

OOSTENDE EN DE TILBURY-BOTEN

1894: GEBOORTE VAN DE SCHEEPVAARTLIJN

OOSTENDE—TILBURY

Het is feitelijk in 1894 dat de John Cockerill Lijn werd ingericht en dat de scheepvaartlijn Oostende—Tilbury werd in gebruik genomen door de N.V. John Cockerill.

De bezieler van deze onderneming was Mr. Van den Peereboom, destijds Minister van Spoorwegen. Daar de maalboten van de Staat niet ingericht waren voor het vervoer van goederen, had hij begrepen dat een belangrijk verhoogd goederenverkeer van bederfelijke waren voor ons spoorwegnet zou kunnen gewonnen worden indien een regelmatige lijn verzekerd door snelle cargo-schepen ze kon vervoeren naar Engeland.

In het begin werd de dienst verzekerd door drie «gecharterde» schepen, die later werden vervangen door drie grotere, eveneens «gecharterd».

Gezien de uitbreiding van de nieuwe lijn gaf de Vennootschap er de voorkeur aan haar eigen schepen te bezitten en zo werd in 1896 op de werf in Hoboken overgegaan tot het bouwen van de RUBIS, de TOPAZE en de SAPHIR, onder de nummers 355, 356 en 357.

Het gold hier drie gelijke schepen in staal, met schroef, 213,3 voet lang, 27,11 voet breed, 9,10 voet diepgang geladen, met een drijfkraft van 1920 P.K. en een laadvermogen van 370 ton d.w.

Het is slechts in 1910 dat de Rederij Cockerill er toe kwam al haar overige diensten op te geven die ze vroeger verzekerde om zich uitsluitend te wijden aan de lijn Oostende—Tilbury.

De drie schepen verlieten Oostende elke dag, uitgenomen 's zaterdags, te 14 uur, om nog dezelfde avond aan te komen in Tilbury-Docks, op de Theems, op 56 km. van Londen. Daar losten hydraulische kranen de goederen in de wagons van de London-Tilbury and South-End Railway. De volgende morgen te 4 uur werden de goederen reeds verkocht op de Londense markten van Billingsgate, Haymarket en Covent Garden die steeds grote afnemers waren van landbouwprodukten van goede kwaliteit.

Voor de terugreis vertrok het schip te 8 uur 's avonds uit Tilbury naar Oostende waar het te 4 uur 's morgens aankwam en waar de goederen reeds in de loop van dezelfde voormiddag aan de bestemmingen konden geleverd worden.

Vanaf het begin gaf de lijn Oostende-Tilbury blijk van ware activiteit en bij elk vertrek uit Oostende waren de luiken van de RUBIS, de SAPHIR en de TOPAZE gevuld met goederen, dikwijls reeds in Engeland verkocht vooraleer ze er ontscheept werden. Indien deze scheepvaartlijn dadelijk een goede faam verwierf, is dit vooral te danken aan de mathematische regelmatigheid waarvan de drie schepen blijk gaven.

DE JOHN COCKERILL LIJN VULT ZIJN VLOOT AAN

Tot in 1914 heeft de John Cockerill Lijn met drie cargo's van 370 ton d.w., de RUBIS, de TOPAZE en de SAPHIR, de dienst Oostende—Tilbury verzekerd.

Gedurende de eerste wereldoorlog 1914-1918 verzekerden deze schepen een intensieve dienst tussen

Groot-Brittannië en Frankrijk voor rekening van de Belgische regering en bewezen belangrijke diensten aan het Vaderland.

Vanaf 1919 werd de regelmatige lijn hernomen en gecombineerd met een nieuwe dienst tweemaal per week tussen Antwerpen en Tilbury. Onze Rederij beschikte toen, buiten de reeds genoemde drie schepen, over twee cargo's respectievelijk van 370 en 600 ton d.w. : de

DIAMANT en de EMERAUDE.

In 1932—1933 werden de stoomschepen RUBIS en TOPAZE vervangen door nieuwe eenheden: de motorships AMETHYSTE en TURQUOISE, op dat ogenblik bestond onze vloot uit de SAPHIR, de DIAMANT, de EMERAUDE, de AMETHYSTE en de TURQUOISE.

In 1940 teisterde het oorlogsgeweld eens te meer ons land en de schepen moesten uitwijken; de EMERAUDE en de SAPHIR voeren voor rekening van de Ministry of War Transport en voor de Britse Admiraliteit, en bewezen belangrijke diensten aan de geallieerden.

Op het einde van de oorlog ontbraken vier schepen van de vijf op het appel: de DIAMANT, de TURQUOISE, de AMETHYSTE en de EMERAUDE waren verdwenen. Alleen de SAPHIR, daterend van 1896, was nog in staat te varen.

De AMETHYSTE, in brand gestoken en dan gezonken, werd in Frankrijk teruggevonden als wrak. Dit schip werd naar de Scheepswerf te Hoboken teruggebracht en hersteld. Bovendien, om een snelle hervatting van de regelmatige diensten mogelijk te maken, werden in 1946 en 1948 twee «second-hand» schepen aangekocht en omgebouwd.

In 1953 besloot de vennootschap de vloot van de John Cockerill Lijn te vernieuwen. De twee omgebouwde schepen en de oude SAPHIR, waarvan de uitbating te veel kostte, werden vervangen door drie eenheden van 700 ton d.w. Als aandenken aan hun voorgangers, die de faam van de John Cockerill Lijn gemaakt hadden, werden zij DIAMANT, SAPHIR en TOPAZE gedoopt.

Twee nieuwe schepen met dezelfde kenmerken werden in oktober 1956 besteld: het eerste, de RUBIS, werd in november 1957 geleverd, het tweede, de TURQUOISE, op 1 juli 1958.

De AMETHYSTE, waarvan het nuttige draagvermogen niet meer aan de eisen van het huidige verkeer beantwoordde, werd verkocht.

Zo bestaat de vloot van de John Cockerill Lijn op dit ogenblik uit vijf schepen, elk van 700 ton d.w., met gelijke kenmerken: de DIAMANT, de SAPHIR, de TOPAZE, de RUBIS en de TURQUOISE.

De vloot van de John Cockerill Lijn legt een aanzienlijk aantal mijlen af. Het gemiddelde bedroeg gedurende de laatste zes jaren:

- 1955, met vier schepen: 23.980 mijl/per schip;
- 1956, met vier schepen: 24.402 mijl/per schip;
- 1957, met vier schepen: 25.482 mijl/per schip, zonder de RUBIS, die in november werd in dienst genomen en in anderhalve maand 3.333 mijl aflegde.
- 1958, met vijf schepen: 25.811 mijl/per schip.
- 1959: 30.067 mijl per schip.
- 1960: 29.831 mijl per schip.

Deze getallen, vergeleken met de uitgestrektheid der oceanen, schijnen, op het eerste zicht, niet buitengewoon.

Men moet nochtans daarbij bedenken, dat de afstanden tussen de verscheidene havens, die door de John Cockerill Lijn bediend worden, betrekkelijk kort zijn en in 't algemeen afgelegd worden gedurende de nacht, bij alle weer, en in omstandigheden die van onze zee-lieden een onafgebroken krachtinspanning vergen.

WELKE GOEDEREN WORDEN VERVOERD EN WELKE HOEVEELHEID ?

Gedurende de laatste tien jaar bedroeg het jaargemiddelde bij de invoer ongeveer 27.000 ton, bij de uitvoer 56.000 ton.

De lading bestaat uit goederen van zeer uiteenlopende aard: auto's, moto's, fietsen, diverse metalen, textielwaren, leder, vellen, chemische en farmaceutische produkten, gezaagd hout en stammen, machines, motoren en de meest verscheidene toestellen, papier, films, fotografieplaten, voedingswaren zoals groenten, fruit, vroege groenten, gevogelte, vlees.

PITTIGE BIJZONDERHEDEN:

Uit een artikel, in 1946 verschenen in de Lloyd Anversois, ontnemen wij enkele pittige bijzonderheden over de activiteit van de lijn:

« Wij herinneren ons, schrijft de auteur, in 1908 de afvaart van de SAPHIR te hebben bijgewoond. Bijna 20.000 geslachte varkens werden ingeladen samen met enorme frigo-kisten met konijnen, die gereed waren om in de ovens te worden geschoven. Deze speciale kisten, voor de eerste maal gebruikt, bestonden uit individuele cellen die de met ijs omringde konijnen bevatten.

Levende duiven en kwartels uit Italië, in speciale houten kisten voorzien van eten- en drinkbakjes, werden ook ingescheept. Niettegenstaande de zorgen die deze diertjes genoten, hadden vele de vermoeiende reis in de verhitte wagons niet overleefd.

In december 1925 vertrok de SAPHIR uit Oostende met een volle lading braadkiekens. Gedurende dezelfde maand vervoerden de schepen van de lijn Oostende—Tilbury in twee weken de inhoud van zeventig wagons braadkiekens uit Italië, en acht en zeventig wagons braadkiekens en kalkoenen uit Hongarije. Deze laatste waren op 8 december in Hongarije geladen, op 9 december de Oostenrijkse grens overgetrokken, de 12de Innsbruck gepasseerd en de 13de langs het station Buche Zwitserland binnengereden. De volgende dag uit Bâle vertrokken, kwamen ze de 15de aan de Belgische grens te Sterpenich, op de spoorlijn Luxemburg-Brussel. Op de 17de kwamen deze waren aan te Oostende en werden er direkt op de TOPAZE geladen. Ze waren op de 18de in Londen, hetzij tien dagen na hun vertrek uit Hongarije. Enige jaren later, toen de spoorwegverbindingen met het Oosten verbeterden, bestelde een Londense firma honderden Hongaarse kalkoenen, op voorwaarde dat ze binnen de 72 uur in Londen geleverd werden. Deze prestatie werd geleverd. Uit Hongarije vertrokken op 18 december, werd de zending, die door Duitsland en België transiteerde, op 20 december te Oostende ingescheept aan boord van de TURQUOISE, de snelste cargo van het Kanaal en de Noordzee. Te middernacht werd het gevogelte te Tilbury gelost en onmiddellijk als ijsgoed naar Londen vervoerd.

Vóór de laatste oorlog was het verkeer op deze nationale lijn zeer druk van oktober tot maart, met een hoogtepunt rond Kerstmis. Om aan deze buitengewone drukte het hoofd te bieden, ging een van de bedienden

van de John Cockerill Lijn in Aarlen de douaneformaliteiten aktiveren: hij gaf elke dag per telefoon de nummers van de wagons over aan het bureel in Oostende, teneinde deze laatste toe te laten, met veel telegrammen en telefoontjes de vordering van de wagons te volgen.

Wij herinneren ons ook 300 kisten geslachte konijnen te hebben zien inschepen, met een nettogewicht van 9.000 kg. In deze tijd leverde België aan Engeland elke week vijfhonderd kisten konijnen en zevenhonderd varkentjes die het leven verloren in een speciaal ingericht slachthuis van de haven, nabij de Cockerill loods.

In april en mei 1926 werd een rekord geklopt in het vervoer van Belgische eieren. Gedurende deze twee maanden vervoerde de John Cockerill Lijn in kisten 60 miljoen eieren van onze boerderijen.»

DE HUIDIGE LIJNEN

De dienst Oostende-Tilbury en terug, in 1894 ingehuldigd, werkt elke week met vier tot vijf afvaarten.

De dienst Antwerpen-Tilbury en terug, sedert 1919, met twee tot drie afvaarten per week.

Een dienst Oostende—Rouen—Shoreham en terug, sedert einde 1956, eenmaal per week.

Bovendien verzekert de John Cockerill Lijn buitengewone transporten tussen Dagenham en Antwerpen, Antwerpen en Poplar (staal), Oostende—Tilbury—Holehaven—Zeebrugge—Oostende.

DE HAVENINSTELLINGEN

De John Cockerill Lijn beschikt:

- in Engeland: te Tilbury, over een loods van de «Port of London Authority»; te Shoreham, over een loods tot haar beschikking gesteld door de firma die de haven beheert; te Londen, over opslagplaatsen voor goederen die per spoor vervoerd worden van of naar Tilbury ;
- in België: te Oostende, over loods III van het Vlotdok; te Antwerpen, over loods 15A op de Cockerill-kai.

BESLUIT

Indien Oostende gekend is als «snelhaven» vooral voor het verschepen van bederfelijke waren tussen het vasteland en Engeland, dan overdrijven wij niet als wij beweren dat de John Cockerill Lijn een groot aandeel heeft in het verwerven van deze goede faam.

Deze faam heeft zij vooral te danken aan haar onverpoosde activiteit, aan haar ancienniteit, maar ook aan het werk geleverd door haar personeel, zowel administratief als varend, en aan hun toewijding.

Het cliënteel kan harerzijds verzekerd zijn dat dergelijke bemanningen, beschikkend over moderne, snelle en betrouwbare eenheden, haar goederen vervoert onder de beste voorwaarden van veiligheid, snelheid en prijs.

Moge de John Cockerill Lijn vanwege de stad de aandacht genieten die zij verdient, naast het hotelbedrijf en de visserij, en in haar taak geholpen worden door de verbetering der haveninstellingen, in funktie van de vooruitgang van scheepvaart-, spoor- en wegverkeer.

Dank zij dit, en ook dank zij de goede wil en de medewerking van het Bestuur der Haven en der Douane, waaraan hulde moet gebracht worden, zal de John Cockerill Lijn, onze «Division Maritime», haar vlag hoog in top kunnen voeren.

Robert CAMPANA.