzen", "Het Middelgat", "Het Zuidergat", "Het Nauw van Bath". Het vaarwater boven Bath, en de Belgische Schelde boven Antwerpen en daarna de Boven-Schelde.

Het "Middelgat" is echter per 4 augustus 1980 als hoofdvaarwater vervallen en momenteel is als hoofdvaarwater officieel aangeduid; "De Overloop van Hansweert".

Gaan we nu na de Vlissingse havens verder stroomopwaarts dan zien we aan de rechter-oever, bij de "Hoek van Borssele", een steiger voor de petrochemische industrie in het Sloegebied. Aan de linkeroever bevindt zich bij de "Nieuw Neuzenpolder" de in 1976 verdiepte en vergrote Braakmanhaven met de Scheldesteiger ten behoeve van de Dow Chemical. Enkele mijlen verder krijgen we dan de havens en sluizen van Terneuzen met de toegang tot het Kanaal van Terneuzen naar Gent.

Aan het "Middelgat" ligt de haven van Hansweert met de toegang tot het Kanaal door Zuid-Beveland. Dit kanaal dat bijna alleen door de binnenvaart wordt gebruikt is in betekenis afgenomen door de Schelde-Rijnverbinding. In het verleden echter zijn met binnenschepen meerdere ongelukken gebeurd omdat zij na het verlaten van de sluizen bij Hansweert, direct in de door de zeevaart gebruikte hoofdvaarweg terecht kwamen. Zoals reeds eerder is aangegeven is het "Middelgat" sedert 1980 geen hoofdvaarwater meer. De grote schepen gaan nu via de "Overloop van Hansweert". De binnenvaart en lege kustvaarders maken soms gebruik van het "Gat van Ossensisse". Alle drie de vaarwegen monden uit in het zogenaamde "Zuidergat". Dit "Zuidergat", met de "Bocht van Walsoorden" wordt tegenwoordig wel aangemerkt als het gevaarlijkste deel van de Westerschelde.

Via de "Overloop van Valkenisse" komt de scheepvaart in het beruchte "Nauw van Bath". Behalve nautische aspecten zijn vooral sterke onderstromingen erg gevaarlijk. We herinneren allemaal nog wel de bekende aanvaring tussen de Miraflores en de Abadesa in de winter van 1963. Hier speelde vooral de stroom een grote rol (in scheepvaart-



Op de Westerschelde dient voortdurend te worden gebaggerd om de rivier op diepte te houden. Hier de Belgische sleep-hopperzuiger "James Ensor" in actie.

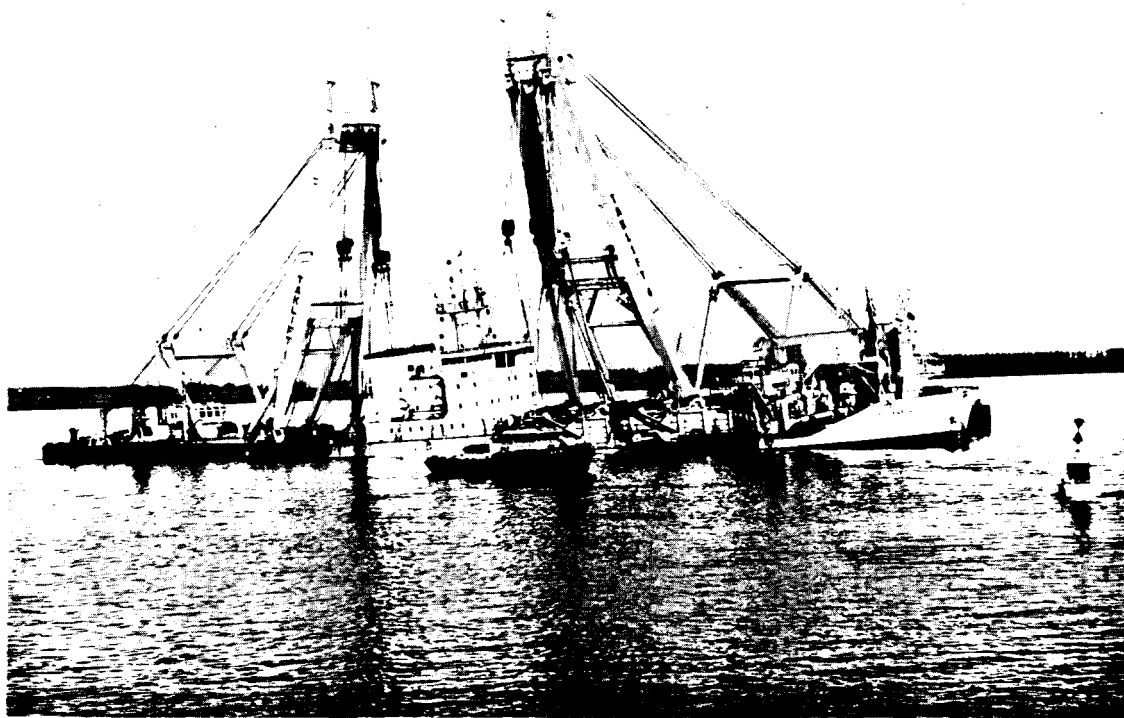
termen: "uit het roer lopen"). Na het "Nauw van Bath" komen we via het vaarwater boven Bath in de Schelde bij Antwerpen. De havens en dokken van de stad, alle achter sluizen gelegen, vinden we aan de rechter oever van de stad. Dicht bij de Nederlands-Belgische grens bevindt zich de Zandvliet-sluis. Deze sluis, in 1967 in gebruik genomen, is een van de grootste in Europa en geschikt om alle schepen die de Schelde bevaren te schutten. Verder stroomopwaarts treft men achtereenvolgens de Boudewijnsluis en de Van Cauwelaertsluis (voorheen Kruisschans). Verder ter hoogte van de stad vinden we nog de Royersluis en de Kattendijksluis. De beiden laatsten zijn weinig meer in gebruik. Op de Westelijke of linker oever is de nieuwe zeesluis Kallo gereed, doch deze sluis die Bfr. 2 miljard gekost heeft kan niet gebruikt worden omdat de plannen voor dit gebied op allerlei weerstanden stuiten. (De bekende problemen rond het Baalhoekkanaal en de bochtafsnijding bij Bath). De Antwerpse havenplannen omvatten verder een eventuele tweede Zandvliet-sluis.

Vanaf de stad Antwerpen is de Schelde dus het domein van de zeevaart en binnenvaart. Verder stroomopwaarts is het een zaak van alleen de binnenvaart. De Schelde is bevaarbaar vanaf Cambrai en door middel van een uitgebreid net van kanalen is de Schelde verbonden met de Somme, Oise, de Dender, Maas en een aantal andere rivieren en zelfs met de Noordzee.

Via de Schelde is Antwerpen direct of indirect verbonden met Frankrijk, Duitsland en Nederland. Hierbij vervullen verschillende kanalen zoals het Albertkanaal, Kanaal Gent-Terneuzen, Schelde-Rijnverbinding, en vele anderen een rol.

De Schelde kunnen we vanaf Lillo in stukken verdelen te weten:

Van Lillo naar Antwerpen: De Beneden-Zeeschelde (30 km).



Hetzelfde schip, nu gezonken nabij Kruiningen na beschadigd te zijn door eigen zuigbuis, februari 1982.

Van Antwerpen tot Gent-Brugge: De Boven-Zeeschelde (77 km).

Van Gent-Brugge tot de Franse grens: De Boven-Schelde (15 km).

Van de Franse grens tot Condé een stuk van 14 km.

Van Condé tot Bouchain een stuk van 34 km.

Van Bouchain tot Cambrai een stuk van 13 km.

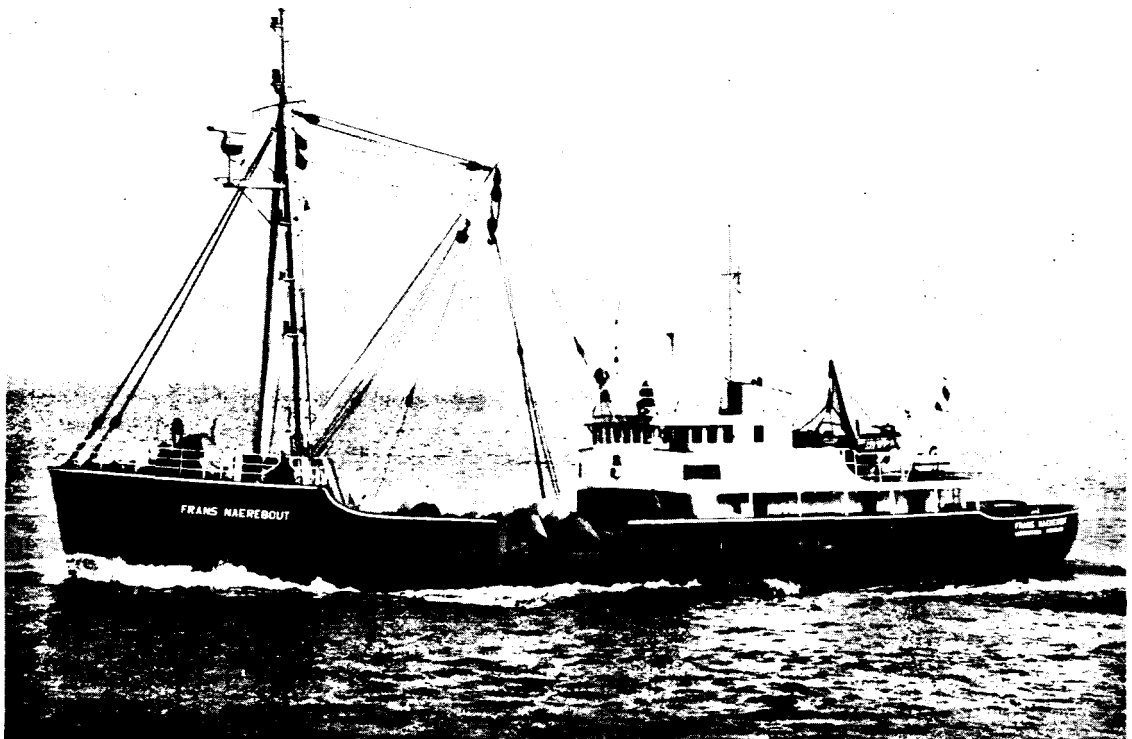
In dit gebied varieert de bevaarbaarheid van 300 tot 1350 ton en er zijn ongeveer 22 sluizen.

Er wordt nog steeds gewerkt om de bevaarbaarheid in dit gebied te verbeteren. Verschillende bochten zijn inmiddels gekanaliseerd.

De gehele bevaarbaarheid van de Westerschelde, dat wil zeggen van Antwerpen tot zee wordt in feite bepaald door de diepteligging van de "drempels". Op deze drempels wordt zeer frequent gepeild en baggerwerken zijn dan ook aan de orde van de dag. Op de overgang van De Honte en Het Pas van Terneuzen ligt de drempel van Borssele. Na 1972 moest hier permanent gebaggerd worden om verontdieping tegen te gaan. Omvangrijke baggerwerken werden eind van de jaren zestig uitgevoerd om de drempel van Baarland (tussen Het Pas van Terneuzen en het Middelgat) op diepte te houden. De drempels van Hansweert, Valkenisse, Bath en Zandvliet konden na omvangrijke baggerwerken op peil worden gehouden.

Deze baggerwerken in uitvoering sedert 1905 zijn voor rekening van de Belgische Staat en belopen 15 mnl. m³ baggerspecie per jaar.

Een deel hiervan wordt op andere plaatsen in de rivier teruggestort en een klein deel is te gebruiken voor andere doeleinden. Soms wordt er ook zand gewonnen en wel voor dijkverhogingen, het opspuiten van industrieterreinen en andere bestemmingen.



Betonning en bebakening zijn van essentieel belang voor een veilige vaart. Hier het betonningsvaartuig "Frans Naerebout".

Naast diepte en diepgang van schepen bepalen ook andere factoren de bevaarbaarheid van de Westerschelde. Bochten in de rivier en zogenaamde "dwarsstromen" kunnen de bevaarbaarheid beïnvloeden.

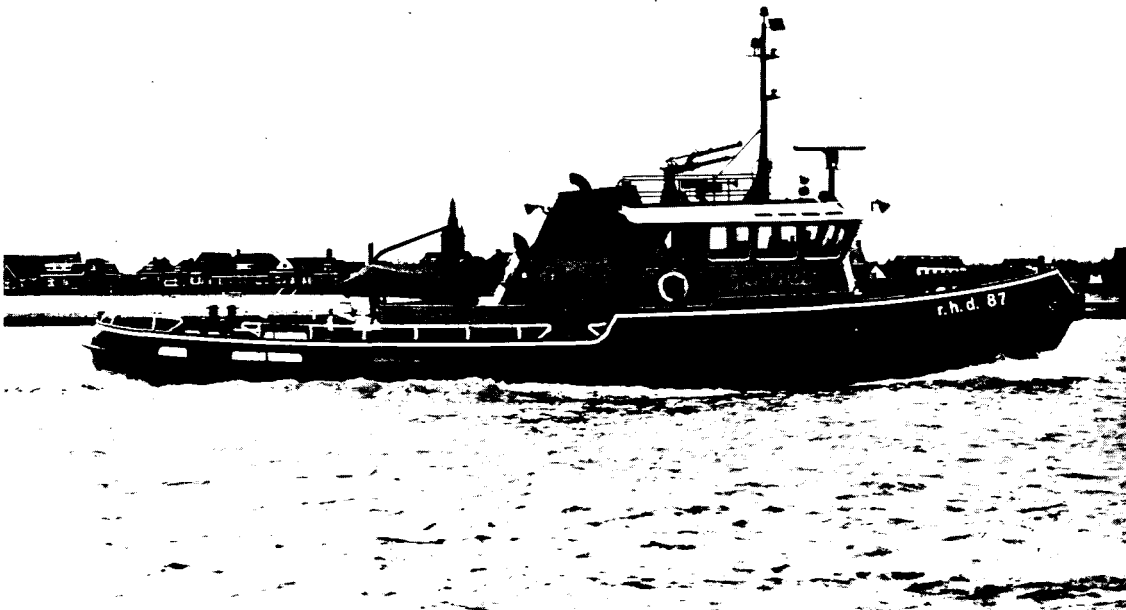
Per etmaal stroomt tweemaal een hoeveelheid van 1 miljard m³ water tussen Vlissingen en Breskens, over een breedte van ongeveer 5 km, de Westerschelde in om na enkele uren weer uit te stromen.

De vloedduur is in Vlissingen 5 uur en 57 minuten tegen bij Antwerpen 5 uur en 16 minuten. De ebduur is 6 uur en 28 minuten bij Vlissingen en 7 uur en 9 minuten bij Antwerpen. De gemiddelde stroomsnelheden bij gemiddeld tij variëren dan ook bij vloed slechts van 1.15 m/sec. bij Vlissingen tot 1.60 m/sec. bij Antwerpen. Er kan echter in bepaalde gevallen een grotere stroomsnelheid ontstaan. Bij samenkomst van een vloedschaar en een ebgeul ontstaat een verval en diensgevolge hoge stroomsnelheden in richting afwijkend van die in de scheepvaartgeul. Deze zogenaamde "dwarsstromen" kunnen de navigatie bemoeilijken en zijn zeer verradelijk. Een en ander is mede de oorzaak geweest van de al eerder genoemde aanvaring tussen de tankers MIRAFLORES en ABADESA op 25 februari 1963. De Miraflores bleek te zijn gekomen in een dwarsstroom komende uit de "Zimmermangeul" en lopende naar de "Schaar van de Noord".

Normaal is de stroomsnelheid in dit gebied beneden de 2 m/sec., doch achteraf is gebleken dat de stroomsnelheid 3 tot 4 m/sec. moet zijn geweest.

Voorbeelden van bochten in de Westerschelde die de bevaarbaarheid beïnvloeden zijn de bocht van Bath met een kleine kromtestraal en de oostelijke uitloop van de "Overloop van Hansweert".

Verbetering van het "Nauw van Bath" wordt bestudeerd in het Waterbouwkundig Labo-



Patrouillevaartuig van het DGSM varende ter hoogte van Terneuzen. Onmisbare schakel voor een veilige vaart in het Scheldegebied.

ratorium in Borgerhout bij Antwerpen. Oorspronkelijk zocht men in de richting van "stirling" van het bestaande vaarwater, doch momenteel wordt er gewerkt en onderhandeld over een drastische bochtafsnijding waarbij het natuurgebied van het "Land van Saeftinge" vrijwel geheel gespaard zal blijven.

Behalve een veiliger "Nauw van Bath" zal ook de vaarweg met 3 km bekort worden. Het is echter wel zo dat alle veranderingen aan het stroomgebied van de Westerschelde zeer nauwkeurig bestudeerd dienen te worden. De natuur laat niet zo maar ingrijpen en er zijn allerlei voorbeelden te over die aantonen dat menselijk ingrijpen vergaande gevolgen heeft. We denken hierbij alleen maar aan de Deltawerken.

In de jaren zestig gaan in Antwerpse kringen stemmen op om de Westerschelde bevaarbaar te maken voor schepen met een tonnage van 125.000 Dwt. en een diepgang van circa 16 meter. Zo ver zal het echter nooit komen. Er komen wel grotere schepen, ongeveer 120.000 Dwt. doch zij gaan niet geheel geladen naar Antwerpen of Gent.

Zij worden dan "gelicht" op een tweetal plaatsen t.w.: de Westelijke inloop van de Everingen en de Put van Terneuzen.

Voor het feit dat er geen grote schepen Antwerpen kunnen bereiken heeft België zelf al een "oplossing" gevonden namelijk om bij Zeebrugge een grote in zee liggende haven te projecteren en te bouwen.

De bevaarbaarheid en alsmede de veiligheid is niet alleen een zaak van waterhuishoudkunde, maar ook een zaak van reglementen, afspraken enz. De vaart op de Wester-



"Dwarsstromen" kunnen een oorzaak zijn van aanvaringen. De brandende "Miraflor" in het Nauw van Bath, februari 1963.

schelde is momenteel geregeld bij het "Binnenaanvaringsreglement" van 28 augustus 1926, gewijzigd in 1935. Verder het "Bijzonder aanvaringsreglement Westerschelde" van 14 augustus 1924, laatstelijk gewijzigd in 1938.

Genoemde bepalingen zijn inmiddels totaal verouderd en dateren in feite uit de tijd van de zeil- en stoomvaart. Daarnaast gelden voor het Belgische deel van de Schelde de regels van het: Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde van 1926, en gewijzigd in 1969.

Door de veranderende binnenvaart op de Schelde (Schelde-Rijn verbinding) en de vergaande afspraken in Europees verband zijn Nederland en België begonnen de reglementen op elkaar af te stemmen.

Hierbij komen dan ook nog aanvullende bepalingen voor de zeeschepen.

Eind 1979 is er in principe overeenstemming bereikt over een nieuw scheepvaartreglement voor de (Wester)schelde*. In dit concept zijn beperkingen opgelegd. Voorts zijn de regels waaraan de zeevaart zich buitengaats houdt ook van toepassing op de Schelde. Alleen het "strijdpunt" over regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is buiten het ontwerp gehouden en derhalve niet opgelost**.

De bevaarbaarheid en veiligheid op de Westerschelde zal nu en in de toekomst een zaak blijven van waterstaatingenieurs achter bureau's, loodsen op de brug van een schip, en commissies achter de conferentierafel, en wellicht milieugroepen op de oevers.

* Per 1 jan. 1982 geldt het "Scheepvaartreglement Westerschelde".

** Voor de Nederlandse havens aan regels gebonden. Voor de Belgische havens in ontwerp.

Van de loodspost Wandelaar tot Breskens

In dit hoofdstuk behandelen we het Vlaamse kustgebied van Oostende tot Breskens. Derhalve dus een stukje Noordzee met een deel der Vlaamse banken en de Wielingen. Dit zeegebied ligt geografisch ongeveer tussen: 51.25 Noord en 02.50 Oost, en wordt vaak aangeduid met "de West". Dit gebied is eigenlijk de scheepvaartroute voor alle vaart komende vanuit het Kanaal met bestemming Antwerpen of een van de andere Nederlandse of Belgische Scheldehavens. (Oostende, Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Gent), en de uitgaande vaart richting het Kanaal.

Ter hoogte van de boei A1 ligt een Belgische loodsboot op station die de scheepvaart van loodsen voorziet of hen weer aan boord neemt. Ook het scheepvaartverkeer met bestemming één van de Vlaamse havens kunnen hier een loods krijgen. De Vlaamse havens zijn voornamelijk vissersplaatsen en toeristenoorden. Oostende en Zeebrugge hebben voor de scheepvaart nog een andere betekenis. In Oostende is de Belgische Marine gestationeerd en Zeebrugge is een steeds grotere haven aan het worden voor alle vormen van goederenvervoer. Momenteel zijn hier werkzaamheden in uitvoering met het doel een grote haven in zee aan te leggen.

Een andere, doch zeer belangrijk aspect van deze plaatsen is, de zogenaamde ferry-diensten op Engeland die vooral na de Tweede Wereldoorlog snel zijn toegenomen. Deze toename is vooral te danken aan de "Car Ferry" die de reiziger in de gelegenheid stelt zijn auto mee te nemen.

Van Oostende en Zeebrugge uit opereren de navolgende maatschappijen: Oostende naar Dover en Folkestone met Sealink, een combinatie van de British Railways Board en in Brussel gevestigde Regie voor Maritiem Transport. Vanuit Zeebrugge naar Hull met de North Sea Ferries en vanuit Zeebrugge naar Dover en Felixstowe de Townsend Thorensen Car Ferries.

De beruchte Vlaamse banken worden over het algemeen gemeden door de scheepvaart. De vaarroute ligt aanzienlijk noordelijker en alleen het kustverkeer en de kanaalferries lopen tussen of over de banken.

Na de Vlaamse banken ligt de vaarroute dicht bij de kust en de inkomende vaart kan afhankelijk van de diepgang kiezen tussen de route Wielingen of Scheur-Wielingen om vervolgens de rede van Vlissingen te naderen.

Aan het eind van de jaren zeventig is in de Wielingen een nieuw ankergebied aangewezen. Dit ankergebied, de zogenaamde Wielingen-Noord, geeft nogaleens problemen omdat schepen gaan "driften" of zelfs vastlopen. Als oorzaken voor scheepsongevallen in het beschreven gebied kunnen we over het algemeen twee oorzaken aangeven: namelijk strandingen en aanvaringen of een combinatie van beiden.

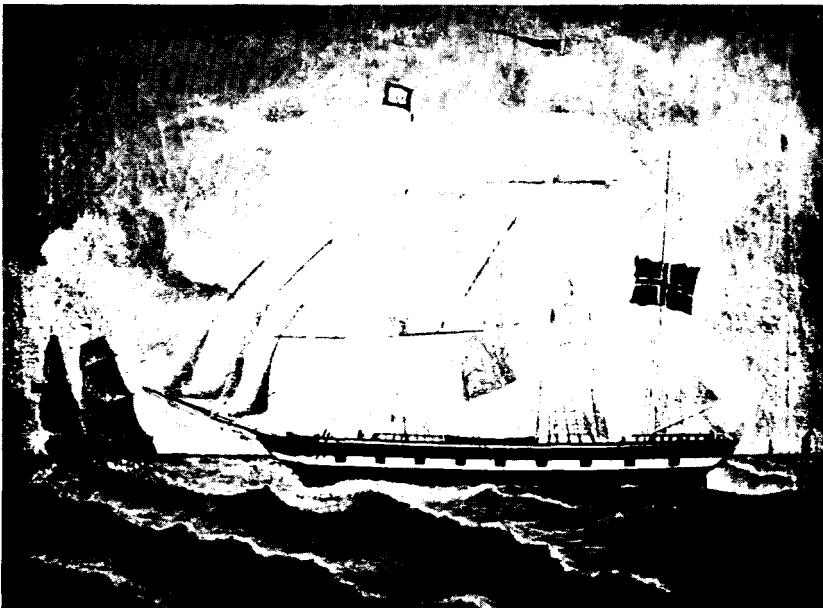
We verplaatsen ons nu naar de zeventiger jaren van de vorige eeuw en wel naar februari 1877 toen het Engelse barkschip ELIZA MAC LAUGHLAN (1861 - 678 Brt.) tijdens stormweer op het strand van Cadzand liep.

De bark kwam niet meer vlot en is ter plaatse verkocht en gesloopt.

In 1875 was de Stoomvaart Maatschappij Zeeland opgericht met het doel een regelmatige vaart op Engeland. Deze maatschappij begon haar dienst met twee voormalige blokkadebrekers, doch de dienst was slecht voorbereid. In 1879 ging een van deze schepen verloren hetgeen een zware tegenslag betekende. Dit schip de STAD VLISSINGEN (1865 - 1816 Brt.) liep tijdens zware mist bij Nieuwe Sluis aan de grond in de nacht van 14 op 15 december 1879. De Stad Vlissingen zat op een stenen berm en kwam met het voorschip geheel droog te zitten waardoor het schip doormidden brak. De aan boord zijnde inventaris werd per opbod verkocht en het wrak gedeeltelijk gesloopt.

In de late avond van 10 februari 1889 strandde tijdens zware storm het Noorse barkschip COLUMBUS (1844 - 231 Brt.) ter hoogte van Cadzand. De plaatselijke bevolking zag onder moeilijke omstandigheden kans de bemanning van het schip te halen. De Columbus was geladen met hout en vele planken en balken spoelden aan op de kust. De lading en het wrak werden later verkocht. Resten van het schip waren tot na de Tweede Wereldoorlog nog zichtbaar.

Op 2 januari 1892 kwam het Belgische passagiersschip NOORDLAND (1884 - 5212 Brt.) welke op weg was met 400 passagiers naar New York, ter hoogte van het voormalige vuurschip Wandelaar, in aanvaring met het salpeter geladen ijzeren Engelse barkschip CHILDWALL (1868 - 1334 Brt.). De gevolgen waren verschrikkelijk, de Childwall werd nagenoeg middendoor gevaren en zonk onmiddellijk. Van de 23 bemanningsleden en de Nederlandse loods, konden er slechts 8 en de loods gered worden. Een aantal van hen hadden zich vastgeklemd in de mast en konden pas na uren worden opgepikt. De Noordland die zwaar beschadigd was keerde terug naar Antwerpen. De Noordland was een van de passagiersschepen van de in Antwerpen gevestigde Red Star Line. Deze maatschappij heeft vanaf 1872 tot 1931, voornamelijk landverhuizers zoals de emigranten naar Amerika werden genoemd, met verschillende typen schepen vervoerd. Een ander schip, de in 1902 in de vaart gebrachte FINLAND (1902 - 12185 Brt.), liep op zaterdag 19 december 1903 vast op een strekdam bij Nieuwe Sluis. Het schip zat muurvast en kon pas nadat een deel der lading gelost was een week later naar dieper water gesleept worden.



Het Noorse barkschip "Columbus", naar een schilderij in het Noorse scheepvaartmuseum.

Openbare Verkoop tegen Contante betaling.

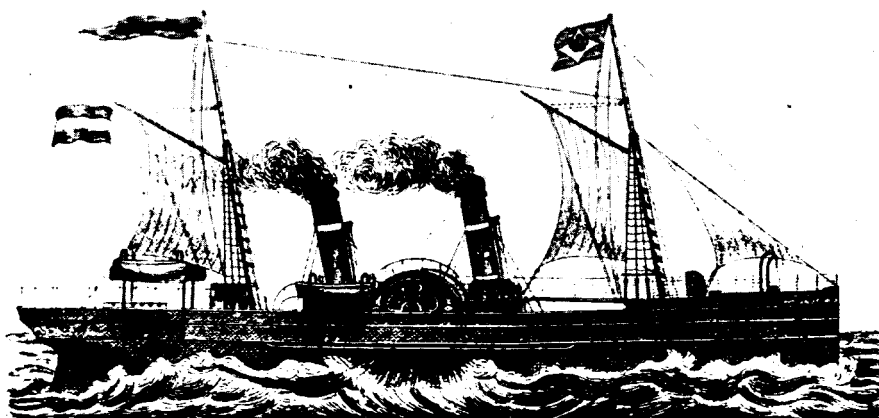
Op **DINSDAG 26 FEBRUARI** 1889, voormiddag te 10 uren, zal ten overstaan van den Notaris H. G. HAMMACHER, en ten verzoeken van den Kapitein NIELS CHRIS TIAAN HALVORSEN, aan het strand onder de gemeente **CADZAND** (Zeeland),

PUBLIEK WORDEN VERKOCHT: HET WRAK

van het Noorsche Barkschip
"C O L U M B U S,"
groot 231 Engelsche Register-
tonnen, zooals het op den dag
der Verkoop zal liggen op
het strand aldaar,
EN NA AFLOOP DAARVAN
den geborgen Inventaris,

bestaande uit:
1 ANKER, KETTINGEN, ZEILEN,
TROSSEN, RONDHOUTEN, enz.
Islichtingen te bekomen bij de
Heeren **DE GROOF & Co.**, Car-
gadoors te *Vlissingen*, den Kapitein
HALVORSEN en ten Kantore van
ge-noemden Notaris te *Groede*.

Aankondiging in de *Vlissingsche*
Courant van 24 februari 1889.



DINER DU 19 JUILLET 1875.

M E N U

Potages • } *Londonderry*
Royale
Cafés à la Richelieu
Petits Pâtés au Ris de veau truffés
Salmon à la Prince Arthur
Filet de Boeuf à la Matignon
Petits Pois
Poulardes en Tortue
Pâté en Croûte truffé à la Bayonnaise
Cafés Froids à la Périgieuse
Opie Blanche de Volaille à la Russe
Céleri au Jus
Pouding à la Flessingue
Rôti de } *Cailles de Vigne*
Windonneaux truffés
Compôte d'abricots
Mayonnaise de Homards à la Navigote
Salade
Terrine de Faisans aux truffes
Gâteau à la Broche
Mougate
Crème Schermer
Gelée Cosmopolite
Dessert
Glace

De Belgische stoomsleepboot John Bull (1880 - 650 lpk.) was in 1900 grondig verbouwd en geschikt gemaakt voor alle werkzaamheden op de Schelde. Hoewel er in die dagen veel werk was voor de John Bull moet zij (of was het een hij) gedacht hebben: Ik zorg zelf maar eens voor een paar leuke jobs. In 1910 ramde de John Bull op de rede van Vlissingen de driemasterschoener CAPELLA (1903 - 310 Brt.) welke onmiddellijk zonk, en op 26 maart 1912 kwam de John Bull ter hoogte van de "Paardemarkt", in aanvaring met de GARONNE (1887 - 905 Brt.) van de Antwerpse Rederij Arment Deppe. De Garonne werd nog door de JOHN Bull op sleeptouw genomen met de bedoeling het schip op een plaat te zetten maar de Garonne zonk weg.

Op 5 april 1913 liep het Duitse stoomschip WIEGAND (1911 - 4849 Brt.) nabij het lichtschip Westhinder op een onbekend voorwerp. Hoewel het schip water maakte stoomde zij door, doch ter hoogte van het lichtschip Wandelaar maakte de Wiegand zoveel water dat de bemanning besloot het schip te verlaten. Een Belgische loodsboot pikte veertien bemanningsleden op en de mailboot PRINS HENDRIK (1895 - 1968 Brt.) een viertal. Sleepboten ontfermden zich over de Wiegand en brachten het schip binnen de pieren van Zeebrugge waar de Wiegand plotseling zonk. Later is het schip geborgen. In mei 1922 strandde bij Heijst het Belgische schip MIDSLAND (1915 - 1085 Brt.). De Midsland was voor de Vlaamse kust een oude bekende. Op 15 november 1916 was het schip onder Nederlandse vlag aangehouden door een onderzeeboot en opgebracht naar Zeebrugge. De Duitsers gebruikten de Midsland als kolenschip, doch in oktober 1918 bij de ontruiming van Zeebrugge is het schip tot zinken gebracht. België legde beslag op de Midsland en een Antwerpse reder kocht het schip van de Belgische Staat. Na de stranding werd de Midsland teruggekocht door de Nederlandse reder, de Scheepvaart en Steenkolen Maatschappij te Rotterdam.

De Algemene Stoomvaart Maatschappij (Wambersie) een inmiddels niet meer bestaande Nederlandse rederij bracht in 1922 een stoomschip in de vaart onder de naam SLOT HONINGEN (1922 - 1753 Brt.). Dit schip werd echter spoedig overgedaan aan een eveneens niet meer bestaande rederij Middellandsche Zeevaart & Co., te Rotterdam, die het als Jonge Catharina in de vaart bracht. De JONGE CATHARINA (1922 - 1753 Brt.) kwam in de nacht van 8 op 9 april 1925 ter hoogte van Knokke in aanvaring met de CLAN MONROE (1918 - 5919 Brt.). De Jonge Catharina zonk direct en alleen de masten en de schoorsteen van het schip staken na de ramp nog boven water uit. Door het snel wegzinken van het schip had de bemanning geen andere keus dan snel over boord te springen. Later is gebleken dat bij deze aanvaring 10 bemanningsleden om het leven kwamen.

Op 26 november 1925 raasde een zware noord-westerstorm langs de Vlaamse kust. De Duitse driemastbark OBOTRITA (1892 - 1477 Brt.) werd op het strand van De Haan (aan zee) geworpen en bleef muurvast op het strand zitten. Bergingspogingen faalden en een storm op oudejaarsdag 1925 wierp de bark nog verder op het strand. Inmiddels was begonnen met het lossen van de lading en de activiteiten rond het schip trokken veel belangstelling van mensen die de feestdagen aan zee doorbrachten. Het lukten de bergers pas begin 1926 om de Obotrita vlot te brengen en het schip dat veel geleden had ging voor de sloop naar Holland.

Op de vele zandbanken voor de Vlaamse kust zijn over het algemeen niet veel schepen verloren gegaan, doch op 27 februari 1929 liep het Engelse schip CROXTETH HALL (1909 - 4243 Brt.) op een bank nabij het vuurschip Wandelaar. Het schip dat op weg was naar Engeland met een lading katoen, maakte spoedig water en kon niet meer gered worden.

Kort hierna en wel op 13 april 1929 liep het Elder Dempster stoomschip GABOON (1915 - 3297 Brt.) op het wrak van de Croxteth Hall en maakte veel water. De Gaboon die

onderschrift bij afbeelding op pag. 28:

Menukaart van de "Stad Vlissingen". Het schip strandde in de nacht van 14 op 15 december 1879 nabij Nieuwe Sluis.

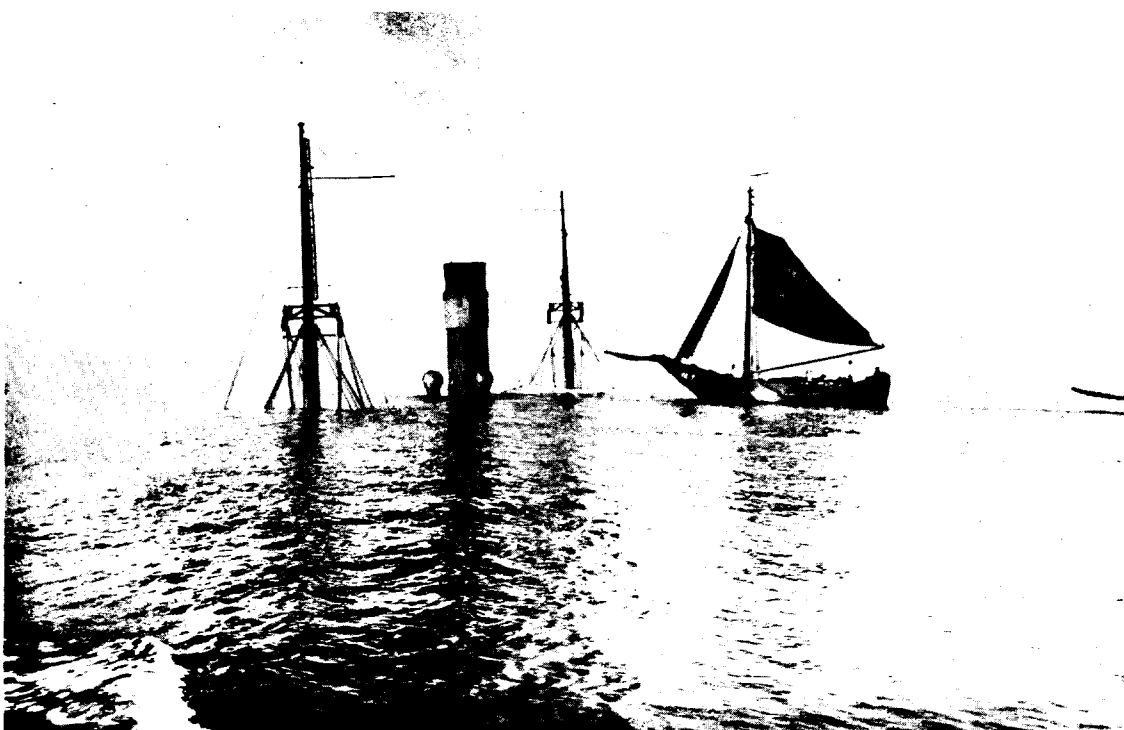
met een lading kolen van Antwerpen op weg was naar Matadi dreigde te zinken, maar de bergingssleepboot WOTAN (1925 - 3350 lpk.), die in Vlissingen op station lag, zag kans het schip drijvende te houden en naar Vlissingen (Rammekens) te brengen. Op deze plaats zijn daarna noodreparaties uitgevoerd en vervolgens ging de Gaboon naar Antwerpen voor verdere reparatie. Alvorens men kon repareren moest eerst de lading kolen uit de ondergelopen ruimen gehaald worden, hetgeen een vuil karwei was.

De Nipponwrakboei ter hoogte van Blankenberge houdt tegenwoordig de naam levendig van het Zweedse schip Nippon dat op die plaats in 1938 na een aanvaring verging. De NIPPON (1937 - 6095 Brt.), welke nog maar 1 jaar in de vaart was, kwam op woensdag 14 september 1938 in aanvaring met het Franse schip AISNE (1914 - 3654 Brt.) en zonk direct. De aanvaring vond plaats in dichte mist en uit Vlissingen en Terneuzen vertrokken direct verschillende sleepboten waaronder de GOLIATH (1921 - 1200 lpk.), de ZWARTE ZEE (1933 - 4200 lpk.), de BALTIC (1915 - 450 lpk.) en de PRESIDENT JOHN P. BEST (1900 - 350 lpk.). Zij konden echter niets meer uitrichten en alleen de 44 bemanningsleden en 4 passagiers uit de boten halen en in Zeebrugge aan land zetten.

Rond het wrak van de Nippon, die tot aan de dekken onder water zat, hadden zich in de loop van de dag tientallen vissersschepen verzameld. Nadat de Zwarte Zee en de Goliath vertrokken waren sloegen zij hun slag en roofden alles wat los en vast zat uit de hutten van het schip. De Nippon die steeds verder wegzakte bleek niet meer te bergen en ligt nog altijd op dezelfde plaats, hoewel in de loop der jaren verschillende malen gewerkt is aan het wrak.

De Tweede Wereldoorlog naderde, en aan de Vlaamse kust waren de militaire activiteiten goed merkbaar. Op 15 maart 1940 loopt ter hoogte van Oostende het Britse schip MELROSE (1906 - 1589 Brt.) op een mijn en gaat ten onder.

In mei 1940 breekt de Tweede Wereldoorlog uit waarbij België en Nederland ook betrokken raken. De oorlog duurde 5 jaar en nadat de Duitsers verslagen waren, bleef er



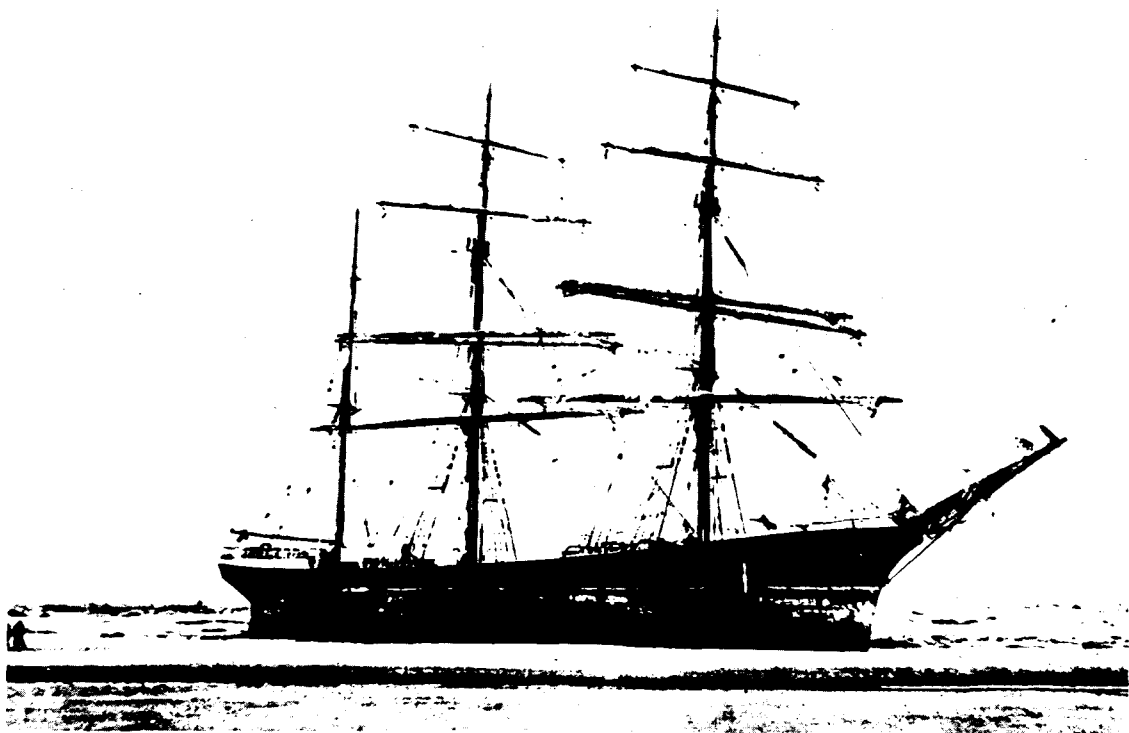
De "Jonge Catharina" met alleen de schoorsteen en masten nog boven water. Een hoogaars uit Breskens houdt de wacht.

aan de Vlaamse kust een groot scheepskerkhof achter. Dat al deze wrakken een gevaar opleverden voor de weer op gang komende scheepvaart bleek al spoedig.

Op 2 juli 1945 liep het Belgische schip EMERAUDE (1903 - 613 Brt.) op het wrak van de EMPIRE PATH (1943 - 6140 Brt.) en zonk. De Emeraude van de John Cockerill Line uit Antwerpen was op weg van Londen naar Gent met stukgoed. De Antwerpse rederij had dit schip in 1920 van de Belgische regering overgenomen en opgeknapt. De Emeraude was namelijk de Braziliaanse Rio Pardo die de Duitsers in oktober 1918 in Zeebrugge tot zinken hadden gebracht. Na het bergen in 1919 was het schip ter koop aangeboden en dus gekocht door de John Cockerill Line, die er 25 jaar, inclusief W.O. II, mee heeft gevaren.

In de vroege ochtend van 25 oktober 1949 verliet het Zweedse schip ASTRI (1937 - 2578 Brt.) de Kruisschans te Antwerpen met bestemming Mombassa. In de namiddag liep de Astri ter hoogte van Zeebrugge op het wrak van de SAMSELBU (1944 - 7253 Brt.) en begon water te maken. Uit Antwerpen vertrok de sleepboot GOLIATH (1921 - 1200 lpk.) en uit Zeebrugge de GRAAF VISART (1940 - 650 lpk.). Zij zagen kans het schip op een zandbank te zetten vlakbij de haveningang (de Môle) van Zeebrugge. Het weer werd slechter en op 26 oktober verliet de bemanning de Astri. Door de zware storm was van een berging geen sprake en het schip zat dan ook meer onder dan boven water. Op 1 november was de storm wat bedaard en op 2 november kon begonnen worden met pompen.

De bergers van de Union die het contract hadden, zagen kans de Astri drijvende te krijgen en op 3 november arriveerde het schip met 4 sleepboten op de rede van Vlissingen. Deze sleepboten, de GOLIATH (1928 - 1800 lpk.), GEORGES LETZER (1945 - 800 lpk.), de DIRECTEUR GERLING (1945 - 650 lpk.) en de MICHEL GERLING (1947 - 650 lpk.) brachten het schip tenslotte weer terug naar Antwerpen waar het in de namiddag van 4



De "Obotrita" op het strand van De Haan (aan zee) in 1925.

november weer arriveerde bij de Kruisschans, vanwaar de reis op 25 oktober ook was begonnen.

In de jaren hierna stoten nog verschillende schepen op wrakken, zoals de MARTAGON (1945 - 7086 Brt.) in december 1950, en de INGER MARIE (1922 - 2341 Brt.) in januari 1951 nabij Oostende.

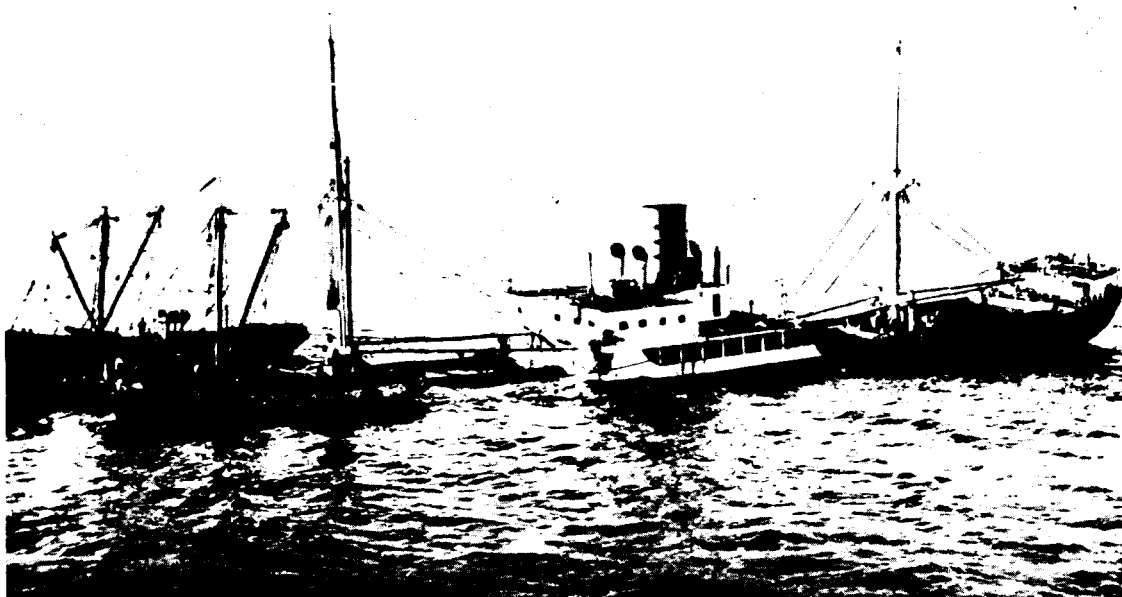
Het liberty schip KENT COUNTY (1943 - 7176 Brt.) zorgde voor een sensatie toen het vastliep in de buurt van Zeebrugge. Geladen met ammunitie voor het Britse Rijnleger liep het schip vast op 10 april 1951. Nadat een deel der lading gelost was werd de Kent County pas op 22 april 1951 vlot gebracht en geborgen.

Zware schade aan twee schepen ontstond na een aanvaring tussen de EDISON MARINER (1945 - 7176 Brt.) en de KITTIWAKE (1946 - 2016 Brt.) in december 1951. De aanvaring vond plaats ter hoogte van de Zephyrwrakboei in de Wielingen en kostte aan twee bemanningsleden van de Edison Mariner het leven. Beide schepen gingen voor reparatie naar Antwerpen.

Het Engelse Empire kustvaartuig EMPIRE SEABLU (1945 - 518 Brt.) kwam in 1945 in dienst, doch de Tweede Wereldoorlog was nagenoeg ten einde. Zoals zovele standaard oorlogsschepen uit de W.O. II verhuisde het schip naar een particuliere rederij. Deze eigenaar liet het "oorlogsvoorvoegsel" Empire vervallen en zo kwam de Seablue in de vaart. In december 1953 had de Seablue een aanvaring op de rede van Vlissingen. De schade was groot, maar het schip werd weer opgelapt. Op de volgende reis stootte de Seablue op het wrak van een grotere Empire-versie namelijk de EMPIRE BLESSING (1945 - 7062 Brt.) die op deze plaats gezonken was als gevolg van een mijnexplosie. De Seablue begon te zinken, doch het duurde een uur voordat het schip onder water verdwenen was. De bemanning kon op het gemak het kustvaartuig verlaten en werden opgepikt door de Belgische tender en in Vlissingen aan land gebracht.

De Seablue was een van de schepen die op een oorlogswrak liep en zonk.

Een aantal andere schepen, waaronder de ARNEDIJK (1944 - 7638 Brt.), de BELLATRIX (1934 - 4118 Brt.) en de ANDIJK (1946 - 9390 Brt.) stootten ook op wrakken, maar kwamen er aanzienlijk beter af.



De "Astri" onder kritieke omstandigheden nabij de môle van Zeebrugge.

Voor al na de Tweede Wereldoorlog zijn zeer veel kustvaarders van het type 499 bruto-registerton gebouwd. De Nederlandse werven, speciaal in Groningen, hebben honderden van dit scheepstype het levenslicht laten aanschouwen. Zij gingen vaak naar de zogenaamde kapiteineigenaars, doch ook speciale kustvaartrederijen ontwikkelden zich. Op de Schelde zijn na 1945 nogal wat kustvaarders gezonken na een aanvaring. Zo zonk op 16 maart 1956 de kustvaarder ADMIRALENGRACHT (1952 - 499 Brt.) na een aanvaring met het Engelse stoomschip DEWSBURY (1910 - 1686 Brt.) ter hoogte van Zeebrugge. De bemanning, 11 stuks en de loods gingen in de sloepen en werden pas erg laat opgepikt door het Engelse schip. Dit Engelse schip was 46 jaar oud en slecht uitgerust hetgeen de oorzaak was van het veel te laat aan boord nemen van de schipbreukelingen van de Admiralengracht.

Aan het eind van de jaren vijftig kwam er een nieuw begrip op de Noordzee: namelijk de Etherpiraat. Dit waren meestal omgebouwde kustvaartuigen die illegaal radioprogramma's en reclameboodschappen de ether instuurden. Een van de eerste was Radio-Vernica ter hoogte van Scheveningen. Ook in de Thamesmonding kwamen piraten zoals Radio-Caroline en Radio-City. Het was een lucratieve "business", en ook in België besloot een aantal lieden een schip hiervoor in de vaart te brengen.

Onder de naam Radio Uilenspiegel rustte zij in september 1962 een schip uit dat ongeveer 6 mijl uit de Belgische kust kwam te liggen (51.28 N - 03.12 O).

In de namiddag van 13 oktober 1962 werd met het uitzenden begonnen, maar de piraat was een kort leven beschoren. Tijdens een zware storm strandde de Uilenspiegel op 16 december 1962 op het strand van Cadzand. (Retranchement).

"Tijl, jongen, je hebt het er naar gemaakt", placht volgens de overlevering de legendarische Uilenspiegel van Damme tot zichzelf te zeggen, wanneer hij weer eens in moeilijkheden was geraakt.

Het was eigenlijk merkwaardig dat in de twintigste eeuw de Uilenspiegel zijn einde moest vinden nabij de Zwingel, waar ook Damme de vaderstad van Tijl, ten onder was gegaan.



Sleepboten brengen de geborgen "Astri" binnen.

In de jaren hierna bakte Tijl nog vele toeristen een poets doordat zij namelijk aan boord van het schip klommen. Er gebeurden meerdere ongelukken.

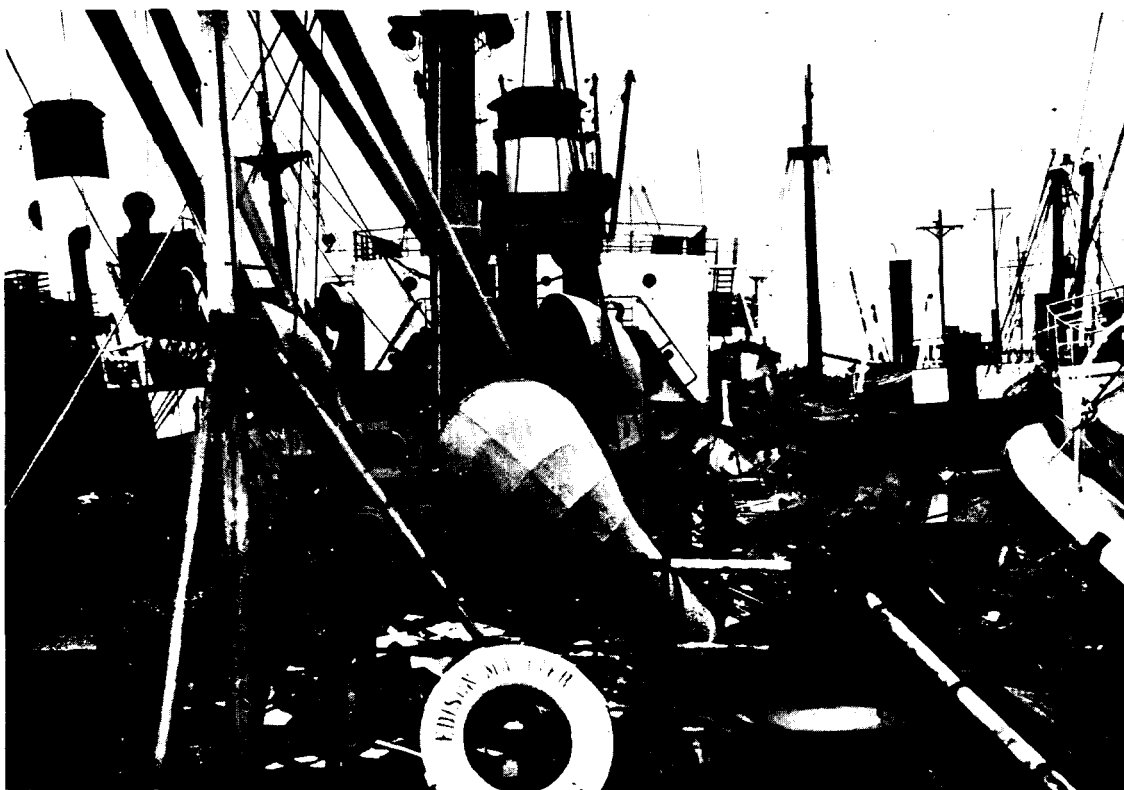
Waar echter de eerste Tijl een Lamme Goedzak had om in vele gevallen de slagen op te vangen, zo kon onze Tijl in 1971 niet onder de slopershamer vandaan blijven. In februari-maart werd op last van het Waterschap "Het Vrije van Sluis" de Uilenspiegel, met thuis-haven Panama, 500 Brutoregisterton gesloopt.

"Tijl, Damme, Zwin, en Uilenspiegel", het heeft zo moeten zijn.

Loodsboten zijn nog al eens vaak de eersten die op de noodsignalen na een aanvaring reageren. Zo redde de Belgische Loodsboot NO. 5 (1950 - 499 Brt.) op 19 januari 1964 de 30 bemanningsleden van het Zweedse schip KAP ARKONA (1946 - 1838 Brt.) dat na een aanvaring met de Noorse tanker IDA KNUTSEN (1958 - 20592 Brt.) was gezonken ter hoogte van de Wandelaar in dichte mist.

Mensen behoefden er op 4 april 1965 niet gered te worden, doch op bananen vissen des te meer.

Op zondagmorgen 4 april 1965 had er een aanvaring plaats ter hoogte van Nieuwe Sluis tussen de met graan geladen Canadese bulkcarrier CAPE BRITON MINER (1964 - 17709 Brt.) en de Deense fruitjager CHILEAN REEFER (1959 - 4981 Brt.). De Chilean Reefer maakte water en om zinken te voorkomen werd het schip nabij Nieuwe Sluis op de kust gezet. Uit voorzorg werden de meeste bemanningsleden van boord gehaald, maar een deel van de officieren bleven aan boord. De Chilean Reefer had in haar koelruimen een lading bananen welke uit het ruim spoelden of over boord werden gezet. Vele trossen bananen spoelden aan op de kust en de schooljeugd was er goed mee. De bergers zagen na een week kans het schip met behulp van twee drijvende bokken vlot te bren-



Grote ravage aan boord van de Liberty "Edison Mariner". Bergingsvaartuigen en sleepboten bieden hulp.

gen en naar de reparatiewerf van de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" in het Sloe-gebied te transporteren. Op deze werf is de Chilean Reefer gerepareerd en vertrok na reparatie om een nieuwe lading bananen op te halen.

In de zomer van 1965, om precies te zijn op 3 augustus, liep nogmaals een schip op een wrak. Het was geen oorlogswrak maar het wrak van de Nippon, waar het Nederlandse kustvaartuig NEUTRON (1964 - 400 Brt.) op liep en zink.

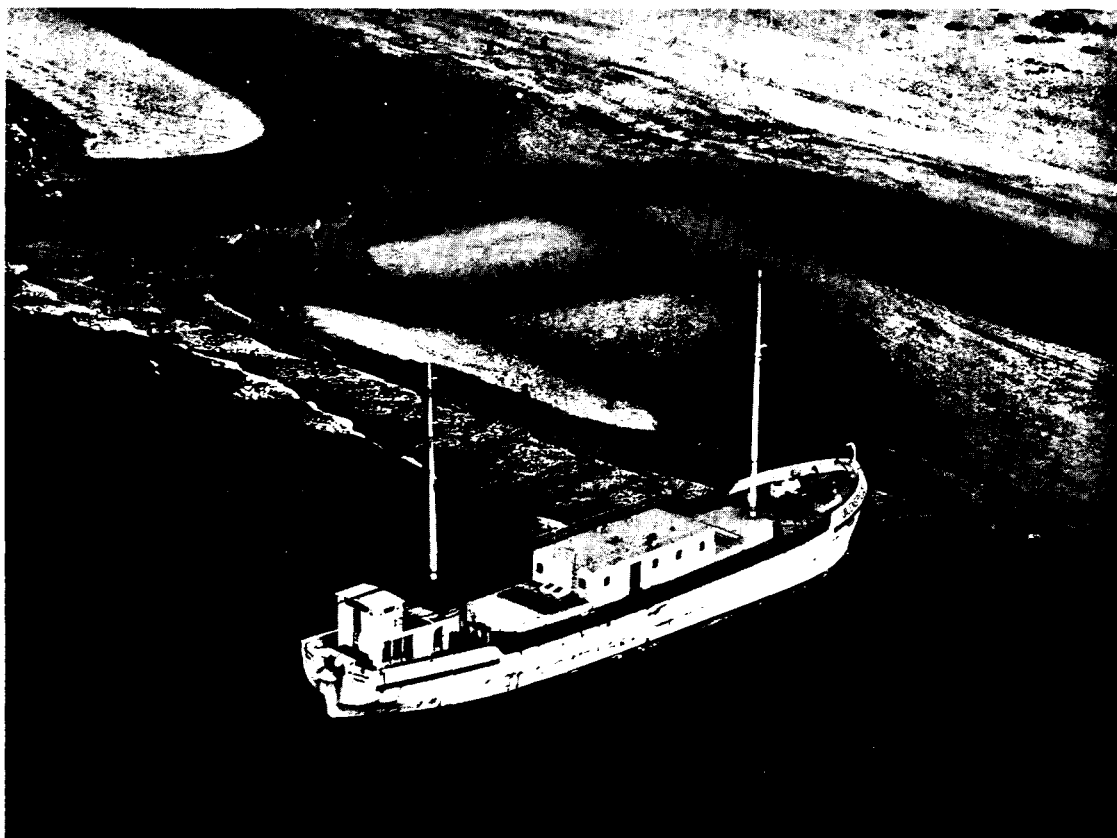
In maart 1968 vond een tragisch ongeval plaats voor de Vlaamse kust. Het Nederlandse kustvaartuig NOMADISCH (1951 - 363 Brt.) strandde tijdens zware storm nabij Knokke. De bemanning verliet het schip, doch de rubberboot waarin zij zaten sloeg om en 3 opvarenden verdronken. De overige twee opvarenden konden met behulp van de strandreddingsbrigade worden gered.

Na 1968 waren er weinig ongevallen in het Vlaamse kustgebied. Zo nu en dan liep er een schip vast, doch dat was dan van korte duur.

In de zomer van 1977 werd iedereen en alles opgeschrikt door een ernstig scheepvaartongeluk. Dit betrof namelijk de brand en de stranding van het Griekse vrachtschip Attican Unity.

Deze ramp heeft veel instanties bezig gehouden en aan het werk gezet. Voor het eerst is na dit ongeluk gesproken over een zogenaamd "rampenplan" voor de Westerschelde. Dit kwam onder andere door de gevaren waaraan de bewoners van het kustgebied bloot stonden en het risico van allerlei chemicaliën waarvan men de samenstelling niet wist.

We verplaatsen ons nu naar de dagen van augustus 1977 toen het Griekse schip voor zoveel ophef zorgde.



De verlaten piraat "Uilenspiegel" op het strand van Retranchement.

De ATTICAN UNITY (1957 - 8168 Brt.) was omstreeks het middaguur van donderdag 25 augustus 1977 uit Antwerpen vertrokken met een lading "general cargo" bestemd voor Kaapstad. Omstreeks 20.00 uur breekt brand uit in de lading terwijl het schip zich ter hoogte van Oostende bevindt.

De Griekse kapitein die net als zijn bemanning in Antwerpen pas aan boord waren gekomen, besluit zijn koers 180° te wijzigen en vraagt toestemming om de haven van Vlissingen binnen te lopen.

Hulp van sleepboten wijst de kapitein op dat moment af. Aan boord van het schip probeert men de brand te blussen door luchtkokers af te sluiten en CO² in de ruimen toe te laten.

De kapitein krijgt geen toestemming de haven van Vlissingen aan te lopen en bergings-sleepboten beginnen met blussen van de brand.

Tegen 21.30 uur doen zich in ruim I een paar zware ontploffingen voor en de kapitein zet zijn schip tegen 22.00 uur aan de grond bij Cadzand. Inmiddels is het duidelijk geworden dat de lading "general cargo", voor een groot deel bestaat uit allerlei chemicaliën. De brand is inmiddels zo hevig geworden dat de vlammen meters hoog uit de ruimen slaan. De bemanning verlaat het schip en de toegesnelde sleepboten gaan door met blussen. Om 01.00 uur in de nacht heeft men de brand, althans dat denkt men, onder controle. Door de brand ontwikkelen zich allerlei chemische wolken die gevaarlijk zijn voor de bergers en voor de bevolking van Cadzand. Een evacuatieplan voor Cadzand wordt gereed gemaakt, doch door de afluiddige wind hoefde men dit niet te gebruiken.

De berging van de Attican Unity is afgesloten volgens Lloyd's open form, op basis van

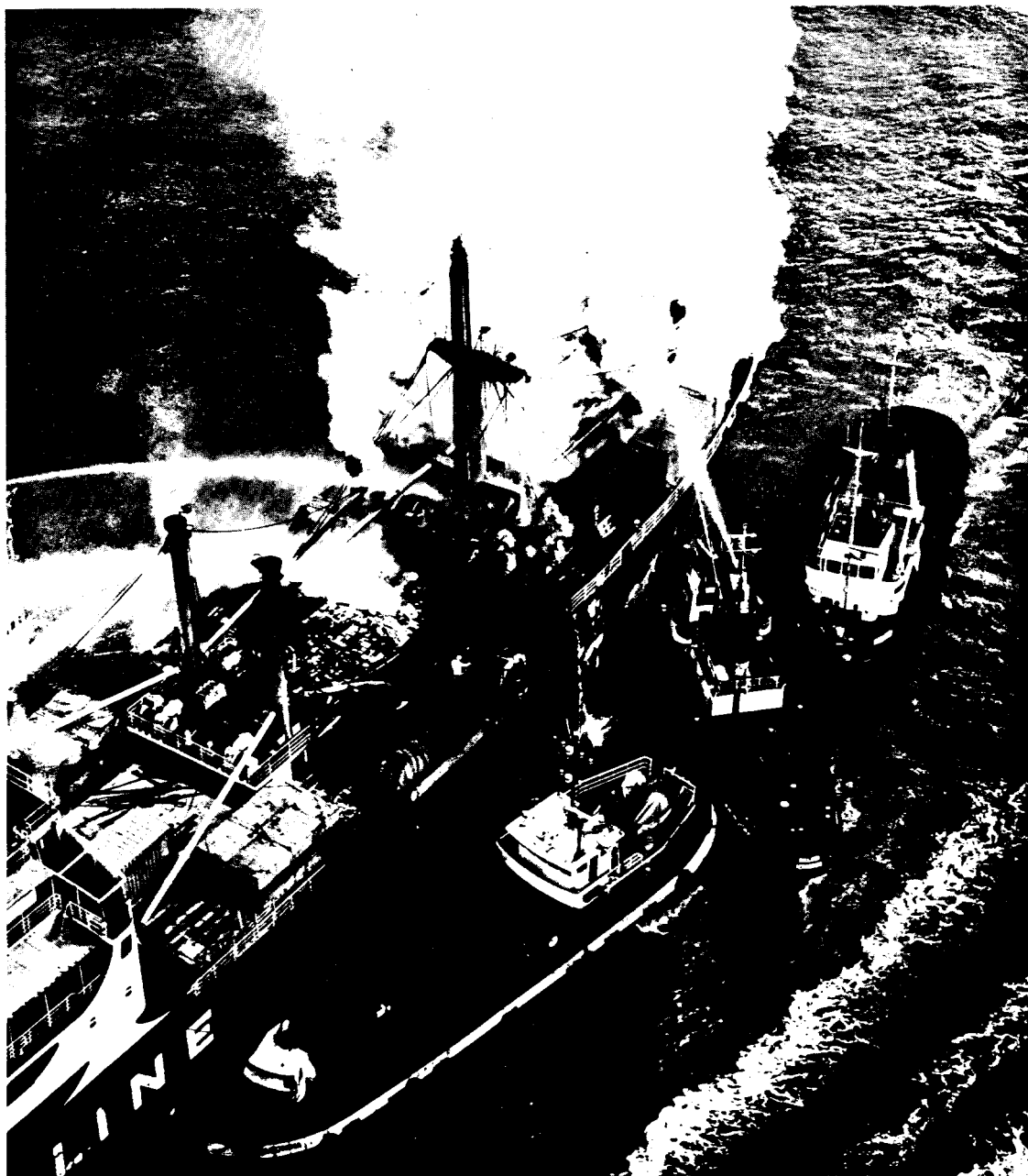


Bananen vissen bij de "Chilean Reefer", april 1965.

"No cure, No pay". Derhalve: Geen resultaat, geen geld.

De dagen daarna blijft het schip branden en de bergers blussen. Het schip is inmiddels een trekpleister geworden van allerlei dagjesmensen. Het povere badseizoen krijgt hierdoor nog een nazomerse opleving. Men ziet inmiddels kans een deel van de lading te bergen en er is ook meer inzicht gekregen welke chemicaliën zich nog precies in de lading bevinden.

Op dinsdagavond, 30 augustus moeten de bergers het schip verlaten wegens ontplofingsgevaar en het opnieuw opblaiende vuur.



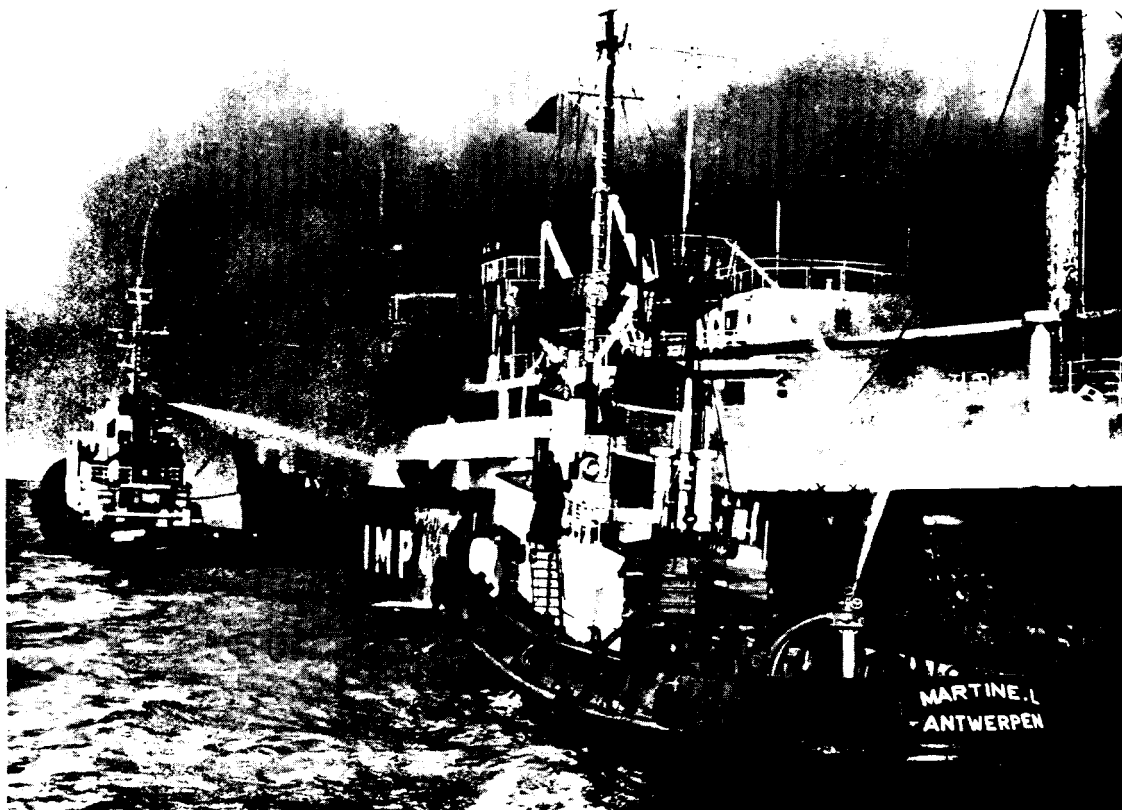
De brandende "Attican Unity" op 26 augustus 1977. De sleepboten "Holland" en "Rilland" van Muller en het bergingsvaartuig "Jacomina" van Van den Akker verlenen assistentie.

De andere dag, woensdag, geven de bergers hun "No cure, No pay" contract terug. Zij zien er geen brood meer in en het schip wordt onder de wrakkenwet geplaatst. Vanaf nu heeft Rijkswaterstaat de leiding over het blussen en bergen van de Attican Unity. Dezelfde bergers die aanvankelijk bezig waren geweest met het blussen van het schip gaan nu op gezag van Rijkswaterstaat aan de slag en op 2 september is eindelijk de brand bedwongen.

Om de druk op de wanden in de ruimen van het schip te verminderen, laat men een deel van het besmette bluswater in de Schelde lopen, hetgeen later nogal wat "milieuprotesten" oproept. Maar over het algemeen is de mening dat er geen andere oplossing voorhanden was.

De bergers van het bergingsbedrijf Van den Akker gaan door met het lossen der lading en er worden plannen gemaakt om het schip vlot te brengen. De Giant 21 van Smit-Tak wordt ingezet om het lossen te bespoedigen, doch door het slechte weer verloopt een en ander traag.

Na nog een aantal weken hard gewerkt te hebben aan het schip, trekken 6 sleepboten, met een gezamenlijke capaciteit van 12.000 lpk., het Griekse vrachtschip in de vroege ochtend van vrijdag 21 oktober vlot. Het hele convooi bestaande uit de sleepboten: LEIE (1953 - 2200 lpk.), JEROME LETZER (1974 - 4000 lpk.), ZEELAND (1946 - 1915 lpk.), HOLLAND (1940 - 2000 lpk.), BANCKERT (1965 - 1800 lpk.), EVERTSEN (1957 - 1425 lpk.), DEURLOO (1958 - 350 lpk.) en de bergingsvaartuigen JACOMINA (1966 - 180 lpk.), ONRUST (1955 - 344 lpk.), WALRUS (1947 - 100 lpk.), BRUINVISCH (1937 - 120 lpk.) en een Smit-Tak bak arriveert rond het middaguur in de Sloehaven en is een bijna twee maanden durende bergingsoperatie ten einde.



Sleepboten van de URS zijn bezig de brandende Griek te blussen.

In de Sloehaven gaan de bergers verder met het lossen van de lading. Men maakt aan bakboord, bij het voorschip een gat in de romp om beter bij de lading te kunnen komen. De resterende chemicaliën verdwijnen naar een verbrandingsoven in Rotterdam en een partij raapzaad kan nog verkocht worden.

Op 10 januari 1978 sleept men de Attican Unity van de Sloehaven naar de binnenhaven van Vlissingen om te worden verkocht. Volgens de wrakkenwet is de burgemeester verplicht het schip aan de hoogst biedende te verkopen. Het wrak werd tenslotte verkocht voor Fl. 276.000,— aan een firma die het daarna weer meteen doorverkocht.

Tenslotte verdwijnt de Attican Unity voorgoed uit het "Zeeuwse landschap" als zij op zondag 19 maart 1978 door de sleepboot GARANT (1972 - 298 Brt.) naar het slopersbedrijf Eckhardt in Bremen wordt gebracht. Daarna is het een poosje stil rond de Attican Unity en het schip is al bijna vergeten als er plotseling weer berichten in de pers opduiken. Nadat de bergers maandenlang bij het schip gestreden hadden, strijden nu juristen al maandenlang om het feit wie nu eindelijk verantwoordelijk is voor de kosten van het berging.

De Staat der Nederlanden stelt een vordering van ruim 10 miljoen gulden tegen de twee bergingsbedrijven Van den Akker te Vlissingen en de Unie van Redding- en Sleepdienst te Antwerpen, die een hoofdrol bij de berging hadden gespeeld.

Het Rijk voert aan de de bergers, tegen uitdrukkelijk verbod van het loodswezen, het schip bij Cadzand aan de grond hebben gezet. Het proces dat nog steeds loopt, zal vermoedelijk voor de bergers niet nadelig uitpakken. De bergers kan immers niets worden verweten, zij hadden al het mogelijke gedaan om een veel grotere ramp te voorkomen. Ook bij deze ramp zien we dat uiteindelijk het land op wiens grondgebied zich een ramp voltrekt uiteindelijk verantwoordelijk is voor de gevolgen en de kosten. We hebben dat in Europa ook al vele malen gezien met grote tankerrampen, waarbij zich een enorme olievervuiling voordeed. (Torrey Canyon en Amoco Cadiz).

Internationaal zal er nog heel wat moeten gebeuren om de gevolgen van scheepsrammen juridisch gezien beter te kunnen aanpakken.

Na de "persgevoelige zaak" van de Attican Unity doen zich geen ernstige scheepsongevallen meer voor in het zeegebied voor de Vlaamse kust. Wel zijn er, voornamelijk in het ankergebied "Wielingen Noord", regelmatige strandingen van grotere schepen. Deze schepen worden meestal binnen een etmaal vlotgebracht en komen dan ook weinig in het nieuws. Toch is hier vaak sprake van een gevaarlijke situatie. Tot op heden zagen sleepboten kans snel de zaak te klaren, doch de weergoden waren dan wel aan hun zijde. Er zal een dag komen dat een groot geladen schip niet tijdig vlot gebracht kan worden doordat bergers door stormweer genoodzaakt zijn hun bergingspogingen te staken. De kans dat een schip breekt is dan bijzonder groot. We zullen maar hopen dat er geen sprake is van een tanker want dan is het leed voor de Vlaamse en Zeeuwse kust niet te overzien. Dan zullen we wel echt spreken van een "Super" (ramp).

Van de Loodspost Steenbank tot Vlissingen

De Loodspost Steenbank is genoemd naar de Steenbanken waarbij zich de loodsboot bevindt. Momenteel wordt deze dienst onderhouden door een tweetal Nederlandse loodsboten en wel één voor de inkomende vaart en één voor de uitgaande vaart. Bij toerbeurt verricht dan een van deze loodsboten zogenaamde tenderdienst, dat wil zeggen het ophalen of wegbrengen van loodsen naar Vlissingen. Vele jaren heeft op deze post slechts één loodsboot dienst gedaan doch dit gaf vaak aanleiding tot gevaarlijke situaties.

In dit gebied liggen een groot aantal banken zoals de Steenbanken, de Schouwenbank en de Middelbank. In de geulen tussen deze banken kruisen de loodsboten, meestal de ene in het Middeldiep en de andere in het Steendiep. Inkomende schepen varen nadat zij bemand zijn in de richting van de Walcherse kust met aan bakboord de "Domburger Rassen" (of "Kueerens") en aan stuurboord de "Kallo" met de "Botkil". Ter hoogte van de Westkappelse zeedijk lopen zij dan het "Oostgat" binnen om na de "Galgeput" en de "Sardijngeul" Vlissingen te bereiken. Voor de uitgaande vaart geldt uiteraard het omgekeerde.

Vanaf Westkapelle is de vaargeul bijzonder smal en alleen geschikt voor schepen met beperkte diepgang. In deze vaarweg heeft de scheepvaart te maken met aan de ene zijde de vele paalhoofden van de Walcherse kust, en aan de andere zijde verschillende banken zoals het "Bankje van Zoutelande" en de "Elleboog". Ter hoogte van Vlissingen volgt dan nog de "Nolleplaat". Deze zuidwestkust van Walcheren, van Westkapelle tot Vlissingen, wordt door de beheerder, de Polder Walcheren *, aangeduid als de Westwatering. De plaatsen aan de kust gelegen hebben vooral betekenis als toeristenplaats, met de bekendste: Dishoek, Valkenisse, Zoutelande.

De scheepsongevallen in dit gebied kunnen we globaal in twee soorten verdelen: te weten strandingen en schadevaringen op de kust (de laatste honderd jaar gemiddeld één per jaar) of aanvaringen.

In de jaren vóór 1900 was stormweer vaak de oorzaak van het vergaan van schepen. Communicatie was er nauwelijks en alleen passerende schepen zagen soms een wrak of pikten overlevenden op. Dichter bij de kust waren er wel vaak lichtwachters die min of meer als uitkijk fungeerden. Wanneer zij echter een schip zagen dat in moeilijkheden verkeerde moesten zij dat vaak lopend melden bij een reddingsstation of sleepbootpost. Zo verkende een lichtwachter in augustus 1865 de resten van een schip dat gestrand was op het Bankje van Zoutelande. Dit schip, de Pruisische galjoot FEHMERN (1858 - 89 Brt.) was daar in stormweer gebleven en slechts één man kon zich redden door zich vast te klemmen aan wrakhout.

Op de bank "Elleboog" strandde in de morgen van 31 maart 1874 de met graan geladen Griekse brik HYDRA (1864 - 221 Brt.). De sleepboten HERCULES (1870 - 98 Brt.) en

* Sedert 1 januari 1965 Waterschap Walcheren.

ENERGIE (1872 - 250 lpk.) voeren uit, maar konden vooral door een opstekende storm niet meer vastmaken. Het stormweer werd daarna steeds heviger en plotseling gleed de Griek van de bank af en verdween in de diepte. Hierbij kwamen 13 bemanningsleden en de Engelse en Belgische loods om het leven. Slechts een matroos kon gered worden.

In 1879 verging onder soortgelijke omstandigheden het Engelse driemastschip ST. BERNARD'S (1875 - 1564 Brt.) in het Deurlo, doch bij deze ramp konden meer bemanningsleden het er levend afbrengen.

De rampen met de Hydra en de St. Bernard's zijn, hoewel er na de ramp met de Hydra een gedicht werd gepubliceerd, snel in de vergeethoek geraakt. Anders was het met de Doris, die in allerlei vormen bekend is geworden en gebleven.

De Doris, een kleine Engelse driemastschoener strandde tijdens zwaar weer op de "Rassen" noord van Westkapelle. De DORIS (1880 - 99 Brt.) met aan boord vijf bemanningsleden kwam in de nacht van 14 op 15 december 1907 in een hachelijke positie te zitten en werd aanvankelijk niet opgemerkt. In de ochtend verkenden kustwachters het schip en vanuit Vlissingen voer de reddingsboot uit. Door het zeer slechte weer kon deze reddingsboot slechts één bemanningslid redden en keerde daarna terug naar Vlissingen. Drie anderen zijn gered door de familie Schroevers, ankervissers van beroep, die kans zagen met hun hoogaars de drie bemanningsleden te redden. Een lid der bemanning is verdronken. De gehele redding is in Vlissingen ruim in de belangstelling gekomen, en de bemanning van de reddingsboot en de vissers zijn dan ook onderscheiden. Het is dan ook knap werk geweest om met een roeireddingsboot en een hoogaars in zware storm uit te varen.

Naar aanleiding van deze scheepsramp ontstond het navolgende versje:

De Doris is gezonken

't kwam door het slechte weer,

de redders waren de Schroevers,

't was een zege van den Heer.



Het vergaan van de Doris in 1907. Redders en geredden.

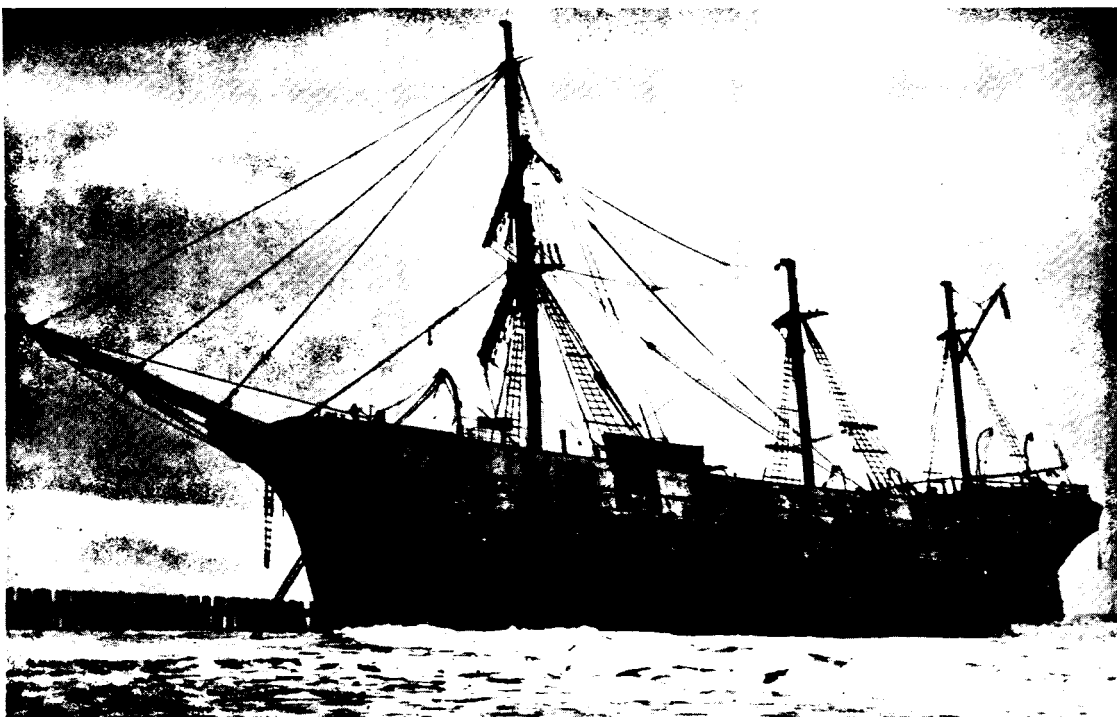
In de nacht van 4 op 5 december 1917 strandde bij Domburg de Zweedse driemastbark MAORILANDS (1876 - 953 Brt.). Het schip zat nagenoeg tegenover het befaamde badhotel van Domburg, in die tijd een badplaats voor welgestelden. Een stranding nabij Domburg is een zeldzame aangelegenheid en daarna zijn geen schepen, op een vis-sersboot na, meer op deze plaats vastgelopen.

De Maorilands was op weg naar Hull om tot dubbelschroefmotorschip te worden omgebouwd en was reeds eerder bij Dieppe gestrand. Een tweetal Engelse sleepboten hadden het schip vlotgebracht en sleepten de Maorilands richting Hull. Tijdens een zware storm braken de trossen en het schip dreef richting Hollandse kust en strandde tenslotte bij Domburg. De berging werd opgedragen aan L. Smit & Co. te Rotterdam die de sleepboten LAUWERSZEE (1897 - 500 lpk.) en BLANKENBURG (1913 - 400 lpk.) inzette. Ankers en staaldraden werden uitgebracht; ten eerste om te verhinderen, dat het schip nog hoger op het strand zou slaan en ten tweede om door inkorten der draden het schip dichter naar zee te brengen. Met elk hoog tij trokken de slepers en met laag water werd zoveel mogelijk zand weggegraven.

Tenslotte gelukte het na een berging van 7 dagen de Maorilands vlot te brengen en Rotterdam binnen te slepen. Het schip werd te Rotterdam gerepareerd en vertrok met hulp van een Engelse sleepboot op 27 februari 1918 opnieuw naar Hull. Buiten de Nieuwe Waterweg gekomen werd het transport aangevallen door Duitse vliegtuigen, waardoor tijdens de ontstane paniek de trossen braken en de Maorilands naar de kust dreef en voor de derde keer dreigde te stranden. De Blankenburg kon dit echter voorkomen en bracht het schip weer Rotterdam binnen.

Een van de meest bekende en besproken aanvaringen van voor de Tweede Wereldoorlog is wel tussen het Nederlandse stoomschip Zuiderdijk en het Engelse schip Ezardian in 1922.

De binnen- en buitenlandse pers heeft ruime aandacht geschonken aan dit ongeval



De Maorilands op het strand bij Domburg.

mede door de behandeling door drie instanties: te weten de Raad van Scheepvaart, het Openbaar Ministerie en het Loodswezen.

In de vroege morgen van 2 september 1922 vindt er in de "Galgeput" een aanvaring plaats tussen het Nederlandse schip ZUIDERDIJK (1912 - 5208 Brt.) en het Engelse schip EZARDIAN (1909 - 875 Brt.). Laatstgenoemde zinkt binnen 3 minuten en er komen 7 bemanningsleden om het leven. Na de aanvaring vaart de Zuiderdijk door naar Vlissingen en neemt niet deel aan het reddingswerk. Andere schepen redden verschillende bemanningsleden waarvan sommigen meer dan een uur in het water hadden gelegen. De Nederlandse loods van de Zuiderdijk wordt bij aankomst te Vlissingen uitgemaakt voor "moordenaar", hetgeen meer slaat op de Belgisch-Nederlandse verhoudingen (cq. rivaliteit) van die dagen, dan wel om het feit dat de loods is "doorgevaren".

De behandeling voor de Raad van Scheepvaart spitst zich toe op het feit of wel de juiste seinen zijn gegeven en ontvangen. Het doorvaren naar Vlissingen komt slechts even aan de orde omdat moeilijk aan te tonen is of het wel juist was geweest om met een groot schip in de smalle vaargeul te blijven liggen terwijl er veel vaart was.

De Raad van Scheepvaart oordeelt dat de kapitein van de Zuiderdijk uiteindelijk schuldig is aan de aanvaring omdat het schip ten tijde van de aanvaring zich aan de verkeerde zijde van het vaarwater bevond. Hoewel ook de loods verkeerde beslissingen heeft genomen, is hij van oordeel dat uiteindelijk de kapitein de verantwoording draagt. De loods is alleen maar raadgever. Bij het Openbaar Ministerie wordt de schuld-vraag niet zo zeer nautisch bekeken, doch ook de juridische gevolgen. Uiteindelijk in december 1922 volgt de uitspraak die luidt: 3 maanden gevangenisstraf en een proeftijd van 1 jaar voor de kapitein en 6 maanden gevangenisstraf voor de loods. *)

*) De loods werd later in hoger beroep vrijgesproken.



De Vestland op het "Bankje van Zoutelande".

Ten tijde van de uitspraak had de Holland Amerika Lijn de Zuiderdijk al verkocht en was het wrak van de Ezardian opgeruimd.

Na ruim 60 jaar is het moeilijk uit deze aanvaring een conclusie te trekken. Alleen lijkt het er op dat het aantal slachtoffers niet 7 maar 9 is geweest.



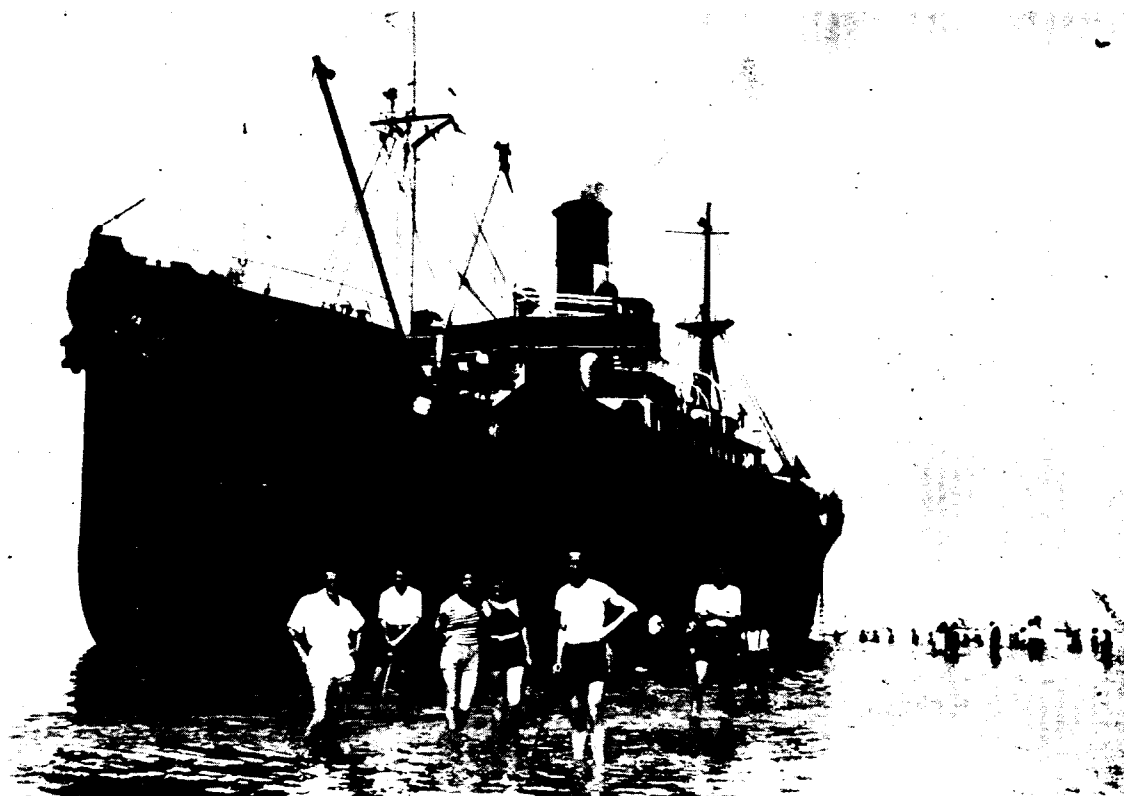
De Britse schoener Zelpha gestrand ter hoogte van dijkpaal 2. Een sloep van de Wotan brengt een lijn over.

In de nacht van 28 op 29 november 1925 liep de Deense driemastschoener VESTLAND (1919 - 282 Brt.) tijdens een sneeuwstorm op het "Bankje van Zoutelande". De Vestland geladen met Chinaklei, op weg naar Stockholm, was door een verkeerde berekening op de bank gelopen. De bemanning kon, op de kok na, gered worden door de loodsboot en de reddingsboot uit Vlissingen. De Vestland is als wrak op de bank blijven zitten tot op de dag van vandaag.

Zoals eerder is opgemerkt zijn er veel schepen gestrand in het kustgebied tussen Westkapelle en Vlissingen, de zogenaamde Westwatering.

Ter illustratie een overzicht van strandingen in een periode van 7 jaar te weten: van 1927 t/m 1933.

Datum	Naam	Bouwj. + Tonnage	Plaats
02-10-1927	DIETRICH BOHNEKAMP (GE)	1921 - 975 Brt.	Nabij Dishoek.
10-04-1928	PETER BENOIT (BE)	1902 - 1359 Brt.	Zuiderstrand.
11-01-1930	ZELPHA (BR)	1921 - 237 Brt.	Dijkpaal 2, 1e duinovergang.
23-09-1930	LEANDER (GE)	1925 - 989 Brt.	Dijkpaal 4-6.
20-12-1930	VENERSBORG (SW)	1914 - 1065 Brt.	Nabij de Kaapduinen.
16-01-1931	MENIN RIDGE (BR)	1924 - 2474 Brt.	Nabij paalhoofd 13.
21-01-1931	ASPERITY (BR)	1929 - 699 Brt.	Zuiderstrand.
17-11-1931	MATEBA (BR)	1919 - 2864 Brt.	Dijkpaal 28-29, Zuiderstrand.
10-08-1932	RENTERIA (NO)	1921 - 1872 Brt.	Dijkpaal 34-36.
03-03-1933	SIRIUS (SW)	1889 - 1828 Brt.	Nabij paalhoofd 33.
25-10-1933	WAGOGO (GE)	1914 - 3118 Brt.	Zuiderstrand.
28-10-1933	PASSAT (GE)	1920 - 6582 Brt.	Dijkpaal 8-9.



De badmode van 1932. Badgasten bij de gestrande Renteria ter hoogte van Dishoek.

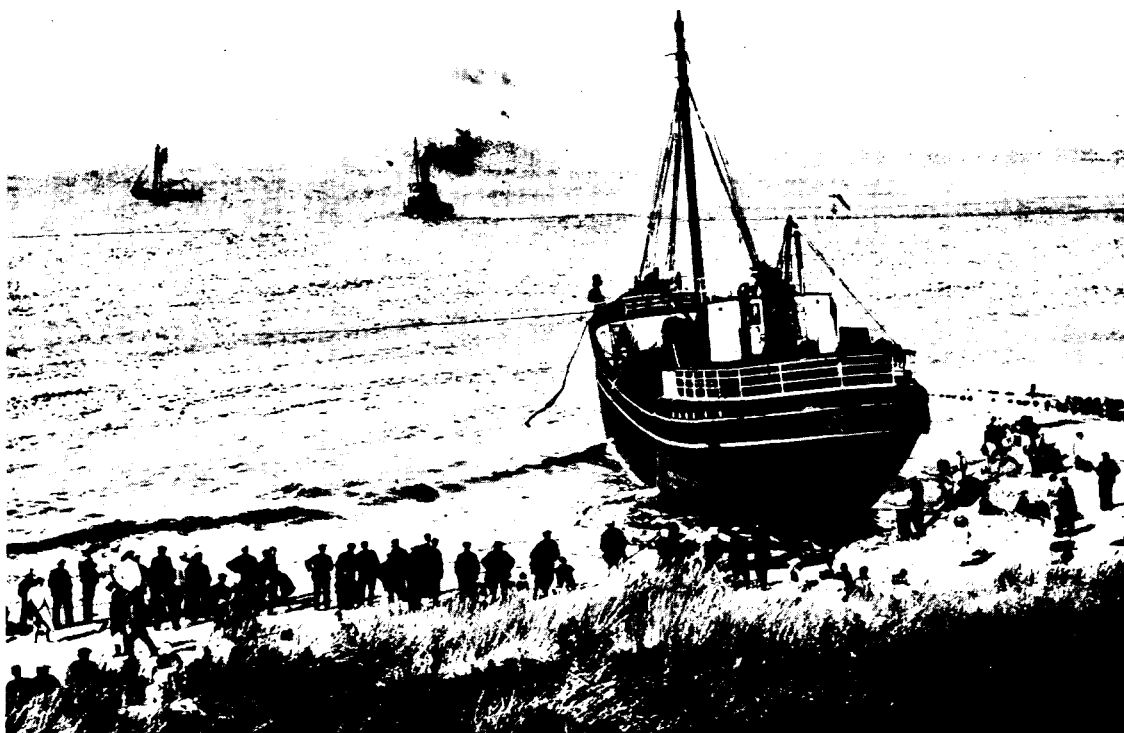
Het Nederlandse kustvaartuig KALBA (1931 - 249 Brt.) liep tijdens zwaar weer in februari 1935 vast op de plaat "Het Botkil" en werd, overigens veel te vroeg, door de bemanning verlaten waarbij de kapitein verdronk. Op 17 september 1935 sloeg het kustvaartuig over de bank heen en strandde in de buurt van Domburg. De Kalba zat zo hoog op het strand dat verschillende bergingspogingen faalden. Pas op 29 september kon de Kalba met behulp van sleepboten weer het ruime sop kiezen.

Het Nederlandse passagiersschip CHRISTIAAN HUYGENS (1928 - 16287 Brt.) had gedurende de Tweede Wereldoorlog haar bijdrage geleverd aan de geallieerde zaak. Als troepentransportschip, verhuurd aan het Britisch Ministry of War Transport maakte het schip vele reizen en was o.a. betrokken bij de landingen in Noord Afrika. In de zomer van 1945, na het beëindigen van de oorlogshandelingen ging het schip naar Antwerpen om te dokken en voor revisie van de motoren. Op zaterdag 25 augustus vertrok de Christiaan Huygens uit Antwerpen naar Rotterdam om een transport kinderen aan boord te nemen voor verblijf in het buitenland.

Op zondagochtend 26 augustus 1945 liep het schip in het Steendiep op een mijn en begon direct water te maken. De machinekamer en ruim 1 liepen vol water en de schade was groot. Uit Hoek van Holland en Vlissingen vertrokken sleepboten en bergingsvaartuigen en het schip werd op de Zuidsteenbank gezet om zinken te voorkomen.

Van de bemanning ongeveer 290 koppen, gingen er 230 in de boten en zij werden opgepikt door de TIBA (1938 - 5239 Brt.) van de Maatschappij Vrachtvaart en in Rotterdam aan land gebracht.

De bergers trachten het schip te behouden, doch de Huygens zakte steeds verder weg. Op 5 september brak het schip en de bergingspogingen werden daarop gestaakt. Het was triest dat dit schip de gehele oorlog door was gekomen en 261.000 mijl had afgelegd en nu door een verdwaalde mijn aan haar einde kwam.



Het vlotbrengen van de Kalba op 29 september 1935.

Nog binnen een jaar ging een tweede Nederlands schip verloren op nagenoeg dezelfde plaats, ook als gevolg van een mijnexplosie.

De Meerkerk van de VNS liep op 16 juni 1946 bij de Middensteenbank op een mijn toen het schip op weg was van Antwerpen naar Sydney.

Bij deze ramp kwamen 12 bemanningsleden om het leven. Tijdens het ongeval lag de MEERKERK (1916 - 7955 Brt.) gestopt nabij de Middensteenbank op een loods te wachten. De loodsdiensten functioneerden in die dagen nog niet helemaal zoals het hoorde. De mogelijkheid bestaat namelijk dat de Meerkerk is afgedreven en in verboden gebied (lees: niet geveegd) is gekomen. Tijdens behandeling voor de Raad van Scheepvaart is hieromtrent geen uitsluitsel gekomen.

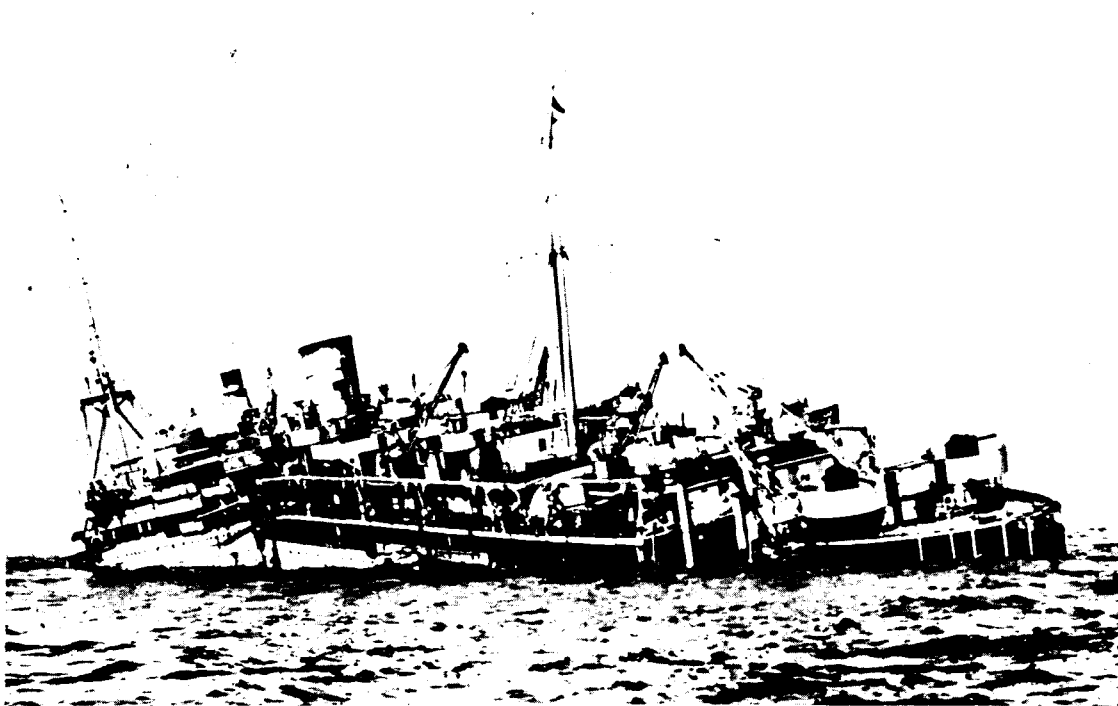
De explosie die op het achterdek, tussen ruim 4 en 5 plaats vond, gaf aanleiding tot paniek. Van de bemanning bestaande uit 100 koppen en 14 passagiers, sprongen een aantal over boord, ondanks waarschuwingen dit niet te doen. In totaal kwamen op deze wijze twee Nederlandse en tien Javaanse schepelingen om het leven.

De Nederlandse loodsboot nam de bemanning en passagiers, op de kapitein en enkele stuurliu na, aan boord en bracht deze naar Vlissingen.

De sleepboten GOLIATH (1921 - 1200 lpk.) en MAAS (1931 - 550 lpk.) waren ter plaatse doch de Meerkerk was verloren. Het schip zink inmiddels door het slechter wordende weer steeds verder weg en ook de laatste bemanningsleden gingen van boord. Op 19 juni is het schip officieel als verloren opgegeven. Nog een aantal dagen heeft men kans gezien lading, waaronder kisten jenever, te bergen maar al spoedig was dit niet meer mogelijk.

De Meerkerk was tesamen met de Christiaan Huygens en de The Viceroy één van de drie schepen die na de Tweede Wereldoorlog nog verloren gingen als gevolg van mijnexplosies.

Na het zinken van de Meerkerk gingen er tot 1961 geen schepen meer verloren in het



De Christiaan Huygens in een verloren positie bij de Steenbanken.

Walcherse kustgebied. Op 15 maart 1961 zonk ter hoogte van Dishoek de Westduitse kustvaarder MARTIN LÜTJE (1955 - 424 Brt.) na een aanvaring met het Nederlandse vrachtschip SCHELDE LLOYD (1958 - 8328 Brt.). Het was een enigszins merkwaardige aanvaring omdat de kustvaarder werd aangevaren door de achteruitvarende Schelde Lloyd. Het Nederlandse schip kwam in een dichte mistbank terecht en zag plotseling een tweetal schepen recht voor zich. Door vol achteruit te slaan kon de Schelde Lloyd een aanvaring voorkomen, doch voer wel tegen de achteropkomende Martin Lütje. De Martin Lütje, met ijzer geladen, zonk onmiddellijk en de 7 opvarenden en de Belgische loods konden niets anders doen dan in het koude water springen. Na de aanvaring was de Schelde Lloyd gestopt en streek een reddingsboot die alle drenkelingen aan boord kon nemen. De Martin Lütje welke in de vaargeul was gezonken vormde een belemmering voor de scheepvaart en derhalve is direct met de berging begonnen. Op 1 augustus is de kustvaarder gelicht en naar Vlissingen gebracht. Strandingen, of met "je klote omhoog lopen", zoals de zeeman zegt, zijn er genoeg geweest in de naoorlogse jaren.

Ter illustratie een periode van 6 jaar:

Datum	Naam	Bouwj. + Tonnage	Plaats
19-12-1957	ISEBEK (GE)	1952 - 498 Brt.	Strandhoofd 7, Zoutelande.
08-02-1958	BEEKBERGEN (DU)	1953 - 499 Brt.	Strandhoofd 3, Zuiderstrand.
29-04-1958	SANDRINGHAM QUEEN (BR)	1955 - 1308 Brt.	Zuiderstrand.
30/31-03-1960	ALIDA GORTHON (SW)	1946 - 3636 Brt.	Dijkpaal 14-16.
01-11-1961	LUCTOR (DU)	1928 - 200 Brt.	Strandhoofd 11, Dishoek.
17-11-1961	LISSEKERK (DU)	1943 - 7219 Brt.	Dijkpaal 6.
24/25-11-1962	ARES (DU)	1959 - 6235 Brt.	Hoofd No. 17, Dishoek.
24/25-11-1962	STORMVOGEL (DU)	1954 - 235 Twvpl.	Hoofd No. 17, Dishoek.
07-12-1962	HULDA (LI)	1944 - 9810 Brt.	Strandpaal WS 60.



De Meerkerk, slachtoffer van een verdwaalde mijn.

Deze opsomming behoeft enige toelichting. Het Nederlandse kustvaartuig Luctor was een bekende van de Zeeuwse kust. Op 11 juli 1960 was het schip namelijk gestrand onder de naam Pax en had het hele zomerseizoen de badgasten van Westkapelle vermaakt. Het bezoek aan het Zeeuwse strand was nu echter van korte duur want dezelfde dag is de Luctor alweer vlot gebracht. De naamsverandering in Luctor (Ik worstel) had het kustvaartuig blijkbaar goed gedaan.

De stranding van de Ares en de Stormvogel was enigszins merkwaardig doordat beide schepen vastliepen. Tijdens dichte mist moest de uitgaande loodstender en de inkomende KNSM'er, om een aanvaring te voorkomen, dusdanig manoeuvreren dat ze ten slotte achter elkaar vastliepen. Aan boord van de loodstender bevonden zich op dat moment een aantal aspirantloodsen, voor wie dit tevens een goede les was. Deze aspirantloodsen verlieten de tender, welke met laag water geheel droog stond en gingen zingend over het strand naar Vlissingen. Wellicht was dit de "eerste" aanzet tot het later zo bekende Scheldeloodsenkoor. Beide schepen kwamen overigens op eigen kracht vlot.

De bemanning van de kustvaarder ZUIDPOOL (1957 - 491 Brt.) één passagier en de loods hadden veel geluk toen het schip werd aangevaren door de veel grotere GAAS-TERDIJK (1960 - 7222 Brt.) op 18 november 1965 ter hoogte van de Middensteenbank. De opvarenden konden met moeite, sommigen via de mast van de Zuidpool, gered worden voordat hun schip ten onder ging.

Veel minder geluk had een deel van de bemanning van het Zweedse schip Magne dat na een soortgelijke aanvaring op bijna dezelfde plaats ten onder ging en waarbij 2 bemanningsleden omkwamen en 6 werden vermist. De MAGNE (1948 - 1412 Brt.) van de Zweedse rederij: Stockholms Rederiaktiebolag Svea (Curt Högberg) was een typisch



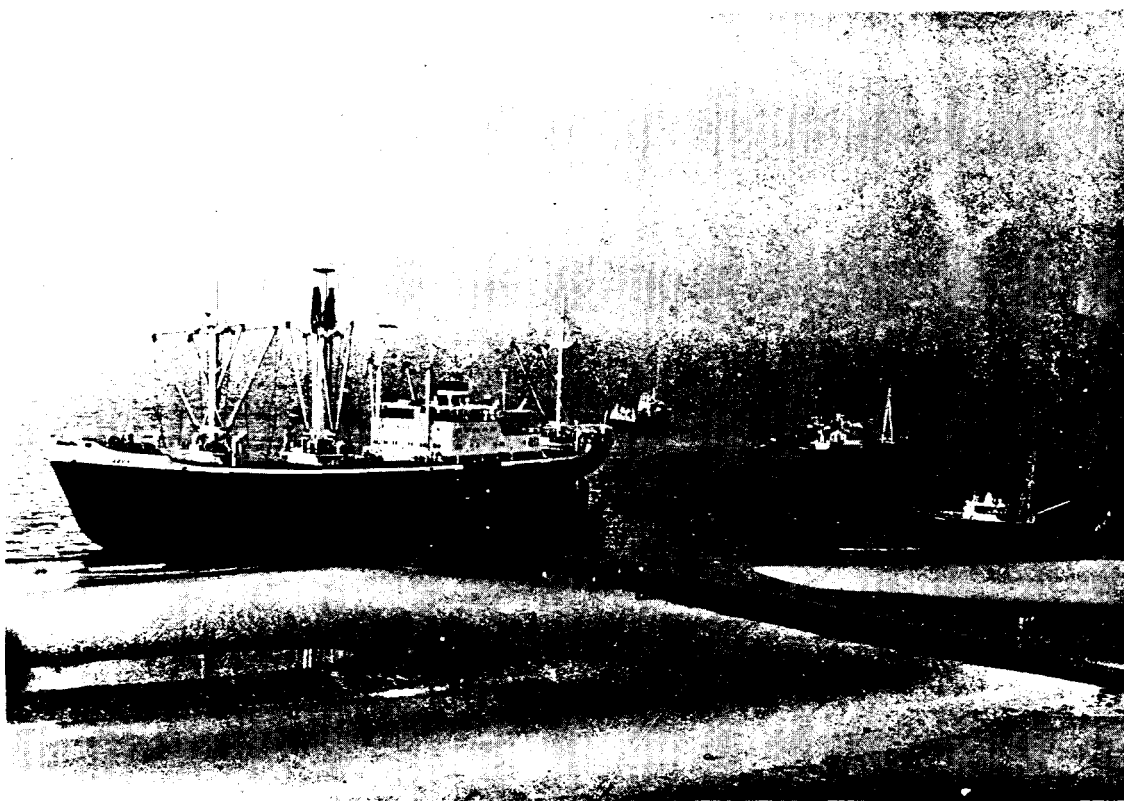
De Beekbergen dwars op een paalhoofd.

Skandinavisch scheepje welke in die dagen vaak te zien waren in het gebied van de Westerschelde. De Magne werd aangevaren door het eveneens Zweedse schip KIRRI-BILLY (1956 - 7630 Brt.), een bijzonder snel schip, uit de dagen dat "Speed and Service" nog hoog in het vaandel van veel rederijen stond. De Kirribilli was als casco gebouwd bij Jos Boel in Tamise en afgebouwd door de Götaverkenwerf.

De aanvaring tussen beide schepen vond plaats ongeveer 8 mijl ten westen van Westkapelle. We laten nu de Nederlandse loods aan het woord, die tijdens de aanvaring aan boord van de Magne was.

Om ongeveer 21.30 uur werd ik bemand op het Zweedse schip Magne. De wind was Noordwest 4-5, zicht 1,5 mijl en het was vriezend weer. Op de brug waren aanwezig de kapitein, de stuurman en een roerganger. Na ongeveer 10 minuten doemde een afkomend schip op, dat later de Kirribilli bleek te zijn. Zoals gebruikelijk was zou ik het schip over bakboord passeren, doch door een koerscorrectie van de Kirribilly kwamen we in een gevaarlijke situatie terecht. Ik adviseerde de kapitein stuurboord uit te gaan, doch deze besliste "Vol achteruit". Een aanvaring was echter niet meer te voorkomen en de Kirribilli boorde zich recht in de Magne tot ongeveer het brughuis. De Magne begon snel te zinken en iedereen probeerde het schip te verlaten. Ik raakte nog even bekneld bij het gangboord, doch kwam later weer los. In het water terechtgekomen zag ik kans samen met een matroos een vlot te bemachtigen en later hoorde ik dat deze matroos nog meerdere opvarenden uit hutten had gehaald. Wij zijn daarna vrij spoedig opgepikt door de jol van de loodsboot Antares en later door de tender Zilvermeeuw naar Vlissingen gebracht.

Tot zover het relaas van de loods.



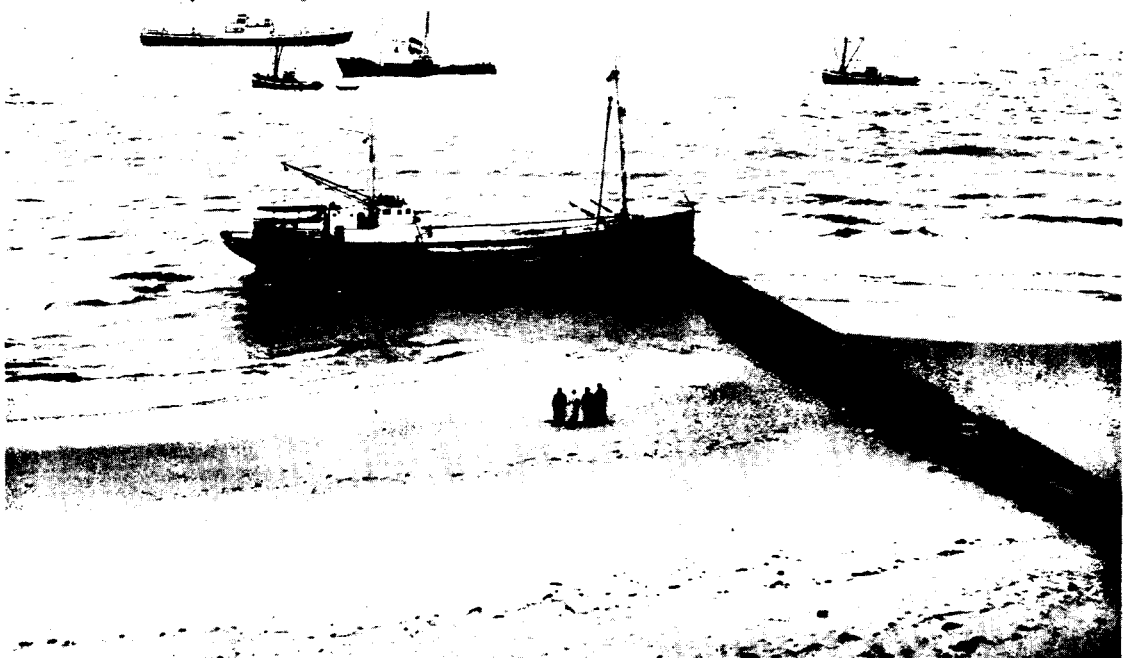
De Ares en de Stormvogel, gestrand nabij Dishoek.

Verschillende sleepboten en andere schepen hebben meegedaan aan het reddingswerk, doch vooral de Kirribilli en de loodsboot hebben meer dan hun best gedaan om zoveel mogelijk opvarenden te redden. Er is nog uren gezocht naar slachtoffers, maar helaas zijn er van de 21 opvarenden 13 gered, zodat er 8 slachtoffers te betreuren waren.

In de jaren na de ramp met de Magne gaan nog twee kleine schepen verloren in het zeegebied bij de noordwestpunt van Walcheren. Op 4 oktober 1973 zinkt het Duitse kustvaartuig JONNY JONAS (1957 - 499 Brt.) na een aanvaring met de Noorse tanker SNEHOLT (1965 - 22248 Brt.) en in maart 1980, zinkt als gevolg van het schuiven der lading, de Panamese coaster TUSKAR II (1956 - 394 Brt.).

Het zeegebied van de loodspost Steenbank tot Vlissingen blijkt erg "aantrekkelijk" te zijn voor voornamelijk strandingen. In deze kuststrook is een gebied dat mede door zijn karakteristieke bevolking wel een heel bijzondere plaats inneemt bij het scheepsgebeuren voor de Walcherse kust.

Deze plaats is: "De Westkappelse zeedijk".



De "Luctor" op het strandhoofd No II nabij Dishoek. De sleepboot Scaldis en een tweetal bergingsvaartuigen wachten op hoog water.

De Westkappelse zeedijk

Westkapelle is een plaatsje gelegen aan de westelijke punt van Walcheren met een bewogen historie. Reeds in de 9e eeuw landden de Noormannen er om de kust te plunderen, en men zegt weleens dat de Westkappelaar afstamt van de Noormannen, al was het alleen maar om de jaarlijkse kerstboom welke in de decembermaand uit Noorwegen komt.

Openbare Verkoop

tegen dadelijke betaling,

TE WESTKAPELLE,

op Dinsdag 6 December 1887,

des middags twaalf uren,

van den

GEBORGEN INVENTARIS

van het Engelsche Schoenerschip *•QUEEN OF THE ISLES•*,

Kapitein JOHN PALLOT,

bestaande uit: Staand en Loopend WANT,
TOUWWERK, ZEILEN, ANKERS,
KETTINGEN, een partij KOPER-
HUID, en andere GOEDEREN meer,
alsmede een SCHEEPSBOOT, laatste
liggende te Vlissingen aan de af-
helling

Inlichtingen te bekomen bij de heeren
Cargadoors DE GROOF & Co., den No-
taris DE WOLFF te Vlissingen en voor-
noemden Kapitein.

*Kapitein John Pallot biedt de resten
van zijn schoener Queen of the Isles te
koop aan.*

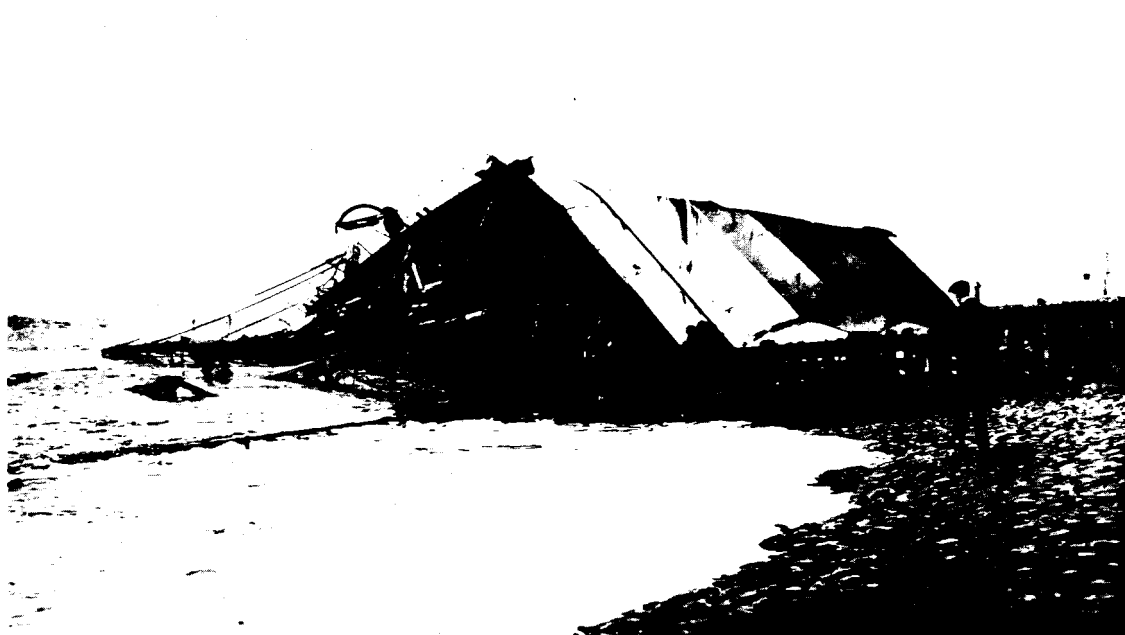
In 1223 kreeg Westkapelle van Floris IV stadsrechten en was door de handel, scheepvaart en visserij een belangrijke plaats. Ook de bevolking was tamelijk welvarend, doch de eeuwige strijd tegen het water werd de Westkappelaar noodlottig. In de 14e eeuw waren de duinen geheel verdwenen en ook een deel der huizen moest er aan geloven, en de stad ging achteruit, omdat de scheepvaart en visserij zich naar Vlissingen verplaatsten.

In 1540 begon men een inlaagdijk te maken, het begin van de Westkappelse zeedijk. Deze dijk was echter altijd een bron van zorgen, doch ook een bron van inkomsten voor de bevolking, welke zich ontwikkelde tot een gemeenschap van dijkwerkers. De dijk oftewel "de diek", zoals de Westkappelaar zegt, was erg belangrijk want van den diek moest hij leven. Ook het sociale leven vindt om en nabij de diek plaats en oudere Westkappelaars kun je daar heden ten dage nog aantreffen.

De diekers werkten in ploegen aan de dijk. Een ploeg, vaak in familieverband, bestond uit steenzetters, rijswerkers en sjouwerlieden. Als er stormschade was, was er brood op de plank, maar in stille tijden leed men armoede. Ook conflicten omtrent het loon met het polderbestuur, leidde tot stakingen en armoede.

Alleen een schipbreuk bracht in dit zware en saaie leven enige afwisseling en neveninkomsten. Er werd dan geen moeite gespaard om mensenlevens te redden doch de ladingen verdwenen vaak op duistere wijze. Men was voor het "jutten" strafbaar, maar het risico om in het "kot" te geraten nam men op de koop toe. De zee gaf toch immers en nam.

In juli 1867 strandde het Noorse barkschip AUKATHOR (1840 - 293 Brt.) op de Westkappelse dijk. Op last van het polderbestuur werd de bark ter plaatse gesloopt. Het vele hout en de inventaris vond zijn weg in het dorp. In latere jaren liepen nog verschillende, overigens kleinere schepen op de dijk. Een van deze vaartuigen is de historie ingegaan als de vijgenboot. Dit schip, de Engelse schoener QUEEN OF THE ISLES (1873 - 194 Brt.) strandde op 26 november 1887 op de dijk. Het was kort tevoren op een zandbank voor de kust gelopen en door de bemanning verlaten. De bemanning werd onder-



Het wrak van de City of Benares, stukgeslagen op de Westkappelse zeedijk.

gebracht bij moeder Koo, het plaatselijk café. Met hoog water kwam de schoener echter vlot en zeilde op de kust. De Queen of the isles, die met een lading specerijen en vooral vijgen, op weg was van Indië naar Londen, werd al spoedig door de bevolking leeggehaald. Jaren later waren er nog matten vijgen in het dorp. In opdracht van het polderbestuur werd ook dit schip ter plaatse gesloopt.

Een andere stranding die heden ten dage in de overlevering voortleeft is die van de City of Benares, welke in de orkaannacht van 30 september op 1 oktober 1911 op de Westkappelse dijk stuksloeg.

De CITY OF BENARES (1882 - 1511 Brt.) * was een ijzeren driemast bark afkomstig uit Neustadt en op weg van Queenstown (Zuid-Ierland) naar Sundsvall. De bark werd door het noodweer naar de Walcherse kust gedreven en tenslotte op de dijk gesmeten ter hoogte van dijkpaal 14.

In de vroege zondagmorgen klonk in Westkapelle de kreet "schip op den diek". Het schip was over een stenen hoofd geslagen en was spoedig totaal een wrak. De bemanning, 20 Finse zeelieden, verkeerden in een benarde positie. Door een levende ketting te vormen zagen de Westkappelaars kans een aantal mensen van het wrak te redden. Anderen dreven af en verdronken. In totaal werden 11 zeelieden gered en verdronken er 9. Zoveel menselijk gevoel de Westkappelaars hadden door met gevaar voor eigen leven de schipbreukelingen te redden, zo weinig menselijk gevoel hadden de Finnen. Toen de slachtoffers aan de voet van de dijk werden begraven wekte dit hilariteit op bij de geredden, zo in de trant van: Sufferd, pech gehad.

Anno 1982 zijn er nog altijd resten van het schip te zien en er is nog een Westkappelaar die het meegemaakt heeft. Zijn bijnaam is "'t Reddertje" en ereburger van Westkapelle. In diezelfde nacht dat de City of Benares verging raasde een vreselijke orkaan langs de kust van Holland en België. Talloze kleine, voornamelijk vissersschepen, vergingen of kwamen in moeilijkheden. Op het bankje van Zoutelande strandde het met petroleum

* De City of Benares was geregistreerd in Rusland. De bemanning bestond uit Finnen.

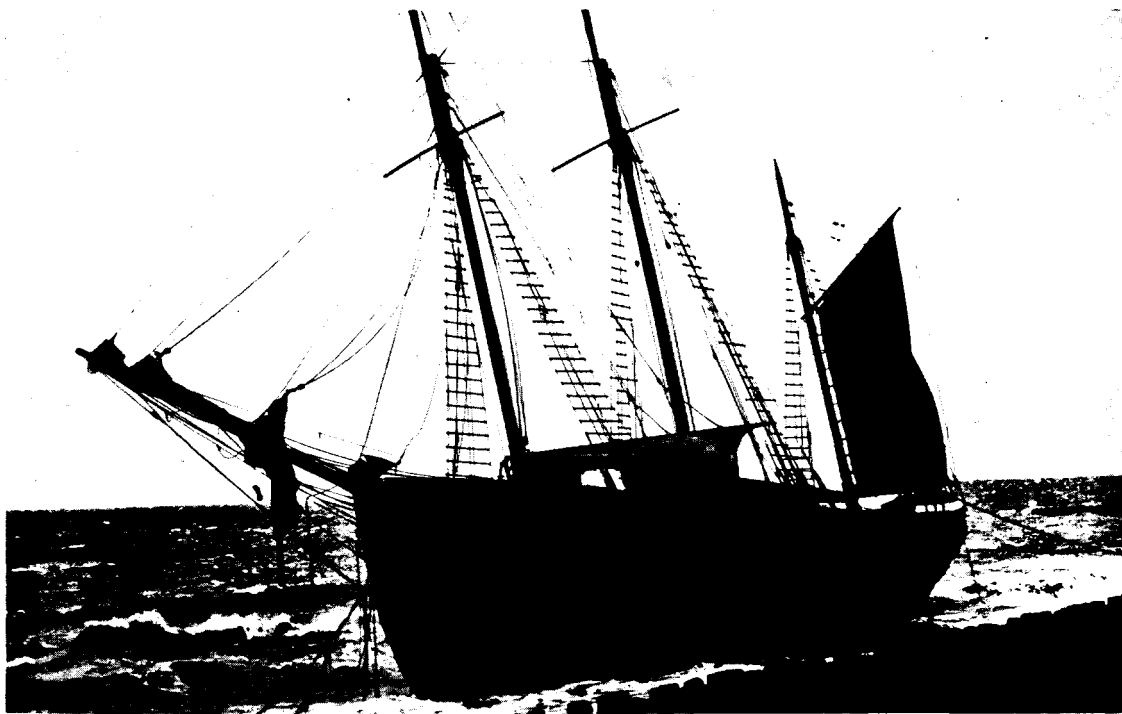


Als de storm bedaard is laat de Westkappelse jeugd zich fotograferen bij het wrak van de City of Benares.

geladen Engelse vrachtschip EDWARD DAWSON (1890 - 1907 Brt.). Op maandag 2 oktober 1911 ontplofte dit schip en vloog in brand. De Belgische sleepboot John Bull redde 15 opvarenden en het Engelse stoomschip Wrexham 6. Er waren 3 slachtoffers. Het schip brandde 12 dagen lang en zelfs in Middelburg zag men de vuurgloed. De bevolking van de Walcherse dorpen ging 's avonds naar dit schouwspel kijken. Voor de goede orde wijs ik er op dat dit schip inderdaad een vrachtschip was, ingericht voor het vervoer van petroleum. Men sprak over petroleumboten. Dit type schip was eigenlijk de voorloper van de tegenwoordige tankers. Ook verging in dezelfde nacht de in Vlissingen gestationeerde Belgische loodschoener No. 2. Hierbij kwam de gehele bemanning, bestaande uit de schipper, 6 loodsen, 3 loodsleerlingen en 2 hulploodsen, om het leven.

In de jaren hierna strandden nog meerdere schepen op de dijk doch dit waren geen rampen van enige omvang maar de namen leven nog voort in de herinnering. Zoals de LORD NAPIER (1891 - 141 Brt.), een Engelse kofftjalk, die op 2 december 1909 op de dijk stuk sloeg en waarbij 1 man verdronk, de RALPH CREYKE (1879 - 905 Brt.), die na een aanvaring op de dijk werd gezet in oktober 1912. Of de Engelse driemastschoener PRIDE OF THE WEST (1920 - 110 Brt.) welke in augustus 1920 eveneens stuk sloeg op de dijk. Deze schoener, "de pride of priet" zoals men in Westkapelle zegt, sloeg eigenlijk stuk op de paalrijen, staketsels en gordingen welke in die dagen de dijk verstevigden. Tegenwoordig is de dijk veel vlakker.

Op 12 november 1922 liep het Engelse stoomschip CRICHTOUN (1920 - 1125 Brt.) op de dijk ter hoogte van dijkpaal 24/25. Dit schip had o.a. een lading paarden aan boord die aan land werden gebracht. Oudere boeren op Walcheren spreken nog over Crithoens als het gaat over een bepaald soort paarden. Het is vrijwel zeker dat dit ras een verbastering is van de naam van het schip dat deze paarden aan boord had.



De Pride of the West (de Priet) ging reddeloos verloren op "den diek".

De sleepboot FRIESLAND (1920 - 750 lpk.) van Bureau Wijsmuller bracht het stoomschip de volgende dag vlot.

Een goede gelegenheid, die het juttersbloed van de Westkappelaar sneller deed stromen, was het vastlopen op de dijk van het Engelse scheepje EDITH (1893 - 181 Brt.) van de Rederij Small & Co. Dit schip strandde 's morgens om 04.00 uur op 17 februari 1926 en had o.a. een lading koperen spijkers aan boord. Om het schip lichter te maken werd met behulp van paard en wagen het schip gelost. Op 24 februari kwam het schip met sleepboothulp vlot en was Westkapelle duizenden spijkers rijker.

De Tweede Wereldoorlog heeft in Westkapelle nogal huisgehouden. Strategisch gelegen aan de Scheldemonde, was het door de Duitsers omgebouwd tot één bunkernest. Bij het bombarderen door de geallieerden van de dijken op Walcheren in 1944, waaronder de Westkappelse zeedijk, werd Walcheren onder water gezet. Door het water en de geallieerde landing werd het dorp nagenoeg verwoest. Na de bevrijding werden de dijken gedicht (de Westkappelse zeedijk op 2 oktober 1945) en het dorp herbouwd. Van de oude zeedijk is een deel verdwenen en op deze plaats ontstond een soort baai met strand. In Westkapelle spreken ze over het "gat".

Na de Tweede Wereldoorlog is er nog een aantal schepen geweest die toch geschiedenis maakten "op de dijk" of bij het "gat". Velen van u herinneren zich wellicht nog de scheepsnamen Achilles, Pax, Riet en niet te vergeten Benares.

Wat het eerste schip betreft, dit was ook het eerste incident van enige omvang. Wel was op 19 januari 1952 de THOMAS N EPIPHANIADES (1935 - 2385 Brt.) gestrand, doch dit schip was zo weer vlot.

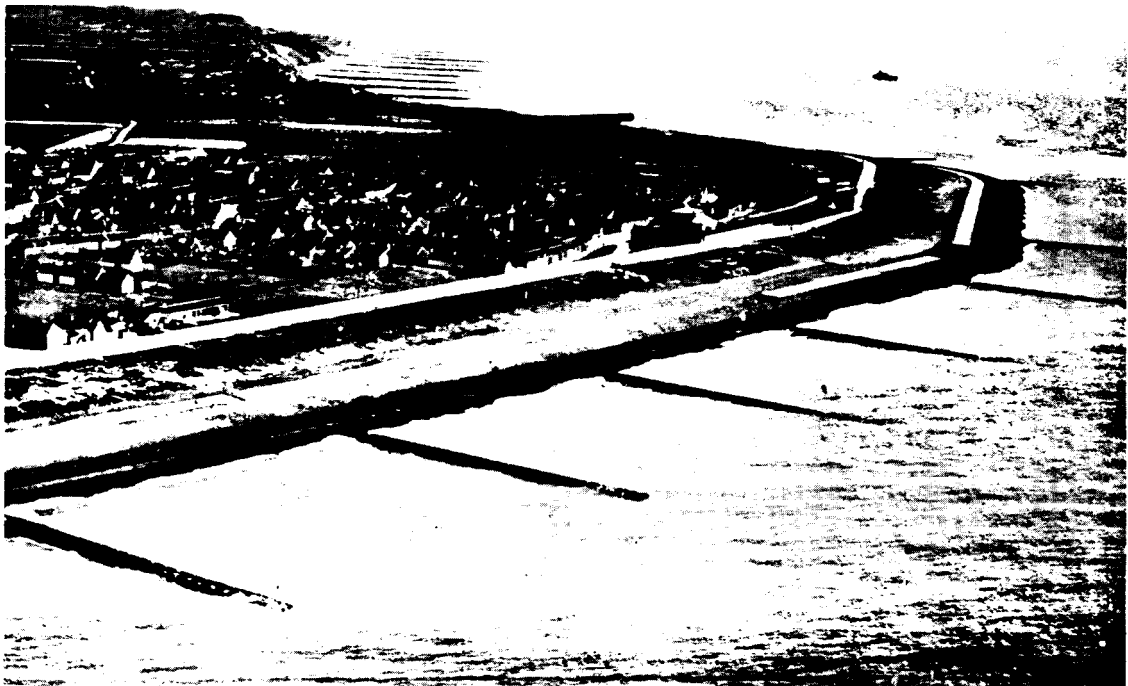


De Edith, geladen met spijkers, in de morgen van 17 februari 1926.

De ACHILLES (1951 - 299 Brt.) was een Duitse kustvaarder en liep op 14 maart 1957 tijdens dichte mist op de dijk (dijkpaal 19). Er werden herhaalde pogingen ondernomen om de Achilles vlot te krijgen doch deze mislukten. In de nacht van 15 op 16 maart werden door de sleepboot SCALDIS (1955 - 2400 lpk.) opnieuw pogingen gedaan het schip vlot te brengen. Deze pogingen leidden echter min of meer tot een regelrechte ramp. Door de enorme kracht van de Scaldis (schurend ijzer langs het beton, omstanders zagen het vuur van het schip spatten) raakte de Achilles lek en begon te zinken. Drie bergers en een bemanningslid sprongen op het bergingsvaartuig Dolfijn waarbij helaas de bergingsinspecteur te water raakte en om het leven kwam. Kort daarna werd de Achilles, die zwaar slagzij maakte, aan de grond gezet. Daarna kapseide het schip en kwamen de overgebleven 9 bemanningsleden in een hachelijke positie terecht. Het was stormweer en een donkere nacht en de plaatselijke Wipperploeg van de KZHRM werd in allerijl gewaarschuwd. Zij zagen daarna kans onder moeilijke omstandigheden met behulp van "de broek" de 9 schipbreukelingen te redden. Het was overigens de laatste keer dat de Wipperploeg in actie moest komen.

Op 11 juli 1960 strandde de Nederlandse kustvaarder PAX (1928 - 200 Brt.) bij het zogenaamde "gat". Het zat tenslotte zo hoog op het strand dat een geul moest worden gegraven om het schip vlot te krijgen. Dit lukte op 4 augustus 1960, nadat duizenden badgasten de weken ervoor zich bij het schip geamuseerd hadden.

Spectaculair en duizenden mensen trekkend uit binnen- en buitenland, was de stranding van het Zweedse vrachtschip BENARES (1946 - 4812 Brt.) op 27 maart 1966. Het schip, eigendom van de Zweedse rederij A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet uit Göteborg, had tijdens zwaar stormweer zonder loods (de loodsdiensten waren gestaakt) de Westerscheldemond willen binnenvaren. De "kroontjes Zweed" strandde tussen twee paalhoofden op de dijk en zat direct erg hoog vast. Het schip verspeelde tevens het roer



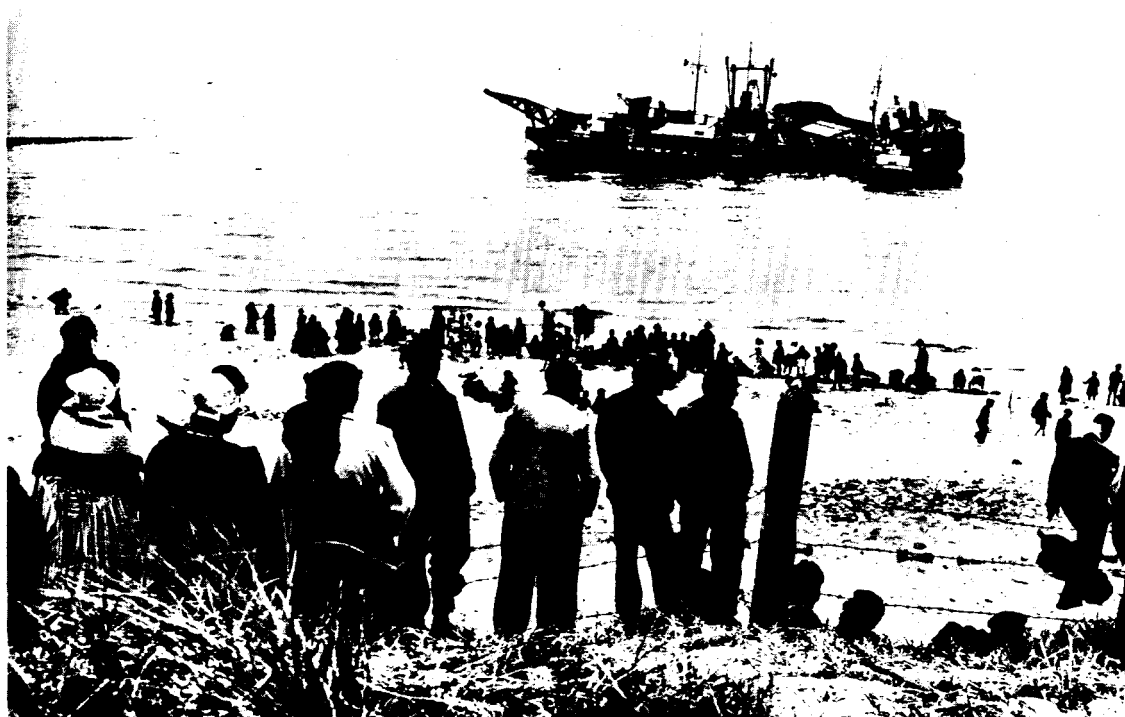
De Westkappelse zeedijk. Een opname uit 1929.

en de schroef. Een viertal sleepboten: de SCALDIS (1955 - 2400 lpk.), BURGEMEESTER VANDAMME (1960 - 1320 lpk.), GEORGES LETZER (1945 - 2200 Apk.) en de MARTINE LETZER (1960 - 1300 pk.) maakten direct vast en begonnen te trekken maar het schip bleef muurvast op de dijk zitten. Daarna besloot men een groot deel van de lading te lossen. Het schip, welk op weg was van Oslo naar Khorramshahr, had een lading van 3500 ton stukgoed aan boord.

De publieke belangstelling was zeer groot en vooral de friteskraam en de café's deden goede zaken. Pas op 18 april zag men met hoog water kans om het schip los te trekken en werd bij de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" in het dok gezet. De schade was dusdanig groot, dat het 20 jaar oude schip total loss werd verklaard. De lading stukgoed, welke naar Vlissingen was vervoerd, vloog in de havenloodsen in brand zodat er weinig van overbleef. De gehele schroefas van het schip werd weken later boven water gehaald, zodat geconstateerd kon worden dat het schip nogal "geleden" had.

Voor het Zeeuwse was hiermede de zaak afgedaan maar niet voor de Nederlandse kust. Het schip werd op 16 mei 1966 van Vlissingen naar Grimstad gesleept en naar verwacht doorverkocht voor de sloop. Het schip werd echter doorverkocht aan A/S Ugland Rederij te Grimstad die het schip na herstel weer onder de naam BENARITA (1946 - 4246 Brt.) in de vaart bracht. In 1970 werd het schip weer omgedoopt in Benares maar nu onder de vlag van Singapore.

Op 2 februari 1971 was de Benares onderweg van Le Havre naar Hamburg met een lading hout doch moest ter hoogte van Texel voor anker gaan wegens brand in de machinekamer. De bemanning kreeg de motor niet tijdig aan de gang en als gevolg van een opkomende storm braken beide ankerkettingen zodat het schip stuurloos naar de



Het hele dorp is uitgelopen. De berging van de Achilles.

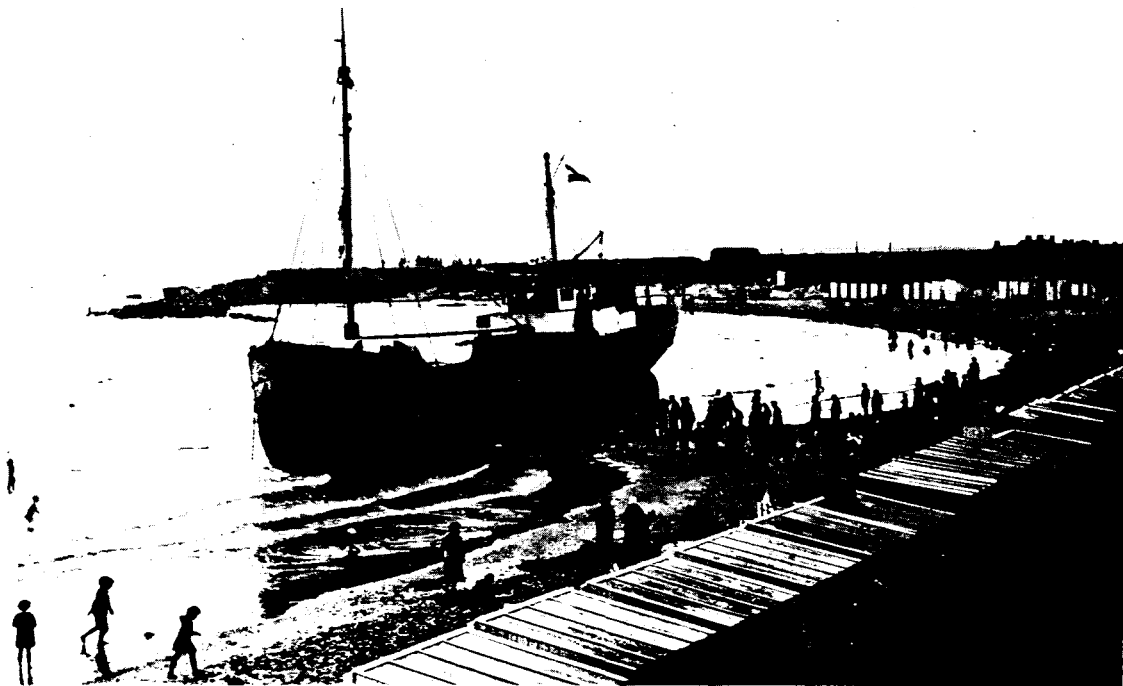
kust dreef. In de nacht van 3 februari strandde de Benares bij Eierland (iets ten noorden van De Koog) nabij het eiland Texel. De bemanning werd door de reddingsboot uit Den Helder van boord gehaald en veilig aan land gebracht.

Het schip zat, evenals bij Westkapelle, hoog op de dijk en het zou dan ook een langdurige berging worden. Pas op 25 maart 1971 zagen de bergers kans het schip vlot te brengen en naar IJmuiden te slepen. Vandaar ging het schip naar een droogdok van de ADM te Amsterdam en de schade was ditmaal zo groot, dat van reparatie geen sprake meer kon zijn. Het schip vond haar einde in november 1972 bij de slopers te Bilbao.

Na de stranding van de Benares is het een tijd rustig gebleven langs de kust van Westkapelle. Alleen de redding door een OSRD-helicopter der Nederlandse marine van de bemanning van het Engelse kustvaartuig ACTION (1956 - 177 Brt.) in 1972 bracht hierin enige verandering.

Dit kustvaartuig strandde op de zandbank Botkil en men achtte, gezien de weersomstandigheden, het raadzamer de bemanning van boord te halen. De redding trok veel belangstelling, alleen de oude Westkappelaars vonden het wel prachtig, doch ouderwetse reddingen, dat waren pas reddingen. De oude verhalen over de Priet, de City of Benares enz. herleefden. De TEMI IV (1942 - 1495 pk.) van rederij Dijkhuizen bracht later de Action naar binnen.

Nog éénmaal kwam een schip danig in moeilijkheden in de beschreven periode, namelijk op 3 maart 1977, toen het Nederlandse kustvaartuig RIET (1963 - 1218 Brt.) op de dijkresten van het "gat" vastliep. De Riet had moeten uitwijken voor een Japans schip en liep zodoende vast. Het schip zat vast op bunkerresten, versperringen uit Wereldoorlog II, zodat na een aantal dagen de spoorrails (resten van de zogenaamde "Rommelasperges") door de bodem staken. Men zag kans de Riet te bergen en na nog

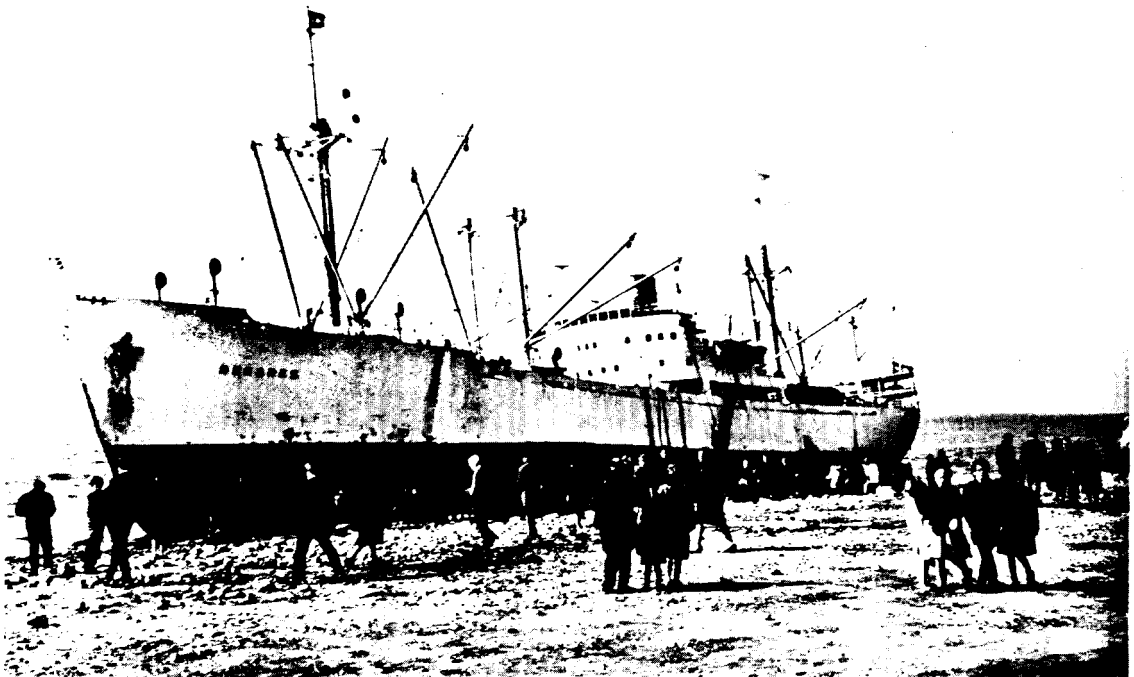


De Pax met hoog water. Gestrand in de zomer van 1960 bij het zogenaamde "gat".

eens vast te hebben gezeten werd het schip naar de reparatiewerf van de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" gebracht. Om verzekeringstechnische redenen is men pas na een aantal maanden met reparatie begonnen.

Westkapelle is inmiddels niet meer het dorp van de dijkwerkers doch de betrokkenheid met hun "diek" is nog altijd zeer groot. Toen aan het eind van de zeventiger jaren de discussie op gang kwam om "hun diek" op Deltahoogte te brengen, ontstonden emotionele discussies. Wijzigingen van buitenaf aan hun Westkappelse zeedijk kunnen zij niet zo maar goedkeuren.

Er zal altijd nog weleens een schip stranden op de Westkappelse zeedijk, al wordt de kans steeds kleiner. Moderne navigatiemiddelen en ook de in opmars zijnde radarbegeleiding zullen een en ander doen verminderen doch de namen van de Benares, Pride of the West, de Pax en de Achilles zullen voor altijd in de herinnering voortleven.



De "kroontjes Zweed" Benares trekt veel aandacht. Vele mensen komen een kijkje nemen in Westkapelle.

De rede en het havengebied van Vlissingen

Vlissingen, stad aan zee, geboorteplaats van De Ruyter, de Evertsens, de Banckerts, vissersplaats en havenplaats.

We moeten teruggaan tot het jaar 1247 als we iets willen weten over het ontstaan van Vlissingen. Op oude kaarten staat in dat jaar Vlissingen aangemerkt als parochie. Er was een kerk, een pastorie, een overzetveer naar Vlaanderen en er was visserij. Graaf Willem III zag in die dagen al wat in een goede haven op Walcheren en de bestaande haven werd uitgebreid. Deze uitbreiding kwam tot stand in 1308 en de ligging was in het tegenwoordige oude stadsdeel. Ook gaf graaf Willem III Vlissingen beperkte stadsrechten in april 1315 en de stad begon zich verder te ontwikkelen. De handel met Engeland, de Oostzeestaten en ook de haringvisserij floreerden als nooit tevoren.

In 1443 vond er opnieuw een uitbreiding plaats en wel met de Engelse haven. Vanuit deze, nog bestaande haven, opereren heden ten dage de loodsdiensten. In 1548 liet Karel V aan de ingang van de oude haven het zogenaamde Keizersbolwerk bouwen, in feite het begin van de zo bekende Vlissingse boulevard. Het standbeeld van Michiel de Ruyter staat hier dan ook sedert 1894 opgesteld.

De Spaanse tijd was voor Vlissingen in alle opzichten een slechte periode. De handel liep terug en er werd armoede geleden. In 1572 nam de bevolking met behulp van de Watergeuzen met succes de wapenen op tegen de Spaanse overheersing. Daarna herstelde Vlissingen zich en breidde uit. De stad wordt dan ook beter verdedigbaar gemaakt en de wallen, poorten en andere verdedigingswerken ontstaan. Prins Maurits gaf in 1613 toestemming tot uitbreiding van de bestaande havens. De dokken en marinehavens worden aangelegd en de handel neemt verder toe.

De 17e en 18e eeuw kunnen we als een bloeiperiode aanmerken voor Vlissingen. De VOC en de WIC vonden in Vlissingen grote belangstelling en van hieruit vertrokken de schepen naar alle delen van de wereld. Niet alleen de handel doch ook de cultuur bloeide. (Betje Wolff en Jacobus Bellamy). Een andere "Vrije Neeringh" die bloeide was de kaapvaart. Vanuit Vlissingen gingen de bekende kapers Pierre le Turcq en Nicolas Jarry op de kaapvaart.

Toen in 1795 de Franse troepen de stad binnentrokken brak er een sombere periode aan, met als dieptepunt het bombardement van de Engelsen in 1809. De stad, met vele historische gebouwen, werd grotendeels verwoest. Toen de Franse troepen Vlissingen verlieten in 1814 was de stad geheel verwaarloosd. Het enige positieve was de vestiging geweest van de marinewerf en het loodswezen in 1810.

De marinewerf werd echter in 1866 opgeheven en overgebracht naar Den Helder. De havenwerken, het Kanaal door Walcheren en de spoorlijn met Zuid-Beveland die in 1873 gereed kwamen, gaven de stad een nieuwe impuls. Op de plaats van de voormalige marinewerf werd een nieuwe scheepswerf opgericht, namelijk de Koninklijke Maatschappij "De Schelde". Deze werf, onder leiding van haar oprichter Arie Smit, ontwikkelde zich tot een werf van allure.

Werden er aanvankelijk kleine schepen gebouwd, later kreeg men orders voor grote

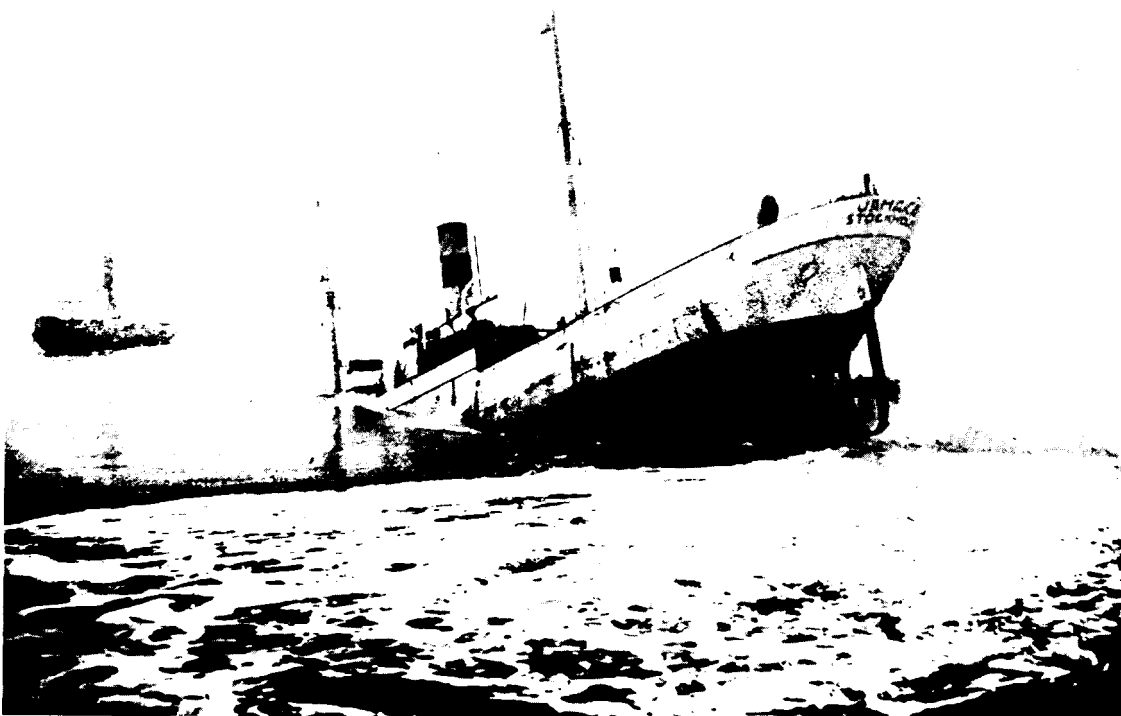
schepen. De Koninklijke Marine en de Rotterdamse Lloyd werden vaste klanten. We herinneren ons allemaal nog wel de eerste onderzeeboot O I, de torpedobootjagers en vooral de grote passagiersschepen zoals de Dempo, Sibajak en Willem Ruys. In datzelfde jaar, 1875, werd ook opgericht voor de vaart op Engeland, de Stoomvaart Maatschappij "Zeeland" met de dag- en nachtboten op Queensborough en later op Folkestone.

Vlissingen werd in de jaren daarna de stad van "De Schelde", de "Zeeland", de marine en de havens. In 1931 kwam de nieuwe buitenhaven gereed en de haven ontwikkelde zich ook als bunkerstation. In die jaren ontstond in Zeeland een nieuwe "industrie", namelijk die van het toerisme. Vlissingen was hiervan het middelpunt. Vele toeristen en dagjesmensen kwamen naar de boulevards, de schepen en het uitgaansleven.

De Tweede Wereldoorlog maakte hieraan abrupt een einde. De stad, strategisch gelegen aan de Scheldemondd, kreeg het zwaar te verduren. Aan het eind van de oorlog was er nog slechts één huis helemaal intact. De andere huizen, de havenwerken, de sluizen enz., waren vernield. Vlissingen begon moeizaam aan de opbouw. De Stoomvaart Maatschappij "Zeeland" keerde niet terug in Vlissingen en de marine slechts gedeeltelijk. Voor de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" was de tijd van de grote passagiersschepen voorbij, doch na de oorlog was er grote vraag naar koopvaardijsschepen.

De stad herstelde zich en breidde verder uit. In de jaren zestig kwamen er industriële mogelijkheden in het Sloegebied, wat inmiddels verder was ingepolderd. "De Schelde" vestigde zich er als eerste met een reparatiewerf (de Scheldepoort), later kwamen er industrieën als Hoechst, Péchiney en anderen.

"De Schelde", inmiddels opgenomen in het RSV-concern, specialiseerde zich in het bouwen van marineschepen. Deze schepen worden gebouwd in overdekte bouw-



De Jamaica gaat met draaiende schroef ten onder. De Goliath kon geen hulp meer bieden.

dokken in de oude stad op de plaats waar vroeger de oude havens en vestingswerken lagen.

In de buitenhaven liep het aantal bunkerschepen terug doch men zag kans in het Sloegebied een geheel nieuwe haven te ontwikkelen, geschikt om moderne schepen te ontvangen. Containerschepen en autotransportschepen van verschillende nationaliteiten doen die haven dan ook aan. In het begin van de jaren zeventig kwam er ook weer een passagiersdienst op Engeland en wel de Olau-line, die tweemaal daags op Sheerness vaart.

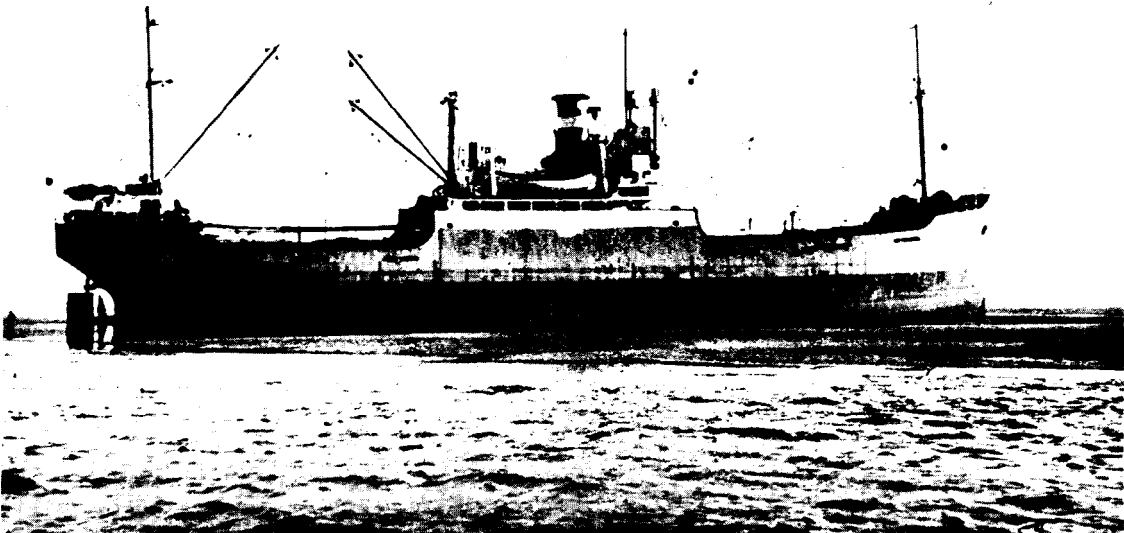
Door zijn gunstige ligging aan de Scheldemondd en de goede faciliteiten, kunnen we wel stellen dat de toekomstverwachtingen voor Vlissingen redelijk gunstig zijn.

Dat Vlissingen weleens de poort tot Antwerpen wordt genoemd blijkt ook uit het hele scheepsgebeuren voor Vlissingen. Loodsdiensten, veerdiensten, sleepvaart, pleziervaart, visserij enz., zij allen beginnen en eindigen hun werk op de rede van Vlissingen. De rede van Vlissingen, vaak wachtplaats voor Antwerpen of Gent, schuilplaats voor de storm of in het algemeen een "vrije ankerplaats" om even op adem te komen.

Vanuit Vlissingenrede zijn bekende schepen en vloten vertrokken. Waren het in het verleden de vloten van De Ruyter, Napoleon of de Engelsen, in later jaren ankerden er schepen van de Duitse Hochseeflotte (1912), toen deze vloot met de Duitse keizer aan boord terugkeerde uit Engeland.

Over het algemeen is er water en ruimte voldoende om op de rede te ankeren (spring laag water gemiddeld 35 voet). Er zijn echter wel een paar gevaarlijke banken waarmee rekening gehouden dient te worden. Dit zijn bijvoorbeeld de "Hooge Platen" ter hoogte van Breskens (met de Hooge en Lage Springer en de Plaat van Breskens) en verder de gevaarlijke "Spijkerplaat".

Een in 1978 ingevoerde vrije vaargeul voor de veerboten heeft de veiligheid voor deze vergroot.



De Portugese Pebane op de Hooge Platen bij Breskens. Het schip kon op 16 november 1952 worden vlotgebracht door de sleepboten Zuiderzee, Goliath, Maas en Schelde.

Sedert 1860 hebben er verschillende schepen hun einde gevonden of werden door een aanvaring beschadigd. De oorzaken waren over het algemeen aanvaringen, beschadigd op de rede komen en een enkele maal een stranding.

Zo strandde op 28 januari 1867 op de Plaat van Breskens het Belgische schip TIMSAH (1857 - 853 Brt.). Het schip liep vast bij het wrak van de Nederlandse brik DOLLARD (1859 - 211 Brt.) welke in 1861 was vergaan. De Timsah kon niet vlot gebracht worden doch een deel van de lading werd geborgen.

Tijdens een zware storm verging op 7 december 1895 de uit Regusa afkomstige bark ZORA (1867 - 803 Brt.) bij de Spijkerplaat. De bemanning kon met moeite gered worden door de reddingsboot uit Vlissingen. (Deze reddingsboot was van het loodswezen en bemand door personeel van het loodswezen.)

Op 21 maart 1901 vertrok het Engelse stoomschip TAY (1875 - 656 Brt.) uit Antwerpen met bestemming Londen. In de Wielingen gekomen besloot de kapitein terug te keren naar Vlissingenrede in verband met een hevige storm die kwam opzetten. Voor anker liggend werd de Tay aangevaren door het Duitse stoomschip CHEMNITZ (1889 - 2758 Brt.) en zonk onmiddellijk. Van de bemanning, in hun slaap verrast, kwamen 13 mensen om het leven te weten: de kapitein, 10 bemanningsleden en 2 passagiers. Slechts 5 leden der bemanning konden door de reddingsboot uit Vlissingen gered worden. Genoemde vijf hadden de hele nacht in de masten van hun schip doorgebracht.

Een soortgelijke aanvaring vond plaats op 1e Kerstdag 1910. Het passagiersschip FINLAND (1902 - 12185 Brt.) van de Red Star Line uit Antwerpen voer op de rede van Vlissingen het Engelse stoomschip BALTIQUE (1883 - 1365 Brt.) aan. De Baltique, schuilend voor het slechte weer, zonk onmiddellijk, zes bemanningsleden meenemend naar de Scheldebodem.



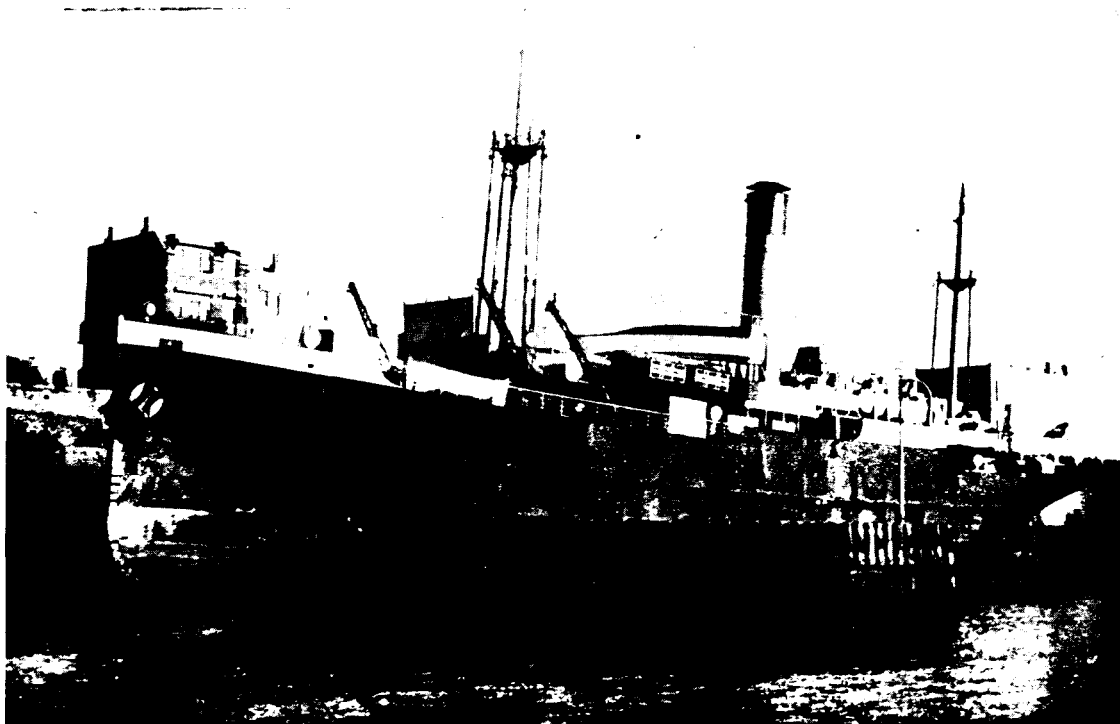
De Willemskerk aan lager wal nabij de Vlissingse boulevard, 1971.

Het slechts twee jaar oude Belgische schip OUGREE (1918 - 1979 Brt.) arriveerde op zaterdagmorgen 25 december 1920 te 07.00 uur op de rede van Vlissingen en er ontstond een aanvaring met de onder Engelse vlag varende stomer ALEPPO (1900 - 3908 Brt.). De Ougree, die op weg was naar Narvik, werd beschadigd en ging voor anker. Enkele uren later begon het schip plotseling te zinken en een sleepboot zag kans de Ougree op de Spijkerplaat te zetten, vervolgens zonk het schip geheel weg. Er zijn nog bergingspogingen gedaan, o.a. door een Engels bergingsbedrijf, doch deze hadden geen succes. Het wrak is daarna in de loop der jaren opgeruimd tot de dubbele bodem.

In de jaren hierna gingen op de rede nog een tweetal stoomschepen verloren te weten de WHIMBREL (1910 - 1655 Brt.) op 2 februari 1926 en de Jamaica op 7 mei 1933. De JAMAICA (1897 - 945 Brt.) kwam, recht voor het roeiershoofd, in aanvaring met de Harwichboot MALINES (1921 - 2669 Brt.) en begon direct te zinken. De Belgische redeloopsboot zag kans de bemanning van het snel zinkende schip af te halen. De Jamaica ging met draaiende schroef ten onder. Een aantal dagen later kreeg de bergingsmaatschappij Bugsier opdracht het wrak te bergen, maar na enkele dagen staakten zij hun pogingen en de resten van het schip liggen er nog altijd.

Aan het eind der dertiger jaren kwamen er door de crisis maar weinig zeilschepen meer op de Schelde. Tevens had de stoom- en ook al de motorvaart dit type schip geheel verdrongen. Een van de laatste driemastschoeners die aan "lager wal" raakte was de FUGLEN (1885 - 232 Brt.). Deze Deense driemastschoener liep op woensdag 2 december 1936 met een lading hout vast op de Spijkerplaat. De Fuglen was op weg van Finland naar St. Helis op Jersey en schuilde voor de storm. De sleepboten CHARLES (1922 - 350 lpk.) en GOLIATH (1921 - 1200 lpk.) hadden aanvankelijk weinig succes met het vlot brengen van de Fuglen, doch op 13 december lukte dat eindelijk. De schoener ging via Terneuzen naar Gent om daar tenslotte afgekeurd te worden.

Kort na de Tweede Wereldoorlog, om precies te zijn op zondag 22 juni 1947, speelde zich op de rede van Vlissingen een ramp af die vele inwoners van deze stad zich nog



De Texelstroom van de HSM pikt een "boulevardje". Vlissingen, 1918.

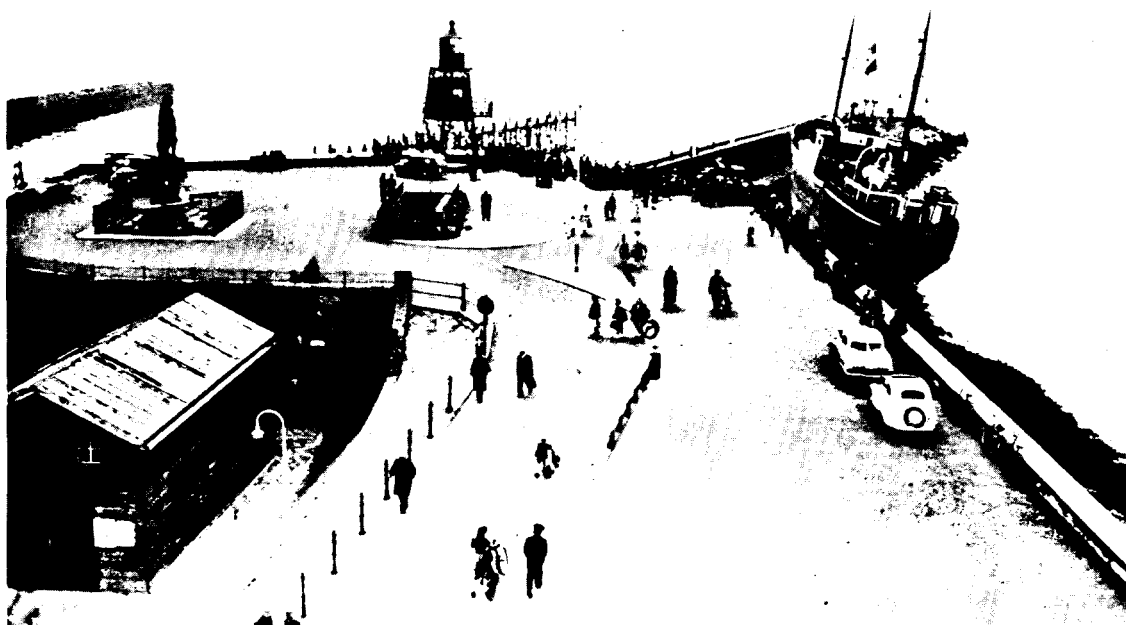
altijd herinneren. Onder de ogen van honderden wandelaars op de boulevard sloeg de sleepboot FAIRPLAY TWO (1944 - 274 Brt.) plotseling om en verdween met 7 opvarenden in de diepte.

Omstreeks 16.00 uur arriveerde op de rede de sleepboot Fairplay Two met als sleep het Finse stoomschip KUURTANES (1906 - 3026 Brt.). De Fairplay Two minderde vaart om op een tweede sleepboot (de Goliath) te wachten en maakte van het oponthoud gebruik om zijn tros wat in te korten. Vermoedelijk is de sleepboot op dat moment door de stroom gegrepen, want plotseling sloeg de Fairplay Two om. Er volgde direct hulp van verschillende kanten en men zag kans 4 bemanningsleden te redden. Bij de 7 opvarenden die het leven lieten was de Belgische loods. Op 13 augustus 1947 werd de sleepboot gelicht en naar Vlissingen gebracht. De Fairplay Two is later in Antwerpen hersteld en weer als lfrane in de vaart gebracht.

Op 25 juli 1950 zinkt het Noorse schip SONGA (1948 - 2066 Brt.) na een aanvaring op de rede van Vlissingen. De Songa, die voor anker lag, was aangevaren door een Pools schip. De bemanning kon het schip tijdig verlaten, inclusief een aantal werknemers van de Kon. Mij. "De Schelde", die aan boord waren voor reparaties. De laatste resten van de Songa werden gedurende 1980 opgeruimd door het bergingsbedrijf Van den Akker uit Vlissingen.

Een tweetal schepen kwam gedurende die jaren in het nieuws doordat zij lange tijd op een plaat vast bleven zitten. Zo zat het Noorse schip OGNA (1939 - 4998 Brt.) veertien dagen lang vast op de "Hooge Springer" in december 1949. Pas begin januari kon zij vlot worden gebracht.

Het Portugese vrachtschip PEBANE (1944 - 1953 Brt.) liep tijdens zwaar weer op 8 november 1952 op de "Hooge Platen" en kon pas nadat een deel van de lading gelost was, op 16 november 1952 vlotgebracht worden.



De Goldfinch op het roeiershoofd. Michiel de Ruyter kijkt toe.

Een ernstige aanvaring vond plaats tussen het Belgische CMB-schip CONGO MOKE (1958 - 9078 Brt.) en de Noorse tanker KONGSVANG (1959 - 20514 Brt.) op 28 januari 1965. Het Belgische schip werd met zware schade Vlissingen binnengebracht.

In oktober 1966 zocht de Noorse tanker BOLLSTRA (1965 - 28668 Brt.) de Spijkerplaat op doch 11 sleepboten brachten haar weer op het rechte pad.

Dat een aanvaring tussen twee betrekkelijk kleine schepen ook fataal kan zijn bleek op 9 november 1965. Het Nederlandse kustvaartuig UNDEN (1961 - 499 Brt.) kwam in aanvaring met de Noorse coaster JOHN KNUDSEN (1952 - 295 Brt.). Laatstgenoemde zink en helaas kon de machinist die bekneeld was geraakt niet meer gered worden. Het wrak van de John Knudsen werd juli 1967 gelicht en op het eilandstrandje in Vlissingen gesloopt.

Op 1 juni 1955 was bij de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" te Vlissingen de Nederlandse onderzeebootjager Hr. Ms. NOORD-BRABANT (1955 - 2765 Twvp.) in dienst gesteld. De Engelse bulkcarrier TACOMA CITY (1972 - 16704 Brt.) stelde haar op 9 januari 1974 op de rede van Vlissingen buiten dienst. De Noord-Brabant voer als schip van de wacht de Scheldemonid binnen en kwam met de Engelse bulkcarrier in aanvaring. De bulb van de Tacoma City boorde zich in het ketelruim van de achtermachinekamer van de jager. Er ontstond een groot gat en de Noord-Brabant ging naar de Scheldepoort voor een inspectiedokking. Het werd niet meer lonend geacht de jager te herstellen omdat inmiddels een vervangingsprogramma van nieuwe schepen van start was gegaan. De Noord-Brabant werd buiten dienst gesteld en ging naar de sloper. Bij de aanvaring lieten 2 marinemensen het leven.

Behalve aanvaringen kunnen ook andere zaken voor opwinding zorgen op de rede van Vlissingen. Zo haalde de zwaar geladen Essotanker ESSO WINCHESTER (1958 - 24559 Brt.) een 1000 kg wegende mijn aan haar anker op. Een demonteerploeg van de Nederlandse Marine probeerde de mijn zonder resultaat van het anker te krijgen. Na twee dagen viel de mijn tenslotte van het anker op de zeebodem. De mijn is daarna niet meer



De Salatiga wordt nabij het Leugenaarshoofd vlotgebracht door een viertal sleepboten.

gevonden. Hoewel de kans op een ontploffing klein was is dit voorval in de pers nogal opgeblazen.

De Liberiaanse tanker PANTHER (1954 - 15841 Brt.) zorgde voor nogal wat sensatie toen het schip, geladen met "crude oil", dreigde te zinken op de rede. Het schip had vastgezeten op de Goodwin Sands en was na enkele dagen, wonder boven wonder, met de hulp van 10 sleepboten van de bank losgekomen. Het schip kreeg toestemming om naar Antwerpen te varen, doch begon plotseling water te maken en werd op de Spijkerplaat gezet. Met het zomerseizoen voor de deur vreesde men het ergste maar de tanker kon na een aantal spannende dagen veilig de Sloehaven worden binnengebracht. Na lossing ging het schip naar de Vlissingse buitenhaven en na een aantal weken is zij voor de sloop verkocht.

Tot zover de rede van Vlissingen.

Schepen die Vlissingen aanlopen via het Oostgat doen dat via de "Sardijneul" met aan stuurboord de Nolleplaat en aan bakboord de bekende Vlissingse boulevard. Voor de uitgaande vaart geldt uiteraard het omgekeerde. Voor de boulevardwandelaar is er in de loop der jaren nog weleens wat te zien geweest in de vorm van een schip tegen de boulevard, op een paalhoofd of op het strand.

Het zogenaamde Nollehoofd, wat nogal ver in zee uitsteekt, is vaak het decor geweest voor een schip dat "paaltjes pikte".

Zo voer het Noorse stoomschip ASPEN (1897 - 3114 Brt.) in de nacht van 5 op 6 februari 1919 dwars door het Nollehoofd heen en het eveneens onder Noorse vlag varende stoomschip FREDEN (1919 - 3120 Brt.) deed hetzelfde in de nacht van 10 op 11 oktober 1926. Na de Tweede Wereldoorlog voeren ook verschillende schepen dwars door dit



Een kort avontuur van de Benwyvis op de boulevard. De Hoek van Holland en de Noordzee doen hun "job".

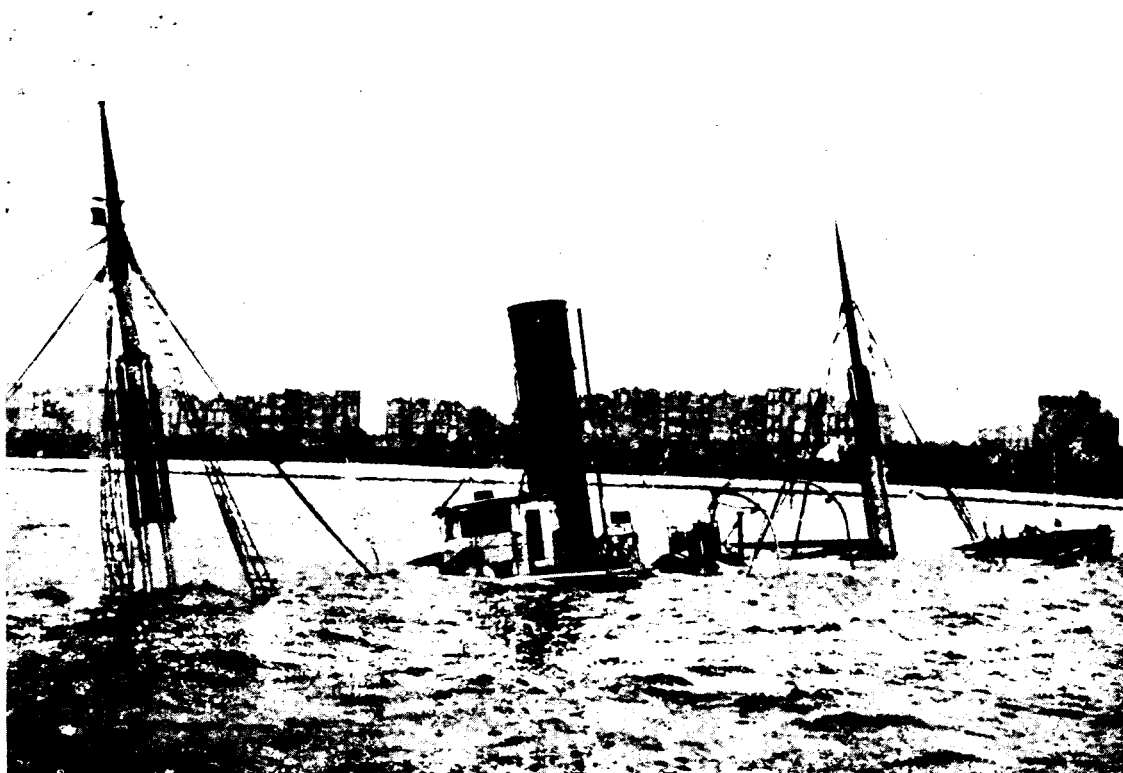
hoofd of bleven er in steken. Zo waren dat de TRANSUNION (1945 - 7198 Brt.) in 1955, de GLENORCHY (1941 - 9309 Brt.) in 1962 en de Nederlandse MARIEKERK (1944 - 7638 Brt.) in 1966.

Lege uitgaande schepen lopen soms de kans door het getij of door een te late koerscorrectie aan lager wal te raken tussen het zogenaamde Leugenaarshoofd en Nollehoofd. Het schip kan meestal op eigen kracht vlot komen, doch soms is sleepboothulp noodzakelijk. Zo'n aan lager wal geraakt schip is echter altijd een attractie van de eerste orde. Een paar strandingen van de laatste jaren: de WILLEMSKERK (1967 - 10710 Brt.) in 1971, de ALSTER EXPRESS (1969 - 14071 Brt.) in 1972, de NAMIK KEMAL (1962 - 5615 Brt.) in 1974 en de NORDFELS (1976 - 4612 Brt.) in 1977.

Het Nederlandse schip TEXELSTROOM (1918 - 1617 Brt.) strandde in december 1918 zeer dicht tegen de Vlissingse boulevard De Ruyter. Het schip zat evenwijdig met de steile muur en kon pas na vijf dagen vlot gebracht worden. Daarna heeft er geen enkel schip meer zo dicht een bezoek gebracht aan de boulevard, alhoewel de GOLDFINCH (1937 - 454 Brt.) in mei 1952 op het Roeiershoofd ook voor een aardig schouwspel zorgde.

Een ander amusant verhaal ontstond na het zinken van de kustvaarder CORALE (1949 - 500 Brt.) in 1957.

Het zinken van de Corale is eigenlijk een typisch ongeluk doordat de beloodsing op zich laat wachten. Tijdens een zware regenbui moet het Russische vrachtschip NICOLAI BAUMAN (1923 - 1780 Brt.) op een loods wachten en beschrijft een cirkel. Een derde schip belemmert even het zicht en de Rus boort zich ter hoogte van de boulevard in de kustvaarder, die snel zinkt. De redeboot pikt de 10 bemanningsleden op en van de Corale is alleen de mast nog zichtbaar.



Een authentieke opname van de gezonken Redwood in de Sardijngeul in 1911.

Het bergingsbedrijf Van den Akker uit Vlissingen krijgt de opdracht de Corale ter bergen. De toenmalige adjunct-directeur van genoemd bedrijf was in die dagen niet helemaal tevreden met de berichtgeving van de Provinciale Zeeuwse Courant omtrent een eerdere berging.

"Wij controleren alle berichten voor ze in de krant verschijnen", was het antwoord. De adjunct-directeur moet toen gedacht hebben: Nu dat zullen we dan eens zien.

Bij de berging van de Corale kwam het toeval hem te hulp. De bemanning van een der bergingsvaartuigen zag op een zandplaat een grote dode vis liggen. Het was een walvisachtig dier (Butskop) van wel zo'n 8 meter lang en drie ton wegend.

Er werd een verhaal verzonnen dat een duiker de vis in het ruim van de Corale had gevonden en met zijn mes een paar dodelijke steken had toegebracht. Zij arriveerden onder grote belangstelling met de dode vis in de takels van een bok in Vlissingen.

De andere dag stond er met grote letters in de PZC: Duiker trof monstervis in wrak van "Corale" voor Vlissingen.

De berichten werden dus blijkbaar niet zo goed gecontroleerd.

Het hele verhaal kwam uitgebreid in alle kranten en tijdschriften te staan en hoewel de adjunct er op wees dat dit een uit de hand gelopen grapje was, geloofde men hem niet.

Als er een duiker nodig was werd altijd naar "De duiker van die walvis" gevraagd. De hele zaak is later in een uitgebreid artikel over het bergingsbedrijf Van den Akker nog eens in goede harmonie opgehaald, doch het verhaal van de walvis is nog altijd het beste bergingsgrapje.

De Corale werd in grote stukken naar boven gehaald en verdween naar de sloper. Een van de paalhoofden nabij de Vlissingse boulevard, het zogenaamde Leugenaars-hoofd, dankt zijn naam aan oudere Vlissingers die in de buurt van dit paalhoofd "hun verhaal" vertelden. Gezien de naam van het paalhoofd moeten we deze verhalen maar



De Vittangi in haar benarde positie.

niet al te serieus nemen. Geen leugen is het feit dat dit paalhoofd een gevaar is voor de scheepvaart en verschillende schepen kwamen met dit paalhoofd in aanraking.

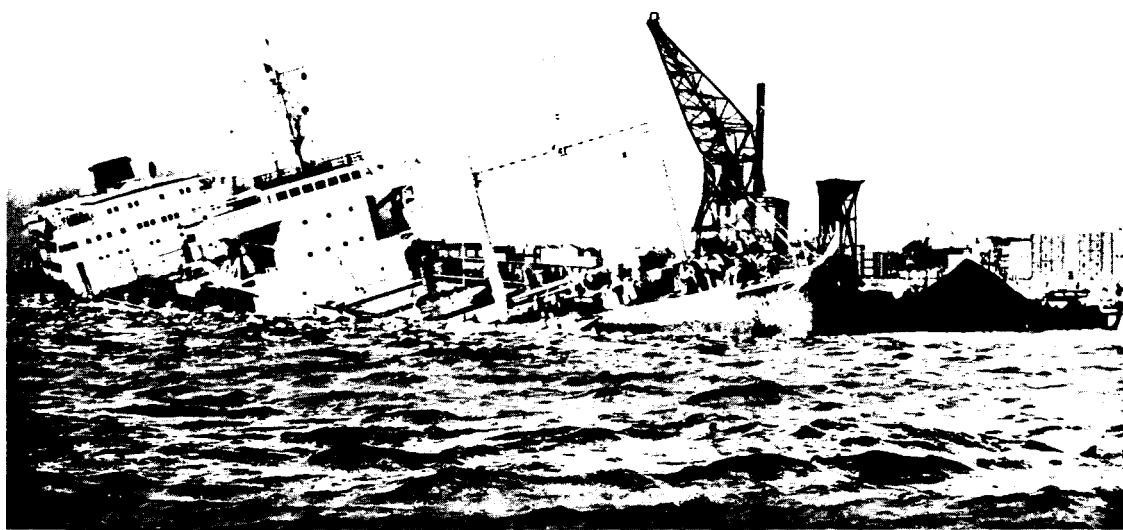
Op het Leugenaarshoofd of in de directe omgeving strandden o.a. de navolgende schepen: In de nacht van 12 op 13 januari 1926 het stoomschip SALATIGA (1920 - 7379 Brt.) * en op 9 januari 1927 het Franse schip FORBIN (1922 - 7291 Brt.) die tevens het Leugenaarshoofd zwaar beschadigde.

Ter hoogte van de gevangenistoren strandde op 5 mei 1930 het Britse stoomschip BENWYVIS (1929 - 5920 Brt.) en kon met behulp van de sleepboten HOEK VAN HOLLAND (1918 - 3251 lpk) en NOORDZEE (1927 - 550 lpk) vlot gebracht worden. (De Benwyvis had kort hiervoor ruim een maand op het strand van Terschelling gezeten.) In februari 1957 voer het Amerikaanse schip AMERICAN TRAPPER (1943 - 8453 Brt.) dwars in het Leugenaarshoofd tijdens mist doch met hoog water is dit schip weer vlot gebracht.

De "Sardijngeul", de vaarweg welke direct gelegen is tussen de boulevard en de "Nolleplaat", is tamelijk smal. Zo kwam het Nederlandse stoomschip HOLYROOD (1857 - 341 Brt.) ter hoogte van de "Leugenaar" op 23 maart 1871 in aanvaring met een Engels schip. De Holyrood zink en de bemanning werd gered. Na een paar dagen gleed het schip naar dieper water en de bergers die net begonnen waren iets van de lading te redden moesten hun pogingen staken.

Op zondag 21 juli 1901 vond er in de Wielingen een aanvaring plaats tussen twee Duitse stoomschepen namelijk de CAESAR (1888 - 2315 Brt.) en de WEIMAR (1890 - 1583 Brt.). De Caesar maakte water en sleepboten maakten vast met het doel het schip Vlissingen binnen te brengen. Plotseling begon de Caesar echter te zinken en de sleepboten probeerden het schip op de Nolleplaat te zetten. Dit mislukte echter en de Caesar, geladen met graan en dwarsliggers, zink in de Sardijngeul. Men kon toen niet

* Ex Salatiga van de Rotterdamse Lloyd. Tijdens de stranding onder Engelse vlag.



Nog een opname van de Vittangi. Duidelijk is te zien dat het schip bijna verloren was.

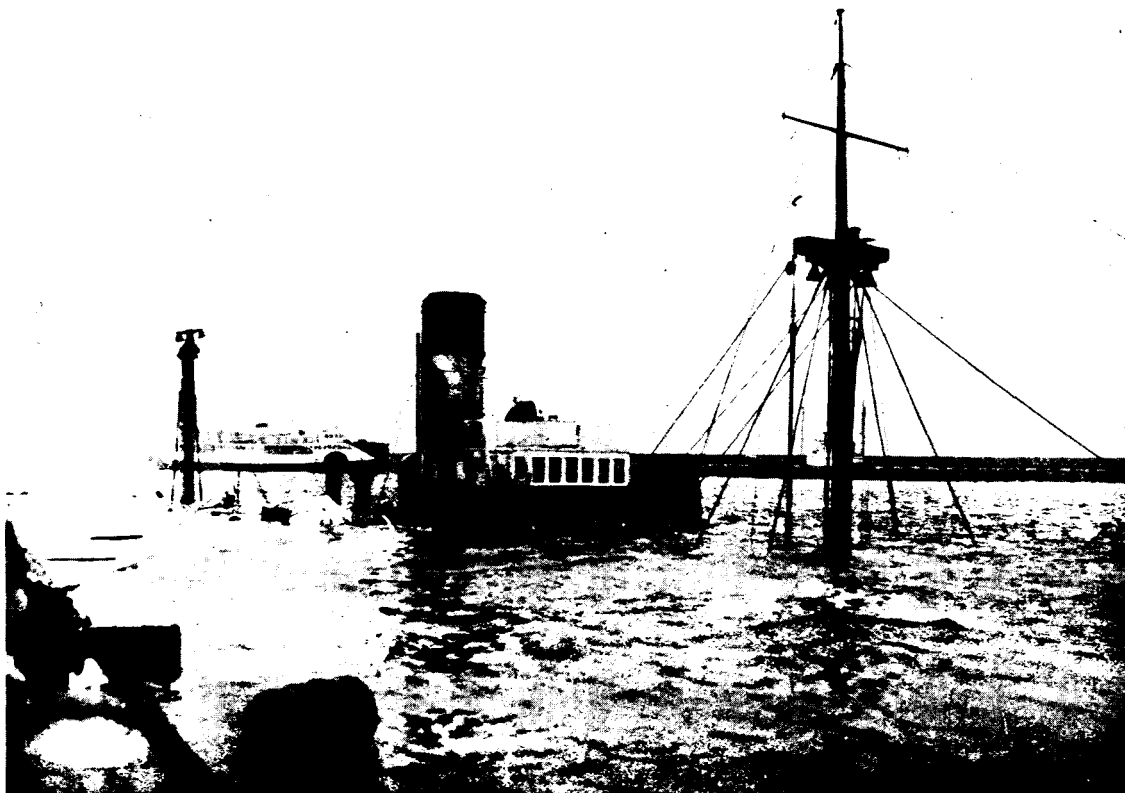
vermoeden dat vele jaren later de naam van dit Duitse stoomschip nogal eens genoemd zo worden in verband met een andere scheepsramp.

Op 22 juni 1911 zonk het Engelse schip REDWOOD (1908 - 1228 Brt.) na een aanvaring op bijna dezelfde plaats terwijl een paar dagen later, ook na een aanvaring, de Belgische Loodsschoener No. 15 zonk waarbij de schipper omkwam.

De dierentuin in Hamburg verwachtte in maart 1925 een groot aantal nieuwe dieren die met het Engelse stoomschip RAVENSCAR (1905 - 4109 Brt.) gebracht zouden worden. De Ravenscar kwam echter op 4 maart 1925 in de Sardijngeul in aanvaring met het Noorse stoomschip INGERFIRE (1905 - 3835 Brt.). Om zinken te voorkomen moesten de uitgevaren sleepboten het Engelse schip nabij de De Ruyterschool aan de grond zetten. De dieren, waaronder apen, slangen, pelikanen en tropische vogels, werden in Vlissingen aan de wal gebracht en het personeel van het Loodswezen, Lloyds en anderen ontfermden zich over de dieren.

Op 8 maart ging de Ravenscar vervolgens naar Rammekens voor een verdere noodreparatie, die de maanden maart en april duurde. Tijdens het transport naar Rammekens waren de navolgende sleepboten actief: GOUWZEE (1906 - 500 lpk), DIRECTOR GERLING (1892 - 600 lpk), ZUIDERZEE (1897 - 500 lpk) en ROZENBURG (1906 - 500 lpk).

Vooraf na de Tweede Wereldoorlog waren de schepen van de Zweedse rederij Grängesberg-Oxelösund Trafik A/B te Stockholm een regelmatige verschijning op de Westerschelde. Deze schepen kwamen met ijzererts uit Narvik met bestemming Gent of Antwerpen. Aanvankelijk voeren de typische trampschepen op deze lijn, doch in de jaren vijftig kwamen de eerste zogenaamde Ore/Oil-carriers. Zij namen op de heenreis erts mee en als retourvracht olie. Een van deze schepen is ter hoogte van Vlissingen



Het Zweedse schip Scania gezonken nabij de buitenhaven van Vlissingen, januari 1957.

danig in moeilijkheden gekomen en deze zaak heeft nogal wat opschudding veroorzaakt.

In de avonduren van maandag 18 februari 1957 loopt de VITTANGI (1953 - 16413 Brt.) in de Sardijneul ter hoogte van de Leugenaar op een onbekend voorwerp. Aan stuurboordzijde van het schip ontstaat een scheur van 40 meter en 4 ballasttanks* van de Vittangi stromen vol water. Dinsdagmorgen zijn er 6 ballasttanks vol water en de bemanning, op de kapitein en enkele stuurlieden na, beginnen het schip te verlaten. De bergingsvaartuigen Salvor 10, Buffel en de sleepboten SCALDIS (1955 - 2400 lpk.) en POOLZEE (1942 - 1000 lpk.) doen hun werk. Zij kunnen echter niet voorkomen dat de positie van de Vittangi steeds hachelijker wordt. Woensdag 20 februari beginnen de bergers wat succes te krijgen, de samengeperste lucht in de ballasttanks begint het water te verdrijven. Het gevaar van breken blijft echter levensgroot aanwezig, terwijl ook steeds meer water in de ruimen loopt.

In de loop van donderdag en de vrijdag daarop krijgen de bergers de Vittangi steeds meer in hun greep. Het achterschip gaat weer drijven en begonnen wordt met het lossen van de lading. Twee enorme drijvende kranen maken het schip lichter en tegen de avond is er genoeg drijfvermogen om de Vittangi de haven van Vlissingen binnen te slepen.

In de loop van de vrijdagavond brengen de sleepboten SCALDIS (1955 - 2400 lpk.), GELE ZEE (1942 - 2200 lpk.), FRANKRIJK (1952 - 600 lpk.), VAN WOELDEREN (1950 - 600 lpk.), DOMINIQUE GERLING (1954 - 1000 lpk.), GENEVIEVE LETZER (1954 - 1000 lpk.) en GEORGES LETZER (1945 - 800 lpk.) het "gezonken schip" de haven van Vlissingen binnen.

Na een noodreparatie en verdere lossing gaat de Vittangi naar de RDM te Rotterdam

* Lees ladingstanks.



Hetzelfde schip nu na de berging. Duidelijk is het aanvaringsgat te zien.

voor definitieve reparatie. Op 8 juni 1957, om 07.00 uur kiest het schip weer zee met bestemming Narvik om een nieuwe lading erts te halen. Een week later verschijnt de Vittangi* weer voor de Vlissingse boulevard en op de plaats waar het schip een paar spannende dagen doormaakte ligt nu een bergingsvaartuig dat bezig is de wrakresten op te ruimen.

Reeds in de periode dat de Vittangi voor Vlissingen in een hachelijke situatie verkeerde, stelde iedereen de vraag: Waar is de Vittangi op gelopen? Op zeekaarten is geen wrak aangegeven en ook het loodswezen is niet bekend met een wrak op deze plaats. Rijkswaterstaat, beheerder van het vaarwater, wordt door de Zweedse rederij (of beter de assuradeuren) aansprakelijk gesteld. Het wordt een zeer langdurig proces tussen de assuradeuren en de Staat der Nederlanden. Men gaat zelfs zover dat opgedoken wrakresten in laboratoria worden onderzocht en men zoekt alle kranten af of er op deze plaats ook een schip gezonken is. Het hele proces loopt ongeveer 10 jaar maar tot een uitspraak komt het echter niet. De hele zaak is tenslotte geseponneerd mede door de steeds maar oplopende proceskosten.

Van officiële zijde dus geen oplossing voor het "onbekende wrak", doch vele onofficiële kanalen wijzen in de richting van de Caesar die in 1901 op genoemde plaats verging. Ook het wrak van de Holyrood kan mogelijk een rol gespeeld hebben. Tevens is het zo, dat wrakken soms tot de bodem zijn opgeruimd en derhalve niet meer bestaan, maar dat door het verschuiven van zandbanken enz. toch weer resten boven komen.

Aanzienlijk sneller was de uitspraak van de Raad van Scheepvaart, die in Nederland de zaak behandelde. Men kwam eensluidend tot de conclusie dat zowel de kapitein als de loods geen enkele schuld trof.

De "Nolleplaat" is een zandbank waar meerdere schepen zijn vastgelopen. Zo strandde op 4 oktober 1929 het stoomschip MAR GLAUCO (1906 - 4696 Brt.) en dit schip kon slechts met een groot aantal sleepboten vlot gebracht worden.

Voor de ARENDSKERK (1948 - 8062 Brt.) in maart 1951 waren maar 4 sleepboten nodig om dit Nederlandse schip van de plaat af te halen, maar voor de SPYROS ARMENAKIS (1942 - 2065 Brt.) betekende de Nolleplaat het einde. Deze Griekse kolenboot was in 1942 gebouwd als Empire Clansman van het Empire-Icemaitype. In 1948 veranderde de naam in Sheaffield en in 1952 in Corfield. In 1964 werd het tenslotte Spyros Armenakis. Op zaterdagavond 13 februari 1965, tijdens een zware noordwesterstorm, kwam de Spyros Armenakis door het Oostgat de Westerschelde binnen. Het schip had geen loods aan boord, de loodsdiensten waren al gestaakt en de Griek liep op de Nolleplaat omhoog. Door het zware weer brak het schip bijna direct doormidden en de bemanning verkeerde in een gevaarlijke situatie. De reddingsboot President J. V. Wierdsma, gestationeerd te Breskens, zag kans de bemanning bestaande uit 22 koppen onder moeilijke omstandigheden te redden. Het schip dat de eerste dagen nog gedeeltelijk boven water uitstak, zakte in de loop van de volgende dagen steeds verder weg. Tegenwoordig herinnert alleen de mast, die nog altijd zichtbaar is, ons aan de Griekse kolenboot die het zonder loods wilde proberen.

Oostelijk van de oude stadskern van Vlissingen ligt de "eilanddijk", vervolgens de in 1931 in gebruik genomen buitenhaven en daarna volgt de dijk van de Zuidwatering tot aan het Sloegebied. Tegenwoordig behoort dit gehele gedeelte tot de gemeente Vlissingen.

Bij de eilanddijk loopt het water bij eb nogal ver terug en dan ontstaat er een grote modder en zandstrook. Bergers kregen van Rijkswaterstaat wel toestemming om een geborgen wrak daar tijdelijk op het strand te zetten. Zo lagen daar korte of langere tijd

* Voorjaar 1983 nog in de vaart als Kanaris.

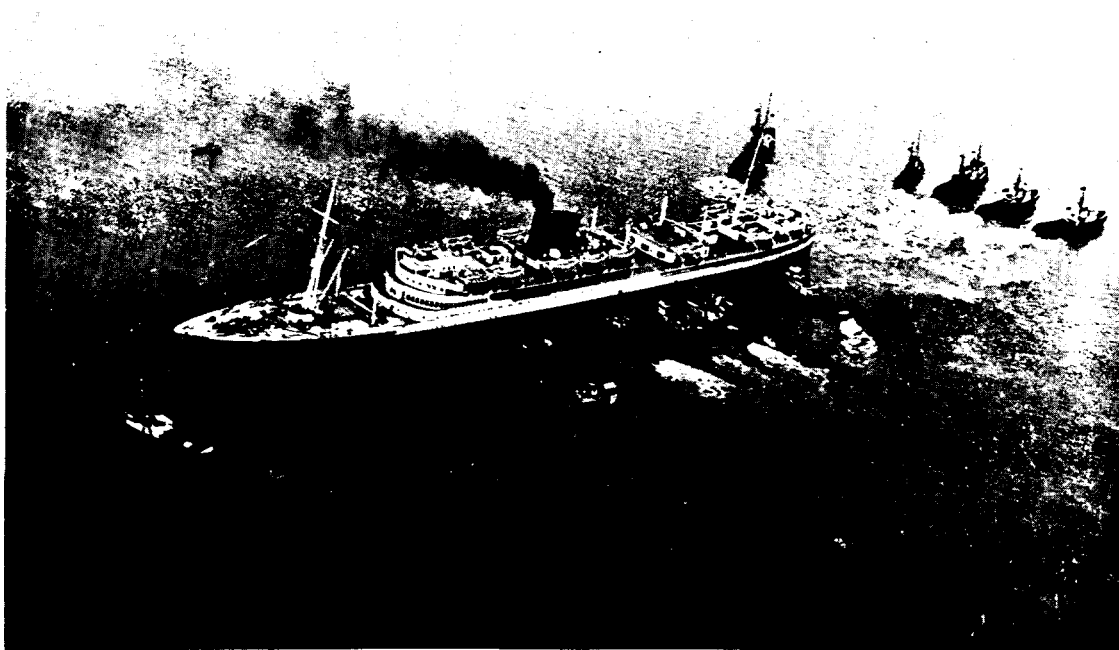
de wrakken van de Corale, Martin Lütje en John Knudsen.

Ter hoogte van de huidige haveningang had op 6 oktober 1921 een hevige aanvaring plaats tussen het Duitse stoomschip AMALER (1901 - 2806 Brt.) en het Engelse schip OAKFIELD (1912 - 3646 Brt.) De Amaler zonk direct en kwam op haar zij te liggen. Berginspogingen hadden geen succes.

Het Zweedse schip SCANIA (1921 - 2205 Brt.) kwam op nagenoeg dezelfde plaats, in de nacht van 20 op 21 januari 1957, in aanvaring met het Franse schip CHILI (1950 - 6550 Brt.) en begon direct water te maken. Sleepboten van het bunkerstation in de haven maakten vast en trachtten de Scania binnen te brengen. Aan stuurboordzijde van de haveningang gekomen begaf een waterdicht schot het en de Scania zonk in de haveningang. De Scania bleef op de bodem liggen met de brug, schoorsteen en masten boven water, hetgeen voor de passagiers van de veerboten naar Breskens een attractie was. De Scania is tenslotte in juni 1957 gelicht en arriveerde in september bij de sloper.

Door een verraderlijke ebstroom liep op 22 februari 1961 de Engelse sleepboot SALVONIA (1938 - 3000 lpk.) vast bij de Vlissingse buitenhaven. Deze sleepboot, de voormalige Thames van L. Smit & Co. kon in de avond vlot komen met hulp van een bergingsvaartuig.

Meer hulp was nodig om het Engelse passagiersschip CAPETOWN CASTLE (1938 - 27002 Brt.) dat in mei 1966 bij dezelfde haven op het zogenaamde "Groene licht" was gelopen, weer vlot te brengen. Het schip kwam naar Vlissingen om passagiers op te halen voor Zuid-Afrika. Tegen de avond kan de Capetown Castle met behulp van 11 sleepboten vlot worden gebracht. Bij het vastlopen van de Capetown Castle was ook de havensleepboot FREDERIK HENDRIK (1957 - 1425 lpk.) vastgelopen.



Een groot aantal sleepboten in actie bij de Capetown Castle.

In die jaren is er nogal wat discussie geweest of de haven wel geschikt zou zijn voor grote schepen. Er waren namelijk al eerder "ongelukjes" geweest. De tijd heeft echter het probleem opgelost. De passagiersschepen verdwenen nagenoeg van de wereld-zeeën en Vlissingen kreeg een grote haven in het Sloe.

Het Sloe (middelnederlands Sloede, hetgeen goot betekent) was aanvankelijk een inham tussen Walcheren en Zuid-Beveland bestaande uit slikken en schorren. Aan de westelijke zijde, ongeveer bij de ingang, ligt het Fort Rammekens, een van de vele Scheldeforten. In 1871 is er een dam aangelegd ten behoeve van een spoorlijn Middelburg-Goes, waardoor Walcheren geen eiland meer was. Daarna is het Sloe verder ingepolderd met in 1949 de Quarlespolder en in 1962 werd begonnen met de verdere inpoldering ten behoeve van een industrie- en havengebied.

Doordat in het verleden dit gebied bij laag water droog viel, leende het zich uitstekend voor het aan de grond zetten van schepen. Als er bijvoorbeeld na een aanvaring een schip dreigde te zinken probeerden de bergers het schip bij het Sloe aan de grond te zetten met het doel voorlopige reparatie of lossing van de lading. Verschillende vaartuigen zijn daar dan ook in de loop der jaren blijven zitten omdat reparatie niet meer loonde of mogelijk was. Resten van voornamelijk houten schepen zijn jarenlang zichtbaar gebleven, totdat ze onder het zand of blubber verdwenen.

De Belgische driemastschoener CHARLES (1856 - 708 Brt.) raakte op 15 oktober 1872 in de Wielingen in brand en de sleepboot KLAMPER (1869 - 50 lpk.) zag onder moeilijke omstandigheden kans de Charles bij Rammekens in het Sloe aan de grond te zetten. De Charles, geladen met ketels Naphta, brandde geheel uit hetgeen voor de bevolking een fascinerend schouwspel was. Delen van de lading en het schip werden later verkocht.

Het Belgische stoomschip C. F. Funch arriveerde in de avond van 24 augustus 1876 op de rede van Vlissingen met brand in de lading. De C. F. FUNCH (1871 - 1501 Brt.) van de



Bergers in actie bij de Clan Graham nabij Rammekens.

Antwerpse rederij Steinmann, Ludwig & Co. voer op Amerika met landverhuizers en nam als retourvracht stukgoed mee naar Antwerpen. Sleepboten zagen kans het schip bij Rammekens op het droge te zetten, waarna het door de bemanning werd verlaten en geheel uitbrandde. Een deel van de lading die gered was werd in het openbaar verkocht. De Vlissingse Courant van die dagen schreef in september een bericht, dat op last van de burgemeester geen graan en talk meer verkocht mocht worden wegens verspreiding van grote stank over de stad.

Het wrak van de C. F. Funch werd gedeeltelijk gesloopt. In de loop der jaren verdwenen de resten geheel onder de modder. Bij het graven van de dokken voor de reparatiewerf "Scheldepoort" in de zestiger jaren, kwamen de resten van het schip weer tevoorschijn en werden alsnog verder opgeruimd.

Een van de wrakken dat nog jaren zichtbaar was bij Rammekens is dat van het Italiaanse barkschip APORTI (1867 - 498 Brt.). Deze bark was begin 1879 bij Rammekens aan de grond gezet.

Op 11 november 1920 had er in de Wielingen een aanvaring plaats tussen de Engelse stoomschepen CHOLMLEY (1880 - 1368 Brt.) en CLAN GRAHAM (1907 - 5213 Brt.). De Clan Graham, een schip van het Turret-type (ook wel buikboot genaamd), werd bij Rammekens aan de grond gezet voor reparatie. Men trachtte de aanvaringsschade voorlopig te herstellen, doch op 13 november brak er als gevolg van laswerkzaamheden brand uit in de lading. De bemanning, bestaande uit o.a. 58 Indiërs, kon met moeite gered worden en het schip brandde geheel uit. Op 18 november was het vuur gedoofd en werd een begin gemaakt om het schip naar Antwerpen te slepen, hetgeen op 25 november ook gebeurde. Het schip was dusdanig beschadigd, dat reparatie niet meer lonend was en de Clan Graham verdween naar een sloperij in Antwerpen.

In de jaren hierna zijn nog meerdere schepen ter hoogte van Rammekens in het Sloe aan de grond gezet. Dit waren o.a. de RAVENSCAR (1905 - 4109 Brt.) in maart 1915, de YALOU (1914 - 8597 Brt.) in juli 1928 en de GERMAINE L.D. (1921 - 5132 Brt.) in maart 1929.

De berging van de Yalou is een hachelijke zaak geweest daar ruim 1 en ruim 2 vol water zaten en de machinekamer onbruikbaar was. Na aangevaren te zijn in de Wielingen op 29 juli 1928 door het Engelse schip BEDECRAAG (1901 - 4029 Brt.) zagen sleepboten kans het schip bij Rammekens aan de grond te zetten. De lading werd gelost en na een noodreparatie konden de bergers het schip drijvend krijgen. In Antwerpen is de Yalou later gerepareerd.

Een van de laatste schepen die in het Sloe na een aanvaring aan de grond werd gezet was de SAN FELICE (1928 - 4895 Brt.). Dit schip had zware schade opgelopen na een aanvaring met het Deense schip MEONIA (1927 - 5267 Brt.) ter hoogte van de Vlissingse haven in juli 1954.

Door industrialisatie en inpoldering is dit gebied niet langer meer bruikbaar als "opzettelijke strandingsplaats" en ook de werkwijze na een aanvaring is in de loop der jaren veranderd. Wat echter wel in het Sloe is gebleven zijn de activiteiten rond de scheepvaart.

De zaterdag voor Kerstmis 1977 zou een zwarte bladzijde worden uit de Belgische binnenvaarthistorie. Tijdens zware storm vertrok uit de Sloehaven een tweetal Belgische binnenvaarttankers. Ondanks waarschuwingen voor zware storm gingen de schippers, die ook hun gezin aan boord hadden, toch naar buiten om vermoedelijk de feestdagen in Antwerpen door te brengen. Buiten de haven gekomen kwamen de tankers in moeilijkheden en één, de Laguna, strandde op een strekdam. Van verschillende kanten werden reddingspogingen ondernomen doch de vrouw van de schipper en vier hunner kinderen verdronken op jammerlijke wijze. De schipper en andere bemanningsleden konden worden gered.

Ten oosten van het Sloe lag in vroeger tijden een grote zandbank, de "Kalootbank" geheten.

Waar de naam Kaloot of Caloot vandaan komt is niet te achterhalen. Vermoedelijk is de naam ontstaan uit een oud Zeeuws woord, hetgeen met vele banken en stromen gebeurd is.

De Kalootbank is omstreeks 1800 een zeer grote, ver in zee liggende zandbank geweest. Op oude kaarten wordt reeds voor Vlissingen gesproken over de West-Kaloot. In de loop der jaren is de Kaloot steeds verder afgebrokkeld en in de jaren vijftig was er slechts een smalle strook met duintjes over, waar broedplaatsen waren voor zeevogels. Na de havenwerken in het Sloegebied is de Kaloot geheel verdwenen. De Kalootbank is vooral voor 1900 erg bekend geworden door scheepsstrandingen.

De bank lag voor de scheepvaart dermate ongunstig, dat bij geringe wind of door het tij vele zeilschepen op die plaats vastliepen. De meesten kwamen er dan wel weer met sleepboothulp vanaf, doch ook een aanzienlijk aantal bleef er zitten. De te volgen procedure was dan eenvoudig. Er werd in Vlissingen, onder leiding van een notaris, een openbare verkoping georganiseerd. Meestal werd, als de lading er nog was, deze eerst verkocht en vervolgens de scheepsinventaris. Er was voor deze scheepsinventaris veel belangstelling van de zijde van schippers, kapitein-eigenaars enz. Na de inventaris verkocht men het schip of wrak. Meestal werd dit dan ter plaatse gesloopt en het hout kon men voor allerlei doeleinden gebruiken. De laatste resten werden dan met laag water door de bevolking gesloopt om hun wintervoorraad hout op peil te brengen.

Zo strandde op 21 maart 1874 de Nederlandse schoener MARIA (1858 - 168 Brt.), thuishorend in Hoogezand. De bemanning werd gered doch de schoener was verloren. De inventaris en het wrak werden publiekelijk verkocht voor een bedrag van f 2024,75. Verder begin 1877 de Italiaanse bark ROMA (1846 - 202 Brt.) welke eveneens verloren ging. Op 13 februari 1894 sloeg de Deense driemastschoener MAIJ (1874 - 303 Brt.) van haar ankers en dreef op de Kalootbank. Het schip, geladen met zemelen, liep vol water en

VERKOOPING TE VLISSINGEN à Contant.

De tegen den 7en dezer voorgenomen
doch uitgestelde verkoopning van het

GEKOPERD EN KOPERVAST

Italiaansche Barkschip

„ROMA,”

LIGGENDE OP DE CALOOTSBANK,
benevens van deszelfs

I N V E N T A R I S,

zal alsnu plaats hebben

WOENSDAG 11 FEBRUARI 1877,

DES MIDDAGS twaalf uur PRECIES.

ADVERTENTIE.

De Notaris J. A. DE WOLFF, zal op

WOENSDAG 1 APRIL 1874,

's middags 12 uur, op de Bierkade te
Vlissingen, à contant presenteren te

VERKOOPEN:



Het op de Caloot gestrande
SCHOONERSCHIP

„M A R I A,”

gevoerd geweest door kapitein E. DEUZE;

ALSMED:

den Inventaris,

bestaande in: ZEILEN, TOUWWERK,
ANKERS, KETTINGEN enz.

De verkoop van wrakken van schepen die hun einde vonden op de Calootbank.

werd afgekeurd. Het wrak is later per opbod verkocht.

Naarmate de zeilvaart minder is geworden nam het aantal strandingen op de Kalootbank af. Het stoomschip had voldoende motorvermogen om vrij van de bank te blijven. Zoals gezegd, verdween de Kalootbank in de loop der jaren. Tegenwoordig herinnert alleen een stuk zeedijk dat de naam "Kaloot" draagt ons aan een beruchte zandbank die eens de schrik was van iedere kapitein die de Schelde bevoer.

De stad Vlissingen heeft haar bestaan en bekoring te danken aan het water waaraan ze is gelegen. De scheepvaart staat centraal en dat zal ook in de toekomst zo blijven. Een eeuwenoud verhaal lijkt hiernaast wel van toepassing, namelijk: "De vijandige zee die ook een vriend werd" alhoewel voor de zeeman die zelfde zee toch vaak vijandig blijft.



Het plaatsen van een zogenaamde "patch" bij de berging van de Yalou in 1928.

De Schoone Waardin

Van de buitenhaven van Vlissingen tot ongeveer het Sloegebied strekt de zeedijk van de Zuidwatering zich uit. Een deel hiervan, in de praktijk meestal de hele dijk, wordt de "Schoone Waardin" genoemd.

Dit stuk dijk dankt zijn naam aan een schilderij in een herberg, welke gevestigd was in een zogenaamd polderhuis of commiezenhuis op de dijk.

Op dit schilderij was een Walcherse boerin met kaphoed en gouden naald afgebeeld, volgens de oude Walcherse klederdracht. De vrouw welke afgebeeld werd, was de vrouw van de opzichter of commies van de Zuidwatering, die in dit huis woonde.

Deze commies werd blijkbaar niet zo best betaald want hij gebruikte zijn woning tevens als herberg, waar vooral de bemanningen kwamen van zeilschepen die op de rede van Rammekens op gunstige wind of getij lagen te wachten. Later kwamen er zelfs dagjesmensen die een tochtje over de Schelde of het eiland maakten. Kort na 1900 werd de herberg de "Schoone Waardin" opgeheven. Er woonden nog enkele opzichters, doch in de Tweede Wereldoorlog werd het polderhuis op last van de bezetters afgebroken. Hoewel deze plaats tot het begin van de 20e eeuw als oord van ontspanning bekend was, is deze plaats aan de zeedijk toch het meest bekend geraakt als plaats voor een stranding.

De meeste schepen die bij de "Schoone Waardin" strandden zaten er hoogstens 2 dagen. Een paar schepen gingen op die plaats geheel verloren. Zo vond er op 18 oktober 1876 een aanvaring plaats tussen het Engelse stoomschip GREEBE (1871 - 955 Brt.) en het eveneens onder Engelse vlag varende stoomschip SWITZERLAND (1874 - 2816 Brt.).

De Greebe zonk onmiddellijk en veroorzaakte schade aan de oeververdediging.

De jaren hierna strandden nog verscheidene schepen, doch deze kwamen spoedig weer vlot.

Een andere zaak was de stranding (of op de dijk zetten!) van het Italiaanse stoomschip COMITAS (1905 - 3488 Brt.). In de avond van 21 december 1939 liep dit Italiaanse schip, dat gebouwd was als Reliance en aan haar 8e naam toe was, ter hoogte van Nieuwe Sluis op een mijn. Het schip werd midscheeps getroffen, doch bleef drijven. De sleepboten MAAS (1931 - 550 lpk.) en SEINE (1908 - 850 lpk.) van L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst waren toevallig in de buurt omdat ze op weg waren naar het station Vlissingen.

De sleepboten maakten vast aan de Comitas en sleepten het richting Sloe. De bedoeling was waarschijnlijk om het schip bij Rammekens aan de grond te zetten, maar door onbekende oorzaak strandde de Comitas en de sleepboot Maas bij de "Schoone Waardin" (dijkpaal 28). De sleepboot Maas kwam de volgende dag vlot, maar de Comitas zat muurvast en werd reeds na enkele dagen door de bergers opgegeven.

Het schip werd daarna onder de Wrakkenwet geplaatst en onder toezicht van de burgemeester van Ritthem werd de gehele inventaris en alles wat maar te bergen was van het schip gehaald. De Comitas had nogal zware schade veroorzaakt aan de dijk, mede als gevolg van de sterke stroom die langs het wrak schuurde.

De Polder Walcheren claimde alle kosten bij L. Smit & Co., waarvan uiteindelijk in 1948 (dus 9 jaren later) het aanvaarden van een dading het resultaat was. Inmiddels waren de totale kosten van de stranding opgelopen tot een bedrag van Fl. 575.000,-, hetgeen een zeer groot bedrag was in die dagen. De Polder Walcheren moest slechts genoeg nemen met een geringe vergoeding te weten Fl. 17.000,-, aangezien geen vrijheid kon worden gevonden een proces tegen de rederij van het stoomschip Comitas in te stellen.

Het dagelijks bestuur van de Polder Walcheren vond hierin aanleiding zich tot de minister van Justitie te wenden, inzake van de onbevredigende werking van artikel 541 van het Wetboek van Koophandel, dat niet aangepast was aan de prijzen van die dagen. Dit artikel spreekt over een bedrag van vijftig gulden per kubieke meter netto-inhoud van het schip, vermeerderd, voor zover betreft schepen, welke door mechanische kracht worden voortbewogen, hetgeen ter bepaling van die inhoud, van de bruto inhoud is afgetrokken voor de ruimte, ingenomen voor de beweegkracht.

Het bleef echter bij genoemde vergoeding, doch bij het zogenaamde Caritasproces zou een aanzienlijk betere vergoeding uit de bus komen. Het wrak van de Comitas werd op last van de bezetters in 1944 gesloopt.

De resten zijn heden ten dage nog altijd zichtbaar.

Op Nieuwjaarsdag 1947 vond er ter hoogte van de "Schoone Waardin" een aanvaring plaats tussen het Belgische schip CARITAS I (1903 - 2742 Brt.) en het Nederlandse schip JAN STEEN (1942 - 7174 Brt.).

De Caritas I een oud beestje met een bewogen historie, evenals de Comitas ook aan haar 8e naam toe, begon direct te zinken.

De sleepboten EBRO (1931 - 880 lpk.) en BLANKENBURG (1938 - 700 lpk.) voeren uit, doch konden niets meer uitrichten.

De aanvaring welke vlak voor de dijk plaats had, werd geheel gevolgd door de toenmalige opzichter van de Zuidwatering. Hier volgt zijn relaas:



De zeedijk van de Zuidwatering met de herberg "De Schoone Waardin".

Op 1 januari 1947 's avonds omstreeks 19.00 uur hoorde ik de stoomfluiten van enige schepen hevig blazen. Naar buiten kijkend zag ik twee schepen waarvan de kleinste dwars op de stroom lag, met de voorsteven gericht op de dijk. Een groter schip, hetgeen later volgens radioberichten het Nederlandse schip de Jan Steen bleek te zijn, voer in de richting Antwerpen en ramde het kleinere schip met grote snelheid ongeveer midscheeps. Hierna kwam het kleinere schip meegevoerd door de felle vloedstroom met grote snelheid op de dijk afgevaren en strandde daardoor, nadat het nog één der ankers had laten vallen op de onderzeese oeververdediging tussen de dijpalen nrs. 22 en 24. Ik begaf me dadelijk naar de plaats van de stranding en zag dat het laatstgenoemde schip de Caritas I was. Eigenaar was de Rederij "Société Anonyme du Pont-Brulée" te Vilvoorde, België.

Het schip bevond zich met de voorsteven op ongeveer 20 meter afstand uit de steunrij en ongeveer 55 meter ten Westen van dijpaal 23. De achtersteven zat meer Oostelijk op ca. 80 meter uit de kruin van de dijk.

Diezelfde avond om ongeveer 23.00 uur was de ebstroom het sterkst, waardoor de achtersteven omzwaaide en de voorsteven op ca. 27 meter ten Westen van dijpaal 23 kwam te liggen.

Gedurende de nacht kwam in deze ligging weinig verandering, wel was het duidelijk dat het schip langzaam zonk.

De 2e januari om 06.00 uur in de morgen werd het schip door de felle vloedstroom gegrepen, zodat het meer zeewaarts kwam te liggen. In deze toestand bleef het schip tot ongeveer half acht, waarna het met een hevig gekraak in twee stukken brak en in de diepte verdween.

Slechts een gedeelte van 2 à 3 meter van de achtermast stak boven water uit. Het zicht was tijdens de aanvaring en stranding goed. De lichtboei ter hoogte van het voormalige



De Caritas een dag na de stranding op de dijk.

polderhuis en op afstand van ca. 2000 meter uit de dijk was duidelijk zichtbaar. De Jan Steen is na enig oponthoud in de richting Antwerpen vertrokken.

1 januari hoogwater ca. 20 uur 30 min.

2 januari laagwater ca. 3.00 uur.

Het resultaat van enige peilingen, welke ik één dag na de stranding kon doen waren van dien aard, dat een direct ingrijpen niet noodzakelijk was. Door het ongunstig vallen van de getijden konden geen verdere peilingen worden verricht, zodat ik nog geen volledig overzicht van de ligging van het schip enz. kon geven.

Tot zover het relaas van de opzichter van de "Schoone Waardin".

De Caritas I was 44 jaar oud toen zij ten onderging, en het is wel curieus na te gaan wat er in die 44 jaar met een schip kan gebeuren. De Caritas I werd gebouwd in 1903 als Wilster bij Irvine's Shipbuilding & Drydock Cie., te West Hartlepool, Engeland.

In 1920 werd het schip verkocht en herdoopt in Scarpa, eveneens een Engelse eigenaar. Onder die naam strandde het schip en werd CTL verklaard, doch gekocht door Griekse reders en weer onder de Amazon in de vaart gebracht.

Tot 1940 voer het schip nog onder de navolgende namen: Nereida, Anna S, Takis en in 1940 kwam het schip onder Belgische vlag onder de naam Frederic. In 1942 lag de Frederic in de haven van Casablanca en werd op Belgisch initiatief ter beschikking gesteld van het Rode Kruis in Genève.

Na te zijn opgeknapt werd op 24 mei 1943 de Belgische driekleur neergehaald om plaats te maken voor de Helvetische vlag. Ook werd de naam, aanvankelijk voor tijdelijk, gewijzigd in Caritas I en begin 1943 werd zij ingezet voor het Rode Kruis.

Vele reizen zijn daarna gemaakt met voornamelijk kleding, schoeisel en voedsel voor



Op last van de burgemeester/strandvonder wordt het schip leeggehaald.

krijgsgevangenen, en het was mede door het succes van de Caritas I dat het Rode Kruis besloot om meer neutrale schepen in te zetten voor dit doel. Na het zinken van het schip heeft de naam Caritas I een wat andere klank gekregen, mede door het zogenaamde Caritasproces.

Het schip veroorzaakte grote schade aan de zeewering en hieruit ontstonden opnieuw moeilijkheden met de rederij. Na jaren juridische touwtrekkerij werd een dading aangegaan, met als resultaat dat de Polder Walcheren een bedrag ontving van Fl. 244.000,—, hetgeen aanzienlijk beter was dan met het Comitaspoces.

In de jaren hierna liepen nog meerdere schepen op de dijk, doch in alle gevallen zagen sleepboten kans de schepen binnen 1 à 2 dagen vlot te brengen. We noemen er enkele; april 1947 de SAMUEL NELSON (1942 - 7176 Brt.), januari 1952 de PHILLIPE L.D. (1951 - 5745 Brt.) die met 8 sleepboten vlot moest worden gebracht. En in maart 1957 de THORPE GRANGE (1954 - 8695 Brt.).

De IBERIA (1944 - 2902 Brt.) van Rederij Wm. H. Muller & Co. uit Rotterdam werd pas vlot gebracht nadat een deel van de lading ijzererts was gelost.

In de morgen van 14 december 1969 kwam een van de laatste schepen bunkeren in de haven van Vlissingen. Door de verradelijke stroom konden de sleepboten het schip, de tot bulkcarrier verbouwde T-2 tanker WESTERN EAGLE (1943 - 14313 Brt.) niet houden en strandde op de "Schoone Waardin". Het schip zat vlak bij de wrakresten van de Comitaspoces en werd met hoogwater vlotgebracht.

Het is maar een greep uit de vele strandingen bij de "Schoone Waardin", waarbij de Comitaspoces en de Caritas I een hoofdrol vertolkten.

In de jaren '70 liep het aantal strandingen terug mede door het verleggen van de vaargeul, maar ondanks deze veranderingen zal de "Schoone Waardin" naar de scheepvaart blijven lonken.



De tot bulkcarrier verbouwde T2-tanker Western Eagle gestrand bij "De Schoone Waardin". Op de voorgrond de resten van de Comitaspoces.

Het Pas van Terneuzen en de Everingen

Het Pas van Terneuzen is het hoofdvaarwater dat loopt van ongeveer Borssele tot Baarland in een half circelvormige vorm, waarna Het Pas ter hoogte van Baarland over gaat in het Middelgat. Ten noorden hiervan loopt de Everingen als nevenvaarwater waarvan kleinere schepen gebruik kunnen maken, en dit vaarwater heeft tevens de functie als bunker- en ankerplaats.

Het Pas van Terneuzen dankt zijn naam aan de plaats Terneuzen, ten zuiden van het vaarwater gelegen.

Terneuzen, of eigenlijk Ter Nose, komen we voor het eerst tegen in 1325. Ter Nose is dan weer verwant met nesse of nisse in de betekenis van neusvormige landtong. Dus een plaats die zijn neus uitsteekt in het water (de Schelde). Bij deze landtong mondt ook een kreek of vaart uit in zee, en dat is eigenlijk het begin van Terneuzen. Reeds in die tijd vestigen zich kooplieden bij deze kreek, om handel te drijven met Gent, meer landinwaarts gelegen.

In feite was toen al Terneuzen de voordeur voor Gent, hetgeen in de twintigste eeuw in alle opzichten tot uitdrukking komt.

In 1510 worden er dijken aangelegd ter bescherming van de hoge vloeden en er is dan voor het eerst sprake van een vaste woonkern. In de Spaanse tijd werd in Terneuzen een fort gebouwd en de verdere Scheldeoevers werden versterkt om invallen der Watergeuzen te voorkomen. In 1584 krijgt Terneuzen van Prins Willem van Oranje stadsrechten en wordt voorzien van wallen en grachten.

Na beëindiging van de Tachtigjarige oorlog kon Terneuzen zich ontwikkelen en in 1646 wordt het schippersgilde opgericht. We zien dus dat de huidige grote betekenis van de binnenvaart voor Terneuzen, al in die dagen ontstaan is.

Verskillende oorlogen in de jaren hierna zoals de Spaanse successieoorlog, de Franse inval van 1747 en de Engelse inval van 1808 hebben Terneuzen geen goed gedaan. Na het vertrek van de Franse troepen in 1815 begon men hard te werken om de stad, die in verval was geraakt, er weer bovenop te krijgen.

De schorren ten westen van de stad worden ingedijkt (Nieuw-Neuzenpolder). Koning Willem I besloot Gent een goede verbinding met de zee te verschaffen. Er was in die dagen reeds een vaart van Gent naar Sas van Gent, doch deze was onvoldoende. Men besloot een kanaal aan te leggen van Gent naar Terneuzen. Het bouwwerk, inclusief grote zeesluizen, was voor die tijd geen sinecure. In 1825 werd begonnen met de werkzaamheden en op 18 november 1827 kon de toenmalige gouverneur van de Provincie Zeeland het kanaal plechtig openen. De stad vierde feest en een aantal versierde vaartuigen ging door het geopende kanaal naar Gent.

Het eerste koopvaardischip dat door het kanaal ging was de "De Harmonie" van Bordeaux op weg naar Gent.

Door het toenemende scheepvaartverkeer was de bestaande sluis al gauw te klein. Het duurde echter tot 1910 voordat een nieuwe grote sluis kon worden geopend. De industriële revolutie begon zich ook in de kanaalzone te roeren. Er kwamen industrieën in Gent, Sluiskil, Sas van Gent en ook in Terneuzen.

De betekenis van de haven van Terneuzen nam echter pas in betekenis toe na het aanleggen van spoorverbindingen met het achterland. In de jaren na 1860 waren het vaak schepen met kolen, mijnhout en ertsen die het kanaal bevoeren.

Ook Terneuzens eigen kanaalhavens werden steeds belangrijker. Er vestigden zich nieuwe bedrijven en bestaande bedrijven breidden uit.

Het topjaar was wel 1913, doch als gevolg van de Eerste Wereldoorlog zakte de handel ineen. Na de oorlog trok de bedrijvigheid weer aan met als topjaren 1927-1931. Er heerste grote drukte in de havens en ook de vaart op het kanaal was van grote betekenis. Daarna gooide echter de Tweede Wereldoorlog roet in het eten. De handel en industrie kwamen nagenoeg stil te liggen en als gevolg van de oorlogshandelingen werden onder andere de sluizen vernield. Na de bevrijding van de stad werden direct de mijnneveegoperaties op de Schelde vanuit Terneuzen gecoördineerd. Ook het loodswezen begon weer te draaien met als basis Terneuzen, omdat Vlissingen geheel vernield was.

In de jaren na de oorlog herstelde de stad zich weer, doch in de zestiger en zeventiger jaren voltrokken zich grote veranderingen. Het op deltahoopte brengen van de Schel dedijk en het verbreden van het kanaal Gent-Terneuzen, waardoor bij de mond een geheel nieuw sluizencomplex ontstond, veranderde veel aan het oude stadsbeeld van de stad. De opening van het kanaal in 1968 gaf Gent de mogelijkheid schepen te ontvangen tot 60.000 Dwt. Eind van de jaren zeventig gaan er al stemmen op het kanaal nogmaals te verbreden en wordt er gesproken over de toegankelijkheid van schepen tot 100.000 Dwt.

Zoals uit de geschiedenis van Terneuzen blijkt heeft deze plaats altijd centraal gestaan in de scheepvaart. Door de eigen havens en het kanaal naar Gent en de ligging aan de vaarweg naar Antwerpen ontstonden er bedrijven die met de scheepvaart nauw verwant zijn.

Een paar van die bedrijven zijn: Dow Chemical (Nederland) B.V., de Hoop B.V., Sleepdienst Willem Muller, en het scheepvaart- en havenbedrijf Aug. de Meyer B.V. Laatstgenoemde is tevens agent voor het bekende sleepvaart en bergingsbedrijf de Union de

TERNEUZEN

Buitenhaven



De buitenhaven van Terneuzen omstreeks 1910.

Remorquage et de Sauvetage S.A. te Antwerpen, beter bekend als de Union.

Op het kanaal Terneuzen-Gent assisteren de slepers van de Union en Muller de zeeschepen, maar op de Westerschelde zijn deze sleepboten vaak betrokken bij allerlei bergingswerk.

Bergingswerk is er altijd genoeg geweest op de Westerschelde in de omgeving van Terneuzen. De platen zoals de "Middelplaat", de "Suikerplaat" en de "Plaat van Baarland" en bovendien de bekende "drempels" zorgen ervoor dat er nogal eens een schip in moeilijkheden komt.

In februari 1889 vertrok het Engelse driemastschip RHINE (1874 - 1093 Brt.) van Terneuzen naar zee, maar raakte door het stormweer nabij Vlissingen in moeilijkheden en keerde terug naar Terneuzen. Het schip, onder andere geladen met lege petroleumvaten raakte voor Terneuzen in brand, en brandde dan ook geheel uit. Binnen een jaar gingen nabij de "Suikerplaat" een tweetal Engelse schepen verloren en wel op 11 december 1890 de JOHN WELLS (1873 - 593 Brt.) en op 25 oktober 1891 de WOODSTOCK (1880 - 569 Brt.).

Het Noorse stoomschip XANIA (1891 - 589 Brt.) zonk in de aanloop van de Everingen op 10 september 1895 na in aanvaring te zijn geweest met een Spaans schip. Hierbij kwamen 6 mensen om het leven, waaronder de Belgische rivierloods.

Vlissingenrede is vaak de schuilplaats voor slecht weer en er zijn dan ook vaak schepen van hun ankers geslagen. Zo sloeg in de nacht van 6 op 7 december 1895 het Engelse stoomschip YORK (1883 - 3290 Brt.) van haar ankers en strandde tenslotte, nadat sleepboothulp geweigerd was, nabij de Nieuw Othenepolder te Terneuzen.

Het schip zat hoog op de slikken en was niet vlot te brengen. Men moest tenslotte een geul rond het schip en richting zee graven en op 12 januari 1896 werd de York met sleepboothulp eindelijk naar dieper water gesleept. Nog dat zelfde jaar versperde een Zweeds schip de Middensluis bij Terneuzen, en de vaart naar Gent was voor een aantal dagen gestremd. De Zweedse bark ANTONETTE (1878 - 914 Brt.) was op 1 november

Schipbreuk in de West Haven te Terneuzen



Een stoombergingsvaartuig verleent hulp bij de gestrande Zweedse bark Antonette. Westhaven Terneuzen.

OPENBARE VERKOOPING

TE
TER NEUZEN.

Mr. J. P. Dronkers, Notaris te Ter Neuzen,
zal publiek presentceeren te verkoopen:

HET WRAK

van het op de Suikerplaat nabij het Pas van Ter Neuzen
gestrande Eng. stoomschip „JOHN WELLS”
gevoerd geweest door kapt. G. WAKK, en de daarin
aanwezige lading bestaande uit:

**542 ton Steenkolen, 80 ton
Pekkolen, 42 kisten Machinekatoen,
afval van Katoen, Garens, Staal,
vuurvaste Steen enz.**

In één koop.

Benevens den geredden INVENTARIS, als:

**SLOEPEN, ZEILEN, COMPASSEN, oud en
nieuw TOUW WERK, KAJUIT-MEUBELEN
en hetgeen verder zal worden aangeboden.**

Betaling bij de toewijzing.

Onkosten tien percent.

Informatiën ten kantore van de heeren VAN
IJSELSTEIJN & Co., Lloyds-agenten te Ter
Neuzen, en van den Notaris.

De veiling zal worden gehouden op

Woensdag 24 December 1890,

te Ter Neuzen, de losse inventaris-goederen des
namiddags te 1 ure, voor het arsenaal in de
Nieuwstraat en het wrak met toebehooren, des
namiddags te 2½ ure, in het Nederlandsch Logement
van den heer SUSIJN.

*Uit het wrak van de Engelse sto-
mer John Wells is o.a. te koop:
pekkolen en vuurvaste steen.*

lek aangekomen met bestemming Gent. In Maassluis waren er al een aantal zeelieden extra aan boord gekomen om te pompen, doch bij de sluis aangekomen stak de bark nog te diep en kwam op 3 november in de buitenhaven te liggen voor overlading. Bij het vallen van het water kwam de bark aan de grond te zitten en helde over naar de westelijke havendam. De overhellende masten versperden de haven en pas nadat deze gekapt waren kon de vaart weer doorgang vinden. Op 6 november zag een bergingsschip kans de Antonette te lichten.

Het voor die tijd grote stoomschip MAGGIE MACNAIR (1894 - 3265 Brt.) was op 20 december 1899 op weg naar Antwerpen met een lading tarwe, toen het ter hoogte van Terneuzen door een Duits schip werd aangevaren. De Maggie Macnair werd op de steile oever van de Eendrachtspolder gezet en ging daar verloren.

Op de huidige zeekaarten wordt op de zogenaamde "Rug van Borssele" gesproken over een wrak genaamd: Pyrus. Dit is waarschijnlijk een in de loop der jaren ontstane contaminatie van de naam van een Grieks stoomschip en de thuishaven van dit schip. Dit Griekse stoomschip EPIRUS (1901 - 3276 Brt.) met thuishaven Piraeus zonk op die plaats na een aanvaring. De Epirus werd op 19 januari 1908 aangevaren door het passagiersschip FINLAND (1902 - 11941 Brt.) van de Red Star Line uit Antwerpen. De Finland kennen we nog van een stranding bij Nieuwe Sluis en dit schip zou twee jaar later nog een aanvaring veroorzaken en wel met de BALTIQUE (1883 - 1365 Brt.).

Het wrak van de Epirus is jaren zoek geweest en kon pas door een toeval door het loodswezen gelocaliseerd worden, hetgeen aangeeft hoe grillig en verradelijk de Westerschelde kan zijn.

In de jaren voor de Tweede Wereldoorlog onderhielden passagiersschepen vanuit Engeland een regelmatige passagiersdienst op Antwerpen. Een van deze schepen die bekend stonden als de "Harwich-boten", de MALINES (1921 - 2669 Brt.) kwam op 9 juli 1932 ter hoogte van Terneuzen in aanvaring met een Duitse tanker. De schade was dermate aanzienlijk dat de sleepboten SIRIUS (1909 - 300 lpk.) en de GOLIATH (1922 - 1200 lpk.) de Malines op een plaat moesten zetten. De passagiers gingen over op een andere "Harwich-boot" de VIENNA (1929 - 4227 Brt.) en konden hun reis vervolgen. De Malines is daarna provisorisch hersteld en met behulp van een 8-tal sleepboten naar Antwerpen gebracht voor verdere reparatie.

Strandingen op zandplaten komen op de Westerschelde vaak voor. Meestal komen de schepen na een tij uit zichzelf of met sleepboothulp weer vlot.

Een paar namen van strandingen uit de dertiger jaren nabij Terneuzen.

De HENNIE (1917 - 280 Brt.) en de GLATTEZEE (1921 - 590 Brt.) in februari 1935. De WEST CAMAK (1920 - 5647 Brt.) in februari 1936, overigens na aanvaring en de CLAN ALPINE (1918 - 5442 Brt.) en de BLACKCOCK (1921 - 492 Brt.) in 1937.

Voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog ging nog na een aanvaring bij Borssele verloren het Engelse stoomschip HULLGATE (1937 - 409 Brt.), doch gedurende de oorlog lag het scheepvaartverkeer nagenoeg stil.

Na het staken van de vijandelijkheden kwam de goederenstroom naar Antwerpen weer langzaam op gang, hoewel de bevaarbaarheid van de Westerschelde mede door slechte betonning en bebakening, nog een riskante zaak was. Tevens ging er nog een schip verloren als gevolg van een mijn, hoewel het hele Scheldegebied geveegd en vrijgegeven was. Dit schip, de Engelse THE VICEROY (1929 - 824 Brt.), liep op 12 april 1947 ter hoogte van Borssele op een mijn met noodlottige gevolgen. Bij deze ramp kwamen 8 bemanningsleden en de Belgische rivierloods om het leven. De overige bemanningsleden (5) konden mede dank zij moedige hulp van de wal gered worden.

Vele bewoners van Terneuzen herinneren zich nog altijd het zinken van het Finse schip Inga. De INGA (1907 - 2410 Brt.) had op 12 november 1950 nog maar net de sluizen van Terneuzen verlaten toen het werd aangevaren door het Victory schip AXELDIJK (1945 - 7639 Brt.) van de Nederlandse maatschappij Holland Amerika Lijn. De Inga, in zinkende toestand, werd nog op een modderbank gezet doch in de nacht gleed het schip van de

modderbank en verdween in 30 meter diep water. De brandweer van Terneuzen had het schip met schijnwerpers verlicht, zodat duizenden belangstellenden de Inga zagen zinken. De Inga was de 7e naam voor dit schip dat als Vikingen in 1907 bij S. P. Austin & Son. Ltd. in Sunderland gebouwd was. Onder de naam Sixty-Four was het schip 15 februari 1923 nabij Dishoek al eens gestrand.

Op 8 maart 1952 strandde nabij de Braakman het grote Engelse passagiersschip RANGITANE (1949 - 21867 Brt.), maar een tiental sleepboten bracht het schip weer vlot. Anders verging het de Finse vrachtboot Ariana in 1952 nadat dit met erts geladen schip was vastgelopen in de Everingen ten zuiden van de "Plaat van Baarland". De ARIANA (1934 - 4372 Brt.) was spoedig gebroken en de snel aanwezige bergers konden niets meer uitrichten.

Ter illustratie volgt hier het rapport van de "Salvage-Officer", die betrokken was bij de stranding van de Finse vrachtboot.

Op 8 augustus om ca. 15.55 uur kreeg ik opdracht om direct met de sleepboot PRESIDENT JOHN P. BEST (1900 - 350 lpk.) naar het "Schaar van Everingen" nabij Baarland te gaan, waar zojuist een groot geladen schip aan de grond was gelopen. Om 16.00 uur verliet ik met bovenvermelde sleepboot de Westbuitenhaven, terwijl ook de NORTH STAR (1916 - 200 lpk.) vanuit de Oosthaven naar buiten kwam. Reeds toen wij met de J. P. Best ter hoogte van de Margarethapolder kwamen, blies het schip herhaalde malen voor sleepboot-assistentie. Het was hoogwater te Terneuzen om 16.16 uur, hetgeen met de plaats van stranding weinig verschil maakt. Toen wij ter plaatse kwamen zag ik dat het schip de Finse Ariana was, thuishorende te Abö. We kwamen om 16.30 uur langszij en de loods vroeg onmiddellijk om vast te maken, terwijl de kapitein Lloyd Open Form direct tekende. Ik gaf de J. P. Best opdracht om stuurboord-achter vast te maken, terwijl de North Star



De "Harwich"-boot Malines op de plaat bij Terneuzen.

tegelijkertijd op de kop van de J. P. Best vastmaakte. Beide boten begonnen om 16.40 uur volle kracht stuurboord uit te trekken.

Volgens de kapitein mij mededeelde was zijn schip geladen met 7500 ton ijzererts en op weg van Oxelösund naar Antwerpen en om 15.53 uur aan de grond gelopen. Verder deelde hij mede dat de diepgang in vlotwater als volgt was: Voor 23.6 Ft. en achter 24.4 Ft. Toen wij om 16.30 uur bij de Ariana kwamen was de diepgang voor slechts 23.- Ft. en achter 23.6 Ft., dus zat het schip binnen zeer korte tijd voor en achter reeds "uit haar vlot", en ik heb de kapitein gezegd dat ik wel vreesde dat zijn schip hetzelfde tij niet meer vlot te krijgen zou zijn en wees er dan ook op dat zijn schip met de zware lading erts bij niet vlotkomen in een zeer hachelijke positie zou komen te verkeren met veel kans op breken, waarvan de kapitein zelf ook overtuigd was.

Volgens de loods mij mededeelde was het schip bij het aan de grond komen met het achterschip nog naar bakboord uitgezwaaid tot vlak bij de zwarte boei No. E.5 en toen blijven zitten.

Inmiddels had ook de sleepboot En Avant 8 (1901 - 120 lpk.) vastgemaakt en de drie boten hebben tot 17.40 uur getrokken, doch het schip heeft geheel niet bewogen en ik liet daarna de boten losgooien. De Ariana zat toen reeds bijna voor en achter 1.5 Ft. "uit haar vlot".

De voorliggende koers van het schip was 124 graden. Andere inmiddels aangekomen sleepboten waaronder de ADRIEN LETZER (1938 - 1400 lpk.) en de SCHELDE (1892 - 260 lpk.) liet ik niet meer vast maken.

Intussen begon de eb flink door te trekken en stond deze op het bakboord voorschip. Reeds om 18.00 uur begon de eb onder het hele voorschip tot aan de brug door te komen en het verschil tussen voor en achter bedroeg toen reeds 8 Ft. Op dat moment stond mijn conclusie vast: De Ariana zou breken.



De Clan Alpine hoog en droog. De sleepboot Max houdt de wacht.

Vervolgens raadde ik de kapitein aan de stoom zoveel mogelijk te laten zakken om bij het breken eventuele ongelukken te voorkomen. Om 20.15 uur scheurde een der ketels en barstten er verschillende stoomleidingen en begon de stoom met geweld te ontsnappen en kort hierop constateerde ik dat het schip ter hoogte van de stookplaats aan weerszijden naar buiten begon te puilen en het voorschip zakte langzaam weg. We waren er van overtuigd dat het schip een CTL zou worden en ik gaf opdracht om de sleepboten terug te trekken. 19 Man van de bemanning en hun bagage ging met de J. P. Best naar Terneuzen. In de morgen toen het vloed werd begon het voorruim, dat open lag, vol water te lopen. In-tussen was de machinekamer, de stookplaats en ruim III geheel vol water gelopen en begonnen ook ruim II en IV water te maken. Ruim V bleef nog droog, alleen stond het water bij ruim V tot aan het luikhoofd op het dek. In de morgen namen we nog enkele opvarenden aan boord en met de kapitein bekeek ik de situatie nog eens grondig en kwamen tot de conclusie dat lossen der lading daarvan moest worden afgezien.

Terneuzen, augustus 1952.

Later brak het schip in drie stukken en van de lading kon slechts een deel geborgen worden. Het wrak werd voor een groot deel gesloopt. De resten liggen er nog altijd en we kunnen wel concluderen dat eb en vloed "hun werk" bij deze stranding wel erg snel deden.

In de morgen van 24 december 1953 had er tijdens mist een zware aanvaring plaats tussen de Duitse BABITONGA (1953 - 4609 Brt.) en het Deense schip LEMNOS (1949 - 1768 Brt.) ter hoogte van Terneuzen. Na de aanvaring zat het voorschip van de Lemnos diep in het water en er woedde een felle brand op het voorschip vergezeld gaande van zware ontploffingen. Het grootste deel van de bemanning en passagiers verlieten het schip in twee sloepen. Sleepboten uit Terneuzen begonnen direct met het blussingswerk terwijl vanuit Vlissingen en Walsoorden assistentie kwam van respectievelijk de GOEREE (1944 - 1500 lpk.) en de ADRIEN LETZER (1938 - 1400 lpk.). Om 13.00 uur was men de brand meester met uitzondering van ruim I, doch door het steeds verder weg zakken van het schip ging dat vanzelf uit. Doordat de kapitein van de Lemnos zelf zijn schip reeds op de plaat had gezet werd zinken voorkomen en provisorisch werden herstelwerkzaamheden uitgevoerd. Op 27 december is de Lemnos naar Antwerpen gesleept voor definitieve reparatie.

Op 9 augustus 1962 had er ter hoogte van Terneuzen een aanvaring plaats tussen het Amerikaanse schip HURRICANE (1944 - 6214 Brt.) en de Nederlandse kustvaarder VREDE (1930 - 398 Brt.). Hierbij kwam de machinist van de Vrede op tragische wijze om het leven. Het kustvaartuig kon behouden worden, doch dit was een van de voorbeelden van vele aanvaringen op de Schelde waarbij een kustvaartuig door een groter schip werd overvaren cq. aangevaren.

Zoals er voor de Tweede Wereldoorlog in het vaargebied nabij Terneuzen veel strandingen waren, zo waren die er na de Tweede Wereldoorlog ook.

In januari 1965 liep de kustvaarder MENJE (1956 - 438 Brt.) op de dijk bij Borssele, doch kon op eigen kracht vlot komen.

Niet op eigen kracht kwamen de grotere schepen vlot die vastliepen, terwijl deze tevens veel belangstelling trokken in verband met bijvoorbeeld de lading (Crude-oil).

Zo liep op 24 mei 1966 de met graan geladen bulkcarrier ALEXANDER T. WOOD (1959 - 14505 Brt.) vast op de "Suikerplaat", deze kon echter spoedig worden vlot gebracht. Veel moeilijker ging het met de tanker BRITISH LANTERN (1960 - 22780 Brt.) die op 11 augustus 1967 in dichte mist vastliep in "Het Pas van Terneuzen". De bergers hadden 4 dagen en 16 sleepboten nodig om de tanker vlot te brengen. Tijdens de bergingswerkzaamheden gebeurde nog een ernstig ongeluk waarbij een opvarende van een lichter om het leven kwam. Aan boord van deze lichter die langsij van de British Lantern lag

om lading over te nemen, deed zich plotseling een ontploffing voor met een metershoge steekvlam. Sleepboten zagen kans de lichter van de tanker weg te slepen, zodat een ernstige ramp voorkomen kon worden.

Sneller zagen de bergers kans om de tanker **FRANCES HAMMER** (1965 - 34886 Brt.) vlot te brengen die op 23 december 1969 in de "Schaar van Everingen", tegen de "Rug van Borssele" was vastgelopen. Deze tanker, op weg van Libië naar Antwerpen met 60.800 longtons petroleum crude-oil in bulk, had een 14 tal sleepboten nodig om dezelfde dag nog het ruime sop weer te kiezen.

Zoals reeds eerder is opgemerkt zijn er op de Westerschelde vrij veel kustvaartuigen gezonken. Zo gingen er binnen een aantal maanden een tweetal schepen ten onder vlak voor Terneuzen te weten: De Basse Indre en de Horizon. De **BASSE INDRE** (1958 - 499 Brt.) lag op 14 mei 1970, potdicht van de mist, voor anker nabij Terneuzen toen dit Franse kustvaartuig werd aangevaren door het Joegoslavische schip **POBJEDA** (1958 - 1818 Brt.) en onmiddellijk zonk. Hierbij kwamen 3 bemanningsleden om het leven. De vier opvarenden van de kustvaarder **HORIZON** (1939 - 291 Brt.) konden zich zwemmend redden toen hun schip voor de sluizen van Terneuzen werd aangevaren door een Spaans vrachtschip.

Op 27 februari 1971 zorgden twee opvarende "supers" in "Het Pas van Terneuzen" voor veel sensatie omdat ze onderling een race hielden en vervolgens met elkaar in aanvaring kwamen.

Beide tankers, de **ESSO ANTWERP** (1967 - 42094 Brt.) en de **PANACHAIKON** (1963 - 30408 Brt.) werden beschadigd terwijl de Panachaikon op een haar na de steiger van de Dow-Chemical miste en de Esso Antwerp op de "Middelplaat" vastliep. De Esso tanker is later met 9 sleepboten vlot gebracht. De Rijkspolitie te Water noemde e.a. in een verklaring: Schandalig, misdadig, gewoon piraterij.



Het vlotbrengen van de *Clan Alpine* met behulp van een grote vloot stoomsleepers.

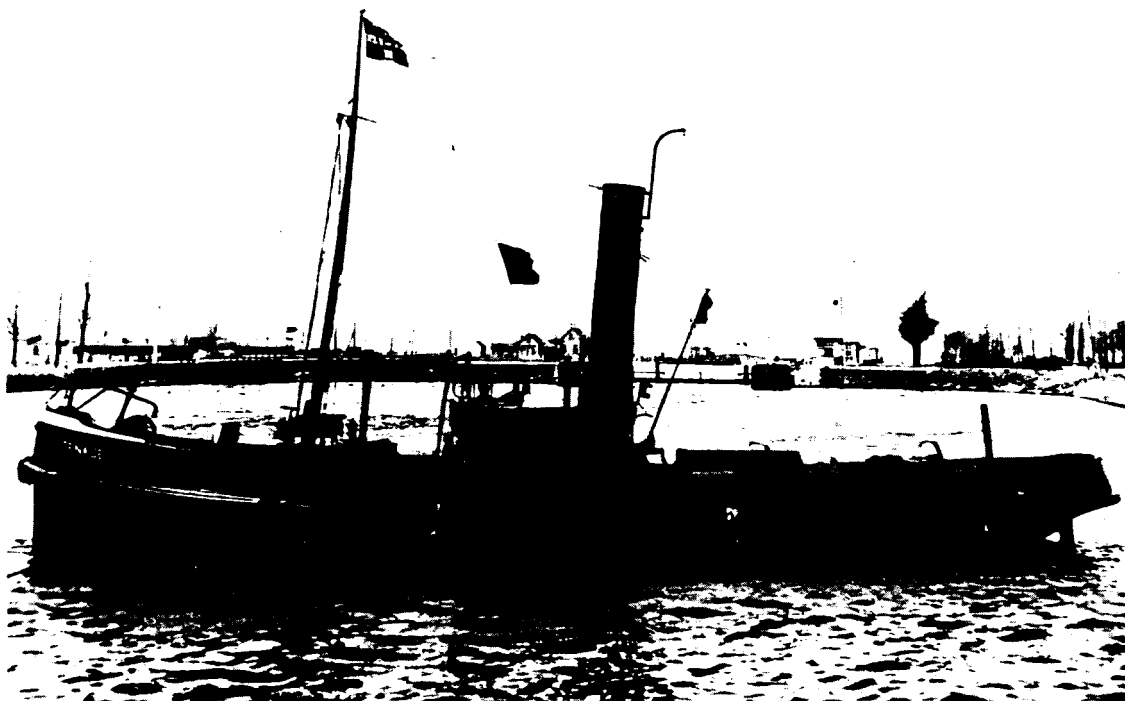
Wat was er namelijk gebeurd. Beide schepen lagen op de rede van Vlissingen en kregen toestemming om op te varen waarbij de Esso Antwerp de 1ste zou zijn en de Panachaikon 2de. Aangezien de Panachaikon dusdanig voor anker lag dat het schip als eerste anker opging, zou de Esso Antwerp het schip in de "Everingen" voorbijlopen. Beide schepen bleven echter met 14 mijls vaart naast elkaar varen met de noodlottige gevolgen. De Belgische pers vond de zaak nogal "opgeblazen", doch de Panachaikon werd aan de ketting gelegd en de zaak leidde in Nederland tot kamervragen. De hele kwestie eindigde in juridische haarkloverij en liep verder met een sisser af.

Schepen met eindbestemming Antwerpen of Gent zijn, zoals reeds eerder beschreven, steeds groter geworden. Deze zogenaamde "Supers" zijn zeker bij ongunstige omstandigheden vaak "gevoelig" om aan de grond te lopen.

Zo liep op 20 augustus 1978 de ertstanker MELETE (1975 - 35516 Brt.) onder Griekse vlag aan de grond in "Het Pas van Terneuzen". De Melete is dezelfde dag nog vlot gebracht doch er waren wel 21 sleepboten voor nodig, het grootste aantal dat tot op die datum betrokken was bij een stranding op de Westerschelde.

Sleepboten konden begin 1979 niets meer uitrichten bij een aanvaring tussen het Poolse lijnvrachtschip Zamosc en de Japanse autocarrier Jinei Maru.

Het Poolse schip Zamosc (1969 - 6581 Brt.) voer een regelmatige lijndienst van Polen, via een aantal Europese havens, naar Canada en de Verenigde Staten. Het schip was tevens ingericht als opleidingsschip voor zeekadetten die bij de rederij van de Zamosc, de Polska Linie Oceaniczne te Gdynia, in dienst waren getreden. De Zamosc vertrok op 10 januari 1979 uit Montreal met bestemming Antwerpen met een lading stukgoed o.a. bestaande uit: Houtpulp, vetten en machineonderdelen. Het schip arriveerde in de late middag van zaterdag 20 januari op de mistige rede van Vlissingen en wisselde zijn zee-loods voor een rivierloods. In dichte mist voer de Zamosc door "Het pas van Terneuzen"

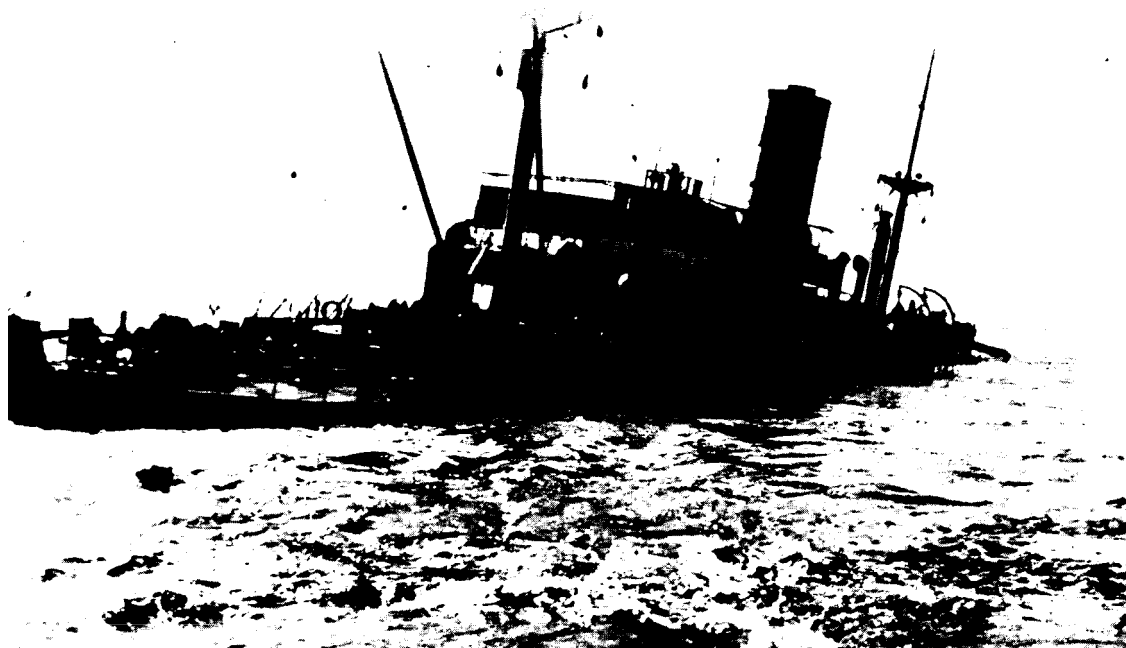


De Tenace bij de sluis van Terneuzen. Deze markante sleepboot was gebouwd in 1884 en 300 lpk. Vaak actief op de Westerschelde.

met bestemming Antwerpen. Om ongeveer 20.30 uur kwam de Zamosc in dichte mist in aanvaring met de Japanse autocarrier JINEI MARU (1976 - 17822 Brt.), die op dat moment aan de verkeerde zijde van het vaarwater voer.

De gevolgen van de aanvaring waren direct rampzalig, de Zamosc maakte water en begon slagzij te maken. Een aantal in de buurt zijnde sleepboten schoten onmiddellijk te hulp. De sleepboot MARTINE LETZER (1960 - 1500 lpk.) van de URS en gestationneerd in Terneuzen, zag kans vast te maken en sleepte het zinkende schip weg uit de vaargeul richting "Middelplaat". De ZEELAND (1946 - 1915 lpk.) van rederij Muller uit Terneuzen zag onder moeilijke en gevaarlijke omstandigheden kans om 44 bemanningsleden aan boord te nemen. Een twaalfstal anderen werden door de sleepboot WESTDIEP (1974 - 1800 lpk.) aan boord genomen. Bij de geredden bevonden zich een aantal gewonden en allen werden snel naar Terneuzen afgevoerd. De Zamosc zonk te middernacht weg op de "Middelplaat".

Zoals reeds opgemerkt, waren er een aantal sleepboten uitgevaren, omdat er een melding was binnengekomen omtrent een aanvaring. Wat was er namelijk gebeurd, de Jinei Maru was kort voor de noodlottige aanvaring met de Zamosc, reeds in aanvaring geweest met het West-Duitse kustvaartuig CARGO-LINER IV (1974 - 957 Brt.). Deze botsing liep betrekkelijk goed af, echter het Japanse schip had wel een paar vreemde manoeuvres gemaakt. Tijdens de behandeling voor de rechtbank van Middelburg is de schuldvraag eigenlijk in het vage gebleven. Het is niet duidelijk geworden of de Jinei Maru inderdaad aan de verkeerde zijde van het vaarwater voer, op het moment dat de Zamosc naderde. Wel kwam vast te staan dat de Japanse kapitein, totaal niet bekend met het vaarwater teveel op de loods had vertrouwd. De kapitein blijft ten alle tijden verantwoordelijk, hoewel in dit geval, de kapitein toch wel "recht had" om zijn loods te vertrouwen. Ook zou de Jinei Maru te hard hebben gevaren en voor de navigatie was teveel vertrouwd op de radar. Beiden werden veroordeeld tot een geldboete, hetgeen vooral de collega's van de loods niet accepteerden, hetgeen op principiële gronden te begrijpen is.

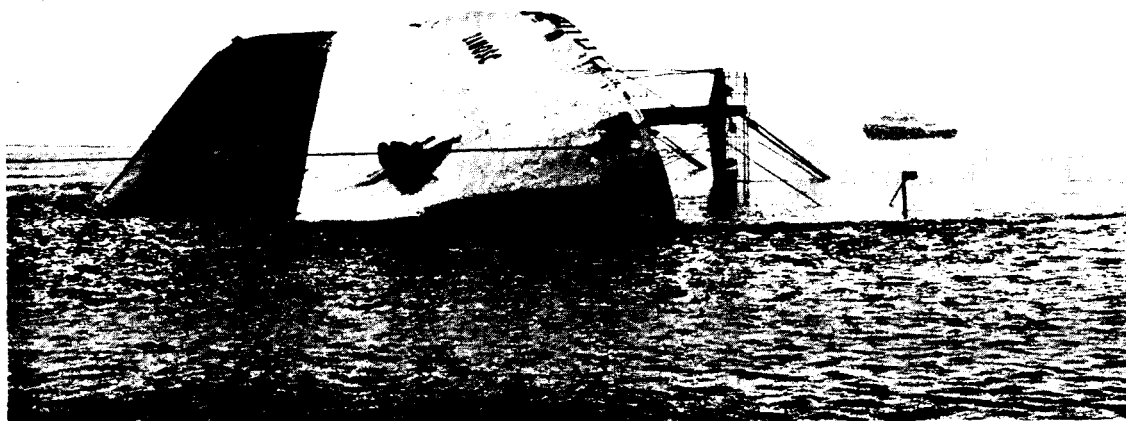


De Finse Ariana twee dagen na de stranding. De Fin is reddeloos verloren.

De Zamosc bleef aanvankelijk, als een soort grijze walvis, op de "Middelplaat" bij Terneuzen liggen. Hoewel het wrak steeds dieper in het zand wegzakte en buiten de vaargeul lag, besloot Rijkswaterstaat toch het schip op te ruimen. Het risico dat in geval van storm of navigatiefouten iets mis zou gaan, zeker ook met de Dow-Chemical in de buurt, versterkte de mening dat het wrak opgeruimd moest worden. De rederij en de verzekeraar voelde niets voor de totale berging en derhalve werd de bergingsopdracht voor totale "sloop" gegund aan het bekende Rotterdamse bedrijf Smit-Tak.

In januari 1980 begon men, na een periode van metingen en verkenningen, met de bunkerolie uit het wrak te halen. Vervolgens sloopten de bergers de uitstekende delen; zoals masten van het wrak en daarna kwam het brugcomplex aan de beurt. Het brugcomplex werd in een aantal grote delen gezaagd en vervolgens door de Taklift I geborgen en naar de Sloehaven gebracht. Daarna kwam de romp aan de beurt. Door met een twaalf centimeter dikke ketting over de romp te schuren "zaagden" ze in feite de romp in stukken. Men verspeelde wel een aantal kettingen, doch het werken op deze wijze vorderde het snelst. De eerste wrakstukken gaan direct naar een sloper in Gent, maar de grote brugdelen en rompstukken worden via de Sloehaven en het terrein van de RWS te Kats naar de schroothandel afgevoerd.

Het moeilijkste en zwaarste stuk is het deel waar de machinekamer is ondergebracht. Extra materiaal wordt ingezet en naast de reeds aanwezige Taklift I, werken verder mee: De Taklift 2, Ir. J. G. Snip, het ponton Giant 14 en verschillende sleepboten en bergingsvaartuigen. Op woensdag 21 mei ziet men kans de machinekamersectie te bergen en naar de Sloehaven af te voeren. Zomer 1979, om precies te zijn 15 juli, is het gehele wrak opgeruimd. Wat de kosten van de hele operatie waren is niet bekend, doch de kosten voor Rijkswaterstaat zouden wel eens net zo hoog kunnen zijn geweest als van de berging van de Attican Unity bij Cadzand.



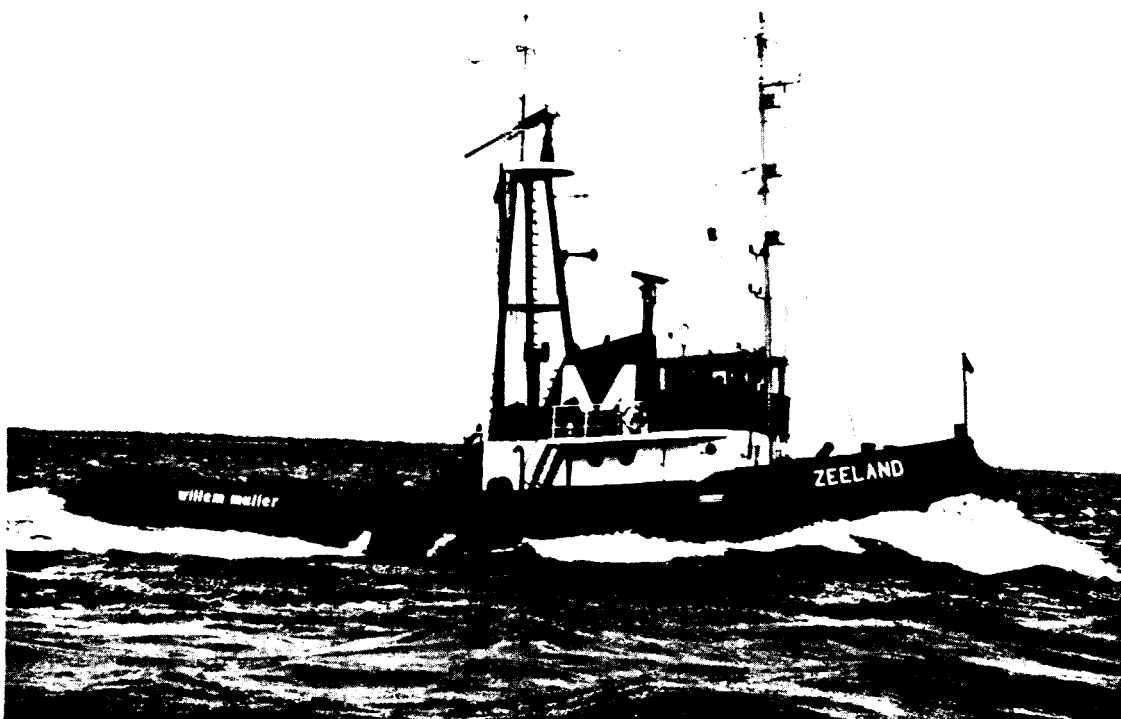
Het Poolse vrachtschip Zamosc gezonken bij Terneuzen. Een voorbeeld van de Westerschelde bij mist.

Het vaarwater de "Everingen" is vermoedelijk genoemd naar een klein vissersvaartuig "De Ever" welke in de 17e eeuw op de Schelde te zien was. Dit type vaartuig was afkomstig van de Vlaamse kust en viste voornamelijk in het gebied wat we thans kennen als de "Everingen".

Niet zo klein was de Spaanse Ore/Oil carrier PALOMA DEL MAR (1973 - 65113 Brt.) die Kerstdag 1980 was gaan drijven en daarna aan de grond liep in de "Everingen". Dit schip met een Dwt. van 120.000 was toen een van de grootste schepen welke ooit gestrand was in de Westerschelde.

Nadat een deel der lading over was geslagen gelukte het een 20-tal sleepboten het schip de andere dag vlot te brengen. Deze sleepboten van onder andere de Union, Nieuwe Vlissingse Sleepdienst en Smit Internationale hadden een gezamenlijk aantal PK's van 67.000. Een aanzienlijk deel der PK's werd geleverd door de SMIT ROTTERDAM (1975 - 22000 lpk.).

Wanneer de scheepvaart "Het Pas van Terneuzen" of de "Everingen" verlaat in stroomopwaartse richting komt zij vervolgens in het "Middelgat" en daarna in het "Zuidergat".



De "Zeeland" van Willem Muller, thuishaven Terneuzen. Deze sleepboot speelde een voorname rol bij het redden van de opvarenden van de Zamosc.

Het Middelgat en het Zuidergat

Deze twee vaarwegen, in feite onderdeel van het diepere ebgeulenstelsel in de Westerschelde, vormden lange tijd het hoofdvaarwater.

Per 4 augustus 1980 is, zoals bekend, het "Middelgat" als hoofdvaarwater vervallen en wordt de "Overloop van Hansweert" thans aangeduid als hoofdvaarwater. Kleinere schepen of schepen met een geringe diepgang maken gebruik van het "Gat van Ossennisse". Het "Zuidergat" gaat vervolgens over in de zogenaamde "Overloop van Valkennisse" en daarna het "Nauw van Bath".

Over het algemeen wordt dit deel van de rivier tesamen met het Nauw van Bath, als het gevaarlijkste deel van de Westerschelde beschouwd. Bekend zijn vooral de "dremfels", de "vloedscharen" en niet te vergeten de vele banken in dit deel van de rivier. Hoewel dit deel van de Westerschelde als gevaarlijk bekend staat is het aantal schepen dat hier aan hun einde kwam op één hand te tellen. Doordat dit gebied dun bevolkt is weten we van de periode van voor 1900, derhalve de zeiltijd, weinig. Gezien het geringe aantal houten wrakken dat bekend is moeten we concluderen dat toch betrekkelijk weinig schepen hier hun einde vonden.

Op 23 januari 1891 gaat nabij Walsoorden het Franse stoomschip BORDEAUX (1882 - 3447 Brt.) verloren na een aanvaring en dan moeten we wachten tot 1929 eer er weer een schip zinkt, doch het was dan wel goed raak. Wel was er op 13 februari 1926 nabij Hansweert een zware aanvaring geweest tussen de Hull-steamer DARLINGTON (1910 - 1076 Brt.) en een ander Engels schip, doch deze aanvaring bleef beperkt tot materieële schade.

In de nacht van 10 op 11 september 1929 komt in het Zuidergat het Duitse stoomschip INDRA (1922 - 1384 Brt.) in aanvaring met het Belgische schip ESTELLA (1919 - 758 Brt.). De Estella zinkt direct en er konden slechts twee opvarenden gered worden. Onder de slachtoffers (14) bevonden zich de Belgische rivierloods.

Na een aanvaring in april 1930 kon het Duitse stoomscheepje CLAUS (1907 - 302 Brt.) behouden worden doordat de in Hansweert gestationeerde sleepboot GOLIATH (1922 - 1200 lpk.) kans zag de Claus op een zandplaat te zetten. Zichzelf op de plaat zetten moest het Duitse stoomschip ALLER (1927 - 7627 Brt.) op zondag 6 april 1930 ter hoogte van Walsoorden. Het schip maakte water na een aanvaring met een rijnaak en 12 sleepboten (een groot aantal in die dagen) brachten de Aller vlot. Zoals elders op de Westerschelde waren er ook in dit deel vaak strandingen. Een paar namen: de WEST-SEE (1914 - 5911 Brt.) in augustus 1933, de BANGKOK (1919 - 8056 Brt.) in februari 1936 en de ROBERT J. COLLIER (1943 - 7176 Brt.) op 22 maart 1946 in de Biezelingse Ham.

Wat laatst genoemde betreft het volgende: de agent voor de Union, een waterklerk van August de Meyer, die aan boord was van de sleepboot L'AVENIR (1904 - 110 lpk.) schreef aan zijn superieuren het navolgende rapport betreffende het aan de grond lopen van de Robert J. Collier.

Op 22 maart 's morgens om circa 07.30 uur kreeg ik opdracht om samen met de MERCURIUS (1909 - 300 lpk.) naar de Biezelingse Ham te lopen waar een Liberty-schip aan de grond zat.

Het was vallend water en zodoende waren wij pas om 08.30 uur ter plaatse. Het bleek het Amerikaanse Liberty-schip Robert J. Collier te zijn welke omhoog zat op de voet van de strekdam van de Biezelingse Ham.

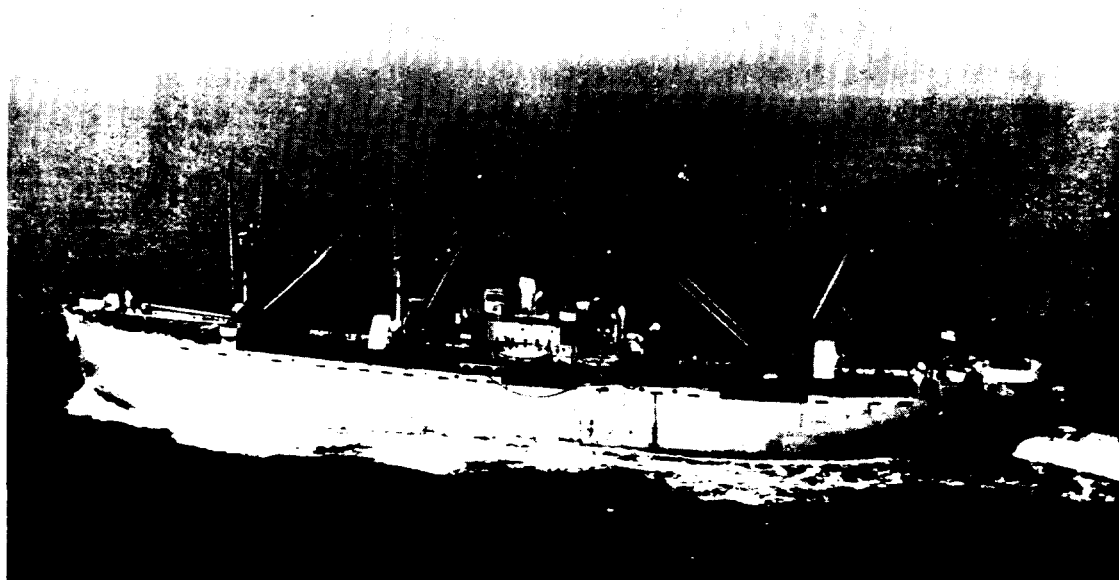
Toen wij bij het schip kwamen was de diepgang als volgt: Achter 22.6 Ft. en voor 15.6 Ft. Het schip had slagzij over stuurboord en zat met de midscheeps op de strekdam ongeveer 25 meter van het lage licht.

Bij het schip aangekomen vertelde ik de kapitein dat zijn schip zeer gevaarlijk zat en vroeg of hij assistentie wilde. Hij antwoordde dat hij helemaal geen assistentie wilde. Gegevens wilde de kapitein ook niet verstrekken, het enigste dat ik hoorde was dat het schip van Baltimore naar Antwerpen onderweg was met een lading kolen.

Om circa 09.30 uur zijn wij tesamen met de Mercurius voor anker gegaan.

Om 10.10 uur passeerde een groot leeg schip en juist toen dit schip voorbij was hoorden wij enkele krakjes. Het schip begon te werken. Even later plotseling een geweldig gekraak en de Liberty brak voor de brug in tweeën. Het schip begon ons middels zijn stoomfluit te roepen, en ondanks dat er veel stoom ontsnapte en het gevaar voor een ontploffing groot was gingen wij met de L'Avenir langsij. Aan boord van de "Collier" was men intussen begonnen 2 sloepen te strijken doch er heerste een soort paniekstemming en de eerste boot kwam met een slag in het water terecht. Ik riep de bemanning toe bij ons over te springen en in zeer korte tijd namen wij de bemanning over.

De kapitein van de Robert J. Collier vroeg mij daarna onmiddellijk weg te varen aangezien hij bang was voor een ketelontploffing (deze had een druk van 150 pond) en hij vreesde ook dat het achterschip zou kapseizen.



Het Libertyschip werd ingezet voor de opbouw van Europa. Hier de Robert J. Collier die uiteindelijk haar einde in Antwerpen vond.

Wij zijn toen een eind weggevaren doch bij het schip in de buurt gebleven. Tegen laag water had het schip een flinke slagzij over stuurboord en lag voor met de ankers tot het water en achter was het water ongeveer een meter van de railing.

Intussen waren ook de INFATIGABLE (1927 - 800 lpk), ENERGIE (1923 - 650 lpk) en de DIRECTEUR GERLING (1928 - 800 lpk.) ter plaatse gekomen. Tegen laag water, het was

EX LIBRIS

S·S·ROBERT J·COLLIER



Compliments of
COLLIER'S WEEKLY

Aan boord van de Robert J. Collier was een grote scheepsbibliotheek. De boeken waren voorzien van een Ex Libris. Collier, een grote uitgeverij in de VS, publiceerde veel voor de Amerikaanse strijdkrachten in den vreemde.

toen 12.30 uur, gaf de kapitein mij opdracht om langszij te gaan om de bemanning kans te geven hun kleren van boord te halen. Dit is gebeurd en de bemanning is overgegaan op de *Infatigable*, terwijl de officieren bij ons aan boord bleven. Later ging de bemanning naar Antwerpen.

Tegen de avond, met hoog water, het was toen ongeveer 18.00 uur gingen de 1e, en de 2e stuurman en de 1e machinist terug aan boord. Het schip was recht gekomen en de scheur was dichtgedrukt. Later merkten we dat het schip draaide. Later in de avond zijn wij naar Terneuzen teruggekeerd, terwijl de *Mercurius* met enkele officieren bij het schip achterbleef.

De andere dag hoorde ik dat de Robert J. Collier was gaan drijven en door de DIRECTEUR G. GERLING (1945 - 650 lpk.) naar Hansweert was gesleept.

Terneuzen, 23 maart 1946.

Later bleek dat de twee delen van het schip bij elkaar gehouden waren door de dubbele bodem. De Robert J. Collier werd aanvankelijk opgelegd in Antwerpen, doch in januari 1947 is het schip gesloopt bij J. Desmedt in Burcht.

In januari 1949 vond er ter hoogte van Hansweert een zware aanvaring plaats tussen de *LISSEKERK* (1943 - 7219 Brt.) en de *PULASKI* (1928 - 7083 Brt.). Het laatstgenoemde schip, van de Poolse rederij Polish Ocean Lines, moest om zinken te voorkomen op de "Ossenisplatte" worden gezet. Het schip kon echter wel behouden worden.

Niet behouden kon worden het Belgische schip *LIEGE* (1941 - 3513 Brt.) dat na een aanvaring zonk in zeer dichte mist nabij Hansweert in 1953.

Hier volgt het relaas van de bergingsinspecteur van de Union:

Op 18 maart 1953 toen ik met de sleepboot PRESIDENT JOHN P. BEST (1900 - 350 lpk.) vanuit Terneuzen onderweg was naar het Zuidergat voor het aan de grond gevaren Zweedse stoomschip SVARTEN (1929 - 5264 Brt.), kreeg ik nabij boei 23 rood bericht goed uit te zien naar het Belgische stoomschip Liège hetwelk ter hoogte van boei 27 was aangevaren en zich in zinkende toestand bevond en dringend om assistentie verzocht. Het was op dat moment potdicht van de mist en na enige tijd zoeken kwamen we ter hoogte van Hansweert terecht bij het Panamese stoomschip MARINUCCI (1913 - 6795 Brt.) welke bij de benedenberm van de haven voor anker lag.

Ik vernam van de loods dat dit schip met de Liège in aanvaring was geweest en dat hij de Liège na de aanvaring had zien doorlopen.

Wegens de zeer dikke mist kon hij geen positie opgeven. Vervolgens zijn wij samen met de SCHELDE (1892 - 260 lpk.) van Muller verder gaan zoeken. Inmiddels was ook de ADRIEN LETZER (1938 - 1400 lpk.) welke bij de Svarten had gelegen, terplaatse gekomen en met ons drieën zochten wij de omgeving af. Daar het nog steeds potdicht van de mist was besloten wij voor anker te komen en met laag water weer verder te gaan zoeken. Later vernamen wij dat het stoomschip Liège na de aanvaring in circa 10 minuten was gezonken en de bemanning het schip direct na de aanvaring in een lifeboat had verlaten.

Via Radio-Scheveningen kregen wij later een peiling van de Liège en dit zou in de Schaar van Waarde moeten zijn.

Met laagwater zijn we verder gaan zoeken, doch vonden de Liège niet. Vervolgens besloten wij terug te gaan naar de Svarten welke wij na enig zoeken vonden. Later brachten we dit schip met behulp van 3 sleepboten vlot. Tijdens het vlotslepen van dit schip hoorde ik vanuit de richting van de haven van Hansweert een zeeschip het Gerling-signaal blazen. Toen de Svarten was vlotgebracht ben ik direct met de J. P. Best naar beneden gelopen. Het was nog steeds potdicht van de mist. Na circa 10 minuten passeerden wij vlak langs

het wrak van de Liège. Wegens de mist konden wij echter de positie niet bepalen. Het was toen ongeveer 1 uur na hoogwater en ik zag dat de Liège met flinke slagzij over bakboord lag en dat het water juist onder het sloependek stond. Het schip lag met de steven op de eb.

Het andere schip bleef nog steeds blazen. Na enig zoeken kwamen wij langsij van het stoomschip Marinucci, doch deze bleek geen assistentie nodig te hebben. Wel bleek dat de bemanning van de Liège echter aan boord van dit schip gekomen was en na een hele nacht op de "Platen van Ossensisse" te hebben vertoefd.

De kapitein van de Liège vroeg mij of hij aan boord kon komen om te trachten het wrak van de Liège te vinden. We zijn direct gaan zoeken, doch ook nu was dat door de zware mist een onbegonnen zaak.

Wij namen vervolgens de hele bemanning over en deze zijn later door de J. P. Best in Hansweert aan land gebracht.

Na de middag klaarde het wat op en ik ben toen samen met de kapitein naar het wrak van de Liège gegaan. Het had een slagzij van circa 12 graden over bakboord met een voorliggende koers van 150 graden. Het maindeck aan bakboord bevond zich, dus met laag water, circa 2 meter boven de waterlijn. Ik dacht als de positie niet veranderde dat het schip wel te bergen zou zijn. Ik had intussen ook van de kapitein vernomen dat het anker van de Marinucci ter hoogte van ruim III en de machinekamer aan stuurboord de Liège had opengereten.

We zijn daarop teruggevaren naar Hansweert en later kreeg de kapitein van de rederij opdracht Lloyds Open Form te tekenen. Nadat het contract getekend was zijn we tesamen met de 1e stuurman teruggevaren naar de Liège. Door de dikke mist waren we gedwongen nabij de Liège te blijven.



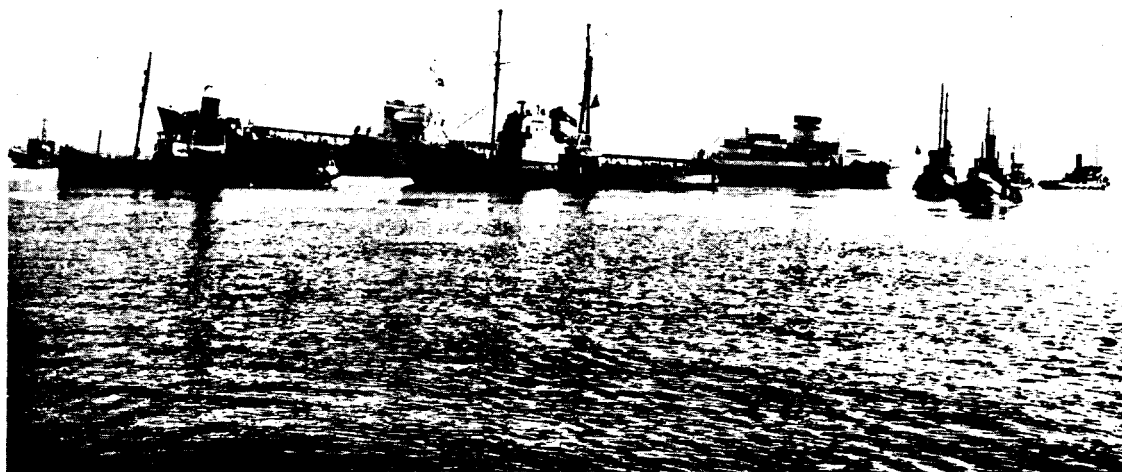
Een tweetal Belgische sleepboten gereed om uit te varen. De Mercurius was betrokken bij de berging van de Robert J. Collier.

Op 19 maart tegen middernacht hoorden wij plotseling enkele slagen. De andere dag toen de mist wat opgetrokken was, bleek dat het schip midscheeps bij ruim III gebroken was. Op 20 maart werd de positie van het schip steeds slechter. De scheur had zich verwijdt tot ruim 1 meter zodat het achterschip en het voorschip steeds dieper wegzonk. We zijn begonnen met de lading te lossen welke volgens de kapitein bestond uit circa 3000 ton zwa-
 vel, 88 legerwagens, 2 bulldozers, en verder kisten zendmateriaal etc.
 Op 21 maart ben ik teruggekeerd naar Terneuzen aangezien onze diensten ter plaatse niet langer nodig werden geacht.

Terneuzen, maart 1953.

Zoals de bergingsinspecteur reeds vermeldde was de Liège in twee stukken gebroken. Het schip werd CTL verklaard en de Antwerpse firma Herbosch & van Loo kreeg opdracht het wrak te bergen. Op 23 maart 1954 kwam het achterste deel boven water en op 2 september 1954 het voorschip. Beide delen zijn daarna in Antwerpen opgelegd, doch in 1955 naar Duitsland verkocht. De Hamburgse reder R. Schröder bracht het schip in 1955 als Renata Schröder weer in de vaart. In 1967 was het schip nog te zien onder Griekse vlag, en in 1969 verdween het schip voorgoed naar de sloper.

Door de grilligheid van de Westerschelde lopen er nogal eens schepen aan de grond. Meestal komen zij na één tij weer vlot. Een paar strandingen uit de jaren vijftig. In januari 1955 de ASAKASAN MARU (1937 - 6757 Brt.) bij de Willem-Annapolder, de GLÜCKSBURG (1950 - 1705 Brt.) in juni 1956 bij Hoedekenskerke en de HOEGH SWORD (1954 - 11749 Brt.) op de "Brouwerplaat" nabij Hoedekenskerke. Om de laatstgenoemde Noorse tanker vlot te brengen waren 10 sleepboten nodig terwijl er nog een tweetal in reserve werden gehouden.



De Hoegh Sword nabij Hoedekenskerke gestrand. We herkennen de navolgende sleepboten: President John P. Best, Scaldis, Walvis en Georges Letzer. Verder nog een tweetal „Scheermesjes”.

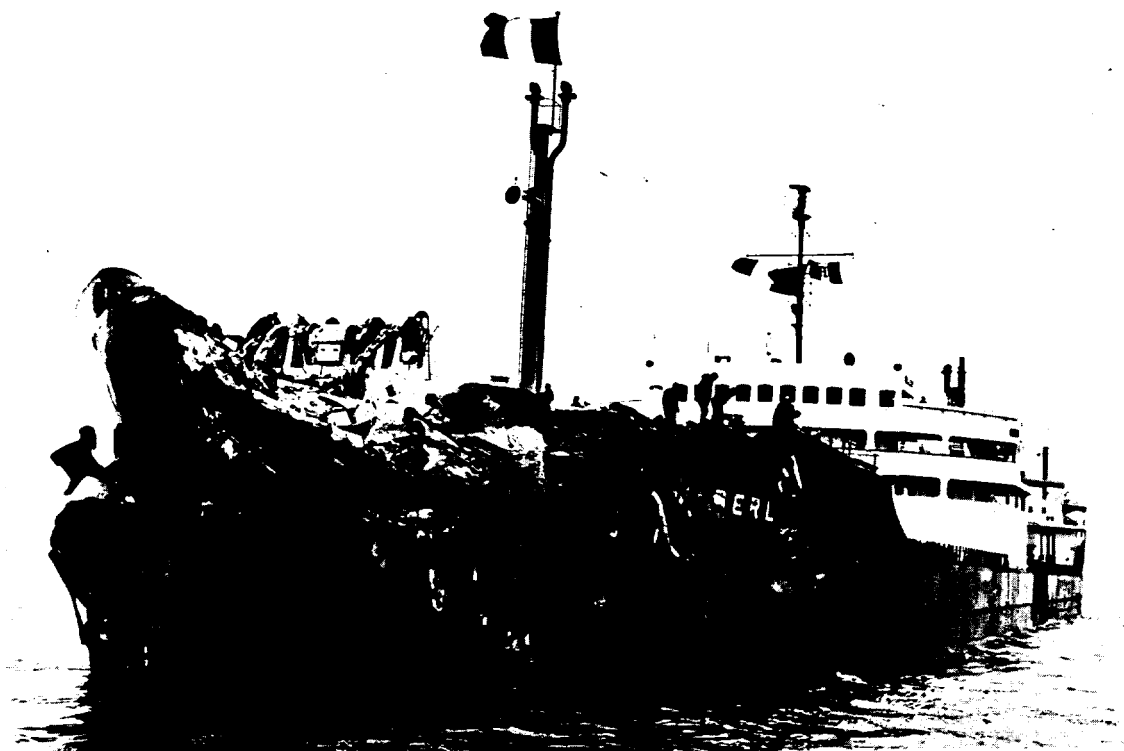
Op 24 april 1956 zinkt de Zweedse kustvaarder KARE (1955 - 499 Brt.) na een enigszins merkwaardige aanvaring. De Zweed vaart namelijk tegen de ankerketting van de DONGEDIJK (1929 - 10942 Brt.) op, die tijdens dikke mist voor anker ligt in de buurt van Hoedekenskerke. De Kare zinkt en de kapitein komt daarbij om het leven.

De Provinciale Zeeuwse Courant van 29 december 1961 begint met het navolgende bericht: "Een spookachtig licht gloeide vrijdagmorgen rond zeven uur fel en tientallen kilometers ver over de Westerschelde, onmiddellijk nadat twee reusachtige tankers frontaal met elkaar in aanvaring waren gekomen, even ten westen van de haveningang van Hansweert."

Het betrof hier een aanvaring tussen de Duitse tanker ESSO BERLIN (1958 - 24478 Brt.) en de Zweedse Ore-carrier MALGOMAJ (1959 - 24228 Brt.). De aanvaring ontstond uit een catastrofaal misverstand; de een dacht, dat de ander zou uitwijken en omgekeerd. Niemand deed het echter.

Aan boord van de Malgomaj brak direct na de aanvaring brand uit op het voorschip, dat onmiddellijk door de bemanning werd bestreden. Wonder boven wonder ontstond er geen brand op de met crude-oil geladen Esso Berlin. De kapitein van de Essotanker liet wel uit voorzorg het voorschip met een dikke laag schuim bedekken.

De bemanning van het Zweedse schip zag kans, met hulp van toegeschoten sleepboten, het vuur onder controle te krijgen en de vlammen geheel te doven. Door dit moedige optreden van de bemanning van beide schepen is een ernstiger ramp voorkomen. Bij deze aanvaring was nog een derde schip betrokken, namelijk de Noorse tanker RONDEFJEL (1951 - 15067 Brt.). Dit schip liep vast om een aanvaring te voorkomen en kon pas later met behulp van 11 sleepboten worden vlotgebracht.



De enorme ravage aan boord van de Esso Berlin. Een ramp kon worden voorkomen.

Het jaar 1964 was nog maar net begonnen toen het Middellgat, ter hoogte van de Hoek van Baarland, weer een slachtoffer eiste. Het Nederlandse kustvaartuig LOOIERSGRACHT (1959 - 499 Brt.) wordt door de veel grotere Zuidafrikaanse LANGKLOOF (1963 - 6898 Brt.) in de grond geboord. Na de aanvaring worden drie bemanningsleden vermist. De overigen en de loods konden pas na een uur worden gered.

Binnen twee jaar zinken nog een tweetal kustvaartuigen. Namelijk de NEUWIED (1953 - 819 Brt.) die ter hoogte van Hansweert kapseist op 29 augustus 1964 als gevolg van het schuiven van de lading. En op 8 februari 1966 zinkt na een aanvaring de Duitse kustvaarder HERTA GIESE (1950 - 238 Brt.). Na het zinken van de Herta Giese doen zich geen ernstige rampen meer voor in dit deel van de Westerschelde. Wel lopen er nog verschillende schepen vast, zoals de DJIBA (1960 - 10256 Brt.) bij Hansweert in 1971 en de GORGO (1958 - 7061 Brt.) in december 1979, doch deze schepen en nog verschillende andere komen snel weer vlot.

Op 23 december 1979 zinkt dan weer een kustvaarder en wel de met lood geladen SOPHIA WESTON (1972 - 429 Brt.). Dit Engelse schip zinkt na een aanvaring met het Indonesische schip PRATITA (1954 - 6900 Brt.) ter hoogte van Walsoorden. De bemanning van de Sophia Weston en de loods kunnen worden gered hoewel het schip direct zinkt.

Wanneer de scheepvaart, komende uit het "Zuidergat" verder in stroomopwaartse richting naar Antwerpen vaart, komt zij vervolgens in de zogenaamde "Overloop van Valkenisse". Aan stuurboordzijde ligt dan het prachtige en bekende natuurgebied "Het land van Saeftinge". Wanneer er dan nog een stukje verder gevaren wordt komen de schepen in nog een zeer bekend deel van de Westerschelde. Dit deel van de rivier, maar dan bekend in ongunstige zin, is het "Nauw van Bath".



De Engelse rederij Bristol Steam Navigation & Co Ltd, verloor in het Westerscheldegebied totaal 4 schepen. Hier de "Silvio" die in 1902 ten onder ging.

Het Nauw van Bath

Het "Nauw van Bath", of de bocht bij Bath zoals men in België zegt, wordt vaak beschouwd als het gevaarlijkste deel van de Westerschelde. Het "Nauw" is door een aantal scheepsrampen dan ook berucht geworden. Deze bocht in de rivier is genoemd naar het in 1785 gebouwde, doch thans verdwenen Fort Bath. Het Fort Bath lag strategisch gezien op de juiste plaats namelijk waar de rivier een bocht maakt. Dit fort is dan ook bij meerdere krijgsverrichtingen van belang geweest maar veranderende inzichten op het gebied van de krijgskunde in het midden van de 19e eeuw maakten het fort overbodig. Officieel is het Fort Bath als vestingwerk in 1867 vervallen verklaard. Thans is dit gebied onderdeel van de voornamelijk landbouwgemeente Reimerswaal.

Als we vanuit het Zuidergat het hoofdvaarwater in stroomopwaartse richting volgen komen we vervolgens in de "Overloop van Valkenisse", het "Nauw van Bath" en daarna in de vaarweg bij Antwerpen. In dit gedeelte van de Westerschelde ligt een aantal bekende platen zoals de "Platen van Valkenisse", de "Plaat van Saeftinge" en de "Ballastplaat". Tevens de berucht geworden scharen of geulen zoals: de "Schaar van de Noord", de "Zimmermangeul".

Hoewel het "Nauw van Bath" eigenlijk het stuk rivier is direct bij Bath gelegen, zijn alle genoemde platen en geulen direct of indirect van betekenis voor de vaart door het "Nauw van Bath". Beter is hier dan ook om te spreken over de "Bocht bij Bath", zoals in België wordt gedaan en dan betrekking heeft op de hele bocht in de rivier met als centrum het dorp Bath. In dit gedeelte van de Westerschelde zijn de gevolgen van eb en vloed het sterkst merkbaar. Schepen die hier vastlopen of beschadigd zijn na een aanvaring lopen goede kans te breken, terwijl dit verder stroomafwaarts veel minder vaak gebeurt.

Zo strandde op de Noord-Ballastplaat op 8 december 1893 het Belgische schip PRINCESSE LOUISE (1884 - 1030 Brt.), brak in twee stukken en ging verloren.

De Engelse rederij Bristol Steam Navigation heeft jarenlang Antwerpen aangedaan met de bekende weekstomers. In februari 1902 strandde de BIVOUAC (1871 - 1146 Brt.) nabij Saeftinge en ging verloren. In totaal verloor deze rederij vier schepen in het Scheldegebied.

Rond de eeuwwisseling was de grote trek van landverhuizers begonnen naar de Nieuwe Wereld. Veel van deze mensen kwamen uit Oost-Europa om met de bekende stoomschepen van de Red Star Line vanuit Antwerpen naar Amerika te vertrekken. Sommige van deze emigranten gingen met een weekbootje vanuit Antwerpen naar Engeland om vervolgens over te stappen op een van de Engelse emigrantenschepen.

Zo vertrok uit Antwerpen in de avond van 26 mei 1903 de uit Grimsby afkomstige HUDDERSFIELD (1872 - 1082 Brt.) met meer dan 40 emigranten in het voorschip met bestemming Liverpool. Ter hoogte van Bath vond er enkele uren later een aanvaring plaats tussen de Huddersfield en een Noors schip. Het voorschip van de Engelsman verdween onmiddellijk onder water en slechts enkele passagiers konden zich in veiligheid stellen. In totaal zijn bij deze aanvaring 25 mensen om het leven gekomen. Dit is het

grootste aantal slachtoffers geweest bij een aanvaring op de Westerschelde.

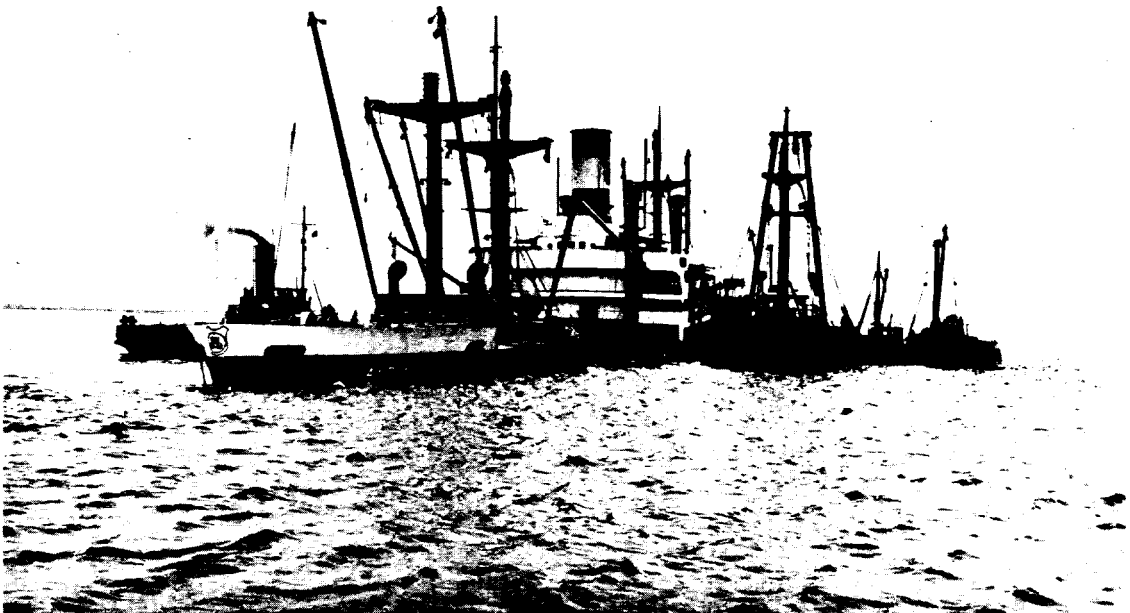
Op 22 februari 1924 loopt het Griekse schip ASSIMINA M. EMBIRICOS (1920 - 5213 Brt.) ter hoogte van de drempel van Valkenisse op een wrak. De Griek maakt water en begint te zinken en breekt later nog in twee stukken. Het is nagenoeg zeker dat de Assimina M. Embiricos op wrakresten is gelopen van de ST. PAUL (1875 - 1165 Brt.) die op deze plaats in 1900 verging na een aanvaring. De bergingsmaatschappij Bugsier zag nog kans om het voorschip in juni 1924 te bergen.

Nog in datzelfde jaar zinkt opnieuw een schip bij Bath en wel de Engelse SIERRA GRANDE (1918 - 2291 Brt.). Het schip kon niet worden geborgen en omdat het zeer gevaarlijk lag voor de scheepvaart is men direct begonnen met het opruimen van het wrak. Grote stukken schroot zijn daarna via Hansweert naar sloperijen vervoerd.

Het Italiaanse vrachtschip FRANCESCO (1918 - 6536 Brt.) beleeft op 6 april 1954 een weinig benijdenswaardige première. Het is het eerste zeeschip dat na de Tweede Wereldoorlog bij Bath vergaat. Door de verraderlijke stroom gegrepen loopt de Italiaan vast. Eb en vloed, zand en stroom doen de rest. Ondanks de 13 aanwezige sleepboten is het schip na een etmaal gebroken en gaat volledig verloren.

Na de première van de Francesco volgen een hele reeks van aanvaringen, strandingen enz. in of nabij de "Bocht van Bath". Zo loopt op 28 februari 1956 het 43 jaar oude Turkse schip SAPANCA (1912 - 3903 Brt.) uit het roer en komt in aanvaring met het Nederlandse schip BLOMMERSDIJK (1922 - 6855 Brt.) en zinkt binnen 10 minuten.

Op 11 februari 1958 is het weer raak. Het Turkse Victoryschip AYDIN (1945 - 7715 Brt.) wordt aangevaren door het Franse vracht-passagiersschip CHARLES TELLIER (1952 - 12177 Brt.) en begint te zinken. De Turkse kapitein kan zijn schip nog op de Ballastplaat zetten, maar de Aydin is niet meer te redden. Het bovenschip van de Victory steekt



De Turkse Victory Aydin. Het schip was niet meer te bergen.

jarenlang als een "baken in zee" boven het water uit. Een deel der lading, waaronder een partij lood, kon nog geborgen worden.

Nog geen jaar later, 6 februari 1959, voer het Panamese vrachtschip IRINI (1911 - 4595 Brt.) op de Ballastplaat. De kapitein weigert sleepboothulp en binnen korte tijd doen stroom en zand hun werk. Binnen twee dagen is de Panamees een wrak.

Op 25 september 1961 doen zich een hele reeks scheepsongevallen voor die typisch zijn voor het "Nauw". Een drietal schepen naderen achter elkaar het Nauw van Bath. De eerste, een Engelsman, wordt door de stroom gegrepen, doch weet nog net koers te houden. De tweede echter, de Griekse LAMYREFS (1944 - 7252 Brt.) loopt in een poging de Engelsman te ontwijken vast. Achter de Griek doemt het derde schip op, de Zweedse MALGOMAJ (1959 - 24228 Brt.) en die probeert op zijn beurt de Griek weer te ontwijken en loopt ook vast. Een binnenschip, misleid door het hele gebeuren, loopt ook vast. In de avond brengen sleepboten eerst de Malgomaj vlot en daarna de Lamyrefs. Uiteindelijk is het nog net goed gegaan.

In het rampjaar 1963 gaat het echter helemaal mis. We zitten dan in de extreem strenge winter van 1962 op 1963. De Westerschelde vol ijsschotsen, in de nacht is het - 10 tot - 15 graden C.

Tijdens een felle sneeuwjacht vond in de namiddag van 12 februari 1963 in de "Schaar van de Noord" een aanvaring plaats tussen de Finse ALCA (1938 - 5483 Brt.) en de Zweedse AVAFORS (1959 - 10810 Brt.). Aan boord van de zwaar beschadigde Alca breekt brand uit, doch de toegesnelde sleepboten kunnen de brand blussen. Deze sleepboten, de BERNHARD GERLING (1958 - 1000 lpk.), MICHEL GERLING (1947 - 650 lpk.), DIR. FRED. G. GERLING (1945 - 650 lpk.) GENEVIÈVE LETZER (1954 - 1000 lpk.), CATHERINE LETZER (1954 - 1000 lpk.) en de HOLLAND (1940 - 2000 lpk.), zetten de



Bergers van de URS en Muller bij de Finse Alca. Ook dit schip redde het niet.

Alca later aan de grond om zinken te voorkomen en verlenen verder assistentie. Zoals al zo vaak gebeurd is, is de werking van water en zand funest. Binnen 24 uur na de aanvaring is de Alca gebroken en wordt door de bemanning verlaten. Rijkswaterstaat plaatst het schip onder de wrakkenwet en het bergingsbedrijf Van den Akker uit Vlissingen krijgt de opdracht het schip te slopen. Een tweetal bergingsvaartuigen gaan aan het werk en met behulp van springstof en branders trachten zij zoveel mogelijk bruikbare delen en schroot te bergen voordat het wrak verder in het zand zinkt. Zij zijn hiermee nog maar enkele dagen bezig als zich in hun omgeving een ramp voltrekt, die zijn weerga niet kent. Genoemde ramp betreft de aanvaring tussen de Panamese tanker MIRAFLORES (1956 - 20776 Brt.) en het Engelse tankschip ABADESA (1962 - 13571 Brt.). Deze aanvaring is de meest besprokene en bekendste ramp op de Westerschelde geworden. We laten nu het ooggetuigenrelaas volgen van een van de opvarenden van het bergingsvaartuig Ary die als een van de eerste ter plaatse kwam.

In de middag van maandag 25 februari lagen wij met de bergingsvaartuigen ZEEAREND (1924 - 80 lpk.) en ARY (1922 - 60 lpk.) langs zij de Alca. Het was helder vriezend weer en hier en daar dreven ijsschotsen op de Schelde. Om ongeveer 16.00 uur passeerde ons een opkomende geladen tanker, terwijl stroomafwaarts ook een tankschip naderde. Plotseling werd de opkomende tanker door de stroom gegrepen en kwam dwars van het vaarwater te liggen. Enkele minuten later ramde het afkomende schip de dwars in het vaarwater liggende tanker. De gevolgen waren direct catastrofaal. In een mum van tijd stonden beide schepen in brand. We aarzelden geen moment en gingen direct naar de schepen toe. We zagen de bemanning van het afkomende schip, dat later de Engelse Abadesa bleek te zijn, bezig was de brand op het voorschip te blussen. De andere tanker, de Panamese Miraflores, stond midscheeps in lichterlaaie en het vuur breidde zich snel uit. De bemanning had maar één keus, namelijk in het koude Scheldewater springen. We riepen ze toe het schip aan de zijkant te verlaten, doch verschillende sprongen van het achterschip. De motor draaide nog steeds vol achteruit en de bemanningsleden die van het achterschip sprongen, werden naar de schroef gezogen.

De Zeearend was inmiddels iets verder stroomafwaarts gaan liggen om daar drenkelingen op te pikken, doch met de Ary probeerden we zo dicht mogelijk bij de brandende tanker te komen. Het was verschrikkelijk heet en op het water dreef brandende olie. Verschillende opvarenden klemden zich vast in de autobanden langs de boorden en we trokken de geheel onder de olie zittende mensen aan boord. We hadden er meer dan 20 aan boord genomen toen er helaas nog een door onze vingers glipte omdat vermoedelijk zijn zwemvest niet goed dicht zat. We hebben hem niet meer gezien. De drenkelingen hadden het vreselijk koud terwijl hun haar geschroeid was door de hitte. In het vooronder wreven we ze warm met lappen en dekens en verzorgden de arme stakkers zo goed mogelijk. Geleidelijk aan kwamen de meesten weer wat op verhaal en het bleken Italianen te zijn. De Miraflores was een Italiaans schip onder Panamese vlag.

Via de radio kregen we opdracht de slachtoffers naar Bath te brengen. In Bath aangekomen werden zij onmiddellijk in gereedstaande ambulances naar diverse ziekenhuizen gebracht.

Tot zover het verhaal van een van de opvarenden van de Ary.

Vrijwel direct na het bekend worden van de aanvaring snelden allerlei vaartuigen naar de plaats van de ramp. Naast de eerder genoemde bergingsvaartuigen nam ook nog het kustvaartuig VANDA (1948 - 400 Brt.), de sleepboot LIEGE (1930 - 400 lpk.) en het vaartuig D.G. Harmsen van Rijkswaterstaat deel aan het reddingswerk. Laatstgenoemde nam tevens de leiding van het reddingswerk op zich. De sleepboot Liège en de Vanda zagen eveneens kans op drenkelingen aan boord te nemen.

Vrij kort na de aanvaring had de Abadesa kans gezien los te komen van de Miraflores en de bemanning kon de brand op het voorschip blussen.



De brandende Miraflores in de late namiddag van 25 februari 1963. Op de achtergrond wordt de tanker Georges Livanos in bedwang gehouden.

De kapitein van een tweede tankschip, de GEORGES LIVANOS (1954 - 18790 Brt.) welke achter de Miraflores koerste ten tijde van de aanvaring, had geen andere keus dan zijn schip op de plaat te zetten. Later kon het schip vlot gebracht worden.

Een grote vloot van sleepboten was inmiddels bezig de over de gehele lengte in brand staande Miraflores te blussen. Hoewel de brand hevig was, zelfs boven Vlissingen hingen donkere wolken, zagen de sleepers kans om tegen de avond het vuur onder controle te krijgen.

De volgende morgen bood het Nauw van Bath een spookachtig schouwspel. Binnen een straal van een paar mijl lagen drie wrakken. De nog rokende Miraflores, de Alca en de Aydin. Zelden was het Nauw van Bath zo in het nieuws geweest.

Sleepers van de URS begonnen nog dezelfde dag het rokende wrak, wat eens de Miraflores was, richting Antwerpen te slepen. Echter ten noorden van de "Ballastplaat" konden zij de tanker niet houden en liep het onfortuinlijke schip op de plaat. Bij het vallen van het water begon de Panamees ook nog te scheuren. Het is knap werk geweest van de URS dat men na lossing van een deel der lading, het schip toch nog dezelfde week bij een Antwerpse werf kon afleveren. *

Omtrent de oorzaak van de aanvaring is later veel te doen geweest. Vast is komen te staan dat de Miraflores terecht is gekomen in een dwarsstroom van circa 200 à 300 meter breed, komende uit de "Zimmermangeul" en overstekend naar de "Schaar van de Noord". De stroomsnelheid bleek achteraf 3 à 4 mijl m/sec. te zijn geweest, terwijl slechts bekend was dat deze normaal kleiner is dan 2 m/sec.

* Na reparatie weer in de vaart. In 1974 als Geros te Kaosiung gesloopt.

De aanvaring heeft in totaal aan 9 zeelieden het leven gekost. Dat niet meer bemanningsleden zijn omgekomen is vooral te danken aan de vaartuigen die toevallig in de buurt waren. De Belgische sleepboot Liège en de bergingsvaartuigen Ary en Zeearend konden de meeste drenkelingen binnen 10 minuten redden. Veel langer hadden zij niet in het Scheldewater moeten liggen.

Het is overigens moedig geweest van de bemanning van de bergingsvaartuigen van de firma Van den Akker. Zij realiseerden zich pas later hoe groot het risico was dat zij gelopen hadden. De verf op hun scheepjes was door de hitte gesmolten terwijl zij enkele honderden kilo's springstof in het voorschip hadden zitten.

Tenslotte nog een paar opmerkingen over de brand op de tankers. Op de Miraflores heeft de lading nagenoeg niet gebrand. Alleen bij het aanvaringsgat is de olie op het water gekomen en in brand geraakt, maar het waren vooral de gassen boven in de ladingtanks die het schip in een mum van tijd in lichterlaaie zetten. Bij de Abadesa zijn alleen de stores in het voorschip in brand geraakt, doch deze brand kon door de eigen bemanning snel worden geblust.

In het rampjaar 1963 vindt nog een schip zijn einde nabij Bath. De MARTIN BAKKE (1938 - 5484 Brt.) van de Noorse reder MGRS. Knut Knutsen strand op 30 november in dichte mist op de "Ballastplaat". De in 1938 gebouwde vrachtaarder zit in een hachelijke positie, maar opnieuw bewijzen de Belgen dat er niet alleen een "Hollands Glorie" bestaat



Op deze luchtfoto is goed te zien dat de Ady en Nordwoje het Nauw van Bath versperden.

maar dat een "Belgisch Glorie" of misschien beter "Antwerps Glorie" vanaf nu niet meer weg te denken is uit de scheepvaartwereld. De Martin Bakke wordt op 6 december geborgen en in een droogdok te Antwerpen gezet. Helaas is het niet meer lonend de vrachtvaarder te repareren en de bekende scheepssloper J. Desmedt maakt in Burcht een einde aan het leven van de bejaarde Noor.

In later jaren gebeuren aanzienlijk minder ongelukken in of nabij "De bocht van Bath". Eind 1965 zinkt nog de kustvaarder CITY (1954 - 557 Brt.) na een aanvaring, maar daarna gaan geen schepen meer ten onder nabij Bath. Wel was in oktober 1969 nog de Liberty SPLENDID SKY (1944 - 7240 Brt.) gestrand, doch deze verdween na berging naar de sloper. Tenslotte waren de Liberty's gebouwd voor één reis en deze had het in ieder geval tot 1969 uitgehouden.

In de jaren zeventig zijn er nog regelmatig strandingen of aanvaringen bij Bath, doch geen meer van ernstige omvang alhoewel de aanvaring van de NORDWOGE (1970 - 4798 Brt.) en de ADY (1972 - 9859 Brt.) in 1977 tot een stremming van Bath leidde. Beide schepen zaten na de aanvaring aan elkaar vast en snijbranders moesten er aan te pas komen om de schepen te bevrijden.

Door allerlei veranderingen aan het vaarwater bij Bath (baggerwerkzaamheden, stroomveranderingen) en technische ontwikkelingen (VHF, radarbegeleiding) wordt Bath momenteel niet meer als het gevaarlijkste deel van de Westerschelde aangemerkt. Momenteel is de situatie in het Zuidergat verre van rooskleurig. Verder wordt van Belgische zijde al jaren aangedrongen op de zogenaamde afsnijding van Bath. Een en ander heeft echter meer te maken met het geprojecteerde havengebied op de linkeroever, dan met eventuele veiligheid. Het "Nauw van Bath" heeft ook heden ten dage bij in- en outsiders nog altijd een magische klank, mede omdat het "Nauw" geschiedenis heeft gemaakt.

Wanneer de scheepvaart in stroomopwaartse richting het "Nauw van Bath" voorbij is, passeert zij ook spoedig de Nederlands-Belgische grens. Tot de oude kern van de stad Antwerpen is de rivier nog 45 km lang. Dit deel van de Schelde, met nog vele gevaarlijke platen, wordt meestal aangeduid als de "Vaarweg bij Antwerpen".

De vaarweg bij Antwerpen

Onder de vaarweg bij Antwerpen verstaan we dat gedeelte van de Schelde dat loopt van iets ten noorden van de Zandvlietsluis tot en met de oude stadskern van Antwerpen. De rivier wordt in stroomopwaartse richting niet alleen smaller, maar tevens wordt de vaargeul er ook verkleind door verschillende banken. Achtereenvolgens liggen hier de banken of platen: de "Plaat van Doel", de "Plaat van Lillo", de "Ketelplaat", de "Plaat van de Parel", de "Punt van Melsele", de "Plaat van Boomke" en ter hoogte van de jachthaven de "Palingplaat".

De meeste namen van zandbanken vinden hun oorsprong in het verleden en hebben vaak een historische achtergrond. In dit deel van de Schelde is dit mede ook het geval voor vele herkenningpunten aan de wal. Deze namen worden ter oriëntatie nog altijd gebruikt. Bekend zijn vooral de namen van de voormalige Scheldeforten, die soms nog bestaan of anders door de tand des tijds verdwenen zijn. De bekendste zijn: Fort Frederik, Fort Lillo, Fort Liefkenshoek, Fort de Parel, Fort St. Marie, Fort St. Filip. Verder zijn er dan de historische namen zoals: Meestooft, Pijp Tabak en Boomke.

Om wat meer van het ontstaan van Antwerpen te weten dienen we terug te gaan tot 726. Dan wordt in een oorkonde voor het eerst over de naam Antwerpen gesproken. De naam Antwerpen is volgens een legende ontstaan doordat schippers die de tol niet wilden betalen hun hand werd afgehakt. Daarna werd de hand in de rivier geworpen. (Handwerpen, in het Vlaams Antwerpen). In werkelijkheid is de naam ontstaan uit de samentrekking van de uitdrukking "aan de werp" of "aanwerp" voor een landtong in een rivierbedding.

In 836 werd Antwerpen door de Noormannen verwoest, doch in latere eeuwen breidde de stad zich gestadig uit. In de twaalfde eeuw werd de stad van poorten en wallen voorzien en in 1291 kreeg Antwerpen ook stadsrechten. In genoemde periode begon de handel zich steeds beter te ontwikkelen. Kooplieden uit alle delen van de wereld vestigden zich in de stad en Antwerpen werd een internationaal handelscentrum. Zijn grootste bloei bereikte Antwerpen in het begin van de 16e eeuw. De handel in wol, specerijen, laken enz. maakte Antwerpen tot het financiële centrum van Europa.

De tachtigjarige oorlog maakte een einde aan die bloeiperiode. Spaanse troepen plunderden de stad in 1576. Dat was het begin van het verval. Vooral door de afsluiting van de Schelde ging de Antwerpse zeehandel geheel ten gronde. Hoewel deze afsluiting van de Schelde tot het eind van de 18e eeuw gehandhaafd bleef, zag Antwerpen toch kans zich enigszins te herstellen, voornamelijk als handelscentrum voor de Zuidelijke Nederlanden.

In 1792 werd Antwerpen veroverd door de Franse troepen en Frankrijk verklaarde de Schelde vrij. In de jaren hierna werd de stad steeds opnieuw het slachtoffer van de politiek van de grote mogendheden. Deze politiek zou later de "Scheldekwestie" genoemd worden.

Na afkoop van de zogenaamde Scheldetol (1863) begon Antwerpen zich te ontwik-

kelen tot het "Moderne Antwerpen", zoals we dat heden ten dage kennen. Bekende Antwerpse kooplieden gaven de aanzet tot of namen deel aan talloze activiteiten op scheepvaartgebied. Deze kooplieden waren vooral uit Engeland, Duitsland en Frankrijk gekomen om zich blijvend te vestigen in Antwerpen. De scheepsmakelaardij was voornamelijk in handen van de Engelsen. Het oudste "shipbrokersoffice" in de stad was de firma Kennedy & Hunter, terwijl in latere jaren ook de firma's van John P. Best en Walford bekend zijn geworden.

John P. Best, geboren in Hull, werkte aanvankelijk met andere Engelsen samen doch al spoedig richtte hij een eigen bedrijf op. De firma van John P. Best floreerde goed en hij opende ook een bijkantoor in Londen (Best-Ruley & Co.) en agentschappen te Gent, Terneuzen en Vlissingen. Tevens was hij mede-oprichter van de bekende sleepvaart-rederij S.A. Remorquage a Hélice. Andere bekende van oorsprong Engelse handelshuizen waren: Gellatly, Hankey en Sewelf & Co.

Daniël Steinmann vestigde zich in 1854 te Antwerpen en richtte daar een emigratie-agentschap op. Steinmann was reeds bemiddelaar "in het vertrek naar de nieuwe wereld" doch vond het beter om zelf een kantoor in Antwerpen te openen. Dit mede door de toenemende stroom landverhuizers. Na aanvankelijk met Le Roy te hebben samengewerkt begon hij in 1859 voor eigen rekening te werken onder de naam: Steinman & Cie. In 1869 ging hij echter samenwerken met de uit Trier afkomstige Hermann Ludwig onder de firmanaam Steinmann & Ludwig.

In de jaren hierna begonnen zij ook als reder op te treden, voornamelijk voor de vrachten emigrantenvaart op Brazilië en de Amerikaanse en Canadese havens. Hun maatschappijvlag was die met een wit kruis vandaar de naam: White Cross Line. Op het toppunt van de bloei der maatschappij hadden zij meer dan 25 schepen in eigendom of charter. Eén van deze schepen, de C. F. FUNCH (1871 - 1501 Brt.) ging in 1876 verloren nabij Vlissingen.



Het noordelijk havengebied van Antwerpen.

Een andere zeer bekend geworden maatschappij in de emigrantenvaart was de Belgisch-Amerikaanse rederij "Red Star Line". Deze maatschappij begon op 19 januari 1873 met de VADERLAND (1872 - 2748 Brt.) een geregelde dienst van Antwerpen naar Philadelphia. De start was in het begin niet zo'n succes doch mede door toedoen van de Belgische regering, die een contract afsloot voor verscheping van landverhuizers via Antwerpen, kon op 12 november van datzelfde jaar nog een tweede schip vertrekken en wel de NEDERLAND (1873 - 2838 Brt.). Daarna ging het snel beter ondanks enige concurrentie van een derde Antwerpse rederij genaamd Theodore C. Engels & Co. De rederij ontwikkelde zich zo voorspoedig dat in 1892 al meer dan honderd reizen waren gemaakt.

Bekende schepen van de Red Star Line waren: de WAESLAND (1867 - 4752 Brt.), BELGENLAND (1878 - 3692 Brt.), NOORDLAND (1884 - 5212 Brt.), ZEELAND (1901 - 11905 Brt.), FINLAND (1902 - 12185 Brt.) en nog anderen. In 1923 kwam de tweede BELGENLAND (1917 - 27132 Brt.) in de vaart en was het grootste schip ooit bij de rederij in dienst. Dit schip kon 2700 passagiers vervoeren. Vanaf 1840 tot 1914 zijn bijna twee miljoen passagiers via Antwerpen verscheept met de Red Star Line. De rederij hield in 1935 op te bestaan.

Ook een bekend scheepsmakelaar uit die dagen was Felix Grisar. Met zijn zoons Gustaaf en Julius waren zij als makelaar actief (Grisar & Marsily) doch ook als reder. Een van hun schepen, de GUSTAVE GRISAR (1879 - 1045 Brt.) verging in de nacht van 17 december 1898 in de mond van de Oosterschelde. Felix Grisar is ook bekend geworden als oprichter van de Antwerpse zeemanshuizen, een sociale daad die in de periode vóór 1900 van groot belang was.



*John P. Best, scheepsmakelaar
te Antwerpen.*

Nog een actief koopman uit de opbloei van Antwerpen en nog altijd een bekende naam was John Cockerill. Hij breidde de door zijn vader gestichtte machinefabriek en ijzergieterij verder uit met een scheepswerf. Deze werf werd in 1873 naar Hoboken verplaatst waar de werf ook heden ten dage nog gevestigd is. In de loop der jaren bouwden zij nagenoeg alle schepen voor de CMB en pakketboten der Staatslijn van Oostende.

Andere bekende scheepsbouwers waren: J. Beuckeleers-Donche (werkte veel voor de RSL), Beliard Crighton, Guthrie Murdoch, Mercantile Marine Engineering Works en niet te vergeten de werf van Jos Boel in Temse. Laatstgenoemde werf groeide samen met Cockerill uit tot de grootste van België.

Naast de Red Star Line en de White Cross Line werd in 1895 te Antwerpen opgericht de Company Belge Maritime du Congo. Deze rederij, welke nauw samenwerkte met de African Steamship Company (Elder Dempster & Co.) uit Liverpool, legde zich vooral toe op passagiersvaart naar de Congo. Deze Antwerpse rederij ontwikkelde zich voorspoedig en werd in 1911 geheel zelfstandig. Aanvankelijk voer men alleen met passagiersschepen doch in 1920 werden ook vrachtschepen geëxploiteerd. Deze schepen kwamen onder beheer van een dochtermaatschappij totdat beiden in 1931 fuseerden tot de Compagnie Maritieme Belge S.A. De CMB is in de jaren daarna steeds verder uitgegroeid en behoort tegenwoordig tot een van de modernste rederijen van het continent.

De haven van Antwerpen is ook in het verleden altijd van belang geweest. Napoleon zag in 1803 al iets in de haven, voornamelijk als oorlogshaven ten opzichte van Engeland. Na het verdrag van Parijs, waarbij de Engelsen lieten vastleggen dat Antwerpen geen oorlogshaven meer mocht zijn, kwam de haven vrij voor de koopvaardij. Er werden verschillende havens of beter dokken gebouwd doch na afkoop van de Scheldetol bleek al spoedig dat de dokken te klein zouden zijn.



De "invaart" van de Zandvlietsluis.

Een Antwerps volkszanger zong in die dagen:

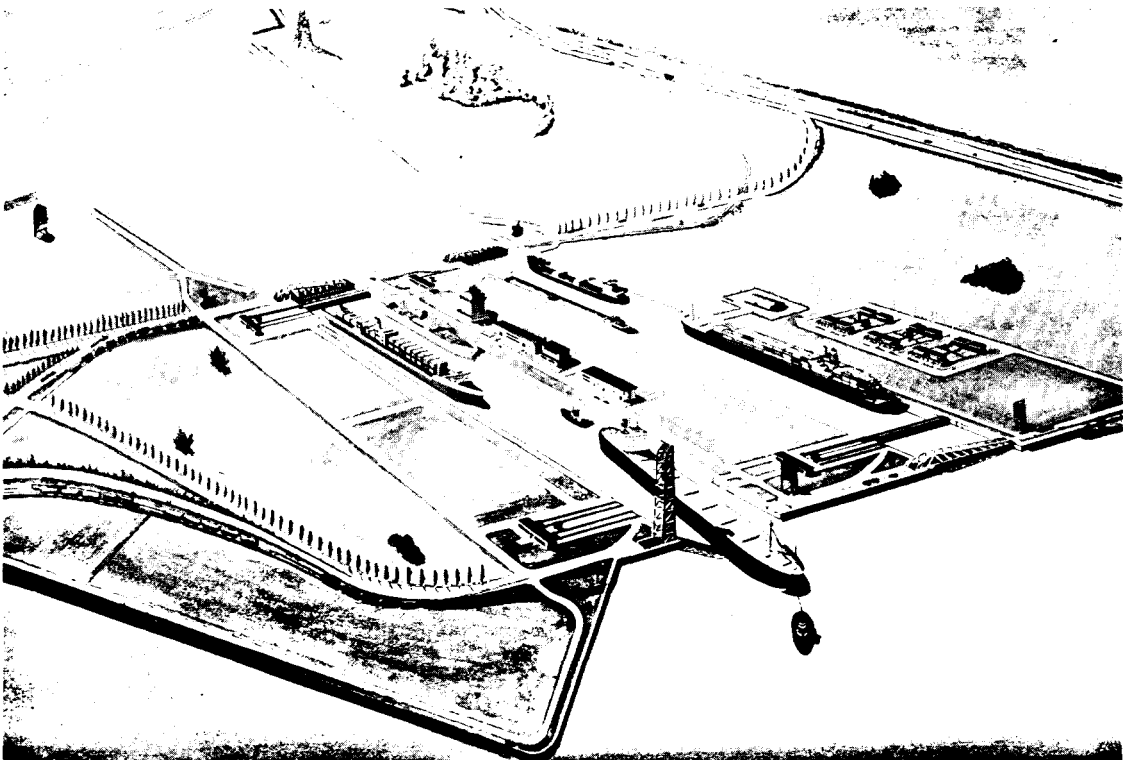
*"Het Scheld ziet zwart van schepen en stoomboten.
En kaai en vliet zo vol als 't maar kan zijn.
En onze doks, die ze altijd maar vergroten.
Zijn zevenmaal te klein."*

In de jaren hierna zijn verschillende dokken gegraven, vergroot of met elkaar verbonden (Kattendijkdok, Houtdok, Asiadok, Kempischdok) terwijl de Scheldekaaien rechtgetrokken werden.

In 1883 werd begonnen met de graafwerkzaamheden voor het Amerika- en het Afrika-dok (later Lefèbvredok). Deze dokken waren toen geschikt voor de grootste schepen die Antwerpen aandeden, alleen door de lange duur van de werkzaamheden werd dit achterhaald. De Royerssluis, welke toegang moest geven tot deze dokken, kwam pas in 1908 gereed, het Lefèbvredok in 1909.

Begin 1900 begon de zeilvaart terug te lopen en er kwamen steeds meer grotere stoomschepen. Antwerpen paste zich aan en achtereenvolgens kwam het 1e Havendok, het Kanaaldok (later Albertdok) en het 2e en 3e Havendok gereed. Na de Eerste Wereldoorlog groeide de Antwerpse haven steeds verder. Het Leopolddok, het Hansadok met in 1928 de Kruisschanssluis (nu Van Cauwelaertsluis) en het 4e Havendok in 1932 waren de volgende uitbreidingen. Door de crisisjaren en de daaropvolgende Tweede Wereldoorlog stagneerde de groei van Antwerpen.

De strategisch zo belangrijke haven van Antwerpen kwam nagenoeg ongeschonden uit de Tweede Wereldoorlog, mede door voortreffelijk werk van de Antwerpse ondergrondse.



Een Artist Impression van de ontubbeling van de Zandvlietluis. Deze nieuwe sluis, de Berendrechtsluis, zal voor een nog vlottere afwerking zorg dragen.

Na de Tweede Wereldoorlog leefde de handel enorm op. We herinneren ons allemaal nog wel de rijen wachtende schepen nabij de Kruisschans in verband met ligplaats. De havencapaciteit verbeterde aanzienlijk door het gereedkomen van het Marshalldok in 1951, de Boudewijnslus in 1955 en later het 5e Havendok en Industriedok (1960). In latere jaren kwamen verder nog gereed het 6e Havendok, het Graandok, het Churchilldok en het Kanaaldok B 1, B 2 en B 3. Laatstgenoemde Kanaaldokken zijn in 1967 ontsloten door de Zandvlietslus, de grootste lus ter wereld. Eind 1982 volgt dan Antwerps grootste dok: het Delwaidedok.

Na het gereedkomen van de Kanaaldokken was het gedaan met de scheepvaart aan de zo bekende "Scheldekaaien". Op deze kaden hadden de dokwerkers (en dokwerksters) hun faam verworven en vanaf de kaden waren de bekende passagiersschepen en lijndiensten vertrokken. De gezelligheid op de kaden is verdwenen en alleen in de zomermaanden komen er nog wat toeristen.

Havenuitbreidingen op de zogenaamde "Rechter oever" zullen in de toekomst niet meer mogelijk zijn. De Zandvlietslus ligt al dicht bij de Nederlandse grens hoewel er nog ruimte is voor een tweede lus.

Uitbreidingen op de zogenaamde "Linker oever" zijn nog wel mogelijk en door het construeren van de Kalloslus is hier ook een begin mee gemaakt. Deze ontwikkelingen zijn echter aan het eind van de jaren zeventig vertraagd en houden mede verband met het beleid dat in Nederland wordt gevoerd (Baalhoekkanaal).

De economische betekenis van Antwerpen ligt vooral in de haven en de samenhangende industrieën. Met Rotterdam vormt Antwerpen de toegangspoort tot de EEG en genoemde havens hebben een grote betekenis als doorvoerhaven. Door middel van een stelsel van kanalen, rivieren, spoorwegen enz. strekt het achterland van Antwerpen zich uit over de Beneluxlanden, Frankrijk, Duitsland en verder.

De groei van de haven is vooral de laatste decennia sterk geweest, hetgeen blijkt uit onderstaand staatje van de goederenoverslag:



Gedenkteken ter ere van de Antwerpse weerstand in de Tweede Wereldoorlog, geplaatst bij de Kruisschans.

In- en uitvoer

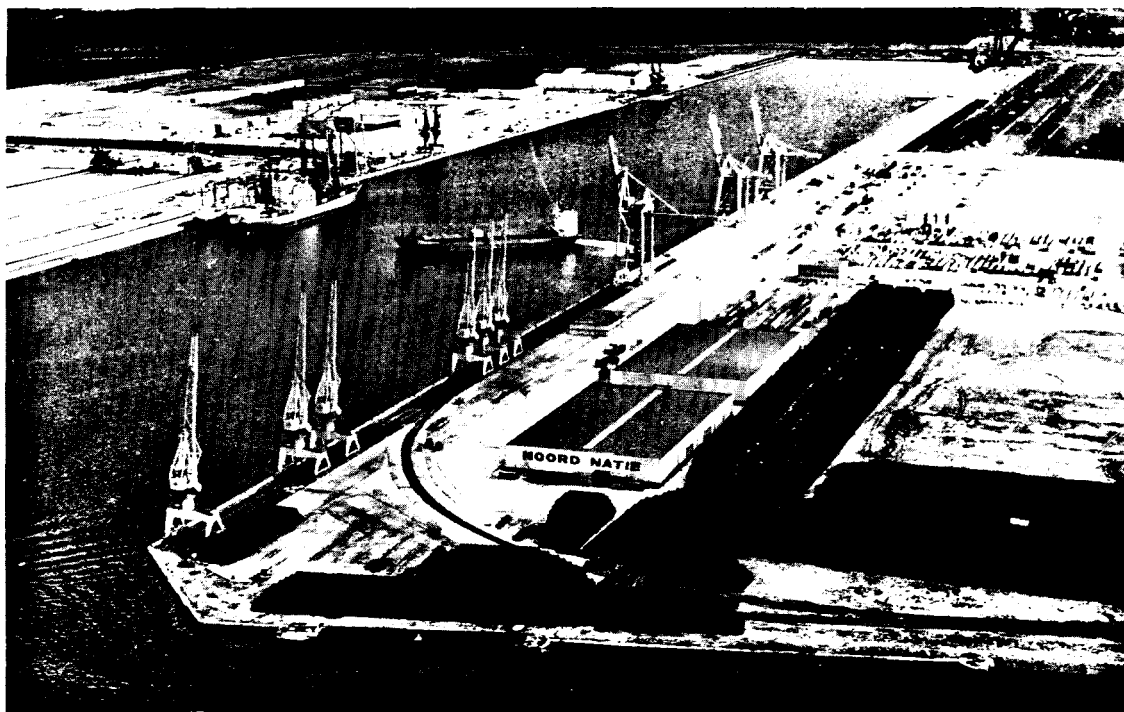
1875	2.000.000 miljoen ton
1936	26.000.000 miljoen ton
1953	28.000.000 miljoen ton
1961	39.000.000 miljoen ton
1980	82.000.000 miljoen ton

Sedert 1860 hebben talloze schepen hun einde gevonden in de omgeving van Antwerpen. Op de rivier was meestal de oorzaak een aanvaring doch in de dokken zijn door brand of afkeuring veel schepen roemloos verdwenen. Over het verloren gaan van schepen op de rivier is wel het een en ander bekend alhoewel er in de archieven weinig of niets bewaard is gebleven. Het zijn dan ook meestal de "Shiplovers" geweest die een en ander gedocumenteerd hebben of fotografen in Antwerpen die juist in die dagen begonnen zijn het wel en wee van hun stad op de gevoelige plaat vast te leggen. Een van deze fotografen legde uitgebreid de ramp met het Engelse schip ABINGTON (1882 - 2053 Brt.) vast.

De Abington was na een aanvaring met een ander Engels schip op de Palingplaat gezet en daar gebroken. De lading kon voor een groot deel geborgen worden.

Een ander geval waarvan nog altijd foto's bewaard zijn gebleven betreft de stranding van de Noorse compositiebark LYNÄ (1880 - 1028 Brt.) bij Austruweel in 1899. Door de stranding was de kiel gebroken en nog hetzelfde jaar werd de Lynä gecondemneerd. Dit schip was de ex-Baarn, gebouwd voor de Nederlandse reder W. H. Meursing te Amsterdam en deze had het schip in 1897 naar Noorwegen verkocht.

Begin 1900 gaan op de rivier een aantal schepen verloren en wel in 1902 de AUSTRALIA (1881 - 2149 Brt.) bij de Oude Doel Plaat, de CAIRNAVON (1892 - 1562 Brt.) bij de Palingplaat in 1904 en de THOMAS MELVILLE (1882 - 2564 Brt.) vlak nabij het centrum van Antwerpen. Laatstgenoemd schip was als gevolg van een vloedgolf op 21 augustus

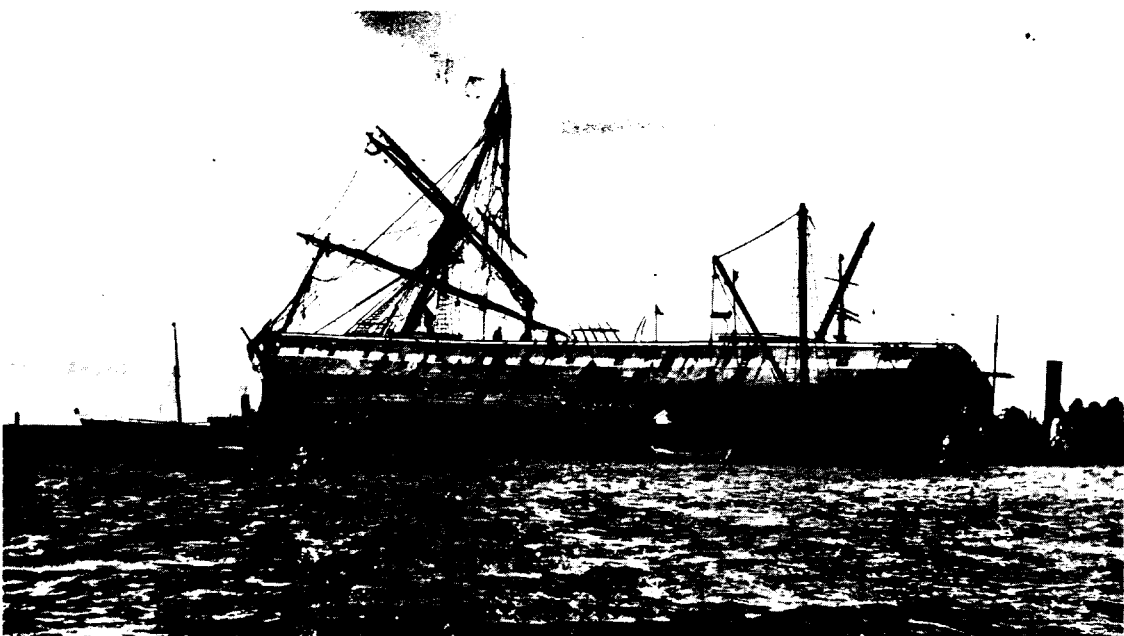
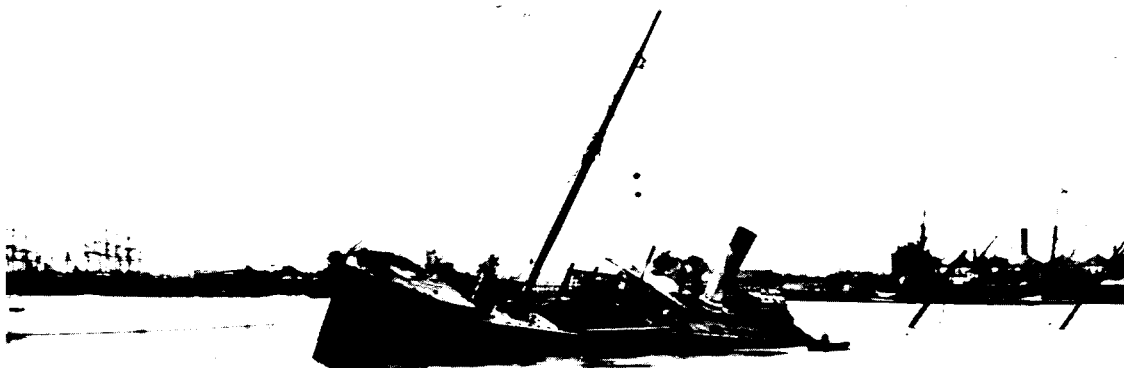


De jongste uitbreiding van de Antwerpse haven: het Delwaidedok.

1906 in aanvaring gekomen met een Frans schip en daarna gezonken. Nadat de lading geborgen was kon het schip al op 23 augustus gelicht worden.

Op 2 maart 1908 strand op de Drempel van Zandvliet het Noorse stoomschip ADA (1907 - 2370 Brt.) na een aanvaring met het Duitse schip ERNA (1884 - 484 Brt.). De Ada, geladen met erts en op weg van Narvik naar Antwerpen, breekt in twee stukken en is spoedig verdwenen.

Bij de werken voor de bouw van de Zandvlietsluizen in de jaren zestig blijkt er op die



Fotografen uit Antwerpen legden het wel en wee van hun stad op de gevoelige plaat vast. Boven: Het Engelse stoomschip Abington werd na een aanvaring op de Palingplaat gezet en ging aldaar verloren. Onder: De Noorse compositiebark Lyna in een hopeloze positie nabij Austruweel.

plaats een obstakel te liggen wat men aanmerkt als een wrak van ongeveer 3000 ton. De reeds vergeten Ada komt dan weer in het nieuws en de firma Ackermans & Van Haaren uit Antwerpen krijgt de opdracht om het wrak op te ruimen. De gehele lading erts, nog altijd bruikbaar, wordt uit het schip gehaald en daarna, 57 jaar te laat, in Antwerpen afgeleverd. In de loop van 1965 worden de resten van het schip daarna geheel opgeruimd, zodat er geen obstakels meer zijn voor de aanleg van de Zandvliet-sluis.

In juli 1914, de Eerste Wereldoorlog woedde, was het Duitse NDL-schip GNEISENAU (1903 - 8185 Brt.) aangekomen in Antwerpen. Het schip had als bestemming het Verre Oosten, doch uit vrees in de Scheldemond door de Engelsen te worden aangehouden, vertrok de Gneisenau in augustus. Het schip werd echter door de Belgische regering in beslag genomen en in oktober daaropvolgend bij Austruweel als blokkadeschip tot zinken gebracht. De Duitsers lichtten het schip in 1917 en legden de Gneisenau op in de Antwerpse dokken. In november 1918 legde de Belgische regering opnieuw beslag op het schip en verkocht het per opbod aan Italiaanse geïnteresseerden. Het schip werd daarna bij de werf Antwerp Engineering Co. geheel opgeknapt en vertrok in 1921 onder de naam Citta di Genova naar zee en heeft nog tot 1930 gevaren alvorens de sloper definitief een einde maakte aan het vaartuig.

Het komt zelden voor dat binnen één jaar twee schepen van dezelfde rederij in dezelfde haven en dan nog door eenzelfde oorzaak verloren gaan. We bedoelen hier het uitbranden van de ROUMANIER (1918 - 2224 Brt.) en de HASTIER (1885 - 3006 Brt.), beide van de Antwerpse rederij Lloyd Royal Belge S.A., in 1920. De Roumanier vloog op 2 januari 1920 in brand en brandde totaal uit. Het schip werd in februari 1923 te Hamburg gesloopt. De Hastier onderging hetzelfde lot op 3 november. De brandweer zette de



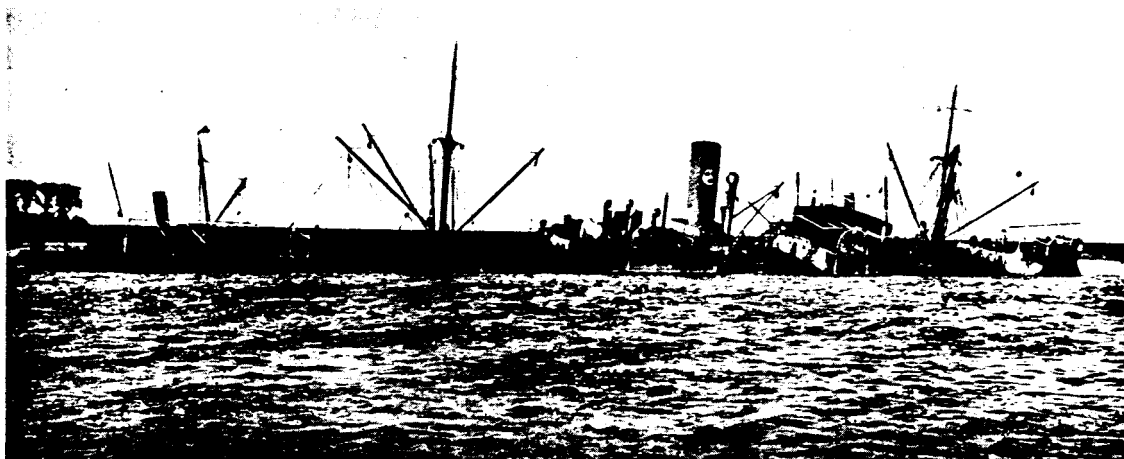
Bergers in actie bij het Engelse stoomschip Thomas Melville, Antwerpen-stad, augustus 1906.

ruimen onder water waardoor het schip zonk. Na lichten verdween de Hastier in december 1922 naar de sloper.

In de jaren 1923 t/m 1926 doen zich in de vaarweg bij Antwerpen een hele reeks ongevallen voor die typisch zijn voor dit deel van de Schelde. Een smalle rivier, eb en vloed, geen radar en VHF en tevens ten alle tijde de ongeschreven wet: Wat er ook gebeurt, de vaarweg moet vrij blijven. Het is dan duidelijk: een niet al te zwaar beschadigd schip wordt na een aanvaring op de plaat gezet doch door de werking van eb en vloed is ze er dan moeilijk meer af te krijgen.

Het jaar 1923 was nog maar net begonnen toen zich ter hoogte van Austruweel een aanvaring plaatsvond tussen het Duitse schip ALEPPO (1921 - 976 Brt.) en het Italiaanse stoomschip UGUAGLIANZA (1901 - 3804 Brt.). De Aleppo werd op de linker oever gezet doch kapseisde later. Een viertal dagen later, 20 januari, zonk de Engelse NAUTILUS (1874 - 718 Brt.) op nagenoeg dezelfde plaats, ook na een aanvaring.

Dan mei 1924 opnieuw een aanvaring, nu ter hoogte van "Pijp Tabak". Nu is het slacht-



De Zweedse Yeddo nabij "Pijp Tabak". Het schip kon worden geborgen doch verdwijnt naar de sloper.



De wrakken van de Engelse Andreas en de Japanse Alps Maru. Boomke januari 1927.

offer de Zweedse YEDDO (1908 - 3980 Brt.). De Yeddo kan nog geborgen worden doch verdwijnt naar de sloper.

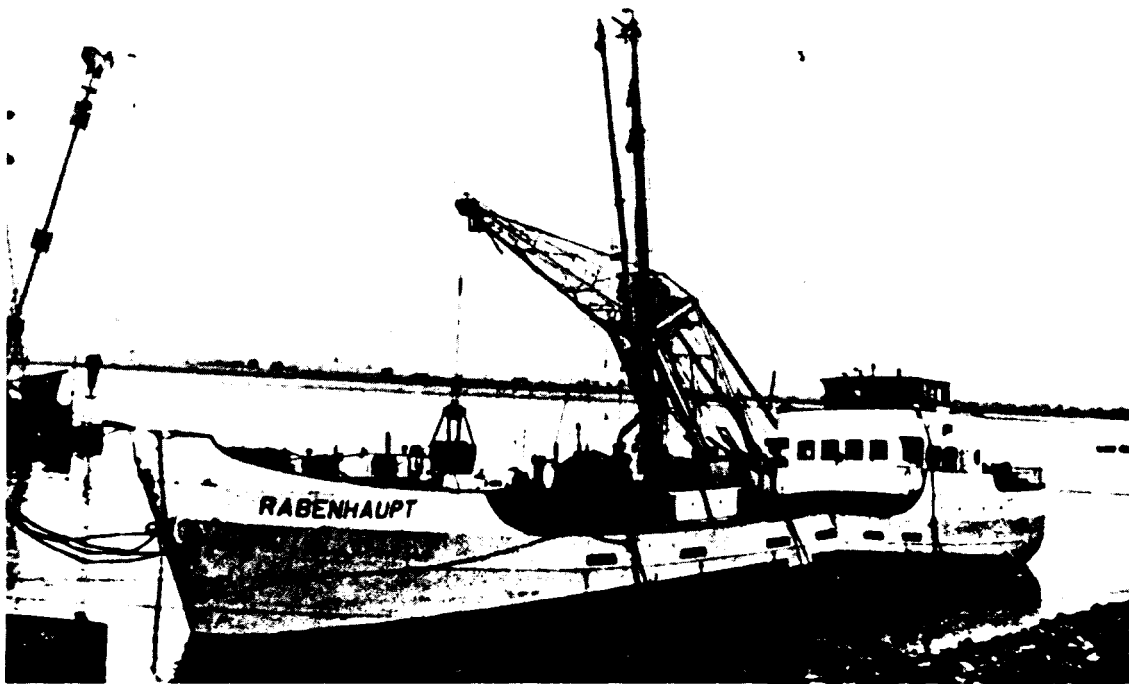
In de nacht van 1 op 2 augustus 1925 zinkt na een aanvaring met het Franse schip YANG TSE (1915 - 8006 Brt.) het veel kleinere Belgische stoomschip ALEXANDRE (1920 - 1890 Brt.) ter hoogte van de drempel "De Parel". Dan in september van hetzelfde jaar loopt het op proefvaart zijnde splinternieuwe schip JORDAENS (1925 - 1518 Brt.) op het wrak van de Alexandre. Bergers zien maar net kans om de Jordaens drijvende te houden en naar Antwerpen terug te slepen.

De donkere dagen van december 1925 zijn opnieuw een zwarte bladzijde uit Antwerpens nautische geschiedenis. Het veel grotere Amerikaanse schip FEDERAL (1919 - 6868 Brt.) overvaart, alweer ter hoogte van Austruweel, het kleine Engelse kustvaartuig ASHTON (1901 - 283 Brt.). Hierbij komen de vijf bemanningsleden en de Nederlandse rivierloods om het leven.

In februari 1926 zinkt na een aanvaring nabij "Pijp Tabak" het Franse stoomschip DÉPUTÉ HENRI DURRE (1921 - 2014 Brt.) en in juni ondergaat de Japannees ALPS MARU (1917 - 7990 Brt.) ter hoogte van "Boomke" hetzelfde lot. Op de allerlaatste dag van 1926 voer dan nog het Engelse schip ANDREAS (1914 - 5445 Brt.) tijdens zeer dichte mist op het wrak van de Alps Maru en zinkt er vlakbij.

We zien hier in een periode van vier jaar een hele reeks van ongevallen die met de moderne technieken zoals radar en VHF waarschijnlijk niet zo gauw zullen voorkomen.

In de jaren dertig gebeuren er aanzienlijk minder ongevallen dan in de jaren twintig. Er zijn nog wel verschillende aanvaringen, strandingen enz. doch niet meer zo talrijk als voorheen. Wel beginnen zich, vooral door het toenemend scheepvaartverkeer, de eerste problemen voor te doen nabij Kruisschanssluis. De in- en uitgaande vaart bij de sluis, wachtende en passerende schepen zorgen vaak voor gevaarlijke situaties. Op 4 maart 1939 vindt er een aanvaring plaats tussen het Noorse schip ORM JARL (1922 - 1849 Brt.) en het Franse stoomschip D'ENTRECASTEAUX (1922 - 7291 Brt.). Sleep-



De Rabenhaupt is geborgen. De lading wordt uit het vaartuig gehaald door de berger E. Herbosch S.A.

boten zien nog net kans om de Noor op de "Ketelplaat" te zetten en voorkomen zo een blokkade van de Kruisschans en de Schelde.

De stad Antwerpen is met zijn havens de Tweede Wereldoorlog redelijk doorgekomen. Alleen vanaf oktober 1944 wordt de stad geteisterd door Hitlers geheime wapens de V-1 en V-2. Tussen half oktober en eind maart 1944 vallen er 1214 V-wapens op de stad. Zij doden in totaal 3000 mensen, waarbij de V-2 die de Rex Cinema raakte wel het zwaarste ongeluk was (492 doden en 500 gewonden). In de havens vielen 150 V-1's en 152 V-2's, waarbij verschillende kleinere vaartuigen verloren of beschadigd werden.

De sleepboot ORION (1909 - 300 lpk.) zonk op 13 december nabij Burcht als gevolg van een mijnontploffing. Twee bij Cockerill in aanbouw zijnde CMB-schepen werden door de Duitsers naar de Scheldekaaien gesleept en later door terugtrekkende eenheden tot zinken gebracht. Deze schepen, de ARMAND GRISAR (1945 - 7766 Brt.) en de GOUVERNEUR GALOPIN (1946 - 7766 Brt.) waren reeds in 1941 te water gelaten en zijn na de oorlog in dienst gesteld.

Na de tweede Wereldoorlog komt de handel en derhalve de scheepvaart weer snel op gang. De zo bekende Libertyschepen worden in de naoorlogse jaren een vaak gezien scheepstype in de Antwerpse haven. Onder hun originele namen komen zij met kolen of stukgoed uit Amerika. Ook verschijnen er Libertyschepen in bekende rederijkleuren van maatschappijen die ook voor de oorlog vaak Antwerpen aandeden. In hun "peacetime look" zagen deze schepen er een stuk vriendelijker uit.

Op 6 april 1947 strandde de HILARY A. HERBERT (1943 - 7176 Brt.) nabij Fort Filip en wordt pas op 13 april vlot gebracht. Hoewel aanvankelijk CTL verklaard kiest het schip in 1948, na reparatie, als PARITA III toch weer het ruime sop. Deze Liberty heeft nog tot 1967 onder verschillende namen de wereldzeeën bevaren.

Dat de scheepvaart weer goed op gang is gekomen blijkt nog uit een tweetal scheepsongelukken in 1947.

Het Engelse stoomschip MERGANSER (1946 - 2024 Brt.) zinkt nabij Doel na een aanvaring met een Amerikaan. Het schip wordt geborgen en bij Liefkenshoek op de wal gezet. De berger J. Desmedt uit Burcht die met de reders van de Merganser niet tot overeenstemming kan komen, wordt eigenaar van het wrak. Het schip wordt daarna hersteld bij Cockerill en onder de naam Jef Desmedt opgelegd. In 1952 kopen Noorse



Bij het zinken van de Belgion komen helaas vijf bemanningsleden om het leven.

reders het schip en brengen het onder de naam Candida in de vaart. Daarna heeft ze nog onder verschillende namen gevaren tot in de jaren zeventig.

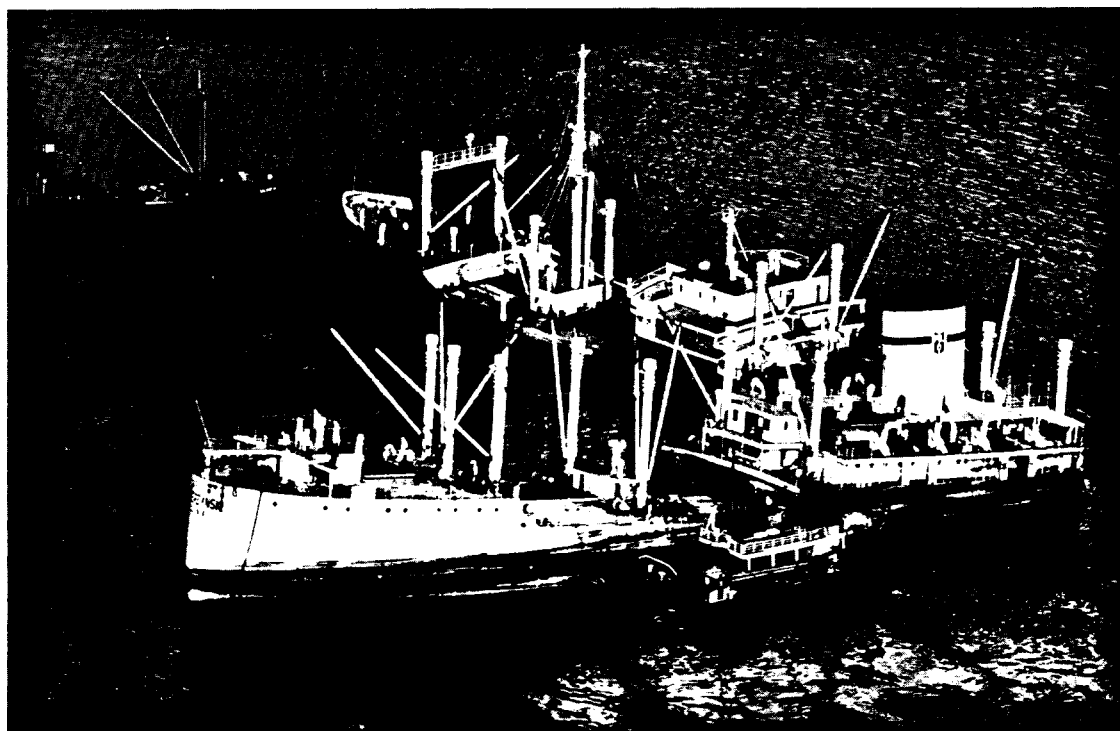
Het tweede schip dat in 1947 verloren gaat en wel door een stranding, is de Panamese MARIA (1921 - 5685 Brt.). Het lot wilde dat een tweetal letters in de schoorsteen van het schip dezelfde waren als de initialen van de Belgische loods die tijdens de stranding aan boord was. De naam van het schip was al gauw vergeten en al spoedig was het wrak alleen nog maar bekend onder de naam van de loods.

Inmiddels begint de radar, een uitvinding uit de Tweede Wereldoorlog, zijn intrede te doen in de scheepvaart. Nieuwbouwschepen worden er mee uitgerust en in 1950 komt de eerste walradarpost, welke gebouwd is tussen de "Belgische sluis" en de Kruisschans, in gebruik. Deze radarpost, met een bereik van 30 mijl, is van bijzonder veel nut voor het scheepvaartverkeer om en nabij de Kruisschans.

Nog in datzelfde jaar 1950, en wel op 24 oktober, strandde het Panamese vrachtschip ALCANTARA (1920 - 6470 Brt.) op de Ketelplaat. Bij het verlaten van de Kruisschans werd de Panamees door de stroom gegrepen en op de plaat gezet. Nadat een deel der lading was gelost zagen acht sleepboten kans het schip drie dagen later van de plaat te slepen. De Alcantara had geluk want meestal zijn zand en stroom fataal.

In september 1951 strandde het nieuwe Franse vracht-passagiersschip CLAUDE BERNARD (1950 - 11969 Brt.) nabij de Belgische sluis. Hoewel de stoomsleepboot op haar retour is, zien we toch nog veel rook en stoom op de Schelde, want meer dan twaalf sleepboten moeten er aan te pas komen om de Claude weer in het gareel te krijgen. Fataal was een aanvaring in 1952 waarbij indirect een drietal schepen betrokken waren en die duidelijk voorkomen had kunnen worden als de schepen met elkaar en met de wal in verbinding hadden gestaan. Wat gebeurde er namelijk in de namiddag (en avond) van 23 april 1952 ter hoogte van Fort St. Marie?

In de namiddag kwam het Nederlandse Victoryschip MEERKERK (1945 - 7636 Brt.) in



De Dzierzynski gebroken nabij "Liefkenshoek". Opname foto 9 oktober 1963.

aanvaring met de Engelse coaster **HOLDERNILE** (1921 - 605 Brt.). Beide schepen zouden elkaar bakboord passeren, maar plotseling ging het Engelse schip voor de boeg van de Meerkerk langs waardoor het Nederlandse schip tegen het achterschip van de Holdernile aanvoer. De Holdernile zonk direct en een ijlings gestreken sloep van de Meerkerk zag kans de bemanning op één man na te redden. Ondertussen was van Vlissingenrede de Groningse kustvaarder **RABENHAUPT** (1939 - 362 Brt.) vertrokken en zowel de kapitein als de loods waren niet op de hoogte van het zinken van de Holdernile en zij waren ook niet meer te bereiken. In de late avond van 23 april stootte de Rabenhaupt op het wrak van de Holdernile en zonk eveneens.

Tijdens de behandeling voor de Raad van Scheepvaart werden zowel de loods als de kapitein vrijgesproken, mede doordat het wrak van de Holdernile niet, of nog niet, was gemarkeerd. De Rabenhaupt werd gelicht en heeft nog tot oktober 1968 onder Duitse vlag gevaren.

Veel rederijen hebben een systeem van scheepsnamen waaraan ze vaak te herkennen zijn. Dit zijn dan bijvoorbeeld plaatsen, bepaalde voor- of achtervoegsels, historische namen enz. De Griekse maatschappij "Hellenic Lines" uit Piraeus gebruikt voor een deel van zijn schepen landennamen. Het is dan wel toevallig dat de Belgion in België aan haar einde komt.

De **BELGION** (1938 - 1894 Brt.) komt op 26 april 1955 ter hoogte van "De Parel" in aanvaring met de **TAI SHAN** (1929 - 9249 Brt.) en zinkt. Hierbij komen helaas vijf bemanningsleden in de machinekamer om het leven. Bugsier ziet kans het schip te bergen doch herstel is niet meer mogelijk. De Belgion verdwijnt naar J. Desmedt in Burcht voor de sloep.

In 1963 vindt het Poolse vrachtschip **DZIERZYNSKI** (1940 - 12636 Brt.) haar einde op de Schelde. Dat de levensloop van een schip weleens "grillig" kan zijn blijkt wel als we eens nagaan wat er allemaal met deze Pool gebeurd is.

In 1938 geeft de Engelse maatschappij "Blue Star Line Ltd." in Londen opdracht aan Burmeister & Wain in Kopenhagen tot de bouw van een vrachtschip met passagiersaccommodatie. In 1939 loopt dit schip te water als **Adelaide Star** doch is nog niet gereed wanneer de Duitsers Denemarken binnen trekken. Zij nemen de **Adelaide Star** in beslag en wijzen het toe aan de Hamburg-Amerika Line, die het als **Seeburg** in de vaart brengt. De **Seeburg** vaart vanaf 1941 voor de **HAPAG** totdat een torpedotreffer in de Baai van Danzig het schip doet zinken (2 december 1944). In 1951 wordt op last van de Poolse regering het wrak geborgen en naar een werf in Gdynia gebracht. Op deze werf wordt daarna het schip geheel opgeknapt en de plannen waren om het als **Jastarnia** in de vaart te brengen. In 1957 gaat het schip echter naar de Polish Ocean Lines die het als **Dzierzynski** in de vaart brengt. In september 1963 krijgt de **Dzierzynski** in het Engels Kanaal een aanvaring, het schip is echter maar matig beschadigd en vervolgt haar weg naar Antwerpen. Op de rede van Vlissingen aangekomen begint de Pool echter meer water te maken maar krijgt toch nog toestemming om op te varen naar Antwerpen. Echter ter hoogte van "Lillo" gekomen moet de kapitein zijn schip aan de grond zetten om zinken te voorkomen (19 september). Bergers van de **UNION** zien kans de Pool op 1 oktober weer drijvende te krijgen doch al spoedig zijn zij genoodzaakt het schip opnieuw aan de grond te zetten en nu bij "Fort Liefkenshoek". Daarna is het snel gedaan met de **Dzierzynski**, het schip breekt en is verloren. De lading, die ondermeer bestond uit bevroren vlees, spoelt uit het wrak en veroorzaakt veel stank en overlast. Nadat het wrak nog een aantal jaren als een stille getuige van de toch altijd verraderlijke Schelde blijft liggen, beginnen slopers in 1969 met het opruimen van het wrak, wat in de loop van 1970 gereed is.

Het jaar 1963 is wel het grootste rampjaar geweest uit de maritieme geschiedenis van de Schelde. De namen als **Alca**, **Miraflores**, **Dzierzynski** en **Martin Bakke** leven nog in veler herinnering voort.

In de later jaren beginnen radar, VHF enz. toch vruchten af te werpen. Het aantal aan-

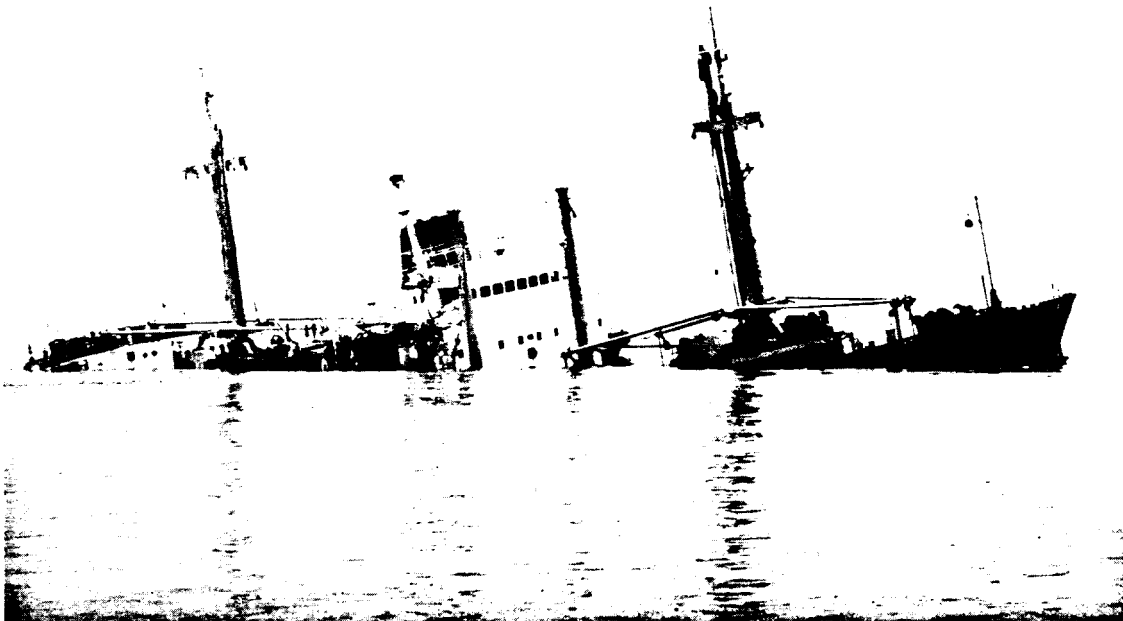
varingen en strandingen neemt af en zijn ook niet meer zo in de publiciteit alhoewel het vastlopen van een tanker altijd voor sensatie zorgt. Op 27 februari 1968 is er weer eens een klassieke aanvaring op de Schelde. Het Braziliaanse schip PARANAGUA (1961 - 5804 Brt.) moet na een zware aanvaring ter hoogte van de Zandvlietsluizen op de plaat worden gezet. Hoewel een groot deel der accommodatie vernield werd waren er geen slachtoffers en dit is vermoedelijk te danken aan het juist wisselen van de wacht. De Braziliaan glijdt een paar dagen later van de plaat en zinkt verder weg.

In het begin van de jaren zeventig doen zich nabij Antwerpen geen ernstige ongevallen meer voor. De incidenten die zich voordoen zijn gebruikelijk voor de Schelde. Een paar voorvallen: Stranding van het vrachtschip KOCHANOWSKI (1962 - 5731 Brt.) bij Fort Frederik in november 1970. Brand aan boord van het Russische vrachtschip ATKARSK (1960 - 5411 Brt.) liggend in het Leopolddok op Kerstdag 1975 en de stranding van de Poolse vrachtvaarder JOZEF WYBICKI (1966 - 5713 Brt.) in maart 1977 bij Doel. Anno 1982 wordt iedere vreemde zeeman, wanneer hij op de Schelde vaart, ter hoogte van de Ketelplaat er aan herinnerd hoe gevaarlijk de rivier toch kan zijn. Op de Ketelplaat steken namelijk de masten boven water van het vrachtschip MARIANNE GEN (1960 - 3731 Brt.) die daar zonk na een aanvaring op 26 oktober 1979*.

Zoals reeds eerder werd opgemerkt is door de moderne technieken de vaarweg bij Antwerpen steeds veiliger geworden. Ook is de vaarweg korter geworden, mede omdat de meeste zeevaart niet meer het smalle, bochtige deel van de Schelde hoeft te bevaren, want veel vaart maakt immers gebruik van de Zandvlietsluis.

Ook in de toekomst zal Antwerpen zijn plaats in de wereld en in het Deltagebied, in het bijzonder als zeehaven, blijven innemen. Antwerpen en de Schelde kunnen niet zonder elkaar en vormen dan ook een eenheid.

* Bij het ter perse gaan van dit boek alsnog in delen geborgen.



De Marianne Gen op de Ketelplaat. "De vaarweg moet vrij blijven!" Opname een dag na het ongeval.

De Eerste Wereldoorlog

De Eerste Wereldoorlog is de geschiedenis ingegaan als de vreselijke loopgravenoorlog met talloze slachtoffers onder zowel militairen als burgerbevolking. België en Nederland waren op deze oorlog geheel niet voorbereid en dit kwam vooral door politieke tegenstellingen. De mobilisatie werd afgekondigd, in België pas op 31 juli 1914, doch veel animo voor militaire zaken bestond er bij de bevolking en regeringen niet. In de avond van 2 augustus 1914 bood een Duitse gezant aan de Belgische minister van Buitenlandse Zaken een ultimatum aan waarin de Duitsers, die beweerden een Franse opmars over Belgisch grondgebied te verwachten, zelf vrije doortocht eisten. Dit ultimatum werd behandeld met de vertragingstaktiek en uiteindelijk afgewezen. In de ochtend van 4 augustus trokken Duitse eenheden België binnen. Hoewel de Belgen bij Luik en aan de Maasforten dapper vochten, konden zij de Duitse eenheden niet tegenhouden.

De Belgische hoofdmacht verdedigde daarna Brussel en Antwerpen doch Brussel moest spoedig worden opgegeven. In Antwerpen hield het Belgische leger stand, maar op 27 september viel een grote Duitse aanvalsmacht Antwerpen aan. Op 10 oktober capituleerde Antwerpen en België was, op een klein stukje bij de IJzer na, geheel bezet. Nederland zag kans neutraal te blijven ondanks zowel Duitse als Engelse dreigementen. Het verdere verloop van de oorlog werd voornamelijk op het Vlaamse en Noord-Franse land uitgevochten met successen over en weer.

In de zeeoorlog was de Duitse U-boot en ook de mijn een geducht wapen geworden. De Duitse U-boten zagen kans veel verliezen toe te brengen aan de hun vijandelijke en soms ook neutrale scheepvaart. In het gebied van de Scheldemond handhaafde Nederland zijn neutraliteit met mijnversperringen, patrouillevaartuigen en kustverdediging. Voor de neutrale scheepvaart waren een aantal vaarzone's ingesteld die onder andere liepen langs de Nederlandse kust richting Scandinavië en het handelsverkeer ging aanvankelijk vrij normaal door.

In de Wielingen liep op 7 augustus 1914 het Noorse schip TYSLA (1911 - 4676 Brt.) op een mijn. Het schip was op weg naar Antwerpen met een lading zilverhoudend lood- en zinkerts aan boord. De Tysla kreeg een groot gat in de machinekamer en zonk onmiddellijk en alleen de masten en de schoorsteen staken nog boven water uit. Er kwamen drie bemanningsleden in de machinekamer om het leven. Het was het eerste Noorse schip dat verloren ging in de Eerste Wereldoorlog.

In verband met de grote waarde werd besloten te trachten de lading te bergen. Het schip, inmiddels gebroken, werd als verloren beschouwd. Het bergingsbedrijf van de firma Dirkzwager te Maassluis kreeg de opdracht. Op 11 september werd begonnen met het lossen van de lading hetgeen gezien het mijnenveld en het najaarsweer een hachelijke zaak was. Men zag kans het grootste deel van de lading te bergen en het schip werd tevens gedeeltelijk opgeruimd. Het ongeval was voor Nederland in zoverre belangrijk dat men in ieder geval wist dat de mijnversperringen functioneerden.

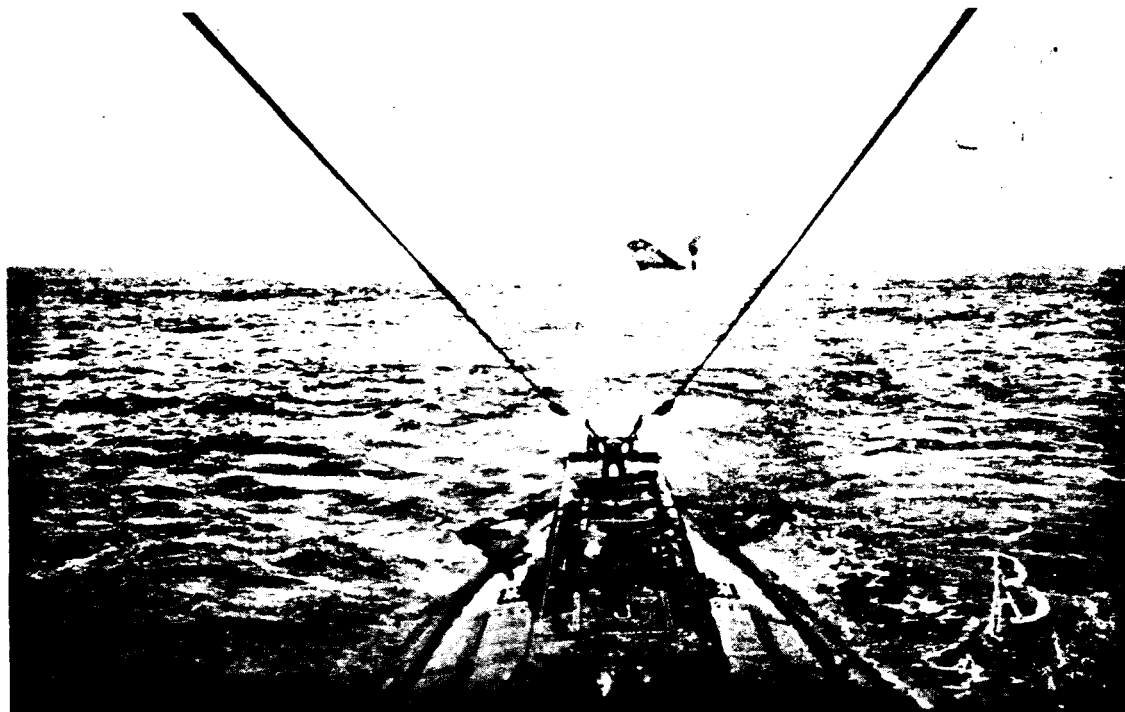
De Tysla was het eerste Noorse schip dat verloren ging, maar ook het eerste schip van de rederij Wilh. Wilhelmsen. Er ging namelijk nog een tweede schip van deze rederij verloren in de Scheldemond en wel de THODE FAGELUND (1904 - 4352 Brt.) die op 12 maart 1917 ter hoogte van Oostende door de onderzeeboot UB 27 werd getorpedeerd.

Vanuit de Vlaamse havens (voornamelijk Brugge) opereerden Duitse marine-eenheden van het zogenaamde Flandern-Flottille, bestaande uit U-boten en A-boten. Talrijk waren de gevechtshandelingen in dit kustgebied, mede ook door de mijnen welke steeds opnieuw gelegd werden. Zo liep op 3 oktober 1914 het Engelse schip DAWDON (1878 - 1310 Brt.) op een mijn ter hoogte van Oostende en twee dagen later het eveneens onder Engelse vlag varende schip ARDMOUNT (1906 - 3510 Brt.).

Ook liepen verschillende Duitse U-boten op Engelse mijnen, die gelegd waren om verliezen toe te brengen aan in- en uitgaande marineschepen. Zo gingen verloren onder andere de U-boten U 5 (1910 - 505 Twvpl.), UC 14 (1915 - 168 Twvpl.), UB 57 (1917 - 508 Twvpl.) en de jagers G 88 (1916 - 960 Twvpl.) en S 20 (1913 - 568 Twvpl.). Er gingen ook Engelse schepen verloren, waarbij onder andere de jager MAORI (1909 - 865 Twvpl.).

Gedurende de oorlog patrouilleerde de Nederlandse marine in de Scheldemond. Ook de vissersschepen gingen nog wel uit hoewel dit wegens mijnengevaar een riskante zaak was.

Op 15 februari 1918 kreeg het vissersvaartuig ARM 16 een mijn in de netten terwijl het schip aan het vissen was ten noorden van Domburg. (Het zogenaamde Zuiderfrontier.) Het onderzoekingsvaartuig STOOMLOODSVAARTUIG NO. 14 (1917 - 461 Twvpl.), ingericht voor het onschadelijk maken van mijnen, voer uit. Ter plaatse aangekomen liep zij op een tweede mijn en zinkte samen met de ARM 16. Hierbij kwamen vijf mensen van het loodswezen, één van de marine en drie vissers om het leven. Vooral in het Engelse Kanaal doch ook rond Engeland en op de Atlantic had de Britse



U-boote van het Flandern-flottille torpedeerden vele schepen aan de Engelse kust.

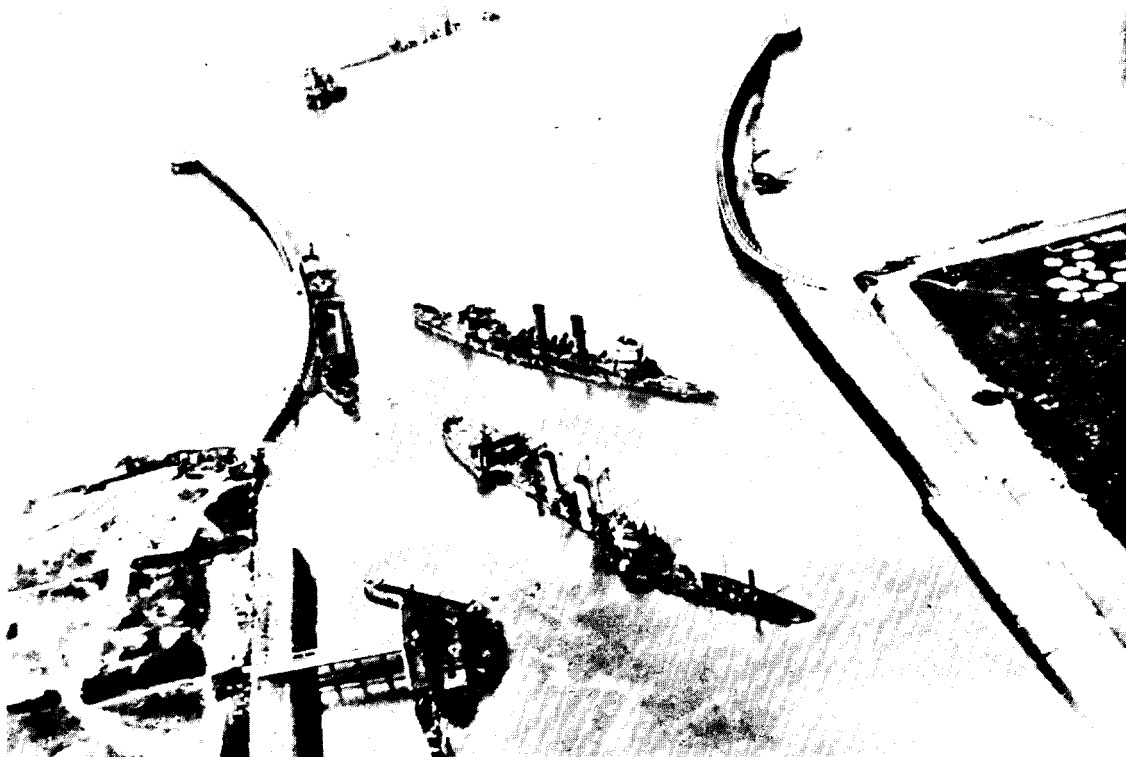
scheepvaart veel te lijden door aanvallen met U-boten. De verliezen aan koopvaardij-schepen waren dan ook groot. Het Britse opperbevel kwam tot de conclusie dat getracht moest worden, met alle ten dienste staande middelen, deze U-boten uit te schakelen. De U-boten lagen in de haven van Brugge, goed beschermd in betonnen bunkers en het opperbevel besliste tenslotte voor een aanval vanuit zee op de Vlaamse kust.

De aanval vanuit zee op Zeebrugge en Oostende had enkel tot doel Duitse marineschepen, voornamelijk U-boten, op te sluiten in de havens van Brugge en zodoende de aanvallen op geallieerde schepen te verminderen. De acties werden uitgevoerd door de Britse marine en waren een van de heldhaftigste uit de Britse marinegeschiedenis. De mannen die de aanval uitvoerden ontvingen meer onderscheidingen dan alle andere Britse landmachtkorpsen tesamen gedurende de vierjarige loopgravenoorlog. De verdediging van de Vlaamse kust en havens was zwaar; 15-inchgeschut, zware mitrailleurs, mijnen, stalen netten en versperringen moesten een aanval onmogelijk maken.

Het Britse opperbevel bestudeerde diverse plannen en besliste tenslotte voor een blokkade met oude schepen, uitgevoerd vanuit zee. Als men kans zag Zeebrugge en Oostende te blokkeren kon er geen schip meer in of uit. Het opperbevel ging op zoek naar blokkadeschepen en vond die tenslotte in een zestal lichte kruisers, gebouwd onder de Vlootwet van 1889.

De navolgende schepen kwamen beschikbaar: HMS VINDICTIVE (1899 - 5750 Twvpl.), THETIS (1892 - 3600 Twvpl.), INTREPID (1894 - 3600 Twvpl.), IPHIGENIA (1892 - 3600 Twvpl.), BRILLIANT (1893 - 3600 Twvpl.) en de SIRIUS (1892 - 3600 Twvpl.).

Eén van deze schepen, de Vindictive, zou worden gebruikt om stormtroepen aan land te brengen bij de pier van Zeebrugge. Deze eenheden hadden tot taak de Duitse weerstand te breken zodat de blokkadeschepen gemakkelijker hun doel konden bereiken.



De kanaalmonding van Zeebrugge met de blokkadeschepen.

Deze marine-eenheden zouden dan geholpen worden door een onderzeeboot, geladen met springstof, welke tegen de pier opgeblazen diende te worden zodat een bres ontstond waardoor geen Duitse versterkingen de pier konden bereiken.

Aangezien de Vindictive een nogal grote diepgang had, hetgeen een risico inhield in verband met mijnen, zou zij ondersteund worden door een tweetal voormalige Mersey-veerbotten, de IRIS (1906 - 465 Brt.) en DAFFODIL (1906 - 465 Brt.).

De schepen werden klaar gemaakt; de blokkadeschepen gevuld met zand en beton, de aanvalseenheden gepantserd en voorzien van geschut of extra geschut. Geheimhouding van de operatie gaf problemen doch het vinden van bemanningen en soldaten voor deze operatie "somewhere in France", zoals het Britse opperbevel het noemde, ging gemakkelijk. Er meldden zich driemaal zoveel vrijwilligers als nodig was.

De gehele operatie zou ondersteund worden door een bombardement vanuit zee, een rookgordijn en begeleiding door torpedobootjagers en kleine eenheden.

Het Britse opperbevel besloot als eerste een aanval uit te voeren op Zeebrugge. Hiervoor waren beschikbaar de Vindictive met de Iris en Daffodil en de blokkadeschepen Thetis, Iphigenia en Intrepid. De Brilliant en Sirius werden achtergehouden voor Oostende.

Na éénmaal te zijn uitgesteld begon in de vroege morgen van 23 april 1918 de aanval op Zeebrugge, die de geschiedenis zou ingaan als de "raid op Zeebrugge". Onder de strijdkreet "St. George for England" stoomde de strijdmacht, met de Vindictive in de voorhoede, op naar de Belgische kust. Onder dekking van het zeebombardement doch ook onder vuur liggend van de wakker geworden Duitsers, stoomde de logge, uitgediende Vindictive naar haar doel.

Op 23 april, 00.01 uur arriveerde de zwaar gehavende "old lady" bij de pier, niet geheel bij de geplande plaats. Ook arriveerden de veerbotten Iris en Daffodil bij de pier en de troepen gingen, liggend onder zwaar vuur, aan land.

Inmiddels naderde ook de met springstof geladen onderzeeboot C 3 (1907 - 290 Twvpl.) haar doel. De bemanning zag kans ongezien de C 3 bij haar doel te plaatsen en de springstof te ontsteken. Met moeite kon de bemanning, net voor de explosie, wegkomen en zagen op afstand de onderzeeboot ontploffen en een bres in de pier slaan. Ondertussen naderden ook de blokkadeschepen de kust en hun bemanningen zagen en hoorden de verbeterde gevechten rondom de pier. Het eerste blokkadeschip welke de haven zou naderen was de Thetis en zij voer dwars door de torpedonetten naar haar doel met resten van de netten om haar schroef. Het zwaar onder vuur liggende schip had moeite om koers te houden en werd bovendien nog aangevaren door het tweede achteropkomende blokkadeschip Intrepid. Daarna liep de Thetis vast op een zandbank voor de haven en de commandant zag geen andere oplossing meer dan zijn schip ter plaatse tot zinken te brengen.

Het tweede blokkadeschip, de Intrepid, voer langzaam door en naderde de haveningang. De commandant zag kans zijn schip zo te manoeuvreren, dat het dwars in het havenkanaal kwam te liggen. Hierna bracht hij zijn schip tot zinken en onder zwaar vijandelijk vuur liggend verliet de bemanning de kruiser.

Het derde blokkadeschip, de Iphigenia, werd vlak achter de Intrepid eveneens tot zinken gebracht. De bemanningen van de blokkadeschepen werden opgepikt door kleinere eenheden en overgebracht naar torpedobootjagers.

Op de pier woedde nog steeds hevige gevechten tussen de aanvallers en de zich dapper verdedigende Duitsers. De Engelse eenheden trokken zich terug zodra de blokkadeschepen hun werk gedaan hadden.

Het geschut op de pier zag nog kans een van de begeleidende Engelse jagers, de NORTH STAR (1917 - 994 Twvpl.) zo zwaar te beschadigen dat zij door een torpedo van een zusterschip tot zinken moest worden gebracht. Onder zwaar vuur liggend en ten koste van veel doden en gewonden zagen uiteindelijk de Vindictive en de veerbotten Iris en Daffodil met hun gedecimeerde eenheden kans weer open zee te bereiken. Terug-

gekomen in Engeland moest men concluderen, dat de operatie slechts gedeeltelijk geslaagd was omdat de toegang tot Brugge via Oostende nog open bleef.

Waarom bleef de toegang tot Brugge via Oostende open? Zoals bekend waren de twee blokkadeschepen Brilliant en Sirius achtergehouden voor de aanval op Oostende. Er werd rekening mee gehouden dat de Duitsers op de hoogte waren van de aanval op Oostende (en Zeebrugge?). Zij hadden namelijk diverse boeien verlegd, hetgeen de verwachte verwarring opleverde bij de Engelse blokkadeschepen.

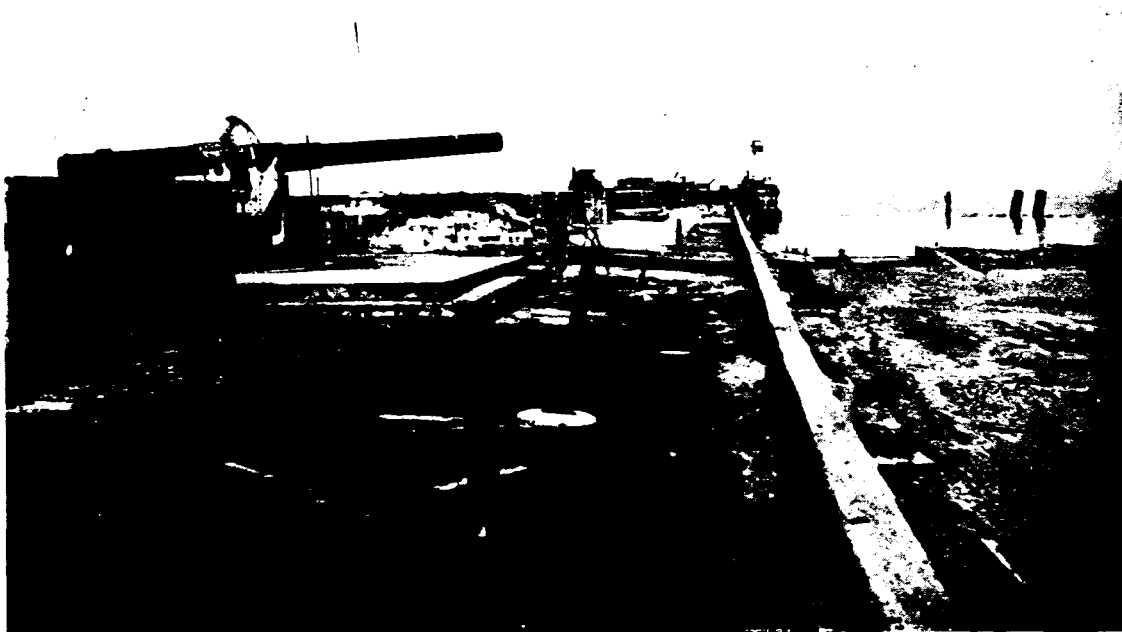
Het eerste schip, de Brilliant, liep bij verschillende koerswijzigingen vast op een zandbank voor de kust. De Sirius, in kiellinie volgend, onderging hetzelfde lot. De bemanningen verlieten de schepen en keerden via Duinkerken in Engeland terug. De schepen werden daarna door het zware Duitse geschut tot wrak geschoten.

De Engelse marineleiding besloot nog een poging te wagen om Oostende te blokkeren. De Vindictive, teruggekeerd van Zeebrugge, werd gerepareerd en gereed gemaakt om als blokkadeschip bij Oostende dienst te doen. Een tweede blokkadeschip kwam beschikbaar en op 9 mei 1918 vertrok dit eskader, ondersteund door torpedobootjagers, naar Oostende. Het tweede blokkadeschip, de SAPPHO (1893 - 3600 Twpvl.) kreeg machineschade en moest terugkeren. De eskadercommandant liet zich door dit verlies niet uit het veld slaan en zette de aanval voort.

Na het ongelukkige verlies van de Brilliant en de Sirius had men de nadruk gelegd de blokkadeschepen zoveel mogelijk navigatiemiddelen te verschaffen.

Onder zwaar Duits vuur liggend, veel mist en sterke stroom naderde de Vindictive de haven van Oostende. Het was 10 mei 1918. Het schip bereikte de havenmond niet doch liep vast tegen de oostelijke pier, terwijl de vloedstroom het schip tegen de pier drukte. De commandant ontstak de springladingen en alweer kwam een uitgediende Engelse kruiser op de zeebodem voor de Belgische kust te liggen. Het Oostendekanaal was en bleef open voor het Flandern-Flottille. De bemanning van de Vindictive werd door hulp-schepen opgepikt en bereikte Engeland, maar het aantal doden en vermisten was aanzienlijk.

Na deze tweede mislukte poging werd nog een derde voorbereid. Opnieuw werden twee kruisers in gereedheid gebracht doch uiteindelijk gaf de Britse marineleiding geen



Zeebrugge na de strijd. Duidelijk zijn de zware vuurmonden te zien. Rechts de gezonken Brussels.

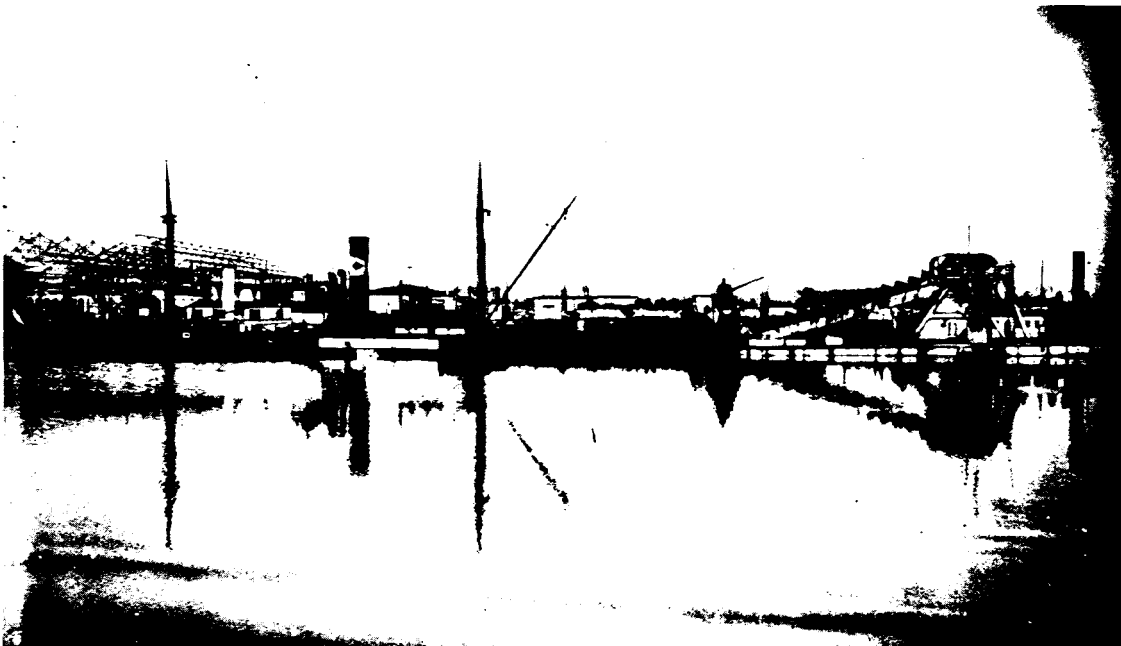
toestemming meer. Het opperbevel was tot de slotsom gekomen dat het aantal in- en uitgaande U-boten nauwelijks was afgenomen en dat een derde poging dat weinig of niet zou kunnen beïnvloeden. De Duitse marine opereerde als voorheen en ging meestal via het Brugge-Zeebruggekanaal naar zee, maar ook van het Oostendekanaal werd gebruik gemaakt.

Hoewel de Engelse geschiedschrijving de aanvallen op Zeebrugge en Oostende aanmerkte als een grote overwinning moet echter toch worden geconcludeerd dat de gehele operatie een nederlaag is geworden. Alle eenheden van het Marinekorps Flandern konden in- en uitvaren. Een en ander is vergelijkbaar met de Slag om Arnhem tijdens de Tweede Wereldoorlog welke door de Engelsen als een overwinning is beschreven, terwijl het in feite een grote nederlaag is geworden.

De beide "Merseyveerboden" Iris en Daffodil kregen in 1919 het predicaat "Royal" en werden herdoopt in Royal Iris en Royal Daffodil, die successievelijk in 1932 en 1934 naar de sloper gingen.

Het lichtschip Noord-Hinder was op haar post gebleven. Er was immers het neutrale koopvaardijverkeer en ook de Nederlandse koopvaardij voer nog. Het lichtschip bleek in de praktijk echter een prachtige (neutrale) uitvalsbasis voor de Duitse U-boten. Zij lagen daar bij wijze van spreken "in het zonnetje" op hun slachtoffers te wachten. Hun aanvallen waren erg simpel. Zodra een schip verkend was legde men of een mijn in de te varen route of er werden torpedo's gelanceerd.

Gedurende de vier oorlogsjaren gingen om en nabij de Noord-Hinder de navolgende schepen verloren: Op 10 april 1915 de HARPALYCE (1911 - 5940 Brt.), getorpedeerd door de UB 4, 7 mijl ten oosten van de Noord-Hinder. Op 14 april 1915, 6 mijl ten westen, het Nederlandse schip KATWIJK (1903 - 2040 Brt.) door de UB 10. Een dag later, 15 april, torpedeerde de UB 5 het uit Dundee afkomstige schip PTARMIGAN (1891 - 784 Brt.) op nagenoeg dezelfde plaats.



Het Nederlandse schip Midland. België zou het vaartuig in beslag nemen en onder Belgische vlag brengen. Strandde in mei 1922 nabij Heist.

Een klein jaar later, op 16 maart 1916, ging het op weg naar Buenos Aires zijnde Nederlandse passagiersschip TUBANTIA (1914 - 13911 Brt.) 6 mijl ten oosten van de Noord-Hinder ten onder door een torpedotreffer van de UB 13.

Verder gingen in 1916 nog verloren de BERKELSTROOM (1915 - 735 Brt.) op 24 april en de MAAS (1914 - 1234 Brt.) van de rederij Houtvaart op 24 juli door een mijn die gelegd was door de UC 1. Op 31 juli 1916 legde de UC 1 opnieuw een mijn bij het in zicht komen van het Stoomvaart Maatschappij Zeeland-passagiersschip KONINGIN WILHELMINA (1895 - 1964 Brt.). Het schip liep op deze mijn en zonk 2 mijl oost van de Noord-Hinder. Op 5 maart 1917 torpedeerde de UC 61 het Engelse schip COPENHAGEN (1907 - 2570 Brt.) en op 17 mei 1917 brachten twee Duitse kanonneerboden met hun geschut de CITO (1899 - 819 Brt.) uit Hull tot zinken. Er kwamen 11 zeelieden om het leven.

Op 22 juli 1917 vielen twee Duitse onderzeeboten, de UB 18 en UB 35 het Nederlandse kustvaartuig BREDa (1915 - 257 Brt.) aan en brachten het tot zinken. De U 53 bracht op 19 oktober het Nederlandse Van Udenschip PARKHAVEN (1908 - 2655 Brt.) met kanonvuur tot zinken.

Op 21 november 1917 pikte de U 53 twee Nederlandse schepen op één dag. Het waren de NEDERLAND (1913 - 1832 Brt.) en de MEGREZ (1909 - 2695 Brt.).

Zo zien we dat alleen al binnen een straal van 15 mijl, negen (neutrale) Nederlandse schepen verloren zijn gegaan, hetgeen ook hier aangeeft, dat de Duitse U-boot-commandanten het met de neutraliteit niet zo nauw namen.

De Eerste Wereldoorlog begon zomer 1918 op zijn eind te lopen. De Duitsers openden nog éénmaal een groot offensief en wel bij de Marne: de zogenaamde 2e slag aan de Marne, van 15-18 juli 1918. Zij zagen echter geen kans meer om door te breken en trokken zich terug en de eenheden groeven zich voor de "zoveelste maal" in. Op 8 augustus vielen grote Amerikaanse eenheden de Duitse stellingen aan, het keizerlijk leger wankelde en tenslotte stortte het rijk ineen.

Op 29 september 1918 besloot de Duitse marineleiding over te gaan tot de evacuatie van de Vlaamse marinebasis in Brugge. De order luidde, dat de eenheden zich gereed moesten maken voor terugkeer naar Duitsland. Indien dit niet mocht lukken dan dienden ze tot zinken te worden gebracht. De order werd uitgevoerd en de U-boten en andere eenheden verlieten Brugge en arriveerden in Bremerhaven en Wilhelmshaven. De navolgende U-boten werden vernield: Op 3 oktober wordt de UB 59 (1917 - 508 Twvpl.) opgeblazen in een drijvend dok te Brugge en op 4 oktober de UB 40 (1916 - 274 Twvpl.) in een gegraven dok te Oostende. Op 5 oktober worden bij de môle van Zeebrugge tot zinken gebracht de UB 10 (1915 - 127 Twvpl.) en de UC 4 (1915 - 168 Twvpl.). Verder nog de navolgende bovenwatereenheden: Op 3 oktober in Brugge de jagers G 41 (1915 - 1147 Twvpl.) en de V 74 (1916 - 1188 Twvpl.). De Oostende-Dover-packetboot PRINCESSE JOSEPHINE (1888 - 1115 Brt.) en de in beslag genomen koopvaardij-schepen MIDSLAND (1915 - 1085 Brt.), LESTRIS (1905 - 1384 Brt.) en NIOBE (1902 - 654 Brt.).

Op 4 oktober in het kanaal van Oostende de packetboot LA FLANDRE (1888 - 862 Brt.) en op 5 oktober in de sluizen van Zeebrugge de in beslag genomen koopvaardij-schepen GELDERLAND (1913 - 1877 Brt.), ZAA NSTROOM (1914 - 1657 Brt.) en RIO PARDO (1903 - 613 Brt.). Verder op de rede van Zeebrugge de BRUSSELS (1902 - 1380 Brt.). De Brussels, een schip van de Great Eastern Railway, voer op een lijndienst van Harwich naar Rotterdam. De kapitein had op 20 maart 1915 een Duitse U-boot getracht te rammen en werd hiervoor een jaar later opgebracht naar Zeebrugge. Deze kapitein is op 27 juli ter dood veroordeeld, hetgeen leidde tot felle protesten in Engeland.

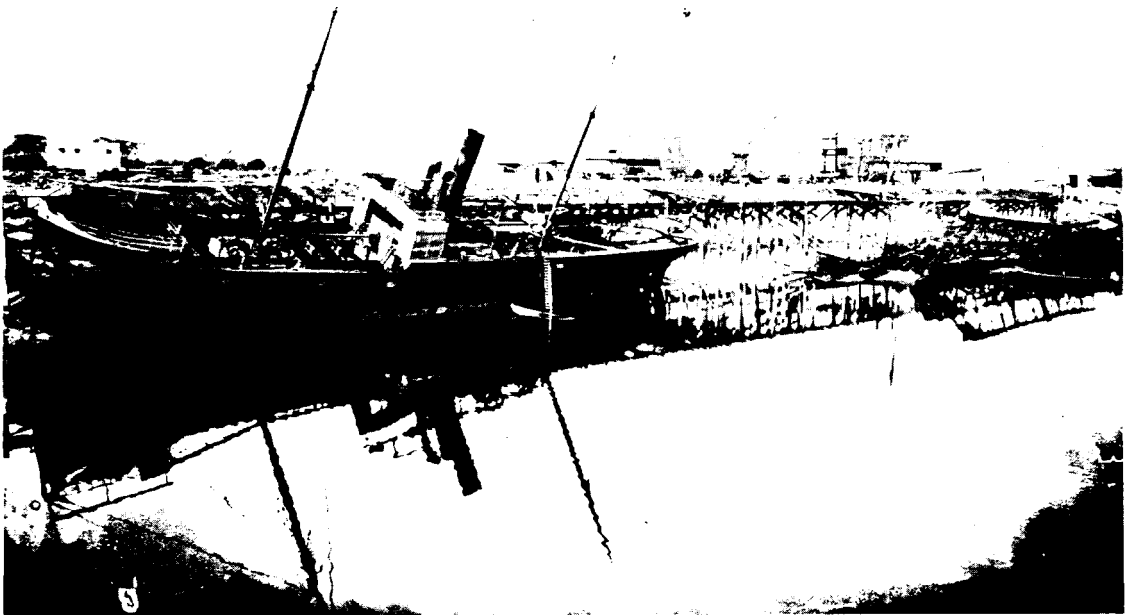
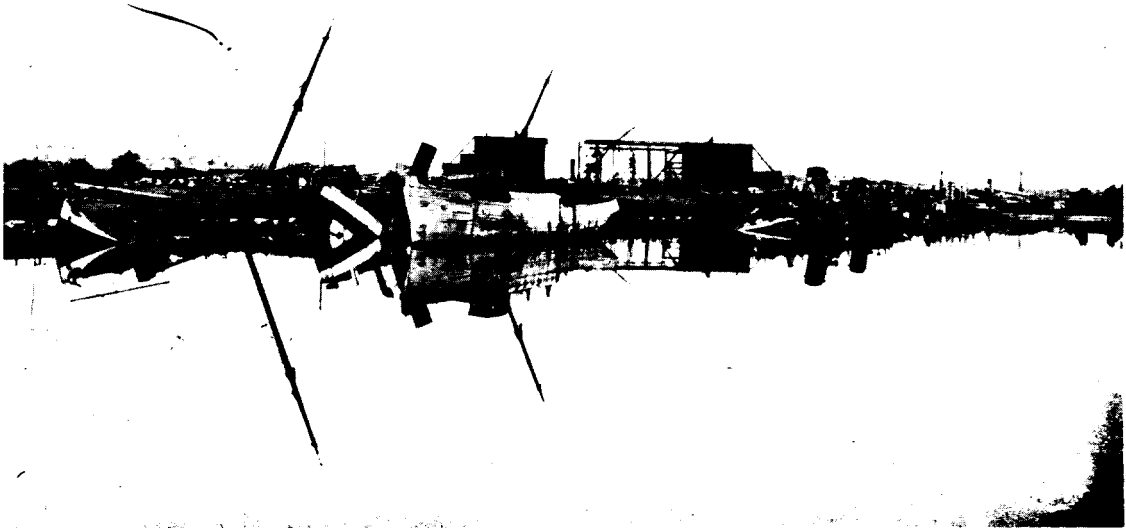
Verder gingen in die dagen allerlei baggermateriaal, vissersvaartuigen, kleine eenheden en een aantal sleepboten verloren.

Bij deze sleepboten bevonden zich twee Nederlandse, namelijk de ZUIDERZEE (1897 - 500 lpk) en de GOUWZEE (1906 - 500 lpk). Zij waren op 28 september 1916, twee

Belgische lichters slepend, aangehouden door Duitse torpedoboten en opgebracht naar Zeebrugge. De Zuiderzee werd op 3 oktober tot zinken gebracht in Brugge en de Gouwzee op 5 oktober in Zeebrugge. Beide zijn na berging in 1919 aan L. Smit & Co. teruggegeven.

De Duitse marine vernielde verder nog alle haveninstallaties, bruggen, sluizen enz. en de vaarwegen werden van mijnen voorzien. Op 16 oktober gaat de Duitse vlag neer en verlaten de laatste eenheden Brugge.

Op 2 november wordt in Gent de jager V 69 (1916 - 1188 Twvpl.) tot zinken gebracht en



Boven: Nogmaals Zeebrugge na de strijd. Hier het kanaal van Zeebrugge. We herkennen de Niobe en de sleepboot Gouwzee.

Onder: Het kanaal nu leeggepompt. De Niobe is zwaar beschadigd.

op dezelfde dag in het kanaal Gent-Terneuzen de jagers V 47 (1915 - 1016 Twvpl.), S 61 (1916 - 1170 Twvpl.), V 67 (1915 - 1188 Twvpl.) en tenslotte de V 77 (1916 - 1188 Twvpl.).

Op 11 november 1918 wordt, overigens na lange onderhandelingen, de wapenstilstand gesloten.

De Eerste Wereldoorlog was voorbij.

Na het sluiten van de wapenstilstand was het in Brugge, Zeebrugge, Oostende, of beter in het gehele Vlaamse kustgebied, een gigantische puinhoop. Alles maar dan ook alles was vernield als gevolg van de oorlogshandelingen en het gehele gebied bood dan ook een troosteloze aanblik. In het havengebied waren de kranen, sluizen, bruggen enz. vernield terwijl de vele wrakken en mijnen de havens totaal onbruikbaar maakten. België likte zijn wonden van de oorlog en ging aan de slag. Met man en macht is hierna gewerkt om de havens weer bruikbaar te maken. Schepen werden gelicht en hersteld of verdwenen naar de sloper.

De Nederlandse schepen NIOBE (1902 - 654 Brt.), MIDSLAND (1915 - 1085 Brt.) en ZAA NSTROOM (1913 - 1657 Brt.) werden door België tot prijschip verklaard. Anderen zijn aan hun eigenaars teruggegeven.

Op 4 augustus 1919 werd een aanvang gemaakt met het lichten van het wrak van de Brussels en na de berging ging het schip naar de werf van Henry Robb te Leith voor herstel. De Brussels kwam niet meer terug op haar bekende lijn doch werd verbouwd tot veetransportschip en in september daarop in de vaart gebracht op de lijn Preston-Dublin. In 1929 verdween de Brussels tenslotte naar de sloper.

De wrakken van de Brilliant, Sirius, Intrepid en Iphigenia zijn successievelijk opgeruimd.



LIFTING
THE
IPHIGENIA ZEEBRUGGE.
S. CRIBB. PHOTO ENGLAND.

De berging van de Iphigenia.

Het wrak van de Thetis lag buiten de scheepvaartroute en werd gedeeltelijk gesloopt. Pas in 1962 zijn de laatste resten onder water verwijderd in verband met havenuitbreidingen van Zeebrugge.

De Vindictive was gebroken en is in 1919 ook gedeeltelijk opgeruimd. In augustus 1925 ruimde Van der Tak's bergingsbedrijf uit Rotterdam de laatste resten op.

In oktober 1980 komen de gebeurtenissen van 1918 nog even in het nieuws. Bij de grote havenwerken in Zeebrugge wordt een wrak gevonden van een onderzeeboot. Dit wrak blijkt de Duitse onderzeeboot UB 10 (1915 - 127 Twvpl.) te zijn, die na 62 jaar "boven water" komt. Uit het wrak valt af te leiden dat de U-boot met open luiken tot zinken is gebracht, hetgeen in overeenstemming is met de gebeurtenissen van oktober 1918.

Het is te verwachten dat bij deze havenwerken nog meer wrakken zullen worden gevonden, zoals die van de U-boot UC 4, die eveneens in die dagen bij de "Môle" van Zeebrugge ten onder ging.

Tot zover de Eerste Wereldoorlog.



Het opruimen van scheepswrakken in Brugge is in volle gang. Links het Engelse stoomschip Lestris. Het vaartuig naast de Lestris is al gedeeltelijk gesloopt.

De Tweede Wereldoorlog

De Tweede Wereldoorlog kwam voor Nederland en België, hoewel beiden gemobiliseerd, toch min of meer als een verrassing. Nederland vertrouwde op zijn neutraliteitspolitiek en België hoopte, net als Nederland in de Eerste Wereldoorlog, neutraal te kunnen blijven. Beide landen waren militair gezien maar matig op een eventuele oorlog voorbereid. De politiek van het gebroken geweepte had zijn werk gedaan. Enigszins modern materiaal ontbrak nagenoeg geheel terwijl ook het moreel op de vooroorlogse politiek gebaseerd was.

We zullen ons nu beperken tot de strikt maritieme zaken. Om de strategisch zo belangrijke Westerschelde c.q. Westerscheldemond te verdedigen stond weinig gevechtskracht ter beschikking. Nederland had zijn marine-eenheden voornamelijk in de Oost gestationeerd. Een omvangrijk nieuwbouwprogramma moest hierin verbetering brengen, doch in de meidagen van 1940 was nagenoeg geen schip gevechtsklaar. Wat ter beschikking stond was een aantal verouderde marineschepen, gevorderde veerboten, tot bewakingsvaartuig (of onderzoekvaartuig) omgebouwde loodsboten en sleepboten. Van Belgische zijde deden er een aantal wacht- c.q. patrouilleschepen dienst. Er zijn gedurende de meidagen van 1940 vrij veel schepen verloren gegaan. We kunnen als oorzaak over het algemeen drie redenen noemen. Ten eerste als gevolg van Duitse mijnen. Ten tweede door vijandelijke lucht- of zeeaanvallen. Ten derde door vernietiging door eigen troepen (of bondgenoten), om niet in handen van de vijand te vallen of als versperringsschip.

De oorlog brak uit in de morgen van de 10e mei 1940. Vroeg in de ochtend wierpen Duitse vliegtuigen mijnen aan parachutes uit met het doel de havens en vaarwegen te blokkeren.

De volgende dag kwam er hulp van Franse zijde met als doel de Duitse opmars te vertragen. Troepeneenheden arriveerden in Vlissingen en nestelden zich op Walcheren en Zuid-Beveland. De Franse marine-eenheden veegden mijnen, bevoorraden hun troepen en escorteerden hun troepeneenheden.

Het luchtruim boven de Westerschelde was voornamelijk een Duitse aangelegenheid. Zij bombardeerden zowel militaire als burgerdoelen. Op de rede van Vlissingen lagen diverse schepen op orders te wachten. Zo ook het Nederlandse schip STELLA (1909 - 2818 Brt.). Het schip was kort tevoren aangekomen na vertrek uit Antwerpen en werd om 15.00 uur namiddag aangevallen door Duitse vliegtuigen. De aanval had geen effect doch om 19.00 uur volgde een nieuwe aanval en ditmaal met meer succes. Het schip werd getroffen en zonk west van de Spijkerplaat. Er waren geen slachtoffers. Tot jaren na de oorlog waren de zogenaamde tafelpootmasten van het schip zichtbaar.

In de buitenhaven van Vlissingen zonk als gevolg van een luchtaanval de tot hospitaalschip ingerichte veerboot LUCTOR ET EMERGO (1916 - 120 Brt.).

Op 13 mei torpedeerde de Duitse U-boot U 9 het Deense schip GORM (1916 - 2159 Brt.) ter hoogte van Zeebrugge. Het schip voer op dat moment voor de Belgische regering.

Op 14 mei ging als gevolg van een luchtaanval nabij Antwerpen (Doel) het Belgische passagiersschip **VILLE DE BRUGES** (1921 - 13869 Brt.) verloren. Het werd zwaar beschadigd op een plaat gezet en brandde geheel uit.

In het Oostgat liep het Nederlandse bewakingsvaartuig **BV 34** (1927 - 260 Brt.) op een mijn. Hierbij kwamen 20 opvarenden om het leven. Slechts één man, een stuurman, kon worden gered. De **BV 34** was een door de Nederlandse marine gevorderde sleepboot en wel de Noordzee van L. Smit & Co.

Eveneens ging op die 14e mei de nieuwe Nederlandse loodsboot **MOTORLOODSBOOT No. 1** (1940 - 579 Wvpl.) ter hoogte van Breskens door een mijnexplosie verloren. Hierbij waren twee slachtoffers te betreuren.

Na de 14e mei werd de militaire weerstand minder en de Duitse Luftwaffe verhevigde haar aanvallen. Zij bleven mijnen droppen en schepen aanvallen met hun angstaanjagende duikbommenwerpers van het type **Stuka**.

Op 15 mei vielen de **Stuka's** de **FOSCOLO** (1919 - 3108 Brt.) ter hoogte van Zeebrugge aan. Het schip ging verloren doch de bemanning kon door Belgische kustreddingsboten worden gered.

Franse hulpmijnenveegers veeiden de vaarweg in de Wielingen en zij moesten dat bekopen met het verlies van twee hulpmijnenveegers.

Op diezelfde 15e mei gingen achtereenvolgens verloren de **DUQUESNE II** (1936 - 188 Twvpl.) ter hoogte van Zeebrugge (7 overlevenden en 20 doden) en eveneens ter hoogte van Zeebrugge de **HENRI GUEGAN** (1935 - 263 Twvpl.). Hierbij waren slechts 3 overlevenden en 20 doden.

Op die 15e mei begonnen Franse eenheden zich terug te trekken uit Zeeland en Zeeuws-Vlaanderen. Daarbij maakten zij gebruik van het materiaal van de Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland. De strijd in de „Vesting Holland” was gestreden. Om de terugtrekking van deze troepen te dekken werden drie oorlogsschepen ingezet, twee Engelse Escortdestroyers en een Franse torpedojager.

Eén van deze Engelse Escortdestroyers, de **VALENTINE** (1917 - 1090 Twvpl.) werd ter hoogte van de Braakman door twee Duitse **Stuka's** aangevallen. Men zag kans één **Stuka** neer te halen doch een andere boekte een voltreffer in de machinekamer. De gevolgen waren catastrofaal: de Engelse Commander moest zijn schip bij de Nieuw-



De **Stella** van de **KNSM** gaat verloren in de meidagen van 1940 op de rede van Vlissingen. Jaren later zijn nog de tafelpootmasten zichtbaar.

Neuzenpolder aan de grond zetten. Er waren bij deze aanval veel slachtoffers: 23 doden en 26 gewonden *. De doden werden ter plaatse aan de dijk begraven en later herbegraven. De gewonden werden naar een ziekenhuis gebracht. De overlevenden gingen naar Terneuzen en de officieren van de Valentine werden met een sleepboot uit de haven naar de tweede Escortdestroyer, de WHITLEY (1918 - 1272 Twvpl.) gebracht. Tijdens deze tocht haalden zij twee Duitse Stukapiloten uit het water. De ene was dood, de andere gewond. Het lot wilde dat zij afkomstig waren van de eerste Stuka welke de Valentine afschoot.

Deze tweede Escortdestroyer werd eveneens uit de lucht aangevallen en wel op 19 mei, twee mijl west van Nieuwpoort. De Whitley werd op het achterschip geraakt en maakte water. Bergingspogingen mislukten en tenslotte is het schip door eigen eenheden tot zinken gebracht. Bij de luchtaanval kwamen vier bemanningsleden om het leven.

Op 15 mei besloten de Nederlandse bevelhebbers te capituleren, mede na het bombardement op Rotterdam en om verder bloedvergieten te voorkomen. De provincie Zeeland vocht echter door doch de Duitse troepen rukten steeds verder op. Omdat Zeeland doorvocht werd op 17 mei Middelburg zwaar gebombardeerd, daarna was de strijd snel gestreden. Op 17 en 18 mei werden door de terugtrekkende Franse troepen, om niet in handen van de vijand te vallen, de navolgende schepen tot zinken gebracht: OOSTERSCHELDE (1932 - 342 Brt.), PRINS HENDRIK (1932 - 511 Brt.), PRINS WILLEM I (1934 - 342 Brt.), PRINSES JULIANA (1932 - 387 Brt.), deze was eerder bij een aanvaring beschadigd, KONINGIN EMMA (1934 - 342 Brt.) en de SCHOUWEN (1911 - 111 Brt.) welke laatste genoemde in brand werd gestoken ter hoogte van Hoofdplaat. Verder nog wat kleiner materiaal, waaronder de sleepboot Zoom en het communicatievaartuig VOORWAARTS (1913 - 120 Brt.).

In de Schaar van Ossensisse ging de stoomsleepboot ZWEDEN (1922 - 275 lpk.) verloren.

Zoals reeds eerder opgemerkt is, was er bij de Nederlandse marine een aantal loodsvaartuigen en sleepboten ingedeeld om als bewakingsvaartuig (of onderzoekingsvaartuig) dienst te doen. Op 17 mei liep de BV 31 (1909 - 450 Twvpl.) ofwel het Stoomloodsvaartuig 7 ter hoogte van Cadzand op een mijn en ging verloren. Hierbij waren geen slachtoffers. Een aantal anderen zagen kans Engeland te bereiken hoewel instructies hoe te handelen in oorlogstijd vaak ontbraken. Bij de uitgeweken vaartuigen waren o.a. de BV 33 (1911 - 459 Brt.) (ex-Stoomloodsvaartuig 9), BV 37 (1926 - 650 lpk.) (ex-sleepboot Schelde), BV 38 (1931 - 550 lpk.) (ex-sleepboot Ebro) en de BV 30 (1910 - 460 Brt.) (ex-Stoomloodsvaartuig 8). De BV 30 was op 17 mei aangevallen door vliegtuigen (vermoedelijk Engelse) en daarna door de bemanning verlaten, dat wil zeggen op drie man na. Zij zagen kans het schip naar Zeebrugge te brengen hoewel dat zeer gevaarlijk was vanwege de mijnen. In Zeebrugge aangekomen kregen zij de volledige bemanning van het Griekse schip EVGENIA (1912 - 5839 Brt.) aan boord en weken uit naar Engeland. De Evgenia had in Vlissingen (bij de KMS) liggen repareren en was op de werf van eigenaar veranderd, juist voordat de vijandelijkheden uitbraken. Zij was op 15 mei ter hoogte van Knokke door "near misses" beschadigd, de bemanning raakte in paniek en zette het schip aan de grond. De bemanning werd er afgehaald door de reddingsboot Minister Baels.

Zoals op Griekse schepen in die tijd wel meer gebruikelijk was, waren er ook nog levende schapen aan boord welke dienden als voedsel. Het onheilspellend geblèr van de schapen trok de aandacht van vissers zodat deze eveneens van het schip werden gehaald. De Evgenia werd op 18 mei gebruikt als blokkadeschip voor Zeebrugge.

Op 19 mei staken de Duitse troepen in Antwerpen de Schelde over en trokken verder België in. Zij lieten aanvankelijk de Vlaamse kust onaangeroerd. Restanten van de

* Naar opgave Naval Historical Branch, Ministry of Defence, London, England.

Nederlandse, Belgische en Franse troepen trachtten onder andere via Duinkerken uit te wijken naar Engeland. Dit geschiedde ook vaak met allerlei vaartuigen.

In de nacht van 20 op 21 mei vertrok uit Oostende het door de Belgische overheid gevorderde stalen jacht ALOHA (1939 - 241 Brt.) welk eigendom was van baron De Launoit uit Brussel. Het doel was Engeland, doch voor Oostende liep het jacht op een mijn. Hierbij kwam een onbekend doch aanzienlijk aantal mensen om het leven.

Op 22 mei vertrok uit Zeebrugge het door de Belgische overheid gevorderde Letlandse schip SIGURD FAULBAUMS (1913 - 3256 Brt.). Het schip werd gesleept door de sleepboot GRAAF VISART (1939 - 1000 lpk.) daar het met machineschade in Zeebrugge lag. Ver kwam de sleep niet daar de U 9 haar ter hoogte van de Noord-Hinder torpedeerde. Om de haven van Zeebrugge te versperren werd een aantal schepen gevorderd en tot zinken gebracht. Het waren achtereenvolgens: op 25 mei de FLORENTINO (1921 - 1382 Brt.) en vlak daar achter de TRANSEAS (1924 - 1499 Brt.). Op 27 mei, met het doel het kanaal naar Brugge te versperren, de BORODINO (1911 - 2004 Brt.) en ernaast de ATLANTIC GUIDE (1924 - 1943 Brt.). Op 28 mei, de dag dat ook België capituleerde, torpedeerde de Duitse E-boot S 34 het Engelse schip ABUKIR (1920 - 689 Brt.) ter hoogte van Nieuwpoort. De strijd was in feite binnen 18 dagen beslist.

De bezetter gaf opdracht verschillende schepen welke in de havens gezonken lagen te lichten. De in Zeebrugge gezonken Borodino kon vrij snel worden geborgen, doch de ernaast gezonken Atlantic Guide gaf veel problemen. De ruimen van het schip waren namelijk gevuld met cement en de bezetters zagen geen kans om dat schip te lichten. De URS lukte dat pas in 1946.

Te Breskens werden verschillende veerboten gelicht doch alleen de Koningin Emma kwam spoedig in de vaart. Andere, welke wel gelicht waren, werden door Engelse luchtaanvallen opnieuw beschadigd.

De Duitsers bereidden de invasie op Engeland voor (Operatie Seelöwe) en talloze binnenvaartuigen werden in de Scheldehavens in gereedheid gebracht. Het is overigens alleen bij plannen en zingen van "Wir fahren gegen England" gebleven.

Op 6 december 1940 had er op de rede van Vlissingen een aanvaring plaats tussen het Duitse huulschip MENDOZA (1920 - 5193 Brt.) en de Duitse ADALIA (1921 - 3199 Brt.) van de Hamburg-Amerika Line, welke laatste onmiddellijk zonk.



Het wrak van de Valentine bij Terneuzen. Er waren veel slachtoffers.

Een Engelse MTB zag op 18 december 1940 kans om in de Scheldemond het Hansaschip BIRKENFELS (1922 - 6322 Brt.) te torpederen. Gedurende het verdere verloop van de oorlog gingen verschillende Duitse marinevaartuigen ten onder. Zo onder meer een aantal (hulp)mijnenvegers waaronder de DEUTSCHLAND (1934 - 432 Brt.) en een aantal Sperrbrecher. Laatstgenoemde schepen dienden voor controle van mijnenvrij gemaakte geulen en waren vaak gevorderde koopvaardij schepen.

De navolgende Sperrbrecher gingen verloren: op 23 juni 1942 de QUACK (1941 - 560 Brt.) als Sperrbrecher 183 in de Wielingen. Op 7 augustus 1942 de MARIA S. MÜLLER (1936 - 1598 Brt.) als Sperrbrecher 170, 2 mijl noordwest van Oostende. Op 14 september 1942 de WESTERBROEK (1939 - 499 Brt.) als Sperrbrecher 142, ook in de Wielingen. Op 9 oktober 1942 de LOLA (1940 - 498 Brt.) als Sperrbrecher 143 nabij Nieuwpoort en tenslotte op 31 maart 1944 de LIES (1940 - 488 Brt.) als Sperrbrecher 141 nabij Oostende.

D-DAY, 6 juni 1944, betekende de grote ommekeer in de Tweede Wereldoorlog: de invasie was begonnen. Een gigantisch geallieerd leger zette voet aan land in Frankrijk en de opmars begon. Naarmate de legers vorderden werden de aanvoerwegen langer en derhalve kwetsbaarder. In Arromanches was een kunstmatige haven aangelegd en miljoenen tonnen oorlogsmateriaal werden met schepen aangevoerd. Er was dringend behoefte aan havens dicht bij het front en al gauw werd door de geallieerde bevelhebbers de strategisch zeer belangrijke ligging van Antwerpen en de havens van Oostende en Zeebrugge aan de Scheldemond onderkend.

Op 4 september 1944 naderden de eerste eenheden de buitenwijken van Antwerpen. Het doel was duidelijk: de haven zo ongeschonden mogelijk in handen zien te krijgen. In de stad zelf bond de goed georganiseerde ondergrondse de strijd aan met de bezet-



Mei 1940. Een groot aantal wrakken in de haven van Breskens. We herkennen links het stoombetonningsvaartuig Vlissingen. Op de voorgrond de Stad Zierikzee van de RTM. Daarachter Motorafhaalvaartuig No. 3. In het midden met de boeg omhoog: Motorafhaalvaartuig No. 2. En helemaal achterin het Motorbetonningsvaartuig No. 12. Laatst genoemde vaartuigen zijn alle van het Nederlandse Loodswezen.

ters. Bekend in de stad trachtten zij zoveel mogelijk sluizen, haveninstallaties enz. ongeschonden in handen te krijgen. Dit lukte hen wonderwel en op 4 september was Antwerpen ongeschonden in handen van de geallieerden. Daarna aarzelden de geallieerde bevelhebbers en gaven de Duitsers de gelegenheid hun verdediging van de Scheldemond, en dus de toegangsweg tot Antwerpen, goed voor te bereiden.

Het 15e Duitse leger zag kans een sterke verdedigingsgordel te bouwen aan het Leopoldkanaal, zodat zij de toegang tot de zuidelijke oever van de Schelde konden verhinderen. Verder verdedigde het 15e leger de toegang tot Zuid-Beveland en de hoofdmacht trok zich terug op Walcheren. De slag om de Schelde kon beginnen. Zij zou uitgevochten worden in het grauwe Zeeuwse polderland, in koude, regen en modder. Zij kostte vermoedelijk aan bijna 60.000 soldaten het leven, van wie 60% Duitsers.

Hoe belangrijk de verdediging van de toegang tot Antwerpen was blijkt uit een Duitse dagorder waarin stond: "De verdediging van de toegang tot Antwerpen is een opgave, die beslissend is voor het verdere verloop van deze oorlog. Als de versterkingen aan de Schelde overmeesterd worden zullen de geallieerden uiteindelijk in staat zijn grote hoeveelheden materiaal in een grote, beveiligde haven aan land te brengen. Met dit materiaal zullen zij een dodelijke slag kunnen toedienen aan de Noordduitse laagvlakte en aan Berlijn. Om die reden moeten wij de Scheldeversterkingen tot het einde toe behouden. De ogen van het gehele Duitse volk zijn op u gericht. In dit uur spelen de fortificaties aan de Schelde een rol, die beslissend is voor de toekomst van ons volk."

Op 1 oktober begon de aanval. De 2e Canadese divisie, versterkt met pantsereenheden, begon zijn opmars aan beide zijden van de weg Antwerpen-Bergen op Zoom. De Canadese 3e divisie begon zijn aanval op het Leopoldkanaal, terwijl de 9e infanteriebrigade vanuit Gent naar Terneuzen oprukte met het doel de Braakman over te steken. Op 3 oktober en later werden de dijken op Walcheren op vier plaatsen door bombardementen vernield en Walcheren liep onder water. Dit had tot doel de Duitse gevechtskracht te verminderen.

Het werden verbeterd gevechten doch stukje bij beetje rukten de geallieerden op. De Polen bevrijdden Oost Zeeuws-Vlaanderen, de Canadezen West Zeeuws-Vlaanderen. Zuid-Beveland werd bevrijd en op 31 oktober was de weg vrijgemaakt voor de aanval op het laatste Duitse bolwerk: Walcheren.

Al het Duitse geschut was zeewaarts gericht en bestreek nog steeds de Scheldemond en derhalve de vaarweg naar Antwerpen. Op 1 november begonnen vanuit Breskens en Oostende de aanvallen op Vlissingen en Westkapelle en na verbitterde gevechten op het onder water gezette Walcheren was op 11 november de strijd gestreden.

Na de 11e november was Antwerpen nog steeds niet beschikbaar voor de geallieerden. Hitlers geheime wapens de V 1 en V 2 teisterden de stad en maakten nog veel slachtoffers. In de havens en vooral op de Schelde zelf begon nu de strijd tegen de boobytraps, de mijnen en de Duitse marine-eenheden. Reeds op 13 september 1944 waren vanuit Engeland de eerste flottieljes mijnenvegers vertrokken naar Oostende. Deze operaties vanuit Oostende duurden tot 9 oktober 1944. Hieraan namen ook Nederlandse en Belgische eenheden deel. Daarna werden ze voortgezet met ongeveer 70 mijnenvegers.

Hoewel de strijd op het land gestreden was, verzetten de Duitsers zich in en op het water met alle middelen. Eén van die middelen (ook een geheim wapen van Hitler) was de éénmans-onderzeeboot. Deze onderzeeboot, van het type "Biber", had een lengte van 9,07 meter, breedte 1,57 meter en een diepgang van ongeveer 0,9 meter. Snelheid onder water 5,3 knopen, boven water 6,5 knopen. Zij voerden twee torpedo's mee doch ook zijn zij ingezet met één torpedo en één mijn. Vanuit Hellevoetsluis zijn onderzeeboten van het type "Molch" ingezet maar zij hadden weinig succes. De reddingsboot van de KNZHRM moest nogal eens uitvaren omdat de schepjes in de stroom en ruwe zee in moeilijkheden kwamen.

Verder zijn nog ingezet motorboten van het type "Linsen". Dit was een door radio gelei-

de motorboot gevuld met springstof. Lengte 5,75 meter, breedte 1,75 meter, 1,8 ton waterverplaatsing, éénpippige bemanning.

De Duitse bovenwatervloot voer met "Schnellboote" tevens bovenwater-aanvallen uit doch legde voornamelijk mijnen in de konvooiroute. Deze route, de N.F. of North Forelandroute, liep van de monding van de Thames naar Antwerpen en omgekeerd.

We zullen nu de scheepsbewegingen van die dagen eens volgen.

In de periode van 2 tot 16 november voerden Duitse E-boten verschillende aanvallen uit op geallieerde schepen. Op 2 november torpedeerde een Duitse E-boot de Engelse tanker RIO BRAVO (1943 - 1141 Brt.) die bij de pier van Oostende voor anker lag. Het schip zink en er waren 14 slachtoffers onder de bemanning. Ook zink op 2 november het Engelse hulpschip COLSAY (1944 - 544 Gross) ter hoogte van Oostende. Oorlogsrapporten uit die dagen spreken over een "Human Torpedo". Vermoedelijk is hier sprake van een "Linsen".

Op 28 november bereikte het eerste geallieerde konvooi van 18 schepen Antwerpen. Het eerste schip was de FORT CATARAQUI (1942 - 7130 Brt.), een schip van het "North Sands Type", ook wel Canadese Liberty genoemd. Eigenlijk waren er al op 26 november drie kustvaarders veilig in Antwerpen aangekomen doch waarschijnlijk is de aankomst van het eerste schip, de Canadese Fort Cataraqui, een huldebetoon geweest aan de Canadezen die onder Brits bevel zeker hun steentje hebben bijgedragen aan de geallieerde zaak.

Op 29 november waren er opnieuw aanvallen op de konvooiroute maar deze hadden geen succes.

Op 30 november vond er ter hoogte van Terneuzen een aanvaring plaats tussen het Libertyschip WILLIAM PACA (1942 - 7176 Brt.) en het Empireschip EMPIRE NESS (1941 - 2922 Brt.), welke laatste zink.

Op 3 december liep van een inkomend konvooi het Libertyschip FRANCIS ASBURY (1943 - 717 Brt.) nabij de NF 10-boei op een mijn. Hierbij kwamen tien bemanningsleden en zeven man legerpersoneel om het leven. De sleepboten DEXTEROUS (1942 - 1350 lpk.) en AMERICAN SALVOR (1943 - 1200 lpk.) voeren uit ter assistentie doch het schip was verloren. De Dexterous en de ANTIC (1943 - 1350 lpk.) waren sleepboten van de



Geborgen éénmans-onderzeeboot van het type "Biber".

Assuranceklasse welke met een Nederlandse bemanning (L. Smit & Co.) waren ingezet in het gebied van de Westerschelde. In het hoofdstuk Sleepboten volgt hierover meer. Op 7 december liep van een uitgaand konvooi het in ballast varende Libertyschip SAMSIP (1943 - 7176 Brt.) op een mijn nabij de boei NF 11 (ongeveer Blankenberge). Het schip vloog in brand en de sleepboot SEA GIANT (1920 - 508 Brt.) assisteerde nog, maar de Samsip was verloren. Het werd met kanonvuur tot zinken gebracht.

De Samsip was één van de in Amerika gebouwde Libertyschepen welke voor lange tijd aan Engeland werden uitgeleend. De Engelsen prefereerden het om deze schepen namen te geven met het voorvoegsel SAM. In totaal zijn ongeveer 200 Liberty's uitgeleend aan de Engelsen.

Op 12 december 1944 liep het Panamese schip LOOKOUT (1932 - 5339 Brt.) op één van de vele wrakken ter hoogte van Knokke en ging verloren. Het schip heeft zijn naam geen eer aangedaan en we vermelden hier een deel van het rapport van de Nederlandse loods omtrent dit ongeval.

Ik kwam Dinsdag 12 December 1944 ten 12 uur aan boord van het Panameesche M/S "LOOKOUT" ter reede van Terneuzen. Ik was geheel op de hoogte van den toestand van het vaarwater. Voorloopig werd er geankerd om de vertrek-beurt in het convooy af te wachten.

Ten 13u15 werd ankerop gegaan en als op één na het laatste schip naar buiten gevaren. Het was begin ebtij, wind West 3, zicht 4 mijl. De gemiddelde vaart van het convooy was 5 mijl.

Ten 17u10 werd boei N.F. 14 dicht aan BB gepasseerd, waarna de vaart werd vermeerderd tot 7,5 mijl.

Mede door het intreden der schemering nam de zichtbaarheid, hetwelk geleidelijk daarvoor al was verminderd, af tot 1,5 à 2 mijl.

Er werd waargenomen dat de voorganger bezuiden een in het zicht komende wrakboei koerste. Om dit schip niet uit het oog te verliezen werd met koers 231 r.w. ook om de zuid van het wrak gehouden. Toen genoemde wrakboei om 17u25 op 4 streken en naar schatting op 1/2 à 1/4 mijl gekomen was, werd zwaar stooten gevoeld en onmiddellijk gestopt met de machine. Direct nam ik 2 peilingen. N.F. 13 253, r.w. en de wrakboei 271 r.w. De N.F. 14 kwam eerst later toen de duisternis geheel was ingetreden te zien. Het schip zat geboeid en kreeg zwaar slagzij over stuurboord. De reddingsboten werden te water gelaten, successievelijk bemand en weggestuurd naar het escortevaartuig Grassholm, hetwelk in de nabijheid bleef. Er werd om sleepbootassistentie gevraagd.

Met eigen machine kon niet meer gewerkt worden, daar de machinekamer vol water liep. Ten 22u30 werd het anker geworpen en ten 22u45 verliet de Kapitein, de loods en eenige opvarenden in de laatste reddingsboot, het schip, daaraan nog met een lijn verbonden blijvend. De ankerketting liep niet uit, hoewel de band-stopper los was gelaten. Ten 23u30 kwam de sleepboot Antic en deze seinde "Beter to wait for daylight".

Gingen ten 1u15 van den 13en December aan boord van het escortevaartuig GRASSHOLM (1943 - 545 Twvpl.).

Ten 8u30 ging men weer aan boord van de Lookout, die inmiddels met een slagzij van minstens 30° drijvende en ten anker lag. Met de Kapitein van de sleepboot, welke mede aan boord was gegaan, werd besloten om geen verdere pogingen tot berging te doen, vanwege het zeer groote gevaar, door de steeds toenemende slagzij. Het schip kapseide tenslotte ten 12u30.

Aldus opgemaakt, Terneuzen, 14 December 1944

Naar aanleiding van dit rapport van de Nederlandse loods dient vermeld te worden dat reeds op 28 november de loodsdiensten min of meer hervat waren. Dit gebeurde vanuit Oostende en Terneuzen. De zo gewikt en gewogen verhouding tussen Nederlandse en

Belgische loodsen was in die dagen 2: 1, Belgisch-Nederlands. Ook is de snelle hervatting van de loodsdiensten te danken aan een aantal Nederlandse loodskotters welke in de meidagen van 1940 waren uitgeweken naar Engeland. In totaal lieten twee Belgische en één Nederlandse loods het leven bij het verloren gaan van schepen.

Op 15 en 18 december deden de mijnen opnieuw hun werk. Achtereenvolgens gingen de FORT MAISONNEUVE (1943 - 7130 Brt.) en de STEEL TRAVELLER (1922 - 7056 Brt.) verloren.

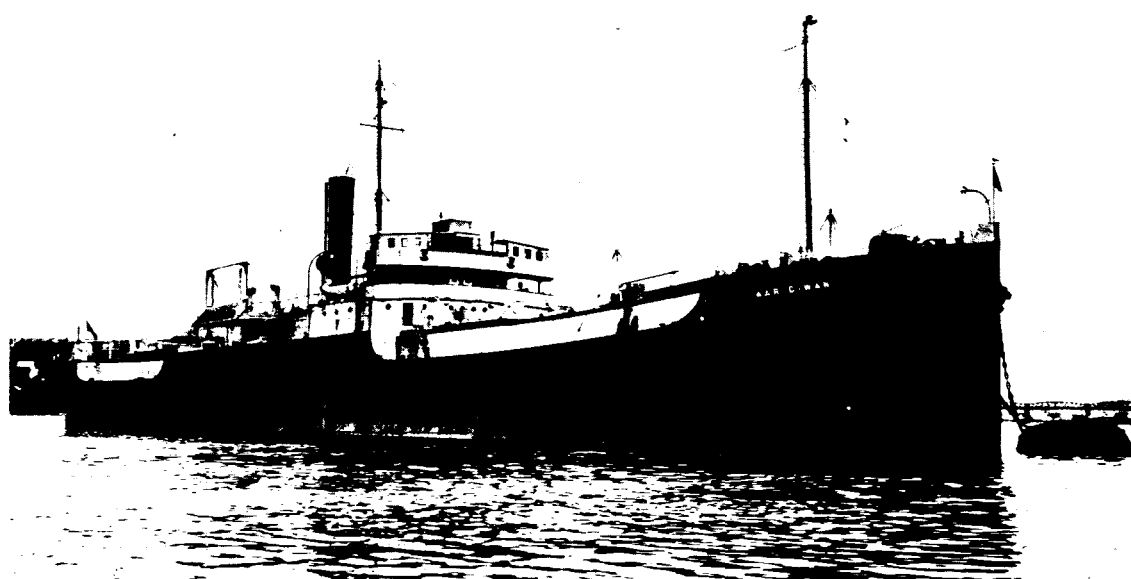
Op 16 en 23 december boekten Duitse "Midget Submarines" succes. Zij torpedeerden vervolgens de Engelse tanker WAR DIWAN (1919 - 5551 Brt.) in de Wielingen en ter hoogte van Borssele het vrachtschip ALAN A DALE (1938 - 4702 Brt.). De Alan A Dale vloog in brand en de ter assistentie uitgevaren sleepboten zagen geen kans het vuur te blussen. Het wrak werd later op de zee kaarten aangeduid als "Allandsdale", maar dit is onjuist.

Op 24 en 25 december legden Duitse oppervlakte-eenheden mijnen in de konvooiroute hetgeen op 24 december tot gevolg had dat het in ballast varende schip EMPIRE PATH (1943 - 6140 Brt.) ter hoogte van Oostende verloren ging.

Begin januari 1945 ging nog een tweetal marineschepen verloren, te weten de Amerikaanse marinetanker ZEPHYR (1920 - 1769 Brt.) en het Engelse hulpvaartuig HAYBURN WYKE, een ex-trawler van 324 Brt.

In de periode van 13-15 januari trachtten Duitse oppervlakte-eenheden meerdere malen tot de Scheldemond door te dringen echter zonder succes. De Britse marine verhinderde dit en leverde onder andere slag ter hoogte van Westkapelle (Zld.).

Op 18 januari ging de Engelse Liberty SAMVERN (1943 - 7176 Brt.) verloren als gevolg van een mijnexplosie. Het schip was ingedeeld in een uitgaand convooi waarbij zich ook het landingsvaartuig LST 239 bevond. Uit het rapport van de toenmalige Nederlandse loodskwekeling ontleenen we het volgende.



De Engelse tanker War Diwan. Slachtoffer van een Duitse Biber.

Op 18 januari 1945 om 12.00 uur kwamen de Belgische zeeloods en ik aan boord van H.M. LST 239. De wind was Z.W. kracht 6/7. Om 13.20 uur gingen wij anker op en waren om 13.30 uur slaags onze plaats innemend volgens de convooi-orders.

Het schip werd naar buiten geloodst door de loodseerling onder toezicht van bovengenoemde loods.

Bij positie 14 kregen wij orders door middel van de radio en later door middel van de Aldis-lamp, de convooispeed op te voeren tot 8 mijl. Door de sterke wind en zee waren wij genoodzaakt 2 tot 3 streken drift te sturen, zodat er van werkelijk convooivaren geen sprake was.

Om 19.00 uur passeerden wij de N.F. 11 aan bakboordzijde. Ongeveer 1/2 cable van ons was het Engelse stoomschip Samvern. Onze snelheid was ongeveer 8 mijl.

Ongeveer 19.05 zagen wij, dat er een hevige ontploffing was aan bakboord achterschip van bovengenoemd schip, gevolgd door een grote steekvlam. Onmiddellijk zetten wij de machines op stop en gaven hard bakboordroer, tot we 180° z.w. voorlagen, zodoende de N.F. 11 aan bakboord houdende. De LST-commander stelde zich in verbinding met het escortevaarttuig, dat ons orders gaf hulp te verlenen en schipbreukelingen op te pikken. Wij gingen stuurboord rond en voeren langzaam naar het wrak, dit ruim aan bakboord houdend. Na ongeveer 10 minuten zagen wij op stuurboord boeg een wit licht, wat bleek een reddingsboot te zijn met overlevenden. Om 19.30 uur hadden wij 41 overlevenden opgepikt. We bleven tot 21.00 uur in de nabijheid van het wrak en zochten met de zoeklichten naar meerdere drenkelingen tussen het vele wrakhout. Onze pogingen bleken jammer genoeg vruchteloos te zijn en het escortevaarttuig gaf ons orders de reis te vervolgen: zelf in de nabijheid van het wrak blijvend.

Het wrak (Positie ongeveer 51.22.20 N. 3.4 O.) was intussen gebroken en het voorschip dreef laag op het water in Noordoostelijke richting. Wij vervolgden de reis met een snelheid van 7 mijl tot aan de N.F. 8, waarna volle kracht stomend tot plaats van bestemming. Arriveerden aldaar 19 Januari 1945 om 19.00 uur.

Tot zover het rapport van de loodskwekeling.

Uit het rapport van de Engelse kapitein bleek later dat een van de reddingsboten was omgeslagen. In totaal kwamen 18 mensen om het leven, te weten de Belgische loods, de Engelse loods, 7 bemanningsleden en 9 man landmachtpersoneel.

We kunnen in dit geval wel stellen, dat het slechte weer oorzaak is geweest van het omslaan van een der reddingsboten. Bij andere gezonken schepen is vaak het te snel verlaten van het schip oorzaak geweest van slachtoffers. Er staat immers in de Wie-lingen te weinig water om een schip geheel onder water te doen verdwijnen.

Op 22 januari hadden de Duitse E-boten weer eens succes. Zij torpedeerden ter hoogte van Oostende het Engelse schip HALO (1919 - 2365 Brt.) en op 26 februari liep het Lykesschip NASHABA (1921 - 6062 Brt.) op een mijn, ook ter hoogte van Oostende. In de nacht van 20 op 21 februari voeren Duitse E-boten weer uit om mijnen te leggen in de konvooiroute, doch zij werden ontdekt. Zij probeerden het opnieuw en wel in de nacht van 23 en 24 februari en op 24 en 25 februari*. In genoemde nachten werden zij niet ontdekt en zagen kans mijnen te leggen, die hun noodlottig werk deden.

Achtereenvolgens gingen verloren: de AURETTA (1935 - 4571 Brt.) op de 26e, de SAMPA (1943 - 7219 Brt.) de 27e en op 1 maart de ROBERT L VANN (1943 - 7176 Brt.). Tevens nog een aantal kleinere schepen. Bij de Robert L Vann waren geen slachtoffers doch de ramp met de Sampa kostte 16 mensen het leven.

Bij deze ramp kun je wel stellen, dat, hoewel de explosie hevig was, men te overhaast van boord is gegaan. Een reddingsboot, waar ook de kapitein in zat, sloeg om en er werd slechts een gering aantal bemanningsleden gered, onder andere door het Nederlandse kustvaartuig TWEE GEBROEDERS (1929 - 184 Brt.). Andere bemanningsleden

* Ook zijn pogingen ondernomen om met vliegtuigen mijnen af te werpen in de Scheldemond. Of deze succesvol zijn geweest is niet vast te stellen.

konden overstappen op het escortevaartuig H.M.S. MIDDLETON (1941 - 1050 Wvpl.), welke langszij was gegaan. Onder de 16 slachtoffers bevond zich de Nederlandse loods.

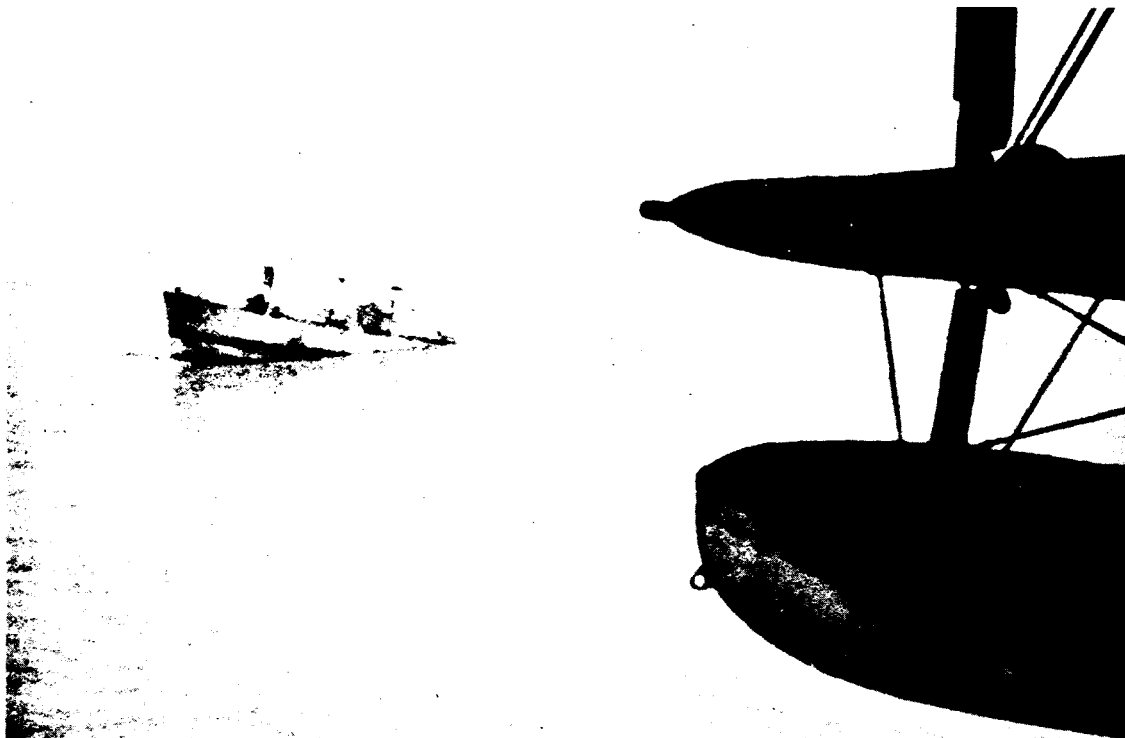
In de nacht van 18 op 19 maart konden de Duitse eenheden opnieuw met succes mijnen leggen, met het gevolg dat verloren gingen: SAMSELBU (1944 - 7253 Brt.), EMPIRE BLESSING (1945 - 7062 Brt.) en een aantal kleinere eenheden. De Liberty HADLEY F BROWN (1944 - 7176 Brt.) werd beschadigd en later naar Antwerpen gesleept.

Hoewel de konvoiroute voortdurend geveegd werd door mijnenvegers, de RAF constant patrouilleerde en Britse oppervlakte-eenheden de hele Westerscheldemond bewaakten, zagen Duitse eenheden steeds weer kans om door te breken. Een van die doorbraken was in de nacht van 21 op 22 maart. Mijnen van een nieuw type werden met succes uitgezet.

De Libertyschepen CHARLES D. McIVER (1943 - 7176 Brt.) en ELEFThERIA (1944 - 7244 Brt.) zonken; de SVERRE HELMERSEN (1945 - 7176 Brt.) en de JAMES G. BLAINE (1942 - 7176 Brt.) werden beschadigd.

De Eleftheria was een Libertyschip welk door de War Shipping Administration in Houston (USA) aan de Griekse regering in bare-boat charter was gegeven. Op het schip bevond zich ten tijde van haar ondergang een Nederlandse loods die we hier aan het woord laten.

Op 22 maart 1945 werd ik te 9.50 uur bemand op het Griekse stoomschip Eleftheria, liggend ten anker in het pas van Terneuzen tussen No. 5 en 6 zwart. Het schip had een Belgische rivierloods aan boord. De gezagvoerder deelde me mede dat het schip gewone magnetische kompassen had, met zeer geringe devianties en dat het schip volle kracht 12,5 mijl liep, met 42 slagen zouden we ongeveer 7 mijl lopen. Ons konvooinummer was 18. De orders waren om te vertrekken 11.30 uur en aangezien wij het negende schip



Engelse verkenningsvliegtuigen met aan boord o.a. Belgische officieren werden ingezet om de Duitse éénmans-onderzeebootjes te verkennen. Hier wordt de gezonken Liberty Samvern verkend.

waren, vertelde ik de kapitein, dat wij ongeveer om 11.50 uur anker op zouden gaan. Ik vertelde de gezagvoerder, dat er gedurende de laatste tijd vijandelijke actie had plaats gevonden langs de te volgen route en adviseerde hem zijn reddingsmiddelen nog eens na te kijken en de bemanning hun zwemvesten te doen dragen. Dit vertelde ik ook aan de Amerikaanse marine-officier, die het bevel voerde over het aan boord zijnde Amerikaans marinepersoneel. Tevens vertelde ik hem, dat indien ons iets zou overkomen, we bijna zeker voldoende tijd hadden, en dat er op de te volgen route te weinig water zou staan om een schip geheel te doen ondergaan.

De gezagvoerder volgde mijn raad op, want voor we vertrokken liet hij sloepenrol houden en iedereen zijn zwemvest aandoen. Om 11.20 uur gaf de commodore het teken om ketting te korten en nadat vervolgens de nummers 11 - 12 - 13 - 14 - 15 en andere blijkbaar meer haast hebbende hogere nummers anker op waren gegaan, hieuwden wij 11.45 uur het anker thans en zwaaiden het schip rond. Toen we slaags lagen waren wij het negende schip in de lijn.

Wij voeren met afwisselende vaart tot No. 6 Rood. Daarna met een vrij regelmatige vaart van niet meer dan 7 mijl (42 slagen) tot waar zich het wrak van de Steel Traveller bevindt. Om 13.05 uur passeerden wij de wrakboei die zich het dichtst bij NF 17 bevindt.

Aangezien het binnenkomend konvooi benoorden NF 13 langs kwam werd ons konvooi gedwongen vrij noordelijk van de boeien te varen.

Wij passeerden ± 2 cables ten Noorden van NF 13 en stuurden 250° op het stuurkompas, deze koers bracht ons ongeveer $1\frac{1}{2}$ cable ten noorden van NF 12. Hoewel de commodore geen verhoging van vaart had geseind, heeft hij toch ongetwijfeld de vaart opgevoerd. Bij het passeren van NF 12 seinde de commodore H.Z. 2 - vorm dubbele lijn -. Wij passeerden NF 12 ten 14.25 uur, ik zag, dat nummer 19 het sein U.V. opzette, hetgeen betekent, sluit op. Ik heb niet van onze marconist vernomen of dit een over de radio gekomen bericht was. U.V. is echter een standing order in een konvooi. Nummer 19 voer op ongeveer $2\frac{1}{2}$ cable afstand van ons.

Tussen het passeren van het wrak van de Steel Traveller en NF 12 hadden wij het aantal slagen van de machine opgevoerd tot 55. Toen echter bleek, dat we met deze vaart nog niet de juiste positie in de konvooi-informatie konden behouden, voerden we het toerental op tot 60.

Stuurboordcolom passeerde ten Noordoosten NF 11 en bakboordcolom ten Zuiden van NF 11. Mijn bedoeling was ook ten Zuiden van NF 11 te gaan. Hoewel strikt genomen beide coloms ten Noorden van NF 11 hadden moeten passeren is het vrij normaal, dat beide coloms aan verschillende zijden passeren.

Ongeveer $1\frac{1}{2}$ mijl ten Westen van NF 11 liep nummer 19 op een mijn *. Zij werd getroffen aan stuurboord ter hoogte van de achtermast, voor zover ik kon zien. Ik liet onmiddellijk de machines stoppen en verzocht de seiner nummer 19 te vragen of zij assistentie nodig hadden. De seiner deed dit onmiddellijk. Direct na de ontploffing aan boord van nummer 19, werd hier aan boord van de Eleftheria "general alarm" gegeven. Ongeveer 2 minuten nadat No. 19 dat ongeluk was overkomen, trilde ons schip hevig en werd ik de lucht ingeslingerd en kwam even later weer aan dek terecht. Vermoedelijk een of twee seconden ben ik buiten bewustzijn geweest. Het eerste wat ik zag, was het snel rijzen van voor- en achterschip tot ongeveer een L. van 30° ten opzichte van het diepvlak. Het schip bleek gebroken te zijn precies voor de brug, de beide helften bleven echter door het bovendeck vermoedelijk tesamen verbonden.

Voor de ontploffing waren op de brug met mij de 2e stuurman en roerganger, de seiner en nog een andere U.S.A. navalrating en de gunnery officer. Deze weet ik definitief dat zij er waren, vrij zeker waren er echter ook twee of meer gunners.

Toen ik tot mezelf kwam, was alleen de gunnery officer er nog. Hij zag er onherkenbaar uit, als hij niet gezegd had, dat hij een gunnery officer was, zou ik hem voor een bemanningslid

* No. 19 was de Charles D. McIver.

hebben gehouden.

Ik vertelde tevens dat er geen haast was om het schip te verlaten. Deze officier gedroeg zich buitengewoon moedig, hoewel hij door de ontploffing zijn rug bezeerd had en veel pijn had. De seiner was van de brug in het water geworpen. Een van de gunners was van de brug in de stuurboordboot geslingerd.

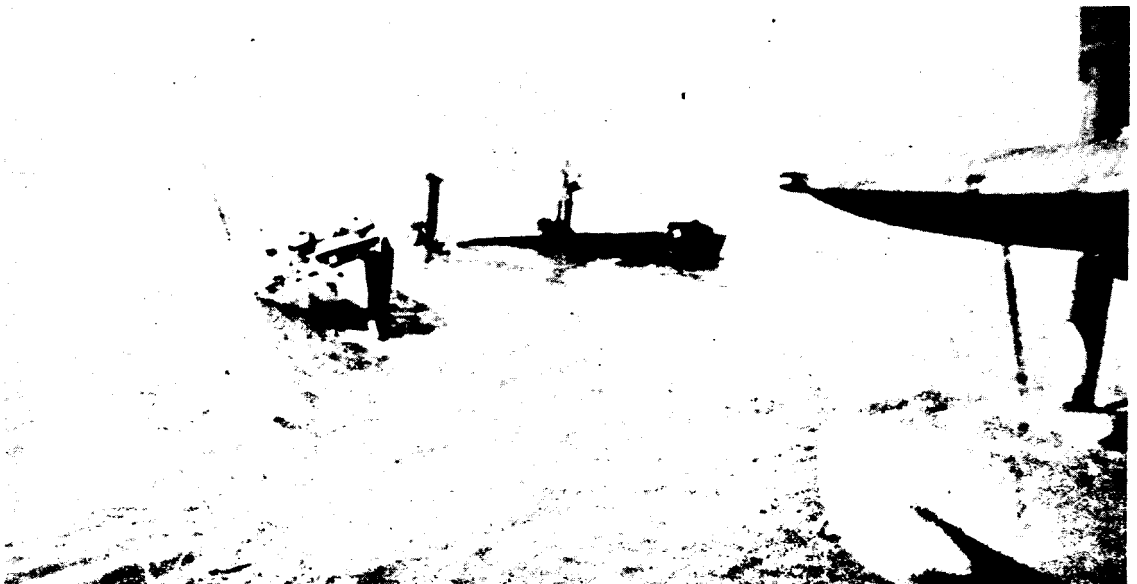
Tesamen met de gunnery officer zag ik, dat de bemanning zich in de boot had begeven. Ik weet niet wie hiervoor order had gegeven. Ik riep de mensen toe, dat er geen haast was om het schip te verlaten.

Aangezien wij geen spoor van de gezagvoerder zagen, zijn wij naar zijn hut gegaan om hem te zoeken. Hij was er niet en vonden hem aan dek van een rescuelaunch van de Royal Navy, die inmiddels langszij was gekomen. Ik verzocht hem telling te houden van zijn bemanning. Ondertussen zijn de gunnery officer en ik nog verschillende hutten doorgegaan op zoek naar leden van de bemanning en naar journalen en confidential books. In de hutten was het een geweldige ruïne, alles lag door elkaar, deuren ontzet en uit de scharnieren gevlogen. Iemand die zijn zwemvest niet aan had, zocht zich verloren in de rommel. Uitgezonderd het journaal en seinjournaal, bleef dit zoeken vruchteloos. Het is mogelijk, dat de gezagvoerder deze had meegenomen. De commander van de rescue launch vertelde ons dat hij na afloop van de "show" toch nog terug wilde om te kijken naar confidential books - papers and charts.

De schade op de brug was enorm, de binnenschoorsteen (luchtdicht) was de lucht ingeslingerd en van de brug weggeblazen. Enige van de betreffende aanwezigen werden van de brug geslingerd, waarvan minstens twee in het water. Een U.S.A.-sailor kwam zwaar gewond van de brug in stuurboord reddingsboot terecht. Deze voorste boot aan bakboordzijde was buitenboord, hij hing omgekeerd aan de davids. Ik vermoed dat de mijnontploffing plaatsvond aan bakboordzijde ter hoogte van het ketelschot.

Ruim III, dat goed zeeklaar was gemaakt, lag na de ontploffing geheel open en stond vol water. Veel opvarenden en de gewonden waren in zeer korte tijd in 3 boten gevierd. Ik wil niet zeggen dat er paniek ontstond na de ontploffing, maar de eigen bemanning was buitengewoon vlug in de boten. Alle drie kwamen goed te water.

Toen de bemanning later bemerkte dat het schip niet verder zonk en ook vermoedelijk dacht dat de gunnery officer en ik nog steeds aan boord waren, kwamen enige Grieken terug om te kijken wat ze nog van hun persoonlijke bezittingen konden redden.



Het wrak van de Griekse Liberty Eleftheria.

Onder de U.S.A.-matrozen waren er verschillende vrij zwaar gewond, maar zonder uitzondering hebben zij zich voorbeeldig gedragen. De bemanning bij het voorkanon bleef op zijn post, totdat zij orders kregen van de gunnery officer om het schip te verlaten.

Toen wij dit gedaan hadden gingen we terug naar de verschansing om met de gezagvoerder en commandant van de rescue launch te praten. De gezagvoerder had weinig te zeggen, de commandant raadde ons aan het schip te verlaten. Aangezien ik van een collega vernomen had, dat het de gewoonte was om het anker te laten vallen voor men het schip verliet, vroeg ik de commander van de rescue launch wat voor mening hij hieromtrent had. "Usual thing to do" was zijn antwoord. Ik ben toen naar voren gegaan en heb het anker laten vallen. Daar er geen normale kettingsluitingen in de ketting zaten maar patent-schalmen, kon ik moeilijk uitmaken hoeveel ketting ik heb gestoken, vermoedelijk echter 45 v.d.m. Het schip maakte toen nog vaart over de grond.

Aangezien er vrij veel gewonden waren ben ik nog op zoek gegaan naar verbandtrommels en vond er één op de onderbrug. Deze heb ik toen aan boord van de launch geslingerd. De commandant drong er op aan zo spoedig mogelijk het schip te verlaten, daar hij anders weg zou stomen. De gunnery officer verzocht mij voor hem het schip te verlaten, een verzoek dat ik kan begrijpen en waaraan ik ook onmiddellijk gevolg heb gegeven.

Voor het verlaten heb ik nog geprobeerd een peiling te nemen van de positie maar het kompas was uit de ketel gevlogen. Ik vermoed echter dat het precies in de lijn van NF 12 - NF 11 ligt of misschien iets ter bezuiden.

Aan boord van de launch werden we uitstekend behandeld; voor de liefhebbers en voor degene die het nodig meende te hebben was er plenty alcoholhoudende drank. We kwamen tot de conclusie dat alleen de 3de machinist vermist was.

Deze launch bracht ons naar de LST 430, die bestemd was voor Engeland. Hier aan boord meldde ik me bij de commandant, die me verzocht om me eerst te gaan wassen en te laten verbinden.

Op het moment van de ontploffing had ik een kijker om mijn hals hangen en deze is blijkbaar tegen mijn kin opgevlagen en had mijn tanden beschadigd. Toen het meeste vuil van mijn gezicht en haar was verwijderd werd mijn kin door een matroos verbonden. Hiermee klaar zijnde, voelde ik ook nog een vermoeid gevoel in mijn rechter scheenbeen onder de knie. Het bleek echter dat dit een diepe snijwond was. Deze werd verbonden met een snelverband. Nu kon ik ook niet meer op dit been steunen en werd ik in de wardroom gedragen en op een bank neergelegd. Het was toen ongeveer 4.00 uur.

De commandant, die toen ongeveer 137 overlevenden aan boord had, kreeg orders om naar Vlissingen terug te komen. Hier kwam een dokter aan boord en vermoedelijk een Nederlandse marine-officier. De gezagvoerder kreeg orders om naar Antwerpen door te varen, dit was ongeveer 10.00 uur. De commandant liet mij vragen, wat het sein was voor een rivierloods. Ik vertelde dat hij moeilijk of geen rivierloods voor Terneuzen zou krijgen, maar dat ik bereid was hem te komen helpen als hij een stoel op de brug kon plaatsen. Dit aanbod werd aanvaard en ik heb de LST 430 naar Terneuzen geloodst vanuit de rede van Vlissingen.

Voor Terneuzen moesten we lang op een rivierloods wachten. Wij hebben enige malen achteruit moeten slaan om niet naast de haven te geraken. Vanuit Terneuzen vernamen wij, dat de rivier niet geschikt was om bij nacht te bevaren, maar dat alles gedaan zou worden om de plaats van bestemming te bereiken, hetgeen ook gelukte om ongeveer 2.00 uur 's morgens 23 maart. Hier aan boord werd ik eerst door een dokter onderzocht en van het schip werd ik per brancard naar een hospitaal gebracht. Om 10.00 uur 's morgens ben ik per brancard in een Rode Kruis-auto van het hospitaal naar Brussel gebracht.

Aldus de loods die er goed van af kwam tesamen met de bemanning. Er kwam slechts één man om het leven in de machinekamer.

We naderen de nadagen van de Tweede Wereldoorlog en Hitlers rijk stond op instor-

ten. Nog één keer zag een flottielje van 12 Duitse Schnellboten kans door te breken en mijnen te leggen. Dit gebeurde in de nacht van 12 op 13 april 1945, kort voor de capitulatie van het Derde Rijk.

De navolgende schepen werden door mijnexplosies beschadigd: CONAKRAIN (1937 - 4876 Brt.), BENJAMIN H. BRISTOW (1943 - 7191 Brt.), HORACE BINNEY (1942 - 7176 Brt.). Laatstgenoemde werd naar de Thames gesleept doch brak daarna in tweeën. Verloren ging op 16 april 1945, als laatste schip in de Scheldemond, de tanker GOLDSHELL (1931 - 8208 Brt.). De ondergang van de Goldshell was daarom een trieste zaak, omdat het schip de gehele oorlog dienst had gedaan. Ze had meerder luchtaanvallen doorstaan en ging ten onder enkele weken voor VE-DAY (8 mei 1945). Het schip was geladen met vliegtuigbenzine van een zeer hoog octaangehalte en bleef dagen branden. Er waren slechts 10 overlevenden, zodat 36 zeelieden omkwamen, waaronder de Belgische loods.

Over de oorzaak tast men eigenlijk in het duister. Er wordt aangenomen dat geen mijnexplosie de oorzaak van de ondergang was, doch overlevenden spreken van een explosie aan boord. Ook kan als mogelijke oorzaak worden genoemd een Midget-submarine.

Op 8 mei 1945, VE-DAY, was de strijd gestreden. De oorlog was voorbij. Wat bleef was het ondergelopen land, verwoestte huizen, menselijk leed en in de Scheldemond een groot aantal scheepswrakken.

In meerdere publikaties welke zijn verschenen over de "Slag om de Schelde" wordt gesproken over geringe tot te verwaarlozen verliezen aan geallieerde schepen. Een opmerking hierover is zeker op zijn plaats.

Hoewel de verliezen voor de geallieerden in aantal wellicht te verwaarlozen waren aan

TO: ARMY
(R) ARMP, C IN C NORM, NOIC OSTEND

FROM: FO BELGIUM

IMPORTANT CONFIDENTIAL

NOIC Ostend 16 1544Z. Following information obtained from sources indicated,

- (a) ML 207 at 4 cables MME 216 at 5 cables and HMS SEAHAM at 2 miles from GILDSHELL report no underwater shock felt and no disturbance of water observed.
- (b) ML 207 and HIME 1399 obtained no acidic reaction from explosion.
- (c) Ships engineer on watch and another engineer in deck cabin aft felt slight explosion estimated in vicinity of pump room under bridge. No information whether fire or explosion occurred first. Main engines not affected.
2. Ship was 5th in convoy speed approx. 7½ knots following close astern of next ahead. Cargo 8000 tons 100 octane spi-it.
3. All observers report no external damage visible on hull or deck.
4. Consider mine unlikely cause of this casualty.

T.O.O. 21 1255Z

T/P P/L Orig. by COM M/S Belgium MEK

Ref; Sinking GOLDSHELL.

Dist; 1-6,12,13,18,20,26,28,42.

Telegram met betrekking tot het zinken van de tanker Goldshell.

het eind van de oorlog, zijn toch vrij veel schepen verloren gegaan. Indien we de gezonken en beschadigde schepen bij elkaar optellen, en dan alleen in de Scheldemond, komen we tot een tonnage van 160.000 Brt. Daarnaast gingen er zo'n 30 verschillende landingsvaartuigen, een zestal mijnenvegers en nog kleiner materiaal verloren.

Het verdient aanbeveling even stil te staan bij de visserij in die oorlogsdagen. De visserij was op beperkte schaal voortgezet, meestal met een Duitse wachtpost aan boord. Nadat in oktober-november 1944 de oorlogshandelingen op het land voorbij waren begon men weer te vissen. Dit was een zeer gevaarlijke zaak vanwege het mijnengevaar. In het voorjaar van 1945 zijn meerdere vissersschepen op een mijn gelopen zoals de B121, O 143, PL 76, BR 56, O 114 en anderen.

De vissers deden ook nog iets anders dan vissen en gingen op de kaapvaart. Zij gingen met laag water op de wrakken van gezonken schepen en haalden daar grote hoeveelheden militaire rantsoenen vanaf. Meestal noemde men dat "steken", d.w.z. met een lange stok prikken in de ruimen, en zo haalden ze vele blikken megt eierpoeder, corned-beef of zakken meel van boord. Na verloop van tijd werden de stokken steeds langer en de ruimen leger. De wrakken kregen bij de vissers bijnamen als de "prikboot" (Samselbu), brandboot (Goldshell).

Ook spoelden talloze balen Amerikaanse bloem aan op de kust van Walcheren en deze dreven onder andere bij het dijkgat van Rammekens het geïnundeerde deel van Walcheren binnen. Deze bloem was ondanks aantasting door het zeewater vaak nog goed te gebruiken. Ook heeft menigeen wel eens een blik met chocolade of sigaretten gevonden.

Nog een paar opmerkingen over de Duitse "dwergonderzeeboten".

Verschillende vissers zagen meerdere malen deze duikbootjes achter de wrakken van gezonken schepen liggen. Zij lagen te wachten op in- of uitgaande konvooien. Zij waren echter in de sterke Scheldestroom moeilijk te besturen en één hiervan strandde op het strand nabij Cadzand. Hierbij constateerde men dat deze boot een torpedo en een mijn bij zich had. Het is wellicht zo geweest, dat zij eerst probeerden een schip op een mijn te laten lopen om dan in de verwarring nog een torpedo te lanceren op een volgend schip. Hun verliezen zijn zeer hoog geweest. Van de types Biber en Molch werd 60% uitgeschakeld.

Na de tweede Wereldoorlog is veel gepubliceerd over de strijd om de Schelde. Alle geschiedschrijvers konden maar tot één conclusie komen, namelijk dat het strategisch belang van de Schelde en de havens van Antwerpen van doorslaggevende betekenis zijn geweest voor het verslaan van Nazi-Duitsland. De geallieerde opperbevelhebbers hebben hierover in de jaren 1943-1944 nogal eens verschil van mening gehad. Wat dat betreft hadden ze van Napoleon kunnen leren, wat ook hier past voor nu en altijd het Franse spreekwoord: l'Histoire se répète (de geschiedenis herhaalt zich).

Het loodswezen

Een loods, in het woordenboek staat: wegwijzer en raadgever voor de kapitein. Het woord "loods" is waarschijnlijk afkomstig uit het Engels, namelijk leadsman, hij die het lood (peillood, pilot) hanteerde.

Reeds in het oude Egypte maakte de scheepvaart gebruik van loodsen en aan de Vlaamse kust, de Zeeuwse stromen en de Schelde waren reeds in de middeleeuwen loodsen actief. Dit waren dan meestal vissers, ter plaatse goed bekend, welke hun diensten aanboden aan kapiteins van vreemde schepen. Ook in die tijd werden schippers door het zeerecht van Oléron en van Visbuy verplicht om van de diensten van een loods gebruik te maken. In een ordonnantie van Philips II uit 1563 staat:

"Om alle perikel van lijf, schip en goet te schouwen sal die schipper gehouden sijn tot alle plaetsen daar het van node of gewoonlijk is, een lootsman of piloot te nemen en wesende in gebreke het selve te doen sal t'elker reyse verbeuren vijftig gouden realen."

We weten niet zoveel omtrent het loodswezen van vóór 1830. Veel archiefmateriaal is verloren gegaan doch een visser-loods van vóór 1830 is Frans Naerebout, wiens standbeeld in Vlissingen staat. Hij is vooral bekend geworden door zijn redding van passagiers en bemanning van het VOC-schip "Woestduyn", dat gestrand was op de rassen in de mond van de Westerschelde. Frans Naerebout zag kans, samen met zijn broer en een zevental vissers, 87 mensen te redden. Hij heeft zich ook verdienstelijk gemaakt bij de VOC-schepen "Voorland" en "Zuiderburg", die hij onder moeilijke omstandigheden wist binnen te loodsen. Op zijn standbeeld in Vlissingen staat dan ook: Moedig redder van schipbreukelingen. Onverschrokken loods. Woestduyn 1779, Zuiderburg 1788, Voorland 1795. Frans Naerebout, geboren op 30-08-1748 te Veere en overleden in Goes op 29-08-1818. Hij ligt begraven in de Grote Kerk te Goes.

In de Franse tijd werd het loodswezen min of meer georganiseerd. In 1814 kwam er een vast loodsstation in Vlissingen en ook ontstond het onderscheid tussen binnen- en zee-loodsen. In Nederland kwam het loodswezen onder de Marine hetgeen tot 1980 zo is gebleven.

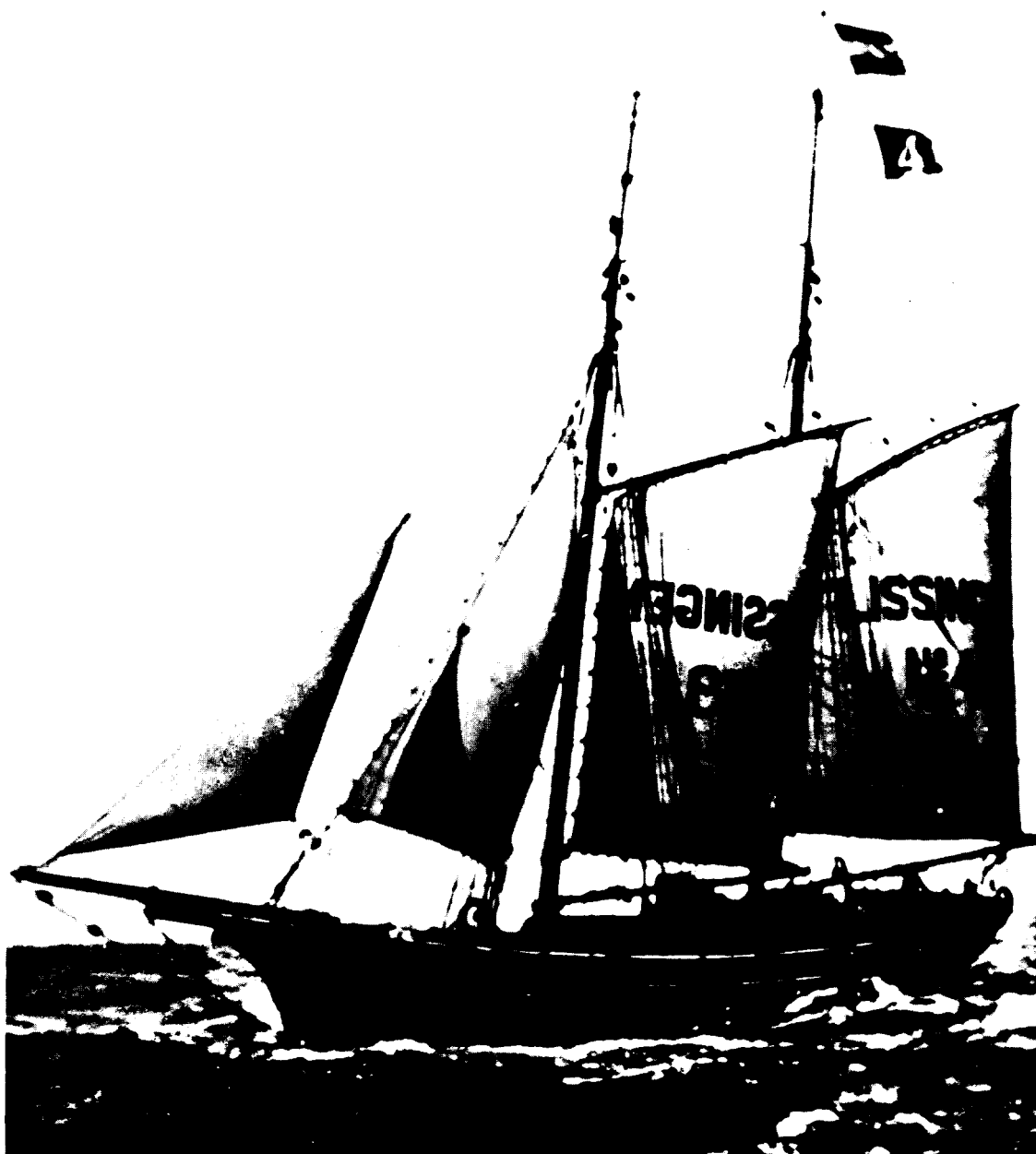
In die jaren werden voor de beloodsing vissersvaartuigen gebruikt doch geleidelijk aan ontstonden speciale loodsvaartuigen. Deze "loodskotter" werden te Antwerpen, Oostende, Dordrecht of Kapelle aan den IJssel gebouwd en hadden een lengte van ongeveer 20 meter. Later ontstonden de loodsschoeners, snelle schepen met een lengte van 30 meter, klipperstevens en overhangende spiegel.

In 1875 werden dergelijke schepen ook van ijzer gebouwd, maar omstreeks 1900 kwamen de eerste stoomloodsvaartuigen. Deze stoomloodsvaartuigen waren een grote vooruitgang doch het duurde nog tot omstreeks 1930 voordat de laatste zeilkotter was verdwenen.

Het loodswezen op de Schelde en in de Scheldemond is altijd een bijzondere zaak geweest, mede door de zogenaamde "Scheldekwestie". In het Scheldetractaat van

1839 komt namelijk voor dat België en Nederland gezamenlijk voor de beloodsing op de Schelde en het kanaal Gent-Terneuzen zullen zorgen. Iedere gezagvoerder kan zelf kiezen tussen een Belgische of een Nederlandse loods. Dit tractaat heeft geleid tot vele incidenten doch ook voor een eerlijke rivaliteit tussen de loodsen op de Schelde. De verhalen hierover leven nog altijd voort.

Incidenten als opzettelijke aanvaringen tussen de loodsboten, verschillende seinen tussen kapiteins en loods, dit in tegenstelling tot afspraken omtrent het voeren van de loodsvlag. De rivaliteit in de loodsgalley's of zoals de loodsen het noemden: oppositie varen; het om het hardst varen wie het eerst bij een schip was.



Een loodskotter op zee. De Flissingen 4.

De loodsgalley was een open, overnaadse roei- en zeilboot welke met zes riemen geroeid kon worden of met een emmerzeil gezeild werd. Deze galley's werden gebruikt in Vlissingen en waren tot ongeveer 1930 in gebruik.

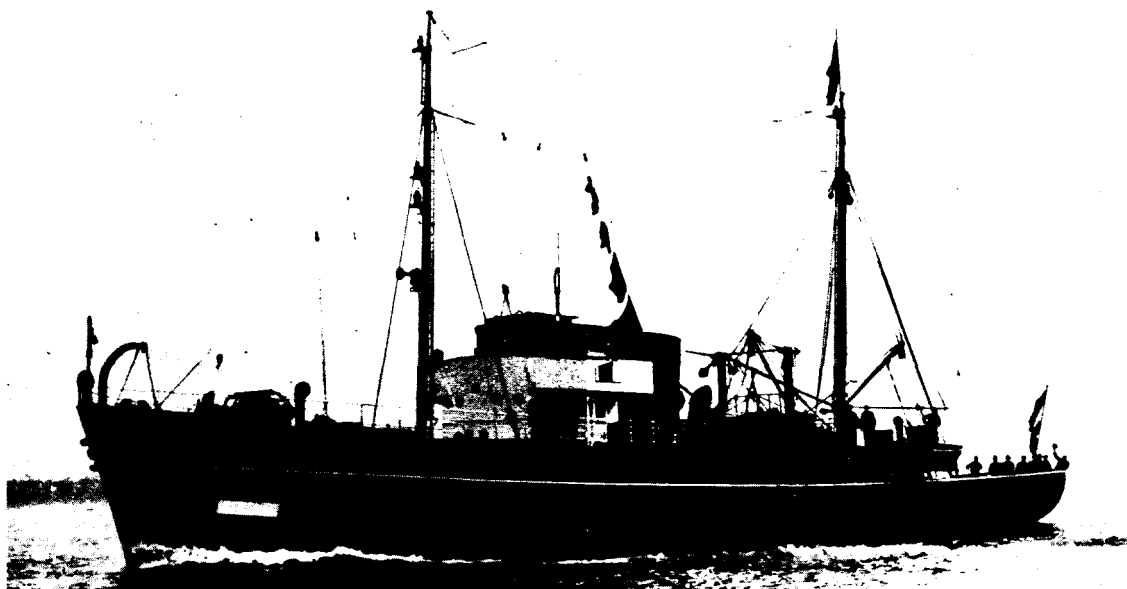
In 1924 besloten Nederland en België om redenen van bezuiniging deze concurrentiestrijd aan banden te leggen. België mocht slechts met één vaartuig in het Oostgat dienst doen en Nederland zou hetzelfde doen in de Wielingen. Na de Tweede Wereldoorlog kwam ook de bekende formule 27,5% voor Nederland en 72,5% voor België tot stand. Deze verhouding wordt bereikt doordat in het Oostgat de verdeling ongeveer 50 : 50 is en in de Wielingen is de beloodsing een bijna geheel Belgische zaak, hoewel er altijd een paar loodsen beschikbaar zijn voor schepen welke een Nederlandse haven als bestemming hebben.

Tegenwoordig liggen er bij de Steenbanken twee Nederlandse loodsbotten: één voor inkomende schepen en één voor uitgaande schepen en in de Wielingen ligt een Belgische loodsboot. Vanuit Vlissingen wordt deze Belgische loodsboot van loodsen voorzien. Dit zogenaamde "tendervaren" wordt door een Belgische loodsboot gedaan die voor tenderdienst op station ligt. Van Nederlandse zijde gaat steeds een loodsboot naar binnen om, indien nodig, loodsen op te halen.

Vanuit Vlissingen verzorgt het Nederlands en het Belgisch loodswezen de "rededienst". Dit houdt in dat de zeeloods welke bij de Steenbank of in de Wielingen aan boord is gekomen, verwisseld wordt voor een rivier- of binnenloods.

Naast zee- of rivierloodsen kennen we ook nog kanaalloodsen (bijvoorbeeld Gent-Terneuzen) en slikloodsen. Deze slikloodsen zijn particulier, doch bewijzen vaak hun nut op de grillige Schelde.

Aan een rijksloods worden zowel in België als Nederland strenge eisen gesteld. Moest in 1835 een loods een goed zeeman zijn en kunnen lezen en schrijven, tegenwoordig moet hij naast een goede gezondheid, in Nederland beschikken over het diploma eerste stuurman Grote Handelsvaart en nog geen 30 jaar zijn. Als aspirant-loods krijgt men een grondige basisopleiding voordat men als loods tweede klasse op kleine schepen dienst mag doen. Na twee en een half jaar volgt dan een aanstelling tot loods der eerste klasse en na een voldoende aantal dienstjaren kan men seniorloods worden. Voor België gelden soortgelijke normen.



Een modern loodsvaartuig van vóór Wereldoorlog II. De motorloodsboot No. 1. Dit vaartuig ging in de meidagen van 1940 verloren als gevolg van een mijnexplosie.

Het beroep van loods is niet altijd zonder gevaren. Sedert 1860 hebben in totaal 11 loodsen direct met een schip het leven gelaten. Achtereenvolgens waren dat 9 Belgische loodsen met de navolgende schepen: Fehmern in 1865, Hydra in 1874, St. Bernard's in 1879, Xania in 1895, Estella in 1929, Samvern in 1945, Goldshell in 1945, The Viceroy in 1947 en de Fairplay Two ook in 1947. Tevens een tweetal Nederlandse loodsen met de Ashton in 1925 en de Sampa in 1945.

Ook dienen we niet te vergeten de aanvaringen waarbij loodsen op het nippertje konden worden gered, zoals bijvoorbeeld na Wereldoorlog II bij de Miraflores in 1963, Looiersgracht in 1964 of Magne in 1968.

Tijdens zware storm in februari 1889 werd de Belgische loodsschoener No. 3 met 7 man vermist, terwijl de Belgische loodsschoener No. 2 verging in de orkaannacht van 1 oktober 1911 in de Wielingen en hierbij kwamen om het leven: de schipper, 6 loodsen, 3 loodsleerlingen en 2 hulploodsen.

Doordat de loodsbotten zich dicht bij de vaargeul ophouden zijn er nogal eens kleine aanvaringen geweest, zoals op 27 juni 1911 in de Sardijneul voor Vlissingen, toen er een aanvaring plaats had tussen het Zweedse stoomschip LUDVIG PEYRON (1899 - 1375 Brt.) en de Belgische loodsschoener No. 15. De loodsboot zonk en de schipper verdronk.

Zijn Nederlandse nummergeenoot, de loodsschoener No. 15, werd op 25 maart 1912 nabij Zeebrugge overvaren door het Engelse schip CITY OF CHARLEROY (1902 - 368 Brt.). De bemanning zag kans het schip te verlaten. De schoener kon worden geborgen.

De technische hulpmiddelen die ten dienste staan van de scheepvaart zijn de laatste decennia sterk verbeterd. Na de Tweede Wereldoorlog kwamen de eerste schepen met radar en tegenwoordig is elk schip daarmee uitgerust. Het zal echter niet altijd verantwoord zijn om op radar de gehele Schelde te bevaren. Een ander hulpmiddel dat in de jaren zestig zijn intrede deed is de V.H.F. In zowel Antwerpen als Vlissingen zijn radiostations die de schepen op elk gewenst moment alle mogelijke inlichtingen kunnen geven. Ook kunnen schepen onderling, dus ook de loodsen, met elkaar converseren. Momenteel is de zogenaamde beperkte radarketen in gebruik en wellicht zal deze worden uitgebreid tot de gehele Scheldemond zodat radarbegeleiding van de Steenbank en Zeebrugge tot aan Antwerpen mogelijk is. Toch zal altijd, en dit dienen radarbegeleiders goed te beseffen, de plaatselijke beoordeling van de loods doorslaggevend dienen te zijn.

Nog een paar opmerkingen over de loodsdiensten tijdens de beide wereldoorlogen. Gedurende de Eerste Wereldoorlog had Nederland de Westerschelde versperd met de gebruikelijke middelen, namelijk oorlogsbetonning, mijnversperringen en bewakingschepen. Dit werd echter niet gedaan op het traject Hansweert-Antwerpen. Op deze wijze waren niet alleen de Nederlandse defensiebelangen gediend, maar ook de handelsbelangen van Antwerpen veilig gesteld. De loodsdiensten op de rivier functioneerden gedurende de vier oorlogsjaren vrijwel normaal. Ook het lichtschip "Noord-Hinder" bleef op haar post. Dit neutrale lichtschip bleek voor de Duitsers een prachtige uitvalsbasis voor haar U-boten. Het scheepvaartverkeer koerste immers op de Noord-Hinder en de U-boten lagen rustig op de koopvaarders te wachten. In het hoofdstuk Eerste Wereldoorlog nog iets meer hierover.

Anders was het gedurende de Tweede Wereldoorlog. De loodsdiensten hebben gedurende die vijf jaar bijna niet gefunctioneerd. Er hebben een aantal Duitsgezinde loodsen dienst gedaan op de rivier maar het aantal loodsreizen is te verwaarlozen. Materiaal voor de loodsdienst was er dan ook nauwelijks. Zoals in het hoofdstuk over de Tweede Wereldoorlog wordt beschreven, zijn Nederlandse loodsbotten ingezet als bewakingsvaartuig, anderen weken uit naar Engeland. Redeboten werden vernield of in beslag

genomen. Van de Belgische loodsdienst is het meeste materiaal in de meidagen van 1940 verloren gegaan. Zij gingen ten onder langs de Vlaamse en Franse kust of werden in beslag genomen. Alleen de loodsboten No. 14, 15, 16 en 18 konden Engeland bereiken. Van de rede-afhaalboten welke dienst deden in Vlissingen, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort, 13 stuks in totaal, bereikte slechts één schip (No. 11) Engeland. De loodsdiensten werden officieel weer hervat op 28 november 1944 en wel vanuit Terneuzen.

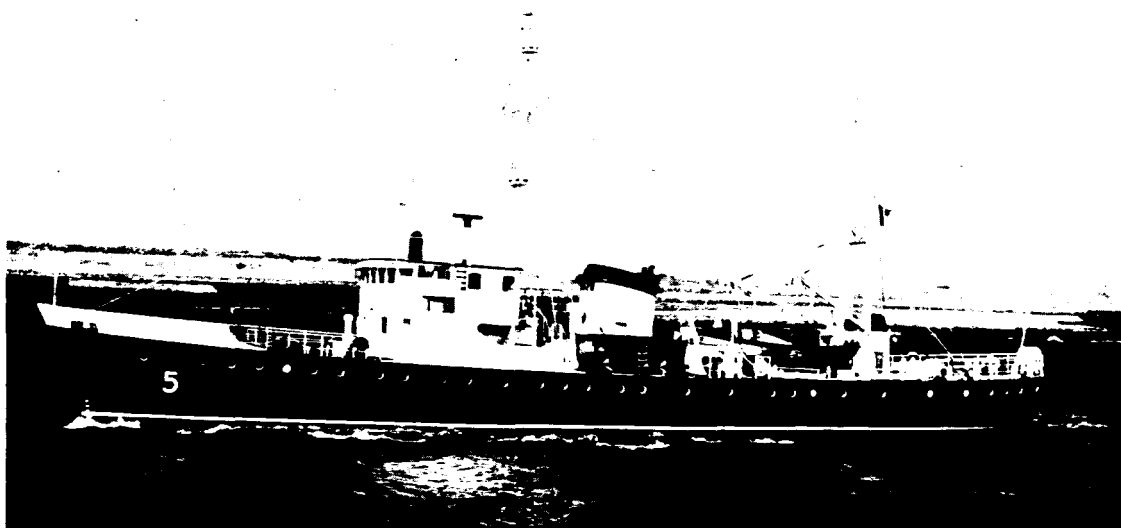
Een heel ander aspect van het loodswezen is de betoning, de bebakening en de hydrografie van de Schelde.

Vóór 1865 was er op de Schelde nagenoeg geen bebakening maar de opkomst van de stoomvaart, welke ook in 's nachts de Schelde moest kunnen bevaren, noopte tot verdere beveiliging van de scheepvaart. Aangezien door de "Scheldekwestie" dit altijd een zaak van onderhandelen tussen België en Nederland is, begonnen na 1865 de onderhandelingen over het plaatsen van vuurschepen, lichtopstanden enz.

Deze onderhandelingen resulteerden in het plaatsen van een tweetal witte geleidelichten op de zeedijk van Nieuwe Sluis en het stationeren van een lichtschip op de "Paardenmarkt". Ook kwamen er geleidelichten bij Westkapelle en de Kaapduinen. Verder stroomopwaarts van de rivier: een lichtopstand bij de Hoek van Baarland, de Biezelingse Ham, Hansweert, de Berm van Walsoorden, bij het Fort Bath en bij Fort Frederik. Verder nog een drietal vuur- of lichtschepen, achtereenvolgens bij de Kleine bank van Walsoorden, de Hoek van Valkenisse en bij de Ballastplaat.

Al spoedig bleek dat de tot stand gebrachte verlichting niet voldeed, hetgeen in 1873 opnieuw in onderhandelingen resulteerde. Het aantal lichtschepen werd drastisch uitgebreid terwijl de vier eerder genoemde lichtschepen verdwenen. De uitbreidingen betroffen lichtopstanden nabij Terneuzen, de Eendrachtspolder, Magere Merrie, Willemsspolder, Frederiksdijk, de Havendam bij Doel, de Havendam van Liefkenshoek en op de Schor der Kruisschans. Genoemde lichtopstanden waren min of meer de basis der kustverlichting op de Schelde en aan de Scheldemond. Zij werden verder aangevuld met houten bakens, boeien en peilschalen.

In diezelfde jaren begonnen waterbouwkundigen de rivier c.q. de vaarweg te controleren en te onderhouden. Baggerwerken werden waar nodig uitgevoerd en vooral het later zo bekend geworden Nauw van Bath was ook in die dagen sterk aan wijzigingen onderhevig.



Belgische loodsboot van na de Tweede Wereldoorlog.

Ter ondersteuning van de veiligheid op de Schelde werden in 1883 dezelfde lichten voorgeschreven welke voor alle mogendheden op zee gelden. Deze lichten waren verplicht voor alle schepen, hetzij zeeschepen dan wel binnenschepen. Ook alle seinen en manoeuvres op zee voorgeschreven, zijn zoveel mogelijk op de Westerschelde van toepassing verklaard, behoudens de bijzondere bepalingen voor de vaart op een rivier vereist.

De uitgevoerde bebakening en verlichting voldeed goed, maar de toenemende scheepvaart, vooral door de verdere opkomst van de stoomvaart, vereiste een verbetering en uitbreiding.

Na 1900 kwamen er voor het eerst geluidgevende boeien (brulboeien), lichtgevende boeien (gasboeien) en een combinatie van beide. Zij werden geplaatst op alle belangrijke plaatsen aan de mond van de rivier of op de rivier zelf. Deze verbetering werd vooral noodzakelijk voor de grote transatlantische passagiersschepen (landverhuizersschepen) welke Antwerpen aandeden of daar hun thuishaven hadden (Red Star Line). De aangebrachte verlichting, zowel aan de wal als op het water, vereiste veel onderhoud. In 1904 was een gastransportvaartuig gebouwd om de boeien bij te vullen. Het gebruik van gaskousjes en later Blaugas bracht veel verbetering. Na de Eerste Wereldoorlog werden de kustlichten geleidelijk vervangen door elektrische lichtopstanden hetgeen weer een grote verbetering was.

Na 1925 werden op grote schaal baggerwerken uitgevoerd om de vaarweg te verbeteren. De bekende drempels van Valkenisse, Bath en Hansweert werden opgeruimd. Ook deden speciale betonningsvaartuigen en meetvaartuigen hun intrede welke technisch gezien tot veel werkzaamheden in staat waren. In de jaren hierna werd de betonning steeds gewijzigd of verbeterd waar dit nodig was doch grote wijzigingen deden zich niet meer voor.



Een zeer moderne redeboot. De Belgische redeloodsboot 13.

In de jaren zeventig werd overgegaan op een internationaal systeem van boeien, bakens enz. Het was een grote stap op weg naar internationale afspraken welke in de scheepvaart maar moeizaam van de grond komen, in tegenstelling tot de luchtvaart waar een en ander vaak beter geregeld is.

De veiligheid op de Schelde is in Nederland een zaak van de Hydrografische dienst der Koninklijke Marine, Loodswezen en Rijkswaterstaat. In 1980 is een en ander gebundeld in een nieuwe dienst van het Ministerie van verkeer en waterstaat namelijk het Directoraat-Generaal voor Scheepvaart en Maritieme zaken (DGSM). De Hydrografische dienst der Koninklijke Marine werd niet ingebracht. In België is de dienst Openbare Werken verantwoordelijk voor de gang van zaken op de Schelde.

Na de Tweede Wereldoorlog is de zeevaart op de Westerschelde met sprongen omhoog gegaan, dit betrof zowel het aantal als de grootte van de schepen. Na de Liberty's, de Victory's en Speed Victory's kwamen de grote nieuwbouw-schepen. Vooral de schepen van de Zweedse rederij Grangesberg welke met erts naar Antwerpen kwamen baarden opzien. Deze "ertsknokkers", ongeveer 10.000 Brt., hadden een diepgang van 26 voet.

In de jaren zestig kwamen er al schepen van zo'n 36.000 Brt. op de Schelde. Zij moesten echter wat "lichter" gemaakt worden om veilig Antwerpen te kunnen bereiken. De zogenaamde "Put van Terneuzen" is hiervoor de aangewezen plaats. Eind van de jaren zeventig liep het tonnage op tot ongeveer 65.000 Brt. Deze schepen zijn voor- namelijk bestemd voor Gent en dienen eveneens "lichter" te worden gemaakt.

De binnenvaart nam snel toe en een geheel nieuw aspect kwam om de hoek kijken, namelijk de schepen met een gevaarlijke lading. Aanvankelijk waren dit kleine chemica-liëntankers, maar tegenwoordig komen er steeds meer en meer gastankers, die de gemoederen danig bezig houden. Deze schepen zijn trekpleisters van de media geworden, overwegend door het milieu- en veiligheidsaspect. De kans dat er met zo'n schip iets gebeurd is klein doch wel aanwezig. Bij een mogelijke gasexplosie zullen de gevolgen in het dichtbevolkte gebied van bijvoorbeeld Vlissingen of Antwerpen tot een ramp leiden. Ook internationaal wordt gestudeerd op een zo veilig mogelijke vaart van dergelijke schepen. Vooralsnog varen de schepen echter op nagenoeg dezelfde wijze de Scheldemond binnen als alle andere schepen.

In de toekomst zal, zoals reeds eerder is opgemerkt, radarbegeleiding een steeds grotere rol gaan spelen. De "beperkte walradarketen" is in gebruik en de "uitgebreide walradarketen" in voorbereiding. Zij hebben tot doel de onbelemmerde vaart over de rivier, ook onder ongunstige omstandigheden, te verzekeren. Ook zal er ten alle tijde beoordeling ter plaatse nodig zijn en wel door een loods. Soms lijkt het er echter op dat opnieuw een competitiestrijd ontstaat, nu echter tussen mens en techniek.

De sleepvaart op de Schelde

Over het ontstaan van de sleepdienst(en) in het gebied van de Westerschelde is niet zoveel bekend. Veel archiefmateriaal is verloren gegaan, zeker ook in de laatste wereldoorlog. Vast staat echter wel, dat de sleepdiensten ontstaan zijn op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden en in Antwerpen.

Na 1860 verschijnen de eerste (rader)sleepboten in de mond van de Westerschelde. Ze zijn afkomstig van onder andere Brouwershaven en Hellevoetsluis doch bij een stranding zijn zij ook actief in de Scheldemond.

In 1862 zijn te Vlissingen de sleepboten UNION I en UNION II actief en in latere jaren de VALK (1868 - 80 lpk) en de KLAMPER (1869 - 80 lpk)

Op 10 december 1870 werd door de Antwerpse zakenlieden Henri Gerling, John Picard Best en Herman Ludwig de S.A. De Remorquage à Hélice (SARAH) opgericht. De naam



De bekende sleepbootsteiger van het "station Vlissingen". We zien onder meer de Hermes van Bugsier, de Goliath van Gerling en de Seine en Hoek van Holland van L. Smit.

van de maatschappij betekent in feite een rederij die schroefsleepboten exploiteert, in tegenstelling tot de concurrentie die met radersleepboten opereerden.

Die concurrentie bestond voornamelijk uit de rederij van J. B. Maas die met sleepboten als de JOHN B. MAAS (1880 - 425 lpk), KLAMPER (1869 - 80 lpk) en OSCAR (1867 - 80 lpk) erg bekend was. In 1890 besloten beide maatschappijen nauw te gaan samenwerken en in 1901 gingen de rederijen geheel in elkaar op. Een aantal andere Antwerpse sleepbootrederijen, zoals Delfs, Paasch & Co., J. Loth en de S.A. d'Assureurs d'Amateurs pour le Remorquage et de Sauvetage, bestaan dan al lang niet meer.

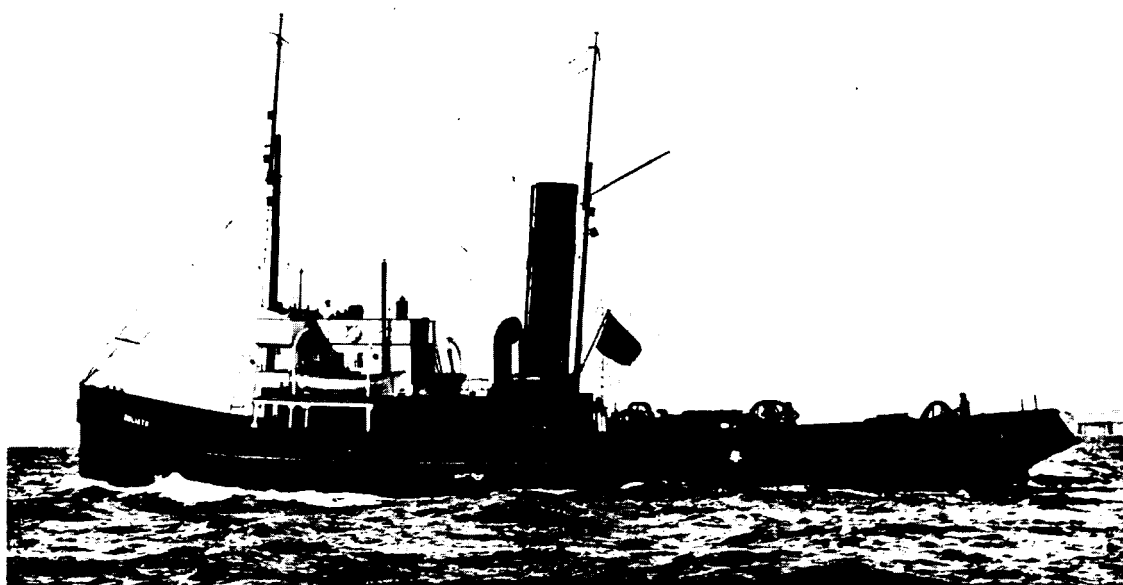
De SARAH breidde zich in de jaren hierna sterk uit en liet, zelfs voor die tijd, zeer sterke sleepboten bouwen. Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog bestaat de vloot uit 34 eenheden en een groot deel wijkt naar Engeland uit. Na de Eerste Wereldoorlog gaat het goed met de sleepvaart in de kustwateren, in tegenstelling tot de "grote sleepvaart" welke in die jaren min of meer in het slop zit. Om die reden stationneerden grote maatschappijen, onder andere Smit en Bugsier, sleepboten te Vlissingen met als doel te kunnen opereren in de Scheldemond en het Kanaal.

Juist de sleepboten van de Duitse rederij "Bugsier Reederei & Bergungs A.G." blijken een geduchte concurrent te zijn voor de Nederlandse en Belgische sleepers. Zij brachten in de jaren 1922-1925 de sleepboten HERMES (1922 - 1650 lpk) SEEFALKE (1924 - 4200 lpk) en WOTAN (1925 - 3350 lpk) in de vaart, allen zijn later bekend geworden bij vele bergingsoperaties in het Scheldegebied.

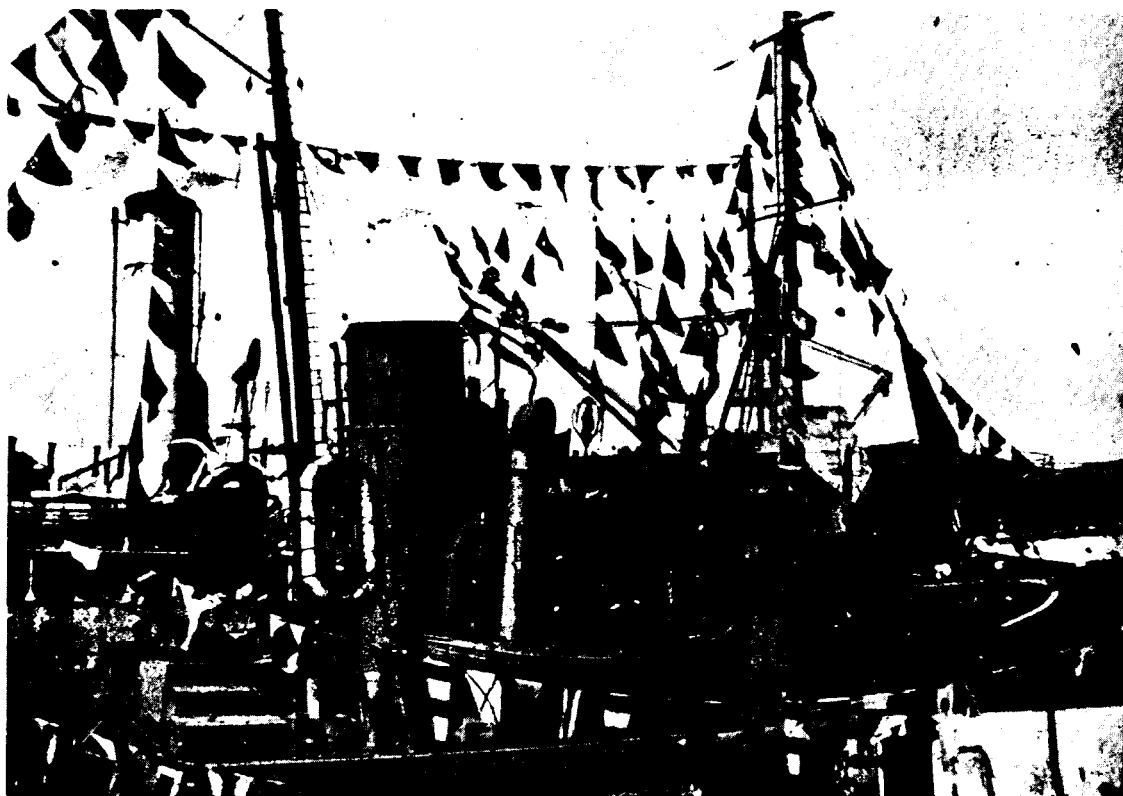
Op 23 november 1923 was in Antwerpen een nieuwe rederij opgericht door een van oorsprong Nederlandse familie, namelijk de familie Letzer. Zij stichtte de N.V. Sleepdienst Letzer. De sleepboten kregen een zwarte schoorsteen met in een witte band de letters A.L. Geheel nieuw op het terrein van de sleepvaart was deze firma echter ook niet want verschillende directieleden hadden reeds deel uitgemaakt van de firma S.A. De Remorqueurs Anversois "Antwerpia".



Dezelfde steiger voorjaar 1983. Nog steeds sleepboten op station, doch wel heel andere vaartuigen.



De Goliath, een zeer bekende sleepboot van vóór Wereldoorlog II.



VE-Day aan boord van de Dexterous. Deze sleepboot heeft gedurende de periode november 1944 t/m mei 1945 vele "jobs" op de Schelde verricht.

Tussen de SARAH en Letzer ontstaat een harde concurrentiestrijd die tot 1927 duurde en in 1928 resulteerde in een S.A. onder de naam: Union de Remorquage et de Sauvetage. De sleepboten van deze nieuwe maatschappij, bekend geworden als de "UNION", krijgen als schoorsteenmerk een zwarte schoorsteen met een brede blauwe band tussen twee smalle gele banden. Deze grote vloot van sleepboten opereert niet alleen op de Westerschelde, met stations in Vlissingen, Terneuzen, Hansweert en Walsvoorden, doch ook in de havens van Antwerpen.

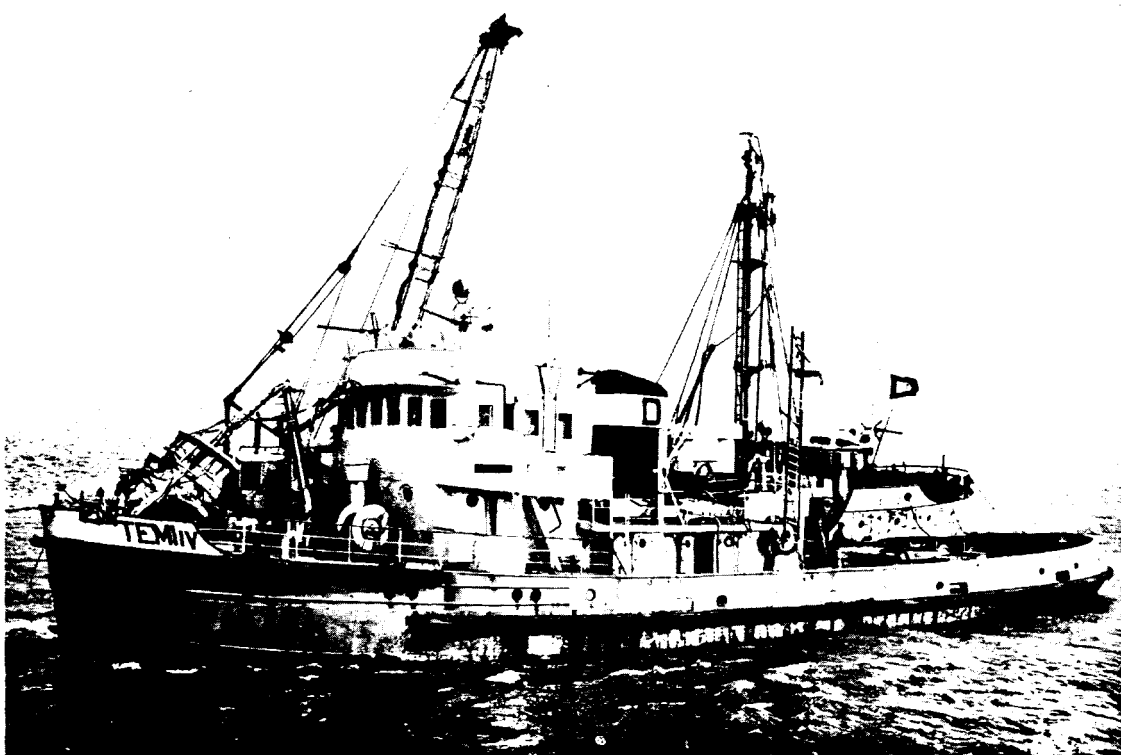
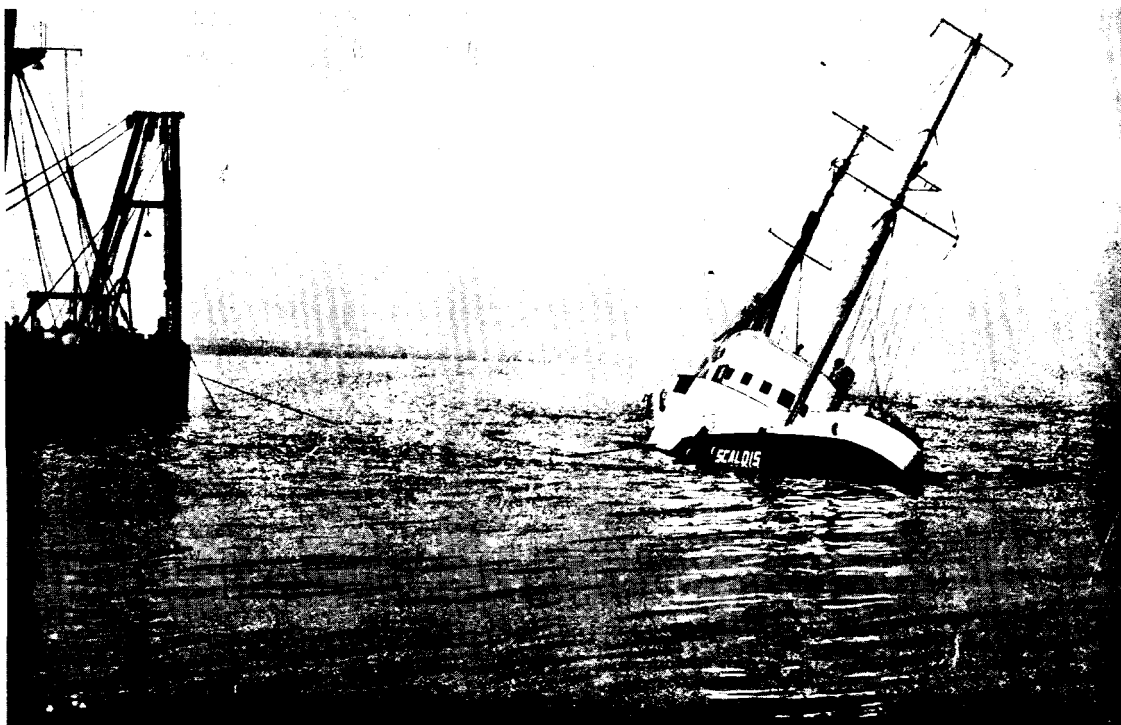
In 1929 ontstaat er voor de Union nog concurrentie door de te Antwerpen opgerichte maatschappij "Shipowners Towage Syndicate", maar reeds in 1930 moet deze firma liquideren en het materiaal wordt door de Union overgenomen.

De jaren dertig kenmerken zich door de concurrentie tussen de Belgen, de Hollanders en de Duitsers. In die jaren is er sprake van enige romantiek. De stomers op "stootgaren", de aparte signalen die alleen ingewijden bekend waren en de vriendschap aan de wal met daarnaast de strijd op zee. In 1938 ontstaan ook de eerste afspraken om de concurrentie wat in te dammen. Deze afspraken met onder anderen Willem Muller, zouden tot 1978 stand houden.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in mei 1940 krijgen de sleepboten opdracht uit te wijken naar Engeland. De ZWARTE ZEE (1933 - 4200 lpk.) van L. Smit & Co., op stationsdienst te Vlissingen, werd door de Nederlandse marine gevorderd om de in aanbouw zijnde torpedojager ISAAC SWEERS (1940 - 1628 Twvpl.) van Vlissingen naar Engeland te slepen. De Belgische sleepboten van de Union worden door de heer Adrien Letzer ter beschikking gesteld van de Franse marine. Aan de ontruiming van Duinkerken hebben tot en met 4 juni 1940 de navolgende sleepboten deelgenomen: INFATIGABLE (1927 - 800 lpk.), ENERGIE (1923 - 650 lpk.), PRESIDENT JOHN P. BEST (1900 -



Een typisch Belgische sleepboot. De Georges Letzer.



Een tweetal tragische ongevallen met sleepboten. Boven: de Scaldis gekapseisd bij het vlotbrengen van een Liberiaanse tanker. Onder: de Temi IV ging ook ten onder bij Vlissingen. Hier wordt de sleepboot binnengebracht na de berging.

250 lpk), GOLIATH (1921 - 1200 lpk), P. VALETIN LETZER (1915 - 450 lpk), RICHARD (1912 - 750 lpk), DIRECTEUR GERLING (1928 - 800 lpk), en DIRECTOR JACK LETZER (1919 - 500 lpk). Verder nog de THAMES (1904 - 525 lpk), ELBE (1904 - 525 lpk), MAX (1911 - 750 lpk) en de VULCAIN (1903 - 850 lpk), welke laatsten hun einde aan de Franse kust vonden.

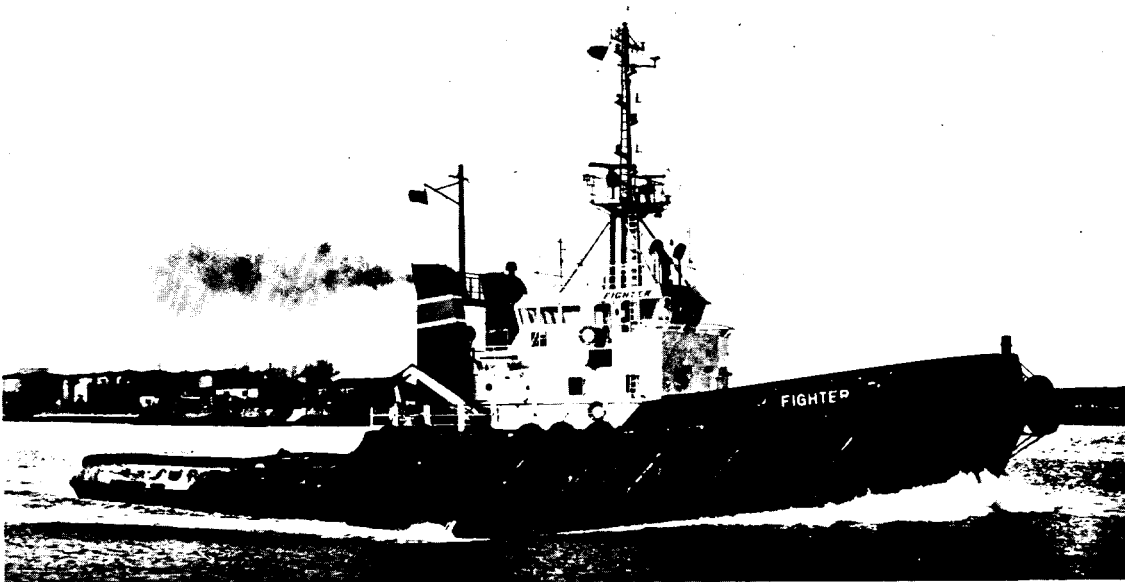
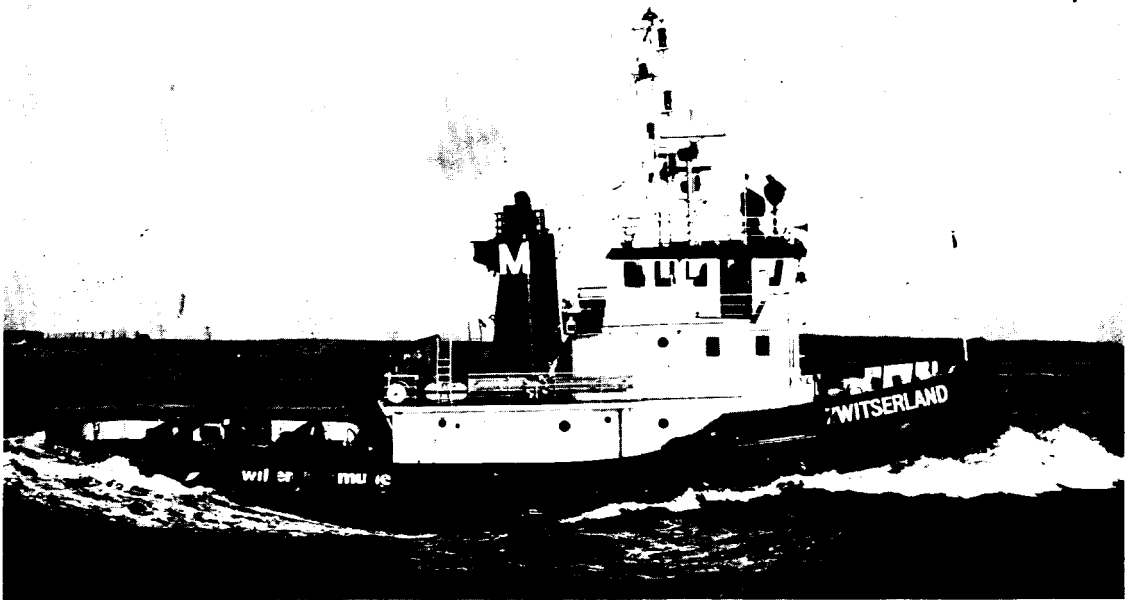
Gedurende de oorlogsjaren lagen de sleepvaartactiviteiten nagenoeg stil. De stationsdienst bestond niet meer en de sleepboten die niet naar Engeland konden ontkomen, waren tot zinken gebracht of door de Duitsers gevorderd voor allerlei doeleinden. Eind november 1944, direct nadat de geallieerden de Scheldemond in handen hadden, arriveerden de eerste sleepboten weer op de Westerschelde. Zij werden door de Engelse Admiraliteit naar de Scheldemond gezonden voor allerlei sleep- en bergingswerk. Deze sleepboten moesten onder niet te benijden omstandigheden hun werk doen. Niet alleen de oorlogsgevaaren (mijnen, V 1- en V 2-bommen en éénmansonderzeeboten) doch ook het ontbreken van een groot deel van de bebakening en kustverlichting, maakten de Westerschelde in die dagen tot een nachtmerrie.

De eerste sleepboot die arriveerde was de DEXTEROUS (1942 - 1350 lpk), een Engelse sleepboot van de Assurance-klasse, met een Nederlandse bemanning. Vervolgens verschenen de ANTIC (1943 - 1350 lpk), eveneens met een Nederlandse bemanning en de SALVEDA (1943 - 1200 lpk), AMERICAN SALVOR (1943 - 1200 lpk), BOSTON SALVOR (1943 - 1200 lpk), LINCOLN SALVOR (1943 - 1200 lpk), SEA GIANT (1920 - 1000 lpk) en de FREEDOM (1944 - 1875 lpk).

Deze sleepboten kregen Antwerpen of Terneuzen als station en werden vandaar uit naar een "job" gezonden. Toen de geallieerde convooien van en naar Antwerpen op gang kwamen was er direkt veel werk te doen. Een geallieerd bergingsrapport over de maand december 1944 geeft de navolgende opsomming:

- 2 dec. WILLIAM PACA (1942 - 7191 Brt.) beschadigd na aanvaring en naar Antwerpen gebracht door de Dexterous.
- 3 dec. FRANCIS ASBURY (1943 - 7176 Brt.) op een mijn gelopen. American Salvor en Dexterous uitgevaren ter assistentie doch schip ging verloren.
- 5 dec. FORT BRULE (1942 - 7133 Brt.) gestrand nabij Fort St. Marie. Vlotgebracht door de Antic.
- 6 dec. FORT CATARAQUI (1942 - 7130 Brt.) aan de grond gelopen nabij boei 43. Vlotgebracht door de Antic.
- 6 dec. SAMPEP (1943 - 7219 Brt.) gestrand nabij Meestoof en vlotgebracht door de Antic.
- 7 dec. SAMSIP (1943 - 7176 Brt.) op een mijn gelopen en in de brand. Sea Giant ter assistentie uitgevaren doch het schip was verloren.
- 8 dec. De sleepboten American Salvor, Sea Giant en Antic brachten de SAMSELBU (1944 - 7253 Brt.) vlot welke gestrand was nabij boei 5.
- 9 dec. JOSEPH SQUIRES (1944 - 7176 Brt.) in brand in het Albertdok te Antwerpen. Bergingswerk verricht o.a. door Salveda.
- 9 dec. HELENCREST (1941 - 5194 Brt.) beschadigd in de haven.
- 12 dec. LOOKOUT (1932 - 5339 Brt.) op een wrak gelopen nabij boei NF. 13. De Antic en Salveda uitgevaren doch pogingen gestaakt wegens dichte mist.
- 13 dec. ALCOA MASTER (1919 - 5114 Brt.) aan de grond gelopen nabij Terneuzen en vlotgebracht door de Dexterous.
- 13 dec. De Belgische sleepboot ORION (1909 - 300 lpk.) loopt nabij Burcht op een mijn en gaat verloren.
- 15 dec. FORT MAISONNEUVE (1943 - 7130 Brt.) nabij Cadzand op een mijn gelopen. Salveda ter assistentie uitgevaren, doch schip zinkt.
- 15 dec. Salveda vastgelopen nabij boei 5 doch vlotgebracht door de Antic.
- 16 dec. Freedom pikt overlevenden op van gezonken WAR DIWAN (1919 - 5551 Brt.).

- 16 dec. CHARLES TUFTS (1944 - 7176 Brt.) gestrand nabij de rode boei 9. Vlotgebracht door de Sea Giant.
- 16 dec. De Dexterous brengt de FORT VERCHERES (1943 - 7128 Brt.) vlot welke was gestrand nabij Fort Philip.
- 18 dec. De Freedom vaart uit ter assistentie van de STEEL TRAVELER (1922 - 7056 Brt.) doch het schip is verloren.
- 20 dec. SAN ROBERTO (1922 - 5890 Brt.) gestrand nabij de Kruisschans. De Dexterous ter assistentie vertrokken, doch schip komt zonder hulp vlot.
- 23 dec. JOHN CROPPER (1942 - 7177 Brt.) vastgelopen nabij boei NF. 12. Vlotgebracht door de Dexterous.
- 23 dec. WILLIAM PACA (1942 - 7191 Brt.) wordt door de Antic, American Salvor en de Sea Giant vlotgebracht nabij Terneuzen.



- 23 dec. *De American Salvor, Salvada en Sea Giant bestrijden de brand aan boord van het schip ALLAN A DALE (1939 - 4702 Brt.), maar het schip is niet te redden.*
24 dec. *EMPIRE PATH (1943 - 6140 Brt.) op een mijn gelopen nabij Oostende. Lincoln Salvor uitgevaren, doch het schip gaat verloren.*

Tot mei 1945 bleven geallieerde sleepboten actief op de convooiroute langs de Vlaamse kust tot Antwerpen. Het was een wonder dat er in genoemde periode slechts één sleepboot verloren is gegaan en wel de BOSTON SALVOR (1943 - 1200 lpk), die op 16 maart 1945 te Antwerpen onherstelbaar werd beschadigd door een V 2-voltreffer. Na de oorlogshandelingen kwamen de bekende slepers, voor zover de oorlog overleefd, weer terug op de Schelde. Zij werden aanvankelijk aangevuld met een aantal Amerikaanse en kleine sleepboten van het TID-type, zeer geschikt voor de werkzaamheden bij het dijkherstel op Walcheren. Begin 1946 verschijnen weer oudgedienden op het "station Vlissingen". De MAAS (1931 - 550 lpk.) van Smit en de GOLIATH (1921 - 1200 lpk.) van de Union liggen weer aan de bekende sleepbootsteiger. De Duitse slepers van Bugsier keren om begrijpelijke redenen niet terug.

De Maas en de Goliath doen hun eerste grote "job" als de MEERKERK (1916 - 7995 Brt.) in juni 1946 nabij de Steenbanken op een mijn loopt. Overigens was de Goliath ook al actief geweest bij de CHRISTIAAN HUYGENS (1928 - 16287 Brt.) in augustus 1945. De vooroorlogse concurrentie tussen de Belgen en de Hollanders is niet meer zo hevig als men in 1948 besluit ieder half jaar een Smit- of een Unionsleper in Vlissingen te stationneren. Wisselend liggen er dan de bekende stoomslepers van Smit, zoals de MAAS (1931 - 550 lpk.) en de SCHELDE (1926 - 900 lpk.) of de Belgen met hun GOLIATH (1921 - 1200 lpk.) en de ADRIEN LETZER (1938 - 1400 lpk.).

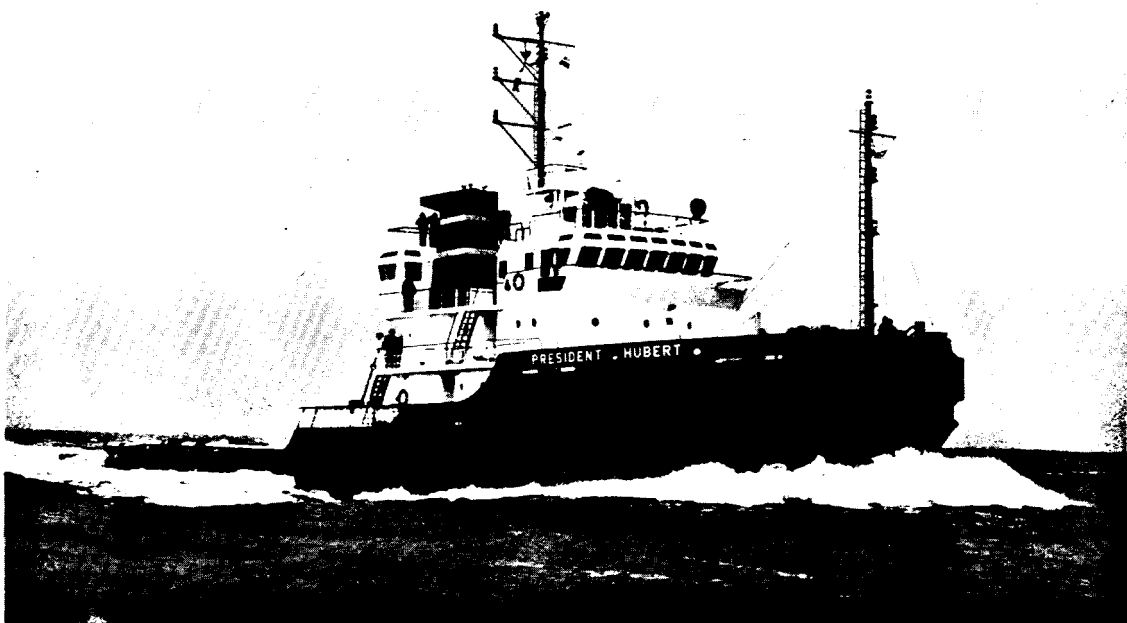
In de naoorlogse jaren is de Union aan een programma van vlootvernieuwing en modernisering begonnen. In 1955 verschijnt een, voor die tijd, zeer sterke sleepboot op de Schelde, namelijk de SCALDIS (1955 - 2400 lpk.). Deze sleepboot, aangekocht in Duits-



Van boven naar beneden een drietal sleepboten die tegenwoordig vaak van zich doen spreken in het Westerscheldegebied: de Zwitserland van Muller, de Fighter van de Union en de Bombshell van Polderman. (zie ook bladzijde 167)



De URS bracht voorjaar 1983 een serie van vier nieuwe sleepboten in de vaart. Hier de Antwerpen.



De sterkste sleper onder Belgische vlag: de President Hubert. Wellicht ook nog eens bij een job op de Schelde te zien.

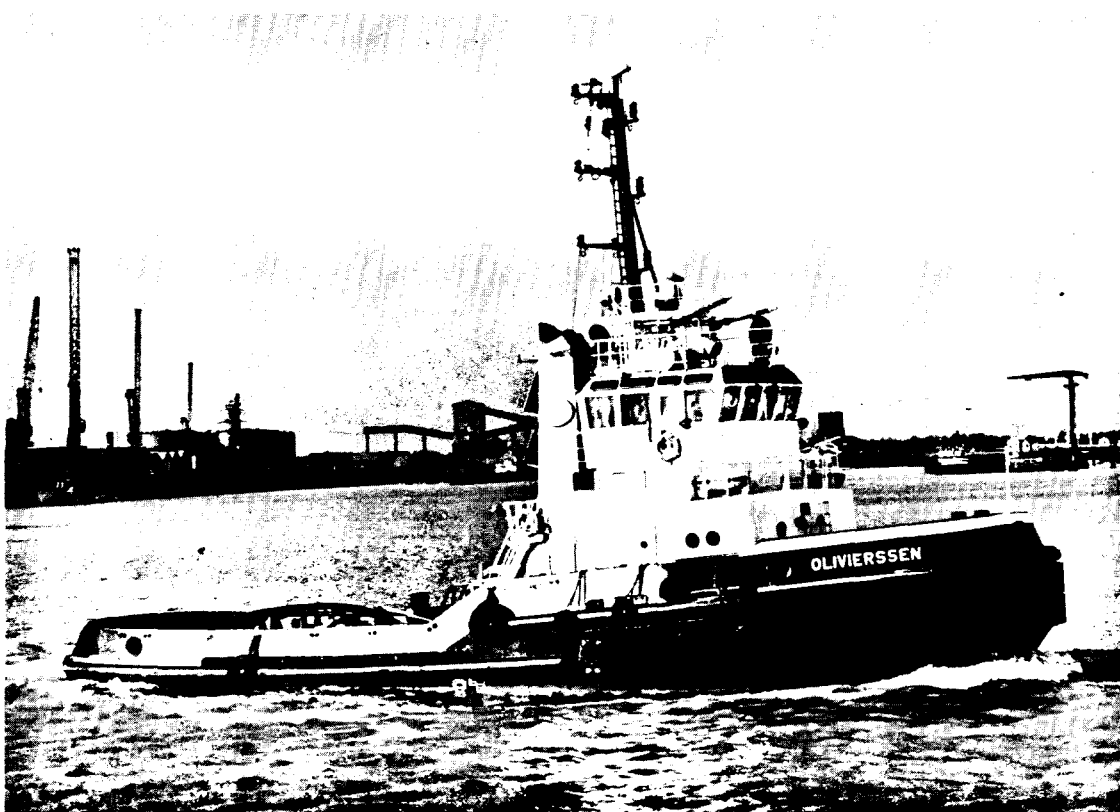
land, zou de komende jaren een bekende klank krijgen op de Schelde en daarbuiten. Ook een kleiner type sleepboot, bekend geworden onder de bijnaam "Scheermesje" of "Snip", doet haar intrede.

Dat de stationsdienst niet altijd zonder gevaar is blijkt wel in de avond van 8 januari 1958. Smit's laatste stoomsleepboot EBRO (1931 - 880 lpk.) op station te Vlissingen, krijgt opdracht om hulp te verlenen aan de Liberty LINDEKERK (1943 - 7234 Brt.) die nabij Schouwen in moeilijkheden verkeert. Echter ter hoogte van de Banjaard strandt de Ebro en gaat verloren. De reddingsboot uit Veere kan in vliegende storm met moeite de bemanning redden.

Bij pogingen om de Liberiaanse tanker AELLO (1957 - 20797 Brt.) vlot te brengen nabij Liefkenshoek gaat op zondag 19 februari 1961 de SCALDIS (1955 - 2400 lpk.) om. Helaas komt hierbij een tweetal bemanningsleden om het leven. Met behulp van drijvende bokken wordt de Scaldis een paar dagen later gelicht.

In 1964 richt een aantal leden van de familie Letzer een nieuwe sleepbootrederij op, namelijk Het Schelde Sleepvaartbedrijf. De concurrentie met de gevestigde rederijen duurt niet lang want de Antwerpse rederijen vinden elkaar in het poolverband: De Antwerp River Towage. Wel zijn er dan nog andere kapers op de kust en wel in de vorm van Willem Muller uit Terneuzen, die steeds actiever wordt en de uit Vlissingen afkomstige rederij Dijkhuizen, die ook een graantje meepikt.

De familie Dijkhuizen was met het bergingsbedrijf Joh. van den Akker in 1948 vanuit Amsterdam naar Vlissingen gekomen. Het lukte hen om een zelfstandig bedrijf te stichten, dat vooral na aankoop van de TEMI III (1930 - 960 lpk.) in 1964 vanuit een underdog-



De jongste aanwinst van de NVS de "Heer Olivier" of beter de Olivierssen.

positie menig jobje kon contracteren. Het bergingsbedrijf Van den Akker had zich inmiddels voornamelijk toegelegd op wrakopruiming en berging van gezonken kustvaarders. Aan het eind van de jaren zestig komen er nieuwere en sterkere slepers in het gebied van de Westerschelde. Als het motorvermogen van de Scaldis tot 4000 lpk. is opgevoerd, is dit een recordvermogen voor een sleepboot. Ook Willem Muller uit Terneuzen komt met nieuwere slepers, vooral voor het kanaal Gent-Terneuzen, doch ook voor de Schelde. Rederij Dijkhuizen brengt de TEMI IV (1942 - 1495 lpk.) in de vaart die echter op zondag 26 september 1971 bij assistentie van het asfaltschip Jan Heijmans omgaat in de Oosterschelde. De Temi IV wordt echter spoedig geborgen en gaat gemoderniseerd de slag met de concurrentie aan. In 1972 komt de WRESTLER (1972 - 6000 lpk.) in de vaart, tot dat moment de sterkste sleper van de Belgen.

Op 27 juni 1974 worden de drie Belgische sleepbootrederijen: de SARAH, Letzer en de Union samengevoegd tot één bedrijf onder de naam Unie van Redding en Sleepdienst N.V. De sleepbootactiviteiten van de Belgen beperken zich nu niet alleen meer tot de Schelde. En hoewel de SCALDIS (1955 - 4000 lpk.) al in 1971 ter lange omvaart ging, gaat de URS zich steeds meer bezig houden met het internationale sleepwerk. Ook Willem Muller uit Terneuzen gaat de internationale weg op, zeker na de bestelling in 1976 van drie 7000 lpk.-sleepboten, die als Groenland, Schotland en IJsland in 1978 in de vaart komen. Een jaar eerder was de URS met de Alphonse Letzer van 11000 lpk. gekomen, die zo nu en dan ook dicht bij huis actief is.

Als aan het eind van de jaren zeventig de bestaande contracten tussen Willem Muller enerzijds en de URS en Smit Internationale anderzijds vervallen, wordt de concurrentie ongewoon hard. Willem Muller stationeert zelfs de sleepboot ZWITSERLAND (1975 - 5500 lpk.) voor langere tijd op de rede van Vlissingen. Ondanks wat onderhandse afspraken doet het echter weleens ludiek aan als men sleepboten tot zo'n 6000 lpk. ziet uitvaren voor een jachtje in moeilijkheden.

In de vroege zondagochtend van 28 maart 1982 wordt iedereen opgeschrikt door een bijzonder dramatisch ongeval. De sleepboot Temi IV, met aan boord de markante kapitein-eigenaar T. Dijkhuizen, kapseisd tijdens een routinejob op onverklaarbare wijze op de rede van Vlissingen. Een matroos kon uit het ijskoude water worden gered doch de kapitein en twee andere bemanningsleden worden vermist. Er heerst grote verslagenheid bij vriend en mededinger. De Temi IV wordt op 17 april geborgen en blijft als een stukje "verdwenen glorie" aan de kade liggen.

Ook hier geldt dat het leven verder gaat. De Unie van Redding- en Sleepdienst bestelt een viertal kustsleepboten van 2450 lpk. *. Kort tevoren was opdracht gegeven voor de grootste sleepboot onder Belgische vlag. Deze sleep- en ankerbehandelingsboot wordt eind 1982 als PRESIDENT HUBERT (1982 - 12000 lpk.) in de vaart gebracht. Ook de Nieuwe Vlissingse Sleepdienst en het Bergings- en Transportbedrijf Van den Akker bestellen respectievelijk een sleepboot van 3000 lpk. ** en een bergingsvaartuig.

De in het Westerscheldegebied werkzaam zijnde sleepbootrederijen, zullen ieder op hun eigen manier, in de toekomst altijd wel van werk voorzien zijn, zeker gezien de havenuitbreidingen en de steeds opnieuw voorkomende strandingen. Wellicht zal het toch nodig zijn om tot onderlinge afspraken te komen, want de ontstane concurrentie zal in de jaren tachtig bepalender zijn, dan in de jaren dertig toen alles anders was. Hoe dan ook er zal nu en in de toekomst voor eenieder een goede boterham, of beter een goede "job" weggelegd zijn.

Misschien geldt hier wel het omgekeerde van de bekende uitdrukking van Pompejus: Navigare necesse est (Vivire non necesse est). (Varen is noodzakelijk, maar in leven blijven niet).

* Voorjaar 1983 in dienst als Antwerpen, Beveren, Hoboken en Ruppelmonde.

** Op 1 februari 1983 als Olivierssen in dienst gesteld.

Wrakopruijing en bergingen in het Westerscheldegebied

Wanneer een schip gezonken is, treden de belanghebbenden meestal direct met elkaar in contact. Deze belanghebbenden kunnen zijn: de eigenaar c.q. reder van het schip, de assuradeuren en de beheerder van het vaarwater. Zij zoeken dan naar een formule die voor alle partijen aanvaardbaar is. Vaak is de volgende stap het laten verrichten van het eerste onderzoek door een berger. Deze brengt dan verslag uit en de bergingsbedrijven kunnen inschrijven op het object. Daarna wordt dan aan een der bedrijven de berging gegund. Het is echter lang niet altijd zo, dat partijen elkaar direct vinden. Er wil nog weleens een situatie ontstaan waarbij juristen de zaak moeten uitvechten. Behalve de technische kant van de berging is uiteindelijk de verzekeringskwestie van doorslaggevende betekenis. Dan ook wordt bepaald, in overleg met een berger, of het nog lonend is een vaartuig te bergen.

De verzekeringstermen als CTL, Abandonnement en Total Loss zijn dan vaak gehoorde kreten. Ook speelt de beheerder van het vaarwater een belangrijke rol. In Nederland is dit Rijkswaterstaat en in België het Ministerie van Openbare Werken. Zij kunnen een schip onder de Wrakkenwet plaatsen, hetgeen inhoudt dat de kosten verhaald kunnen

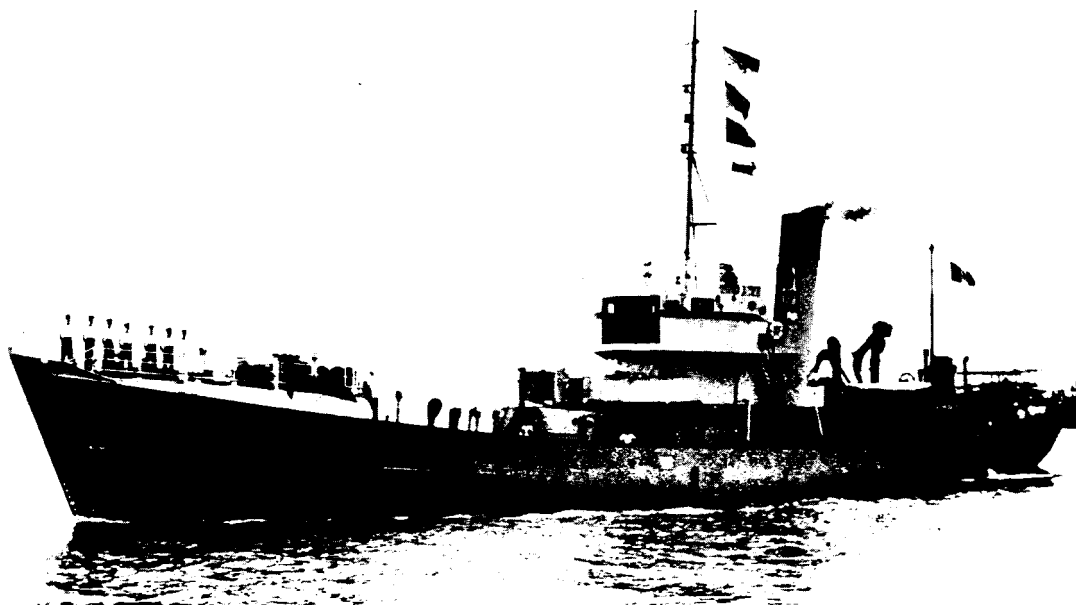


"Bugsier" was vóór de Tweede Wereldoorlog vaak actief in het Scheldegebied. Hier in actie tijdens de berging van de Ga-boon. Rammekens 15 april 1929.

worden bij de eigenaars (of assuradeuren) van het vaartuig. Uiteraard kan ook een vaartuig dat niet gezonken is maar bijvoorbeeld gestrand, onder de Wrakkenwet geplaatst worden. In de praktijk draait de beheerder van een vaarwater nogal eens voor de kosten op. Als de naam van een schip bij de reder al lang vergeten is, is de scheepsnaam in de kantoren van de beheerder soms nog dagelijks onderwerp van gesprek.

Wanneer we de zeekaart van het Scheldegebied bekijken, dan constateren we dat er vele wrakken liggen. Gezonken door aanvaringen, oorlogsgeweld of strandingen vormen zij voor een deel nog altijd een gevaar voor de scheepvaart. Wrakken worden meestal aangeduid in twee categorieën, te weten gevaarlijk en ongevaarlijk voor de scheepvaart. Eerstgenoemde categorie dient zo snel mogelijk te worden opgeruimd. Tegenwoordig zijn er voor deze werkzaamheden gespecialiseerde bergingsbedrijven met groot materiaal, doch dat is niet altijd zo geweest. In de jaren rond 1900 zijn wrakken vaak opgeruimd door torpedisten van de Marine, die in die dagen met het nieuwe wapen: de torpedo, prachtig konden oefenen op een wrak. Op die manier zijn vele wrakken "op diepte geschoten".

Omstreeks dezelfde periode ontstaan bergingsbedrijven, die zich specialiseren in het bergen en opruimen van schepen. Met eigen vaartuigen, sleepboten, bakken enz. voeren zij hun opdrachten uit. Deze bedrijven stellen een duikersonderzoek in, bergen eventueel nog de lading, soms een heel of half schip of laten een wrak geheel springen. In de praktijk zijn deze bedrijven echter vaak de "slopers van de zee". In latere jaren wordt het bergingswerk in al haar facetten een onderdeel van de sleepvaartrederijen. Bekende bedrijven van voor de Tweede Wereldoorlog en vaak actief in het Scheldegebied waren: De Nieuwe Bergingsmaatschappij uit Maassluis met schepen als de Redwood in 1911 en de Tysla in 1914. Van den Tak's bergingsbedrijf uit Rotterdam met de oorlogswrakken uit de Eerste Wereldoorlog te Zeebrugge en Oostende en bijvoorbeeld de Aleppo in 1925 en tenslotte Bugsier, Reederei en Bergungs Aktiengesellschaft uit Hamburg met bijvoorbeeld de Sierra Grande en de Assimina H. Embiricos in 1924. Bugsier, die in Vlissingen sleepboten op station had, was vaak actief met de bergingsvaartuigen Kraft en Wille.



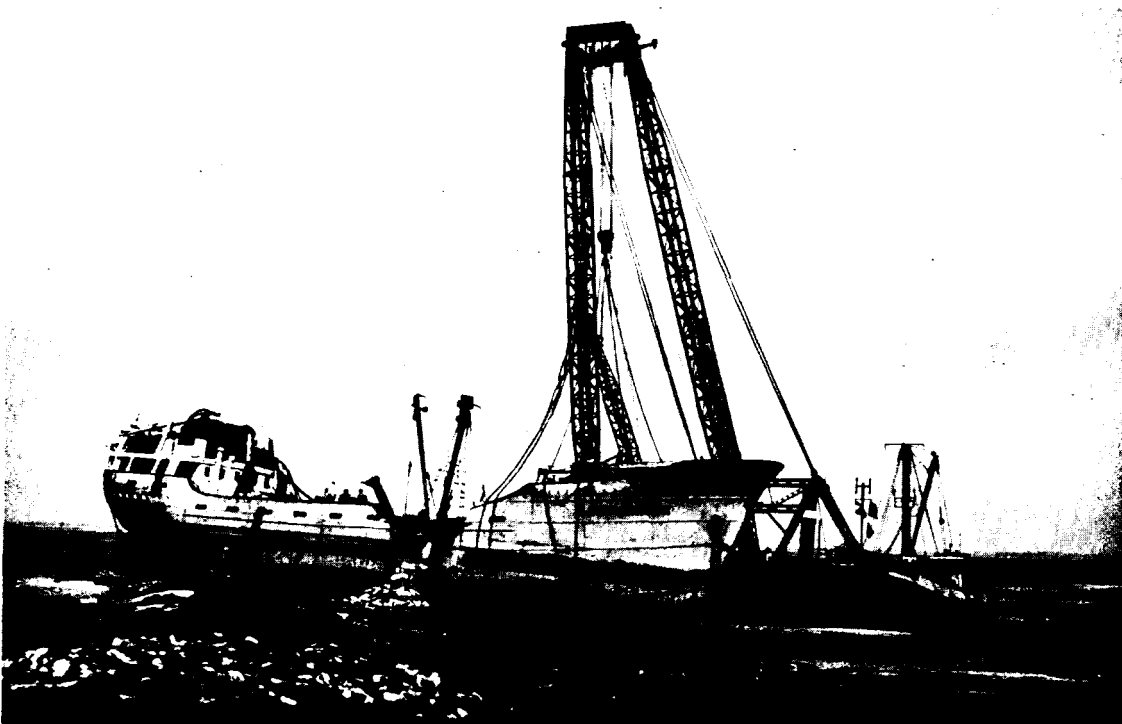
De Bootsman Jonson van de Belgische zeemacht. Dit "wrakkenvaartuig" is onmisbaar geweest bij de wrakopruiming langs de Vlaamse kust.

Na de Tweede Wereldoorlog was de situatie in het Scheldegebied geheel anders. Men had niet te maken met een paar wrakken maar met tientallen. In het zeegebied van Nieuwpoort tot Vlissingen lagen meer dan 60 oorlogswrakken. Vele waren bijzonder gevaarlijk voor de scheepvaart en dienden zo snel mogelijk opgeruimd te worden. De meeste wrakken lagen in Belgisch gebied en de Zeemacht begon kort na de oorlog met het lokaliseren en bebakenen van de obstakels. Verschillende firma's kregen opdracht van de Staat om wrakken op te ruimen doch dit was geen succes. De Belgische Zeemacht deed beter werk, zij ruimden in 1949 de wrakken van de Foscolo en Eleftheria geheel op. De Zeemacht maakte onder andere gebruik van het wrakkenvaartuijg BOOTSMAN JONSON (1945 - 549 Brt.). Dit vaartuijg was in 1944 bij de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" te Vlissingen in aanbouw als V-1300 voor de Kriegsmarine. Het schip is na de Duitse capitulatie toegewezen aan België, dat het vaartuijg ombouwde tot loodsboot (Loodsboot 19). In 1948 werd het dan het eerder genoemde wrakkenvaartuijg, wat tot 1952 zo bleef.

Tot 1958 zat er niet veel schot in de wrakopruiming en de obstakels hadden reeds slachtoffers gemaakt. In datzelfde jaar sloot de Dienst Openbare Werken een contract af met de Antwerpse firma Ackermans & Van Haaren. Dit bedrijf, sedert 1888 gevestigd te Antwerpen, had een goede reputatie opgebouwd als baggerbedrijf in België en daarbuiten.

Genoemde firma pakte de zaak grondig aan. Ze kocht verschillende vaartuijgen die gereed werden gemaakt voor hun taak. Zo kwam ondermeer een voormalige LCT onder de naam Annibal in de vaart. Verder een tweetal hulpvaartuijgen, de Ajax en de Ulysse. Eerstgenoemde was een oude Engelse trawler en laatstgenoemde een vaartuijg van de Zeemacht. En dan was er ook nog een klein scheepje onder de naam Cory.

Het opruimen van de wrakken was geen eenvoudige zaak. De duikers moesten onderzoek doen naar ligging en lading en dat was door de werking van eb en vloed geen sinecure. Vooral in de winterperiode kon vaak niet gewerkt worden als gevolg van te ruwe



Van den Akker heeft de zojuist geborgen Looiersgracht op een strekdam gezet.

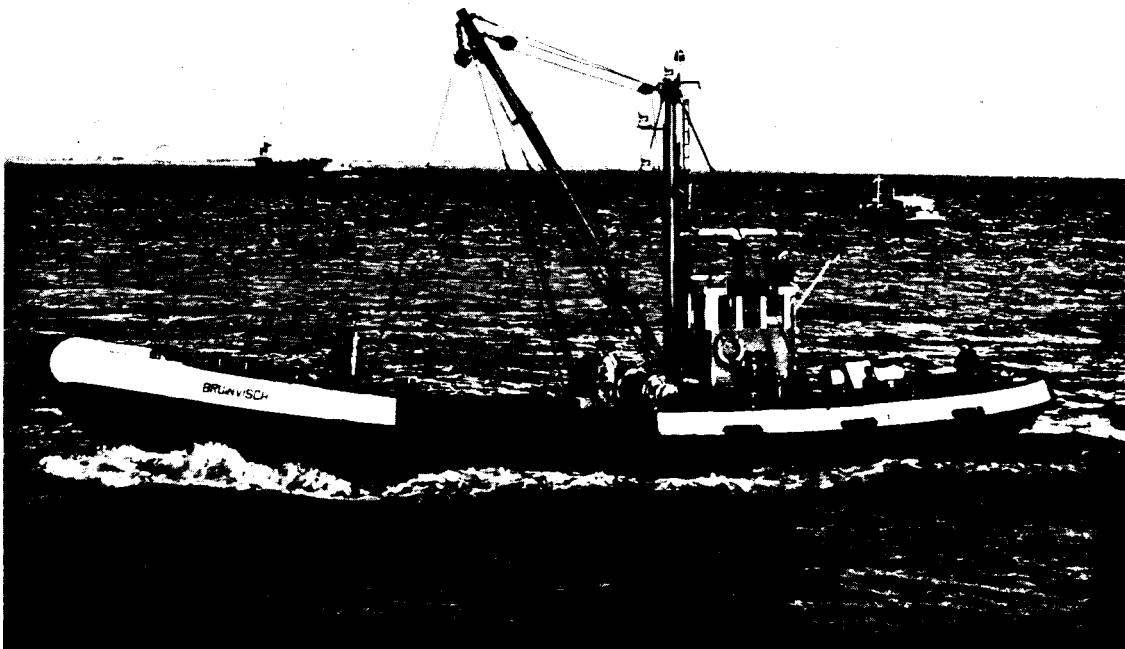
zeegang en de vaartuigen lagen dan ook dikwijls in de haven van Oostende. De werkwijze was eenvoudig. Eerst werd een deel van de romp opgeblazen. Vervolgens werden zwaardere ladingen in de ruimen aangebracht. Omdat een aantal van de gezonken schepen munitie als lading had, kon men soms snel opschieten. Veel belangstelling was er voor het opruimen van de Empire Blessing in 1959. Dit schip had 3000 ton munitie aan boord en duizenden badgasten volgden het gebeuren vanaf de boulevard van Knokke. Eerst werd het voorschip opgeblazen dat geladen was met staven meliniet, bestemd voor de artillerie. Na de ontploffing ontstond een grote zwarte wolk die in het water oplostte en zich als een inktvlek verspreidde. Het achterschip bevatte alle soorten granaten en mijnen en toen deze lading tot ontploffing werd gebracht ontstond een enorme waterzuil.

Ackermans & Van Haaren zag gedurende de periode juni 1959 t/m november 1963 kans om 24 wrakken geheel op te ruimen.

In Nederland had men met veel minder oorlogswrakken te maken. Reeds vanaf 1944 was de Koninklijke Marine actief in het Scheldegebied. Aanvankelijk om mijnen te ruimen doch later begon men obstakels op te blazen. In 1950 werden een paar gezonken mijnenvegers opgeruimd, maar al spoedig stuitte men op grotere wrakken.

De berger Van Wienen uit Bussum bood zich aan. Deze berger had succes gehad met een nieuwe bergingsmethode in de Oostzee en wou zijn methode ook toepassen op de Schelde. Het eerste, en tevens laatste schip, dat hij poogde op te ruimen was de tanker War Diwan. Deze tanker lag in twee stukken in de Scheldemond. Van Wienen zag kans het voorschip naar boven te halen maar met het achterschip had hij geen succes.

Een ander Nederlands bedrijf dat zich aandiende was Johs van den Akker uit Amsterdam. Dit bedrijf had reeds veel duik- en bergingswerk verricht. Er was onder andere naam gemaakt met wrakopruiming in Arromanches en met een drijvend dok te Amster-



Een typisch bergingsvaartuig van na de Tweede Wereldoorlog. De Bruinvisch van Van den Akker.

dam. Johs van den Akker kwam in 1948 naar Vlissingen en kreeg al spoedig opdracht om wrakken op te ruimen.

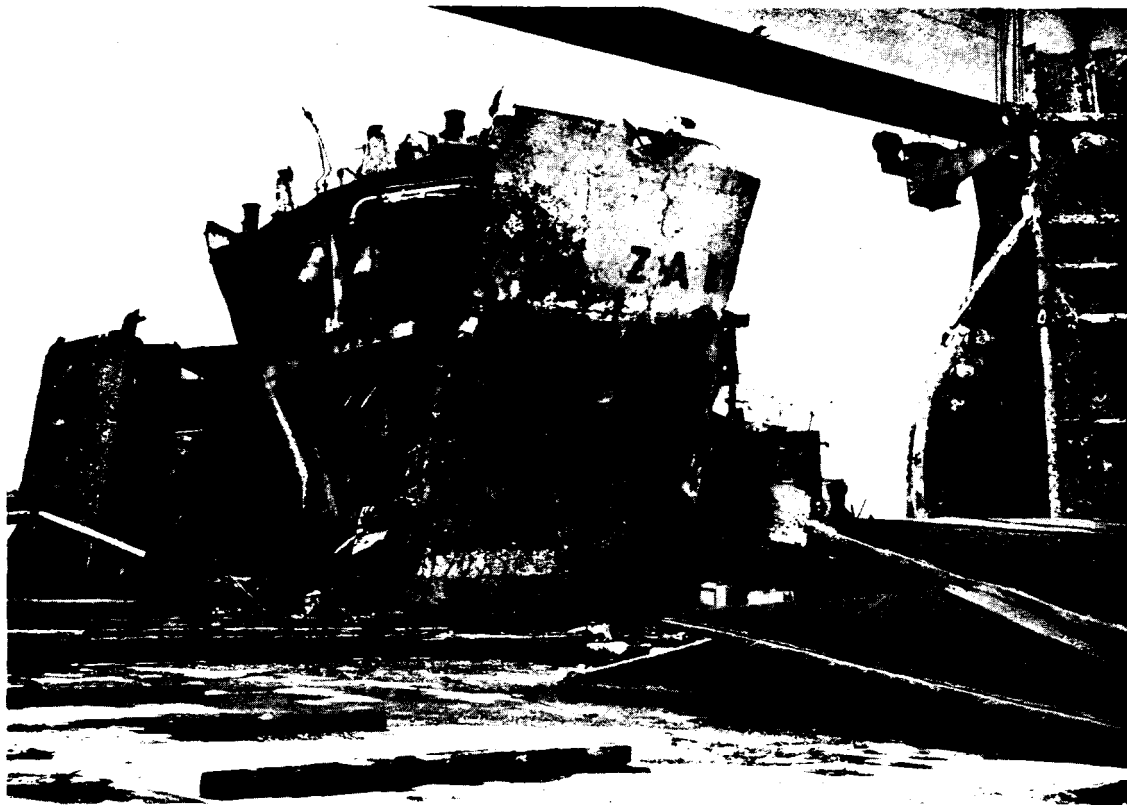
Het was in de naoorlogse jaren voor bergers en duikers een gouden tijd en niet voor niets werden de duikers "goudvinken" genoemd.

Van den Akker, begonnen met de oorlogswrakken Birkenfels en Steel Traveller, ontwikkelde zich tot een aanzienlijk bergingsbedrijf in het Scheldegebied. Bij veel naoorlogse bergingen speelde zij een belangrijke rol. Een paar namen: Ariana (in 1954), Scania (in 1957), Corale (in 1959), Martin Lütje (in 1961), Alca (in 1963), Looiersgracht (in 1964), City (in 1966), Attican Unity (in 1977).

Verder is op de Schelde actief de firma L. Polderman uit Hansweert. Zij waren vaak betrokken bij bergingen van binnenschepen en een aantal kustvaartuigen, onder andere de Nieuwied in 1965 en de Herta Giese in 1966. Vooral de laatste jaren zijn Polderman's sleepboten BOMBSHELL (1945 - 750 pk) en TIJGERHAAL (1954 - 350 pk) vaak in actie op de Schelde.

In het Scheldegebied zijn zowel voor als na de Tweede Wereldoorlog een aantal bedrijven geweest die zo nu en dan een rol speelden in het bergingswerk. Zo was er in Antwerpen de firma E. Herbosch. In feite binnenvaartvervoerder en bevrachter, doch zij waren in mei 1952 actief met de berging van de kustvaarder Rabenhaupt. Na de berging werden zij eigenaar van het schip en verkochten het in 1954 naar Nederland.

Verder was er dan een tweetal slopers te Antwerpen waar veel wrakresten naar toe gingen. Zoals V. F. van Loo, die terreinen had in de Antwerpse dokken en natuurlijk niet te vergeten de bekende scheepssloper J. Desmedt uit Burcht. Vele afgekeurde



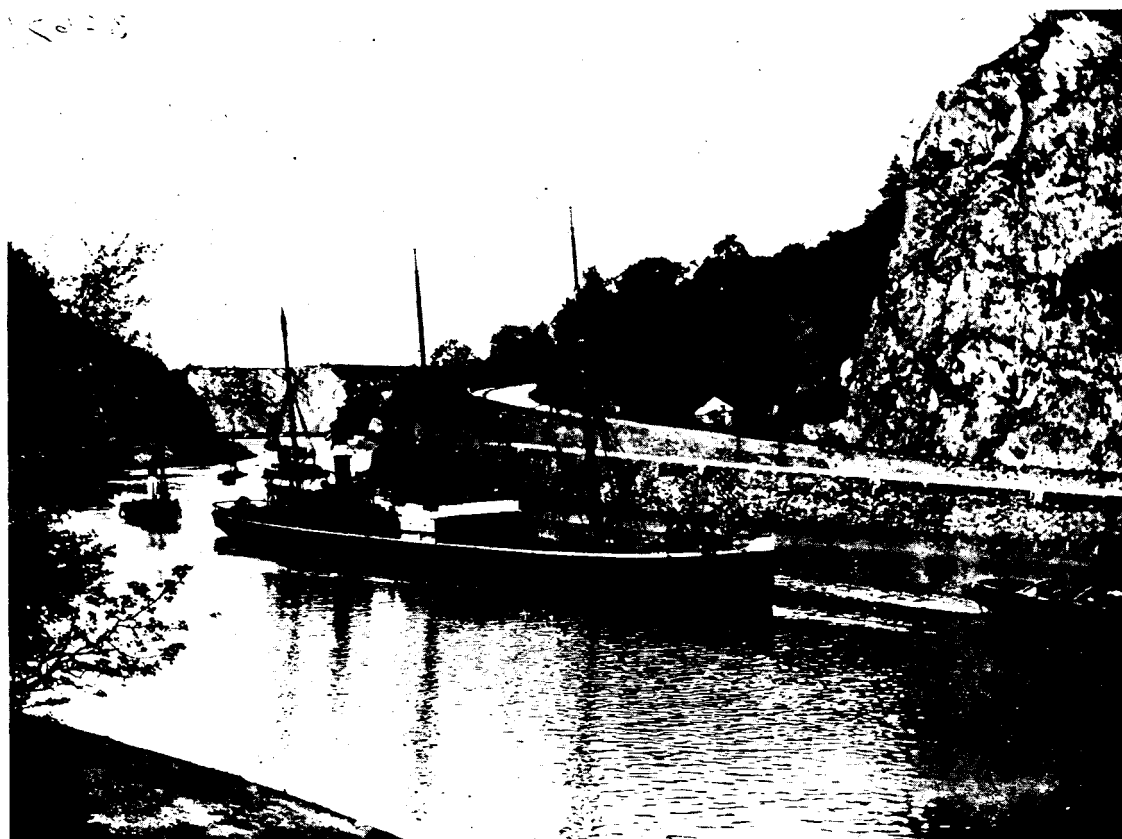
Wat eens een trots vrachtschip was. Het voorschip van de Zamosc bij de sloper.

schepen, gelichte wrakken en uitgediende vaartuigen vonden hier hun einde. J. Desmedt heeft nog plannen gehad om de in 1948 geborgen Merganser in de vaart te brengen, daar is echter niets van gekomen.

Uiteraard is de URS als traditioneel bergings- en sleepvaartbedrijf ook bijzonder actief geweest bij bergingen in het "Antwerpse", bijvoorbeeld de Martin Bakke in 1963 en de Paranagua in 1968.

Tegenwoordig zien we steeds groter bergingsmateriaal op de Schelde. Smit-Tak zette bij het opruimen van het wrak van de Zamosc en Belvaux wel bijzonder groot materiaal in. De tijd van de kleine vaartuigen, het "springwerk" en de "goudvinken" lijkt voorbij te zijn. Ook is er veel minder werk. Het aantal gezonken schepen is beduidend afgenomen en de concurrentie is harder geworden. Doordat de schepen steeds groter worden moet de vaargeul verder op diepte worden gebracht, hetgeen nog wat werk opleverd. Wrakken die bijvoorbeeld tot 10 meter beneden NAP zijn opgeruimd, kunnen dan toch nog gevaarlijk zijn. En dan zijn er nog de incidentele "rampen" zoals van de Attican Unity die maanden werk opleverde.

Wrakresten blijven nog altijd een bron van zorgen voor de beheerders van het vaarwater. De kans dat een onbekend of ongevaarlijk wrak schade veroorzaakt blijft aanwezig en ook zullen storm en mist slachtoffers blijven maken. De beheerders van het vaarwater, de Hydrografische diensten en de Loodsdiensten waken over de veiligheid van de scheepvaart. Alleen hun voortdurende zorg is een garantie voor een veilige vaart.



De Engelse Bivouac ging bij Saeftinge verloren.

Toelichting en de lijst van gezonken schepen in het Westerscheldegebied 1860-1982

Er is getracht een zo compleet mogelijk beeld te geven van alle koopvaardijsschepen boven 200 Brt. welke in genoemde periode zijn gezonken. Dit inclusief de schepen die door oorlogshandelingen hun einde vonden. Niet zijn opgenomen binnenvaartuigen, vissersvaartuigen en oorlogsschepen. Veel van deze schepen worden echter wel in de tekst behandeld, evenals een aantal vaartuigen onder de 200 Brt. Zie hiervoor het register. De lijst van gezonken schepen is als volgt samengesteld.

1. Datum ongeval.
2. Naam van het schip.
3. Nationaliteit. Hiervoor zijn de (Engelse) symbolen van Lloyd's Index gebruikt. Deze zijn als volgt:

Am	- Verenigde Staten	NO	- Noorwegen
AS	- Oostenrijk	PA	- Panama
BE	- België	PH	- Polen
BR	- Engeland en voormalige koloniën	PK	- Pakistan
BZ	- Brazilië	RU	- Rusland
DA	- Denemarken	SP	- Spanje
DU	- Nederland	SS	- Zwitserland
EG	- Oost-Duitsland	SW	- Zweden
Eg	- Egypte	TU	- Turkije
FI	- Finland	YS	- Joegoslavië
FR	- Frankrijk		
GE	- Duitsland inclusief voormalige deelstaten		
GR	- Griekenland		
IT	- Italië		
JA	- Japan		
LATV	- Letland		
LI	- Liberia		

4. Tonnage van het schip aangegeven in Brutoregistertonnen.
5. Bouwjaar van het schip.
6. Korte omschrijving van het ongeval.
Van schepen uit de zeiltijd is het type vermeld. In de overige gevallen betreft het schepen met een mechanische voortstuwing. Coördinaten dienen alleen ter oriëntatie.
7. Onder het aantal slachtoffers wordt verstaan: doden en vermisten.
8. Opmerkingen ter verdere oriëntatie van het ongeval.
Wanneer wordt aangegeven dat een wrak is opgeruimd kan dit inhouden, dat een wrak niet gevaarlijk is voor de huidige scheepvaart. Er kunnen dus nog altijd resten zoals een dubbele bodem, ketels enz. aanwezig zijn. Vaak is in de loop der jaren meerdere malen aan een wrak gewerkt om het op een bepaalde diepte te brengen.

13-03-1860: RUSSIAN, BR, 706, 1856, gestrand in de "Schaar van Waarde" en gebroken, -, wrakresten opgeruimd.
 09-02-1861: DOLLARD, DU, 211, 1859, brik, gestrand op de "Plaat van Breskens" en aldaar verloren gegaan, -.
 Eind 1862: CONRAD, GE, 260, 1860, barkschip, gestrand op "Het Bankje van Zoutelande" en aldaar verloren gegaan, -.
 Begin 1866: STORMBIRD, GE, 344, 1861, barkschip, gestrand bij Fort Bath, -, ter plaatse gesloopt.
 28-01-1867: TIMSAH, FR, 853, 1857, gestrand op de "Plaat van Breskens", -, lading geborgen, wrak gedeeltelijk opgeruimd.
 23-07-1867: AUKATHOR, NO, 293, 1840, barkschip, tijdens zwaar weer op de Westkappelse zeedijk geslagen, -, wrak ter plaatse gesloopt.
 23-09-1867: TAURES, GE, 838, 1866, na aanvaring bij Ellewoutsdijk aan de grond gezet, -, schip was niet meer te bergen en ter plaatse gesloopt.
 02-12-1867: MAXIMILLIAN, BR, 268, 1864, barkschip, gestrand bij Dishoek, -, ter plaatse gesloopt.
 09-12-1867: SULTANA, BR, 583, 1855, gezonken na aanvaring in het "Nauw van Bath", 1, wrak later opgeruimd.
 14-12-1867: FORD, BR, 310, 1831, brik, gestrand door stormweer op de Elleboog, -, bemanning met moeite gered, schip geheel verloren.
 11-12-1870: EYRA, AS, 397, 1856, brik, gestrand bij Zoutelande, -, ter plaatse gesloopt.
 23-03-1871: HOLYROOD, DU, 341, 1857, gezonken na aanvaring ter hoogte van de Leugenaar (Vlissingen), -, wrak naar dieper water gegleden.
 22-11-1871: NAERCHUS, BR, 354, 1864, Engels barkschip nabij de Zwarte Polder (Cadzand) vergaan, -, lading bestond uit krenten.
 17-10-1872: CHARLES, BE, 708, 1856, op 15 oktober 1872 gestrand op de Hompels, geborgen en bij Fort

ADVERTENTIE.

De Notaris Th. VAN UIJE PIETERSE, zal op **Vrijdag den 20 December 1872**, des namiddags om één ure, op de Bierkade te Vlissingen, om contant geld, in het openbaar

VERKOOPEN:

34 beschadigde IJzeren PETROLEUM-KETELS,

waarvan eenigen gesloopt en hetgeen meer zal worden gepresenteerd, afkomstig van het onlangs verbrand Belgisch driemastschip **CHARLES**, geladen geweest met Petroleum, gevoerd geweest door Kapitein F. J. LECHERE, liggende op de Bierkade, de Zeehondenwerf en elders, te Vlissingen; dagelijks te zien en informatie te bekomen bij den Heer E. VAN PEBORGH, Dispacheur te Antwerpen, den Heer A. BENIER, Scheepsmakelaar te Vlissingen, en bovengenoemden Notaris. Brieven franco.

VC Donderdag 24 okt 1872

Wij ondergeteekenden betuigen onzen dank aan Kapitein GÜBEL, voerende de Belgische sleepboot „Klamper“, die met gevaar van eigen leven te verliezen, ons in den nacht van den 15^{de} dezer uit onzen gevaarvollen toestand redde, van het in brand staande, met petroleum geladen Belgische schip „Charles“.

Vlissingen, 21-Oktober 1872.

J. VAN NYPEREN, 1^o Stuurman.

H. KONNAU, 2^o Id.

J. F. MAAS.

C. J. VANDER HOOFT.

A. G. BUIJNS.

JAN VAN HOEPEN.

WILLEM HAGE.

J. v. D. NOLL.

Allen
werklieden
wonende
te
Vlissingen.

VC Donderdag 31 okt 1872

Het Belgische driemastschip Charles gaat door brand verloren. Krantenberichten naar aanleiding van dit ongeval.

Rammekens aan de grond gezet, op 17 oktober 1872 in brand gevlogen en uitgebrand, -, wrakdelen later opgeruimd.

26-11-1873: WESTMORELAND, BR, 246, 1826, uitgebrand nabij Pijp Tabak (Antwerpen), -, wrak opgeruimd.

19-01-1874: KILLARNEY, BR, 359, 1856, te Terneuzen aangekomen met brand in de lading, nabij de haven aan de grond gezet en uitgebrand, -, op 30 januari 1874 naar Gent en aldaar gesloopt.

31-03-1874: HYDRA, GR, 221, 1840, brik, gestrand op de Elleboog (Vlissingen), daarna door stormweer verloren gegaan, 15, bij de slachtoffers waren de Belgische en Engelse loods, slechts één man gered.

Begin 1876: CATHRINA, BR, 862, 1840, barkschip, gestrand nabij Ellewoutsdijk, -, ter plaatse gesloopt.

24-08-1876: C. F. FUNCH, BE, 1501, 1871, aangekomen rede Vlissingen met brand in lading, bij Fort Rammekens aan de grond gezet en uitgebrand, later gebroken (51.26.42 N - 03.38.46 O), -, gedeeltelijk opgeruimd, laatste resten bij het graven van de Scheldepoortdokken "op diepte gebracht".

18-10-1876: GREEBE, BR, 955, 1871, gezonken na aanvaring ter hoogte van Vlissingen (Zuidwatering, dijkpalen 33-40), -, wrakresten liggen er nog altijd, doch geen gevaar scheepvaart.

Begin 01-1877: ROMA, IT, 202, 1846, barkschip, gestrand op de Calootbank, -, wrak ter plaatse gesloopt.

20-02-1877: ELIZA MAC LAUGHLAN, BR, 678, 1861, barkschip, gestrand nabij Cadzand, -, ter plaatse gesloopt.

Openbare Verkoop

TE VLISSINGEN,

OP HET BEURSPLEIN,

OP 6 MAART 1894.

's namiddags 1 uur, ten overstaan van den Notaris **W. S. BOSCH**, van het op de Calootbank onder Borselen gestrand zittende, kopervaste Driemast Schoenerschip

„M A I J,”

Kapitein **CHRISTENSEN**, en zijne nog inhebbende lading **ZEMELN**, door zeewater beschadigd, zoomede den **INVENTARIS** van gezegd schip, waaronder Drie Scheepscompassen, Vier Signallantaarns, Drie nieuwe en eenige oude Scheepstrassen, en verder nieuw en oud Touwwerk, Kettingen, Zes en Twintig Zeilen, Vier Ra's, Vier Stengen, Twee Boomen, Twee Gaffels, Twee Scheepsbooten met Toebehooren en los Koperwerk en hetgeen meer zal worden gepresenteerd.

De verkoop geschiedt tegen contante betaling, met 10 % onkosten voor de koopers.

De Inventaris ligt ter bezichtiging op gezegd Beursplein, op den Verkoopdag, van 's voormiddags 9 tot 's namiddags 1 uur.

Nader onderricht bij de heeren **DE GROOF & Co** en **H. STOFKOPER & Co**, beiden te Vlissingen, en ten Kantore van voornoemden Notaris.

Openbare Verkoop

TE VLISSINGEN.

De Notaris **J. A. DE WOLFF** zal, ten verzoeken van Kapitein **ANDERS LARSEN**

DINSDAG 17 APRIL 1888,

voormiddags tien uur, op de Bierkade te Vlissingen, tegen **CONTANTE BETALING**

verkoopen:

het Noorsche kopervast en gekoperde

Barkschip „JENNY,”

groot 310 reg. ton, met **ONDERMASTEN**, **BOEGSPRIET**, **STENGEN**, enz., zooals het op den dag der verkoop zal liggen op de **Calootbank**, in de **Wester-Schelde**;

EN DAARNA:

DEN GEREDDEN INVENTARIS,

bestaande uit

KETTINGEN, **ZEILEN**, **TOUWWERK**, **TROSSEN**, **RONDHOUTEN**, eens partij **HUIDKOPER** en verdere goederen meer.

Inlichtingen te bekomen bij de heeren **DE GROOF & Co**, scheepsmakelaars; bij den Kapitein en bij den Notaris te **Vlissingen**.

De verkoop van wrakken van schepen welke op de Calootbank hun einde vonden.

15-05-1879: APORTI, IT, 498, 1867, barkschip, na aanvaring op de rede van Vlissingen bij Fort Rammekens aan de grond gezet (51.26.10 N - 03.37.53 O), -, wrak ter plaatse gesloopt.

21-07-1879: ST. BERNARD'S, BR, 1564, 1875, driemastschip, vergaan tijdens stormweer in de "Deurlo", 7, onder de slachtoffers was de Belgische loods, 14 geredden.

14/15-12-1879: STAD VLISSINGEN, DU, 1816, 1865, tijdens dichte mist gestrand nabij Nieuwe Sluis, -, later gebroken en wrak opgeruimd.

07-02-1881: SUZANNA ELIZABETH, DU, 739, 1854, barkschip, gestrand op de Kalootbank, -, ter plaatse gesloopt.

23-03-1881: ST. CLAIR, BR, 264, 1855, brik, gestrand op het "Bankje van Zoutelande", -, wrakresten nog aanwezig.

31-07-1881: LASKER, GE, 738, 1868, barkschip, gezonken na aanvaring met Engelse s.s. Helios op de rede van Vlissingen (51.25.58 N - 03.36.52 O), 1, wrak opgeruimd, resten liggen in het gebied Vlissingen-rede vuile ankergrond.

05-08-1881: COSMOPOLITAN, BR, 526, 1852, in dichte mist gestrand bij Baarland, later gebroken, -, wrak opgeruimd.

17-05-1883: SAPPHO, BR, 889, 1869, gestrand in het "Nauw van Bath" en gebroken (51.23.45 N - 04.11.45 O), -, wrak ter plaatse opgeruimd.

12-12-1883: S. B. WELDON, BR, 1531, 1878, driemastschip, gestrand op de Spijkerplaat, -, op 25 januari 1884 door de bemanning verlaten, wrakresten geborgen.

Begin 1884: SI, IT, 517, 1870, barkschip, gestrand nabij Ellewoutsdijk, -, ter plaatse gesloopt in hetzelfde jaar.

26-10-1884: ANGELA, RU, 871, 1876, barkschip, tijdens zwaar weer gestrand op de Spijkerplaat, -, de bemanning en de loods (11) op het nippertje gered door de reddingsboot uit Vlissingen.

20-12-1884: STANTONS, BR, 360, 1875, gezonken na aanvaring met s.s. Ipswich nabij Fort Rammekens (51.26.24 N - 03.37 O), 2, wrakresten opgeruimd.

Begin 1887: SCOTSMAN, BR, 899, 1884, barkschip, gestrand aan de oostkant van de haven van Nieuwpoort, -, wrak ter plaatse gesloopt.

Begin 1888: JENNY, NO, 310, -, gestrand op de Kalootbank, -, ter plaatse gesloopt.

30-11-1881: ARCHIDUC RODOLPHE, BE, 963, 1881, verloren na aanvaring nabij de Palingplaat (Antwerpen) met s.s. Stephenson, -, wrak geheel opgeruimd, gereed 22 april 1898.

09-02-1889: DIONE, BR, 278, 1867, barkschip, gestrand nabij Zoutelande (Westwating, dijkpaal 38-40), -, wrak ter plaatse verkocht en gesloopt.

10-02-1889: COLUMBUS, NO, 231, 1844, barkschip, gestrand tijdens stormweer nabij Cadzand, -, wrak ter plaatse verkocht en gesloopt, resten zijn lang zichtbaar geweest; bemanning met moeite gered.

21-02-1889: RHINE, BR, 1093, 1874, driemastfregat, in brand ter hoogte van Terneuzen, -, schip afgekeurd en gesloopt.

21-12-1889: GERMANIA, GE, 681, 1856, gezonken na aanvaring op rede van Vlissingen (51.26.03 N - 03.37.33 O), -, wrak op "diepte gebracht".

11-12-1890: JOHN WELLS, BR, 593, 1873, gestrand op de Suikerplaat en gebroken, -.

23-01-1891: BORDEAUX, FR 3447, 1882, na aanvaring ter hoogte van Walsoorden op de kust gezet (51.24.29 N - 04.00.34 O), -, schip verloren, wrakresten opgeruimd.

10-02-1891: PARAGUAY, BR, 1441, 1864, gezonken na aanvaring met s.s. North Britton ter hoogte van Fort Frederik (Antwerpen), -, wrak opgeruimd.

25-10-1891: WOODSTOCK, BR, 569, 1880, gezonken na aanvaring nabij de Suikerplaat, -, wrak opgeruimd.

02-01-1892: CHILDWALL, BR, 1334, 1868, gezonken na aanvaring met s.s. Noordland in de Wielingen, 15, 8 bemanningsleden en de Nederlandse loods konden worden gered.

16-03-1892: ABINGTON, BR, 2053, 1882, na aanvaring met s.s. Activa (1883 - 556 Brt.) op de Palingplaat gezet en gebroken, -, wrak opgeruimd in 1893, nog scheepsresten aanwezig.

27-01-1884: CASPIAN, BR, 297, 1880, bark, gestrand tijdens stormweer op de Suikerplaat. Bemanning gered, -, wrak in 1915 gedeeltelijk opgeruimd.

08-12-1893: PRINCESSE LOUISSE, BE, 1030, 1884, gestrand op de Ballastplaat en gebroken, -.

13-02-1894: MAY, DA, 303, 1874, driemastschoener, gestrand op de Kaloot, -, schip werd afgekeurd en gesloopt.

16-01-1895: SULTAN, BR, 226, 1868, bargantijn, gezonken ter hoogte van Knokke, -.

10-09-1895: XANIA, NO, 589, 1891, gezonken ter hoogte van de Kaloot na aanvaring met Spaanse s.s. Manilla (51.25.42 N - 03.41.08 O), 6, onder de zes slachtoffers bevond zich de Belgische loods en twee kinderen van de kapitein, opgeruimd in 1896 door torpedisten 16 m LLWS.

05-12-1895: INDIEN, SW, 657, 1863, barkschip, beschadigd door stormweer en bij Fort Rammekens aan de grond gezet, -, verkocht en ter plaatse gesloopt.

07-12-1895: ZORA, RU, 803, 1867, bark, vergaan op de Spijkerplaat, -, bemanning gered door reddingsboot uit Vlissingen.

- 09-02-1896: BUSY BEE, BR, 902, 1865, gezonken in de Wielingen (ter hoogte van Knokke) na aanvaring met Duits schip, -.
- 30-11-1897: ADELE & SABINA, NO, 724, 1874, houten bark, gezonken aan de Belgische kust, van de lading spoelden vele vaten terpentijn aan, wrak door marinertorpedisten opgeruimd.
- 15-12-1897: PRINCE ALBERT DE BELGIQUE, BR, 1736, 1885, gezonken na aanvaring met Engels zeilschip Larnaca nabij Antwerpen, 1, wrak geheel opgeruimd, gereed 6 juli 1900.
- 13-01-1899: DAPHNE, NO, 542, 1867, tot wrak geslagen nabij de Eendrachtspolder (Terneuzen) als gevolg van zware storm, -.
- 22-06-1899: LYNA, NO, 1028, 1880, bark, gestrand nabij Austruweel (Antwerpen), -, ter plaatse gesloopt.
- 20-12-1899: MAGGIE MACNAIR, BR 3265, 1894, na aanvaring op de steile oever gezet ten oosten van Terneuzen (51.20.24 N - 03.51.00 O), -, lading kon worden geborgen, doch schip was verloren.
- 29-06-1900: VANDA, BR, 317, 1897, gezonken op de rede van Vlissingen na aanvaring (51.26.06 N - 03.36.58 O), -, wrak opgeruimd.
- 30-07-1900: ST. PAUL, FR, 1165, 1875, gezonken na aanvaring ter hoogte van de Drempel van Valkenisse, -.
- 21-03-1901: TAY, BR 656, 1875, werd door het Duitse s.s. Chemnitz aangevaren terwijl het schip voor anker lag op de rede van Vlissingen (51.25.36 N - 03.35.52 O), 13, slechts vijf opvarenden werden gered, wrak door torpedisten opgeruimd.
- 21-07-1901: CAESAR, GE, 2315, 1888, na aanvaring om zinken te voorkomen op de Nolleplaat gezet (51.26.25 N - 03.33.41 O), -, wrak is vaak genoemd naar aanleiding van Vittangi in 1957.
- 15-11-1901: ALINE, BR 1774, 1883, gezonken na aanvaring in Het Pas van Terneuzen (51.23.14 N - 03.44.33 O), 3, wrak in 1902 opgeruimd tot 11 m LLWS.
- 26-01-1902: AUSTRALIA, GE, 2149, 1881, gestrand op de Plaat van den oude Doel en CTL, -, wrak opgeruimd tot 11,50 m NKD, gereed 6 april 1972.
- 13-02-1902: BIVOUAC, BR, 1146, 1871, gestrand nabij Saeftinge, -, wrak geborgen.
- 04-11-1902: SILVIO, BR, 1229, 1899, gezonken na aanvaring ter hoogte van Borssele (51.24.28 N - 03.43.02 O), -.
- 26-05-1903: HUDDERSFIELD, BR, 1082, 1872, gezonken ter hoogte van Bath na aanvaring met Noors schip (51.23.00 N - 04.13.34 O), 25.
- 23-10-1903: ORONTES, BR, 1383, 1881, ter hoogte van Oostende gezonken na aanvaring, -.
- 14-11-1904: CAIRNAVON, BR, 1562, 1892, gebleven op de Palingplaat (Antwerpen) na aanvaring, -, resten schip met springstof vernield, gereed 24 september 1905.
- 10-12-1904: ANTVERPIA, BE, 866, 1864, gestrand nabij Antwerpen, -, CTL en in 1905 geborgen en te Antwerpen gesloopt.
- 18-02-1906: CORENNIE, BR, 624, 1889, kwam in aanvaring met het s.s. Eildon (1905 - 1329 Brt.) in het Nauw van Bath, -, schip gebroken en CTL, wrak in 1933 tot 10 m LLWS opgeruimd.
- 21-08-1906: THOMAS MELVILLE, BR, 2564, 1882, als gevolg van een vloedgolf in aanvaring gekomen met Frans schip (Antwerpen), -, op 23 augustus opvolgend geborgen en te Antwerpen gerepareerd.
- 19-01-1908: EPIRUS, GR, 3276, 1901, gezonken na aanvaring met de Finland van de Red Star Line ter hoogte van Borssele (51.24.09 N - 03.45.29 O), -.
- 02-03-1908: ADA, NO, 2370, 1907, gezonken na aanvaring met Duitse s.s. Erna (1884 - 484 Brt.) ter hoogte van de Drempel van Zandvliet, -, wrakresten opgeruimd tijdens bouw van de Zandvlietluizen (1965), eind 1982 opnieuw werkzaamheden wrakresten.
- 02-02-1910: FORTUNE, BR, 205, 1875, houten bark, gestrand op de Schelde en CTL, -, exacte plaats niet bekend.
- 22-07-1910: CAPELLA, RU, 310, 1903, houten driemastschoener, gezonken nabij de Plaat van Breskens na aanvaring met de sleepboot John Bull (51.24.40 N - 03.33.35 O), -, opgeruimd tot 8,8 m LLWS.
- 25-12-1910: BALTIQUE, BE, 1365, 1883, op de rede van Vlissingen aangevaren door Finland (1902 - 11941 Brt.) van de Red Star Line en gezonken (51.25.30 N - 03.35.22 O), 6, opgeruimd door torpedisten.
- 20-01-1911: TREVILLEY, BR, 3112, 1897, gezonken na aanvaring met Duitse s.s. Santa Lucia (1907 - 4238 Brt.), -, geborgen, gerepareerd en verkocht aan Griekse reders.
- 22-06-1911: REDWOOD, BR, 1228, 1908, gezonken na aanvaring in de Sardijnegeul (51.26.28 N - 03.33.56 O), -, wrak opgeruimd.
- 01-10-1911: CITY OF BENARES, RU, 1511, 1882, ijzeren bark, tijdens orkaan op de Westkappelse zeedijk geslagen (dijkpaal 14-15), 9, elf opvarenden door inwoners van Westkapelle gered, anno 1983 zijn nog wrakresten zichtbaar.
- 01-10-1911: EDWARD DAWSON, BR, 1907, 1890, tijdens orkaan gestrand op het Bankje van Zoutelande, 3, op 2 oktober van hetzelfde jaar na explosie in brand gevlogen en totaal uitgebrand, resten opgeruimd in 1913.
- 26-03-1912: GARONNE, BE, 905, 1887, na aanvaring gezonken in de Wielingen (51.25.43 N - 03.24.56 O), 1, wrak opgeruimd.

16-10-1912: RALF CREYCKE, BR, 905, 1879, na aanvaring op de kust bij Westkapelle gezet (dijkpaal 32-34), later naar dieper water gegleden, -.

8/9-07-1913: ULVA, BE, 365, -, gezonken rede Vlissingen (51.25.31 N - 03.35.35 O), -, wrak opgeruimd.

00-10-1914: GNEISENAU, GE, 8185, 1903, tot zinken gebracht bij Austruweel door terugtrekkende Belgische troepen, -, op 23 mei 1917 gelicht en verkocht naar Italië.

07-08-1914: TYLSA, NO, 4676, 1911, in de Wielingen op een mijn gelopen (51.25.13 N - 03.27.19 O), 3, schip later gebroken en CTL, wrakresten opgeruimd in 1957 door Van der Tak tot 13 m NAP.

03-10-1914: DAWDON, BR, 1310, 1878, op een mijn gelopen ter hoogte van Oostende en gezonken, -.

05-10-1914: ARDMOUNT, BR, 3510, 1906, op een mijn gelopen 3 zeemijl oost van het lichtschip Wandelaar, -, laatste wrakresten in 1959 opgeruimd c.q. op diepte gebracht.

12-03-1917: THODE FAGELUND, NO, 4352, 1904, ter hoogte Oostende getorpedeerd door Duitse U-boot UB 27, -.

15-02-1918: STOOMLOODSVAARTUIG No. 14, DU, 461, 1917, aan de noordkant van Walcheren op een mijn gelopen en gezonken, 6.

03-10-1918: PRINCESSE JOSEPHINE, BE, 1115, 1888, in Brugge door Duitse eenheden tot zinken gebracht, -, had dienst gedaan als onderkomen voor U-bootbemanningen onder de bijnaam "Villa Schlamassel", in 1919 gesloopt.

03-10-1918: MIDSLAND, DU, 1085, 1915, in Brugge door Duitse eenheden tot zinken gebracht, -, prijsschip van België, in 1922 terug naar Nederland.

03-10-1918: LESTRIS, BR, 1384, 1905, in Brugge door Duitse eenheden tot zinken gebracht, -, ter plaatse gesloopt.

03-10-1918: NIOBE, DU, 654, 1902, in Brugge door Duitse eenheden tot zinken gebracht, -, prijsschip van België.

04-10-1918: LA FLANDRE, BE, 862, 1888, in het kanaal van Oostende door Duitse eenheden tot zinken gebracht, -.

05-10-1918: GELDERLAND, DU, 1877, 1913, nabij sluizen van Zeebrugge door Duitse eenheden tot zinken gebracht, -, na de oorlog terug naar Nederland.

05-10-1918: ZAA NSTROOM, DU, 1657, 1914, nabij sluizen van Zeebrugge door Duitse eenheden tot zinken gebracht, -, prijsschip België.

05-10-1918: RIO PARDO, BZ, 613, 1903, nabij sluizen van Zeebrugge door Duitse eenheden tot zinken gebracht, -, prijsschip België, in 1919 geborgen en in 1920 in de vaart als Emeraude.

05-10-1918: BRUSSELS, BR, 1380, 1902, nabij sluizen van Zeebrugge door Duitse eenheden tot zinken gebracht, -, in 1919 geborgen en hersteld.

02-01-1920: ROUMANIER, BE, 2224, 1918, uitgebrand in de haven van Antwerpen, -, in 1923 gesloopt te Hamburg.

03-11-1920: HASTIER, BE, 3006, 1885, uitgebrand in de haven van Antwerpen, -, doordat de brandweer de ruimen vol water zette zink het schip, in 1921 gelicht en in 1922 naar de sloop.

25-12-1920: OUGREE, BE, 1979, 1918, beschadigd na aanvaring, begon plogtseling te zinken en daarna door sleepboten op de Spijkerplaat gezet (51.25.20 N - 03.37.44 O), -, was niet meer te bergen, resten van het schip lagen er in 1980 nog.

26-03-1921: NORRIX, BR, 576, 1920, gezonken nabij Zeebrugge, -.

06-10-1921: AMALER, GE, 2806, 1901, gezonken na aanvaring ter hoogte van de haven van Vlissingen (dijkpaal 39-41), (51.26.22 N - 03.36.36 O), -, opgeruimd in 1921 door Van der Tak.

06-11-1921: SEGRE, FR, 3277, 1906, tijdens zware storm vergaan in de Wielingen (51.26.21 N - 03.12.03 O), 9, lichter geladen met kolen en gesleept door sleepboot.

02-09-1922: EZARDIAN, BR, 875, 1909, gezonken na aanvaring met Zuiderdijk (1912 - 5208 Brt.) in de Galgeput (Dishoek), (51.27.43 N - 03.31.17 O), 7, wrak nog hetzelfde jaar opgeblazen en opgeruimd tot 11.30 LW.

16-01-1923: ALEPPO, GE, 976, 1921, kwam ter hoogte van Austruweel in aanvaring met het Italiaanse schip Uguaglianza (1901 - 3408 Brt.), -, op de linkeroever gezet, doch gekapseisd, bergingspogingen in mei 1924, in 1925 opgeruimd door Van der Tak.

20-01-1923: NAUTILUS, BR, 718, 1874, gezonken na aanvaring bij Austruweel, 3, wrakresten opgeruimd met springstof tot 1 m onder natuurlijke bodem (1926).

15-03-1923: MERVILLE, BR, 1035, 1903, na aanvaring gezonken nabij de Steenbanken, 12, slechts twee opvarenden gered.

22-02-1924: ASSIMINA M. EMBIRICOS, GR, 5213, 1920, op wrak gelopen van de St. Paul nabij de Drempel van Valkenisse (51.23.20 N - 04.10.28 O), -, gebroken en alleen het voorschip geborgen.

05-04-1924: SIERRA GRANDE, BE, 2291, 1918, ter hoogte van de Drempel van Bath gezonken na aanvaring met s.s. West Inskip (1919 - 5555 Brt.), -, wrak met explosieven opgeruimd gedurende de zomer van 1924.

07-05-1924: YEDDO, SW, 3980, 1908, op de kust gezet nabij Pijp Tabak (Antwerpen) na aanvaring met Duitse Barenfels (1921 - 7569 Brt.), -, op 8 juni 1924 geborgen en naar de sloper in Nederland.

- 08-04-1925: JONGE CATHARINA, DU, 1753, 1922, gezonken na aanvaring ter hoogte van Knokke (51.24.32 N - 03.27.27 O), 10, opgeruimd tot 12,50 NAP.
- 1/2-08-1925: ALEXANDRE, BE, 1890, 1920, ter hoogte van de Drempel van de Parel (Antwerpen) gezonken na aanvaring met het Franse schip Yang Tse (1915 - 8006 Brt.), 1, wrak in november 1925 opgeruimd.
- 26-11-1925: OBOTRITA, GE, 1477, 1892, driemastbark, tijdens zware storm gestrand nabij De Haan, 1, pas in de loop van 1926 geborgen en voor de sloop naar Holland.
- 28-11-1925: VESTLAND, DA, 282, 1919, houten driemastschoener, tijdens storm gestrand op Het Bankje van Zoutelande, 1, wrak ligt er knog.
- 05-12-1925: ASHTON, BR, 283, 1901, nabij Austruweel overvaren door het Amerikaanse schip Federal (1919 - 6868 Brt.), 6, onder de slachtoffers was de Nederlandse rivierloods.
- 02-02-1926: WHIMBREL, BR, 1655, 1910, gezonken na aanvaring op de rede van Vlissingen met de Harwichboot Marloch (51.26.04 N - 03.34.02 O), -, laatste wrakresten opgeruimd in de periode 1979/1980.
- 13-02-1926: DEPUTE HENRI DURRE, FR, 2014, 1921, gezonken nabij Pijp Tabak na aanvaring, -, wrak lag nabij de Punt van Melsele Bank.
- 05-03-1926: DAINA, LATV, 383, 1924, houten driemastschoener, gestrand nabij de Môle van Zeebrugge, -.
- 13-06-1926: ALPS MARU, JA, 7990, 1917, gestrand nabij "Boomke" (Antwerpen) en de volgende dag gebroken, -, achterschip tot 10 m NKD opgeruimd, voorschip tot 8 m NKD opgeruimd, gereed 1950.
- 31-12-1926: ANDREAS, BR, 5445, 1914, tijdens dichte mist op het wrak van de Alps Maru gelopen en gezonken, -, bergingswerkzaamheden gereed 31 december 1926, nog scheepsresten aanwezig.
- 23-12-1927: HILD, SW, 1222, 1822, gestrand op de Schelde nabij Antwerpen na een aanvaring, -, wrak in 1928 geborgen en naar de sloper.
- 27-02-1929: CROXTETH HALL, BR, 4243, 1909, gestrand op een zandbank nabij het lichtschip Wandelaar, -, gedurende 1929-1930 wrak gedeeltelijk opgeruimd, in 1962-1963 de laatste resten opgeruimd.
- 08-07-1929: SCHELDEJOL, BE, 244, 1892, gestrand nabij de Môle van Zeebrugge, -.
- 10/11-09-1929: ESTELLA, BE, 758, 1919, gezonken in het zuidergat (Walsoorden) na aanvaring met het Duitse s.s. Indra (1922-1384 Brt.), 14, slechts twee bemanningsleden gered, onder de slachtoffers was ook de Belgische rivierloods (51.23.45 N - 04.02.13 O).
- 19-11-1930: CONTINENTAL FREIGHTER, BR, 529, 1930, gezonken na aanvaring te Antwerpen, 5, schip eind van het jaar gelicht en naar de sloper in 1931.
- 07-05-1933: JAMAICA, SW, 945, 1897, gezonken op de rede van Vlissingen na aanvaring met Engelse Harwichboot Malines (51.25.23 N - 03.35.24 O), -, bergingspogingen door Bugsier, doch later wrak opgeruimd.
- 02-12-1936: FUGLEN, DA, 232, 1885, driemastschoener, gestrand op de Spijkerplaat, -, op 13 december vlotgebracht en naar Terneuzen, in januari 1937 naar Gent en afgekeurd.
- 29-05-1937: BOSCOBEL, BR, 232, 1906, gezonken nabij het lichtschip Wandelaar, -.
- 14-12-1937: INO, BR, 1240, 1899, gezonken nabij het lichtschip Wandelaar, -.
- 29-12-1937: SRGJ, YS, 3644, 1905, gezonken na aanvaring ter hoogte van Baalhoek (51.22.18 N - 04.05.10 O), 2, wrak in 1938 opgeruimd tot 13 m NAP.
- 14-09-1938: NIPPON, SW, 6095, 1937, gezonken in de Wielingen na aanvaring met het Franse schip Aisne (1914 - 3654 Brt.), -, wrakresten liggen er nog altijd.
- 20-12-1938: ATLANTIDE, IT, 6291, 1909, gestrand op de Plaat bij Valkenisse, -, op 24 december 1938 gebroken en CTL, in 1939 gedeeltelijk opgeruimd.
- 04-03-1939: ORM JARL, NO, 1849, 1922, na aanvaring met het Franse schip d'Entrecasteaux (1922 - 7291 Brt.) op de Ketelplaat gezet -, wrak gedurende de periode 1944-1946 opgeruimd.
- 21-12-1939: COMITAS, IT, 3488, 1905, op een mijn gelopen in de Wielingen, een dag later bij de "Schoone Waardin" aan de grond gezet (dijkpaal 28-29), -, wrak op last van de Duitse bezetter gesloopt, dubbele bodem in 1982 nog zichtbaar.
- 14-01-1940: HULLGATE, BR, 409, 1937, ter hoogte van Borssele gezonken na aanvaring met s.s. Moyle (1907 - 1761 Brt.) (51.25.52 N - 03.41.26 O), -, wrak ligt in diep water.
- 07-03-1940: VECHT, DU, 1965, 1917, ter hoogte van de Steenbanken getorpedeerd door de Duitse U-boot U 14, 22.
- 11-05-1940: STELLA, DU, 2818, 1909, op de rede van Vlissingen door Duitse vliegtuigen tot zinken gebracht (51.25.47 N - 03.38.31 O), -, tot jaren na de oorlog waren de bekende tafelpootmasten van het schip zichtbaar.
- 13-05-1940: GORM, DA, 2159, 1917, ter hoogte van Zeebrugge getorpedeerd door Duitse U-boot U 9, -, wrak in 1956 gedeeltelijk opgeruimd.
- 14-05-1940: VILLE DE BRUGES, BE, 13869, 1921, na Duitse luchtaanval in brand nabij Doel, later gezonken, 3, opgeruimd gedurende 1941-1946, laatste resten in 1952.
- 14-05-1940: NOORDZEE, DU, 260, 1927, nabij de scheidingston van het Deurloo en het Oostgat op een mijn gelopen en gezonken, 20, deed dienst als bewakingsvaartuig (BV 34), was voormalige sleepboot van L. Smit & Co., slechts één overlevende.

- 14-05-1940: MOTORLOODSBOOT No. 1, DU, 579, 1940, nabij Breskens op een mijn gelopen en gezonken, 2.
 15-05-1940: FOSCOLO, IT, 3108, 1919, ter hoogte van Zeebrugge gezonken na Duitse luchtaanval, -, wrak in 1950 opgeruimd.
- 17-05-1940: STOOMLOODSVAARTUIG 7, DU, 450, 1909, nabij Cadzand op een mijn gelopen en gezonken, -, deed dienst als Bewakingsvaartuig (BV 31).
- 18-05-1940: PRINS WILLEM I, DU, 343, 1933, in de haven van Breskens als gevolg van oorlogshandelingen gezonken, -, voormalige veerboot PSD, verbouwd tot hulpmijnenlegger (Hulpmijnenlegger I), gelicht en in 1946 weer in de vaart.
- 18-05-1940: OOSTERSCHELDE, DU, 342, 1933, door Franse troepen in brand gestoken en gezonken, -, gelicht en in 1946 weer in de vaart, veerboot PSD.
- 18-05-1940: KONINGIN EMMA, DU, 432, 1933, na aanvaring bij Breskens aan de grond gezet, -, voormalige veerboot PSD, verbouwd tot hulpmijnenlegger (Hulpmijnenlegger II), na berging door de Duitsers in dienst gesteld als veerboot.
- 18-05-1940: PRINS HENDRIK, DU, 511, 1932, in de haven van Breskens door Franse troepen tot zinken gebracht, -, veerboot PSD, gelicht in augustus 1940, in oktober 1944 opnieuw tot zinken gebracht, in juni 1947 weer gelicht en weer in de vaart.
- 18-05-1940: PRINSES JULIANA, DU, 387, 1932, in de haven van Breskens door Franse troepen tot zinken gebracht, -, veerboot PSD, in augustus 1940 gelicht, door Duitsers in oktober 1944 opnieuw tot zinken gebracht, wrak later gesloopt.
- 18-05-1940: SINT PHILIPSLAND, DU, 1787, 1916, als blokkadeschip in Terneuzen tot zinken gebracht, -, op 17 december 1940 door de Duitsers gelicht en op 5 december 1944 onder Duitse vlag na luchtaanval gezonken.
- 18-05-1940: EVGENIA, GR, 5839, 1912, beschadigd op 15 mei 1940 door Duitse luchtaanval, -, op 18 mei 1940 als blokkadeschip bij Zeebrugge gebruikt.
- 21-05-1940: ALOHA, BE, 241, 1939, gevorderd jacht, nabij Oostende op een mijn gelopen, ±20, behalve de bemanning en Marinepersoneel waren er ook een onbekend aantal passagiers aan boord, geen overlevenden.
- 25-05-1940: FLORENTINO, BR, 1382, 1921, gebruikt als blokkadeschip nabij Zeebrugge, -, in juli 1950 geborgen doch daarna nabij Heist gestrand, ter plaatse gesloopt.
- 25-05-1940: TRANSEAS, BR, 1499, 1924, gebruikt als blokkadeschip nabij Zeebrugge (naast de Florentino), -, wrak in 1950 opgeruimd.
- 27-05-1940: BORODINO, BR, 2004, 1911, gebruikt als blokkadeschip nabij de ingang van het kanaal Zeebrugge-Gent, -, tijdens de oorlog wrak opgeruimd door de Duitse bezetter.
- 27-05-1940: ATLANTIC GUIDE, BR, 1943, 1924, gebruikt als blokkadeschip naast de Borodino te Zeebrugge, -, wrak in 1946 opgeruimd door de URS.
- 28-05-1940: ABUKIR, Eg, 689, 1920, getorpedeerd door Duitse E-boot ter hoogte van Nieuwpoort, ?.
- 06-12-1940: ADALIA, GE, 3199, 1921, gezonken op de rede van Vlissingen na aanvaring met Duits hulpschip Mendoza (1920 - 5193 Brt.) (51.25.33 N - 03.36.03 O), -, bekend als wrak 31, in 1953 gedeeltelijk opgeruimd, opnieuw werkzaamheden in 1982/1983.
- 18-12-1940: BIRKENFELS, GE, 6322, 1922, getorpedeerd ten noorden van Nieuwe Sluis door Engelse MTB (51.25.26 N - 03.28.29 O), 7, in 1965 voor een groot deel opgeruimd door Van den Akker (tot 12,50 m NAP).
- 23-06-1942: QUACK, GE, 560, 1941, op een mijn gelopen aan de Vlaamse kust (Nieuwpoort), voormalig Nederlands schip, in 1942 als Sperrbrecher 183 naar de Duitse marine, 2, wrak in 1945 gelicht, in de vaart gebracht als Hyke Sophia.
- 07-08-1942: MARIA S. MÜLLER, GE, 1589, 1936, op een mijn gelopen en gezonken nabij Oostende, vanaf 1941 Sperrbrecher 170 van de Duitse Marine, -, v.m. als onbekend wrak opgeruimd.
- 14-09-1942: WESTERBROEK, GE, 499, 1939, gezonken na mijnexplosie nabij Oostende, in 1941 als Sperrbrecher 142 naar de Duitse Marine (51.16 N - 02.50 O), -, v.m. als onbekend wrak opgeruimd.
- 09-10-1942: LOLA, GE, 498, 1940, ter hoogte van Nieuwpoort op een mijn gelopen en gezonken, in 1941 Sperrbrecher 143 van de Duitse Marine (51.10 N - 02.44 O), -, v.m. als onbekend wrak opgeruimd.
- 31-03-1944: LIES, GE, 488, 1940, op een mijn gelopen nabij Oostende en gezonken, in 1941 naar de Duitse Marine als Sperrbrecher 141 (51.17 N - 02.58 O), -, v.m. als onbekend wrak opgeruimd.
- 02-11-1944: RIO BRAVO, BR, 1141, 1943, getorpedeerd nabij de Pier van Oostende, 14, wrak in april 1960 opgeruimd door Akkermans & Van Haaren.
- 30-11-1944: EMPIRE NESS, BR, 2922, 1941, gezonken na aanvaring ter hoogte van Terneuzen (51.22.24 N - 03.54.10 O), -, wrak opgeruimd, in 1958 gereed.
- 03-12-1944: FRANCIS ASBURY, AM, 7176, 1943, op een mijn gelopen ter hoogte van Blankenberge (51.21.15 N - 02.59.38 O), 17, wrak in 1963 opgeruimd door Akkermans & Van Haaren, nadat in 1955 een deel der lading geborgen was.

- 07-12-1944: SAMSIP, BR, 7219, 1943, op een mijn gelopen nabij Blankenberge, later door geschutsvuur tot zinken gebracht (51.23.33 N - 03.02.54 O), 7.
- 12-12-1944: LOOKOUT, PA, 5339, 1932, tijdens mist op een wrak gelopen nabij Knokke (51.23.51 N - 03.17.46 O), -, wrak in 1960 opgeruimd door Akkermans & Van Haaren.
- 15-12-1944: FORT MAISONNEUVE, BR, 7128, 1942, op een mijn gelopen ter hoogte van Cadzand en gezonken (51.24.12 N - 03.21.40 O), 4, wrak in 1963 grotendeels opgeruimd door Van den Akker.
- 16-12-1944: WAR DIWAN, BR, 5551, 1919, getorpedeerd ter hoogte van de "Sluische Hompels" door Duitse Midget-onderzeeboot (51.25.46 N - 03.29.37 O), 5, schip was gebroken en het voorschip is in 1952 geborgen door Van Wienen.
- 18-12-1944: STEEL TRAVELLER, AM, 7056, 1922, op een mijn gelopen ter hoogte van Knokke en gezonken (51.24.40 N - 03.20.25 O), 2, wrak opgeruimd door Van den Akker, in 1956 gereed (tot 13.40 NAP).
- 23-12-1944: ALAN A. DALE, PA, 4702, 1938, door Duitse Midget-onderzeeboot getorpedeerd ter hoogte van Borssele en na brand gezonken, -, wrak opgeruimd tot 12,50 m NAP, gereed in 1969.
- 24-12-1944: EMPIRE PATH, BR, 6140, 1943, ter hoogte van Oostende op een mijn gelopen en gezonken (51.21.40 N - 02.50.21 O), 3, wrak in 1960 opgeruimd door Akkermans & Van Haaren.
- 18-01-1945: SAMVERN, BR, 7219, 1943, op een mijn gelopen ter hoogte van Blankenberge en gezonken (nabij Nippon-boei), 18, onder de slachtoffers was de Belgische en een Engelse zeeloods, wrak in 1963 opgeruimd door Akkermans & Van Haaren.
- 22-01-1945: HALO, BR, 2365, 1919, door Duitse E-boot getorpedeerd ter hoogte van Oostende (51.22 N - 02.24 O), -.
- 26-02-1945: NASHABA, AM, 6062, 1921, ter hoogte van Oostende op een mijn gelopen en gezonken (51.22.26 N - 03.54.28 O), 1, wrak in 1962 opgeruimd door Akkermans & Van Haaren.
- 26-02-1945: AURETTA, BR, 4571, 1935, op een mijn gelopen ten noorden van Oostende en gezonken (51.24.28 N - 02.48.13 O), 2, wrak eind 1962 opgeruimd door Akkermans & Van Haaren.
- 27-02-1945: SAMPA, BR, 7219, 1943, op een mijn gelopen ten noorden van Oostende en gezonken (51.24.16 N - 02.53.00 O), 16, onder de slachtoffers was de Nederlandse loods, wrak opgeruimd in 1962 door Akkermans & Van Haaren.
- 01-03-1945: ROBERT L. VANN, AM, 7176, 1943, op een mijn gelopen ten noorden van Oostende en gezonken (51.22.56 N - 02.47.04 O), -.
- 19-03-1945: SAMSELBU, BR, 7253, 1944, op een mijn gelopen ter hoogte van Blankenberge en gezonken (51.22.58 N - 03.07.57 O), 1, schip was gebroken, in 1955 resten opgeruimd.
- 19-03-1945: EMPIRE BLESSING, BR, 7062, 1944, op een mijn gelopen ter hoogte van Knokke/De Zoute (51.24.01 N - 03.16.43 O), -, wrak gedurende de zomer van 1959 opgeruimd door Akkermans & Van Haaren.
- 23-03-1945: ELEFThERIA, GR, 7244, 1944, op een mijn gelopen ten noorden van Oostende (51.22.09 N - 03.07.03 O), 1, wrak in 1949 door de Belgische Marine opgeruimd.
- 23-03-1945: CHARLES D. MCIVER, AM, 7176, 1943, ter hoogte van Blankenberge op een mijn gelopen, er kan ook sprake geweest zijn van een Midget-submarine (51.22.30 N - 03.04.42 O), 22 of 25.
- 16-04-1945: GOLDSHELL, BR, 8208, 1931, na een ontploffing gezonken nabij de Oostendebank, oorzaak niet geheel bekend (51.21.03 N - 02.53.54 O), 35, onder de vele slachtoffers was de Belgische loods, wrak in 1961 opgeruimd door Akkermans & Van Haaren.
- 02-07-1945: EMERAUDE, BE, 613, 1903, op het wrak van de Empire Path gelopen ter hoogte van Oostende en gezonken (51.21 N - 02.50 O), -, wrak in 1960 opgeruimd door Akkermans & Van Haaren.
- 26-08-1945: CHRISTIAAN HUYGENS, DU, 16287, 1928, ter hoogte van de Steenbank op een mijn gelopen en gebroken op 5 september 1945, bergingspogingen hadden geen succes (51.37.07 N - 03.16.46 O), 1, wrak ligt er nog altijd (1982).
- 16-06-1946: MEERKERK, DU, 7995, 1916, op een mijn gelopen nabij de Steenbanken en gezonken (51.37.18 N - 03.24.10 O), 12, wrak ligt er nog (1982).
- 22-03-1946: ROBERT J. COLLIER, DU, 7176, 1943, gestrand in de Biezelingse Ham en gebroken, later geborgen en naar Antwerpen gebracht, -, schip was CTL en in 1947 te Antwerpen gesloopt.
- 01-01-1947: CARITAS I, BE, 2742, 1903, gezonken na aanvaring met het Nederlandse schip Jan Steen (1942 - 7147 Brt.) nabij de "Schoone Waardin" (Vlissingen) (51.26.32 N - 03.37.54 O), -, wrak nog aanwezig doch geen gevaar voor de scheepvaart.
- 12-04-1947: THE VICEROY, BR, 824, 1929, gezonken na mijnontploffing ter hoogte van Borssele (51.24.08 N - 03.45.54 O), 9, onder de slachtoffers was de Belgische loods, wrak ligt niet gevaarlijk voor de scheepvaart.
- 28-04-1947: MERGANSER, BR, 2024, 1946, gezonken ter hoogte van Doel na aanvaring met het Amerikaanse schip Norwalk Victory (1945 - 7609 Brt.), -, in juli 1948 geborgen door J. Desmedt uit Burcht, na herstel verkocht voor de vaart naar Noorwegen.
- 01-07-1949: MARIE-FLORE, BE, 499, 1938, gezonken na aanvaring met het Noorse schip Ragnhild Brovig (1949 - 3128 Brt.) ter hoogte van Knokke (51.24.45 N - 03.23.30 O), 1, op 2 juli 1950 geborgen en naar Vlissingen gebracht, in 1951 in de vaart gebracht als Breezand.

- 25-10-1949: ASTRI, SW, 2537, 1937, op het wrak gestoten van de Samselbu (1944 - 7253 Brt.) en om zinken te voorkomen op zandbank nabij Zeebrugge gezet, tijdens stormweer naar dieper water gegleden, -, op 2 november wrak geborgen en naar Antwerpen gesleept.
- 25-07-1950: SONGA, NO, 2066, 1948, op de rede van Vlissingen aangevaren door het Poolse schip Baltyk (1942 - 7001 Brt.) en daarna gezonken (51.25.12 N - 03.33.26 O), -, wrak groten deels opgeruimd.
- 12-11-1950: INGA, FI, 2410, 1907, na aanvaring met het Nederlandse schip Axeldijk (1945 - 7639 Brt.) ter hoogte van Terneuzen gezonken, -, wrak ligt er nog.
- 23-04-1952: HOLDERNILE, BR, 605, 1921, gezonken na aanvaring met Nederlandse s.s. Meerkerk (1945 - 7636 Brt.) nabij Fort St. Marie, 1, geborgen 13 augustus 1952, wrak niet meer te repareren en in 1955 naar de sloper.
- 24-04-1952: RABENHAUPT, DU, 358, 1939, op het wrak gestoten van de Holdernille en gezonken, -, op 15 mei 1952 geborgen, in 1954 weer in de vaart gebracht als Viking (DU).
- 08-08-1952: ARIANA, FI, 4372, 1934, gestrand ter hoogte van Baarland en later gebroken (51.22.32 N - 03.52.36 O), -, schip was CTL en later delen geborgen, wrak in 1954 tot de bodem opgeruimd.
- 18-03-1953: LIÈGE, BE, 3513, 1941, kwam in dichte mist in aanvaring met het Italiaanse schip Marinucci (1913 - 6795 Brt.) en zonk ter hoogte van Hansweert (51.26.07 N - 03.59.48 O), -, op 23 maart 1954 het voor-schip geborgen en op 2 september het achterschip, in 1955 weer in de vaart gebracht als Renate Schröder (GE).
- 13-02-1954: SEABLU, BR, 518, 1945, op het wrak gestoten van de Empire Blessing (1944 - 7062 Brt.) nabij Knokke en daarna gezonken (51.23.35 N - 04.13.15 O), -, in 1954 bergingspoging door Van der Tak, wrak gedeeltelijk opgeruimd in 1966.
- 06-04-1954: FRANCESCO, IT, 6440, 1918, gestrand in het Nauw van Bath, later gebroken (51.23.35 N - 04.13.15 O), -, wrak in de loop van 1955 opgeruimd, 20 juni 1955 gereed.
- 26-04-1955: BELGION, GR, 1894, 1938, na aanvaring met Noors schip gezonken ter hoogte van De Parel (Antwerpen), 5, geborgen en eind 1955 naar de sloper.
- 28-02-1956: SAPANGA, TU, 3903, 1912, gezonken na aanvaring met het Nederlandse schip Blommersdijk (1922 - 6855 Brt.) in de Schaar van de Noord (51.23.15 N - 04.10.13 O), -, wrak in 1958 opgeruimd.
- 16-03-1956: ADMIRALENGRACHT, DU, 499, 1952, na aanvaring ter hoogte van Zeebrugge met het Engelse schip Dwesbury (1910 - 1686 Brt.) gezonken, -, wrak in 1961 opgeruimd.
- 24-04-1956: KARE, SW, 499, 1955, gezonken nabij Hoedekenskerke na aanvaring met het Nederlandse schip Dongedijk (1929 - 10942 Brt.) (51.25.01 N - 03.55.02 O), 1, op 5 september 1956 geborgen en naar Antwerpen gesleept, na herstel in Zweden weer als Kare in de vaart gebracht.
- 21-01-1957: SCANIA, SW, 2213, 1921, beschadigd ter hoogte van Vlissingen na aanvaring met het Franse schip Chili (1950 - 6919 Brt.), gezonken tijdens binnenslepen van de haven van Vlissingen, -, in juni 1957 geborgen en in september van hetzelfde jaar naar de sloper.
- 13-03-1957: ACHILLES, GE, 299, 1951, gestrand op de Westkappelle zeedijk, op 16 maart gekapseisd en gezonken, 1, in mei 1957 geborgen en later naar de werf in Wilhelmshaven gebracht, hersteld, verlengd en in 1962 als Gisela Happke (GE, 498 Brt.) weer in de vaart gebracht.
- 21-10-1957: PLAN, GE, 291, 1957, gezonken na aanvaring in de Biezelingse Ham (51.26.26 N - 03.55.57 O), -, op 2 december van hetzelfde jaar door Van den Tak geborgen en weer als Plan in de vaart gebracht.
- 05-11-1957: CORALE, DU, 500, 1949, gezonken voor de Vlissingse boulevard na aanvaring met het Russische schip Nikolai Bauman (1923 - 1780 Brt.), -, schip in delen geborgen en naar de sloop, in mei 1959 gereed.
- 11-02-1958: AYDIN, TU, 7715, 1945, gezonken in het Nauw van Bath na aanvaring met het Franse schip Charles Tellier (1952 - 12177 Brt.) (51.23.48 N - 03.12.36 O), -, in 1965 opgeruimd door Van der Tak en URS tot 14 m onder NAP.
- 06-02-1959: IRINI, PA, 4595, 1911, in dichte mist gestrand op de Ballastplaat, de volgende dag gebroken (51.22.45 N - 04.13.10 O), -, schip was CTL en wrakdelen opgeruimd door Van den Akker in 1961.
- 15-03-1961: MARTIN LÜTJE, GE, 424, 1955, gezonken na aanvaring met het Nederlandse schip Schelde Lloyd (1958 - 8328 Brt.) ter hoogte van Dishoek, -, op 1 augustus 1961 geborgen en naar Vlissingen gebracht, later hersteld en in de vaart gebracht.
- 16-12-1962: UILENSPIEGEL, BE, 499, ?, Belgisch zendschip tijdens zware storm gestrand nabij Cadzand (51.22.32 N - 03.22.22 O), -, wrak in 1971 opgeruimd.
- 12-02-1963: ALCA, FI, 5483, 1938, gestrand in de Schaar van de Noord na aanvaring met het Zweedse schip Afaforss (1959 - 10910 Brt.), de volgende dag gebroken (51.23.14 N - 04.11.14 O), -, schip was CTL en in de loop van 1963 opgeruimd door Van den Akker, tijdens sloopwerkzaamheden nog in brand geraakt.
- 19-09-1963: DZIERZYNSKI, PH, 12636, 1940, gestrand te hoogte van Lillo (Antwerpen), schip was beschadigd na aanvaring in het Kanaal, -, op 1 oktober geborgen doch opnieuw gestrand nu bij Liefkenshoek en daarna gebroken, wrak opgeruimd wat in de loop van 1970 gereed was.
- 30-11-1963: MARTIN BAKKE, NO, 5484, 1938, tijdens dichte mist gestrand op de Ballastplaat, -, op 6 decem-

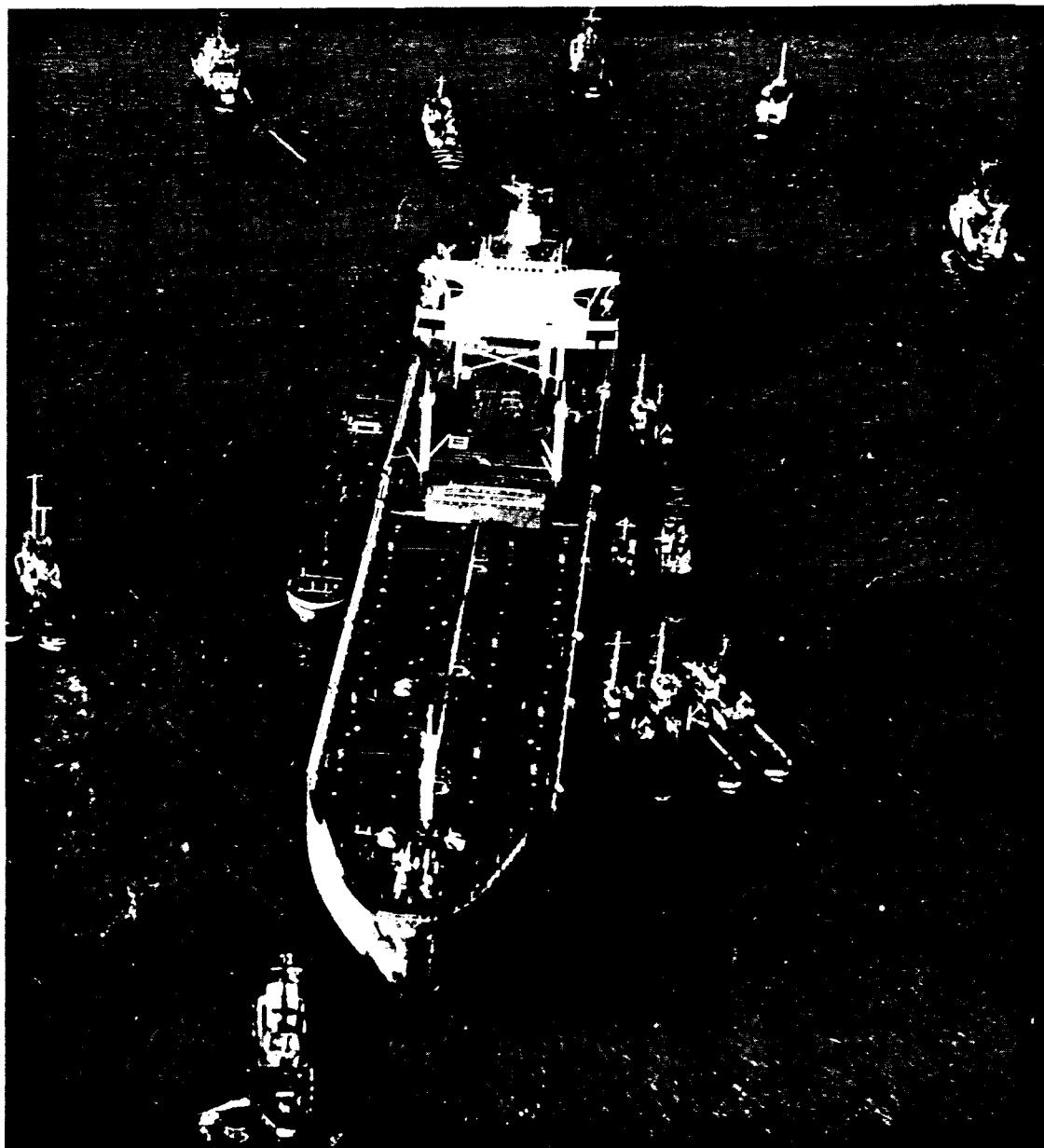
- ber 1963 geborgen, doch reparatie was niet meer verantwoord, in 1964 in Burcht gesloopt.
- 02-01-1964: LOOIERSGRACHT, DU, 499, 1959, gezonken na aanvaring met het Zuid-Afrikaanse schip Langkloof (1963 - 6898 Brt.) in het Middelgat, 3, op 14 april 1964 geborgen, na herstel weer in de vaart gebracht als Peter Schaa (GE).
- 19-01-1964: KAP ARKONA, EG, 1838, 1946, gezonken na aanvaring, ter hoogte van de Wandelaar, met de Noorse tanker Ida Knutsen (1958 - 20592 Brt.) (51.22.03 N - 02.43.44 O), -, in 1966 opgeruimd tot de bodem.
- 29-8-1964: NEUWIED, GE, 819, 1953, gekapseisd ter hoogte van Hansweert (51.27.0 N - 03.59.06 O), -, op 12 september 1966 geborgen door L. Polderman, in 1967 als Taifun (GE) weer in de vaart gebracht.
- 13-02-1965: SPYROS ARMENAKIS, GR, 2065, 1942, tijdens zwaar stormweer op de Nolleplaat (Vlissingen) gestrand, de volgende dag gebroken (51.26.23 N - 03.33.09 O), -, wrak ligt er nog altijd.
- 19-03-1965: ROLAND L., BE, 466, 1964, gezonken na aanvaring nabij Antwerpen met Santos (1959 - 8497 Brt.), 1, op 26 maart gelicht, na reparatie weer in de vaart gebracht.
- 03-08-1965: NEUTRON, DU, 400, 1964, ter hoogte van Zeebrugge op wrak gestoten en gezonken (51.23.22 N - 03.02.52 O), -, wrak ligt er nog.
- 09-11-1965: JOHN KNUDSEN, NO, 295, 1952, gezonken op de rede van Vlissingen na aanvaring met het Nederlandse schip Uden (1961 - 499 Brt.), 1, in juli 1967 geborgen en gesloopt door A. Jonkman.
- 18-11-1965: ZUIDPOOL, DU, 491, 1957, gezonken nabij de Steenbanken na aanvaring met het Nederlandse schip Gaasterdijk (1960 - 7222 Brt.), -, wrak gedeeltelijk opgeruimd.
- 30-12-1965: CITY, NO, 557, 1954, gezonken in het Nauw van Bath na aanvaring met Belgische binnenvaart-tanker Fina II, 3, in januari 1966 geborgen en later afgevoerd naar de sloper.
- 08-02-1966: HERTA GIESE, GE, 328, 1950, gezonken na aanvaring met Mossel Bay (1954 - 4060 Brt.) ter hoogte van Hansweert, -, op 16 februari 1966 door L. Polderman geborgen en na reparatie voor de vaart verkocht.
- 14-11-1967: MILITENCE, BR, 561, 1956, gekapseisd te Antwerpen tijdens beladen, -, op 29 november geborgen, niet meer in de vaart gebracht, voorjaar 1972 naar de sloop.
- 21-02-1968: MAGNE, SW, 1412, 1948, gezonken na aanvaring met het Zweedse schip Kirribilli (1956 - 7667 Brt.) ter hoogte van de Steenbanken (51.39 N - 03.20 O), 8, wrak nog aanwezig.
- 27-02-1968: PARANAGUA, BZ, 5804, 1961, op de Noord Ballastplaat gezet na aanvaring met het Pakistaanse schip Mansoor (1958 - 10613 Brt.), -, in de nacht van 29 februari op 1 maart van de zandbank gegleden en gezonken, wrak opgeruimd gedurende de periode september 1968 t/m juli 1969 door de URS.
- 06-10-1969: SPLENDID SKY, PA, 7240, 1944, Panamees Libertyschip gestrand in het Nauw van Bath, -, op 11 oktober geborgen, doch schip was zwaar beschadigd, in januari 1970 te Antwerpen gesloopt.
- 10-04-1970: PORT TALBOT, DU, 250, 1939, beschadigd in de Baudouin-sluis, op 12 april in brand gevlogen en uitgebrand, -, schip was CTL en daarna gesloopt.
- 14-05-1970: BASSE INDRE, FR, 499, 1958, in dichte mist ter hoogte van Terneuzen aangevaren door het Joegoslavische schip Pobjeda (1958 - 1817 Brt.) en gezonken, 3, in juli 1970 geborgen en in augustus naar de sloper.
- 21-09-1970: HORIZON, DU, 291, 1939, gezonken nabij de haven van Terneuzen na aanvaring, -, in september 1970 gelicht door Van den Akker, in september 1971 naar Zeebrugge gebracht, later gesloopt.
- 04-10-1973: JONNY JONAS, GE, 499, 1957, gezonken ter hoogte van Westkapelle na aanvaring met de Noorse tanker Sneholt (1965 - 22248 Brt.) (51.33.24 N - 03.26.12 O), 1, wrak in twee stukken in augustus 1974 geborgen door Van den Akker en Smit-Tak.
- 13-08-1977: SUSAN JULIA, BR, 338, 1953, gezonken na aanvaring ter hoogte van Ellewoutsdijk met Andrea (1938 - 234 Brt.), -, op 15 september gelicht door Van den Akker en in eigendom verkregen, op 16 januari 1978 te Brugge voor de sloop.
- 25-08-1977: ATTICAN UNITY, GR, 8168, 1957, in brand gevlogen in de Wielingen en daarna bij Cadzand aan de grond gezet, -, na langdurige brand was schip CTL, op 21 oktober Vlissingen binnengebracht, op 19 maart 1978 naar Bremen vertrokken voor de sloop.
- 20-01-1979: ZAMOSC, PH, 6581, 1969, gezonken na aanvaring met het Japanse schip Jinei Maru (1976 - 17822 Brt.), Middelplaat nabij Terneuzen, -, van oktober 1979 t/m juli 1980 wrak opgeruimd door Smit-Tak.
- 26-10-1979: MARIANNE GEN, PA, 3731, 1960, beschadigd na aanvaring met Griekse schip Empros (1978 - 8890 Brt.), om zinken te voorkomen op de Ketelplaat gezet, -, bergingspogingen door URS en Wijsmuller, doch gestaakt, wrak alsnog opgeruimd februari-juni 1983 door Smit-Tak.
- 23-12-1979: SOPHIA WESTON, BR, 429, 1972, gezonken na aanvaring met Indonesisch schip Pratita (1954 - 6900 Brt.) ter hoogte van Walsoorden (51.23 N - 04.03 O), -, achterschip op 14 januari 1980 geborgen en het voorschip op 8 februari 1980, beide delen naar de sloop, berging door Smit-Tak.
- 15-03-1980: TUSKAR II, BR, 374, 1956, door het schuiven van de lading gezonken ter hoogte van de Steenbanken (51.36 N - 03.16 O), -.
- 11-11-1981: BELVAUX, BE, 3454, 1979, zwaar beschadigd na aanvaring met het Indiase schip Vishva Vibhuti (1966 - 8959 Brt.) nabij Antwerpen (Lillo), in de nacht van 18 op 19 november op de plaat gezet om zinken te

voorkomen, -, op 21 november geborgen door Smit-Tak en na reparatie te Antwerpen weer in de vaart gebracht.

29-11-1981: TOJARO, BR, 498, 1965, gekapseisd na schuiven van de lading nabij Westkapelle (51.34 N - 03.24 O), -. bemanning kon door Belgische helicopter worden gered.

09-02-1982: JAMES ENSOR, BE, 4192, 1980, gezonken na beschadiging door eigen zuigbuis, ter hoogte van Kruiningen (Boeien 44-46), -, hopperzuiger, op 14 februari m.b.v. de bokken Taklift 4 en Taklift 1 geborgen en op 15 februari naar de Sloehaven gebracht, na reparatie weer in de vaart gebracht.

25-03-1982: OURTHE, BE, 3298, 1967, na aanvaring met de ertstanker Victoria Bay (1978 - 1857 Brt.) gezonken in de Bocht van Bath, -, sleeppopperzuiger, het wrak werd na te zijn gekanteld naar Antwerpen gebracht voor de sloop.



Een klassiek voorbeeld van een stranding op de Westerschelde. Veel sleeptboten in actie bij de gestrande tanker Frances Hammer, december 1969.

Register scheepsnamen

Abadesa, 23, 109, 111
 Abukir, 141, 185
 Abington, 119, 181
 Achilles, 56, 57, 60, 187
 Action, 59
 Activa, 181
 Ada, 120, 182
 Adalia, 141, 185
 Adelaide Star, 126
 Adele & Sabina, 182
 Admiralengracht, 33, 187
 Adrien Letzer, 91, 92, 101, 168
 Ady, 112
 Aello, 170
 Aisne, 30, 184
 Ajax, 174
 Aica, 108, 109, 110, 176, 187
 Alan A. Dale, 146, 168, 186
 Alcantara, 125
 Alcoa Master, 166
 Aleppo (ge), 122, 173, 183
 Aleppo (br), 65
 Alexander T. Wood, 92
 Alexandre, 123, 184
 Alida Gorthon, 48
 Aline, 182
 Aller, 98
 Aloha, 141, 185
 Alphonse Letzer, 171
 Alps Maru, 123, 184
 Alster Express, 69
 Amaler, 75, 183
 Amazon, 83
 American Salvor, 144, 166 ev.
 American Trapper, 71
 Amoco Cadiz, 39
 Andrea, 188
 Andijk, 32
 Angela, 181
 Anna S, 83
 Annibal, 174
 Antares, 50
 Antic, 144, 145, 166, 167
 Antonette, 87, 89
 Antverpia, 182
 Aporti, 77, 181
 Archiduc Rodolphe, 181
 Ardmout, 129, 183
 Arendskerk, 74
 Ares, 48, 49
 Ariana, 90, 91, 176, 187
 Arm 16, 129
 Armand Grisar, 124
 Armedijk, 32
 Ary, 109, 111
 Asakasan Maru, 103
 Ashton, 123, 157, 184
 Aspen, 68
 Asperity, 45
 Assimina M. Embericos, 107, 183
 Astri, 31, 187
 Atkarsk, 127
 Atlantic Guide, 141, 185
 Atlantide, 184
 Attican Unity, 35 ev, 96, 176 ev
 Aukathor, 53
 Auretta, 147, 186
 Australia, 119, 182
 Avafors, 108, 187
 Axeldijk, 89, 187
 Aydin, 197, 110, 187

B 21, 153
 BR 56, 153
 BV 30, 140; BV 31, 140
 BV 33, 140; BV 34, 139, 184
 BV 37, 140; BV 38, 140
 Babitonga, 92
 Baltic, 30
 Baltique, 64, 89, 182
 Baltyk, 187
 Banckert, 38
 Bangkok, 98
 Barenfels, 183
 Basse Indre, 93, 188
 Bedecrag, 77
 Beekbergen, 48
 Belgenland (1878), 115
 Belgenland (1917), 115
 Belgion, 126, 187
 Bellatrix, 32
 Belvaux, 177, 188
 Benares, 57, 58, 59
 Benarita, 58
 Benjamin H. Bristow, 152
 Benwyvis, 71
 Berkelstroom, 134
 Bernhard Gerling, 108
 Birkenfels, 142, 176, 185
 Bivouac, 106, 182
 Blackcock, 89
 Blankenburg (1913), 42
 Blankenburg (1938), 81
 Blommersdijk, 107, 187
 Bollstra, 67
 Bombshell, 176
 Bootsman Johnson, 174
 Bordeaux, 98, 181
 Bordino, 141, 185
 Boscobel, 184
 Boston Salvor, 166, 168
 Breda, 134
 Breezand, 186
 Brilliant, 130 ev, 136
 British Lantern, 92
 Bruinvisch, 38
 Brussels, 134, 136, 183
 Burgemeester Vandamme, 58
 Busy Bee, 182

C. F. Funch, 76, 77, 114, 180
 C 3, 131
 Caesar, 71, 74, 182
 Cairnavon, 119, 182
 Candida, 125
 Capella, 29, 182
 Capetown Castle, 75
 Cape Briton Miner, 34
 Cargo Liner IV, 95
 Caritas 1, 81 ev, 186
 Caspian, 181
 Catherine Letzer, 108
 Cathrina, 180
 Charles (sib), 65
 Charles, 76, 179
 Charles D. McIver, 148, 186
 Charles Tellier, 107, 187
 Childwall, 27, 181
 Chili, 75, 187
 Cholmley, 77
 Charles Tufts, 167
 Chemnitz, 64, 182
 Chilean Reefer, 34, 35

Christ. Huygens, 46 ev, 168, 186
 Citta di Genova, 121
 City, 112, 176, 188
 City of Benares, 54, 59, 182
 City of Charleroy, 157
 Clan Alpine, 89
 Clan Graham, 77
 Clan Monroe, 29
 Claude Bernard, 125
 Claus, 98
 Colsay, 144
 Columbus, 27, 181
 Comitas, 80, 81, 84, 184
 Conakrain, 152
 Congo Moke, 67
 Conrad, 179
 Continental Freighter, 184
 Copenhagen, 134
 Corale, 69, 70, 75, 176, 187
 Corennie, 182
 Corfield, 74
 Cory, 174
 Cosmopolitan, 181
 Crichtoun, 55
 Croxteth Hall, 29, 184

D. G. Hamsen, 109
 D'Entrecasteaux, 123, 184
 Daffodil, 131, 133
 Daina, 184
 Daphne, 182
 Darlington, 98
 Dawdon, 129, 183
 Depute H. Durre, 123, 184
 Deurloo, 38
 Deutschland, 142
 Dewsbury, 33, 187
 Dexterous, 144, 166, 167
 Dietrich Bohnkamp, 45
 Directeur Gerling, 31, 100, 166
 Directeur G. Gerling, 101
 Dir. Fred. G. Gerling, 108
 Director Gerling, 72
 Director Jack Letzer, 166
 Dione, 181
 Djiba, 105
 Dolfijn, 57
 Dollard, 64, 179
 Dominique Gerling, 73
 Dongedijk, 104, 187
 Doris, 41
 Duquesne II, 139
 Dzierzynski, 126, 187

Ebro, 81, 140, 170
 Edith, 56
 Edison Mariner, 32
 Edward Dawson, 55, 182
 Eildon, 182
 Elbe, 166
 Eleftheria, 148 ev, 174, 186
 Eliza Mac Laughlan, 26, 180
 Emeraude, 31, 183, 186
 Empire Blessing, 32, 148, 175, 186 ev
 Empire Clansman, 74
 Empire Ness, 144, 185
 Empire Path, 31, 146, 168, 186
 Empire Seablue, 32
 Empros, 188
 En Avant 8, 91

Energie (1872), 41
 Energie (1923), 100, 164
 Epirus, 89, 182
 Erna, 120, 182
 Esso Antwerp, 93, 94
 Esso Berlin, 104
 Esso Winchester, 67
 Estella, 98, 157, 184
 Evertsen, 38
 Evgenia, 140, 185
 Eyra, 179
 Ezardian, 42 ev, 183

Fairplay Two, 66, 157
 Federal, 123, 184
 Fehmern, 40, 157
 Fina II, 188
 Finland, 27, 64, 89, 115, 182
 Florentino, 141, 185
 Forbin, 71
 Ford, 179
 Fort Brule, 166
 Fort Catarqui, 144, 166
 Fort Maisonneuve, 146, 166, 186
 Fort Vercheres, 167
 Fortune, 182
 Foscolo, 139, 174, 185
 Frances Hammer, 93
 Francescu, 107, 187
 Francis Asbury, 144, 166, 185
 Frederic, 83
 Frederik Hendrik, 75
 Freden, 68
 Freedom, 166, 167
 Friesland, 56
 Fuglen, 65, 184

G 41, 134; G 88, 129,
 Gaasterdijk, 49, 188
 Gaboon, 29, 30
 Garant, 39
 Garonne, 29, 182
 Gelderland, 134, 183
 Gele Zee, 73
 Georges Letzer, 31, 58, 73
 Georges Livanos, 110
 Genevieve Letzer, 73, 108
 Germaine L.D., 77
 Germania, 181
 Giant 14, 96
 Giant 21, 38
 Gisela Happke, 187
 Glattezee, 89
 Glenorchy, 69
 Glücksburg, 103
 Gneisenau, 121, 183
 Goeree, 92
 Goldfinch, 69
 Goldshell, 152 ev, 157, 186
 Goliath, 30 ev, 47, 65 ev, 89,
 98, 166, 168
 Gorgo, 105
 Gorm, 138, 184
 Gouverneur Galopin, 124
 Gouwzee, 72, 134, 135
 Graaf Visart (1939), 141
 Graaf Visart, 31
 Grassholm, 145
 Greebe, 80, 180
 Groenland, 171
 Gustave Grisar, 115

Hadley F. Brown, 148
 Halo, 147, 186
 Hastier, 121, 183
 Harpalyce, 133
 Hayburn Wyke, 146
 Helencrest, 166
 Helios, 181
 Hennie, 89
 Henri Guegan, 139
 Hercules, 40
 Hermes, 162
 Herta Giese, 105, 176, 188
 Hilary A. Herbert, 124
 Hild, 184
 Hoegh Sword, 103
 Hoek van Holland, 71
 Holdernile, 126, 187
 Holland, 38, 108
 Holyrood, 71, 74, 179
 Horace Binney, 152

Horizon, 93, 188
 Huddersfield, 106, 182
 Hulda, 48
 Hullgate, 89, 184
 Hulpmijnenlegger I, 185
 Hulpmijnenlegger II, 185
 Hurricane, 92
 Hydra, 40 ev, 157, 180
 Hyke Sophia, 185

Iberia, 84
 Ida Knutsen, 34, 188
 Ifrane, 66
 Indien, 181
 Indra, 98, 184
 Infantigable, 100 ev, 164
 Inga, 89, 90, 187
 Inger Marie, 32
 Ingerfire, 72
 Ino, 184
 Intrepid, 130 ev, 136
 Iphigenia, 130 ev, 136
 Ipswich, 181
 Ir. J. G. Snip, 96
 Irini, 108, 187
 Iris, 131, 133
 Isaac Sweers, 164
 Isebek, 48

Jacomina, 38
 James Ensor, 189
 James G. Blaine, 148
 Jamaica, 65, 184
 Jan Steen, 81, 186
 Jastarnia, 126
 Jenny, 181
 Jerome Letzer, 38
 Jinei Maru, 95, 188
 John B. Maas, 162
 John Bull, 29, 55, 182
 John Cropper, 167
 John Knudsen, 67, 75, 188
 John Wells, 871, 181
 Jonge Catharina, 29, 184
 Jonny Jonas, 51, 188
 Jordeans, 123
 Joseph Squires, 166
 Jozef Wybicki, 127

Kalba, 46
 Kap Arkona, 34, 188
 Kare, 104, 187
 Katwijk, 133
 Kent County, 32
 Killarney, 180
 Kirribilly, 50 ev, 188
 Kittiwake, 32
 Klamper, 76, 161, 162
 Kochanowski, 127
 Kongsvang, 67
 Koningin Emma, 140, 185
 Koningin Wilhelmina, 134
 Kraft, 173
 Kuurtanes, 66

LST 239, 146, 147
 LST 430, 151
 L'Avenir, 98, 99
 La Flandre, 134, 183
 Laguna, 77
 Lamyrefs, 108
 Langkloof, 105, 188
 Larnaca, 182
 Lasker, 181
 Lauwerszee, 42
 Leander, 45
 Leie, 38
 Lemnos, 92
 Lestris, 134, 183
 Liège, 101 ev, 187
 Liège (slb), 109, 111
 Lies, 142, 185
 Lincoln Salvor, 166, 188
 Lindekerk, 170
 Lissekerk, 48, 101
 Lola, 142, 185
 Loodsboot No. 5 (be), 34
 Loodsboot No. 14, 15, 16, 18
 en No. 19 (be), 158
 Loodsschoener No. 2 (be), 55
 Loodsschoener No. 2 (be), 157
 Loodsschoener No. 3 (be), 157
 Loodsschoener No. 15 (be), 157

Loodsschoener No. 15 (be), 72
 Loodsschoener No. 15 (du), 157
 Looiersgracht, 105, 157, 188
 Lookout, 145, 166, 186
 Lord Napier, 55
 Luctor, 48, 49
 Luctor et Emergo, 138
 Lyna, 119, 182

Maas, 47, 80, 168
 Maas, 134
 Magne, 49 ev, 157, 188
 Maggie Macnair, 89, 182
 Malines, 65, 89, 184
 Malgomaj, 104, 108
 Manilla, 181
 Mansoor, 188
 Maori, 129
 Maorilands, 42
 Mar Glauco, 74
 Maria, 78
 Maria, 125
 Maria S. Müller, 142, 185
 Marianne Gen, 127, 188
 Mariekerk, 69
 Marie-Flore, 186
 Marinucchi, 101 ev, 187
 Marloch, 184
 Martagon, 32
 Martin Bakke, 111 ev, 177, 187
 Martin Lütje, 48, 75, 176, 187
 Martine Letzer, 58, 95
 Mateba, 45
 Maij, 78, 181
 Max, 166
 Maximilian, 179
 Meerkerk, 47, 168, 186
 Meerkerk (1945), 125 ev, 187
 Megrez, 134
 Melete, 94
 Melrose, 30
 Mendoza, 141, 185
 Menin Ridge, 45
 Menje, 92
 Meonia, 77
 Mercurius, 99, 101
 Merganser, 124, 177, 186
 Merville, 183
 Michel Gerling, 31, 108
 Middleton, 148
 Midsland, 29, 134, 136, 183
 Millicence, 188
 Miraflores, 23, 109 ev, 157
 Mossel Bay, 188
 Motorloodsboot No. 1, 139, 185
 Moyle, 184

Naerchus, 179
 Namik Kemal, 69
 Nashaba, 147, 186
 Nautilus, 122, 183
 Nederland, 115
 Nederland, 134
 Nereida, 83
 Neutron, 35, 188
 Neuwied, 105, 176, 188
 Nicolai Bauman, 69, 187
 Niobe, 134, 136, 183
 Nippon, 30, 35, 184
 Nomadisch, 35
 Noord-Brabant, 67
 Noordland, 27, 115, 181
 Noordzee, 71, 139, 184
 Nordfels, 69
 Nordwoje, 112
 North Britton, 181
 North Star (slb), 90
 North Star, 131
 Norrix, 183
 Norwalk Victory, 186

O 114, 153; O 143, 153
 Oakfield, 75
 Obotrita, 29, 184
 Ogna, 66
 Onrust, 38
 Oosterschelde, 140, 185
 Orion, 124, 166
 Orm Jarl, 123, 184
 Orontes, 182
 Oscar, 162
 Ougree, 65, 183
 Ourthe, 189

REGISTER SCHEEPSNAMEN

PL 76, 153
P. Valetín Letzer, 166
Panachaikon, 93, 94
Paloma del Mar, 97
Panther, 68
Paranagua, 127, 177, 188
Paraguay, 181
Parita III, 124
Parkhaven, 134
Passat, 45
Pax, 49, 56, 57, 60
Pebane, 66
Peter Benoit, 45
Peter Schaa, 188
Philippe L. D., 84
Plan, 187
Pobjeda, 93, 188
Poolzee, 73
Port Talbot, 188
Pratita, 105, 188
President Hubert, 171
President J. V. Wierdsma, 74
President J. P. Best, 30, 90 ev,
101 ev, 164
Pride of the West, 55, 60
Princesse Josephine, 134, 183
Princesse Louise, 106, 181
Prins Albert de Belgique, 182
Prins Hendrik, 29
Prins Hendrik (psd), 140, 185
Prins Willem I, 140, 185
Prinses Juliana, 140, 185
Ptarmigan, 133
Pulaski, 101

Queen of the Isles, 53, 54
Quack, 142, 185

Rabenhaupt, 126, 176, 187
Ragnhild Brovig, 186
Ralp Creyke, 55, 183
Rangitane, 90
Ravenscar, 72, 77
Redeloodsboot No. II (be), 158
Redwood, 72, 173, 182
Renata Schröder, 103, 187
Renteria, 45
Rhine, 87, 181
Richard, 166
Riet, 56, 59
Rio Bravo, 144, 185
Rio Pardo, 31, 134, 183
Robert J. Collier, 98 ev, 186
Robert L. Vann, 147, 186
Roland L., 188
Roma, 78, 180
Rondfjel, 104
Roumanier, 121, 183
Rozenburg, 72
Russian, 179

S 20, 129; S 34, 141; S 61, 136
Salatiga, 71
Salvonía, 75
Salveda, 166, 168
Sampa, 147, 166, 186
Sampep, 166
Samselbu, 31, 148, 153, 166,
186 ev
Samsip, 145, 166, 186
Samuel Nelson, 84
Samvern, 146 ev, 157, 186
Sandringham Queen, 48
San Felice, 77
San Roberto, 167
Santa Lucia, 182
Santos, 188
Sapanca, 107, 187
Sappho, 132
Sappho, 181
S. B. Weldon, 181
Scaldis, 57 ev, 73, 168, 170 ev
Scania, 75, 176, 187
Scarpa, 83
Schelde, 140, 168
Schelde (1892), 91, 101
Scheldejol, 184
Schelde Lloyd, 48, 187
Schotland, 171
Schouwen, 140
Schotsman, 181
Seablue, 32, 187
Sea Giant, 145, 166 ev

Seeburg, 126
Seefalke, 126
Segre, 183
Sheaffield, 74
Seine, 80
Si, 181
Sierra Grande, 107, 173, 183
Sigurd Faulbaums, 141
Silvio, 182
Sirius, 45
Sirius (slb), 89
Sirius, 130 ev, 136
Sixty-Four, 90
Slot Honingen, 29
Smit Rotterdam, 97
Sneholt, 55, 188
Songa, 66, 187
Sophia Weston, 105, 188
Sperrbrecher 141, 142, 143,
170, 183, pag. 142 + 185
Spyros Armenakis, 74, 188
Srgj, 184
Stad Vlissingen, 27, 181
Stantons, 181
St. Bernhard's, 41, 157, 181
St. Clair, 181
St. Paul, 107, 182, 183
St. Philipsland, 185
Steel Traveller, 147, 149, 167,
176, 186
Stella, 138, 184
Stephenson, 181
Stoomloodsvaartuig 7, 140, 185
Stoomloodsvaartuig 8, 140
Stoomloodsvaartuig No. 14,
129, 183
Stormbird, 179
Stormvogel, 48, 49
Sultan, 181
Sultana, 179
Susan Julia, 188
Suzanna Elisabeth, 181
Svarten, 101
Sverre Helmersen, 148
Switzerland, 80

Tacoma City, 67
Taifun, 188
Tai Shan, 126
Takis, 83
Taklift 1, 96, 189
Taklift 2, 96
Taklift 4, 189
Taurus, 179
Tay, 64, 182
Temi III, 170
Temi IV, 59, 171
Texelstroom, 69
Thames, 75
Thames, 166
Thetis, 130, 131, 137
The Viceroy, 47, 89, 157, 186
Thode Fagelund, 129, 183
Thomas Melville, 119, 182
Thomas N. Epiphaniades, 56
Thorpe Grange, 84
Tiba, 46
Timsah, 64, 179
Tojaro, 189
Torrey Canyon, 39
Transeas, 141, 185
Transunion, 69
Trevilley, 182
Tubantia, 134
Tuskar II, 51, 188
Twee Gebroeders, 147
Tijgerhaai, 176
Tysla, 128 ev, 173, 183

U 5, 129; U 9, 138, 141, 184;
U 14, 184; U 53, 134;
UB 4, 133; UB 5, 133;
UB 10, 133, 134, 137;
UB 13, 134; UB 18, 134;
UB 27, 129, 183; UB 35, 134;
UB 40, 134; UB 57, 129;
UB 59, 134; UC 4, 134, 137;
UC 14, 129; UC 61, 134
Uguaglianza, 122, 183
Uifenspiegel, 33, 187
Ulyse, 174
Ulva, 183
Unden, 67, 188

Union I, 161
Union II, 161

V 47, 136; V 67, 136;
V 69, 135; V 74, 134;
V 77, 136; V 1300, 174
Vaderland, 115
Valentine, 139
Valk, 161
Vanda (br), 182
Vanda, 109
Van Woelderren, 73
Vecht, 184
Venersborg, 45
Vestland, 45, 184
Victoria Bay, 189
Vienna, 89
Viking, 187
Vikingen, 90
Ville de Bruges, 139, 184
Vindictive, 130 ev, 137
Visha Vibhuti, 188
Vittangi, 73, 74, 182
Voorwaarts, 140
Vrede, 92
Vulcain, 166

Waesland, 115
Wagogo, 45
Walrus, 38
War Diwan, 146, 166, 175, 186
Weimar, 71
West Cemak, 89
West Inskip, 183
Westdiep, 95
Westerbroek, 142, 185
Western Eagle, 84
Westmoreland, 180
Westzee, 98
Whimbrel, 65, 184
Whitley, 140
Wille, 173
Willemskerk, 69
William Paca, 144, 166, 167
Wilster, 83
Woodstock, 87, 181
Wotan, 30, 162
Wrexham, 55

Xania, 87, 157, 181

Yalou, 77
Yang Tse, 123, 184
Yeddo, 123, 183
York, 87

IJsland, 171

Zaanstroom, 134, 136, 183
Zamosc, 94 ev, 177, 188
Zeearend, 109, 111
Zeeland, 38, 95
Zelpha, 45
Zephyr, 146
Zilvermeuw, 50
Zoom, 140
Zora, 64, 181
Zuiderdijk, 42 ev, 183
Zuiderzee, 72, 134, 135
Zuidpool, 49, 188
Zwarte Zee, 30, 164
Zweden, 140
Zwitserland, 171

