

1 M	1.16	13.39
2 D	2.07	14.26
3 W	2.57	15.17
4 D	3.47	16.11
5 V	4.43	17.33
6 Z	5.37	18.02
7 Z	6.22	18.59
8 M	7.37	20.01
9 D	8.38	21.04
10 W	9.36	21.58
11 D	10.12	22.46
12 V	11.06	23.25
13 Z	11.39	23.56
14 Z	—	12.19
15 M	0.34	12.51
16 D	1.12	13.34
17 W	1.54	14.10
18 D	2.30	14.48
19 V	3.15	15.29
20 Z	3.57	16.13
21 Z	4.50	17.06
22 M	5.43	18.08
23 D	6.44	19.13
24 W	7.52	20.22
25 D	9.02	21.31
26 V	10.08	22.37
27 Z	11.05	23.35
28 Z	11.57	—
29 M	0.20	12.43
30 D	1.08	13.29
31 W	2.03	14.12

Berekend volgens het officieele uur van Greenwich.

HET NIEUW VISSCHERIJBLAD



Redactie en Beheer : Nieuwpoortsteenweg, 44
Oostende - P.C.R. Degrave & Godemont 108026

Wetenschap - Nijverheid - Handel

ABONNEMENTEN: Binnenland: 1 jaar: 100 fr.
TEL. Nr 72523 Nederland: 12 gulden.

1846

Het honderdjarig bestaan

Van de

Oostende - Dover Lijn

1946

De Aftocht van 1914

met Kommandant Lauwereins

BEKNOPTE HISTORIEK

De inrichting van rechtstreeksche postverbindingen tusschen Groot-Britannië en België, door middel van zelschepen, dagteekent van 1815. Het postverkeer werd tot 1946 door de Engelse Regeering verzekerd.

Het aanleggen van den spoorweg Oostende-Brussel in 1838, deed de noodzakelijkheid inzien tusschen Groot-Britannië en België een regelmatig en sneller dienst in te richten, dan dengene welke op dit tijdstip bestond. Het aanleggen van den spoorweg Dover-Londen, geëindigd in 1841 prikkelde de Belgische Regeering nog meer; zij benoemde een Commissie, die uitsluitend belast werd met de studie van de inrichting van een uitsluitend Belgischen Dienst met stoomschepen.

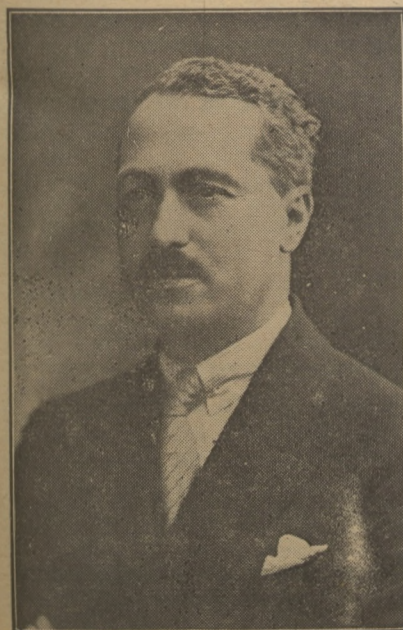
Het eerste stoomschip «De Diamant» ondernam op 3 Maart 1846 zijn eerste reis. Het was een ijzer schip met een machine van 600 P.K. dat een snelheid van 12 kn. bereikte. Wekelijksch werden 2 reizen tusschen Oostende en Dover ondernomen. In dit jaar vervoerde het 4.548 reizigers. Op «De Diamant» volgde de «Ville d'Ostende» die den 23 Augustus 1847 zijn eerste reis ondernam. Van toen af bestond een dagelijksche dienst in de beide richtingen. Het postverkeer nam spoedig een groote uitbreiding en de Belgische regeering spande zich terdege in om van den dienst een Belgische exclusiviteit te maken.

In November 1848 komt de «Emeraude» de vloot vervoegen; de Belgische booten doen thans 8 overtochten per week. Reizen werden insgelijks 's nachts ondernomen.

Uitsluitend in Belgische handen

De toestand in 1848 verworven bleef ongeveer 10 jaar bestaan. De Engelse maatschappij, die den Dienst voor de Engelse Admiraliteit verzekerde en waarvan het contract in 1863 verviel, kwam voor zware moeilijkheden te staan en de Belgische regeering besloot zelf de verbindingen te ondernemen.

In 1863 waren er zeven stoomschepen in de vaart; zij verzekerden twee dagelijksche diensten (nacht en dag) in elke richting. Concurrerende diensten maakten het nochtans de Oostende-Doverlijn zeer lastig en talrijke moeilijkheden moesten overwonnen worden.



Directeur-Generaal H. De Vos

De pakketboot

«Prince Baudouin»



Het Bestuur van het Zeewezen was verplicht aanhoudend zijn vlottend materiaal te verbeteren en aldus bracht iedere nieuwe eenheid vooruitgang. Naarmate de vervanging werden de pakketbooten grootter, sierlijker en sneller.

Nieuwe bestellingen en wereldrecords

Nieuwe bestellingen werden gedaan, nl. de schepen «Prince Albert», «Ville de Douvres», «Flandre», «Princesse Joséphine» en de «Princesse Henriette», die in 1887-88 geleverd werden.

In Januari 1892 werd de bouw bevolen van de «Leopold II» en de «Marie-Henriette».

Snelheidsproeven hadden op de Clyde plaats: de «Leopold II» haalde 21,9 kn.; de «Marie-Henriette» 22,2 kn. d.w.z. 41 km. ter uur. Dit laatste vaartuig behaalde aldus het wereldrecord van snelheid van al de paddelbooten, die ten dien tijde bestonden.

In 1895 werd de «Rapide» in lijn gesteld; twee jaar daarna volgde de «Princesse Clémentine». In 1897 beschikte de Oostende-Doverlijn over negen vlugge pakketbooten, die den reedsduur tusschen Engeland en de voornaamste steden van het vasteland merklijk verkorten.

De ontwikkeling van dezen dienst had ook voor onmiddellijk gevolg: de uitbreiding van de Oostendische haveninstallaties; het verlengen van de staketsels en den bouw van nieuwe aanlegkaaien

Eenige jaren later, ondernam de Oostende-Doverlijn, wier booten doorgingen als modellen in hun aard, den bouw van turbinebooten.

De «Princesse Elisabeth», in 1905 in de vaart gebracht, was voor de scheepvaartwereld een echte veropenbaring, niet alleen omdat zij de eerste turbineboot was op het vasteland gebouwd, maar ook uit oorzaak der snelheid van 24 kn. (45 km.), die zij op hare proefvaart bereikte en die zij volhield over een afstand van meer dan 100 km. Dit feit maakte van de «Princesse Elisabeth» de snelste pakketboot ter wereld en dit benijdenswaardig record werd haar eerst ontomen in 1907 door de groote transatlantiekers «Lusitania» en «Mauretania» van de Cunard Line.

Om de faam van de lijn hoog te houden, werden nog twee gelijkaardige schepen besteld. De «Jan Breydel» en «Pieter de Coninck», die vanaf 1910 dienst deden, bereikten een snelheid van 24,9 kn.

In 1913 kwamen nog twee andere turbine-pakketbooten de vloot vervoegen, nl. de «Ville de Liège» en de «Stad Antwerpen».

Een volledige vernieuwing van de vloot na den eersten wereldoorlog

Een nieuwe turbine-pakketboot, de «Princesse Marie-José», kwam in 1923 in de vaart.

In 1928 aarzde de Regeering niet het besluit te nemen tot een volledige en opeenvolgende vernieuwing van haar vloot over te gaan. De vier pakketbooten: «Prince Léopold», «Prinses Astrid», «Princesse Joséphine-Charlotte» en «Prince Charles», werden in 1930 in de vaart gebracht.

In 1934 volgde de «Prince Baudouin». Het is de eerste motorboot gebruikt voor de overtochten van het Kanaal. Zij is ook de snelste en haalde met 25 kn. het record van het Italiaansch m.s. «Vulcania» neer.

Al de aan boord van de «Prince Baudouin» ingevoerde nieuwigheden worden aanzien als zeer stout opgevat en in de scheepvaartmiddelen heeft men ze met veel belangstelling gevolgd.

Twee gelijkaardige schepen werden daarna besteld: de «Prince Albert» in 1937 afgeleverd en de «Prince Philippe» die kort vóór den oorlog van stapel liep.

Vermelden wij ook nog dat de «Ville de Liège» omgebouwd werd in «scarferry» d.w.z. om het vervoer van een groot aantal auto's mogelijk te maken en in «Londen-Istambul» herdoopt werd.

Hervatting van den dienst

Na een reeks zeer merkwaardige prestaties in dienst van de Royal Navy werd den 23 October 1945 de dienst hervat met de s.s. «London-Istambul».

Voegen wij hier nog aan toe dat de overtocht Oostende-Dover (111 km.) vóór den oorlog, in 2 uur 30 afgelegd werd; de duur hangt natuurlijk af van de weersgesteldheid, maar zelden was het meer dan drie uur. Zelfs als alle andere kanaaldiensten, tengevolge van het slecht weder, geschorst zijn, varen de Belgische mailbooten uit en weten steeds hun reizigers veilig over te brengen.

Het moet gezegd worden, dat van al de lijnen die Engeland met het vasteland verbinden, de Oostende-Doverlijn de eerste was: om hare pakketbooten van de draadlooze telegrafie te bezitten die 22 kn. liepen; om turbinepakketbooten in de vaart te brengen met een snelheid die 24 kn. bereikte; om de snelste motorpakketbooten ter wereld te water te laten. Zij beschikte ten allen tijde over de snelste vloot van het Kanaal.

(Zie vervolg bladzijde 8).

Zoo de dramatische gebeurtenissen van de aftocht onzer maalbooten in het ongeluksjaar van 1940 binnen 25-30 jaar nog levendig in het geheugen zullen bestaan van degenen die ze meegemaakt hebben, zoo is de herinnering aan den aftocht van het ongeluksjaar 1914 evenmin uitgewischt uit het geheugen van dezen, die hem beleefd hebben.

Reeds van in het begin der maand Augustus, toen na een heldhaftigen weerstand, de forten van de Maas gevallen waren en de stad Luik door den vijand ingenomen was, kwamen honderden vluchtelingen naar Oostende afgezakt en naarmate de overrompeling van ons grondgebied vorderde, zwol ook de stroom der verschrikte, vermoede, havelooze uitwijkelingen.

Velen die geen middelen bezaten om kamers te huren of in een hotel te gaan wonen, brachten den nacht door in de badkabiens en het strand was aldra herschepen in een bohemerskamp.

Bij elke afvaart waren onze maalbooten vol met vluchtelingen, die in 't gastvrije Albion rust en veiligheid gingen zoeken.

Benevens de regelmatige dienst op Dover, deden de maalbooten ook verscheidene reizen op Antwerpen om deze stad, die bestemd was om als weerstandcentrum te dienen voor ons terugtrekkend leger, te helpen ontlasten van de duizenden vluchtelingen die er samenstroonden.

Begin October begonnen de overheden echter in te zien, dat ook deze nationale vesting voor de vijandelijke overmacht zou moeten bezwijken en voorbereidselen werden gemaakt om onze gansche kust te verdedigen en de état-major van ons leger te Oostende te vestigen.

Ook daaraan moest verzaakt worden en het was ten slotte op een klein plekje vaderlandschen grond, achter den IJzer en de Yperlee, twee onbeduidende waterwegen, dat ons leger vier jaar lang op wonderbare wijze stand gehouden heeft.

Rond 10 October werd besloten dat al onze maalbooten naar Engeland en Frankrijk zouden uitwijken. Dat zulks niet processiegewijs gebeurde, is gemakkelijk om verstaan: alle schepen moesten een maximum koolvoorraad medenemen, reservestukken en scheepsbenodigdheden moesten aan boord genomen worden, zonder te gewagen van het scheepsvolk met hun familie en een zoo groot mogelijk getal andere vluchtelingen, die zich verdrongen om aan boord te geraken met hun bagage.

Op de landingskaaien en in buiten het station verdrongen zich duizenden menschen, sedert verscheidene dagen en nachten hun beurt afwachgend om te kunnen inschepen: mannen en vrouwen, kinderen en ouderlingen, zieken en gezonden, zittend of liggend op allerlei pakken en zakken, die ze geen oogenblik durfden verlaten omdat hun kostbaarste bezit, soms al wat hun nog overbleef, daarin geborgen zat. Bij de woeste verwarring die zich bij elke inscheping voordeed, is onvermijdelijk veel van dat kostbaar reisgoed verloren gegaan of zelfs in 't water terecht gekomen. Veel huisgezinnen mochten zich nog gelukkig achten zoo zij in dien warboel konden samen blijven, wat helaas niet altijd het geval was.

Welke maalboot in 1914 de laatste uit Oostende vertrokken is, ware moeilijk om met zekerheid te zeggen. De «Princesse Joséphine» mag daar in elk geval zekere aanspraak op maken.

Kommandant Adolf Lauwereins had, toen de oorlog uitbrak, bevel over het elegante zeilschip «Ville d'Ostende», dat gedurende de zomermaanden met een aanzienlijk getal leerlingen van de Scheepsjongensschool als vissche-



Kommandant Lauwereins met Koning Leopold III

rijwachtschip lange reizen ondernam naar de verre visscherijgronden.

Wanneer het vaartuig binnenkwam werden al de leerlingen naar huis gezonden en de bevelhebber kreeg opdracht om met de «Princesse Joséphine» vluchtelingen uit Antwerpen weg te brengen.

Toen deze stad door den vijand met grof geschut bestookt werd, waren die reizen niet zonder gevaar; hieverover werd, voor zooveel wij weten, nooit een nauwkeurig historisch verhaal geschreven.

ZIJN TRIBULATIES MET EEN RIJKSWACHTMAJOR

't Is na zoo'n afmattende reis, dat Kommandant Lauwereins, pas te Oostende teruggekomen, in den vroegen morgen aan boord het bezoek kreeg van een majoor van de Rijkswacht, die hem op allesbehalve vriendelijken toon verklaarde, dat hij nu het meesterschap over het schip nam.

De Kommandant voelde zich bij die tamelijk brutale manier van optreden enigszins gekrenkt, maar hij wist zich te beheerschen en zegde luchtig: «Wel dat is nu eens naar mijn zin. Nu zal ik eens wat kunnen rusten, ik heb het noodig» en zonder verder om te zien, trok hij naar de gangway om aan wal te stappen.

Maar de hoogmoedige majoor, na vruchteloos op alle tonen geroepen te hebben, liep hem achterna en klopte hem op den schouder.

«Waar gaat ge naartoe?»
«Ik ga slapen.»
«Maar gij zijt toch de kommandant van 't schip?»
«Neen, gij zijt de meester, hebt ge daar straks gezegd; of hebt ge mij misschien noodig? Dan zullen wij elkaar moeten verstaan, maar op een anderen toon, he vriendje?»

De majoor werd gewaar dat het niet past een scheepskommandant aan te spreken als een gewoon korporaal, en hij zong eenige toontjes lager toen hij uitlegde dat hij gelast was met zijn gendarmen den aftocht van het leger te dekken en het grondgebied slechts voet voor voet prijs te geven. Maar hij had een schip noodig om den aftocht van zijn mannen te verzekeren. Wijze voorzorg.

Weeral een schoon jobje voor mij weggelegd, meende Kommandant Lauwereins. Hoe zal ik hier levend buiten geraken met mijn schip vol gendarmen; de vijand kan met zijn mitrailleurzen rapper aan de staketsels zijn dan ik — die wapens werden toen destijds op hondekaretjes vervoerd — en als ze ons schip daarmede be-