

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.

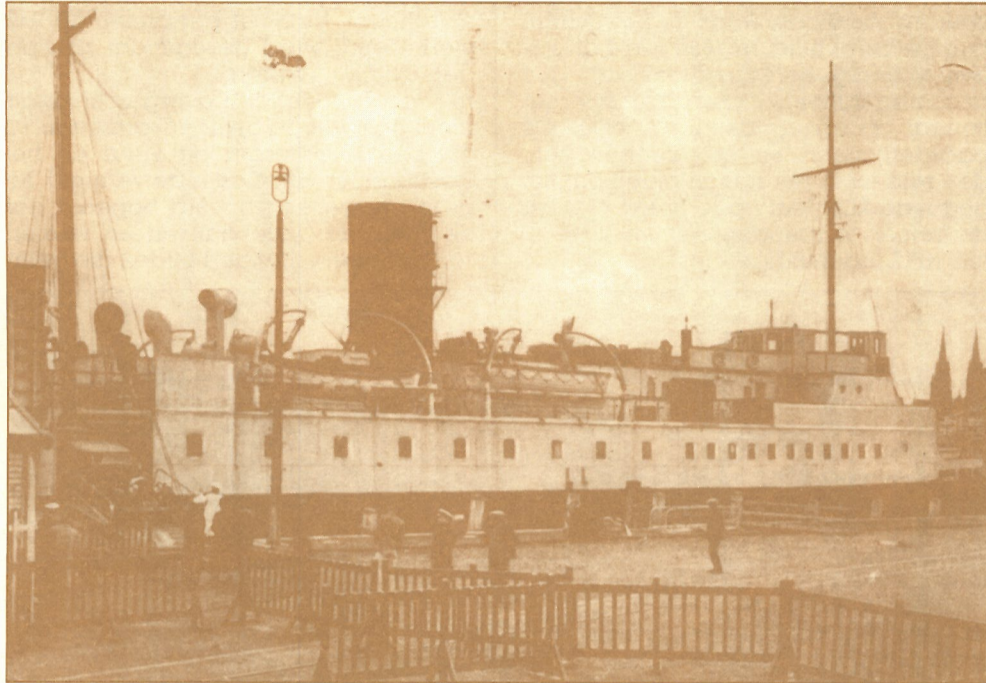
Schepen en bruggen

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.

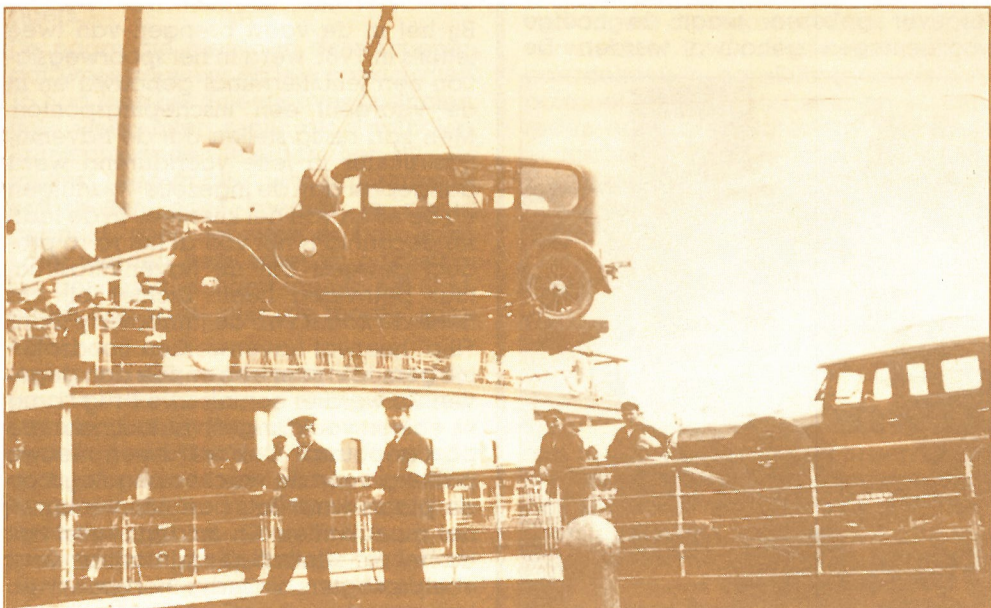
In de midden zestiger jaren had zich evenwel een nieuwe markt ontwikkeld, nl. de verscheping van vrachtwagens en opleggers. De traditionele carferries waren hiervoor evenwel minder geschikt, alleen al omdat zij slechts één hekdeur hadden, waardoor vrachtwagens al achteruit rijdend moesten inschepen teneinde 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)