

S.S. LONDON – ISTANBUL

door August GOETHAELS

VOORWOORD

Vanaf de jaren '30 verscheepte men steeds meer auto's over het kanaal. In 1930 vervoerde men tussen Oostende en Dover en visa versa 1207 voertuigen. In 1935 waren er dat reeds 4.708.

De in- en ontschepingswijze van voertuigen was toen niet erg geliefd bij de autoeigenaars.

Het laden en lossen gebeurde met behulp van een kraan, een autostel en met beschermkussens. Deze werkwijze veroorzaakte soms veel schade aan de voertuigen en was trouwens ook tijdrovend.

In 1935 besliste de Belgische regering om een autocarrier te bouwen.

Omdat in 1935 de S.S. VILLE DE LIEGE te koop was besloot de regering – door tijdsnood gedwongen – om het schip om te bouwen tot autocarrier. De romp, pas in 1929 hersteld, was nog immers in zeer goede staat.

Op 25 februari 1936 kwam de S.S. VILLE DE LIEGE aan op de Cockerill-werf te Hoboken waar de werken al op 25 juli 1936 konden beëindigd worden! Het schip werd herdoopt tot S.S. LONDON-ISTANBUL en op 1 augustus 1936 deed ze haar eerste reis Oostende-Dover als car-ferry.

S.S. LONDON-ISTANBUL GEDURENDE DE TWEEDE WERELDOORLOG

Op 17 mei '40 verlaat de S.S. LONDON-ISTANBUL Oostende met 207 reizigers aan boord. Ze heeft ook werktuigen en de stock van de scheepsbouwdiensten van het Zeewezen meegenomen.

Op 18 mei komt ze aan te Folkestone en vertrekt er op 19 mei met als bestemming Southampton met 77 reizigers aan boord.

Op 30 september vaart ze Southampton uit met nu Dartmouth als bestemming waar ze stranden er een week moet wachten op brandstof...

Op 6 november komt ze door brandstofgebrek terug in moeilijkheden in de Bristol Channel. Ze ankert voor Lyndy Island tot een sleepboot haar naar Milford brengt.

Op 11 november, toen ze op weg was naar Holyhead, komt ze in aanvaring met het koopvaardijship SANTIAGO.

BRITISH DEPOT SHIP – HEADQUATERS SHIP

De LONDON-ISTANBUL lag tot september 1941 op in de Clyde. Ze was bestemd om dienst te doen als mijnenvegerdepotschip voor de mijnenvegervloot in Scapa.

Ze werd herdoopt tot H.M.S. ALGOMA en op 16 januari '42 werd ze in Greenock terug herdoopt tot H.M.S. AMBITIOUS.

Ze vertrok op 7 februari uit de Clyde en kwam 4 dagen later aan in Scapa waar ze bleef tot 22 november.

Op 22 november '42 vertrok ze voor herstellingswerken naar Immingham waar ze bleef liggen van 29 november '42 tot 28 augustus '43. De bedoeling was dat ze dienst zou doen als depot- en recreatieschip voor de mijnenvegervloot rond IJsland.

Na haar vertrek naar Scapa deden dringende herstellingswerken de H.M.S. AMBITIOUS op 10 september opsteveneren naar Rosyth.

Op 9 januari '44 was ze terug in Scapa waar ze enkele dagen later vertrok met bestemming Lerwick om dienst te doen als depotschip voor de kunstwacht.

OPERATION NEPTUNE – DE LANDING IN NORMANDIË

De H.M.S. AMBITIOUS vaarde op 8 april '44 uit Scapa weg met bestemming Hull. Daar werd ze ingericht als "headquarters" schip voor de mijnenvegergroep "Operation Neptune".

Op 16 mei '44 vertrekt ze vanuit Hull naar de Thamesmonding om van daar haar toegewezen ankerplaats in de British Eastern Task Force in te nemen.

Op 19 juli '44 lag ze gemeerd in de Mulberryhaven (1) van Arromanches en op 24 oktober lag ze in Le Havre.

Op 21 december '44 voer ze naar Portsmouth wat het einde betekende van haar taak voor de Franse kust.

Op 28 januari '45 is de H.M.S. AMBITIOUS Portsmouth uitgevaren met als bestemming Terneuzen. Daar deed ze dienst als Headquarters schip voor de mijnenvegervloot.

Op 16 juli werd ze door de British Royal Navy bedankt voor haar diensten.

Ze kreeg terug haar naam S.S. LONDON-ISTANBUL en deed haar eerste naoorlogse reis tussen Oostende en Dover op 22 oktober 1945.

DE NAOORLOGSE PERIODE

De S.S. LONDON-ISTANBUL deed geregeld de overtocht tussen Oostende en Dover. In de zomer van 1949 werd ze gecharterd door British Rail voor de route Folkestone-Calais, maar wegens motorpech moest ze deze dienst in het begin van september '49 staken. Ze werd gesloopt in 1951.

ANDERE GEGEVENS

Lengte	91,50 meter
Breedte	10,97 meter
Diepte ledig	4,42 meter
Diepte geladen	3,15 meter
Snelheid	21 knopen
Garages op 3 dekken	
Ontschepingsstelsel : 4 ophaalbruggen op 3 dekken	
Verbinding tussen de garagedekken: 2 vaste hellingen van 25 %	
Laadvermogen : 100 auto's en 250 passagiers	
Machines : 3 turbines (1 hoge druk en 2 lage druk)	

Het is de enige Belgische staatspakketboot die aan beide wereldoorlogen heeft deelgenomen.
Tijdens W.O.I als hospitaalschip (VILLE DE LIEGE)
Tijdens W.O.II met diverse opdrachten zoals hierboven beschreven.

BRONNEN

- Short sea, long war door John S. WONSOR.
- Ferries of Dover door John HENDY.
- Ferries of de English Channel door Miles COWSILL.
- European Ferry Scene.
- België, zeevarende natie.
- Vijfkwart eeuw Male door F. GEVAERT.
- De Oostende Dover krant.
- Oostende Dover Folkestone door R. BORREY.
- De Dover-Ostend line door John HENDY.
- De geschiedenis van onze nationale zeevaartlijn van haar bestaan tot nu.
- IIIde internationaal congres van de zee, verslagen Oostende, 18 tot 22 juni 1946.
- Dover to Ostend.
- Eeuwfeest van de lijn Oostende-Dover 1846-1946 door A. BURBURE DE WESENBEEK.
- Motor Ferry LONDON-ISTANBUL.
- Crossing the Channel door Roy HENDERSON.
- Schuttevaer.

- (1) Kunstmatige haven, gemaakt van phoenix units of mulberries (holle kubusvormige elementen in gewapend beton).

BEZOEKT ONZE THEMATENTOONSTELLING t/m 09 JANUARI 2000

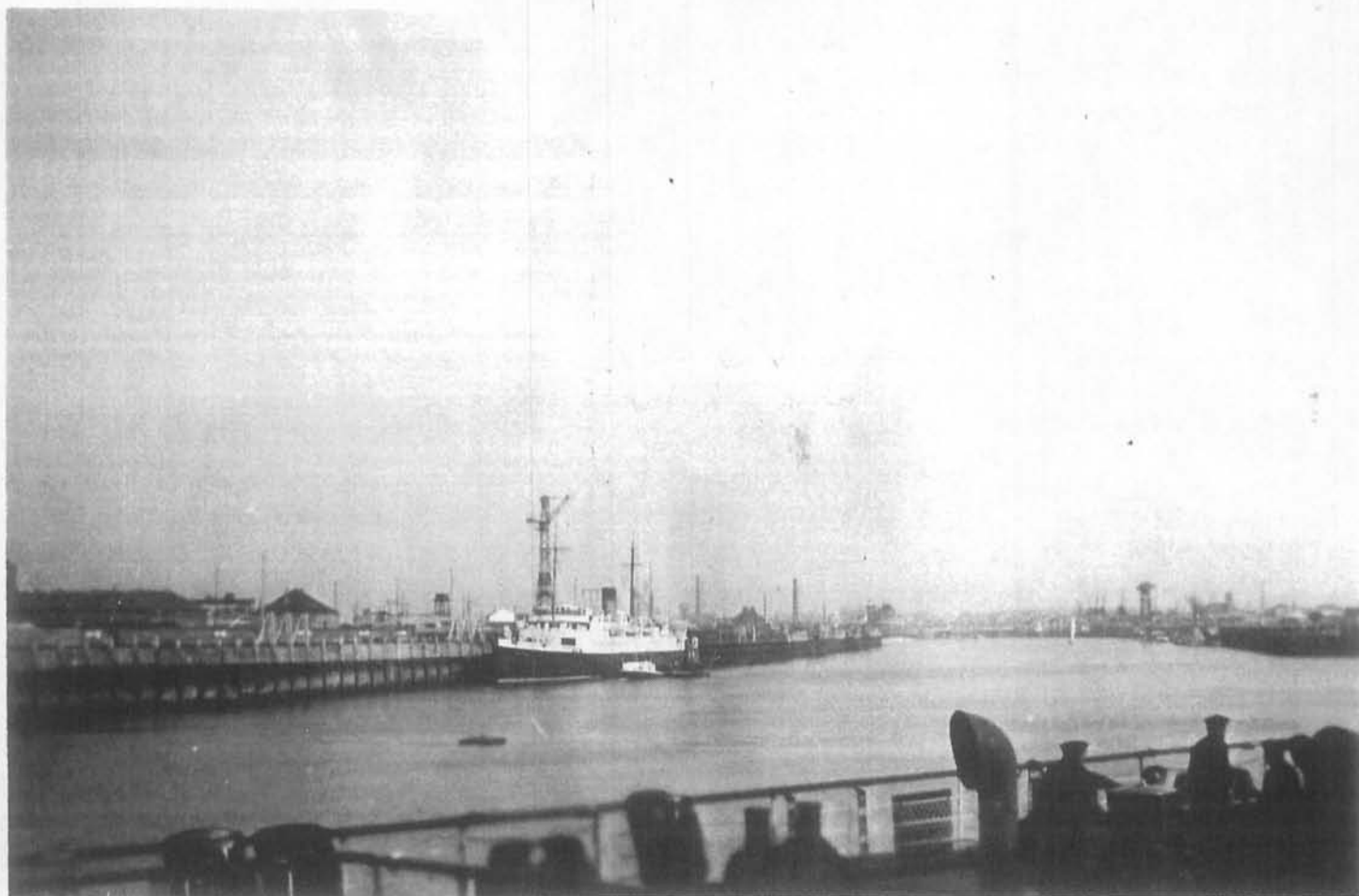
GYMNASTIEK IS EEN SYMFONIE VAN BEWEGINGEN

INGERICHT DOOR KVGO-TURNEN

- elke zaterdag
- van 30 oktober t/m 07 november (gesloten 1 en 2 november)
- van 26 december t/m 02 januari 2000 (gesloten 28 december en 01 januari 2000)

telkens van 10u tot 12u en van
14u tot 17u

S.S. "LONDON-ISTANBUL".



De aanlegplaats van de S.S. LONDON-ISTANBUL was aan post 11, aan de oosteroever, achter de werkhuizen van het Zeewezen.



Enkele voertuigen staan klaar voor inscheping.