

Omtrent de Oostende-Doverlijn

Robert F. Coulier

Toen op 1 maart 1997 het doek viel over de staatsrederij Regie voor Maritiem Transport (RMT) kwam een einde aan anderhalve eeuw 'pakketbootdienst' tussen Oostende en Dover. Dit gebeuren liet in Oostende diepe sporen na door het plotse wegvallen van de grootste lokale werkgever. Ook elders zorgde deze onvermijdelijk geworden amputatie voor heel wat fantoompijnen. In onderstaande bijdrage blikken we terug op glorie en glitter, en kommer en kwel van 150 jaar Oostende-Doverlijn. En wie wil weten wat het lot geworden is van elk van de meer dan 60 overzetboten die de lijn hebben verzorgd kan terecht bij de samenvattende tabel verder in deze bijdrage.

Het prille begin: van postverkeer naar passagiersdienst

Een historisch overzicht van de dienst der pakketboten van de Belgische Staat is niet moeilijk te maken, wel hoe het postverkeer met passagiersdienst is ontstaan want daarover is weinig bekend. Wat zeker is, is dat er reeds lang een overzetdienst met zeilvaartuigen bestond tussen Dover en Nieuwpoort. Het eerste met zekerheid gekende postverkeer tussen Vlaanderen en Engeland dagte kent van 8 april 1815. Op 6 oktober 1818 sloten het Koninkrijk der Nederlanden en Engeland een overeenkomst voor het inleggen van twee wekelijkse verbindingen tussen

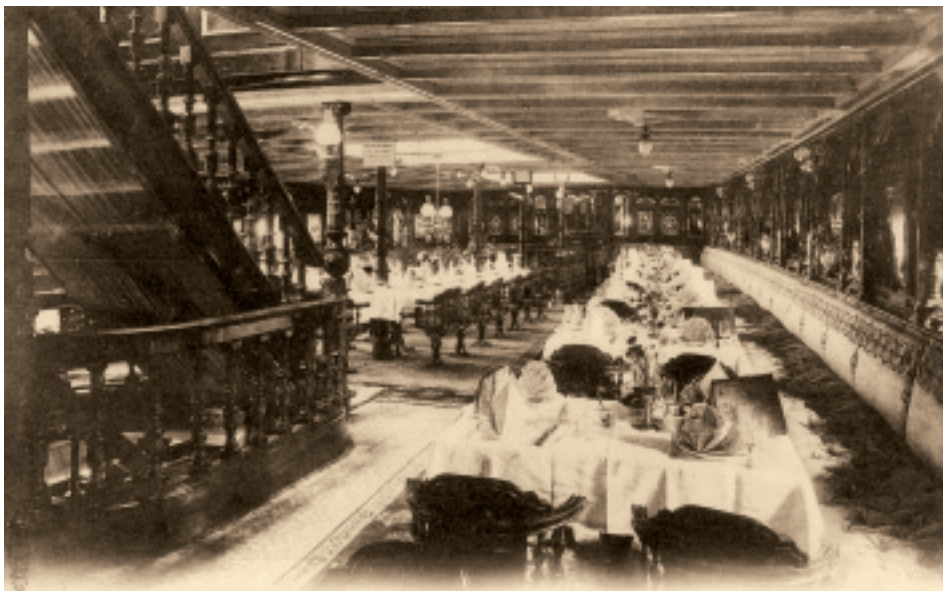
beide landen, nl. tussen Harwich en Hellevoetsluis enerzijds en Dover en Oostende anderzijds. Met de onafhankelijkheid van België in 1830 bleef de situatie ongewijzigd tot aan de overeenkomst van 17 oktober 1834 tussen België en Engeland. Volgens die overeenkomst gebeurden de overvaarten tussen Dover en Oostende - vier per week in beide richtingen - met stoomraderschepen van de Britse posterijen. België verbond er zich toe jaarlijks 1000 pond bij te dragen in de kosten. Van de vier raderboten was de **Ondine** de meest moderne mailboot op het Kanaal en, met een dienstsnelheid van 12 knopen (ca. 22 km/u), ook de snelste.

In het verlengde van de spoorlijn

De verbinding per spoorweg tussen Oostende en Brussel in 1838 maakte een einde aan het gebruik van postkoetsen, met de regelmatige wisseling van paarden en het gehots en gebots langs hobbelige wegen. Na het voltooiën van de spoorlijn Londen-Dover steeg het passagiersvervoer aanzienlijk. In uitvoering van de wet van 9 juli 1845 besloot de Belgische regering drie stoomschepen aan te kopen of te bouwen die een dagelijkse dienst op Engeland zouden verzeker en zo de verlenging van de spoorlijn zouden vormen. Met de Engelse regering werd overeengekomen dat bij inzet van Belgische vaartuigen de jaarlijkse subsidie zou stopgezet worden. Dat gebeurde in maart 1846. Onze eerste pakketboot had de wel heel toepasselijke naam **Chemin de Fer** en stond onder bevel van luitenant-ter-zee P. Clays van de Koninklijke Marine. Alle pakketboten van de Oostende-Dover lijn voeren toen met een bemanning van de Koninklijke Marine tot deze afgeschaft werd in 1862. Zij behielden hun functie bij de pas opgerichte Staatsmarine. Weldra, in 1847, kwamen de **Ville d'Ostende** en de **Ville de Bruges** de **Chemin de Fer** vervoegen. De Britten die de nachtvaart onderhielden kregen nu steun van de Belgen die hoofdzakelijk dagvaarten verzorgden. De Belgische pakketboten deden 8 overvaarten per week en de Britten 6. De Britse admiraliteit had haar vaartuigen in concessie overgedragen aan een privé-maatschappij. Het contract liep tot 1863 maar reeds in 1858 kwam ze in moeilijkheden zodat de overeenkomst niet hernieuwd werd. De Belgen hadden het financieel ook moeilijk maar ze beten door. In 1852 werden de namen van onze schepen gewijzigd in **Diamant**, **Rubis** en **Topaze**.



■ De allereerste Belgische pakketboot had de wel heel toepasselijke naam **Chemin de Fer**. De overzetdiensten zouden ook later immers een belangrijk deel van hun succes te danken hebben aan de directe verbinding op het Britse en continentale spoornet. De **Chemin de Fer** maakte zijn eerste overvaart op 4 maart 1846, en zette zijn twintig speciaal uitgenodigde gasten vijf uur later veilig en wel aan wal te Dover. Ze werd later omgedoopt in **Diamant** (AG)



In 1880 werd de uitbating van de staatspakketboten overgenomen door de Belgische Spoorwegen, maar de schepen bleven eigendom van het Zeewezen die ook instond voor hun onderhoud. In 1912 nam het Zeewezen opnieuw de uitbating waar, maar het horecapersoneel bleef onder het beheer van de Compagnie Internationale des Wagons-Lits, die later de restaurants, de keukens, de bars en de slaapcabines op haar beurt in concessie gaf aan privé-ondernemers. De meest gekende hiervan was de heer Peeters die er, na meer dan 40 jaar uitbating, mee stopte op 31 januari 1977.

Een succesverhaal gemaakt door 'celebrities'

De internationale treinen vertrokken nu alle uit Oostende zodat men in één trek kon reizen van Londen naar Brussel. De Britten, reizigers bij uitstek, spoorden verder naar Berlijn, Wenen, St-Petersburg, Constantinopel... Koningen en hun gevolg, prinses en prinsessen, ja zelfs in 1900 de Sjah van Perzië, waren vaste gebruikers van die lijn. Veel welgestelde Britten kwamen met hun renpaarden naar Oostende voor de "paardenkoersen" die bij hen zeer in trek

■ De laatst gebouwde raderpakketboot was de *Princesse Clémentine* (1897).

Net als andere raderpakketboten was dit zowel binnenin als aan de buitenzijde een prachtig schip (drie foto's boven). Met de nieuwe lichting stoomturbineschepen kon de snelheid bovendien gevoelig worden opgedreven.

Linksonder: De *Princesse Elisabeth* (1905) haalde een snelheid van 25 knopen of 46 km/u en verwierf de 'blauwe wimpel' als snelste pakketboot ter wereld! (AG)

waren.

In 1875 bouwde men in Oostende scheepstimmerwerven voor het onderhoud van de staatsvloot, nadat eerst het Zeewezendok was gegraven, dit alles op de oosteroever van de havengeul. België vernieuwde tijdig zijn pakketbotenvloot om te kunnen voldoen aan de toenemende eisen qua snelheid en luxe aan boord. Ook werden er opnieuw nachtvaarten ingelegd. De laatstgebouwde raderpakketboot, de *Princesse Clémentine* uit 1897, die als eerste in 1903 van een zendstation was voorzien, bleef in dienst tot 1928. De eerste stoomturbinepakketboot, de *Princesse Elisabeth*, werd in 1904 gebouwd bij Cockerill. Onze raderpakketboten hoorden tot de snelste in het Kanaalverkeer. Dit gold ook voor de turbineschepen want in 1905 haalde de *Princesse Elisabeth* de 'blauwe wimpel' als snelste pakketboot ter wereld! Het liep toen om en bij de 25 knopen (of 46 km/u), een record dat standhield tot in 1907 met de opkomst van de transatlantiekers *Lusitania* en *Mauretania*, van de Cunard Line.

Wereldoorlog I en zijn naweeën

Na het uitbreken van de WO I werd Dover een oorlogshaven en moest op Folkestone gevaren worden. Ook schortte men wegens het gevaar de nachtvaarten op. Op 16 oktober 1914 weken vijf raderboten en vijf turbinstoomboten uit naar Frankrijk en Engeland, alle afgeladen vol met vluchtelingen. Twee raderboten die pas buiten dienst gesteld waren, nl. de *Flandre* en de *Princesse Joséphine* (beide uit 1888), waren echter in Oostende blijven liggen en werden door de Keizerlijke Marine in beslag genomen. De Britse admiraliteit zette enkele van onze schepen in als troepentransport-

schepen en enkele andere, de snelste, als hospitaalschepen. Geweten is dat onze pakketboten tijdens de oorlog ca. 4000 reizen hebben ondernomen voor de geallieerden en meer dan 2,5 miljoen manschappen hebben vervoerd.

Na de oorlog kwamen twee van de tien uitgeweken boten niet naar België terug. Inderdaad, reeds op 24 oktober 1914 strandde de **Marie-Henriëtte** (1893) op de rotsen nabij de punt van Barfleur in Normandië, waarvan de lichten gedoofd waren. Anderzijds gebruikten de Britten de **Leopold II** voor de terugkeer van de gedemobiliseerde troepen. De Admiraliteit verwierf het schip in ruil voor twee, in 1917 in Selby gebouwde Navy-treilers. Op de werkplaatsen van het Zeewezen werden die treilers omgebouwd tot stoomloodsboten voor Oostende. Ze kregen respectievelijk het nummer 4 en 5. De twee raderpakketboten die de bezetter had buitgemaakt vond men na de oorlog afgezonken terug. Bij hun aftocht in 1918 hadden de Duitsers nl. de **Flandre** aan de kop van de Oostendse havengeul laten zinken, naast het wrak van de Engelse kruiser **Vindictive** die de Britten daar einde 1914 ter blokkering van de haven in de grond gestoken hadden. De **Princesse Joséphine** van haar kant was gezonken te Brugge. Beide vaartuigen werden in 1920 ter plaatse gesloopt. Tijdens de opruimingswerken van de **Flandre** in de tweede helft van augustus moesten de pakketboten tijdelijk Zeebrugge aandoen i.p.v. Oostende.

Het interbellum: over ongeluk, koninklijk gezelschap, blauwe wimpels en het eerste Belgische autovrachtschip

De volgende jaren waren gouden tijden voor de Oostende-Dover lijn. Meermaals werden tijdens de zomermaanden tot 12.000 passagiers per etmaal overgevaren. In deze periode en tot aan de tweede wereldoorlog, kwamen regelmatig twee Britse pakketboten naar Oostende: de **Royal Sovereign** en de **Queen of the Channel**. Beide schepen waren volledig in de witte verf gezet en hadden lichtgroene schoorstenen. De **Queen of the Channel** zou naar de kelder gaan ter hoogte van Middelkerke bij de ontruiming van Duinkerke (operatie Dynamo) in 1940.

Naast dit en andere ongelukkige voorvallen (zie kader) kenden de staatspakketboten ook heuglijke tijden. Zo bracht op 26 oktober 1926 de **Princesse Marie-José** (1923), onder bevel van Cdt. A Timmermans, de koninklijke familie naar Zweden, naar aanleiding van het huwelijk van kroonprins Leopold met prinses Astrid. In 1935 werd onze eerste motorpakketboot, de **Prince Baudouin** (1934), uitgenodigd naar Le Havre. Daar meerde deze houder van de 'blauwe wimpel' onder de Kanaalveerboden op 17 juli aan naast de **Normandie**, eveneens houder van diezelfde wimpel onder de oceanreuzen!



■ De **Prince Baudouin** die de blauwe wimpel onder de Kanaalveerboden had gehaald, werd op 17 juli 1935 uitgenodigd naar de haven van Le Havre. Daar mocht hij aanmeren naast de **Normandie**, de houder van eveneens een blauwe wimpel maar dan onder de oceanreuzen (RC)



■ In 1935 besloot men om de **Ville de Liège** om te bouwen tot een 'auto carrier'. Het vaartuig kreeg een ander uitzicht en had maar één schoorsteen meer. In augustus 1936 kwam het opnieuw in dienst onder de naam **London-Istanbul**. Het kon 250 passagiers en 100 personenwagens vervoeren (AG)

Ongevallen met pakketboten tot aan Wereldoorlog II

1863: Aanvaring tussen de raderpakketboot **Emeraude** en een Blankenbergse vissersboot. Twee vissers kwamen om.

1888: De **Prince Baudouin** (1872) kwam in aanvaring met een vissersboot uit Heist. Drie vissers in het benedenschip verloren het leven.

1889: Op 29 maart, na vertrek uit Dover, kwam de **Marie-Henriëtte** (1869) nabij het lichtschip **Ruytingen**, in aanvaring met de **Comtesse de Flandre** (1870) die doormidden brak. Het voorschip van deze laatste verdween na luttele minuten in de golven. Negentien opvarenden, waaronder de kapitein, verdronken. Het achterschip bleef drijven en werd op sleeptouw genomen door de **Marie-Henriëtte**. Het verloop van dit drama is niet duidelijk: volgens één bron zonk het achterschip ten westen van de havengeul van Oostende, volgens een andere heeft men het bij hoogwater laten zinken in het 'Breedense gat', een opening in de duinen. Ook de oorzaak van de aanvaring wordt verschillend beschreven.

1915: In dat jaar had een aanvaring plaats tussen de **Flandre** (1888) en het vissersvaartuig **O.7 Helene**. Zes van de zeven vissers verdronken.

1929: De **Ville de Liège** strandde op 13 februari bij het binnenvaren van Dover. Het maakte water en iedereen moest van boord. Op 20 februari werd het vlot getrokken en naar Antwerpen gesleept, waar de gehele bodem vernieuwd werd.

1937: Op 8 augustus had, nabij Duinkerke, een aanvaring plaats tussen de **Princesse Marie-José** en het Britse stoomschip **Clan Mc Neil**. De pakketboot werd aangevaren aan bakboordzijde en aan de achterzijde van de brug was er een grote opening waardoor het schip veel water maakte. De commandant zond een noodsignaal uit en voer volle kracht richting strand. De meer dan 700 passagiers, die bij de aanvaring voor het merendeel te slapen lagen, konden op het strand ontschepen. De zware scheur werd bij laag water voorlopig gedicht tot 2 meter boven de waterlijn. Bij hoog water kwam het schip vlot en het kon op eigen kracht naar Antwerpen varen. Een maand later kwam de **Princesse Marie-José**, na herstelling, terug in de vaart.

In 1934 werd de **Ville de Liège** (1914), samen met zijn zusterschip **Stad Antwerpen** (1913) buiten dienst gesteld. Omdat dit schip een heel nieuwe bodem had en meer en meer gegoede reizigers de overtocht met hun wagen wensten te maken, besloot men in 1935 om dit schip te verbouwen tot België's eerste 'auto carrier'. Het vaartuig kreeg een ander uitzicht en had maar één schoorsteen meer. Ook werd de stookruimte omgebouwd van kolen- naar oliebrander. In augustus 1936 kwam het opnieuw in dienst onder de naam **London-Istanbul**. Het kon 250 passagiers en 100 personenwagens vervoeren.

Pakketboten krijgen offensieve taken tijdens Wereldoorlog II

Na de Duitse inval voltrok zich hetzelfde scenario als in 1914. Op 16, 17 en 18 mei verlieten onze acht pakketboten en de auto-carrier Oostende. Ze zaten afgeladen vol met vluchtelingen, geld en goud van de Nationale Bank, evenals werktuigen en machines van de werkplaatsen van het Zeewezen. De allerlaatste nieuwe pakketboot, de **Prince Philippe** (1940 – zusterschip van de **Prins Albert** uit 1937), was nog niet opgeleverd en werd op 15 mei opgehaald op de werf te Hoboken vanwaar hij 's anderen-daags draaiend op één motor vertrok. Bestemming van de schepen was Dieppe en Le Havre, maar omwille van het zeer grote mijnengevaar werden ze allemaal door de Britse controlediensten afgeleid naar Engeland. Aangezien Dover net als tijdens WO I een oorlogshaven was, werden ze afgeleid naar Folkestone, vanwaar ze later naar Southampton vertrokken.

In tegenstelling met WO I zette de Britse admiraliteit ze niet louter in voor troepen- en gekwetsentransport, maar namen zeven van de negen schepen op vele zeefronten offensief deel aan het oorlogsgebeuren: raids en landingen van infanterie te Dieppe, op de Lofoten, in Sicilië, Normandië, Zuid-Frankrijk, Indië, Birma en Singapore. Twee onder hen hadden een defensieve taak en dienden als stationair opleidingsvaartuig voor de anti-duikbootdienst in IJsland, als depotschip voor het personeel van de mijnnevgers in Scapa Flow en in IJsland, later te Lerwick als recreatieschip, en tenslotte als depotschip voor de mijnnevgers van de invasievloot. Op het einde van de oorlog kregen ze die functie vanuit Terneuzen voor de mijnnevgers op de Schelde.

Twee pakketboten kwamen niet uit de oorlog terug: de gloednieuwe **Prince Philippe** zonk op 14 juni 1941 na aangevaren te zijn door de **Empire Wave**, een stoomschip uit een konvooi dat hij begeleidde in de Ierse zee. Na een poging tot opspeling zonk hij in de Firth of Clyde. De **Prince Léopold** (1930) werd getorpedeerd door de **U621** op 29 juli 1944, op 6 mijl van Nab Tower ter hoogte van Portsmouth, de haven van waaruit hij bestendig heen en weer voer naar de Normandische kust. Daarbij vielen 54 doden.



■ Acht Belgische pakketboten (waaronder de *Prince Charles*; zie foto) en een auto-carrier vluchtten bij aanvang van WO II naar Engeland. Daar werden ze - in tegenstelling met WO I - door de Britse admiraliteit niet louter ingezet voor troepen- en gekwetsentransport, maar kregen ze ook militaire taken (AG)



■ In 1954 liet de Belgische regering een klein vrachtschip bouwen dat de naam *IJzer* kreeg en zogezegd moest dienen om de pakketboten gedeeltelijk te ontlasten van vrachtverkeer. Maar dit schip verliet zelden de kaaimuren en de Oostendenaars wisten het zeer snel het "bibberschip" te noemen. Het gerucht deed immers de ronde dat het eigenlijk gebouwd was om in geval van nood te vluchten met het geld en goud van de banken, de archieven van de ministeries, ja zelfs met de ministers! (AG)

Het "bibberschip" en co

De pakketboten die na de oorlog fel gehavend terugkwamen werden omgebouwd voor hun oorspronkelijke taak. Vanaf 1946 startte men met nieuwbouw om de verloren gegane schepen te vervangen en de vloot te verjongen. In 1954 liet de regering een klein vrachtschip bouwen dat de naam **IJzer** kreeg en zogezegd moest dienen om de pakketboten gedeeltelijk te ontlasten van vrachtverkeer. Maar dit schip verliet zelden de kaaimuren en de Oostendenaars wisten het zeer snel het *bibberschip* te noemen. Het gerucht deed immers de ronde dat het eigenlijk gebouwd was om in geval van nood te vluchten met het geld en goud van de banken, de archieven van de ministeries, ja

zelfs met de ministers zelf! De Koreaanse oorlog had inderdaad een klimaat van onveiligheid geschapen en velen dachten dat de derde wereldoorlog nabij was. Deze geruchten werden overigens nooit ontkend door de bevoegde minister. In 1959 kwam er een vlotend droogdok in het Zeewezendok. Het was 114 m lang, 19 m breed en kon schepen ontvangen tot 5000 ton. Later, met de komst van de polyvalente schepen, werd het vergroot met als gevolg dat het technisch personeel op bijna 400 man werd gebracht. De **Prince Charles** - het oudste schip - kreeg de eerste dokbeurt. In 1968 startte een dagelijkse carferrydienst met bestemming Harwich. Wegens gebrek aan succes werd die dienst na korte tijd opgeheven.

Ongevallen met pakketboten na Wereldoorlog II

1949: Op 21 juni om 16u20 voer de turbinepakketboot **Prinses Astrid** over een magnetische of akoestische mijn die midscheeps ontplofte. Cdt. Timmermans kon nog snel het schip laten vastlopen op de zuidwestpunt van de Snowbank ter hoogte van Duinkerke. Vijf leden van het machinepersoneel waren op slag dood en drie andere zwaar verbrand door de ontsnappende oververhitte stoom. Alle passagiers konden veilig het schip verlaten.

1964: Op 16 januari kwam de pakketboot **Koning Albert** (1947) ter hoogte van de Goodwin bank op 7 mijl buiten Dover in aanvaring met de Noorse tanker **Prometheus**. De neus van de pakketboot was volledig weg maar het vaartuig kon op eigen kracht langzaam doorvaren. Bij Cockerill werd de schade in drie weken hersteld.

1967: Op 14 november werd de **Artevelde** (1958), bij dichte mist even buiten Dover, door de Deense cargo **Alameda** aangevaren. Onze car-ferry liep grote schade op maar er vielen geen gewonden. Na het afzetten van de passagiers te Dover voer hij op eigen kracht terug naar Oostende. Na herstelling te Antwerpen kwam hij vlug weer in dienst.

1970: Op 7 oktober had even buiten de haven van Dover een aanvaring plaats tussen diezelfde **Artevelde** en de Britse kustvaarder **Seacon**. Deze laatste zink na vijf minuten. De opvarenden konden allen gered worden en er waren zelfs geen gekwetsten. Maar de boeg van de **Artevelde** liep grote schade op. Veertig dagen nadien was hij opnieuw in de vaart.

1979: Op 30 mei kwam de **Prinses Maria-Esmeralda** (1975) in aanvaring met de kustvaarder **Eleonora**, die kort na de aanvaring zink. Ook hier konden alle opvarenden, waaronder twee gekwetsten, worden gered. De car-ferry liep slechts lichte materiële schade op.

1981: Op 14 augustus had er, bij dichte mist midden in het Kanaal tussen Dover en Calais, een bijna fatale botsing plaats tussen de draagvleugelboot **Princesse Clémentine** en de Zweedse cargo **Buenos Aires**. Met een snel manoeuvre kon de kapitein van de jefoil raketings wegscheren langs de romp van de Zweed, waarbij alle opvarenden de schrik van hun leven beleefden. Alles beperkte zich tot lichte materiële schade. De jefoil was pas twee maanden in dienst.



■ De Britse ferry Vortigern liep op 4 maart 1982 vast op een strandhoofd te Oostende (RC)

Spoed en tegenspoed na WO II

In datzelfde jaar sloeg, na een groot onderhoud van de hoofdmotoren, een motor van de **Koningin Elisabeth** (1957) op hol. Blijkbaar was men de motor vergeten te koppelen aan zijn belasting. Omdat de motor moeilijk kon stilgelegd worden was de krukas 175° verdraaid. Na zes dagen hard werken slaagde men er - met een thermisch procédé dmv. vloeibare stikstof - in om de krukas op haar plaats te krijgen. Dit procédé werd beschouwd als een unicum in de wereld.

Begin 1978 werd de **Prince Philippe** (1948) voor de duur van drie jaar verhuurd aan de Zweedse rederij Stroemme Line voor het organiseren van kruisvaarten in de Scandinavische wateren. Het schip werd **Stroemme Rex** herdoopt. Begin april van dat jaar veroorzaakte een defecte uitlaatcollector een ontploffing in de machinekamer. De pakketboot werd te Oskarham hersteld. Twee maanden later brak brand uit voor de kust van Jutland. Het schip brandde volledig uit en zink. Op datzelfde schip was ook al op 30 mei 1966 brand ontstaan terwijl het gemeerd lag aan de kaai in Oostende.

Men kon de brand gemakkelijk bedwingen en er vielen toen geen slachtoffers aangezien er slechts enkele bemanningsleden en geen passagiers aan boord waren.

De start van de 'RMT' in 1971

De Staatslijn Oostende-Dover werd op 1 november 1971 overgedragen aan de nieuw opgerichte Regie voor Maritiem Transport / Régie de Transports Maritimes (RMT/RTM). Bedoeling was een meer efficiënte uitbating mogelijk te maken door verzelfstandiging van de lijn. De Staat bleef eigenaar van het materieel maar de uitbating werd aan de Regie toevertrouwd met de opdracht zichzelf te bedruipen (dat was tenminste de bedoeling!). Op het einde van dat jaar trad de Regie toe tot Sealink, het samenwerkingsverband tussen British Rail, de Franse spoorwegen en de Stoomvaartmaatschappij Zeeland.

Vanaf 1 juli 1972 kwamen, voor de nieuwe car-ferrydienst Oostende-Folkestone, geregeld schepen van de Britse spoorwegen naar Oostende. Dat waren o.m. de **Hengist**, de **Horsa** en later de **Vortigern**. Velen zullen zich nog herinneren hoe deze laatste op 4 maart 1982 bij redelijk hoog water vastliep op een strandhoofd in Oostende. Vermoedelijk zag de kapitein dat hij wegens de sterke stroming de havengeul niet zou halen en liet hij vlug het schip over stuurboord wegdraaien. Het voorschip liep echter vast op de golfbreker ter hoogte van het Kursaal. Onder grote volkstoeloop werden bij de volgende hoogwaterstanden pogingen ondernomen om het schip vlot te krijgen. Het was een enig zicht en op de derde dag slaagde men erin met behulp van vijf krachtige sleepboten het schip Oostende binnen te slepen. Voorlopige herstellingen werden uitgevoerd op het vlottend dok van het Zeewezen.

De RMT en de 'roro'

De nieuw opgerichte RMT vergde een heel nieuwe structuur. De algemene leiding werd, onder het gezag van de minister van Verkeerswezen, toevertrouwd aan de directeur-generaal. Deze laatste werd bijgestaan door vijf directeurs die elk de verantwoordelijkheid droegen voor één van de volgende directies: handelsdirectie, personeelsdirectie, financiële directie, directie materieel en last but not least de directie productie, die instond voor de planning van de overvaarten. Bij de start beschikte de RMT over tien operationele schepen nl. vier car-ferry's en zes pakketboten, plus nog enkele in reserve. Na korte tijd werden echter alle 'zuivere' pakketboten (uitsluitend passagiersvervoer) verkocht. Enkel de jongste, de **Prinses Paola**, bleef tijdens het zomerseizoen actief en werd voor de rest in reserve gehouden van 1984 tot 1989. Op korte termijn werden vijf zogenaamde 'multi purpose' schepen gebouwd:



■ Vanaf 1980 zette de RMT twee jetfoils of draagvleugelboten in op de lijn Oostende-Dover. In 1997 werd deze activiteit gestaakt en de jetfoils doorverkocht. In beeld resp. de *Princesse Clémentine* naast de ferry *Prins Albert* bij het verlaten van de haven van Oostende, en de *Prinses Stephanie* in zijn nieuwste kleuren, varende in Japan onder de naam *Seven Island Niji* (AG)

polyvalente vaartuigen, zowel voor passagiers als voor voertuigen. Zo origineel is die benaming niet aangezien sedert 1936 alle car-ferry's zowel passagiers als wagens vervoerden. Wel is het zo dat het aan- en afrijden van de wagens op de nieuwe ferry's heel wat sneller en vlotter gebeurde, vermits ze zowel een hek- als een boegdeur hadden. m.a.w. het waren roro ("roll on, roll off") schepen, waarvan we intussen weten hoe gevaarlijk ze kunnen zijn met hun diverse doorlopende dekken zonder waterdichte compartimenten. Dergelijke schepen worden voortgestuwd door sneldraaiende dieselmotoren, klein van omvang en geplaatst diep in de buik van het schip. Ze maken een hels lawaai en veroorzaken hevige trillingen waardoor geregeld brandstofleidingen losraken, met brandgevaar als gevolg. Met het oog op het onderhoud van die schepen werd de capaciteit van het vlottend droogdok vergroot.

Hovercrafts en jetfoils

Op 27 mei 1978 'landde' de Britse hovercraft *Princess Anne* op het strand van Oostende nabij de Thermen. Deze hydrofoil of luchtkussenboot van het type 'Super-4' kon 450 passagiers en 65 personenwagens vervoeren en deed over de afstand Dover-Oostende slechts 90 minuten. De directie van de RMT maakte er een proefvaart mee. Het opzet ging echter niet door omdat er gezegd geen belangstelling was van het Oostendse stadsbestuur. Twee jaar later, in 1980, zette de RMT twee jetfoils (draagvleugelboten) in tussen Oostende en Londen. Het waren de gecharterde P&O jetfoils *Jetferry One* en *Flying Princess*, die tot 250 passagiers konden vervoeren. Dagelijks waren er drie overvaarten in beide richtingen. In Oostende meerden ze aan in het

Vuurtorendok. De passagiers werden per autobus van en naar het station gebracht. In 1981 schafte de RMT twee nieuwe jetfoils aan, een verbeterde versie van de door P&O ingezette jetfoils. Ze kregen de namen **Prinses Stephanie** en **Princesse Clementine**. Ze boden plaats aan 316 passagiers en met 8 bemanningsleden voeren ze, of beter gezegd, vlogen ze naar Dover. Begin 1983 werd er te Dover een nieuwe jetfoilterminal gebouwd. Het betrof in feite de te Vlissingen omgebouwde **Reine Astrid** (1952): voor- en achtersteven waren weggenomen, evenals de brug, de masten en de schoorsteen; de totale lengte bedroeg nog 85 meter.

Over witte olifanten en jumbo's

In 1982 werd de **Stena Nautica** van de Zweedse rederij Stena door de RMT gecharterd: 1200 passagiers en 450 personenwagens konden worden meegenomen. Binnenscheeps waren er beweegbare dekken en met één dek opwaarts bedroeg de laadcapaciteit 650 passagiers en 70 zware vrachtwagens. In 1983 kocht de RMT dit schip en doopte het om tot **Reine Astrid**. In de loop van datzelfde jaar charterde de RMT een ander schip van dezelfde rederij, nl. de **Stena Nordica**. Dat schip was merkkelijk groter dan het andere en het kon 1500 passagiers en 425 auto's vervoeren. Het stond volledig in de witte verf en werd door het personeel "De Witte Olifant" genoemd! In mei 1986 kwam een einde aan de charterovereenkomst.

In 1985 startte men bij Cockerill in Hoboken met ombouwingswerken aan de drie laatst gebouwde ferry's nl. de **Prinses Maria-Esmeralda**, de **Princesse Marie-Christine** en de **Prins Albert**. De schepen werden horizontaal middendoor gesneden

en tussen beide delen werd een vijf meter hoog dek bijgeplaatst, zodat meer en grotere vrachtwagens en autobussen vervoerd konden worden. Deze zogenaamde 'jumbo ferry's' werden er zeker niet mooier op maar hun vervoercapaciteit verhoogde aanzienlijk.

Net geen 150 jaar 'Oostende-Dover'

De poolovereenkomst tussen RMT en Sealink verliep op 31 december 1985. Ze werd door de RMT niet vernieuwd omdat zij oordeelde dat de door Sealink gestelde voorwaarden niet aanvaardbaar waren. Een samenwerkingsakkoord werd getekend met Townsend Thoresen. Vanaf 1 januari 1986 werden onze vaartuigen in de kleuren van deze laatste rederij geschilderd en haar naam verving Sealink op de rood-oranje romp. Maar niet voor lang want in 1989 werd Townsend Thoresen overgenomen door P&O European Ferries, die de poolovereenkomst met RMT overnam. Opnieuw veranderden onze schepen van kleur: de romp kreeg de prachtige blauwe kleur van P&O met een lichtblauwe bies ter hoogte van het vrijboord. Maar de overeenkomst, die verviel op 31 december 1993, werd niet vernieuwd. Na lange onderhandelingen gaf men de voorkeur aan een samenwerking met de Finse rederij Sally Line en werd een poolovereenkomst voor de duur van vijf jaar getekend. Ingevolge deze overeenkomst kon de RMT vanaf 1994 niet langer op Dover varen en werd gekozen voor Ramsgate als aanleghaven in Engeland. Hiermee was de 147-jarige Oostende-Dover lijn geschiedenis geworden!

De nieuwe bestemming was geen financieel succes, o.m. wegens de slechte verbinding met Londen. Op de koop toe stortte de gloednieuwe speciaal voor de **Prins Filip** gebouwde in- en ontschepingsbrug in, waar-



1



2

bij enkele passagiers het leven lieten en andere gewond geraakten. Overigens waren de vooruitzichten niet rooskleurig. Omdat per einde 1996 enkel de **Prins Filip** zeewaardig zou zijn conform de nieuwe veiligheidsnormen, stelde zich de vraag of zware investeringen in de andere ferry's nog verantwoord waren. Einde 1996 besloot de regering dan ook onze nationale lijn op te doeken met ingang van 1 maart 1997. Op 28 februari had een laatste overtocht plaats met de **Prins Filip** en de **Prins Albert**. Afgeladen vol met Oostendenaars gold deze reis als een afscheid gepaard aan een zekere trots, want onze overzetdienst had 150 jaar bestaan. Bij het binnenlopen van Oostende bliezen de schepen onophoudelijk, als laatste groet aan een mooi en rijk verleden, waarbij iedereen de tranen in de ogen kreeg...



3

■ *Hoezeer het uitzicht van een schip kan veranderen in functie van praktische noden of bestuurlijke overeenkomsten blijkt mooi uit volgende beeldenreeks van de Princesse Marie-Christine (PMC). Het schip kwam in de vaart en voer tot 1986 in zijn zwart-witte jasje eigen aan de poolovereenkomst tussen de RMT en Sealink (foto 1). In 1985 werd de PMC omgebouwd tot jumbo ferry, door het horizontaal middendoor te zagen en tussen beide delen een vijf meter hoog dek in te passen! In 1986 onderging de PMC dan een 'kleurverandering', volgend op de beëindiging van de overeenkomst met Sealink en de nieuwe deal met Townsend Thoresen (foto 2). Maar niet voor lang want in 1989 werd Townsend Thoresen overgenomen door P&O European Ferries, die de poolovereenkomst met RMT overnam. De romp kreeg de typisch blauwe kleur van P&O met een lichtblauwe bies ter hoogte van het vrijboord (foto 3). In 1991 volgde een opfrissing met hergebruik van de historische 'Oostende-Dover' fries (foto 4). En ook na de opdoeking van de RMT in 1997 bleef de PMC varen. Tot op vandaag is ze actief op de lijn Oostende-Ramsgate onder de naam Primrose, en in een kleedje van Trans Europa Ferries (foto 5)(AG)*



4



5



■ De trots van de RMT, de Prins Filip, bij het verlaten van de Boelwerf in Temse in 1992... en in zijn huidige vorm, onder de naam Norman Spirit varende van Le Havre naar Portsmouth (AG)

Tussen 1846 en 1997 werden meer dan 60 verschillende pakketboten ingezet op de lijn Oostende-Dover. Bijna vijftig van deze schepen werden in België gebouwd (bij Cockerill, Boel of Beliard-Crighton). De allereerste pakketboten waren maar een 50 m lang. De Prins Filip was met zijn 163 m lengte niet alleen de grootste, maar ook de laatste... (RC)

Naam	In dienst	Lengte (m)	Snelheid (kn)	Gebouwd	Verdere bestemming
Chemin de Fer	1846-1872	51	14	Blackwall (UK)	1852: Calais-Dover (onder naam Diamant); 1890: Le Havre-Deauville; 1900: uit dienst
Ville d'Ostende	1847-1872	52	13	Cockerill	1852: omgedoopt tot Rubis ; 1874: stationair opleidingsschip voor scheepjongens te Oostende
Ville de Bruges	1847-1872	52	13	Cockerill	1852: omgedoopt tot Topaze
Emeraude	1863-1892	51,5	13	Cockerill	1893: naar Loodswezen, veelvuldig gebruikt als sleepboot, soms visserijwacht of hydrografische dienst; 1914: gezonken door Belgische Genie
Belgique	1863-1869	55,5	15	Cockerill	1919: naar Loodswezen/hydrografie Schelde (ter vervanging Emeraude); 1923: gesloopt
Scud	1863-1864	50		London	was gehuurd
Princesse Clémentine	1863-1864	50		Liverpool	was gehuurd
John Penn	1864-1868	57,6	14	London	omgedoopt tot Perle
Queen of the French	1864-1868	52,5	14	Blackwall	omgedoopt tot Saphir
Louise-Marie	1867-1893	65,3	16	Cockerill	1894: gesloopt
Leopold I	1868-1893	65,3	16	Cockerill	1894: stationair scheepjongensschool Oostende
Marie-Henriette	1869-1893	65,3	16	Cockerill	1919: gesloopt
Comte de Flandre	1870-1893	65,3	16	Cockerill	1894: gesloopt
Comtesse de Flandre	1870-1889	65,3	16	Cockerill	middendoor gevaren door zusterschip Marie-Henriette
Prince Baudouin	1872-1896	65,3	16	Cockerill	1897: gesloopt
Parlement Belge	1873-1896	65,3	16	Cockerill	1897: gesloopt

Naam	In dienst	Lengte (m)	Snelheid (kn)	Gebouwd	Verdere bestemming
Prince Albert	1886-1910	88,6	19	Cockerill	1911: verkocht aan Turkije
Ville de Douvres	1887-1910	88,6	19	Cockerill	1911: verkocht aan Turkije
Flandre	1888-1914	88,6	19	Cockerill	1915: aanvaring met O.7 Hélène ; 1918: tot zinken gebracht door terugtrekkende Duitsers aan oosterstaketsel Oostende
Freia	1887-1889	71,8	16	Hamburg	was gehuurd
Manx Queen	1888-1889		15,5	Greenock	was gehuurd
Princesse Henriette	1888-1920	91,6	21	Dumbarton	gesloopt te Gent
Princesse Joséphine	1888-1914	91,6	21	Dumbarton	1918: door terugtrekkende Duitsers te Brugge tot zinken gebracht (+ ter plaatse gesloopt)
Leopold II	1893-1920	108	22	William Denny	1920: geruild tegen twee trawlers Royal Navy
Marie-Henriette	1893-1914	108	22	Cockerill	1914 (24 okt): vergaan te Barfleur (F)
Rapide	1895-1923	95,6	20,8	Cockerill	1924: gesloopt te Dordrecht
Princesse Clémentine	1897-1927	108	22,1	Cockerill	1923: gesloopt te Kopenhagen
Princesse Elisabeth	1905-1930	109	24,6	Cockerill	1931: stationair opleidingsschip Marineschool Oostende; 1934: gesloopt
Jan Breydel	1910-1932	110	24,2	Cockerill	1933: gesloopt te Gent
Pieter De Coninck	1910-1932	110	24,2	Cockerill	1933: gesloopt te Gent
Stad Antwerpen	1913-1934	95,4	24	Cockerill	gesloopt te Gent
Ville de Liège	1914-1934	95,4	24	Cockerill	1935: verbouwd tot car-ferry (als London-Istanbul)
Princesse Marie-José	1923-1945	110	24,2	Cockerill	1929: proeven om van kolen op gasolie over te schakelen; kazerneschip Zeemacht; 1947: gesloopt te Brugge
Prinses Astrid	1930-1949	110	24	Cockerill	1949 (21 juni): op mijn gelopen
Prince Léopold	1930-1944	110	24	Cockerill	1944 (29 juli): getorpedeerd
Prince Charles	1930-1958	110	24	Cockerill	1960: gesloopt
Prinses Jos.-Charlotte	1930-1948	110	24	Cockerill	1950: gesloopt te Antwerpen
Prince Baudouin	1934-1964	110	25,2	Cockerill	1964: Sidmar kantoren/rest. Hotel; 1969: gesloopt
Prins Albert	1937-1968	113,6	25,4	Cockerill	1970: gesloopt
Prince Philippe	1940-1941	113,6	25,4	Cockerill	1941: gezonken na aanvaring
London-Istanbul	1936-1949	95,4	23	Cockerill	1949: zware machineaverij en opgesleept naar Antwerpen voor sloop
Koning Albert	1947-1974	110	24	Cockerill	
Prince Philippe	1948-1972	110	24	Cockerill	1973: voor drie jaar verhuurd aan Zweedse rederij, datzelfde jaar vergaan tgv. brand
Car-ferry	1949-1975	113,6	22	Cockerill	omgedoopt tot Prinses Joséphine-Charlotte ; 1976: verkocht aan Blance Compania Naviera (Panama) onder naam Leto
Ijzer ("Bibberschip")	1954-1972	67	15	Beliard-Crighton Oostende	verkocht aan veehandelaar voor vervoer levend vee van Ierland naar België; 1984: gesloopt
Roi Léopold III	1956-1977	108,5	24	Cockerill	1978: verkocht aan Griekenland onder naam Najd
Koningin Elisabeth	1957-1977	108,5	24	Cockerill	verkocht aan Cyprus onder naam Abna en ingeschreven Limassol
Reine Astrid	1958-1979	108,5	24	Cockerill	1982: verbouwd tot jetfoilterminal voor Dover
Artevelde	1958-1975	111	22	Cockerill	1976: verkocht aan Griekse reder onder naam Aigaion voor dienst Griekenland-Italië
Koningin Fabiola	1962-1983	111	22	Boelwerf	verkocht aan Griekse reder en doorverkocht aan Stern-Line onder naam Bergama
Princesse Astrid	1963-1983	111	22	Boelwerf	verkocht aan Griekse reder
Roi Baudouin	1965-1983	111	22	Cockerill	verkocht aan Griekse reder onder de naam George B. (Elefsina)
Prinses Paola	1966-1985	111,6	24	Cockerill	1985: verkocht aan Griekse rederij onder naam Saint-Lucie , later naar USA als Sea Palace en als casinoschip Tropicana vanuit Miami naar de Bahamas; later met rederij Tropic Sea voor party cruises tot in Europa; gesloopt in 2007

Naam	In dienst	Lengte (m)	Snelheid (kn)	Gebouwd	Verdere bestemming
Prince Philippe	1973-1986	118	22,5	Boelwerf	1986: verkocht aan Italië voor ferrydienst onder naam Moby Love 1993: doorverkocht aan Griekenland en daar als Express Limnos in 2007 nog steeds varend
Prince Laurent	1974-1997	118	22,5	Boelwerf	verkocht aan Griekenland onder naam Ionian Express en vervolgens aan Strintzis onder naam Superferry II ; nu rederij Blue Ferries te Rafina
Prinses Maria-Esmeralda	1975-1997	118,4	22,5	Cockerill	ingeschreven te Duinkerke onder naam Westeria ; doorverkocht aan rederij Limadet onder naam Beni Ansar te Almeria
Princesse Marie-Christine	1975-1997	118,4	22,5	Cockerill	verkocht aan Trans Europa Ferries onder naam Primrose (ingeschreven Limassol); vaart nu nog steeds op Oostende-Ramsgate
Prins Albert	1978-1997	118,4	23	Cockerill	verkocht aan Trans Europa Ferries onder naam Eurovoyager (ingeschreven Limassol); vaart nu nog steeds op Oostende-Ramsgate
Stena Nautica	1982-1997	120	16	Bremershaven	1983: naam gewijzigd naar Reine Astrid ; verkocht aan Portugese rederij en doorverkocht aan Marokkaanse Comonav; vaart onder naam Al Mansur tussen Tangiers en Algeciras (zou nu ook op Almeria varen)
Stena Nordica	1983-1986	125	18	Joegoslavië	bijnaam " De Witte Olifant "; was gehuurd
Princesse Clémentine (jetfoil)	1981-1997	27,4	42-45	Boeing Seattle	verkocht aan Duitsland voor lijn Hamburg-Helgoland onder naam Adler Blizzard ; doorverkocht aan Japan onder naam Seven Island Yume
Prinses Stéphanie (jetfoil)	1981-1997	27,4	42-45	Boeing Seattle	verkocht aan Duitsland voor lijn Hamburg-Helgoland onder naam Alderney Blizzard ; doorverkocht aan Japan onder naam Seven Island Niji
Prins Filip	(1991) 1992-1997	163	21	Boelwerf	verkocht aan Stena Line onder naam Stena Royal (ingeschreven Hamilton/Bermuda); voer op Zeebrugge in 1998; later doorverkocht aan P&O voor lijn tussen UK en Ierland onder naam Aquitaine ; in 2005: doorverkocht aan de rederij L.D.Lines voor lijn Le Havre-Portsmouth onder naam Norman Spirit

Naschrift

Er zal altijd wel een overzet naar Engeland onder een of andere vorm opduiken. Zo was er de pool Holyman-Sally die de Ramsgate lijn verder zette met de **Holyman Rapide** en de **Holyman Diamant**, maar die dienst kwam reeds in 1998 in moeilijkheden en werd stopgezet. Hoverspeed nam dan de toeristische trafiek over en charterde beide vaartuigen, die respectievelijk de naam **Rapide** en **Diamant** kregen, en liet ze opnieuw naar Dover varen. De overtocht nam 1u40 in beslag. Op 8 februari werden beide vaartuigen vervangen door twee superseacats, die op twee dekken 750 passagiers en 150 personenauto's konden vervoeren in één uur tijd. Na een zeer goede start daalde echter het passagiersaantal tijdens de wintermaanden en begin 2003 hield Hoverspeed het voor bekeken. Af en toe duiken berichten op als zouden oudgedienden van Hoverspeed overwegen opnieuw superseacats in te zetten tussen Oostende en Dover...

De ro/ro trafiek op Ramsgate werd overgenomen door de Sloveense rederij TransEuropa Ferries. Met succes, want de vloot breidde aanvankelijk bestendig uit en tot tien overvaarten per etmaal vinden plaats in beide richtingen. Sedert 20 juli 2004 zijn

passagiers die met hun auto oversteken aan boord toegelaten. Hopelijk zullen weldra ook niet-gemotoriseerde passagiers mee kunnen varen. Momenteel varen in hun vloot twee ro-ro ferryboten van de vroegere RMT nl. de ex-**Princesse Marie-Christine**, onder de naam **Primrose**, en de ex-**Prins Albert**, onder de naam **Eurovoyager**. De schepen van de Trans Europa Shipping Ferries varen onder de Cypriotische vlag en zijn ingeschreven in Limassol. In februari 2007 steeg het aantal passagiers tot meer dan 200.000 op bovenvermelde schepen en op de **Oleander** en de **Larkspur** (deze laatste ingeschreven te Nassau). Volgens een persmededeling van 18 januari 2007 onderhandelen zowel een Franse als een Britse rederij om ook vanuit Oostende een zeer snelle passagiersdienst op te richten naar Engeland...

Met dank aan

We houden eraan de heren August Goethaels en Eddy Lannoo in het bijzonder te danken voor het ter beschikking stellen van prachtig illustratiemateriaal en voor het enthousiasme waarmee geassisteerd werd bij het tot stand komen van deze bijdrage.

Referenties

Naast aantekeningen uit persberichten door Edouard Vanalderweireldt vanaf 1918 tot 1939, werden ook heel wat persoonlijke aantekeningen verwerkt uit pers- en radioberichten (periode 1945-2006). Andere bronnen waren:

- BELGISCHE VISSCHERIJ-ALMANAK. P. Vandenberghe & A. Callant: Oostende, Belgium.
- BORREY, R. (1982). Oostende-Dover-Folkestone 1846-1982. Eigen beheer: Oostende, Belgium. 117 pp.
- GEVAERT, F. (1970). Vijftiende Eeuw Male 1846-1971. Een bijdrage tot de geschiedenis van het gewest Oostende. Heemkring Ter Cuere: Bredene, Belgium. 80 pp.
- SCHUTTEVAER: Vakblad voor Rijn- en binnenvaart, kust- en zeevaart, visserij, scheepsbouw, offshore, recreatie- en chartervaart. MYBussinessmedia: Deventer, The Netherlands. ISSN 0165-490X. Vol. 95(6) 1983.
- VAN ALDERWEIRELDT, M.R.H. (1997). Het gulden boek van de maildienst: korte historiek van de lijn Oostende-Dover in 250 unieke foto's. Devriendt: Koekelare, Belgium. 175 pp.
- WANDELAER ET SUR L'EAU: Revue maritime belge. Maurice Pauwaert: Gent, Belgium. Vols. 1931 & 1945.