

## HET EINDE VAN EEN "ERA"

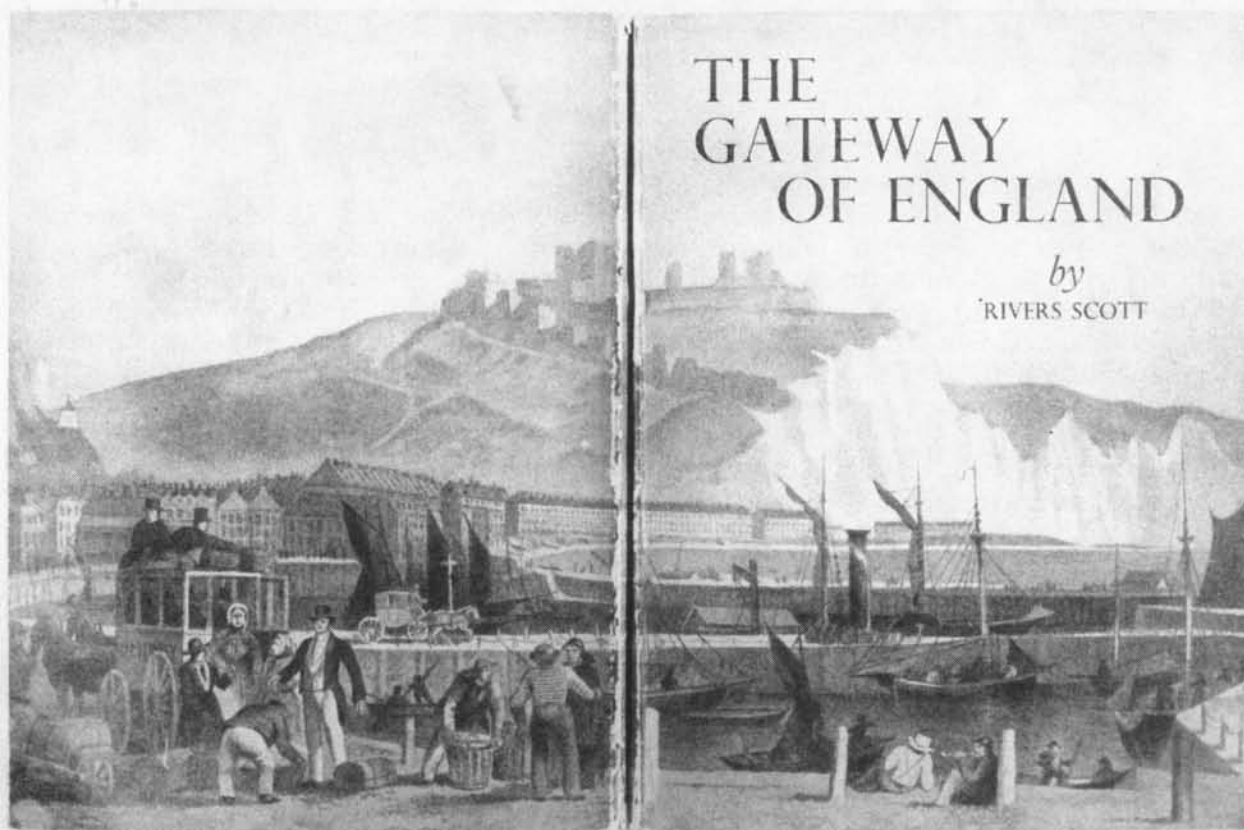
door Ferdinand Gevaert

4 oktober 11. vertrok om 13u15 voor het laatst een schip van de Oostende-Doverlijn uit de haven van Oostende met bestemming de "Western Docks" te Dover. De ultieme "trein-schip-trein" verbinding werd verzekerd door het m.s. "Prinses Maria Esmeralda". Voortaan zullen alleen de twee jetfoils van de O-D lijn nog aanmeren aan de Admiralty Pier te Dover Western Docks, alwaar ze rechtstreeks aansluiting geven op de spoorweg.

Wie voortaan per schip vanuit Oostende naar Groot-Britannië reist en na ontschepping te Dover verder per trein andere bestemmingen wil bereiken zal zich twee busritten en een slalom doorheen het Doverse carferrystationscomplex moeten getroosten, tussen de aanlegplaats van de schepen in de Eastern Docks en het spoorwegstation Dover Western Docks.

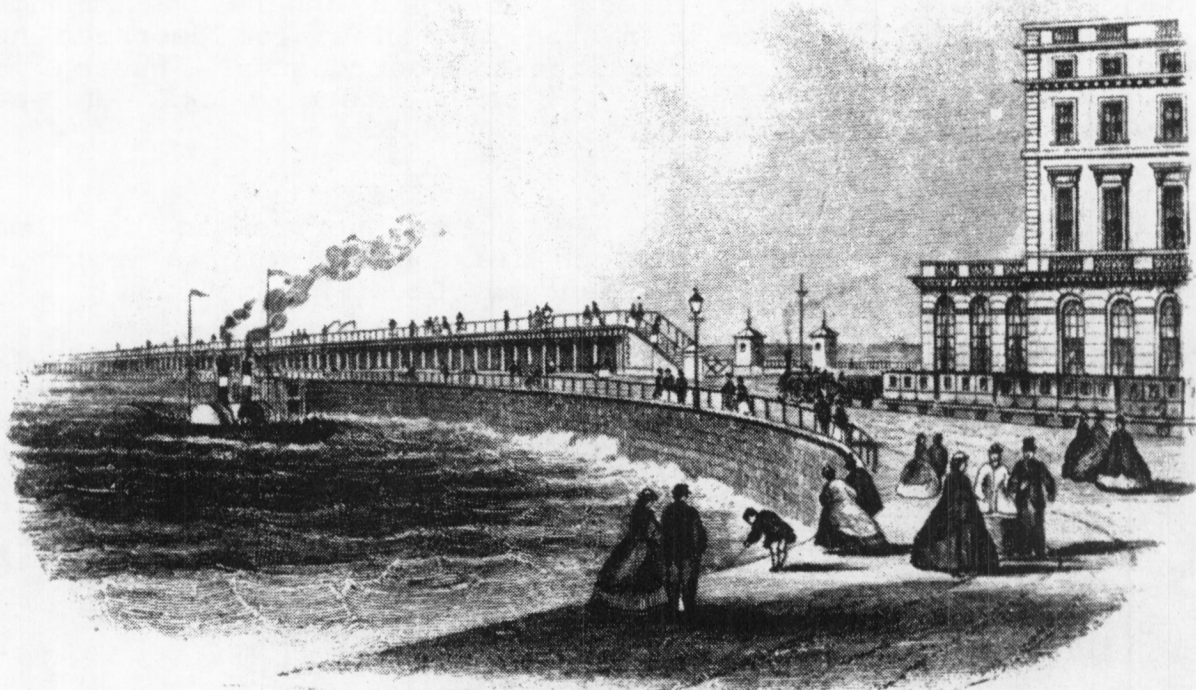
Vanuit dit station, gelegen op de Admiralty Pier in de onmiddellijke omgeving van de aanlegkaai, vertrekken de "boat trains". Dit zijn specifieke treinen die Londen Victoria verbinden met Dover Western Docks, vroeger genaamd "Dover Marine".

Ofwel kan men zich met dezelfde animo begeven naar het station Dover Priory, alwaar er minder snelle stoptreinen verbinding geven met Londen. Deze treinen rijden via Canterbury East en Chatham naar London Charing Cross en doen er heel wat langer over dan de boat trains.



Een onmiddellijke rechtstreekse spooraansluiting te Dover is er reeds sinds het prille begin van de staatszeevaartlijn Oostende-Dover. Opgericht bij (eentalige franse) wet van 9 juli 1845 werd de eerste overtocht van de "Service des paquebots à vapeur" tussen Oostende en Dover gemaakt op 4 maart 1846 (1).

Sinds 1841 bestaat er een spoorlijn tussen Londen en Dover, aangelegd door de Londen, Chatham and Dover Railway Cy., (2). Te Oostende bestaat er sinds 1838 een spoorweg naar Brussel. Wat voor de Belgische staat een aanleiding was om een staatszeelijn in te richten tussen Oostende en Dover. Als het ware een "spoorbrug" over het Kanaal als onderdeel van de spoorlijn Brussel-Londen.

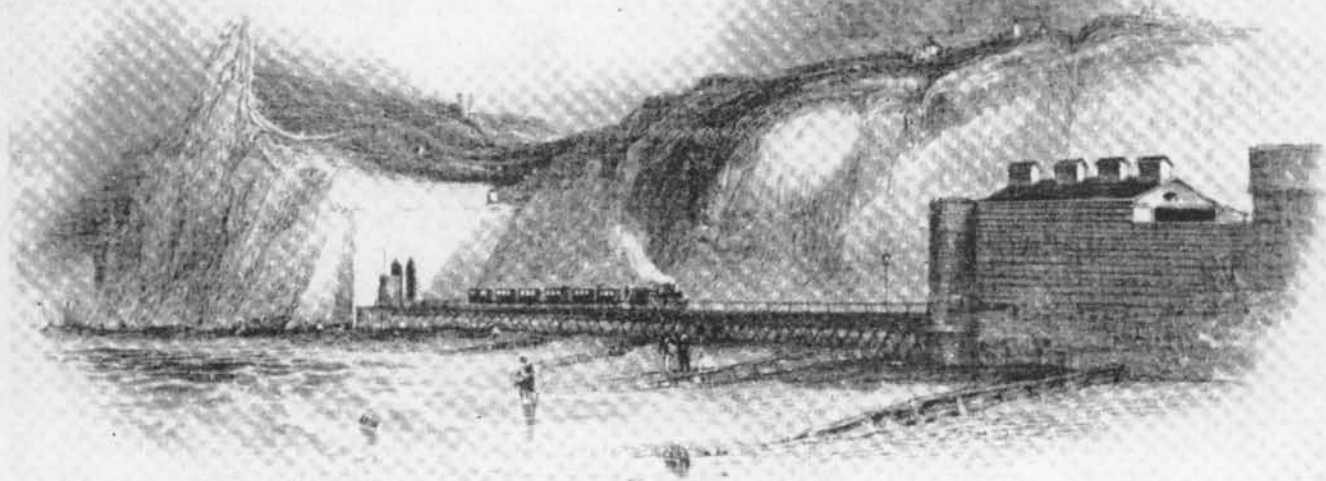


Te Oostende moesten de reizigers met bestemming Londen afstappen van de trein in het spoorwegstation "Oostende-Stad" (nu te situeren aan het rondplein ter hoogte van de "Mercator") (3). De reizigers moesten alsdan te voet - met kruier voor het reisgoed - of per koets de aanlegsteiger van de pakketboten, gelegen aan de havengeul ter hoogte van de Visserskreek, bereiken. Alwaar kon worden ingescheept (4).

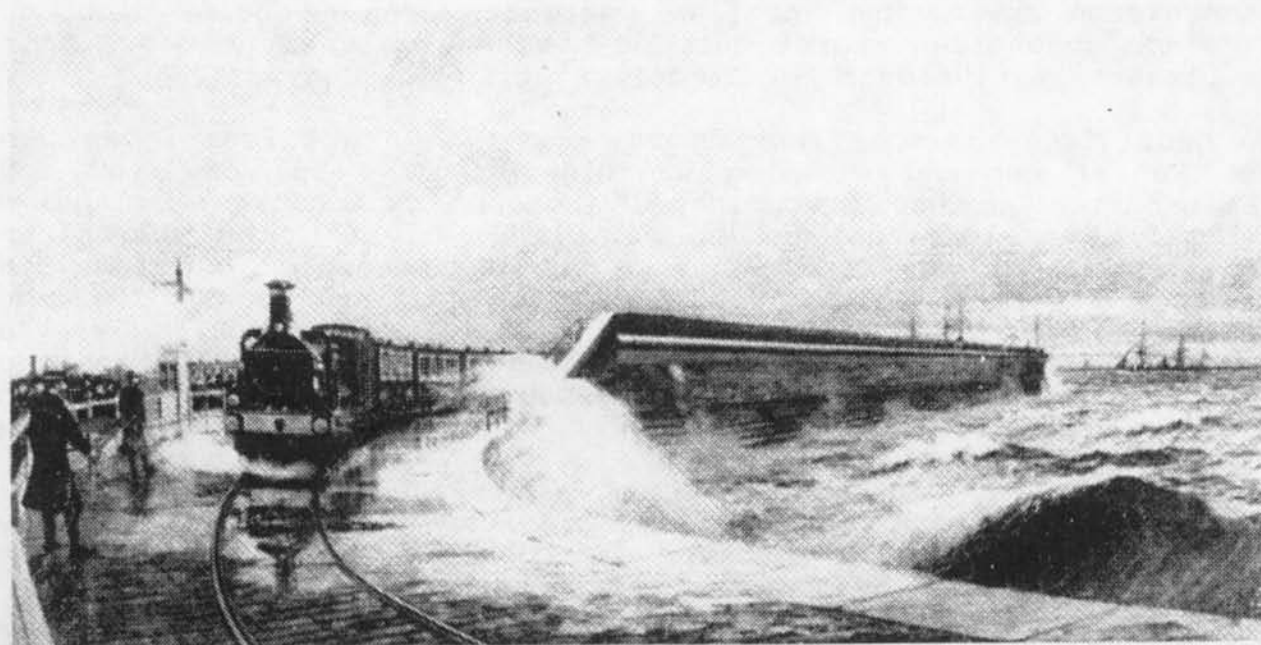
Te Dover reed, en rijdt, de trein tot op de Admiralty Pier waar de maalboten aanmeerden. De Admiralty Pier is gelegen ten westen van het stadsmidden van Dover.

Te Oostende kwam er wijziging toen er in 1871 een verbindingsspoor werd aangelegd tussen het spoorwegstation Oostende-Stad en het toenmalig nieuw Zeestation (huidige inplanting) (5). Toen eerst kon men spreken van een "trein-schip-trein" verbinding.

In 1893 bouwde men te Dover de Prince of Wales Pier zodat de aanlegposten, die toen nog openlagen naar het oosten, meer beschermt werden. De posten kwamen alsdan te liggen in de Inner-Harbour (binnenhaven).



De spoorverbinding van de South Eastern Railway, rechts de Admiralty Pier, links Shakespeare Cliff waar de lijn in een tunnel verdwijnt (omstreeks 1870, door onbekende kunstenaar).



1865 een passagierstrein verlaat de Admiralty Pier, richting Shakespeare Cliff. Schilderij door Howard GEACH.



In 1895-1909 werd de Eastern Arm en de Southern Breakwater gebouwd waarbij zich de buitenhaven van Dover vormde (Outer-Harbour). De uiterste oostelijke hoek werd de "Admiralty Harbour" (vlootbasis) welke plechtig ingehuldigd werd op 15 oktober 1909 door de toenmalige Prince of Wales, die later koning werd (King George V) (6).

In 1909 werd op de Admiralty Pier, na verleng in 1870, het huidige spoorwegstation Dover Marine, nu Dover Western Docks, gebouwd. Net vóór W.O.1 werd de bouw voltooid.

Sinds 1936 is er een autoveerdienst tussen Oostende en Dover, waarbij in de eerste periode (1936-1953) de autovervoerders uit Oostende aanmeerden aan de Admiralty Pier te Dover. Deze toestand zou duren tot 30 juni 1953, toen de Car Ferry Terminal, gebouwd in de Eastern Docks, in gebruik werd genomen. Vanaf dan voeren de carferries uitsluitend op deze installaties. De zuivere passagierschepen (maalboten, pakketboten, mail boats, mail packets) maakten, uiteraard, verder gebruik van de Admiralty Pier, waar er aansluiting was op de spoorweg.

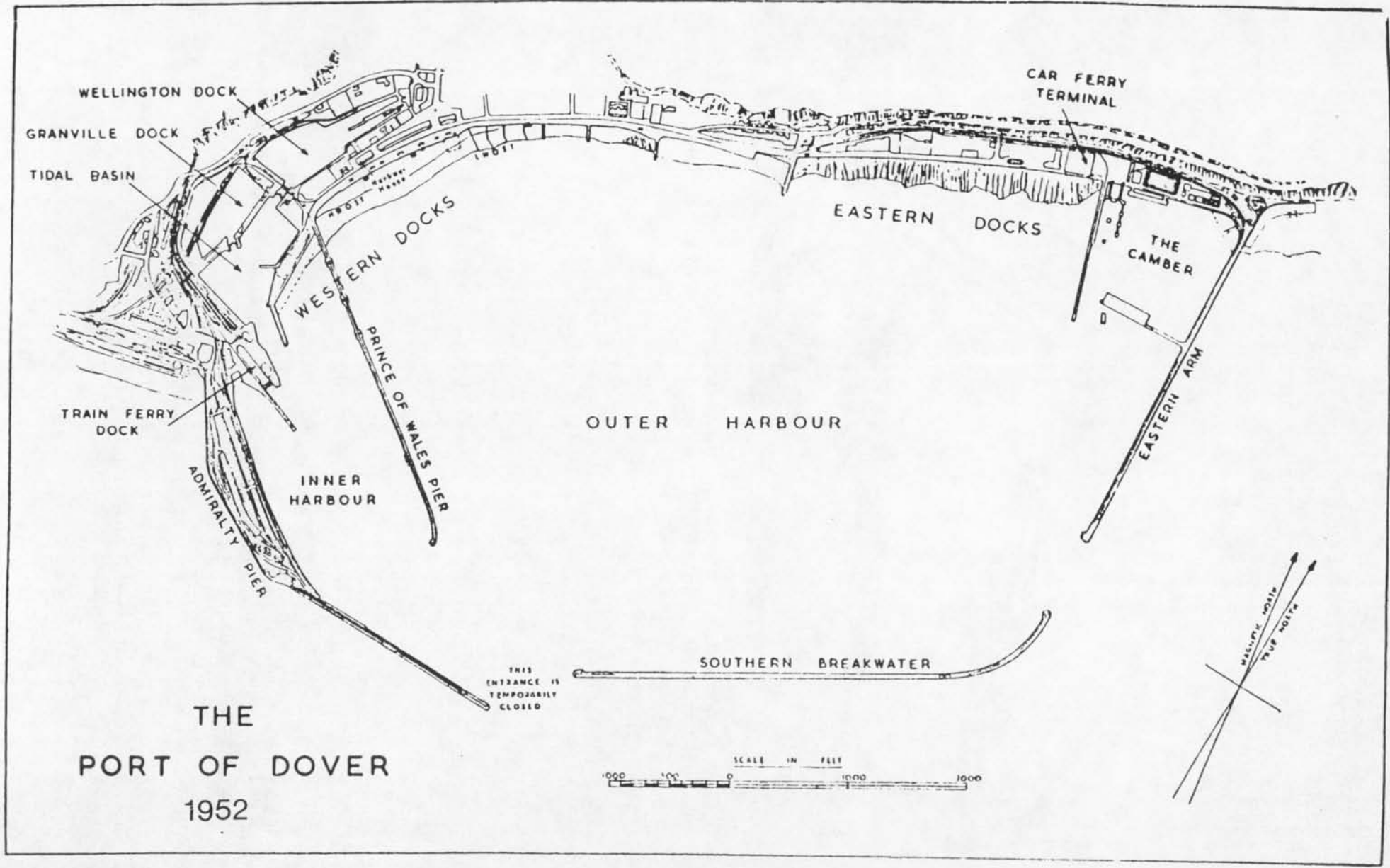
Het Zeewezen, de toenmalige beheerder van de O-D lijn, had in theorie en praktijk twee onderscheiden diensten, de Pakketboten- en Carferrydienst. Daar de diensten, uurregelingen en vaarschema's zodanig anders waren dan op de pakketboten, ontwikkelde er zich op de carferry een ander klimaat en voor de bemanning een ander leefpatroon.

De Pakketbotendienst had de specifieke functie de treinverbindingen te verzekeren, met het vervoer van de "treinreizigers" en andere "voetpassagiers". De Carferrydienst vervoerde uitsluitend voertuigen (personenwagens) en de ingezetenen ervan. Meer nog, te Oostende waren de beide diensten fysisch gescheiden, eerst door de havengeul, later na W.O.2 door de Visserskreek, alwaar het Carferrystation gelegen was (8).

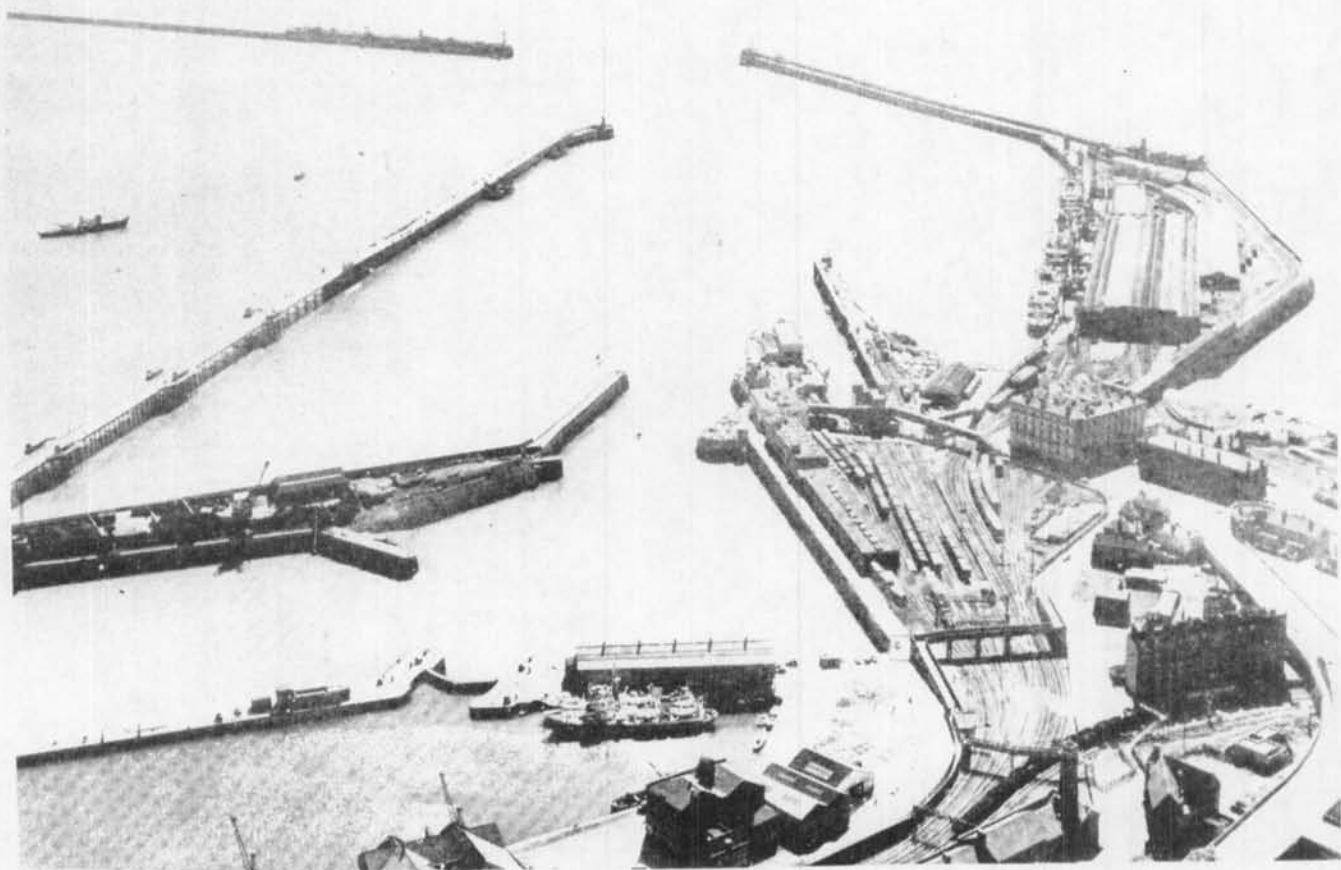
Om bedrijfseconomische redenen voltrok zich aan beide zijden van het Kanaal een ontwikkeling waarbij men de beide diensten zou samensmelten en men gecombineerde schepen zou bouwen die beide functies terzelfdertijd zouden vervullen. D.w.z. : en voertuigen (met inbegrip van vrachtwagens) met de ingezetenen personen en trein- en voetpassagiers vervoeren. Zo ontstonden de zogenaamde "multi-purpose schepen", afgekort tot MP's (7). Om de rechtstreekse spooraansluiting te behouden werd er te Dover aan de Admiralty Pier een carferrybrug gebouwd. Deze werd in 1974 in dienst genomen.

Te Oostende lag het heus wat moeilijker, doch in 1972 werd de Visserskreek gedempt en werd er een nieuwe toegangssluis tot de oude Handelsdokken (nu Mercator Jachtdok) gebouwd. Zodoende werd de Pakketbotenkaai fysisch verbonden met de Carferrykaai (8).

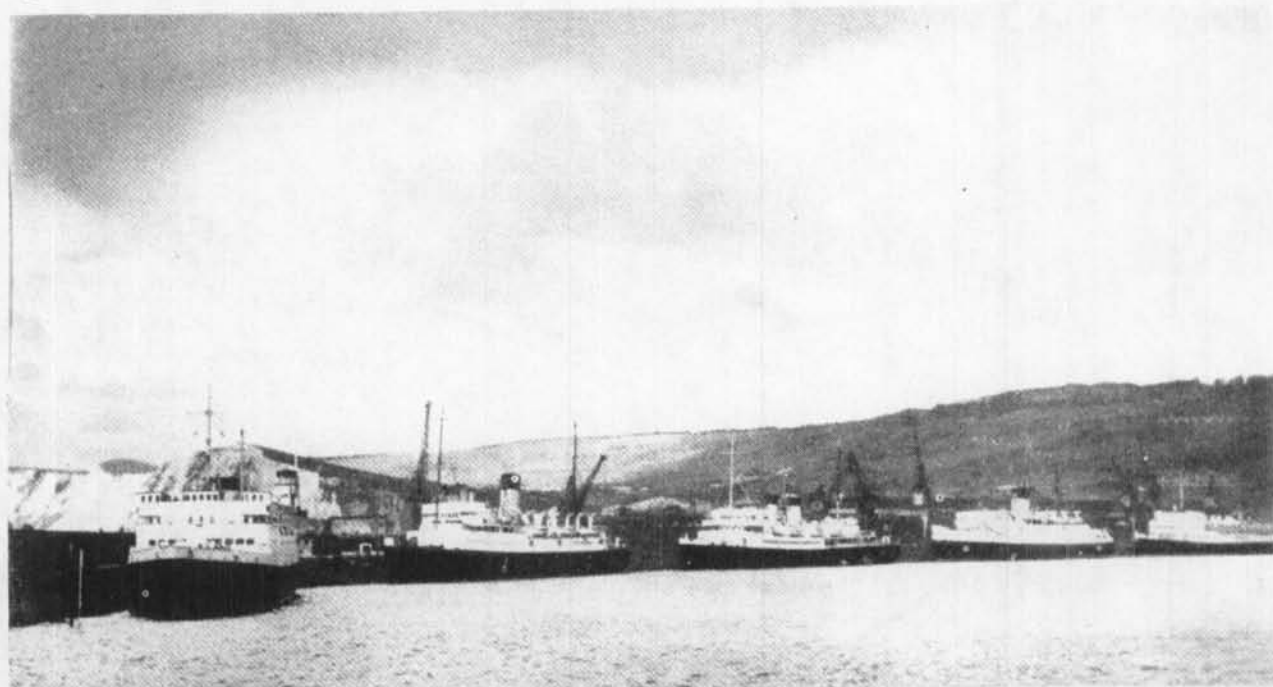
Met het in dienst nemen van de MP's en de carferrybrug aan de Admiralty Pier verdween er een dienstregeling die sinds mensenheugenis bestond. De "dagdienst" en de "namiddagdienst" ("dagreis" en "achternoerenreis"), waarbij er telkens aansluiting was op internationale treinen. (De internationale treinen bleven



THE  
PORT OF DOVER  
1952

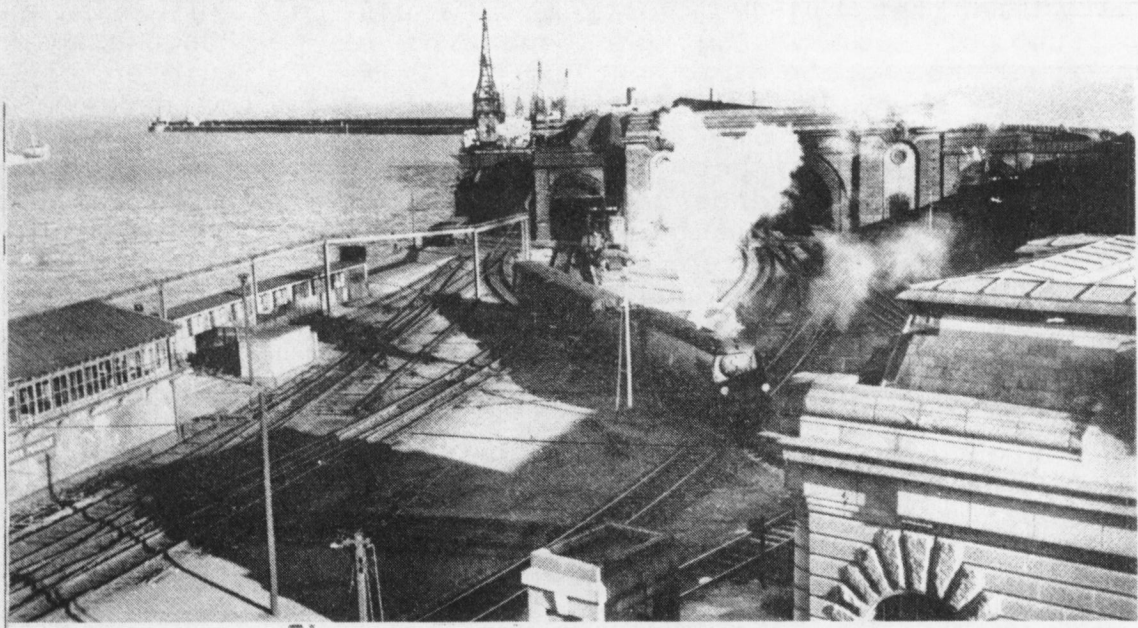


1952, panoramisch zicht op de Western Docks te Dover. Links in de achtergrond de Central Breakwater of Detached Mole. Rechts het spoorstation "Dover Marine".

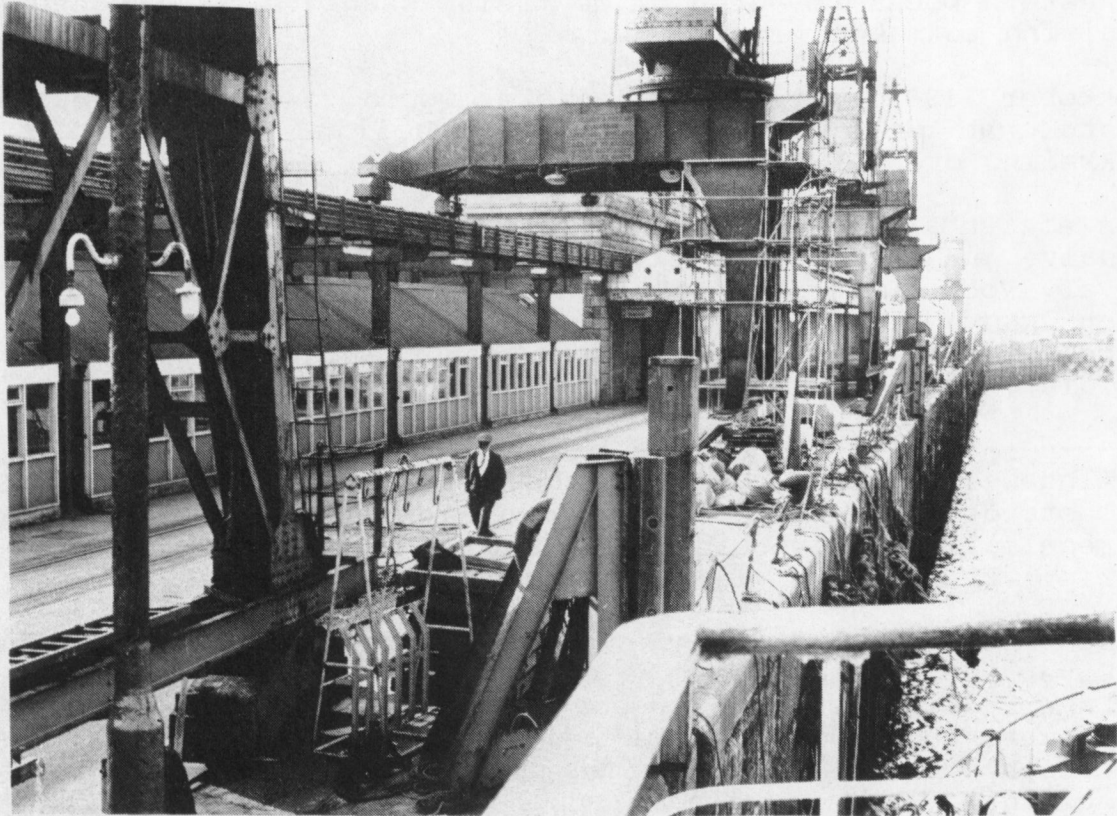


1952, schepen gemeerd aan de Admiralty Pier. Op de voorgrond links de carferry "Prinses Josephine-Charlotte". Midden het t.s. "Prince Charles" en helemaal rechts het m.s. "Prince Baudouin", alle van de Oostende-Dover lijn.





1952, zicht op de Admiralty Pier. Op de voorgrond rechts de ingang tot het spoorwegstation en zeestation Dover-Marine. Midden rangeert een stoomlocomotief een postwagon. Links de sporen naar Dover Priory (London, Chatham).



Het einde is nabij, de desolate kaai van de Admiralty Pier. Bemerkt de talrijke hijskranen.

bestaan). Bij een "dagreis" vertrok het schip om 09u45 (of 10u) uit Oostende en bleef na aankomst te Dover gemeerd aan de Admiralty Pier tot bij het vertrek om 16u45 (of 17u). (Europese tijd, 15u45 of 16u G.M.T.). De bemanning en de "dagpassagiers" hadden zowat een grote drie uur om in Dover te kuieren of aan "shopping" te doen. De namiddagdienst vertrok te Oostende om 15u en legde aan te Dover om 18u40. Het schip bleef gemeerd aan de Admiralty Pier tot bij het vertrek om 11u de volgende dag. De bemanning verbleef gedurende deze tijd aan boord of ging 's avonds aan de wal om een "stapje te doen in de Doverse wereld". In de voormiddag was er tijd voor een gedeelte van de bemanning om "kommissies" te doen in de omgeving.

Zo was Dover voor de bemanningen eigenlijk niet "de vreemde" doch een soort verleng van het eigen heem. Men was daar "thuis".

Het is daarom niet denkbeeldig dat deze toestand de oorzaak was van eigenaardige combinaties en toestanden. Om niet te spreken van "dubbel levens".

De "MP-diensten" bleven niet gemeerd liggen te Dover, doch werden gelost en geladen en vertrokken terug naar Oostende.

Toen de overeenkomst met Sealink, na de privatisering van de zeevaartlijnen van de Britse Spoorwegen, werd beëindigd, ontstond er nog een andere situatie waarbij de schepen eerst naar de Eastern Docks voeren om de voertuigen te ont- en inschepen om dan naar Western Docks te varen om de treinpassagiers te ontschepen en aansluiting te maken met de spoorweg.

24 oktober 1992 werd het laatste woord geschreven van een hoofdstuk van de geschiedenis van de O-D lijn. Hoofdstuk dat een ontwikkeling over 81 jaar dekt.

Binnen afzienbare tijd, zeg 30 maanden, bestaat de lijn 150 jaar, anderhalve eeuw. Het hoofdstuk "trein-schip-trein" is echter nu reeds af. Voor "Dover Marine" luidt de doodslok. In 1994 gaat het station definitief dicht. Mogelijks krijgt het een andere bestemming. Marina, transportmuseum ? Het ruikt er nu reeds naar nostalgie ! (9).

-----  
(1) Alhoewel er reeds regelmatige zeeverbindingen waren tussen Oostende en Dover vanaf de 17e eeuw werd de eerste regelmatige postverbinding ingesteld in 1818.  
Zie : F. Gevaert, Vijfkwart Eeuw Male, Bredene, 1970.

(2) De lijn liep van Londen over Chatham en Canterbury naar Dover, de huidige "Charing Cross line".  
Later werd er een tweede spoorlijn aangelegd door een concurrerende maatschappij, de South Eastern Railway, vanuit Londen over Maidstone en Folkestone East naar Dover, de huidige "Victoria line", nu nog gebruikt door boot- en jetfoiltreinen.  
In 1899 versmolten de beide maatschappijen tot de South Eastern and Chatham Railway om later, na verdere samenvoegingen, de South Eastern te worden. In 1922 werd de



Southern Railway gevormd om bij de nationalisatie in 1948 deel te worden van British Railways.  
De klok is bijna rond. Eerlang spreekt men van terug te privatiseren. Mogelijk komt South Eastern terug ?



- (3) Zie F. Gevaert; Anderhalve eeuw spoor te Oostende, De Plate nr. 6-7-8, jg. 19, juni-juli-aug. 1990. blz. 174/200.
- (4) Zie : id.
- (5) Zie : id
- (6) Sinds 1606 beheert de Dover Harbour Board (Havenautoriteit) de haven van Dover. Echter sinds omstreeks 1890 met medebeheer van de Britse Admiraliteit wat het oostelijk deel van de buitenhaven betreft. Aldaar was een vlootbasis gevestigd dat in hoofdzaak dienst deed als kolenbunkerstation. Met rechtstreekse bevoorrading vanuit het Kentisch kolenbekken (Graafschap Kent). Tijdens W.O.I was Dover de thuishaven van de "Dover Squadron", een smaldeel torpedootjagers die in Engeland grote vermaardheid genoot. Langs de oude baan naar Dover is er dicht bij Londen een afspanning die deze naam draagt.
- (7) Zo ontstonden de twee eerste MP's, het m.s. "Prince Philippe" en m.s. "Prince Laurent". Gevolgd door de "Princesse Marie-Christine", de "Prins Albert" en uiteindelijk de jumbo "Prins Filip".
- (8) Zie : F. Gevaert, Oostende Ferryhaven, van "lo-lo" tot "ro-ro". Jaarboek Ter Cuere 1987, blz. 90/130.
- (9) Bericht van de dienst "Public Relations" van de Dover Harbour Board, 1992.