

De Duncow

Het verhaal van een schip dat de vissers van De Panne lange tijd in beroering bracht.

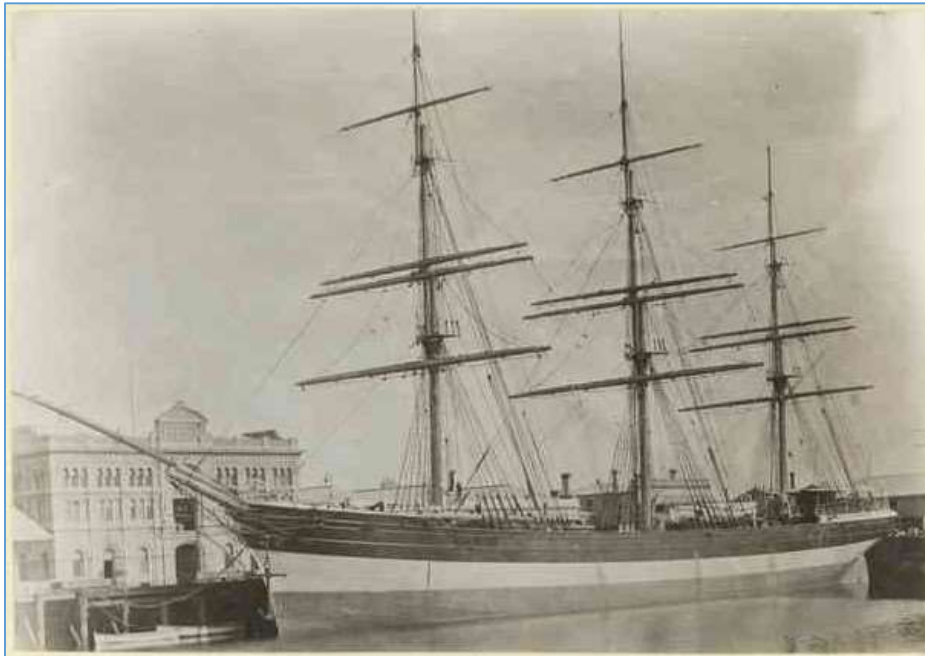


Fig 1 - De Duncow in Australië in 1885

Duinkerke, 1888

De *Duncow*, een stalen driemaster, werd in 1878 gebouwd op de werven van William Doxford te Palion, Sunderland, Engeland. In september 1888 vertrekt de *Duncow* met 2.400 ton salpeter van Iquique (Chili) richting Falmouth in zuidwest Engeland. De overtocht, bij uitzonderlijk kalm weer, duurde minder dan 100 dagen. Daar stuurde de Engelse loods Pierce 's nachts het schip in wateren waar hij geen loodsrecht bezat.

Zaterdagmorgen 24 november 1888 strandde het schip op de *Breedbank* voor de haven van Duinkerke (Frankrijk). Een sleepboot redde de 28-koppige bemanning met inbegrip van twee vrouwen waaronder de vrouw van de kapitein Robert Large (°Hull, 1835) en hun tienjarige zontje.

's Zondags probeerden vier sleepboten tevergeefs het schip los te krijgen. Men sloeg zelfs de ankerkettingen door. Niets baatte. Bij het vallen van de nacht gingen de sleepboten buiten het zicht van de *Duncow* ankeren in afwachting van de volgende morgen. 's Anderendaags bij dageraad was de *Duncow* niet meer te bespeuren.

In de nacht van zondag op maandag, bij een hoge zee en verandering van windrichting van west naar zuid met stormkracht, raakte de *Duncow* los, gleed over de banken heen en geraakte weldra in volle zee. Bij dageraad was het schip nergens nog te bespeuren.

Maandagmorgen 26 november werd het schip opgemerkt door een paar vissersboten uit Adinkerke, waaronder de P.2 “Deux Frères” van schipper Karel Pyson en de P.4 “Mélanie” van Edward Maerten. De bemanning van de visserssloepen waagde zich omstreeks 7 uur aan boord. Twee vissers zetten enige kleine zeilen bij en kregen het schip onder controle. Daarop koersten de anderen met de P.2 in alle haast naar De Panne, waar zij de hulp van andere vissers inriepen.

Eenmaal het schip voldoende bemand voeren ze naar Nieuwpoort om een Belgische loods aan boord te nemen. Zonder ankers kon men het schip geen enkele haven binnenbrengen en moest men het gedurig onder zeil houden en ermee kruisen tot de staatsleper *Telegraaf* van Oostende ontboden was en hulp bracht. Het schip werd naar Vlissingen gesleept en vandaar door een rivierloods naar Antwerpen gebracht. Daar het vaartuig op de stroom niet kon ankeren moest men onmiddellijk plaats aan de kade vrijmaken. Het nieuws van de redding door de Pannese vissers had zich als een lopend vuurtje verspreid en bij aankomst te Antwerpen verdrong er zich een talrijke menigte op de Rijnkade om die vermetele “pannoaren” te bewonderen. De gelukkige vissers die één familie onder elkaar vormden genoten van de brede aandacht en wandelden over het dek net alsof ze thuis waren op ‘hun’ boot.

Kapitein Large, tevens mede-eigenaar van het schip en zijn bemanning waren het schip naar Antwerpen gevolgd. De vissers lieten hen echter niet toe aan boord. Zij weigerden de toegang aan iedereen, behalve aan de douane en de vrouwen van de vissers die op hun paasbest gekleed uit De Panne overkwamen.

In Antwerpen werd op het schip een groepsfoto gemaakt.



Fig 2- De Pannese vissers die de Duncow hebben geborgen - 28 november 1888

Vooraan Frans Lycke
zittend Jacobus (Arnoldus) Matsaert
v.l.n.r. Frans Guilleman
Pieter (Pier Kloeffe) Decreton, patroon van de P.94 “Reine des Cieux”

Tweede rij Honorine (Riennemoeie) Vanhille
v.l.n.r. M. Vanhille, patroon van de P.23
Sophie Velghe
Carolus (Karol) Pyson, patroon van de P.2 “Deux Frères”
Clémence (Mance Lambrecht) Demersseman
Henri (Kloeffelerze) Christiaen

Achteraan David Verbanck
v.l.n.r. Mélanie (Maerten) Lambrecht
Ward Maerten, patroon van de P.4 “Mélanie”
Frans Vanhove
Hippoliet (Polieten Bonne) Beyen
Door Pyson
Pol Calcoen, patroon van de P.9 “Alexis”

Volgens de Engelse wetten hadden de schippers recht op de helft van de waarde van hun vondst. Scheidsrechters werden aangesteld om de eis van de Pannese vissers te evalueren. De lading van 2.400 ton salpeter tegen 260 frank per ton kwam op 624.000 frank, de waarde van het zeilschip 250.000 frank, samen dus 874.000 frank. Een astronomisch bedrag voor die tijd, want als we een factor 225 hanteren om de waarde van een frank uit 1890 te vergelijken met een frank uit 2010, komen we op 196.650.000 BEF of 4.916.250 EUR (bron: Nationale Bank van België).

Begin februari 1889 komt de zaak voor de handelsrechtbank van Antwerpen. Karel Pyson en Edward Maerten tegen kapitein Robert Large en de rederij van de *Duncow*. De verdediging van de rederij stelde onmiddellijk de 3-mijlszone in vraag en betwijfelde sterk of de afstand tot de kust wel 3 zeemijl bedroeg, zich hierbij beroepende op het verdrag van Den Haag van 6 mei 1882 om de “redding” van het schip eerder als een “misdad” te bestempelen. Het ging zover de vissers ervan te verdenken het schip zelf vlot te hebben gemaakt waardoor ze als “kapers” werden beticht. Er werd zelfs een schadevergoeding gevraagd voor de opgelopen vertraging.

De rechtbank zag het anders en in mei 1889 werd de zaak in der minne geregeld waarbij de vissers 110.000 frank werd toegekend, omgerekend toch nog goed voor 24.750.000 BEF of 618.750 EUR in 2010. Na aftrek van erelonen en verdeling kwam eenieder van de vissers 2.380 frank toe, zijnde 535.500 BEF of 13.388 EUR in 2010. Hippoliet Beyen liet er een huis en een schip mee bouwen. Als men weet dat een handarbeider toen elf frank verdiende in een zesdagenweek van 12 tot 14 uur werken per dag, kan men ongeveer de vergelijking maken. Onze vissers streken elk voor zich in één klap het loon op van meer dan 4 jaren hard labeur.

Atlantische Oceaan, 1895

Het noodlot blijft de *Duncow* echter achtervolgen. In 1895 op de Atlantische Oceaan, op weg naar Chili kwam het schip in aanvaring met ander schip.

Australië, 1897

Op 25 mei 1897, voer de *Duncow* dicht bij Cape Couedic, ter hoogte van de precipitous klippen van het eiland Kangaroo in Australië. Het schip had een lading van 1.200.000 superfeet (2.830 m³) hout van noordwest Amerika voor de mijnen van zuid Australië aan boord. In een storm, met een steeds in kracht toenemende zuidenwind en verpletterende golven, had kapitein F.A.Graves weinig keus en werd hij verplicht dicht bij de kust voor anker te gaan. Aangezien de intensiteit van de wind toenam werd besloten de deklading overboord te gooien en de kans af te wachten om het schip te verlaten en zodoende levens te redden. Tenslotte werd het bevel gegeven het schip te verlaten. De bemanning kon na zowat 22 uren roeien in de reddingsboot de kust rondten bij Borda, dicht bij de vuurtoren van de Kaap. Uiteindelijk bereikte de bemanning Kingscote en van daar contacteerde ze de politie en de marineraad. Een sleepboot uit Adelaide, de *Yatala*, werd uitgezonden om het wrak te zoeken. Maar in plaats van een wrak troffen ze de *Duncow* aan, voor anker en met weinig schade. De *Yatala* sleepte met succes het schip de haven van Pirie binnen, waar de lading op 5 juni werd gelost.

Naamsveranderingen

In 1898 verwierf de scheepseigenaar Genovese het schip. Hij herstelde het en gaf het de naam *Michele Bianchi*. Voor tien opeenvolgende jaren voer het in de Stille oceaan zonder verdere incidenten.

In 1907 werd het schip verkocht aan Michele Borrello di Torre, een Italiaan die het *Vesuvio* noemde. Het gezag kwam onder kapitein Giuseppe Scognamiglio die ermee op de Atlantische oceaan voer.

Op 25 juni 1914 vertrok het schip voor zijn laatste reis, geladen met 2.250 ton timmerhout, vanuit Pensacola (US) en bereikte het Genua (Italië) in 72 dagen. In hetzelfde jaar werd het afgebroken in Genua.

Geraadpleegde bronnen

- Autran, Frédéric-Charles (2008). *Revue internationale du droit maritime, 1885-1922*.
- Beyen, Julien J. (1972). *Ons Familiealbum Beyen - De Laatste Kapers*.
- Claes, Victor. Diverse opzoekingen.
- Darby, John (1897). The Board of Trade, report 5584.
- Rigaux, Freddy (1989). *Het De Panne van toen*.
- *L'Echo d'Ostende* (1889)
- Government of South Australia, SA Memory - *Shipwrecks and sea rescue*.
- National Archives UK. *Ship: Duncow; Official number: 78806*.
- National Library of New Zealand, Papers Past (1889). *Grey River Argus*.
<https://paperspast.natlib.govt.nz/>

Versies

- 1972, Julien J. Beyen
- 2015, 2019 en 2020, Nand Staes