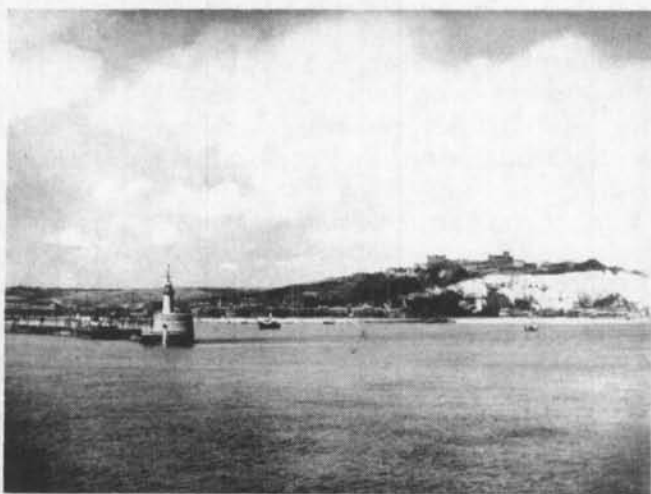


door Ferdinand GEVAERT

## DOVER NOSTALGIE



Op 31 december 1993 om 13u30 verliet de m.s. Prins Filip van de Oostende-Doverlijn de haven van Oostende om de laatste, ultieme, geregelde verbinding Oostende-Dover te maken met aankomst te Dover Eastern Docks, Car Ferry Terminal, om 16u30 plaatselijke tijd.

Deze afvaart betekende het einde van een tijdperk voor Oostende, om het een naam te geven, het "Oostende-Dover tijdperk". Vanaf 1 januari 1994 varen de schepen en jet-foils van de R.M.T. niet meer op Dover maar op Ramsgate, onder de nieuwe noemer "Oostende Lines".

Sinds zowat de vroege tweede helft van de zeventiende eeuw bestond er een min of meer regelmatige scheepvaartdienst tussen Oostende en Dover waarop post en passagiers ingescheept werden zodat 31 december 1993 het einde betekende van 350 jaar Oostende-Dover.

In het nummer van "De Plate" van januari 1993 publiceerden we een bijdrage onder de titel "Het einde van een era" naar aanleiding van de laatste "trein-schip-trein" verbinding tussen Oostende en Dover Western Docks". Toen schreven we dat op 24 oktober 1992 het laatste woord geschreven werd van een hoofdstuk van de O-D lijn. Niets concreets liet toen vermoeden dat een jaar later het slotwoord zou geschreven worden en dat het voorwoord van een andere geschiedenis, hopelijk een lange, op de schrijftafel zou liggen.

Veel Oostendenaars en mensen uit omliggende, om niet te spreken over ver in het hinterland, en voornamelijk onze "malegasten" hebben herinneringen aan Dover. Hetzij als begin en einde van een vakantie in Groot-Brittannië, een jarenlang verblijf tijdens oorlogsjaren, het doel van een "shopping-trip", een uitstap naar Londen of het graafschap Kent of een pauze in het vaarschema Oostende-Dover-Oostende.

Wanneer onze "malegasten" herinneringen ophalen spreken ze steeds van o.m. "Hollyer de jood", "Mouche", "de apothekeresse", Snargate

street, "Elisabeth's" (de tea-shop op het marktpleintje van Dover), Geerings de boekhandel, Tesco, Marks en Spencers, de Coö rechtover de Post, Booth's, Cream Puff en andere cosmetica, en verschijnt er een zweempje heimwee in hun ogen, of is het een glinstering ?

De "shoppers" herinneren zich nog hoe ze bepakt en beladen de hoge steile trap van de stationsingang van de Marine Station opzwoegden om dan langs een eindloze, lange smalle gang terug trappen te bereiken die afdaalden naar de stationsperrons en verder naar de inschepingshall. Aldaar werden ze opgewacht door een geuniformd persoon die hen een "Embarcation Card" in de hand duwde die men, met halsbrekende toeren, moest invullen. En dan aanschuiven tot bij een hoge lessenaar waarop een "Immigration Officer" troonde die neerkijkend, en wantrouwig, toelating gaf "om het land te verlaten". Om dan, verder zeulend met de zware en volumineuze lasten, voorbij de tolbeambten, "Custom Officers", te schuiven op weg naar de verafgelegen steile gangway (loopplank). Om dan eenmaal aan boord, heigend een plaatsje te zoeken op de stampvolle pakketboot.

't Is voorbij, er rest alleen nog nostalgie.

# OOSTENDE-DOVER

HORAIRE DES TRAVERSEES  
UURTABEL DER OVERTOCHTEN. TIME TABLE OF CROSSINGS  
FAHRPLAN FÜR DIE ÜBERFAHRTEN

3heures de traversée par  
PROUITS à TURBINES      3Uren Overvaart met  
TURBINE PAKKETBOOTEN      3hours de traversée mit  
TURBINE STEAMERS      3½ Uuren See-fahrt mit  
TURBINE DAMPFERN

1920 DEPART VERTREK DEPARTURE ABFAHRT			1920 DEPART VERTREK DEPARTURE ABFAHRT		
SEPTEMBRE	10 30	14 15	SEPTEMBER	SEPTEMBER	11 15
LUNDI 13	STAD ANTWERPEN	VILLE DE LIÈGE	MAANDAG 13	MONDAY 13	PRINCESSE ELISABETH
MARDI 14	PRINCESSE ELISABETH	STAD ANTWERPEN	DINSDAG 14	TUESDAY 14	VILLE DE LIÈGE
MERCREDI 15	VILLE DE LIÈGE	PRINCESSE ELISABETH	WOENSDAG 15	WEDNESDAY 15	STAD ANTWERPEN
JEUDI 16	STAD ANTWERPEN	VILLE DE LIÈGE	DONNERDAG 16	THURSDAY 16	PRINCESSE ELISABETH
VENREDI 17	PRINCESSE ELISABETH	STAD ANTWERPEN	VRIJDAG 17	FRIDAY 17	VILLE DE LIÈGE
SAMEDI 18	VILLE DE LIÈGE	PRINCESSE ELISABETH	ZATERDAG 18	SATURDAY 18	STAD ANTWERPEN
DIMANCHE 19	STAD ANTWERPEN	VILLE DE LIÈGE	ZONNAG 19	SUNDAY 19	PRINCESSE ELISABETH

DE DOUVRES - OOSTENDE      VAN DOVER NAAR OOSTENDE  
 FROM DOVER TO OOSTEND      VAN DOVER NAAR OOSTENDE



Oostende-Dover, uurtabel 1920



1993 - Dover Western Docks, het ingangsgebouw van de Marine Station aan de Lord Warden Square, met rechts de overdekte spoorovergang

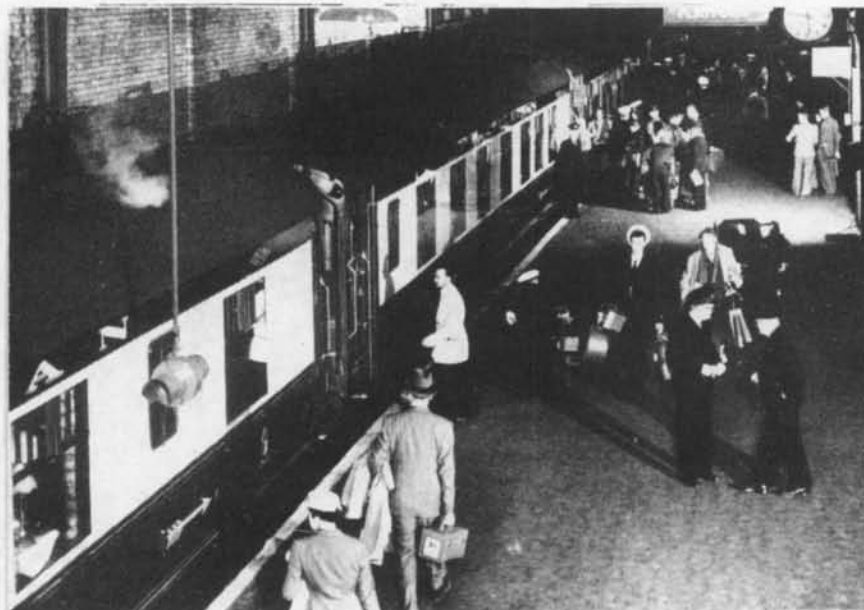


1993 - Dover Western Docks, Marine Station, de verlaten en desolate lange spoorovergang leidend naar de sporperrons en inschepingshal.



1993 - Dover Western Docks, Marine Station, sporperron 5 met de "jet-foil train" naar Londen-Victoria. Bemerkt het signalisatiebord "Dover-Oostende" en de verhoogde spoorovergang naar de vlottende jetfoilterminal.

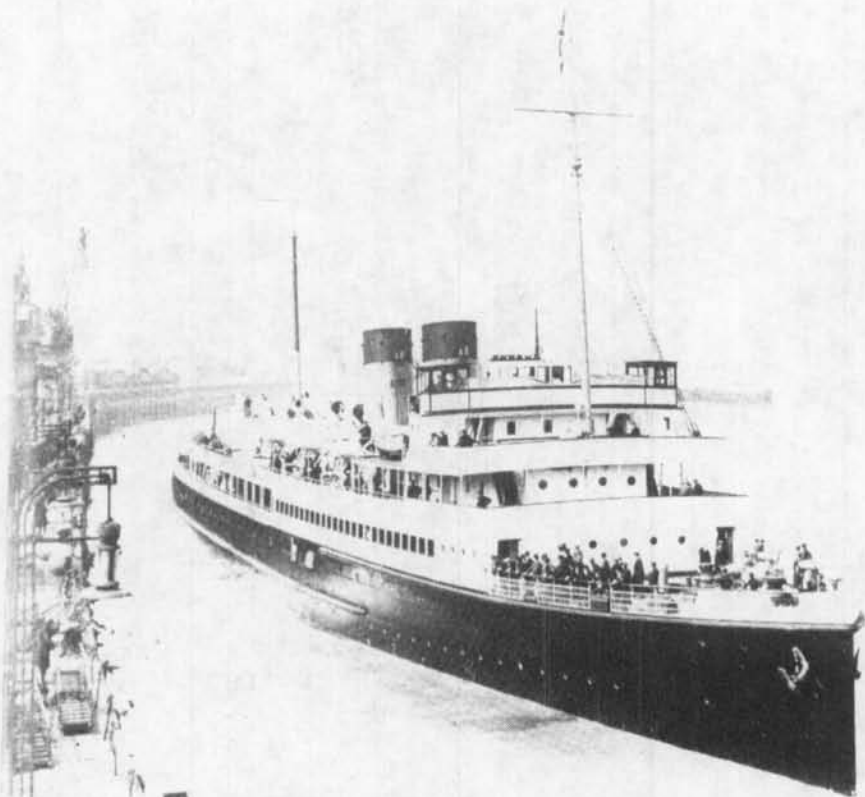




1958 - Dover Western Docks, Marine Station, reizigers stappen in op de "Golden Arrow", (treinverbinding Parijs-Londen).



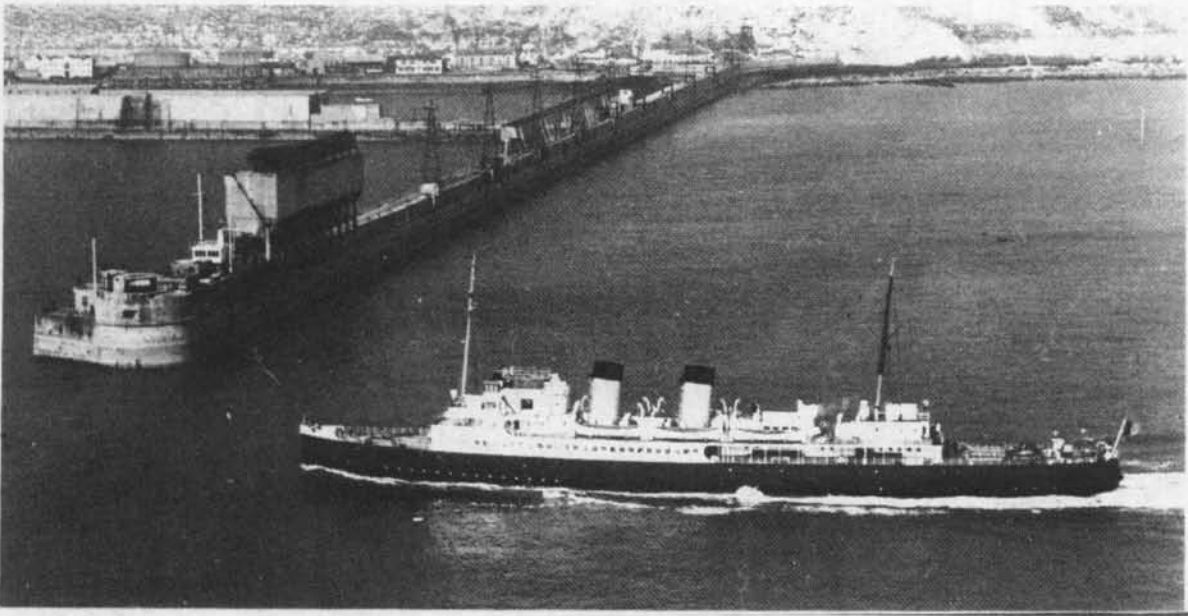
1955 - Dover Western Docks, Marine Station, de "Golden Arrow" stoomt het station uit, richting Londen-Victoria.



1930 - het t.s. "Prinses Astrid" meert aan te Dover Western Docks, (Admiralty Pier).



1934 - het m.s. "Prince Baudouin" gemeerd aan de Admiralty Pier te Dover



1950 - het t.s. "Prince Charles" vaart de "Eastern Entrance" binnen (oostelijke toegang tot de haven van Dover). Op de Eastern Arm (oostelijke havendam) bemerkt men de kolenbunkerinstallatie van de Royal Navy (Britse vloot), eertijds geïnstalleerd om de oorlogsbodems rechtstreeks te bevoorraden door middel van een kabelspoor vanuit het kolenbekken in het onmiddellijk hinterland. De installatie werd enige tijd later gesloopt.



1993 - De vlottende jetfoilterminal van de jetfoildienst Oostende-Dover van de Regie voor Maritiem Transport. De terminal lag sinds 1983 gemeerd aan het landwaartse uiteinde van de Admiralty Pier te Dover en werd begin januari 1994 verslept om gemeerd te worden te Ramsgate, de nieuwe aanleghaven in Engeland.

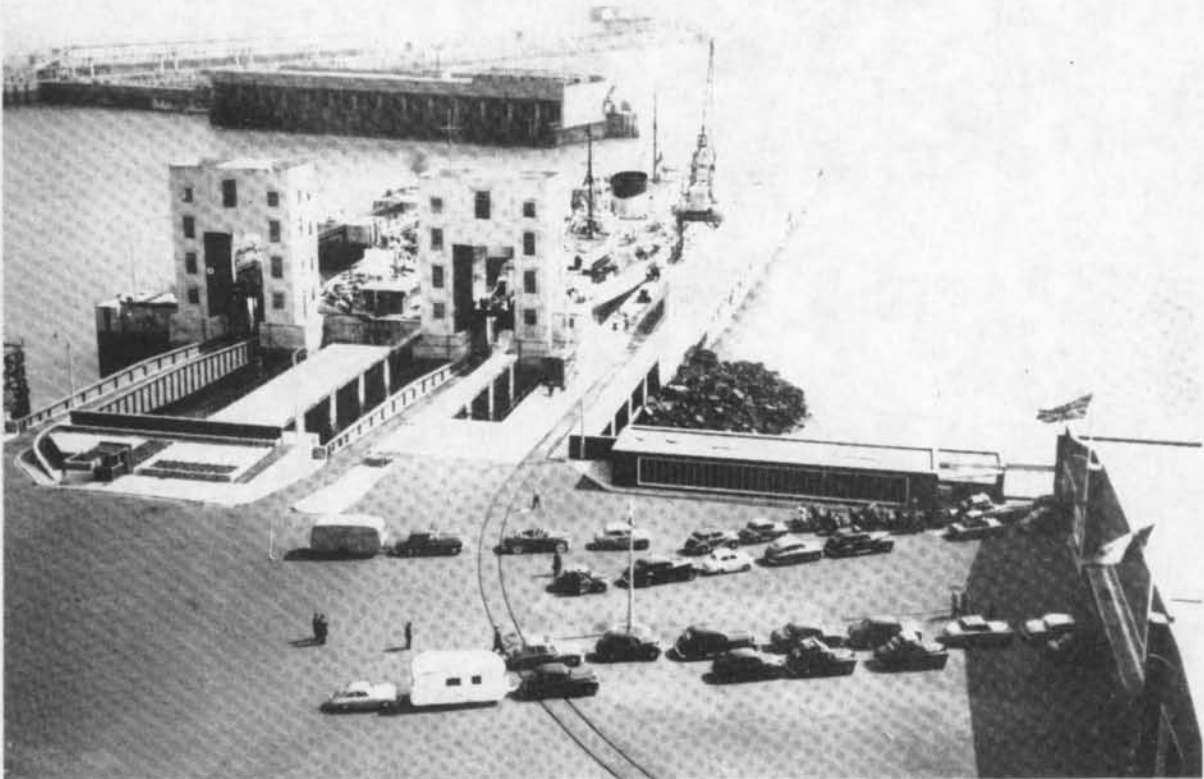




1975 - de carferry m.s. "Roi Baudouin" bij het verlaten van de haven van Dover via de Western Entrance, de westelijke haventoeegang (tussen de Admiralty Pier en de Detached Mole - de afgescheiden havenmuur. In de achtergrond de witte klippen met Dover Castle.



1975 - de pakketboot m.s. "Prinses Paola" stevent naar de westelijke haveningang van Dover. In het midden de Detached Mole. Helemaal in de achtergrond de Shakespeare Cliff waar ooit de eerste proefboringen voor een kanaaltunnel werden uitgevoerd.



1955 - Dover Eastern Docks, Car Ferry Terminal, met de twee in- en ontschepingsbruggen gebouwd in 1952-1953. De terminal werd op 30 juni 1953 in gebruik genomen. Op de voorgrond pas ontschepte voertuigen die aanschuiven aan de Customs Examination Hall (onderzoekhal van de toldiensten) om er te worden onderzocht. Links in de achtergrond de Eastern Arm en midden in de achtergrond de Eastern Entrance. Bemerkt de kolenbunkerinstallatie.



1955 - Dover Eastern Docks, zicht op het Car Ferry Terminalgebouw en de parkeerlanen voor de voertuigen die wachten op inscheping. In de achtergrond de m.s. Prinses Josephine Charlotte, autoveerboot van de Oostende-Doverlijn, gemeerd aan Berthe No. 2, brug nr. 2.





1955 - Dover Eastern Docks, Car Ferry Terminal, zicht in de Customs Examination Hall, de douanehal waar de ontscheepte voertuigen en inzittenden aan een grondig onderzoek werden onderworpen door de douane op zoek naar "contreband", smokkelwaar, en andere niet toegelaten invoerartikelen (o.m. levende huisdieren). Zoals men kan bemerken ging men grondig te werk, o.m. de motorkap open en indien er vermoedens waren reed men het voertuig over een inspektiepunt, desnoods haalde men het voertuig uit elkaar.



1958 - Dover Eastern Docks, de gloednieuwe carferry van de O-D lijn, de "Artevelde", in uitvoering van het aanlegmanoeuver. Links bemerkt men de "Camber" en de vooruitspringende schuilplaatsen voor snelboten van de Royal Navy (MTB-pens) Deze pens vormden een grote hindernis voor het veilig benaderen van de aanlegposten. Er werd bij zwaar weer herhaaldelijk averij gemaakt zodat de wrijfhoutenconstructie aldaar dra de naam "Golden Corner" kreeg, om reden van de bedragen die moesten betaald worden aan de havenautoriteiten voor het herstel van schade aan de haveninstallaties (Dover Harbor Board).

Korte geschiedkundige kalender van de diensten op Dover van de Oostende-Doverlijn

- 4 maart 1846 eerste overtocht Oostende-Dover van een pakketboot van de Belgische staat.
- 1863 begin Belgisch monopolie van 100 jaar voor het vervoer van post tussen België en Groot-Brittannië.
- Maart 1873 vervoerakkoord tussen de Belgische Staat en de Cie. Internationale des Wagons-Lits (internationale treinen).
- 1909 bouw van de Marine Station op de Admiralty Pier te Dover Western Docks.
- 14 oktober 1914 (W.O. 1). De laatste pakketboot wijkt uit van Oostende naar Groot-Brittannië.
- 1919 hervatten van pakketbootdiensten op Dover.
- 1 augustus 1936 in vaart brengen van de eerste autoveerboot tussen Oostende en Dover, het schip meert aan in de Western Docks.
- September 1939 pakketbotendienst naar Dover opgeschort, schepen varen naar Folkestone. Dover wordt vlootbasis.
- 18 mei 1940 (W.O. 2). De laatste pakketboot wijkt uit naar Groot-Brittannië.
- 23 oktober 1945 hervatten pakketbotendienst naar Folkestone.
- 1946 hervatten diensten op Dover.
- 3 juli 1949 in lijn brengen van eerste carferry op Dover, meert in Western Docks.
- 30 juni 1953 nieuwe carferryinstallaties in gebruik genomen in de Eastern Docks te Dover.  
Carferry's varen naar Dover Eastern Docks (D.E.D.)  
Pakketboten naar Dover Western Docks (D.W.D.)
- 28 juni 1974 een eerste carferrybrug wordt in dienst genomen op de Admiralty Pier te D.W.D., start van de M.P.-diensten naar D.W.D., die zowel treinreizigers (trein-schip-trein verbindingen), voetpassagiers als voertuigen inschepen.  
De klassieke carferrydiensten blijven varen op D.E.D.  
De klassieke pakketboten verliezen hun functie en worden geleidelijk uit de vaart genomen.
- 31 mei 1981 start jetfoildienst op D.W.D.



Oostende-Dover zelfklevers 1965/1985

- |                  |   |
|------------------|---|
| 1 januari 1986   | MP-schepen lossen en laden geen voertuigen meer te D.W.D.; ont- en inschepen aldaar nog slechts treinreizigers. Lossen en laden voertuigen te D.E.D. (varen eerst naar D.W.D. voor ont- en inschepen van treinreizigers, dan naar D.E.D.. voor lossen en laden voertuigen, om vandaar te vertrekken naar Oostende.<br>Jetfoils varen verder naar D.W.D. |
| September 1987   | laatste pakketboot, m.s. Prinses Paola, uit de vaart genomen, vaarde nog slechts tijdens de zomer.  |
| 1992             | laatste klassieke carferry uit de vaart genomen.  |
| 24 oktober 1992  | laatste "trein-schip-trein" verbinding naar D.W.D. De jetfoils varen verder naar D.W.D. De schepen varen nog uitsluitend op D.E.D.  |
| 31 december 1993 | laatste overtochten van schepen en jetfoils naar Dover.   |
| 1 januari 1994   | start "Oostende Lines", diensten op Ramsgate.   |