

## **THE FLEMISH BANKS NAUTICAL CHART: A GATEWAY TO WRECKS**

Nathalie Balcaen and Philippe Formesyn

Vlaamse Hydrografie, Afdeling Kust, IVA Maritieme Dienstverlening en Kust, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, Vrijhavenstraat 3, B-8400 Oostende, Belgium  
E-mail: [Nathalie.balcaen@mow.vlaanderen.be](mailto:Nathalie.balcaen@mow.vlaanderen.be)

The 'Carte Générale des Bancs de Flandres', the oldest nautical chart of the Flemish Hydrography service, dates from 1866 and does not show wreck positions. The oldest wreck lists preserved in the archives of the Flemish Hydrography service date from 1919. From then on, sea reports of shipmasters and correspondence of packet boat companies, tugs and pilot boats make mention of damage to ships caused by sudden contact with obstacles and wrecks. This information was systematically checked by the hydrography service by means of hydrographical soundings and the exact positions of the wrecks were indicated on the nautical charts. Even, reconnaissance flights were organised to determine wreck positions.

Especially the large number of wrecks in the channels off the Belgian coast after World War II represented a major shipping traffic problem. After the rightful owner had been identified, many wrecks were salvaged by the Belgian and British government. The hydrography service was ordered to draw up priority lists of the wrecks to be removed, taking into account the exact positions of the wrecks. The salvage of these wrecks frequently involved the use of explosives. Information on these salvage methods can equally be found in the archives of the Flemish Hydrography service.

Determination of the exact position of these wrecks was not only important to ensure safe shipping traffic but also to inform relatives of people who had died at sea. This appears for example from various personal testimonies to be found in the archives of the Flemish Hydrography service.

The main task of the Flemish Hydrography service with regard to wrecks is still the determination of the exact position of the wreck, the depth at which the wreck can be found and the amount of water above the wreck. This is done on the basis of multi-beam measurements and side-scan sonar readings. This basic information as well as all other information at the disposal of the Flemish Hydrography service is made accessible to the public at large by means of the wreck database, which can be consulted on the website [www.vlaamsehydrografie.be](http://www.vlaamsehydrografie.be). This database currently holds information on 230 wrecks that are also located on the Flemish Banks Nautical Chart. The Flemish Hydrography service collaborates with the Flemish Heritage Institute by exchanging information and wishes to extend this collaboration in the future.

A new multi-beam echo sounder was bought and will be installed on the hydrographical vessel 'Ter Streep' in the summer of 2006. This new high-tech equipment is to enable the Flemish Hydrography service to map wreck positions in even greater detail in the future. A three-year programme is developed in order to re-examine all mapped wrecks. In the future the Belgian Continental Shelf will be examined more intensively with the multi-beam technique, which may result in the discovery of many additional and currently unknown wrecks.

## **DE ZEEKAART VLAAMSE BANKEN: EEN WEGWIJZER NAAR DE WRAKKEN**

Nathalie Balcaen en Philippe Formesyn

Vlaamse Hydrografie, Afdeling Kust, IVA Maritieme Dienstverlening en Kust, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, Vrijhavenstraat 3, B-8400 Oostende, België

E-mail: [Nathalie.balcaen@mow.vlaanderen.be](mailto:Nathalie.balcaen@mow.vlaanderen.be)

De oudste zeekaart van de Vlaamse Hydrografie 'Carte Générale des Bancs de Flandres' dateert van 1866 en vertoont geen wrakposities. De eerste wrakkenlijsten die terug te vinden zijn in het archief van de Vlaamse Hydrografie dateren van 1919. Vanaf deze datum wordt in zeeverslagen van schippers en in correspondentie van rederijen van pakketboten, sleepdiensten, loodsen,... melding gemaakt van averij aan schepen door onverwacht contact met obstakels en wrakken. Deze meldingen werden van dan af systematisch door de hydrografische dienst gecontroleerd door het uitvoeren van hydrografische peilingen en de nauwkeurig bepaalde wrakposities werden op de zeekaarten aangeduid. Er werden zelfs verkenningsvluchten met een vliegtuig uitgevoerd om wrakken op te sporen.

Vooraf de vele wrakken in de vaargeulen voor onze kust vormden na de Tweede Wereldoorlog een groot probleem dat veilige scheepvaart enorm bemoeilijkte. Na het uitzoeken van de rechtmatige eigenaars werden vele wrakken opgeruimd door zowel de Belgische als de Britse overheid. De hydrografische dienst had tot taak een prioriteitenlijst op te stellen van de te verwijderen wrakken, met de vereiste aandacht voor de exacte wrakposities. Bij het opruimen van wrakken werd niet zelden gebruik gemaakt van explosieven. Ook over deze bergingsmethodes is nog informatie terug te vinden in het archief van de Vlaamse Hydrografie. De exacte locatie van deze wrakken is niet alleen belangrijk voor het verzekeren van een veilige scheepvaart maar ook voor het informeren van familieleden van gesneuvelden, zoals blijkt uit diverse persoonlijke getuigenissen, terug te vinden in het archief van de Vlaamse Hydrografie.

De kerntaak van de Vlaamse Hydrografie in de context van wrakken bestaat de dag van vandaag nog steeds uit het bepalen van de exacte positie, de diepte waarop het wrak gelegen is en de hoeveelheid water die zich boven het wrak bevindt. Dit gebeurt door middel van multibeam-metingen en side-scan-sonar opnames. Deze kerninformatie wordt, samen met andere informatie waarover de Vlaamse Hydrografie beschikt, toegankelijk gemaakt voor een breed publiek door middel van de wrakkendatabank, te consulteren op de website [www.vlaamsehydrografie.be](http://www.vlaamsehydrografie.be). In deze databank zijn momenteel 230 wrakken terug te vinden die eveneens op de zeekaart Vlaamse Banken zijn gevisualiseerd. De Vlaamse Hydrografie werkt samen met het Vlaams Instituut voor het Onroerend Erfgoed door het uitwisselen van informatie en wenst deze samenwerking in de toekomst nog verder uit te bouwen.

Een nieuwe multibeam-echosounder werd aangekocht en in de zomer van 2006 geïnstalleerd op het hydrografische schip 'Ter Streep'. Deze nieuwe hightechapparatuur moet de Vlaamse Hydrografie toelaten om de wraklocaties nog meer in detail in beeld te brengen. Een driejaarprogramma wordt uitgewerkt om alle gekarteerde wrakken opnieuw op te meten. In de toekomst zal het Belgisch Continentaal Plat meer intensief met de multibeamtechniek worden opgemeten, wat kan leiden tot de ontdekking van vele bijkomende ongekende wrakken.