

De bewogen Reis van de "Prins Charles" van de Compagnie der Zaagmolens in
1769-1770

Aan het slot van de uitstekend gedocumenteerde spreekbeurt van de heer Ferdinand GEVAERT over "De Zaagmolens van Sas-Slijkens", gehouden op 27 december 1979 in het V.V.F.-lokaal, werd de vraag gesteld : Waar kwam dat hout vandaan ? Daarop wist de spreker niet met zekerheid te antwoorden.

Nu is het raadsel (geheel of gedeeltelijk) opgelost : de compagnie haalde haar hout uit een haven aan de Witte Zee, nl. Onega, gelegen in de zuidoostelijke hoek van de Onegabaai, helemaal in het zuiden van de Witte Zee. Op een afstand van ruim 2 200 mijl.

Ik vond inderdaad in het kabinet van hs. en kostbare werken van de Rijksuniversiteit Gent, onder nr. 1014 van het hs. 3385, een stuk van 11 blz. octavo getiteld "Extrait uyt het urnael onderhouden op het Fluyt-Schip genaemd Prins Charles, competeerende de Compagnie der Zaegmolens geotroyeert in Vlaenderen ..."

Een fluitschip was een koopvaardijship uit de eerste helft van de 17de eeuw, met drie masten en een rondachtige romp, metende ongeveer 600 ton. In 1769 was het dus wel een verouderd type van vrachtschip. De bemanning van de "Prins Charles" bestond uit 19 personen, nl. de kapitein (Alexander De Vos), de stuurman, de oppertimmerman, de ondertimmerman, de bootsman, de kok, 9 matrozen, een koksmaat, een grote en een kleine jongen (d.w.z. twee scheepsjongens verschillend in leeftijd) en een oploper (zoveel als : nieuw onervaren matroos).

In het onuitgegeven proefschrift "De Scheepsbemanningen der Vlaamse Oost-Indië-Vaarden 1718-1733" door Carla Jordi, R.U.G. Academiejaar 1973-74 wordt, bij de functies aan boord, een oploper-volontairvermeld (p. 32 en p. 35). Hij had ongeveer dezelfde functie als een matroos maar verdiende bijna de helft minder).

Het sober, nuchter en boeiend verhaal van hun dramatische tocht met hun worsteling tegen het voeten dikke ijs in de Witte Zee en vooral tegen de vernietigende stormen in de Noordelijk IJszee, vat ik hier samen.

16 juli 1769. De "Prins Charles" vertrekt 's avonds uit Oostende met bestemming Onega om er een lading van grenen balken en ander hout te halen.

8 september. Zonder ongemakken bereiken ze de rede van Onega, dus na 8 weken varen.

11 september. Ze beginnen te laden maar wegens ononderbroken stormwind zijn ze slechts op 7 oktober daarmee klaar.

8 oktober. Goed uitgerust en van alles voorzien vangen ze de terugreis aan, met een loods aan boord.

11 oktober. De loodsboot die ze op sleeptouw hebben, wordt door een zware zuidwestenwind losgerukt.

13 oktober. Ze kunnen de loods aan land zetten.

15 oktober. De eerste grote moeilijkheden duiken op. Bij harde noordenwind begint het zodanig te vriezen dat ze overdag het ijs van het lopend goed moeten ontdooien. Wind en vorst houden aan zodat ze 50 à 60 mijl uit hun koers geraken tot op de rede van Postslag (die haven in de Witte Zee kan ik niet thuis brengen).

23 oktober. Op 2 mijl van de wal gaan ze voor anker. 's Anderendaags komen met een jol vier man aan boord, van de "Dwina", een schip gevoerd door Jac Hendryckx die ook voor de Compagnie der Zaagmolens in Onega hout geladen heeft. De "Dwina" heeft zijn roer verloren en moet, voor reparatie, hier overwinteren. Op dezelfde plaats ligt er al meer dan 3 jaar een ander schip.

26 oktober. De zee is tot een halve mijl van de wal toegevroren. Op het schip ligt het ijs vier voet dik. Ze moeten het kapot slaan met mokers en koevoeten. De water-vaten aan dek springen aan stukken en rond de ankerkabel zit een watervat dik ijs dat ze ook moeten afkappen.

30 oktober. De reis wordt voortgezet. 's Nachts krijgen ze weer strenge vorst met felle zuidoostenwind en veel water aan boord.

31 oktober. Alle tuigage is één dikke ijsklomp zodat het schip niet meer draaien of keren kan.

Bij de Blauwe Hoek, genaamd Cantenoes (dat is vermoedelijk Mys Kanin Nos aan de noordwestelijke punt van het Kanin-schiereiland) zeilen ze, ongeveer 2 mijl van de wal, drie uur door het ijs.

Eindelijk geraken ze uit de Witte Zee en zijn ze op 11 november al bewesten de Noordkaap.

7 december. Bij grote storm en verschrikkelijk hoge zee wordt het roer in twee stukken geslagen. Ze verliezen de hiel ervan maar het bovenste stuk met drie stekers of vingerlingen blijft hangen.

8 december. Terwijl de storm raast halen ze, met heel groot gevaar, het resterende stuk van het roer aan boord.

9 december. Een kabel wordt gebruikt om het schip wat stuurvastheid te geven maar zonder succes. Ze drijven met het klein zeil van de bezaan en worden vreselijk geslingerd en gestoten door de zware zeeën. Zonder roer en dus weerloos lopen ze in dat schrikwekkend stormweer het grootste gevaar alle masten en alle tuig te verliezen. In die uiterste nood doen ze de belofte, bij behouden thuiskomst, blootshoofds en barrevoets, met de hele bemanning, ieder met twee pond was, naar de kerk van Lombardsijde te gaan op bedevaart. (zie achteraan : noot 1)

11 december. Er wordt besloten de bezaanmast te onttakelen en uit te zetten om er een roer van te maken. Dat werk wordt uitgevoerd bij aanhoudend stormweer en in de duisternis van de poolnacht.

20 december. Het hulproer met drie stekers is gereed : 35 voet lang en 4 voet breed. Ze schieten het in het water maar kunnen het eerst wegens de wilde zeeën buiten boord niet vastmaken. Twee stroppen breken. Ze brengen er andere aan en op 21 december lukt die gevaarlijke karwei. Daar het schip aan bakboord 2,5 voet slagzij maakt, gooien ze 12 à 1300 delen (planken) van 12 voet overboord waardoor het schip weer recht komt.

24 december. Intussen zijn ze ca. 300 mijl achteruit gedreven tot op 12 mijl van Jan Mayen (op bijna 71° N.Br.). Willen ze niet omkomen in het ijs, dan moet het roer in manoeuvreerbare stand gebracht worden. Na veel moeite slagen ze daar eindelijk in.

5 januari. Nieuwe tegenslag : ze constateren dat de fokkemast bijna afgekraakt is. Er wordt besloten de voorsteng af te kappen en met zeilen en toebehoorten gaat die overboord en verloren. 's Namiddags een tragisch ongeluk. Bij 't vastmaken van het groot zeil valt de oppertimmerman overboord en verdrinkt.

Na middernacht ontstaat er een ontzettende storm. Aan stuurboord slaat de zee in de verschansing een gat, 50 voet lang en 3 à 4 voet hoog. Boot en jolle, een hele partij touwen, het kruis met twee bramstengen en drie raas van de grote mast worden in zee geslagen. De kapitein, die zijn afgemat volk wat rust heeft gegund en die op dat ogenblik met één man aan het roer staat, roept : allehens. Als de mannen, boven gekomen, de ravage zien, verzoeken ze in paniek de kapitein om een tweede bedevaart te beloven, nl. zonder kousen en schoenen van Sas-Slijkens naar de kerk van Assebroek te gaan om "andermael God te bedanken van hun behout". (zie achteraan : noot 2).

6 januari. Meer averij : aan bakboord zijn over een lengte van 40 voet de potdeksels afgerukt waardoor zoveel water in het schip is gekomen dat ze voortdurend met twee pompen moeten werken om het lens te krijgen. Er wordt zoveel mogelijk hersteld.

10 januari. Met krachtige noordenwind en onstuimige zee komen ze in de trechter tussen Noorwegen en Hitland (d.w.z. de Shetlandeilanden). Door de geweldige zeeën is het schip weinig stuurvast en er slaat zoveel water aan boord dat de fokkemast afbreekt. Uit vrees voor meer schade kappen ze het touwwerk af en laten de

de mast met toebehoorten wegdrijven.

14 januari. Door de hardnekkige stormen valt de grote steng met alles eraan overboord. Ook die wordt afgekap. Ze moeten weer ijverig pompen. De grote mast, waarvoor erg gevreesd wordt, houdt gelukkig stand.

24 januari. Sterke tegenwind uit het westen. Voor Friesland, op 3 mijl beoosten Vlieland en op 2 mijl van de wal, laten ze het anker vallen.

25 januari. Ze werken om hun tuig zoveel mogelijk in orde te brengen. 's Namiddags lichten ze het anker.

3 februari. Ze krijgen verscheidene Hollandse vissers in zicht en geven signaal want het drinkwater geraakt op daar ze wegens de dorre winden er geen konden opvangen. Hoewel de vissers zien dat het vrachtschip in nood is, zetten ze zeil bij en gaan er vandoor.

6 februari. Weer bijzonder zware noord- en noordoostenwind. Ze zijn nog 40 mijl van Oostende en krijgen jachtsneeuw en hoge zee.

8 februari. Op de rede van Oostende gaan ze voor anker en steken de compagnievlag uit aan de grote mast. Daardoor zien die van op de wal dat de "Prins Charles" hulp nodig heeft. 's Nachts sturen ze een visserssloep met 15 matrozen, levensmiddelen en een loods. Daarna gaat de sloep allerlei scheepsgereedschap halen : stengen, raas, blokken, touwwerk, zeilen en nog meer levensmiddelen. Dat alles wordt de volgende nacht toegezonden met nog een andere visserssloep. Die van de "Prins Charles" worden geholpen bij het sturen en het tuien.

11 februari. Eindelijk vaart het deerlijk verminkte fluitschip, zonder fokke- en bezaanmast, de haven van Oostende binnen. Bij het aanleggen aan het Plankier (zie achteraan : noot 3) breekt het nog de schacht van zijn tuianker. Na 15 weken manhaftig vechten tegen zee en elementen zijn ze weer thuis.

12 februari. 's Morgens volbrengen de 18 behouden mannen hun eerste belofte. Om 7 u. trekken ze met twee paters Capucijnen naar Lombardsijde, blootshoofds en barrevoets. Ieder met een wassen kaars van twee pond in de hand, om hun devotie te doen.

13 februari. De douaneformaliteiten worden vervuld en de bemanning rust uit.

14 februari. Het lossen begint. Dat duurt verscheidene dagen. Als ze daarmee klaar zijn, zullen ze hun tweede belofte gestand doen. Het relaas eindigt als volgt : "Zynde dit Extrait andermael voor alle Officieren ende Matroosen voorengelezen, die het zelve volkomentlyk geapprobeert hebben met byvoeginge dat men het zoodaenig als gepasseert is niet verhaelen, veel min beschryven kan".

Dat scheepsjournaal leert ons weer hoe onverschrokken, kundig en vindingrijk de zeelieden vroeger moesten zijn. Ze waren immers weken en soms maandenlang elke dag blootgesteld aan het omslachtige en gevaarlijke werk aan zeilen en tuigage en beschikte niet over de talrijke vernuftige hulpmiddelen die de moderne zeevaart zoveel veiliger maakt.

Noot 1 : Lombardsijde was inderdaad sinds het einde van de 16e eeuw een druk bezochte bedevaartplaats. In de parochiekerk werd nl. een madonnabeeldje - volgens een lokale legende in 1596 op het strand gevonden - vereerd onder de naam O.L.V. Ster der Zee. Vissers en zeelieden, die bijstand kwamen afsmeaken of hun dank betuigen voor verkregen gunsten, en vooral de IJslandvaarders uit de Westhoek en zelfs uit Frans-Vlaanderen gingen er "dienen". (cf. Dit is West-Vlaanderen, 1959 en J. Filliaert, De laatste Vlaamsche IJslandvaarders. Lannoo, Tielt, 1944, 2e bijg. dr. pp. 65-69).

Noot 2 : Ook in de O.L.V.-kerk van Assebroek bestond er verering voor een mirakelbeeldje waaraan een avontuurlijke legende uit 1680 verbonden is. Het marmeren beeldje behoorde aan de enige katholieke passagier die dat jaar op een koopvaardijchip naar Nederland voer. De protestantse bemanning en medereizigers gooiden het in zee. Het bleef echter drijven, werd opgevist, kwam in Friesland terecht bij een katholiek die het aan zijn zuster in Diksmuide gaf. Daarna geraakte het in handen van Petrus Verhaeghe die in 1719 pastoor van Assebroek

werd en de Mariabedevoarten heeft ingesteld (cf. Dit is West-Vlaanderen, 1959).

Noot 3 : Een plankier is een houten bevloering op plaatsen waar vaartuigen aanleggen, een steiger dus . Waar is dat bewuste "Plankier" nu te situeren ? Op een schilderij uit het einde van de 18e eeuw, het Sas Slijkens voorstellend, ligt tegen de oostelijke oever van de achterhaven, dicht bij de sluis van Slijkens en dus dicht bij de zaagmolens, een driemaster die een fluitschip kan zijn. Moeten we ons "Plankier" daar zoeken ?

G. BILLIET

Fotograaf Jules DUHAMEEUW

In aansluiting met de bijdrage van Norbert HOSTYN over de Oostendse fotografen wil ik nog een paar nota's laten geworden in verband met Jules DUHAMEEUW (zie "De Plate", maart, 1980, blz. 80/49), die de grootvader was van mijn echtgenote Claire BRUNSWYCK.

Jules DUHAMEEUW werd te Schaarbeek geboren op 11.1.1874, huurde te Oostende in 1845 met Irma VAN DECRUYS en overleed te Oostende op 23.1.1929.

Fotograaf sedert 1896 had J.D. twee beroepsspecialiteiten, eerst zijn prachtige "fotomontages" met vergroting en dan zijn beroemde "pêles-mêles" eigen aan al onze Vlaamse huiskamers, in het begin van deze eeuw.

In 1899 werd hij officieel fotograaf aan het hof van de Sultan van Turkije Abdülhamid II te Constantinopel, en dit dank zij zijn schoonbroeder Hassan-Djémil Pacha (alias Edmond Delobel, geboren te Oudenaarde in 1839) en Luitenant-Generaal bij het Turks leger en Vleugel-Adjutant van de Sultan. (meer over hem in een biografie in een volgend nummer).

In Constantinopel bracht J.D., paleis, meubels en officiële gebouwen op de gevoelige plaat.

Op 7 maart 1900 verloor hij zijn moeder, Sidonie Duhameeuw geb. Schmith, die hij aldaar in christelijke grond te Férikeuy liet begraven.

Op 22 maart 1901 keerde hij via Salonika en Smyrna naar België terug te Oostende, terug langs "den Boulevard" vele stadsgenoten te vereeuwigen.

In 1925 verhuisde hij naar de Peter Benoitstraat 1bis in een eigen huis waar zijn weduwe in 1934 de fotografiewinkel met atelier aan fotograaf Gerard Everard verkocht voor de som van 10 000 fr.

In de periode tussen januari 1929 en 1934 werd het atelier opengehouden door fotograaf Emiel Triebels in samenwerking met Mw Duhameeuw.

M. BOUSSY

Antiquariaatsprijzen

Gezien te Brugge :

Frans BLY : Onze zeilvischsloepen, 3de dr(1920) 1 750 Fr.

Genoteerd te Brussel in een antiquariaatboekhandel nabij de Louisapoort : Kleurenlitho's van Oostende, komende uit het album "Monument s et vues d'Ostende, dessinés et lithographiés par F. Stroobant (1847)" : prijzen tussen 2 000 en 5 000 Fr. stuk (niet ingelijst).

Als wij het album zelf nemen dan zien we dat zij die deze mooie album losrukken voor de platen, er 40 à 60 000 Fr. van weten te maken. Waar is de tijd dat men 2 000 Fr. voor een volledig album te veel vond ?

TEKSTOVERNAMES UIT DE PLATE STEEDS TOEGELATEN MITS BRONOPGAVE

O.V.