

Honderd jaar geleden

Lucien Valcke

De "Tilburyboten"

Over het juiste tijdstip van het ontstaan van de vrachtschipverbinding OOSTENDE-TILBURY, kan men eventueel van mening verschillen maar niet over de datum van de eerste afvaart: 1 juni 1896!

Het heeft inderdaad heel wat voeten in de aarde gehad en men heeft er wel een paar jaar over gediscussieerd, vooral de uiteindelijke beslissingen genomen werden.

Het was op het eerste gezicht eigenlijk ook niet zo evident om dergelijke verbinding rond de jaren 1895 op te starten.

Er waren toen reeds dagelijks tientallen vrachtovervaarten naar de onmiddellijke omgeving van LONDEN vanuit FRANSE, HOLLANDSE en DUITSE havens en ook vanuit GENT en ANTWERPEN. (1)

Toch waren er enkele mensen die er vast in geloofden en het was een zekere mijnheer M. VANDENPEEREBOOM die de grote bezieler bleek te zijn. (2)

De OOSTENDE-TILBURYlijn was een onderneming van de "Société COCKERILL S.A.", die een fabriek opgericht had te SERAING, waar ijzererts werd verwerkt en die ook een rederij bezat te ANTWERPEN, met een eigen scheepswerf, waar schepen gebouwd werden waarmee het erts naar de fabriek vervoerd werd. (2)

De bedoeling van deze nieuwe vrachtverbinding was land- en tuinbouwproducten van hoofdzakelijk BELGISCHE oorsprong een ruimer afzetgebied te bezorgen, door deze producten dagelijks naar de vroegmarkten van LONDEN te brengen.

Dat daarbij ook zou gepoogd worden een stuk van de taarten van de andere havens af te snoepen en ook producten uit andere landen te vervoeren ligt voor de hand.

De palabers werden in maart 1896 afgesloten met de goedkeuring door de minister van de Belgische Spoorwegen, van de overeenkomst tussen de Mij John COCKERILL te SERAING en de "Administratie van de Spoorwegen van de Belgische Staat", voor een dagelijkse verbinding tussen het vasteland en ENGELAND via de lijn OOSTENDE-TILBURY. (3)

V.P.F.
DÉPOSÉ

N^o 51. OSTENDE. — Quai Tilbury



Deze foto uit de jaren circa 1905 toont de TILBURYboot SAPHIR, die tegen de speciaal gebouwde aanlegsteiger ligt in de doodlopende visserskreek. Links ziet men de "cierk", de oude vismijn, met juist ernaast rechts de hangar van de TILBURYlijn. Let ook op de talrijke vissersbootjes van de "bootjesjouters" uit die tijd.

Daarmee was de kogel door de kerk en de heer Georges PERIER werd benoemd tot agent in de Oostendse haven van de nieuwe lijndienst. (4)

De drie stoomschepen nodig voor de uitbating van de lijn werden door de heer ORTMANS, afgevaardigd beheerder van de rederij, op 2 mei 1896, besteld bij de scheepswerf van J. COCKERILL. (2) Deze schepen: de RUBIS, de TOPAZE en de SAPHIR, zouden pas in 1897 afgewerkt zijn, en dus moest er een voorlopige oplossing gevonden worden om op 1 juni te kunnen starten.

Aanvankelijk werden daarom schepen gebruikt die eigendom waren van M. ROBERTSON, een zeer bekende reder uit GLASGOW.

Men voorzag volgende regeling:

- van 1 juni tot 15 juli de ijzeren schepen GEM, 425 TON, JACINTH, 479 TON, en DIAMOND, 444 TON,
- van 15 juli tot eind december de stalen stoomschepen OPAL, 559 TON, CITRINE, 602 TON, GIRASOL, 600 TON. (5)

Zoals gepland, vertrok op maandag 1 juni 1896 de eerste afvaart met het stoomschip GEM onder het gezag van de Engelse kapitein GOFFE.

Alhoewel er meerdere hoge ambtenaren van de "Administratie der Spoorwegen" en andere administraties aanwezig waren, evenals de heer ORTMANS, afgevaardigd beheerder van COCKERILL, was er echter geen officiële ceremonie daar de eerste schepen die onder BELGISCHE vlag zouden varen, nog in aanbouw waren.

De overvaarten werden zodanig geregeld dat er dagelijks, behalve op zondag, een afvaart was vanuit OOSTENDE om 14.00 uur.

Er werd daarbij ook rekening gehouden met de treinen LUXEMBURG-OOSTENDE en WELKENRAEDT-OOSTENDE.

Een overtocht mocht nooit langer duren dan 8 uren behalve ingeval van duidelijk bewezen heikracht.

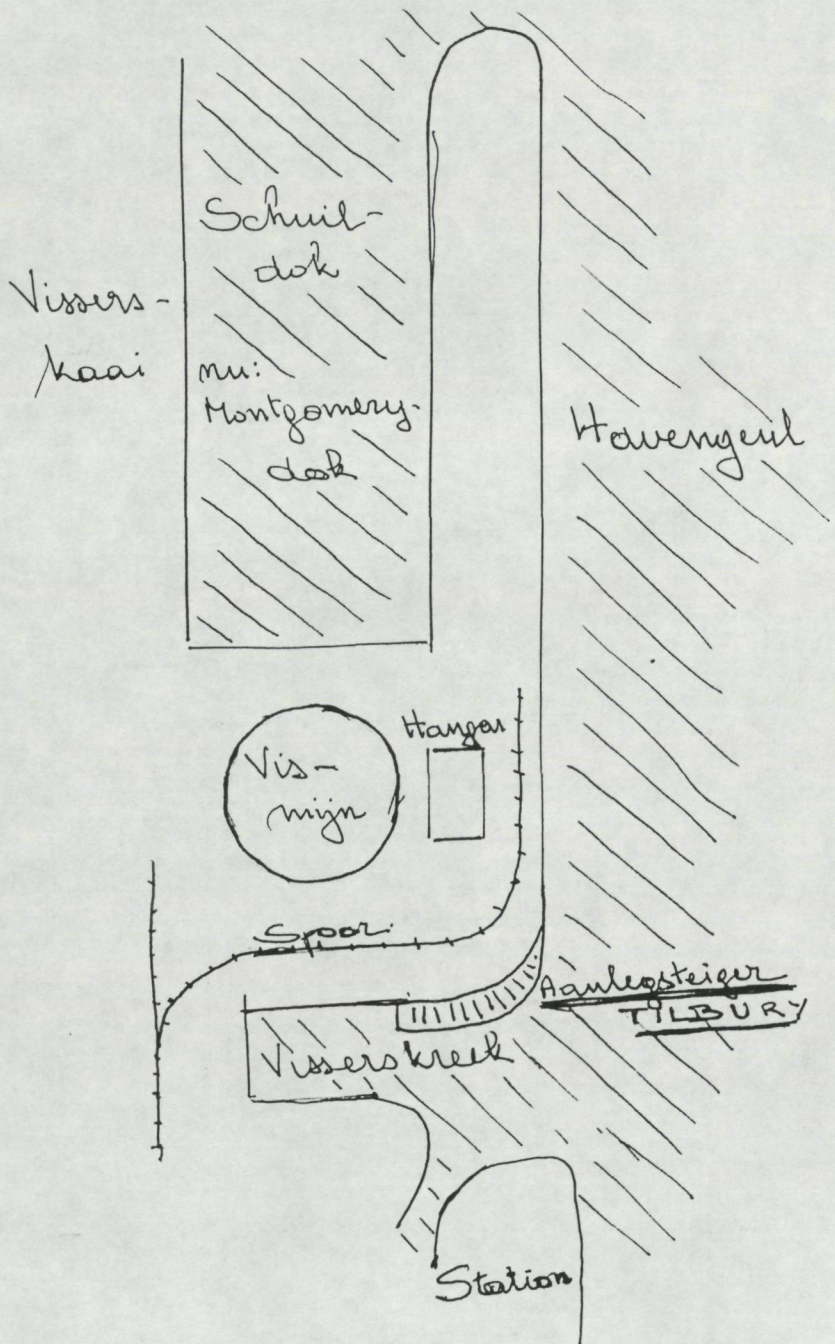
Per uur dat de goederen te laat zouden aankomen op de markt te LONDEN, zou de maatschappij een boete van 50 Fr. moeten betalen. (6)

De "TILBURYBOTEN" zijn jarenlang een begrip geweest in OOSTENDE. Jaren waarin OOSTENDE enerzijds met de lijn OOSTENDE-DOVER, anderzijds met de lijn OOSTENDE-TILBURY een dikke vinger in de pap had wat betref de dagelijkse verbindingen tussen BELGIE en ENGELAND.

Uitgerekend tijdens onze "Golden Sixties" had de TILBURYlijn te kampen met allerlei problemen, die uiteindelijk geleid hebben tot de opdoeking van deze vrachtschipverbinding die ophield te bestaan in 1970. (2)

Bronnen:

- (1) L'ECHO d'OSTENDE, N° 16, jaargang 1896.
- (2) TER CEURE, Jaarboek 1982.
- (3) L'ECHO d'OSTENDE, N° 20, jaargang 1896.
- (4) L'ECHO d'OSTENDE, N° 42, jaargang 1896.
- (5) L'ECHO d'OSTENDE, N° 43, jaargang 1896.
- (6) L'ECHO d'OSTENDE, N° 45 jaargang 1896.



Situatieschets van de aanlegsteiger voor de "TILBURYBOTEN". Deze aanlegsteiger werd afgebroken in 1969 toen de inschepingsbrug Nr 2 voor de RMTschepen gebouwd werd. (F. Gevaert)

60

Ostende

Minque aux Poissons et Bateaux Tilbury

