

# DE OOSTENDE DOVER KRANT



Een publicitaire affiche uit de twintiger jaren.

En al waren wij in de eerste plaats een trein-schip verbinding, toch namen wij van in het begin al voertuigen aan boord. Zo lezen wij in het Belgisch Staatsblad van 5 februari 1846, waarin onze tarieven werden gepubliceerd, dat de overvaartprijs voor een paard 53,75 F. bedraagt en voor een koets op 4 wielen 80,65 F. Kortom carferryverkeer avant la lettre...

In de loop der jaren zou de Oostende-Doverlijn uitgroeien tot de leidinggevende Kanaalverbinding, zowel wat nieuwigheden als wat snelheid, comfort en regelmaat betreft. John Hendy, een Brits maritiem auteur, noemt onze oude paddelschepen de „record breakers”. En wanneer wij de tijdschriften uit die tijd mogen geloven, waren het de meest luxeuze schepen die op het Kanaal vaarden.

Omstreeks 1880 werd de handelsuitbating van de mailboten naar de Belgische Staatsspoorwegen overgeheveld. Het Bestuur van het Zeewezen bleef evenwel verder bevoegd voor de aankoop en het onderhoud van de schepen, alsmede voor de aanwerving van de bemanning en personeel. Bij de oprichting in 1912 van het „Ministerie van het Zeewezen” werden de mailboten losgemaakt van de Staatsspoorwegen.

## Wereldoorlog 1914-18

De groei van de Oostende-Doverlijn zou een eerste maal gestuit worden door wereldoorlog 1914-18. Bij het uitbreken van die oorlog bestond onze vloot uit 10 vaartuigen die operationeel waren: vijf raderboten en vijf moderne turbineschepen.

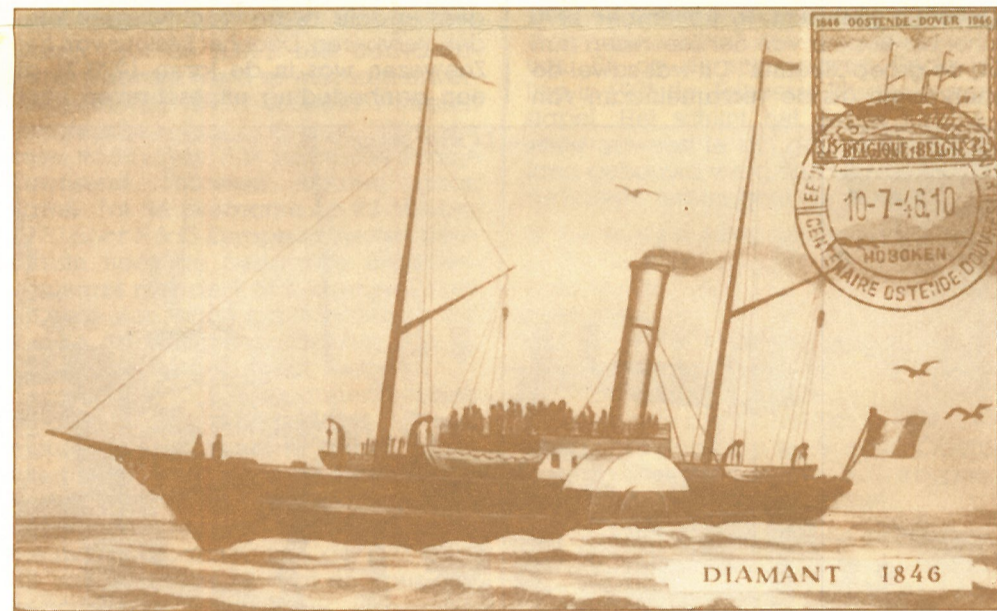
De haven van Dover werd meteen door de Admiraliteit als oorlogshaven opgeëist. Onze schepen vaarden dan op Folkestone. Zij brachten tienduizenden Belgische vluchtelingen naar Engeland. Ook de geldvoorraad van de Nationale Bank werd door onze pakketboten in veiligheid gebracht. Toen de Duitsers op 17 oktober 1914 Oostende innamen, werden de overvaarten uiterwaard stopgezet. De „La Flandre” en de „Leopold I” geraakten evenwel niet meer weg uit Oostende. Beide schepen werden gedurende de oorlog vernield. Onze overige vaartuigen werden in Engeland omgebouwd tot troepen-transport- of hospitaalschip. Zij zouden een 500.000 gewonden en 2 miljoen soldaten vervoeren.

(vervolg p. 2)

Het einde van een zeevaartlijn...

# Oostende - Dover

1846 - 1993



Ons eerste schip, de „Chemin de Fer”, later omgedoopt tot „Diamant”.

## Voorgeschiedenis

De geregelde zeeverbinding tussen Oostende en Dover gaat in een ver verleden terug. Zoals de diligences zorgden ook de „postboten” voor het vervoer van poststukken en reizigers.

De naam die men aan deze schepen gaf, wees trouwens op hun postactiviteit. Zo had men het nu eens over postboten, dan weer over mail- of maalboten. Franssprekenden hielden het bij „les malles” (een „malle” was aanvankelijk een koffer, door koeriers te paard gebruikt, voor het vervoer van post). Later werden deze schepen pakketboten genoemd, al hoort men in het Oostendse nog vaak over „de moale” spreken.

Reeds in 1683 werd tussen de pachter van de Britse posten en de directeur van de post te Gent, die handelde in opdracht van Thurn en Taxis (bevoegd voor het vervoer van post in onze streken), een akkoord gesloten waarbij de briefwisseling uit Groot-Brittannië en bestemd voor de Katholieke Nederlanden over Nieuwpoort of Oostende diende vervoerd. Hiervoor werden drie Engelse mailboten in de vaart gebracht

tussen Dover en Nieuwpoort (in de zomer) en tussen Dover en Oostende (in de winter).

Aanvankelijk gebeurde het vervoer van post te land door koeriers te paard, maar in 1775 al werden deze tussen Keulen en Oostende door postkoetsen vervangen, die naast post ook reizigers vervoerden. In Oostende gaven deze paardekoetsen aansluiting op de zeilpostboot. Ook tussen Dover en Londen reden er „mail coaches”. In 1818 werd er tussen de Engelse Regering en het Koninkrijk der Nederlanden een nieuwe overeenkomst gesloten waarbij twee wekelijkse afvaarten met een postzeilschip voorzien werden tussen Dover en Oostende.

Het is een bekend feit dat België in 1830 zijn onafhankelijkheid verkreeg. In 1834 werd er tussen de Britse en Belgische Regeringen een akkoord gesloten waarbij eerstgenoemde belast werd met het transport van post tussen Dover en Oostende, België betaalde daarvoor een jaarlijkse vergoeding van £ 1000. Toen in 1838 de spoorweg tussen Brussel en Oostende werd ingehuldigd en er van 1841 af ook treinen tussen Dover en Londen reden, kon men van een trein-schip verbinding spreken.

## 4 maart 1846: de start

Al vlug kwam onze Regering tot het besluit dat wij over een eigen stoombo-tendienst tussen Oostende en Dover dienden te beschikken, liever dan hiervoor verder van de Britten afhankelijk te zijn. Een wet van 9 juli 1845 maakte dit mogelijk. De exploitatie van de lijn werd toevertrouwd aan het Bestuur van het Zeewezen, dat toen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken afhing.

Op 4 maart 1846 had de eerste overvaart onder Belgische vlag plaats met de „Chemin de Fer”, bemand met officieren van de „Koninklijke Marine”. De „Chemin de Fer” was een ijzeren stoomschip dat nog noodzeilen had. Het was 45 m. lang en 6,4 m. breed en bood plaats aan 50 passagiers. Er waren drie salons, waarvan één voorbehouden voor de Koning.

## Beginjaren

In de beginjaren werden de overvaarten voor de helft met Belgische schepen en voor de andere helft door schepen van de Britse Admiraliteit (later door een Britse privé reder) uitgevoerd. Van 1863 af werden al de afvaarten door schepen van het Bestuur van het Zeewezen uitgevoerd. De Oostende-Doverlijn was dan een zuiver Belgische (Staats)-onderneming. In de loop der jaren zou de lijn gestadig groeien. Het succes van de „ijzeren weg”, zoals de spoorwegen destijds genoemd werden, was hieraan wel niet vreemd. In 1873 werden er door de „Compagnie Internationale des Wagons-Lits” slaapwagens ingezet tussen Oostende en Berlijn. Andere Europese hoofdsteden zoals Moscow, Constantinopel... zouden weldra ook per slaapwagen vanuit Oostende bereikbaar zijn. Oostende groeide zo uit tot een internationale ontmoetingsplaats waar de groten der aarde, op weg van of naar Groot-Brittannië, hun reis graag onderbraken. Het werd een internationaal vermaarde bad- en kuurstad.



De „Parlement Belge” (1873) aan de stoombotenkaai.

# Het einde van een zeevaartlijn...

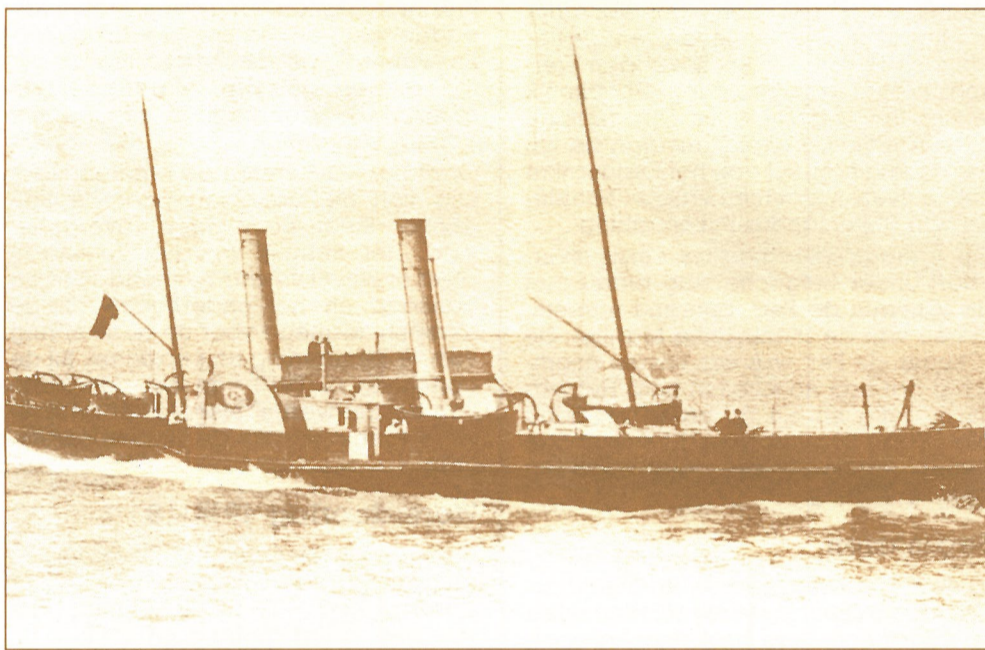
(Vervolg van p. 1)

Het zou nog tot in 1919 duren eer de eerste van onze schepen terugkeerden. Een groot gedeelte van de haveninstallaties was vernietigd en in de verzande havengeul lagen een aantal scheepswrakken. De dienst kwam daardoor maar moeilijk op gang.

## Tussen beide wereldoorlogen

Van 1923 tot bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog werden er voor het Bestuur van het Zeewezen acht nieuwe schepen gebouwd, waarvan nog vijf turbineschepen. De „Prins Baudouin” (1934) was het eerste motorschip dat op het Kanaal werd ingezet. Het was meteen het snelste handelsschip ter wereld.

Tussen 1936 en 1939 werden de haveninstallaties in Oostende grondig gemoderniseerd, maar de tweede wereldoorlog kwam steeds korter bij. Groot-Brittannië was al in de strijd betrokken en Dover werd een oorlogshaven. Van dan af vaarden wij op Folkestone. Om van onze schepen geen doelwit te maken voor de strijdende partijen – België wilde zeker onafhankelijk blijven – werd op de romp in grote letters „Belgique - België” geschilderd en op het dek werd onze driekleur aangebracht.



De „Belgique” (1862)

## Wereldoorlog 2

In de meidagen 1940 weken onze schepen naar Engeland uit, volgestouwd met vluchtelingen. Een paar van onze pakketboten werden daarbij vanuit de lucht aangevallen maar konden toch veilig de overkant bereiken. Ook de „Prince Philippe” (later zijn nog drie schepen in de vaart gekomen met dezelfde naam) die nog niet volledig afgewerkt was, is op één motor naar Engeland kunnen ontkomen.

Het minste dat kan gezegd worden is dat er bij onze uitgeweken bemanningen een zekere malaise bestond, nog in de hand gewerkt door het feit dat het niet duidelijk was wie daar bevoegd was om dienstbevelen te geven. Een groot aantal bemanningsleden wei-

gerde zelfs om terug naar zee te gaan. Anderen daarentegen namen dienst bij de Britse Royal Navy. Victor Billet, een van onze luitenanten zou, niettegenstaande tegenkantingen, een Belgische Sectie van de Royal Navy oprichten.

Onderwijl lagen onze vaartuigen non-actief in Southampton. Uiteindelijk gingen de Britten over tot de opeising van onze schepen. Zij kregen een Britse bemanning en werden als troepen-transportschip ingezet, waarbij zij o.m. deelnamen aan diverse geallieerde ont-schepingsoperaties. De „Prince Léopold” werd getorpedeerd bij de landing in Normandië. De „Prins Albert” daarentegen was gedurende de ganse oorlog zo succesvol dat hij van de Britten de bijnaam Lucky Albert kreeg.

## Auto's

De eerste auto's die zich aanboden om overgezet te worden, werden met kranen aan boord van de maaltboten gehesen en op dek of in het ruim gestald. In 1926 werd daarvoor een elektrische kraan op de Pakketbotenkaai in dienst genomen. In de dertiger jaren kwamen er steeds meer auto's op onze wegen, zodat er behoefte kwam aan aangepaste schepen om wagens over te zetten. Daarom werd de „Ville de Liège”, een oude pakketboot, tot autoveer



De „Princesse Elisabeth” (1905)

(collectie H. Vanhalst)

als een carferry naar Dover vertrok. Passagiers zonder voertuig mochten dan niet met de carferry reizen.

De „Prinses Paola” was de laatste pakketboot die in de vaart gebracht werd, dat was in 1966. En de laatste traditionele carferry, de „Princesse Astrid”, is in 1968 in dienst gekomen.

## Nieuwe lijnen

In 1966 werd het feitelijk monopolie van de Oostende-Dover lijn voor het vervoer van passagiers en voertuigen tussen België en Groot-Brittannië verbroken door de opening van de Zeebrugge-Dover verbinding door de privé operator Townsend Car Ferries.

In 1968 werd door het Bestuur van het Zeewezen de nieuwe lijn Oostende-Harwich ingevaren. Deze nieuwe verbinding bleek minder succesvol dan verwacht. In september 1973 werd de exploitatie er van beëindigd.

## Grote veranderingen

Het begin van de zeventiger jaren heeft veel veranderingen voor de Oostende-Doverlijn gebracht. In november 1970 sloot het Bestuur van het Zeewezen aan bij de groep „Sealink”. Dit was zowel de merknaam als de verzamelnaam van

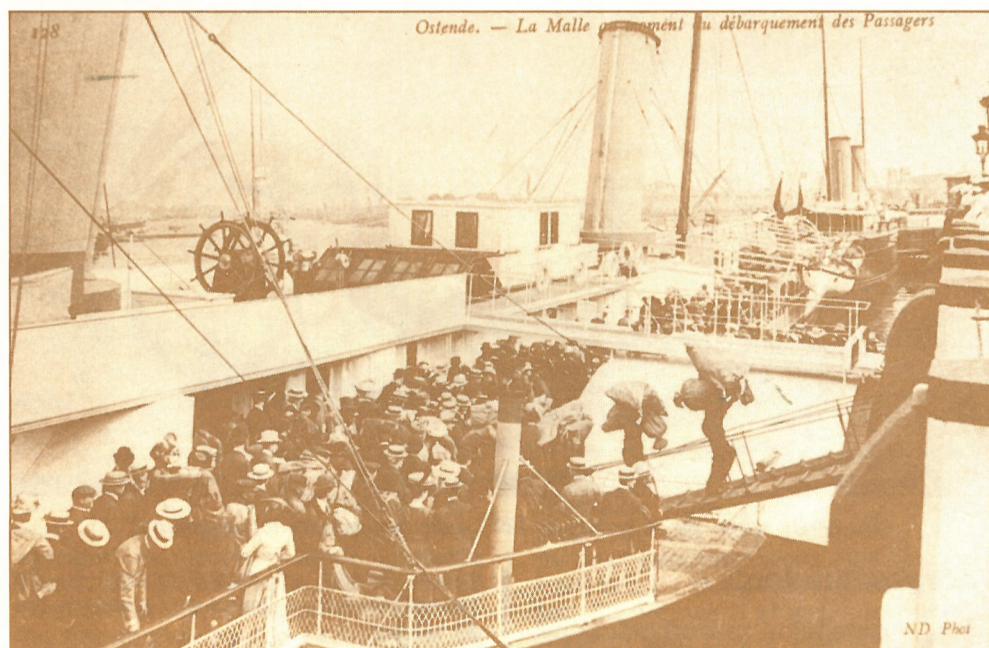
deze lijn opgeheven. Wij beschikten toen ook over MP schepen en een eigen vrachtkantoor waardoor wij op Oostende-Dover evengoed vracht konden verwerken en hiervoor niet langer op de poolpartner een beroep moesten doen.

Maar de meest ingrijpende verandering was toch wel de oprichting van de Regie voor Maritiem Transport.

## R.M.T.

Om tot een soepeler commerciële uitbating te komen werd de exploitatie van de Oostende-Dover lijn van 1 november 1971 af toevertrouwd aan de Regie voor Maritiem Transport, die werd opgericht bij wet van 1 juli 1971.

Een topprioriteit voor de nieuwe Regie was de modernisering van de vloot en daarmee samengaan de aanpassing van de haveninfrastructuur. Om tot een economische exploitatie te komen diende men dus, in de vervanging van de pakketboten en traditionele carferry's, over M.P.-schepen te beschikken die in de beste omstandigheden tegelijkertijd (trein) passagiers, personenwagens en zelfs zware vrachtwagens konden vervoeren. Door het Bestuur van het Zeewezen was in de jaren 1970-71 al een aanbesteding uitgeschreven voor



Ontscheping van passagiers en postzakken.

een aantal zeevaartlijnen die afdingen van of althans sterke bindingen hadden met de Spoorwegadministraties. De groep bestond uit de maritieme afdeling van de Britse Spoorwegen, de Armement Naval (dochter van de Franse Spoorwegen), de Stoomvaartmaatschappij Zeeland (waarin de Nederlandse Spoorwegen belangen hadden) en de Oostende-Dover lijn.

Met één van de partners, de Britse Spoorwegen, werd door het Bestuur van het Zeewezen een poolovereenkomst aangegaan. Als gevolg van deze overeenkomst werd de door ons uitgebate seizoenverbinding Oostende-Folkestone het ganse jaar operationeel. Deze verbinding werd van dan af verzekerd door twee MP schepen van de Britse Spoorwegen, de „Hengist” en de „Horsa.” Zo kregen wij in Oostende ook rol-lende vracht. Wij beschikten toen nog niet over MP vaartuigen die voor dat soort vervoer geschikt waren, terwijl het precies dat vervoer was dat een explosieve groei kende. In maart 1985 werd

de bouw van twee zulke schepen voor de Oostende-Dover lijn. Bij de indienst-stelling van deze schepen, de „Prins Philippe” (1973) en de „Prince Laurent” (1974), werd de lijn al door de R.M.T. geëxploiteerd. De vrachtcapaciteit van beide vaartuigen was evenwel nog zeer beperkt. De „Prinses Maria-Esmeralda” (1975) en het zusterschip „Princesse Marie-Christine” (1975) boden al veel meer vrachtcapaciteit. In 1978 namen wij dan de „Prins Albert” in de vaart.

Het vrachtaanbod bleef alsmear verder stijgen. Voor de marketing en commercialisering van haar vrachtvervoer deed de R.M.T. midden 1972 een beroep op S.B.A. (Société Belgo Anglaise des Ferry Boats), die al verantwoordelijk was voor de bevrachting en het kaai-beheer van de treinferrylijn Zeebrugge-Harwich. De activiteiten van S.B.A. voor de Oostende-Doverlijn werden evenwel gecommercialiseerd onder de naam Ostend Freight Line (O.F.L.). De naam is gebleven, ook toen



De „Ville de Liège” (1913), later tot autoveer omgebouwd en dan „London-Istanbul” genoemd. (collectie Capt. Van Puyvelde)

de R.M.T. in januari 1980 de exploitatie van dit vrachtkantoor in eigen handen genomen heeft.

Hetzelfde jaar kreeg de ferryafdeling van de Britse Spoorwegen een eigen rechtspersoonlijkheid onder de naam Sealink U.K. Ltd. In de loop van 1985 werd deze ferrymaatschappij dan volledig geprivatiseerd. De poolovereenkomst met de R.M.T. werd evenwel verder gezet, terwijl ook de merknaam Sealink behouden bleef voor de vloot van de aangesloten partners.

### Vlootvernieuwing

Om ook het trein-schip verkeer nieuwe impulsen te geven werden er in 1981 twee draagvleugelboten, de „Princesse Clémentine” en de „Prinses Stephanie” in de vaart genomen. Hiervoor dienden de haveninstallaties in Oostende en in Dover aangepast te worden. In de loop der jaren werd, door de R.M.T., de ganse infrastructuur in Oostende verbeterd en aangepast aan de nieuwe behoeften.

In 1982 werd door de R.M.T. de „Stena Nautica” gecharterd en in 1983 door ons aangekocht. Dit schip vaart nu als „Reine Astrid”.

In 1983 dan werd andermaal een Zweeds schip gecharterd, de „Stena Nordica” (later herdoopt als „Stena Nautica”). In 1986 werd dit chartercontract beëindigd.

Eveneens in het begin van de jaren tachtig werd de vervoerscapaciteit van een aantal van onze schepen vergroot door het aanbrengen van een tussendeck. Zo werden achtereenvolgens de „Prinses Maria-Esmeralda” (in 1985), de „Princesse Marie-Christine” (in 1985) en de „Prins Albert” (in 1986) gejumboiseerd.

Met de „Prins Filip” (1992) kreeg de R.M.T. haar eerste super-ferry.

### Nieuwe poolpartners

De poolovereenkomst met Sealink U.K. Ltd., die op 31 december 1985 verviel, werd door de R.M.T. niet verlengd. De voorwaarden voor verlenging, zoals door Sealink U.K. Ltd. voorgesteld, waren voor de R.M.T. niet aanvaardbaar. Daarom werd er een samenwerkingsakkoord met Townsend Thoresen aangegaan. Van 1 januari 1986 zijn onze vaartuigen dan onder de oranje Townsend Thoresen kleuren gaan varen. Tot de overname op 22 oktober 1979 door P & O European Ferries. Deze laatste heeft de bestaande poolovereenkomst met de R.M.T. overgenomen en zelfs een paar maal verlengd. De laatste poolovereenkomst met P & O European Ferries loopt nog tot 31 december 1993. Beide partners hebben lange tijd onderhandeld om tot een nieuwe overeenkomst te komen. Maar uiteindelijk werd door de Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven de voorkeur gegeven aan Sally Line als nieuwe poolpartner van de R.M.T. en dit van 1 januari 1994 af en voor een periode van vijf jaar.

Als gevolg van deze overeenkomst zal de R.M.T. van 1 januari 1994 af niet langer op Dover varen.

Hierdoor behoort 147 jaar Oostende-Dover lijn tot de geschiedenis.

R.H. & F.G.

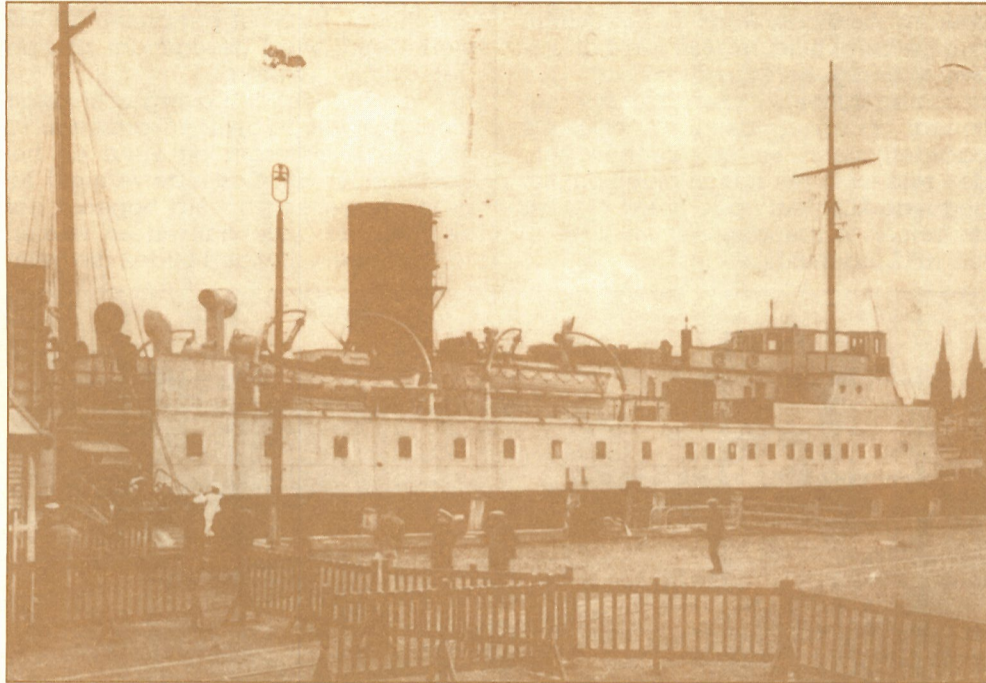
## Schepen en bruggen

Onze eerste schepen waren paddelboten, ook raderschepen genoemd. In plaats van een schroef was er aan stuur- en bakboord een groot rad dat door het water „maalde” en zo het schip voortstuwde.

Het waren echte recordbrekers. Zo haalde de „Marie Henriette” (1893) een snelheid van 22,2 knopen, het was daardoor het snelste passagiersschip ter wereld. En op de „La Flandre” werd in 1888-89 al een elektrische verlich-

Een ander klienteel zou zich aanbieden.

Op 1 augustus 1936 werd met de „London-Istanbul” het eerste autoveer van onze lijn in de vaart gebracht. Het was evenwel nog geen echte carferry zoals wij die later zouden kennen. Zo was de wijze van laden en lossen van de voertuigen gans verschillend. Langs neerklappende bruggen die op ieder voertuigdek – er waren er drie – aan stuurboord werden ingebouwd, wer-



Ons eerste autoveer, de „London-Istanbul” (1935)

(collectie F. Gevaert)

tingsinstallatie aangebracht, en dit slechts 4 jaar nadat de eerste elektrische centrale op het land te Berlijn in gebruik genomen werd. Onze „Princesse Clémentine” was het eerste Kanaalschip dat met een zendstation werd uitgerust.

Bij het begin van de eeuwwisseling kwam een nieuw type scheepsvortstuwing tot ontwikkeling, de stoomturbine-motor, gekoppeld aan sloopsschroeven. En op de scheepswerf Cockerill liep in 1905 de „Princesse Elisabeth” van stapel. Het schijnt het eerste turbine-schip geweest te zijn dat op het vasteland gebouwd werd. Het werd alleszins de snelste turbineboot ter wereld.

In de dertiger jaren kende de scheepsbouw andermaal een revolutionaire ontwikkeling met de komst van de motorschepen. Het eerste dieselschip dat wij in de vaart brachten, was de „Prince Baudouin” (1934). Niet alleen een van de meest moderne en mooiste schepen van zijn tijd, maar ook nog het snelste handelsschip ter wereld. Tijdens proefvaarten haalde het 25,25 knopen, goed voor de Blauwe wimpel.

Op de oudste schepen kon slechts van op één dek in- en ontscheept worden. Op de houten kaai waren er daarom inschepingsplatformen op drie boven elkaar liggende niveaus. Zodat bij elke waterstand aan of van boord kon gegaan worden, zonder dat de loopplank al te steil zou liggen.

De onderlinge naijver van de zeevaartlijnen om met de snelste schepen te kunnen uitpakken doofde met de jaren wel uit. Er kwamen andere prioriteiten.

den de auto's in- en ontscheept. Rekening houdend met de waterstand diende men meestal van een hoger of lager liggend dek te ontschepen dan waarop ingescheept werd. Daarom waren er in de „London-Istanbul” verbindingbanen om de auto's toe te



De „Pieter de Coninck” (1910) met achteraan op de kaai de inschepingsplatformen.

laten van het ene dek naar het andere te rijden. Dit maakte de rijmanoeuvres niet gemakkelijk, zodat de wagens aan en van boord gebracht werden door ingeschepte chauffeurs van het Zee-wezen. In de kaaimuur van de Oosteroever werden nissen aangebracht waarin de neerklappende bruggen van de „London-Istanbul” pasten. Aan de Oosteroever werden ook de nodige voorzieningen gebouwd om de autopassagiers te kunnen opvangen en om een (grondige) douane- en politiecontrole toe te laten.

De „Car Ferry” (1949), later omgedoopt

tot „Prinses Josephine Charlotte” was onze eerste echte carferry die toeliet dat automobilisten zelf met hun wagen aan- en van boord reden. Dit kon langs een inschepingsbrug en een poort in de achterzijde van het schip, hekdeur genoemd. Het was een scharnierende brug die neergelaten werd op het achterschip van de ferry.

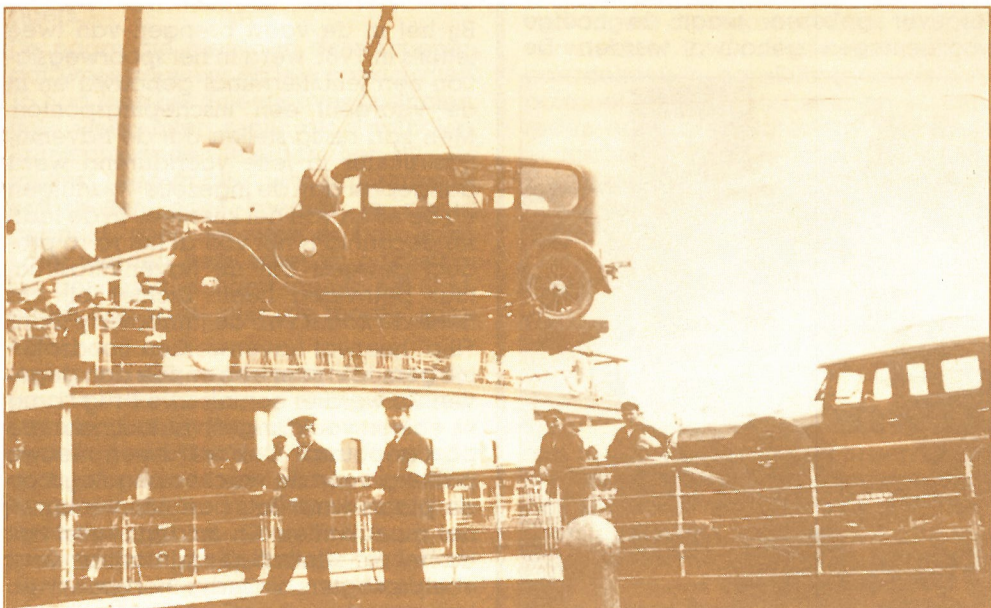
In de midden zestiger jaren had zich evenwel een nieuwe markt ontwikkeld, nl. de verscheping van vrachtwagens en opleggers. De traditionele carferries waren hiervoor evenwel minder geschikt, alleen al omdat zij slechts één hekdeur hadden, waardoor vrachtwagens al achteruit rijdend moesten inschepen teneinde bij het ontschepen, het schip vooruitrijdend te kunnen verlaten. Om economische redenen dienden de vaartuigen daarenboven een grotere capaciteit te bieden, terwijl het naast elkaar exploiteren van pakketboten en traditionele carferries te duur geworden was. Als gevolg hiervan werden er M.P. schepen (multi-purpose schepen of schepen geschikt voor meerdere soorten trafiek) in de vaart gebracht. Deze schepen hadden zowel een hek- als een boegdeur, waardoor voertuigen aan één zijde van het schip inscheepten om het bij ontscheeping aan de andere kant te verlaten. Achteruitmanoeuvres waren er dus niet langer bij. De walinstallaties dienden evenwel ook aangepast, zo moesten de landingsbruggen voertuigen van 40 ton en meer kunnen dragen. Voor Brug 2 werd ook een ander bouwprincipe toegepast. Deze brug zou niet meer op het schip steunen maar aan kabels opgehangen worden, de verbinding brug-schip werd gemaakt door een hydraulisch bewogen valreep (linkspan in het vakjargon).

Met het in de vaart brengen in 1982 van de „Stena Nautica”, later herdoopt als „Reine Astrid”, kregen wij een schip met twee laadniveaus voor vrachtwagens, wat een verdere aanpassing en uitbreiding van de walinstallaties noodzakelijk maakte.

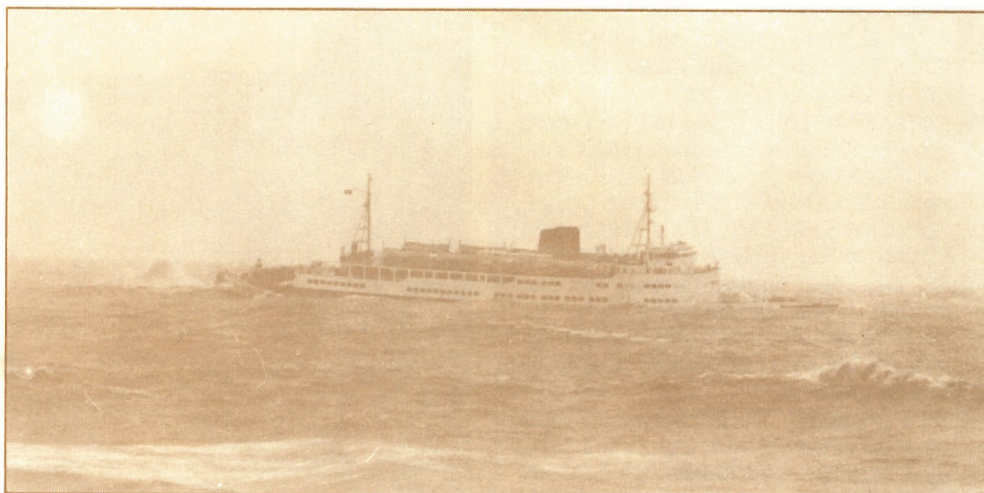
En onze laatste brug, Brug 4, die

geschikt is voor het aanleggen van jumboferries, is dan weer gans anders opgevat. Deze tweenniveaus-brug steunt enerzijds op de wal en anderzijds op een vlot. Dit vlot kan door het in- of uitpompn van water lager of hoger komen te liggen, waardoor schepen met verschillend vrijboord er kunnen aanmeren. Om de bewegingen van het schip bij het laden en lossen op te vangen en om de helling van de rijbanen binnen perken te houden, worden er nog linkspans op het schip neergelaten, die de verbinding maken tussen schip en brug.

F. Gevaert



Personenwagens werden met een kraan aan boord gebracht.



De „Roi Léopold III” vaart over bij zware storm. Onze lijn had de reputatie nog uit te varen wanneer de andere kanaallijnen alle overvaarten al afgelast hadden.

(collectie J. Berden)