

1846 · O · D HERINNERINGEN 1946

De drie geslachten Timmermans

In dienst van het Staatszeewezen

Oostendse zeemansfamilies

Bij den aanvang der herinneringen uit de geschiedenis van de Oostende-Dover Lijn werd er op gewezen hoe gansche geslachten onder kuststreek en havensteden van vader tot zoon hun bestaan gevonden hebben in de diensten van ons Staatszeewezen en namelijk op de maalbooten.

Ouderen van dagen hebben de gebroeders Vandekerckhove gekend, die beiden, Amédée en Antoon, kommandant geweest zijn op de maalbooten en waarvan de oudste opvolgentlijk Inspecteur van het Belgisch Loodswezen te Vlissingen en Directeur van het Loodswezen te Antwerpen geworden is.

Onze tijdgenooten kennen eveneens het geslacht der Bly's, waarvan de grootvader bij het loodswezen te Vlissingen diende, de vader Ontvanger was van de zeerechten beurtelings te Oostende en te Antwerpen en zich zeer verdienstelijk maakte met zijn onovertroffen standaardwerk «Onze zeevisschersloopen» en ten slotte de drie zoons Bly, waarvan de oudste thans Directeur is bij het Loodswezen te Antwerpen, waarvan de tweede bestendig kommandant geworden is van ons visscherijwachtchip en waarvan de derde, na eenigen tijd als officier-instructeur gehecht geweest te zijn aan onze Staatsmarineschool, dienst genomen heeft in den hydrografischen dienst onzer kolonie.

Het geval der drie geslachten Timm, dat wij nu ter hand nemen, is nog merkwaardiger.

Grootvader Timmermans was te Oostende weinig bekend daar hij dienst deed op het Loodsbestuur te Antwerpen.

Zijn zoon Eugène — hij is nooit heel groot geworden, wat misschien wel wel de reden is waarom zijn vrienden zijn langen naam verkort hebben tot het sympathieke Timm — had aldus ruim gelegenheid om zijn oogen, zijn hart en zijn droomen te vullen met schepen en avonturen van de wijde zee.

Te dien tijde werd Antwerpen immers nog bezocht door talloze zeilschepen en de Kattendijkdok, toen nog het grootste dok, was somtijds één bosch van striemende scheepsmasten.

Die masten, die ra's, die zeilen, dat touwwerk, waardoor de meermin haar ledjes zingt en de jongelingen naar de wijde zee lokt. Die masten, die ook destijds te Oostende den lust naar 't varen bij zooveel onzer jonge stadgenooten hebben doen ontstaan: de Baelens, Caroen's, Couvreurs, Craeynests, Dorchain's, Dierickx, Dewulf's, Dhaeyens, Janssens, Janssoones, Krellys, Lauwereins, Muylaerts, Pierres, Royons, Simons, Potvlieges, Tabarys, Teygmans, Vanslembroecks en zooveel anderen wier namen ons thans niet in 't geheugen komen of die reeds lang hun tol betaald hebben aan Neptunus, de groote levensverslinder!

Op de Scheepsjongensschool

De jonge Eugene zou dus ook het zeemansvak kiezen en begon als leerling op onze Scheepsjongensschool. Dit was toen een zeer flinke inrichting: het lager onderwijs werd er gegeven door twee gediplomeerde onderwijzers, de lichaams oefeningen door gewezen onderofficieren van het Belgisch leger, het splissen, roeien en zeilmaken door gespecialiseerde vakmannen, de zeevaartkunde met wetgeving van alle tijdrovende en nuttelooze theorie door officieren van de Staatsmarine, terwijl de praktische opleiding gebeurde aan boord van de twee flinke visscherijwachtships, het stoomschip «Ville d'Anvers» dat in de wintermaanden in alle weder de Noordzee doorkruiste en de slanke sierlijke driemast schooner «Ville d'Oostende» die de zomercampagne deed en de visscherijhavens van het hoge Noorden bezocht: Aberdeen, Esbjerg, Bergen, Stavanger, Reykjavik en andere meer.

Men moest die jonge matroosjes zien terugkomen, flink in hun pronk uniform en fier om de ervaring opgedaan op die eerste reizen van vijfzes weken.

Ze droomden reeds van de reizen van zes, van twaalf maanden en meer die ze zouden meemaken met de zellschepen van de koopvaardij die de reis rond de wereld maakten. Want onze jongens, toen ze de scheepsjongensschool verlieten, waren flink opgeleerd en zeehard en daarom zeer gezocht door de kapiteins van de groote vaart. Het onvermijdelijk gevolg daarvan was dat de Scheepsjongensschool, die eigenlijk opgericht geweest was om jongens voor onze visscherij te kweken, volledig haar doel gemist heeft.

Maar dat ze flinke zeelieden opgeleid heeft, die het ver gebracht hebben en eer gedaan hebben aan hun vak, bewijst het geval van vader Timmermans en menig ander bekwaam zee kapitein.

Een echt Oostendsch figuur

Timm, die na zijn tijd ter koopvaardij gedaan en zijn brevetten be-



Ct. Eugène Timmermans met zijn twee zoons André en Georges

haald te hebben, in dienst trad op de maalbooten, is een echt Oostendsch figuur geworden; hij heeft door het huwelijk zijn naam verbonden aan dezen der aloude bekende Oostendse familie Thabert van het gewezen Hotel de Vienne, toen nog een van de groote hotels der stad.

Gedurende bijna een halve eeuw heeft hij al de wederwaardigheden van de Oostende-Dover Lijn meegemaakt, heeft de kleine maalbootjes gekend, de middenslagschepen type La Flandre, de groote breede paddelbooten en de vlugge turbinebooten.

Hij heeft de moeilijke tijden meegemaakt, toen de landing te Dover wegens het bouwen van nieuwe pierhoofden zeer dikwijls onmogelijk was en de maalbooten de Theems moesten opstroomen naar Port Victoria.

Hij heeft veel reizen meegemaakt met de twee visscherijwachtships, als derde, tweede en eerste luitenant en later als commandant.

Talrijke prinses en hooge personages heeft hij overgebracht en is met verscheidene Belgische en vreemde eere teekens vereerd geweest.

Ook de zoons kiezen zee

Toen in Augustus 1914 de oorlog uitbrak, voerde hij bevel over het turbineschip «Jan Breydel» en toen hij in October samen met de andere maalbooten de wijk moest nemen naar Engeland, had hij het geluk daar ook zijn vrouw en kinderen te kunnen vestigen.

Daar stelde zich de groote vraag: wat gedaan met die twee jonge kerels die volop in hun studie jaren waren? Hoelang zou die oorlog duren? Met Kerstmis, wisten de optimisten te vertellen, is alles afgelopen, maar ze waren mis. Dan werd alle hoop gevestigd op het aanstaande Lente-offensief, dat ons land van den vijand zou bevrijden; die blijde verlossing zou eerst vier jaar later plaats hebben.

Intusschen bracht 1915 een gebeurtenis die over de lotsbeschikking der twee jonge studenten zou beslissen. Het prachtig schoolschip «L'Avenir» werd zeeklaar gemaakt om een lange



Het schoolschip «L'Avenir»

reis naar Australië te ondernemen en Kommandant Timmermans vroeg de inscheping daarop van zijn twee zoons. Voor André, de oudste, leverde dat geen groote moeilijkheid op. George echter, was werkelijk nog wat te jong en te tener; maar het jonge kereltje drong zoodanig aan, zijn ietwat oudere broeder zou goed voor hem zorgen, en er werd ten slotte over de

moeilijkheid heengestapt. «Aux âmes bien nées la valeur n'attend point le nombre des années» zegt het Fransche spreekwoord, dat hier ten volle bewaarheid werd. Op zoon'n lange zee-reis veranderen tengere bedeede jonge mannetjes in flinke vastberaden kerels. De jonge Pedro Delarue, die ook voor deze reis voor de eerste maal werd ingescheept, had van zijn sympathieken vader een beste tenue meegekregen uit een der beste Londensche tailorshops. Het ging hem als geschreven, maar uit Australië moest de jonge Pedro met spijt aan zijn vader laten weten dat hij zijn beste tenue niet had kunnen aandoen: hij was er totaal uitgegroeid, zoodanig had hij zich onder de reis lichamelijk ontwikkeld!

Het was op die heugelijke reis dat aan ons prachtig schoolschip een collectie foto's medegegeven werd van ons lief prinsesje Marie-José, om in Australië te worden uitgedield op een feest ten behoeve van onze noodlijdende landgenooten.

Het droevig lot aan België overkomen en het heldhaftig gedrag van onzen Koning hadden bij alle beschaafde volkeren eerbied en sympathie voor ons land opgewekt.

Bij de afvaart van het mooie viermastschip zal vader Timm wel moeite gehad hebben om zijn aandoening te onderdrukken en Mama Timmermans zal wel overvloedige tranen gestort hebben bij 't gedacht van die lange scheiding van haar twee geliefde zontjes. Terwijl haar echtgenoot met de «Jan Breydel» onophoudend het gevaarlijk Engelsch Kanaal overvaarde, in dienst van de Britsche Admiralty, had ze gelukkig nog haar lieveling bij haar, om troost en afleiding te geven, haar lieve kleine Daisy.

Een triomfantelijke overvaart

Zoo gingen voor haar te Boulogne de droeve oorlogsjaren voorbij, en toen de vijandelikheden gelukkig ten einde waren, zou vader Timm een der heugelijkste overvaarten doen die hij ooit voltrokken heeft.

De Britsche regering had beslist haar glorieuze legerhoofden triomfantelijk in Engeland te ontvangen en te Kales lag een gansche vloot torpedobooten klaar om Veldmaarschalk Sir Douglas Haigh en gansch zijn legerstaf in te schepen. Maar Neptunus had er anders over beslist: een echte storm had de wateren van het kwade Nauw van Kales zoo geweldig ontkend dat er niet aan te denken viel al die gegalonneerde officieren, die te Kales te wachten stonden, aan boord van kleine torpedobooten naar Dover over te brengen.

De kleine Timm lag precies die dag met zijn gecamoufleerde «Jan Breydel» in de haven, dit was de redding, aldus zou de Britsche état major ten minste in ordentelijken staat kunnen aan wal stappen... «on à souvent besoin d'un plus petit que soi».

En hoe zonderling, geen enkele engelsche reporter schijnt te hebben bemerkt dat hun groote legerhoofden aan boord van een Belgische maalboot zeegevierend in Engeland werden teruggebracht, maar er bestaan fotos van die aankomst waar men onze driekleur op het aankomende schip ziet waaien.

Wanneer onze maalbooten, zoodanig thans, een voor een naar België terug gekomen waren, uitgenomen de «Marie Henriette» die Kommandant Couvreur op de Fransche kusten verloren had, ondervond het Bestuur ernstige moeilijkheden om de noodige officieren te recruteeren. Ook de koopvaar-

dij had gebrek aan gediplomeerden en daar de vrachtaart niet rendeerend was bood zij aanlokkelijke voorwaarden. Kommandant Timmermans aarzelde geen oogenblik zijn zoons zouden hun diensten aanbieden aan den Staat en beginnen, zoodanig hun vader, als luitenant bij den Oostende Dover Lijn.

Toen vader Timm een der oudste en meest ervaren Kommandanten van de O-D Lijn geworden was, zou hem opnieuw een gewichtige opdracht toegewezen worden, die bewijst hoe hoog hij bij het Bestuur om z'ne bekwaamheid als zee kapitein was aangeschreven.

Onze Koninklijke familie diende naar Zweden gebracht ter gelegenheid van de verloving van Kroonprins Leopold, en aan Kommandant Timmermans werd de taak toevertrouwd die reis te ondernemen met de «Princesse Marie-José» te dien tijde de jongste boot van de Oostende-Dover Lijn.

Al wie weet hoe deze schepen speciaal zijn ingericht voor korte overvaarten van drie uren en wegens hun installaties waar alles voorzien is aan kort verblijf van duizend passagiers weinig geschikt zijn om lange reizen te ondernemen, zal zich goed kunnen inbeelden wat al voorzorgen dienden genomen, welke vernuftige kneependen uitgedacht om die moeilijke reis mogelijk te maken op eene wijze die ons niet belachelijk zou maken in de oogen van de door en door maritieme Zweedsche bevolking.

Verdiende rust

Alles had een vlot verloop, deze lange reis met ons Belgisch vorstenhuis is de waardige tegenhanger van de korte overvaart met de Britsche legerhoofden en 't is misschien wel daaraan dat vader Timmermans zit te denken wanneer hij met zijn profijtelijk klein mondje - waaruit het nochtans strenge bevelen kon donderen wanneer het erop aankwam - onhoorbaar zit te mopelen voor een glas bier gezeten in 't Kasteeltje, in afwachting dat zijn vrienden - hij heeft er vele - hem komen gezelschap houden.

Want vader Timm is nu sedert enkele jaren gepensionneerd en geniet eene welverdiende rust. Zijn twee zoons waren reeds tot den graad van bevelhebber opgeklimmen toen onze maalbooten voor de tweede maal de wijk moesten nemen om niet in handen van den vijand te vallen.

André werd als afgevaardigde van het Zeewezen naar Londen gestuurd om er de Belgische zeevaartbelangen te verdedigen. Nooit of nimmer werd een officier onzer staatsmarine met een meer delikate zending gelast: de verhoudingen waren niet zoodanig in 1914, het Belgisch leger had de wapens neergelegd en, van onze uiteengetroonde en meestal radelooze regeeringsmannen waren geen duidelijke richtlijnen te verwachten.

Het is hier noch de tijd noch de plaats om daar verder over te wijden; wanneer kalme en bezinning in de gemoederen zullen teruggekeerd zijn zal dit punt historisch kunnen toegevoegd worden. Het moge intusschen volstaan te kunnen vaststellen dat André Timmermans een der bekwaamste Kommandanten van ons staatszeewezen gebleven is, die ongetwijfeld nog lange en kostbare diensten aan zijn Beheer zal kunnen bewijzen.

Wat z'jn jongeren en meer avontuurlijken broeder George betreft, deze had geen andere opdracht dan zijn maalboot «Prinses Joséphine Charlotte» behouden weg te brengen waarin hij zonder onheil gelukte.

Eens in de Engelsche wateren duurde het niet lang vooraleer het door de Britsche Admiralty in aanspraak genomen werd en onze jonge Kommandant aarzelde geen oogenblik zich eveneens ter beschikking te stellen. Zoo werd hij als Kommandant aan het hoofd gesteld van de Belgische officieren en zeelieden die in verscheidene hoedanigheden in de Britsche Navy dienden.

Hij kreeg bevel over verscheidene vaartuigen en namelijk over de korvet «Buttercut» waarmede hij aan de ontscheping in Normandië deelnam.

Zijn moedig gedrag werd in Engeland en in België op hooge prijs gesteld en toen de Belgische Zeemacht werd opgericht was hij natuurlijk de aangewezen persoon om daarover bevel te voeren; bovendien genoot hij de groote eer als vleugeladjudant voor de zeevaart aangelegenheden gechecht te worden aan den persoon van Z.K.H. Prins Karel, Regent van België.

Wij vertrouwen ten volle dat Commodore G. Timmermans als ervaren zeeofficier er zal weten voor te zorgen dat onze zeemacht niet, zoodanig na 1918, eene zoo potsierlijke als kostelijke «farce» worde, en dat hij er, als echte Oostendenaar, de hand zal aanhouden dat alle Belgen, zoodanig Vlamingen als Walen, er zich thuis gevoelen.

Een heerlijke rol is voor de jongste spruit der drie geslachten Timm weg gelegd.

Het Honderdjarig Bestaan

van de O.-D. Lijn

(Vervolg van bladzijde 1)

Een indrukwekkende lijst

De 40 volgende booten kwamen van de Oostende-Doverlijn in de vaart: 1846 «Chemin de fer» («Diamant»), 1847 «Ville d'Ostende» («Rubis»), 1847 «Ville de Bruges» («Topaze»), 1858 «Emeraude», 1863 «Belgique», 1863 «Scud», 1864 «Princesse Clémentine», 1864 «John Penn» («Perle»), 1864 «Queen of the French» («Saphir»),

1867 «Louise-Marie», 1868 «Léopold Ier», 1869 «Marie-Henriette», 1870 «Comte de Flandre», 1872 «Comtesse de Flandre», 1872 «Prince Baudouin», 1873 «Parlement Belge», 1885 «Prince Albert», 1886 «Ville de Douvres», 1888 «Flandre», 1888 «Freia», 1888 «Manx Queen», 1888 «Princesse Henriette», 1888 «Princesse Joséphine», 1893 «Léopold II», 1893 «Marie-Henriette», 1895 «Rapide», 1897 «Princesse Clémentine», 1905 «Princesse Elisabeth», 1910 «Jan Breydel», 1910 «Pieter De Coninck», 1913 «Stad Antwerpen», 1913 «Ville de Liège» («London-Istanbul»),

1923 «Princesse Marie-José», 1930 «Prinses Astrid», 1930 «Prins Leopold», 1930 «Prins Charles», 1930 «Prinses Joséphine-Charlotte», 1934 «Prince Baudouin», 1937 «Prins Albert», 1940 «Prince Philippe».

Nu is ook verleden week de «Koning Albert» van stapel geloopt.

Schitterende leiding

Voor de uitbating, zoodanig te thans bestaat, is een bekwame leider noodig. Sedert Ct. Baron de Gerlache in 1932 op pensioen ging, is de leiding van ons Zeewezen in handen van den heer Directeur-Generaal H. De Vos.

Zeggen we maar aanstands dat deze bekwame leider er zeer veel toe bijgedragen heeft om van de Oostende-Doverlijn, de snelste, best georganiseerde en machtigste verbinding tusschen het vasteland en Engeland te maken.

In deze korte tijdsruimte na de wereldcrisis, heeft hij, samen met een stel van beproefde ambtenaren, reuzenwerk verricht en dit weze hier te gelegenheid van het honderdjarig bestaan van deze lijn, terloops even aangemerkt.

Mochten de grootsche feesten, welke te dezer gelegenheid plaats hebben, tezelvertijd een warme hulde zijn voor hen die de eer en de faam van ons klein landje zoo hoog hebben weten te houden.

Voor uw drukwerk

wendt U tot de

DRUKKERIJ van

HET NIEUW VISSCHERIJBLAD

Steenweg op Nieuwpoort, 44

OOSTENDE

HONDERDJARIG BESTAAN

van een

WELBEKENDE MAATSCHAPPIJ

In verband met de eeuwfeestviering der Maalbooten, past het wel te wijzen op het bestaan van een maatschappij, die de eerste medewerker is geweest in de lijn Oostende-Dover.

De dienst van de N.V. «Agence Continentale & Anglaise» bestaat reeds vanaf het jaar 1835, dus van voor de inhuldiging van den ijzerenweg, welke dagteekent van 1836.

Dank zij de welwillende mededelingen van het hooger bestuur van het Belgisch Zeewezen, kon er worden vastgesteld dat er nog heden brieven en rekeningen bestaan, welke door dit organisme aan het Belgisch Bestuur werden gericht en welke dagteekenen van Augustus 1844, December 1844, Januari 1845, enz.,

Sedert 1835 heeft deze organisatie achtereenvolgens gewerkt onder de volgende benamingen:

1835: «Société des Bâteaux à Vapeur», Agent: Ducloux-Assendry.

1844: Onder naam van John Piddington, Algemeen Agent «Dover-Ostende et Rhin».

1849: «Continental Daily Parcels Express» in Engeland, «Agence Continentale & Anglaise» in België.

1923: «Continental Express Limited», «Agence Continentale et Anglaise» S.A.

De Algemeene Bestuurder, de heer F. E. Jooris, die zijn grootvader en oom van moederszijde heeft opgevolgd in het bestuur der firma, mag er dus fier op gaan den honderdjarigen kringloop te sluiten, gedurende denwelken zijn familie met echte toewijding hare bescheiden medewerking aan de organisatie voor vervoer tusschen Engeland en het Continent heeft verleend.