

JOHN COCKERILL LINE N.V.

De rederij "Société Cockerill S.A." werd eigenlijk opgericht in 1858 te Antwerpen. Het doel van de rederij was het ertsvervoer te verzekeren tussen de vindplaatsen en de fabriek te Seraing.

Gezien deze maatschappij een eigen scheepswerf bezat te Antwerpen werd natuurlijk besloten van de schepen daar te laten bouwen.

Het eerste stoomschip ,de SS SERAING werd in 1860/1861 gebouwd ( werfnummer 79) De tonnemaat van het schip bedroeg 460 T.

Tot in 1869 bleef dit schip de dienst verzekeren en kwam daarna in Spaanse handen terecht.

Nu moeten we wachten tot in het jaar 1877 om terug enige aktiviteit te bespeuren, want tussen 1869 en 1877 komt er geen enkel schip voor onder Belgische vlag toebehorende aan deze rederij.

Doch er komen weldra grote veranderingen. De industrialisatie vragen grote hoeveelheden staal en zodoende moet er veel erts aangevoerd worden. Een lijn wordt ingericht tussen Antwerpen en Santander, Bilbao. Enkele jaren later wordt de lijn nog uitgebreid tot Oran en Algiers en later zelfs naar de Italiaanse havens van Savona, Napels, Livorno en Genua., zodoende kunnen de schepen de heenreis aanvangen met het vervoer van stukgoed en de terugreis vanuit Spanje met ijzererts.

Als tweede schip wordt de ss CONCHA ( werfnummer 206) afgeleverd in 1877. Dit schip van 896 ton zou echter op 20 Juli 1897 vergaan na een aanvaring in het Kanaal nabij Owers Lichtschip. Het schip was onderweg van Carloforte naar Antwerpen met ijzererts. Dit zelfde schip was in 1889 verkocht geweest aan een Duitse rederij doch vier jaar later terug gekocht door Cockerill

In 1878 wordt de ss BRAGA afgeleverd ( werfnummer 209) Dit schip mat 869 ton doch zou reeds in 1881 verkocht worden aan een Franse rederij die het schip verder liet varen tussen Spanje en Antwerpen met ijzererts. Op 30 maart 1897 verliet het schip Huelva met bestemming Antwerpen, beladen met ijzererts, en sedertdien werd er niets meer van gehoord. Het vervoer van ijzererts met zulke kleine schepjes was aan vele gevaren blootgesteld. De tocht ging door de Golf van Gasgogne, beter gekend als het kerkhof der schepen in die tijd.

In 1879 wordt er weer een nieuw schip opgeleverd, nl de ss VENA van 830 ton. Zoals zijn voorgangers zou dit schip ook een treurig einde kennen en wel op 16 april 1888 zou het verloren gaan na een aanvaring in de Noordzee. Het schip was onderweg van Bilbao naar Terneuzen met een lading ijzererts.

In 1880 wordt de ss PRINCESSE STEPHANIE door de scheepswerf afgeleverd ( werfnummer 224) Na negen jaar wordt dit schip naar Duitsland verkocht en op 19 juli 1891 zal het eveneens vergaan nabij Kristiansand, gedurende een reis van Archangel naar Rotterdam.

Het ongelukkigste schip van de rederij was de in 1881 afgeleverde ss ARCHIDUC RODOLPHE ( werfnummer 230). Op een van zijn eerste reizen, en wel op 1 december 1881 zou het na een aanvaring op de Schelde, zinken en verloren gaan. Het schip was op weg van Italie naar Antwerpen.

In hetzelfde jaar komt tevens de ss PRINCE BAUDOUIN van de werf ( werfnummer 238). Dit 933 ton metende schip werd reeds het volgende jaar verkocht aan een Franse rederij. Ongelukkig genoeg ging dit schip verloren op 30 augustus 1898.

Een nieuw schip met dezelfde naam kwam eveneens in 1882 klaar. ( werfnummer 243) Dit schip werd in 1889 verkocht aan dezelfde reder als de PRINCESSE STEPHANIE. Hetzelfde einde beschoren als al de vorige. Na een aanvaring met de ss HERNOSAND op 24 november 1900 ging dit schip verloren in de Baltische Zee.

Eveneens in 1882 wordt de ss PRINCESSE CLEMENTINE afgeleverd ( werfnummer 251) Op 5 juni 1896 kwam dit schip in de Golf van Biscaje in aanvaring met het Zweedse zeilschip AXEL WASTFELT. Beide schepen zonken. Het schip was eveneens op weg van Carloforte naar Antwerpen, geladen met ijzererts.

In 1883 wordt de vloot weer versterkt met twee eenheden, nl. ss ARCHIDUC RODOLPHE en ss PRINCESSE HENRIETTE ( werfnummers 250 en 253) Beide schepen van rond de 950 ton zouden tot in 1899 onder Belgische vlag varen. De ARCHIDUC RODOLPHE zou blijven varen tot 23 mei 1930, wanneer het dan onder Italiaanse vlag op Lissa Island ( tussen Venetie en Palermo) liep en verloren ging.

De PRINCESSE HENRIETTE ging dezelfde weg op doch zou reeds op 9 februari 1904 ten noordoosten van Cap Villano zinken. Het schip was onderweg van Huelva naar Granville met erts.

In 1884 kwam de ss PRINCESSE LOUISE de rangen aanvullen ( werfnummer 256). Op een reis van Bilbao naar Antwerpen met erts zou het schip op de Schelde nabij Bath strandden en ongelukkig genoeg brak het schip in twee alvorens het kon losgesleept worden. De zware ertslading was teveel geweest voor het gestrande schip.

Vanaf 1885 worden de nieuwe schepen veel groter, de tonnemaat verdubbeld. Als eerste schip van rond de 1750 ton komt de PRINCE ALBERT DE BELGIQUE in 1885 de rangen versterken (werfnummer 263) Dit schip kende een even tragisch einde. Op 15 december 1897 kwam het in de omgeving van Antwerpen in aanvaring met het Engelse zeilschip LARNACA en ging hierbij verloren. Het schip was onderweg van Bilbao naar Antwerpen met erts.

In 1886 komt dan de volgende ss PRINCESSE JOSEPHINE (werfnummer 265) Dit schip strandde op 7 februari 1889 te Benisaf (Algerie) en ging hierbij verloren.

In 1887 is het de beurt aan de ss PRINCE PHILIPPE ( werfnummer 27) . In 1902 ging dit schip over in handen van een andere Belgische rederij, maar zou op 7 maart 1908 zinken in de Golf van Biscaje.

In 1888 komt dan het laatste schip van deze serie de vloot versterken, nl. de ss CONGO ( werfnummer 281). Tot in 1905 heeft het erts vervoerd voor de rederij, doch wordt daarna overgenomen door een andere Belgische rederij die het schip ziet verloren gaan op 14 januari 1913 op 20 mijl van Cartagena . Het schip was op weg van Valencia naar Antwerpen met ijzererts en fruit.

1888 was ook het hoogtepunt van de rederij wat betreft het aantal schepen. Ook wordt er geprobeerd een lijn in te richten naar Australië. Hiervoor worden de vier laatste gebouwde schepen gebruikt. Doch in 1891 wordt hiermee opgehouden daar de schepen niet voldeden voor zo'n lange reis.

In 1889 worden er drie schepen verkocht naar het buitenland en gaat er een schip verloren.

In 1891 komt er een nieuw schip van de werf nl. de 2690 T metende PRINCE BAUDOIN ( werfnummer 301) . Na acht jaar wordt het schip naar het buitenland verkocht. Onder Duitse Stettin-vlag ging het schip op 14 januari 1913 verloren nabij Holy Island ( Northumberland) op een reis van Stettin naar de Tyne.

In 1894 wordt de JOHN COCKERILL van 2634 T afgeleverd. Met dit schip wordt geprobeerd van een lijn op Tilbury te openen doch dit wordt een mislukking daar het schip veel te groot was en ook wegens zijn te grote diepgang. . Toch wordt de lijn verder gezet met drie gehuurde scheepjes.

Tussen 1900 en 1902 komen dan nog de SERESIA ( 2496 T), de BARON DE MACAR (2437 T) de COCKERILL (2441 T) en de PRINCESSE ELISABETH (2450 T) . Deze schepen worden in 1910 door de Belgische rederij A. Deppe overgenomen, toen de rederij besloot alleen de Oostende - Tilbury lijn verder uit te baten.

## DEEL 2. DE OOSTENDE TILBURY LIJN.

---

De Oostende Tilbury lijn wordt ingericht in 1894 met drie gehuurde schepen om alzo de dagelijkse afvaarten te kunnen verzekeren. ( ss CITRINE- GIRASOL - OPAL ).

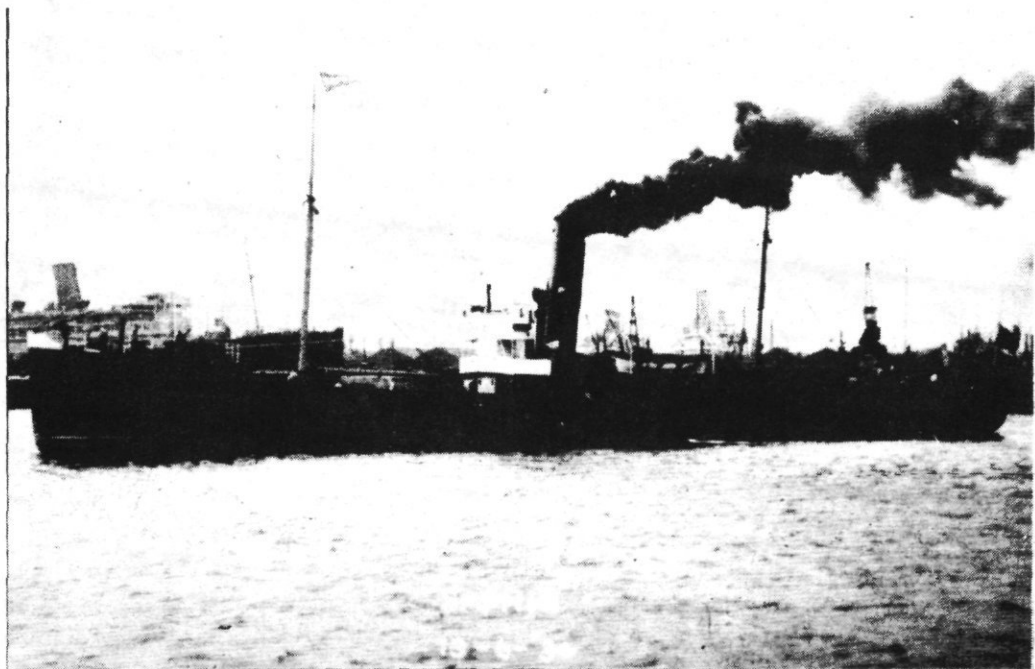
Bezieler van deze lijn was de heer M.VANDENPEEREBOOM. Op 2 mei 1896 werd door de afgevaardigde beheerder van de rederij, de heer ORTMANS, drie schepen besteld op de scheepswerf van J.Cockerill. Ieder schip zou 466000 Fr. kosten. Deze schepen werden gebouwd onder de nummers 355,356 en 357 en werden afgeleverd in 1897.

De hoofdafmetingen van die schepen waren 65 m lang, 8.5m breed en ze hadden een diepgang van 2.85m . De tonnemaat bedroeg 633 ton brutto en ze hadden een draagvermogen van 425 T. De vervoerkapaciteit van het schip was berekend voor een lading van normaal 210 ton ( 40 ton kolen inbegrepen) voor een luikinhoud van 875 m<sup>3</sup>. Dit kwam doordat het schip voornamelijk verse groenten en fruit vervoerde tussen Oostende en Tilbury en dit was een omvangrijke en weinig wegende lading. Om de stabiliteit van het schip te verbeteren werd er zelfs 50 ton ballast meegevoerd. De voortstuwing van het schip gebeurde door middel van 2 stoomketels gebouwd bij Cockerill te Seraing, welke stoom leverden aan een triple expansie machine met cilinderdoormeters van 420mm,620mm en 950 mm en met een slag van 650 mm. De snelheid begroeg 17 knopen.

De RUBIS ( werfnummer 355) wordt te water gelaten op 15 februari 1897. Meter is mevrouw de Favereau, de vrouw van de minister van Buitenlandse Zaken. De proefreis gaat door op 15 mei en de gemeten gemiddelde snelheid bedroeg 16,647 knopen.

De TOPAZE ( werfnummer 356 ) wordt op 1 mei 1897 te water gelaten door de meter Mevr.de Smet de Naeyer, vrouw van de minister van financiën. De proefreis gaat door op 13 juli 1897.

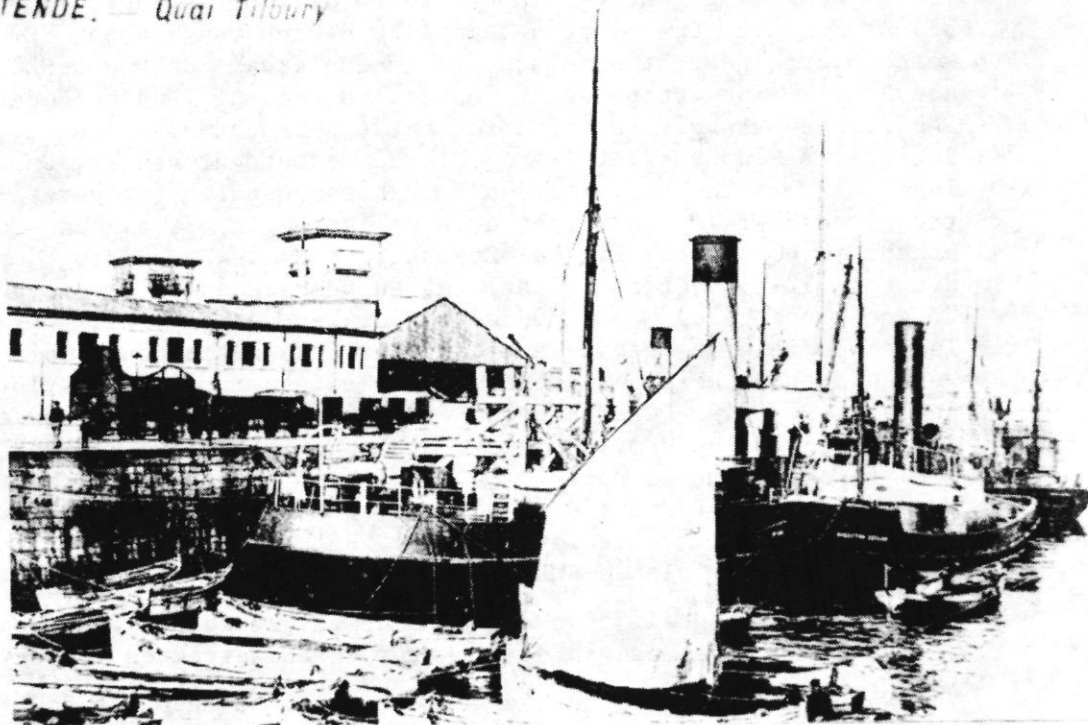
De SAPHIR ( werfnummer 357 ) wordt door mevrouw Nyssens, vrouw van de minister van industrie en transport, op 4 juli 1897 te water gelaten. Op 31 augustus volgt dan de proefreis.



De drie schepen vertrokken om 14 uur uit Oostende en waren dezelfde avond reeds in London, zodat de landbouwprodukten reeds de vroegmarkt konden halen. s'Avonds om 8 uur vertrokken ze opnieuw uit Tilbury en kwamen rond 4 uur 's morgens terug te Oostende.

De bureaus van de rederij waren te Oostende gevestigd op de visserskaai boven het cafe gehouden door Oscar Cavereel op de hoek van de Visserskaai en de St.Paulusstraat, terwijl de schepen hun aanlegplaats hadden waar nu de carferry terreinen gelegen zijn, en dit was dan juist aan de kant van de oude vismijn ( cirque)

TENDE. — Quai Tilbury



Met de aanleg van de nieuwe handelsdokken en de diepwaterkaai ( Cockerillkaai genaamd) werden de burelen overgebracht naar een nieuw opgetrokken gebouwtje aan de Bolle en werden de aanlegplaatsen van de schepen verlegd naar de Cockerillkaai waar er grote overdekte hangars waren en waar de treinwagons tot tegen het schip konden gebracht worden.

Vanaf 1910 houdt de rederij zich nog alleen bezig met de Oostende Tilbury lijn.en van nu tot in 1924 krijgen de schepen Oostende als thuishaven, behalve in de periode van de eerste wereldoorlog toen de schepen in het buitenland vertoefden.

De schouw van het schip was geschilderd in geel en voorzien van een zwarte top, terwijl de rederijvlag bestond uit de Belgische driekleur met in witte letters S en C en in het midden het wapenschild van Cockerill met eronder de woorden "COURAGE TO THE LAST".

Tijdens de eerste wereldoorlog hebben deze drie schepen gevaren tussen Engeland en Frankrijk en hebben vooral het munitie- vervoer en de bevoorrading van de Belgische legers verzorgd.

In 1911 wordt er door Cockerill een studie gemaakt om een nieuw schip te bouwen en die tevens te voorzien van een dieselmotor.

Op 28 april 1915 wordt er een nieuw schip besteld bij Cockerill, doch dit schip zal pas in 1919 worden geleverd. Van de uitgevoerde studie met betrekking tot de voortstuwing kwam niets in huis en er werd weer een stoommachine geplaatst. Het nieuwe schip kwam als de DIAMANT in de vaart. Dit schip zou tot aan zijn inbeslagname door de Duitsers in St.Malo op 21 juni 1940 onder de Cockerill vlag varen.

Tijdens de eerste wereldoorlog, en dit vooral vanaf 1916 begint men hier een nijpend tekort te hebben van schepen. Er wordt overal gezocht naar schepen en een ervan, de RIO PARDO, een Braziliaans schip, wordt ingezet tussen Engeland en Nederland. Op een van die reizen wordt het opgebracht naar Zeebrugge door het "Flandernflotille". Bij de terugtocht van het Duitse IVE leger uit Zeebrugge worden alle haveninstallaties vernietigd ( oktober 18) en worden drie prijsschepen tot zinken gebracht in het kanaal Brugge- Zeebrugge. Na de bevrijding, en dit tot 1921, wordt het kanaal tussen Dudzele en de haven van Brugge droog gelegd door middel van dijken en bemaling. Tussen Dudzele en Zeebrugge zaten maar enkele schepen en die werden door duikers gedicht en daarna uitgepompt en alzo vlotgem aakt in 1919. Deze schepen werden oorlogsbuit verklaard en door de Belgische domeinen verkocht in juni 1920. De RIO PARDO werd gekocht door de rederij M.Goossens en daarna verder doorverkocht aan de rederij Cockerill die het schip naar zijn werf overbracht en het volledig herstelde. Het schip kwam terug in de vaart in 1920 als de EMERAUDE.

De regelmatige lijn wordt hernomen en gecombineerd met een nieuwe dienst tweemaal in de week tussen Antwerpen en Tilbury.

Na meer dan dertig jaar dienst wordt er aan gedacht enkele schepen te vervangen door nieuwe.

In de jaren 1932-1933 worden twee nieuwe schepen besteld bij Cockerill.

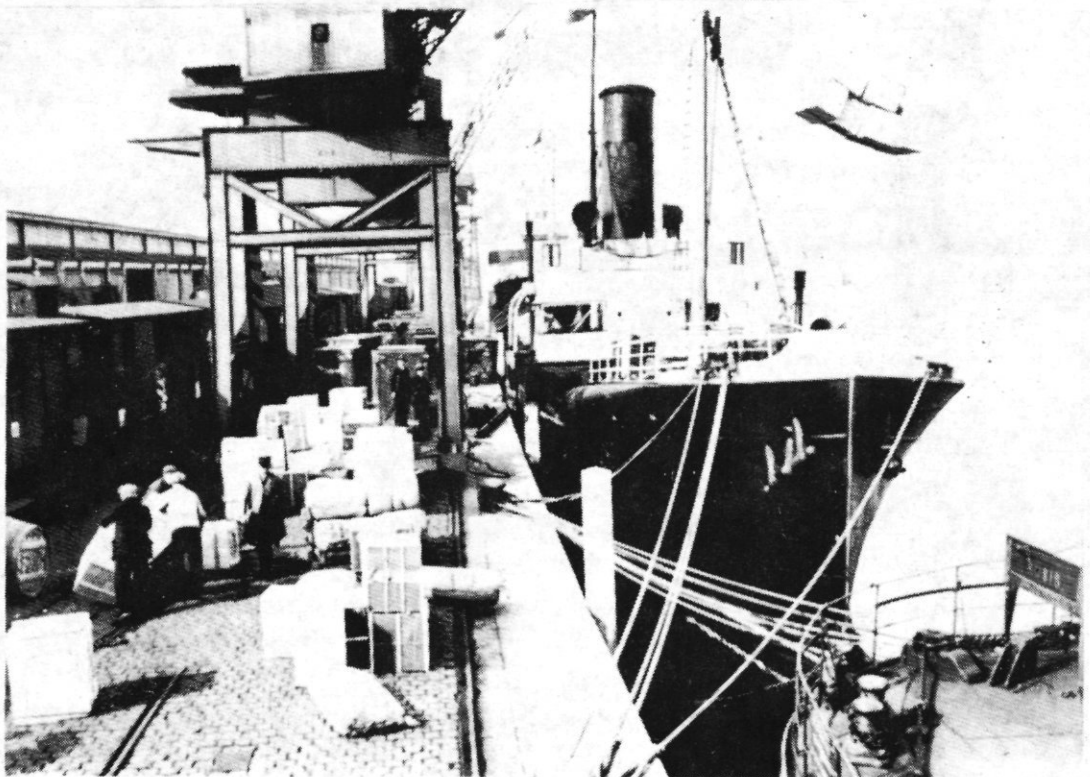
De AMETHYSTE ( werfnummer 646) wordt op 24 september 1932 te water gelaten en de proefvaart greep plaats op 6 januari 1933.

De TURQUOISE ( werfnummer 647) wordt op 20 februari 1933 te water gelaten terwijl de proefvaart plaats greep op 24 mei 1933.

Deze schepen hadden een lengte van 57,85 m, een breedte van 10,84m en een geladen diepgang van 3,05m. Beide schepen werden voortgedreven door elk twee dieselmotoren van het type Burmeister & Wain, welke gebouwd werden in licentie door de werkhuizen van Cockerill te Seraing.

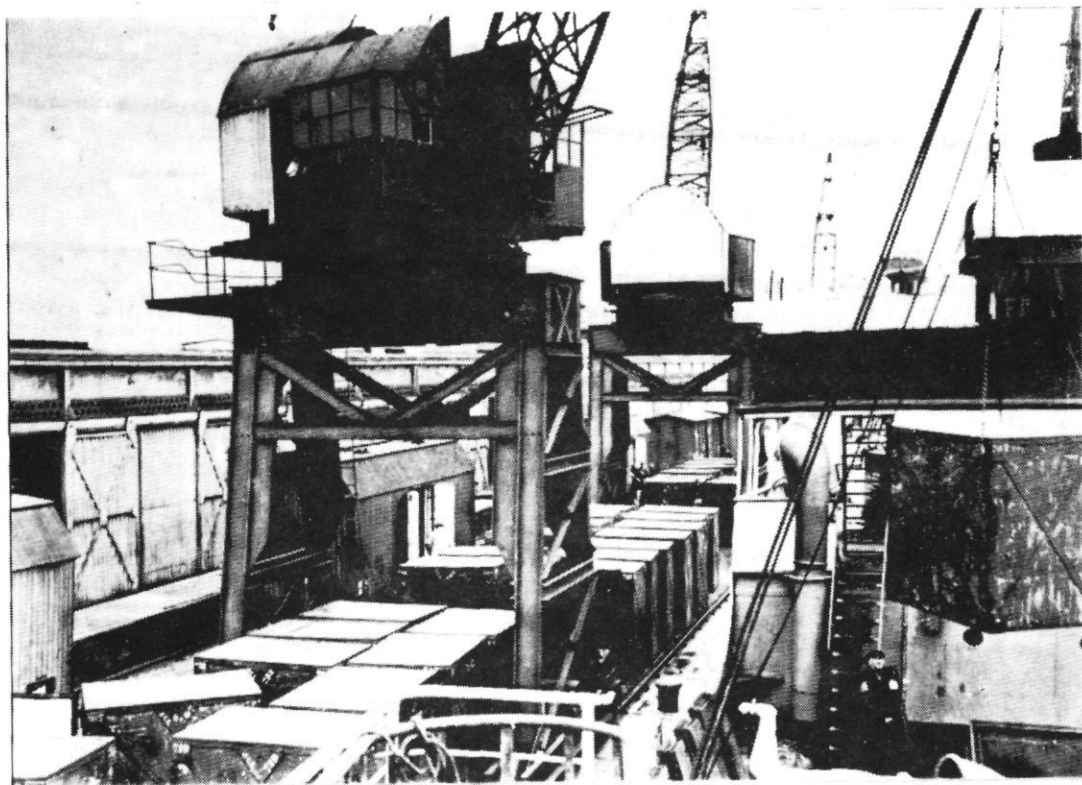
Iedere motor was goed voor 600 PK. De dienstsnelheid der schepen lag rond de 12,5 knopen. Op de proefreis van de AMETHYSTE werd bij 250 toeren een vermogen van 1572 PK bereikt en een snelheid gelopen van 15,25 knopen. De TURQUOISE deed de proef over en bij een gemeten vermogen van 1580 PK en eveneens 250 toeren werd er een gemiddelde gemeten snelheid behaals van 15,90 knopen.

De RUBIS en de TOPAZE werden opgelegd en deden alleen nog dienst als vervangschip wanneer de anderen moesten stilgelegd worden voor herstelling en onderhoud..Deze schepen hadden nu hun laad- en losplaats aan de Cockerillkaai, waar grote loodsen stonden waar de treinwagons tot tegen de schepen konden komen. De laad- en losverrichtingen geschiedde door middel van walkranen. Op de hiernavolgende foto bemerken we drie schepen aan de kaai die bezig zijn met laden en lossen van stukgoederen en containers. Vooraan de RUBIS, in het midden de TOPAZE en achteraan de EMERAUDE.



Om de verscheping zo snel mogelijk te laten gebeuren en ook in de beste condities wordt hier gebruik gemaakt van een soort containers van ongeveer 2 meter lang, breed en hoog. Ze zijn ofwel van het type volledig gesloten ( koelfrigo's of visfrigo's) ofwel van het open type bestemd voor het vervoer van verse groenten en fruit. Deze laatsten zijn gemaakt van een metalen geraamte en met zwaar kippengaas afgesloten.

Op de volgende foto zien we hoe uit de treinkoelwagens de lading overgebracht wordt in koelcontainers en dan vervolgens aan boord gezet wordt door middel van een kraan.



In 1933 wordt vooral de SAPHIR, AMETHYSTE en de TURQUOISE gebruikt op de lijn Oostende- Tilbury terwijl de DIAMANT en de EMERAUDE op de lijn van Antwerpen naar Tilbury worden ingezet.

In 1936 worden dan de RUBIS en de TOPAZE verkocht aan een Hollandse afbraakwerf. Deze beide schepen hadden 39 jaar goede diensten bewezen.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog beschikte de rederij over vijf schepen. De SAPHIR en de EMERAUDE konden naar Engeland ontkomen terwijl de ander drie in Duitse handen vielen.

Op 10 mei 1940, dus bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog, bevonden zich de twee zusterschepen AMETHYSTE en TURQUOISE welke respectievelijk onder het bevel stonden van de commandanten CAMPANA en TABARY, zich te Oostende.

De instructies voor die dag op het zeekommissariaat ontvangen waren zeer eenvoudig : " schepen en bemanning ter beschikking houden van de Belgische staat en verbod enige laadverrichting uit te voeren". Doch op 11 mei worden de schepen toch geladen met stockmaterialen van de fabrieken te Seraing en met de archieven. Tot 16 mei worden achtereenvolgens de TURQUOISE en de AMETHYSTE geladen en nu wordt alleen nog op het vertreksein gewacht. Op 17 mei verhalen beide schepen naar de noordkant van de havengeul juist achter een mailboot en 's namiddags krijgen ze vanwege een officier van het marinekorps, het uur van afvaart en de route te volgen tot Dieppe.



Aan boord van de AMETHYSTE komen behalve de bemanning ook nog kapitein Miroir, directeur van de rederij te Oostende, en een tachtigtal vluchtelingen voor, allen familieleden van de bemanning.

In de vooravond vertrekken beide schepen begeleid door drie patrouilleboten van het marinekorps. Deze laatsten keren ter hoogte van Duinkerke terug naar Oostende. Voor de nacht wordt er geankerd voor Boulogne. De volgende morgen zetten ze koers naar Dieppe. Tegen de avond komen ze te Dieppe aan, en na door de sluisen te zijn gevaren liggen ze naast elkaar vast rond 20u30. De eerste avond te Dieppe worden ze begroet met bommen geworpen door de Luftwaff. Bemanning en vluchtelingen moeten de rest van de nacht hun toevlucht zoeken in bunkers en onderkomens om te ontsnappen aan de bombardementen. Gezien deze toestand wordt er bij de Belgische autoriteiten gevraagd wat er te doen valt, deze laatsten staan zelf op het punt de stad te verlaten, raden de kapiteins aan de haven te verlaten. Op zoek naar de havenkapiteinsdienst. Daar wordt het afvaren verboden daar de schepen niet uitgerust zijn met een antimagneetgordel en er in het pas magnetische mijnen liggen. Wanneer de vaargeul opnieuw geveegd is komt de Luftwaffe opnieuw mijnen werpen en zodooende kunnen de schepen niet afvaren. Daarom besluiten beide kapiteins dat de bemanning en de familieleden telkens een onderkomen moeten zoeken voor de nacht in de omliggende dorpen.

Op 20 mei wordt de AMETHYSTE verhaald naar een ligplaats tegen de kaai.

Op 21 mei krijgen we dan een geweldig bombardement waardoor er brand ontstaat op de TURQUOISE, deze wordt geblust door de beide bemanningen.

Op 22 en 23 mei is het betrekkelijk stil, maar op 24 mei krijgen we dan opnieuw een zeer zwaar bombardement.

Op 25 mei wordt er besloten van de families te evakueren, daar de haven nog lang kan gesloten blijven. De bemanning wordt gevraagd het schip zo snel mogelijk opnieuw te vervoegen.

Op 28 mei is de bemanning nog niet terug en bij het aan boord komen merkt kapitein Campanadat zijn schip, evenals het andere, het bezoek heeft gekregen van dieven die alles hebben opengebrouken en alle waardevolle voorwerpen hebben ontfreemd.

Op 30 mei wordt er besloten de schepen te lossen maar dan komt er een tegenorder dat zegt dat de schepen naar Brest moeten om daar gelost te worden. Er wordt geprobeerd van bemanningen samen te stellen, doch dit lukt niet. Op 8 juni vertrekt dan uiteindelijk kapitein Campana. Op 14 juni levert hij de scheepspapieren af te La Rochelle aan de waterschlout A. De Ghijst en waar hij tevens zijn verhaal doet.

Op 9 juni wordt te Dieppe beslist alle schepen die daar nog liggen door middel van springladingen te laten zinken. Deze operatie gebeurt juist op tijd. De Duitsers bezetten Dieppe. Met veel moeite wordt de AMETHYSTE geborgen en het zal nog duren tot in 1944 vooralleer het schip weer in staat is te varen, en dit voor Duitse rekening tussen enkele Franse havens en de Anglo-Normandische eilanden.

Op 21 juni wordt de TURQUOISE gerequisitioneerd door de Wehrmacht. In 1941 terug vlot gemaakt zal het schip in juni 42 terug in de vaart komen. Doet eveneens dienst tussen enkele Franse havens en de Anglo Normandische eilanden voor het vervoer van steenkolen. Op zijn eerste reis (nacht van 18 op 19 juni 1942) wordt het schip opgejaagd door enkele Engelse snelboten. Om het schip te redden besluit de kapitein van de kriegsmarine zijn schip op de kust te zetten en alzo zijn lading te redden. Doch wegens de duisternis was het schip niet op de juiste plaats en het liep op de rotsen van Calvados op 6 mijl ten N. van Port en Bessin waardoor de ganse bodem van het schip openge scheurd werd. Het schip werd als verloren beschouwd.

De AMETHYSTE voer nog altijd tussen Frankrijk en de eilanden toen de ontscheping in Normandie begon. In augustus 1944 bevond het schip zich geblokkeerd te Saint Malo, waar het bij het wegtrekken van de Duitsers in brand werd gestoken en zodoende buiten dienst gesteld.

Op het einde van 1945 werd het schip terug vlot gemaakt, gedicht, en terug in staat gesteld van te varen. In januari 46 wordt het dan van St.Malo naar Antwerpen gesleept door de staats-sleepboot Zeeleeuw. Onderweg verspeelde de sleepboot nog zijn sleep op de Goodwin Sands en met veel moeite wordt het schip dan toch op de scheepswerf van Cockerill te Hoboken afgeleverd. Bij nazicht bleken de motoren nog in betrekkelijk goede staat te verkeren en werd besloten het schip weer volledig vaarklaar te maken.

Een derde schip die er niet in slaagde de geallieerde zaak te dienen was de ss DIAMANT, gebouwd in 1919.

Het schip vertrok op 25 mei 1940 uit Tilbury met 270 ton lading, met bestemming een Franse of een Belgische haven. Het werd opgehouden nabij Gravesand en moest wachten op orders. Deze werden ontvangen op 3 juni. Het schip stond onder bevel van kapitein P. de la Rue en had 17 bemanningsleden aan boord. Het schip moest orders ontvangen vanwege de Britse Admiraliteit. Deze orders waren : *Varen naar St.Malo en daar de lading lossen.*

Op 4 juni 1940 in de avond meert het schip aan in het dok te St.Malo. Er moet nu geprobeerd worden het schip te lossen. De lading moet in treinwagons worden vervoerd, ze mag niet in de hangars of op de kade geplaatst worden. En zo verstrijken de dagen met hopen, telefoneren en lopen van de consul naar de verantwoordelijken van de haven. In de nacht van 12 op 13 juni worden er dan eindelijk wagons aangebracht maar voordat de lossing 's morgens kon beginnen waren de wagons reeds vertrokken naar een ander schip. Op 14 juni komt er dan vanwege de Engelse consul de aanbeveling van vier Engelse bemanningsleden te ontschepen en af te monsteren. Sedert het verblijf van het schip te St.Malo was er nog geen mogelijkheid geweest van communicatie met de rederij in London, zodat de kapitein het gevraagde geld nog niet bekomen had. Eindelijk, en dit via de Engelse marinebasis in St Malo kon dan bericht bekomen worden en konden veertig ton bunkercolen ingescheept worden. Diezelfde 15 juni zag men de Engelse troepen inschepen en de haven verlaten. Vanwege de plaatselijke gezagdragers werden dan uiteindelijk de verschillende toelatings bekomen om te vertrekken. Maar ondertussen hadden de meeste machinemensen het schip verlaten en ze daagden niet meer op.

Op 18 juni komt het bevel van onmiddellijk de haven te verlaten want speciale Engelse troepen waren bezig de sluizen klaar te maken om ze op te blazen. Maar wat er van bemanning overbleef was niet in staat de machines klaar te maken en te bedienen. Er werd nog geprobeerd van een Franse staatsleepboot te gebruiken maar die weigerde het schip naar buiten te trekken. Door middel van trossen wordt het schip nog verhaald tot in de nabijheid van de sluizen doch het was reeds te laat. Er volgden enkele ontploffingen en het mechanisme voor de bediening van de sluizen was verwoest en de sluizen bleven dicht. Dan maar geprobeerd de sluizen te openen met de middelen van het schip, t.t.z. door een tros op de deuren vast te zetten en ze met de lieren te openen. Drie deuren gaan zo open maar de vierde is volledig geblokkeerd en het lukt niet deze open te krijgen. Vier schepen zitten geblokkeerd in het dok. De machines worden nog gesaboteerd en de rest van de bemanning besluit dan maar individueel verder te trekken naar Engeland. Tot het einde toe zijn de kapitein, eerste stuurman, bootsman, vijf matrozen en de drie stokers welke te St.Malo aangemonsterd werden, aan boord gebleven.

Op 21 juni 1940 wordt de DIAMANT door de Kriegsmarine gerequisitioneerd. Het schip wordt eveneens ingezet tussen St. Malo en de Anglo Normandische eilanden.

Op 20 september 1942 rond 23 uur, terwijl het schip de haven van St.Helier aanliep tijdens een storm en dondere nacht liep het op de Dognest en was volledig verloren. Op het ogenblik was de zichtbaarheid zeer slecht wegens zware regen. Vijf Duitse bemanningsleden lieten hierbij het leven.

De ss EMERAUDE heeft langer de geallieerde zaak kunnen dienen. In de maand mei 1940 wordt er een reis gedaan vanuit Tilbury naar Cherbourg en terug via Weymouth. Op 15 juni 1940 wordt het schip overgenomen door het "Ministry of Shipping" en op 24 juni gerequisitioneerd. Tot 20 oktober blijft het schip te Tilbury liggen en ondergaat zodoende ook de zware bombardementen op London van september 1940. Het komt er zonder al te veel kleerscheuren vanaf en begint nu te varen rondom Engeland en komt wel het een en ander tegen in die periode zoals de aanvaring met een Engelse trawler en het zinken ervan, dit op 20 april 41. In de nacht van 3 op 4 mei 1941 ligt het schip te Liverpool en ondervindt nogal wat schade na het ontploffen van een cargo geladen met 7000 ton munitie. Op een reis van Oban naar London op 9 september 1941 komt het schip tijdens mist in aanraking met de bodem en strandt. Pas op 17 september is het schip vlotgekomen na het lossen van de lading suiker. En zo gaat het de ganse oorlog verder met beschietingen, mijnen, aanvallen door E-boten enz.

Eindelijk op 7 juni 1945 komt het schip te Gent aan. Doch de gevaren van de oorlog zijn nog niet voorbij. Er komt onmiddellijk een nieuwe bebakening van de Noordzee en er worden boeien gelegd tussen de ingang van de Theems en de ingang van de Schelde en naar Hoek van Holland. De Northforelandroete naar Vlissingen wordt aangeduid door de boeien NF1 tot NF17. Aan de boei NF7 en NF9 was er een aftakking naar Oostende. De boeien liggen tussen de vier en zeven zeemijlen van elkaar en de breedte van de geveegde vaargeul is ongeveer een zeemijl.

Tussen de NF7 en de NF9 ligt het wrak van de EMPIRE FAITH, een schip van 7000 ton, gezonken op 2 januari 1945 en voorzien van een groene wrakboei met licht.

Op 30 juni 1945 vertrekt het schip uit London en na kolen te hebben ingenomen, vertrekt het op 1 juli uit Gravesend. Er waren 22 bemanningsleden aan boord evenals 4 passagiers. Er staat een zware storm en de nacht is donker. De boeien worden normaal gezien en gepasseerd doch aan boord is men niet op de hoogte dat het licht van de wrakboei tussen de NF7 en de NF9 niet brandt. De afstand tussen de twee boeien is ongeveer 7 zeemijlen. Het licht wordt natuurlijk niet gevonden doch opeens bevindt het schip zich in het zicht van de masten van het wrak. Doch het is te laat. Alles wordt nog geprobeerd om de aanvaring te vermijden, doch de bodem van het schip wordt opengereten, de machinekamer loopt onder en het schip zinkt vrij vlug. Bevel wordt gegeven het schip te verlaten in de boten en de vlotten. Dit gebeurt onmiddellijk doch enkelen springen in het water en worden gered door de reddingsboot. Doch op het appel ontbraken de tweede stuurman, een stoker en een passagier. Na enkele uren zoeken wordt alle hoop opgegeven. De geredde bemanning wordt met een sleepboot naar Oostende overgebracht.

Zodoende bleef op het einde van de oorlog een schip over, nl. de SAPHIR van 1897.

De installaties te Oostende waren totaal verwoest. Bij het uitbreken van de oorlog waren de hangars volgepropt met springstoffen die daarna in de lucht gingen en al de installaties en kaaien vernielden. Dit gebeurde in de namiddag van de vijftiende augustus 1940.

In het tijdschrift van de heemkundige vereniging van Oostende "De Plaete" lezen we in het novembernummer 1982 in een artikel "oorlogsdagboek 1940-45 deel 5" het volgende daarover :  
Augustus 1940 - donderdag 15

*Om 16uur15 werd een hevige ontploffing waargenomen op de Cockerillkaai en ging een rookzuil de hoogte in waarop een tweede ontploffing volgde en daarop nog 2 ontploffingen.. Ter plaatse aangekomen bestatigden we een grote verwoesting: de helft van de stapelplaats Cockerill was weggevaagd, van het huisje van de bewaarster was niets meer te bespeuren.*

*..... rond deze plaats ( stapelplaats van de firma Legaey) .....men trof er zelfs torpilles aan van ongeveer drie à vier meter, ook voor de benzinestand " chemin du paradis" werd zo'n torpille gevonden.*

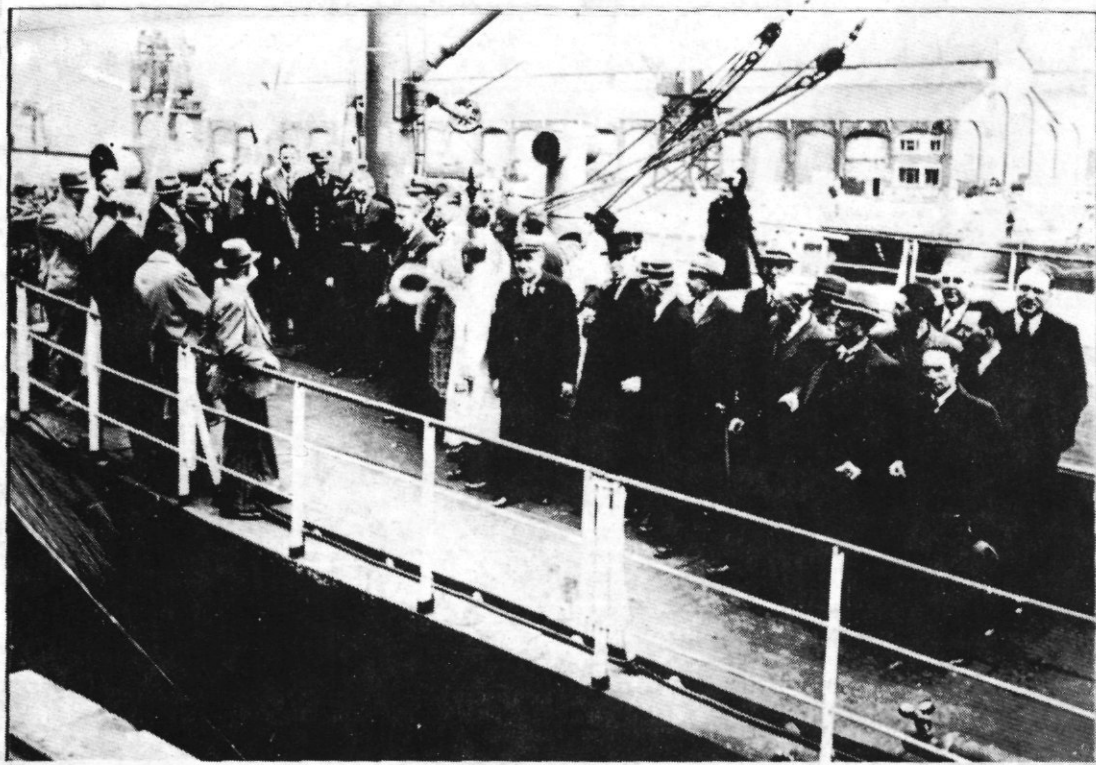
De lijn werd hervat met het enige nog overgebleven schip de SAPHIR, daterende van 1897. De oude aanlegplaatsen waren totaal vernield en de los- en laadverrichtingen werden nu in de nieuwe handelshaven gedaan. ( hangars aan de westkant van het dok).

Om de dienst zo snel mogelijk normaal te kunnen hervatten werden er twee oorlogsschepen aangekocht die op de scheepswerf van Cockerill te Hoboken worden omgebouwd tot vrachtschip.

In 1946 wordt de korvet HMS KINGCUP van de Royal navy aangekocht en omgebouwd tot RUBIS. Het schip was gebouwd op de scheepswerven van Harland & Wolff Ltd. te Belfast in 1941.

Deze ombouw zou ongeveer vier maanden duren doch op de scheepswerven braken stakingen uit en na meer dan acht maanden kwam de RUBIS te Oostende aan op 30 april 1947.

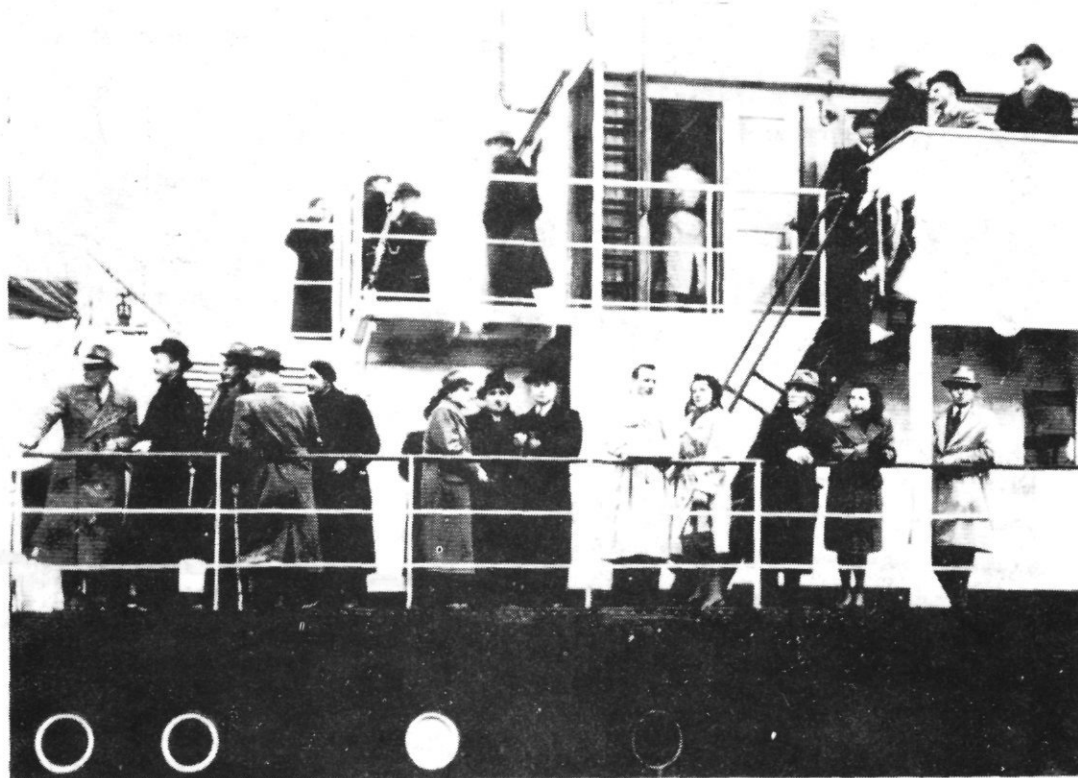
Op 21 mei 1947 greep er een officiële ontvangst plaats aan boord van het schip. Deze ontvangst ging door op het dek van het schip dat gemeerd lag in de nieuwe handelsdokken. Alle directeurs van Cockerill (Ougre-Seraing, Hoboken, Oostende en London), de kapiteins Tabary, Delarue en Campana, de burgemeester van Oostende Serruys, de schepen van de haven Edebau, de directeur van het zeewezen Cadron, de havenkapitein Becue en vele anderen woonden de plechtigheid bij.



Het schip had de volgende afmetingen : tonnemaat was 414 ton netto, 1011 ton brutto en een laadvermogen van 790 ton. Het schip heeft twee laadruimen gescheiden door de brug. De luikopeningen zijn zeer klein, nl. 3,66m breed en respectievelijk 6,65 en 5,80 m. Ieder ruim is voorzien van een laadboom van 5 ton welke bediend wordt door middel van een stoomlier. De verblijven van de bemanning zijn zeer luxueus uitgevoerd, een standaardregel voor de rederij, welke ze toepast op al haar schepen. De twintig bemanningsleden zijn ondergebracht als volgt : de kapitein, stuurman, bootsman, hoofdmachinist en de kok krijgen elk een éénpersoonshut toegewezen terwijl de overige bemanning in tweepersoonshutten verblijven. Officiëren, machinepersoneel en dekpersoneel beschikken elk afzonderlijk over een stortbad, opschikplaats en eetplaats. Verder kunnen er ook vier passagiers meegenomen worden verdeeld over een tweepersoonshut en twee éénpersoonshutten. Gezien de zeer goede staat van ketelruim en machinekamer werden hier niets veranderd. De twee schotse ketels hadden elk drie vuurgangen en waren voorzien voor oliestook.

De daar ontwikkelde stoom gaat naar een triple expansie machine welke een vermogen had van 2700 PK en die het schip kan voortbewegen met een snelheid van 17 knopen. Bij deze maximale snelheid bedraagt het verbruik per 24 uur ook 24000 liter mazout. De brandstofvoorraad aan boord bedraagt ongeveer 100 ton. De voor die tijd modernste navigatiemiddelen waren aanwezig, zoals dieptemeter en radar alsmede een zeer sterke zender en ontvanger.

Het andere verbouwde oorlogsschip komt eveneens de vloot versterken. Op 20 december 1947 greep dan de ontvangst plaats aan boord van de TOPAZE. Deze ex-Britse mijnenveger HMS SPEEDWELL was gebouwd op de scheepswerf van Wm Hamilton & Co Ltd te Glasgow in 1935. In 1947 aangekocht door Cockerill en op de scheepswerf te Hoboken verbouwd tot vrachtschip.



Bij de vernieuwing van de vloot werd dit schip op 11 mei 1954 verkocht voor afbraak aan NV Arie Rijdsdijk Bos & Zonen uit Alblasterdam, Holland. Dezelfde dag reeds verliet het schip onder Nederlandse vlag de haven van Oostende.

In 1948 worden er nog twee schepen in dienst genomen op de lijn, nl. de voor een jaar gehuurde NELLY en de JULIA, twee kustvaarders die toebehoren aan andere Belgische rederijen.

Op 11 mei 1943 kwam dan het herbouwde dubbelschroefschip AMETHYSTE onder bevel van kapitein R. Campana te Oostende aan na 8 jaar afwezigheid en een ware lijdensweg. Het schip was verbouwd te Hoboken.

De constructieplaat van het schip had volgende vermelding:  
J. COCKERILL NR 646 BOUWJAAR 1931  
met eronder een tweede plaat  
HEROPGEBOUWD IN 1947.

De voornaamste afmetingen van het schip zijn de volgende: lengte = 57,85m breedte = 10,84m diepgang = 3,10m. De dekopbouw en de machinekamer bevinden zich in het midden met een luik voor de opbouw en een erachter. De twee laadbomen van respectievelijk drie en vijf ton worden nu bediend door elektrisch bediende lieren. De oorspronkelijke voortstuwingsmachines werden totaal uitgebouwd en na volledig te zijn ontmanteld, werd alles grondig gereinigd en na eventuele herstellingen terug in het schip ingebouwd. Deze viertakt enkelwerkende motoren Burmeister & Wain, gebouwd onder licentie door Cockerill te Seraing ontwikkelden elk een vermogen van 600 PK, zodat het schip een snelheid ontwikkelde van 13 mijl bij een verbruik van drie ton.

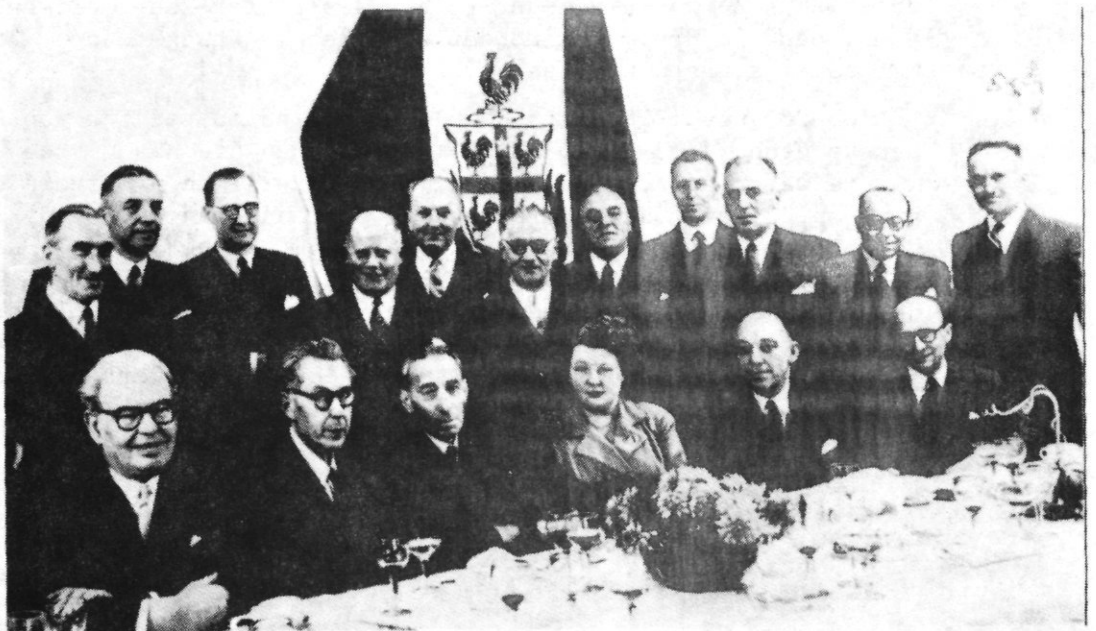
Onder de machinekamer waren de brandstoftanks voorzien voor 28 ton brandstof. Twee dieselgeneratoren zorgden elk voor 70 KW vermogen. Voor de verlichting was er een aparte generator voorzien van 15 KW. Alle pompen waren elektrisch aangedreven.

Midscheeps rond de machineschacht zijn de verblijven voor de officieren en passagiers voorzien. Bij een rondgang op het schip krijgen we de hutten van de twee dekofficieren, de twee werktuigkundigen, de twee assistenten, de eenpersoons passagierhut, de mess, WC, stortbad, de hut hoofdwerktuigkundige en de tweepersoons hut van de kok en de steward.

De overige bemanning slaapt achteraan en daar is er plaats voorzien voor acht man evenals de eenpersoons hut van de bootman. Hier zijn eveneens stortbaden en WC voorzien. Op het boorddek bevinden zich de vertrekken van de kapitein, een ruime hut met slaappleats alsmede een badkamer en toilet. Het brugcomplex bestaat uit stuurhuis en kaartenkamer. Hierin is tevens de zenden ontvangstpost geïnstalleerd. Een radartoestel is eveneens voorhanden. In die dagen kwam de radar sporadisch voor op de koopvaardij schepen en was een ongekennde luxe aan boord van een kustvaarder.

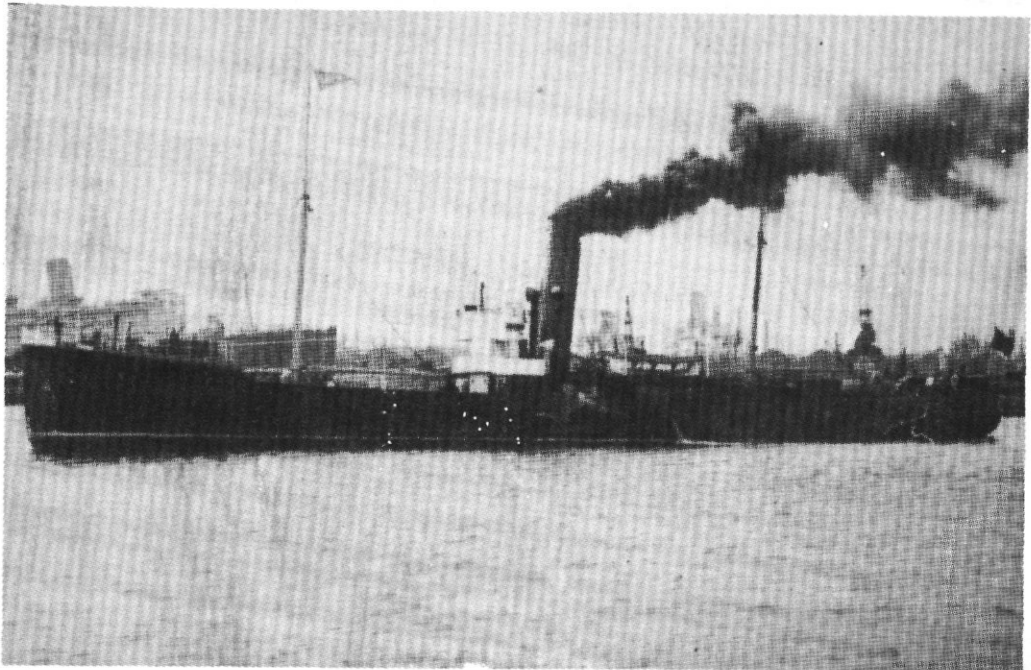
Op 1 maart 1959 wordt dit schip dan verkocht aan Constantine Diamantis uit Griekenland die het schip volledig liet verbouwen tot passagierschip. Het werd uiteindelijk in 1977 afgebroken.

Op 1 januari 1952 wordt directuer Miroir opgevolgd door kapitein Campana.



Al deze naoorlogse verbouwde schepen waren zeer duur in uitbating daar ze veel brandstof nodig hadden en maar over een zeer kleine vervoerscapaciteit beschikten (ongeveer 400 ton) Tevens konden deze schepen met hun grote diepgang de haven van Tilbury niet verlaten met laag water. Daarom werd vooropgesteld nieuwe schepen te bouwen die veel kleiner waren maar die een capaciteit hadden die minstens tweemaal zo hoog was. Met de NELLY en de JULIA werd aangetoond ~~dat~~ die schepen veel meer opbrachten. De uitgaven nieuwe schepen- oude schepen waren van de orde 1 tot 4.

Met de Husumer werft in Duitsland werden contracten afgesloten voor de bouw van een schip ( DIAMANT) daarna nogmaals in 1954 voor twee schepen ( SAPHIR en TOPAZE) en uiteindelijk nogmaals twee schepen af te leveren in 1957 en 1958 ( RUBIS en TURQUOISE).



Deze moderne coasters waren alle zusterschepen op enkele details na. Ze waren van het type alles achter zodat er een mooi doorlopend laadruim kon worden voorzien. Ze waren tevens gebouwd met een ijsversterkte steven.

Op 28 juni 1953 volgt de plechtige indienststelling van de eerste eenheid nl. mv DIAMANT ( tweede van die naam). Het schip was te water gelaten op 16 mei 1953, terwijl de proefreis doorging op 22 juni. Het schip kwam te Oostende aan op 26 juni 53. De feestelijkheden gaan door in het ruim van het schip. Onder de genodigden bemerken we de directeurs van Seraing en Hoboken, dhr Campana, directeur te Oostende, burgemeester Van Glabbeke schepenen Piers en Quagebeur, dhr Becue, havenkapitein, Cdt Delarue, kapitein van de nieuwe eenheid alsmede vertegenwoor-



digers van de openbare diensten, koopvaardij en handelsmid'ens.



De afmetingen van het schip zijn : lengte = 53,76m breedte=8,05m voor een diepgang van 3,58 m zodat onder alle omstandigheden de havens van Oostende en Tilbury kunnen aangedaan worden. Een groot ruim biedt plaats voor 1049 m<sup>3</sup> vrachtgoed. De ruimopeningen zijn respectievelijk 10,54m en 11,16m lang en 5 m breed. Er is tevens een tussendek voorzien hier is de opening op 6,20m gebracht. De ventilatie van het ruim is zeer goed verzorgd, ze bestaat namelijk uit vier luchtkokers, twee bestemd voor de aanzuig en twee voor de afzuig van de lucht. Twee laadbomen van twee ton zijn eveneens voorzien, de aandrijving hiervan geschiedt door middel van een afzonderlijke dieselmotor van 16 PK. Alle motoren zijn van Duitse makelij. De MAK hoofdmotor ontwikkeld een vermogen van 760 PK voor een verbruik van 3 ton. Er is tevens een voorraad brandstof aan boord van 30 Ton wat goed is voor ongeveer 3000 zeemijlen te varen. De bemanningsverblijven bevinden zich op het middendek. Vooraan de hut van de eerste stuurman en de eerste werktuigkundige, tweede en derde werktuigkundige, de dubbele hut van de kok en de steward, de eenpersoonshut van de passagier, de hut van de bootsman en de verblijven van de vier matrozen. Op het hoofddek zijn de verblijven gelegen van de kapitein, bestaande uit een groot salon, slaapkamer, badkamer en toilet. Daarnaast bevinden zich aan de ene zijde het hospitaal met twee bedden en aan de andere zijde de officiersmess evenals twee afzonderlijke wasplaatsen en wc voor de bemanning. Achteraan bevindt zich de bemanningsmess en de keuken. Gans bovenaan is de brug en kaartenkamer evenals een hoek voorzien voor de radiozender en ontvanger. Alle moderne navigatietoestellen zijn eveneens voorzien.

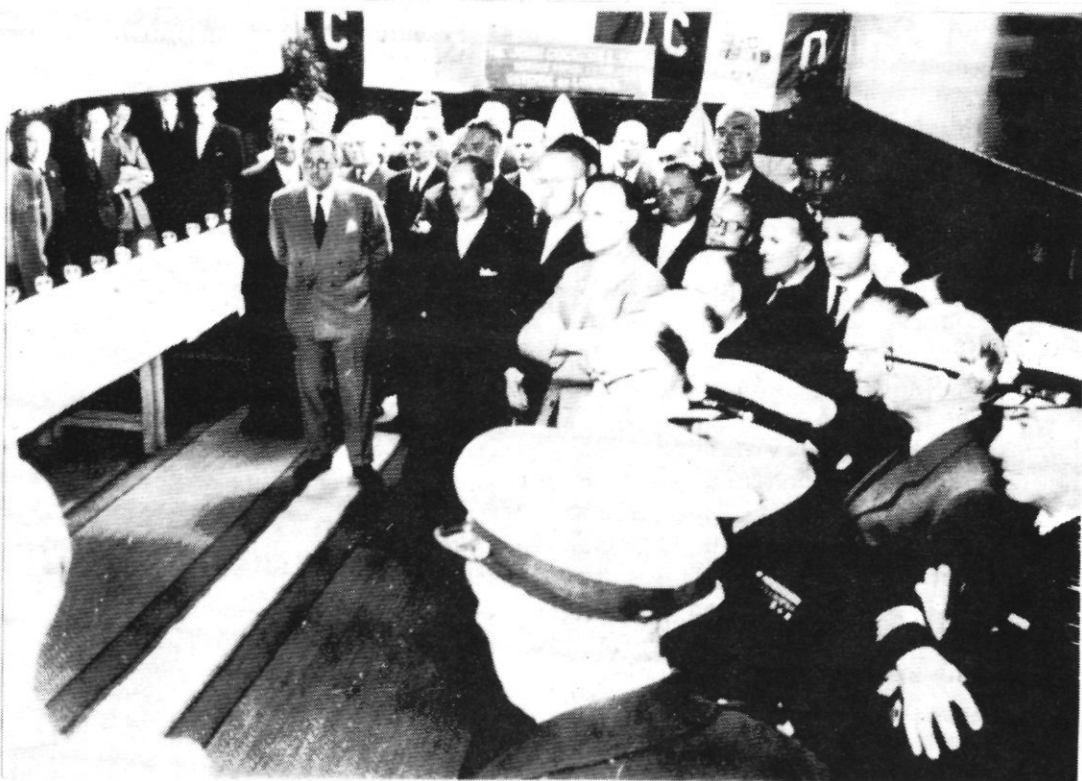
Op 31 mei 1954 wordt het tweede schip m/v SAPHIR ( tweede van die naam) officieel in dienst genomen. Het is kapitein Delarue die het nieuwe schip in handen kreeg. De officiële ontvangst greep plaats in het versierde tussendek van het schip terwijl de lunch doorging in hotel La Renommée. Het schip werd op 10 april 1954 te water gelaten. De vorm en afmetingen verschillen lichtjes van zijn voorganger. De boeg werd enigszins scherper uitgevoerd en door het schip met een meter te verlengen werd de snelheid opgevoerd van 12,4 knopen tot 12,75 knopen voor eenzelfde verbruik. Er is een totale laadruimte van 1081 m<sup>3</sup> voorzien.

Aan de hand van de ervaringen opgedaan op het eerste schip werden de schikking en de inrichting van de bemanningsverblijven enigszins aangepast en verbeterd. Twaalf mensen zorgen voor het in bedrijf houden van die schepen.

Hetzelfde jaar komt ook de TOPAZE de vloot versterken. Te water gelaten op 24 juli 1954 kwam het op 1 september te Oostende toe. De oude TOPAZE was reeds op 11 mei 1954 verkocht aan de afbraakwerf NV Arie Rijdsdijk Bos & Zonen, alblasserdam.

Op 20 augustus 1954 wordt de RUBIS verkocht als SEISLIM aan de Seismograph Services, of London, waar het nog zal varen tot in 1959, waarna het dan afgebroken wordt in Holland.

In 1955 wordt de huisvlag van de rederij veranderd. Ze bestaat nu uit de Belgische driekleur voorzien van witte letter C.O. terwijl in het midden de wapenschilden van Cockerill en van Ougree voorkomen samen met de spreuken "COURAGE TO THE LAST en van "SUMMA LABORE SUMMO ".



Op 19 november 1957 is het de beurt aan de M/V RUBIS om de rangen te vervoegen. Het schip was te water gelaten op 5 oktober 1957 en werd door kapitein Delarue van Husum naar Oostende gebracht. De lengte van het schip is weer met 1,20m verlengd tot 55,90m terwijl het machinevermogen opgevoerd werd tot 800 PK en zodoende een dienstsnelheid verzekerde van 13 knopen. Een gedeelte van het ruim is voorzien voor het vervoer van diepgevroren producten aan -30°C. De totale vervoerscapaciteit van het ruim bedraagt nu 1036m<sup>3</sup>. Aan brandstof kan het schip 37,6 T meenemen terwijl er ook 540 l smeerolie en 7190 l drinkwater plaats vinden in de dubbele bodemtanks van het schip.

Uiteindelijk op 3 juli 1958 komt de vijfde en laatste eenheid, de TURQUOISE in dienst. Dit schip was op 3 mei 1958 te water gelaten. Was identiek aan zijn voorganger.

Met 5 schepen wordt er nu druk gevaren tussen Oostende, Antwerpen, Rouen, Tilbury en enkele andere havens. In alle weer en wind vertrokken de schepen steeds met een lading fruit, stukgoederen, auto's of iets anders. Gedurende die tijd waren er wel enkele kleine lotgevallen voorgevallen met de schepen zoals de aanraking met het oosterstaketsel te Oostende en eenmaal een aanvaring met een Duits binnenschip in de haven van Antwerpen. De SAPHIR zonk bijna en kon met moeite drijvende gehouden worden door middel van drie pompboten van de brandweer van Antwerpen en ook door het lossen van het schip.

En zo gaat het verder tot opeens in juni 1970 in de dagbladen het volgende komt te staan :

*DE JOHN COCKERILL LIJN STOPT ALLE AKTIVITEITEN.  
NAGENOEГ HONDERD WERKNEMERS KREGEN DEZE WEEK ONTSLAG.*

Het einde van deze Oostendse zeereederij was aangebroken.

Als eerste schip wordt de DIAMANT op 20 augustus 1970 verkocht. Na zeven maal van naam en eigenaar te hebben veranderd vaart het schip nu als ARGO I onder Panamese vlag.

Op 18 september 1970 vertrekt de TURQUOISE onder Panamese vlag maar in 1973 wordt het schip verder verkocht en het vaart nu als de FENNY onder Indonesische vlag.

Op 20 oktober 1970 worden de TOPAZE en de RUBIS verkocht. In 1971 verlaat de RUBIS onze waters en vaart sedertdien als de DINY, eveneens onder Indonesische vlag.

Als hekkensluiter wordt de SAPHIR verkocht aan Godemar S.A. uit Panama en herdoopt het schip in CHRISTINA K. , naam waaronder het heden ten dage nog vaart.

Zodoende was er jammer genoeg een einde gekomen aan een stukje Oostendse geschiedenis, die zowel mensen van Oostende, Bredene en omgeving tewerk stelde.

Wat waren nu de oorzaken van het stielegen van de lijn op 1 juli 1970 ?

In 1967 kwam er in Engeland een plan in werking die de behandeling der goederen in de Engelse havens regelde. Het aantal dokwerkers nodig voor het lossen en laden lag zeer hoog terwijl hun rendement zeer laag was, wat dus zeer veel kosten voor

gevolghad, en dus geen renderende uitbating meer toeliet. Zo-  
doende moest de rederij instaan voor de aanwerving van een  
negentigtal dokwerkers om hun schepen te laden en te lossen.

Gebrekkige organisatie van het spoorwegverkeer te Oostende  
die niet over voldoende materiaal beschikte (?) om een vlotte  
manipulatie der goederen naar het binnenland te verzekeren. In  
feite waren de diensten niet inschikkelijk om de aangepaste  
vervoermiddelen ter beschikking te stellen voor Oostende.

De wetgeving inzake bezetting der schepen. Het aantal va-  
rensgezellen per schip ligt in België veel hoger dan in de ons  
omringende landen, zodat ook hier weer bijkomende kosten komen  
die de concurrentie vermoeilijken.

De fusie van Cockerill-Ougree met een andere grote holding.  
Hier zien we duidelijk dat er geen interesse meer bestaat voor  
de maritieme uitbating. De financiële inspanningen zijn zeer  
groot bij overschakelen naar containers. De mogelijkheden aan  
de wal waren wel voorzien (kranen) doch de nieuwe holding toonde  
geen interesse voor deze omschakeling. De schepen waren in zeer  
goede toestand. Er werd een krediet gevraagd om de vloot modern  
uit te rusten met ro-ro schepen. Plannen waren reeds opgemaakt  
en navraag was reeds gedaan op Duitse werven, doch dit werd  
niet aangenomen.

Een geweldige selectiviteit werd door de maatschappij aan  
de dag gelegd op het stuk van de te vervoeren goederen. Dit heeft  
vooral een grote en nefaste rol gespeeld. Het fruitvervoer van-  
uit Italië was gans teruggevallen, de treinwagons gingen nu  
rechtstreeks per trein en boot naar Engeland via Zeebrugge en  
Duinkerke.

Het totaal effectief van de rederij bedroeg 128 personen  
45 te London.  
16 te Oostende  
7 te Antwerpen  
60 bemanningsleden der schepen  
dus voor iedere zeeman was er een man aan de wal.

Er waren zeker nog andere redenen voor het stilleggen van de  
lijn maar die kunnen hier niet verder beschreven worden daar  
het niet in onze bedoeling ligt hier een polemieek over te maken.