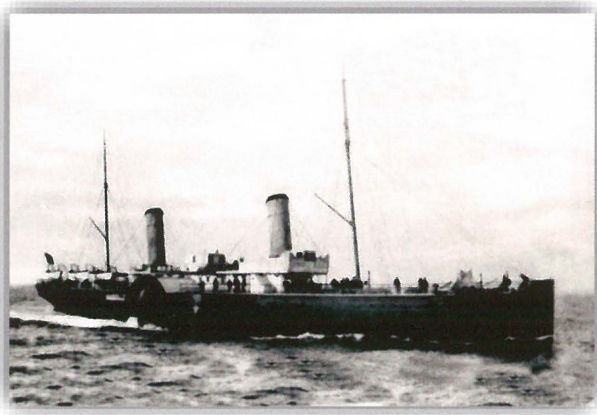




The 151 story is een verzameling van gegevens over de schepen die sinds de start van de Oostende-Dover lijn in 1846 ooit op deze lijn hebben gevaren. 151 staat voor het aantal jaren dat de lijn heeft bestaan. 1846-1997. De verzamelde informatie komt voornamelijk uit het krantenarchief van de stadsbibliotheek (GOD) en word per schip chronologisch ondergebracht. Zo ontstaat het levensverhaal van een vaartuig dat ooit op onze lijn heeft gevaren. Het ganse verhaal is via het internetadres <http://www.ostendferry.be> te vinden.

De Prince Albert (1887)



De Prince Albert werd bij Cockerill yards gebouwd.

Ze had een lengte van 77,77 m en was 8,84 m breed..

Net zoals haar zusterschip de Ville de Douvres werd zij voorzien van een 3700 PK motor. Beide schepen voldeden echter niet aan de verwachtingen. Beiden werden later verlengd met 5 meter en voorzien van een zwaardere motor van 4300 PK. Hiermee werd de snelheid van 19 knopen bereikt.

Het was donderdag 3 juni 1886 wanneer de Prince Albert op de scheepswerf van Cockerill te Hoboken van stapel liep. De paddelwielen waren voorzien van waaiers. Met de tamboeren was de breedte van het schip 16,85 meter. Wat de breedte van een tamboer op zo'n kleine 4 meter bracht. De machine was voorzien van 3000 PK voor een bruto 1062 Ton. Diepgang: 2,65 m.

Het schip werd van binnen voorzien van elektrische verlichting, zowel in de passagiersruimten, de machinekamer en op de brug. Wat het in- en ontschepen veiliger zou maken. Deze ontschepingsverlichting werd voorzien van 8 lampen elk, wat neerkomt op een lichtsterkte van 50 kaarsen.

Op woensdag 1 september 1886 had een proefvaart plaats op de Schelde nabij Doel. Alles ging goed tot op een moment de machines plots zonder enig commando vol achteruit sloegen. Dit zonder dat de kapitein enig commando aan de machinekamer had gegeven. De kapitein liet onmiddellijk de machines stoppen en dacht aan een fout van de machinisten. Maar dit kon niet helpen en de Prince Albert botste in volle vaart tegen de kaai en tegen een Engelse stomer "Rallus" die door zijn touwwerk ging, van de kaai los raakte en van zijn ligplaats werd geduwd. De stukken vlogen op de daken van de nabijgelegen werkplaatsen. De Prince Albert liep nog steeds met draaiende machines verder tegen de kaai van het Waasland station en botste tegen de stomer Baron Osy die aanzienlijke schade opliep. De Baron Osy moest dezelfde dag nog vertrekken, maar door de schade diende dit uitgesteld te worden. Tijdens dit gebeuren kon de bemanning op het laatst nog op de kaai touwwerk vastmaken en zo stilaan de Prince Albert remmen terwijl men de machines probeerde stil te leggen. Uiteraard liep de Prince Albert door dit gebeuren heel wat schade op aan het achterschip. Een uitzonderlijke testvaart weliswaar.

In het onderzoek werden ernstige fouten aan de machine vastgesteld. Het voorval had zich al eerder voorgedaan in de voormiddag bij het begin van de testen maar deze keer met de machines volle kracht vooruit. De Prince Albert was hierdoor in de dijk gelopen waardoor men deze met twee sleepboten weer vlot heeft moeten trekken.

Na het voorval bij de proefvaart heeft men de Prince Albert terug in het droogdok geplaatst om met man en macht het probleem en de schade te herstellen. Ook de aangebrachte schade aan de Rallus en de Baron Osy. Men schatte de schade op zo'n 300 000 Fr. Een duur voorval dat slechts zo'n 5 minuten geduurd heeft. Gelukkig waren er geen gewonden gevallen. Het kostte directeur Sadoine van de Cockerillwerf heel wat onderhandelen met de betrokken partijen om alles in goede banen en naar voldoening te krijgen.

Op zaterdag 25 september 1886 kwam de Prince Albert om 14.00 u te Oostende aan met als commandant Ecrivisse. Heel wat mensen van inspectie en andere van de scheepswerf waren aan boord. Dhr. Sadoine ging onmiddellijk aan boord met directeur Dufour en de ingenieurs. Kort daarop kwam de Koning te Oostende aan en bracht een bezoek aan het schip. Nadat Z.M. de Koning vertrokken was, kon het mooie schip bezocht worden.

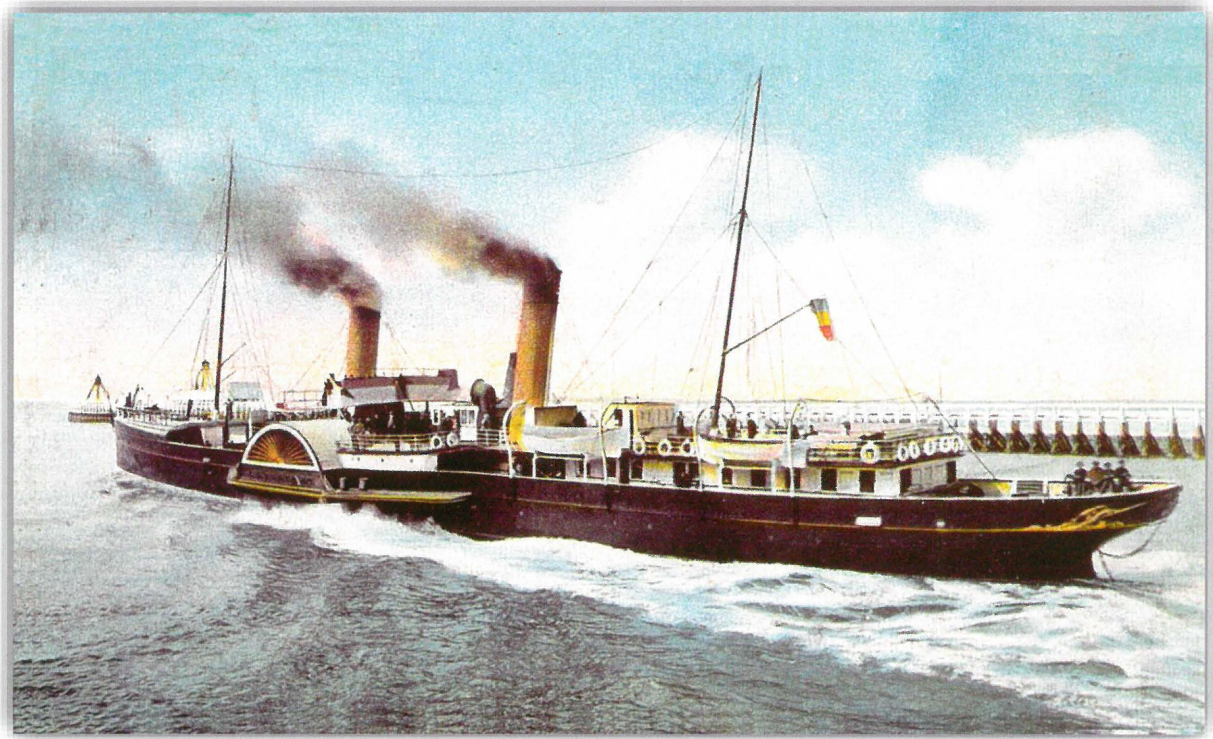


Bemanning van de Prins Albert (foto August Goethaels)

Men wilde met de nieuwe schepen een derde dagelijkse afvaart mogelijk maken. (De Prince Albert is samen met de Ville de Douvres gebouwd). Tijdens de proefvaart werd een snelheid van 17 knopen gehaald en men was overtuigd dat naargelang de nieuwe machines gebruikt werden er een hogere snelheid zou gehaald worden. Met zelfs de grootste overtuiging dat ten opzichte van de oudere schepen de reis één uur minder zou gaan duren.

De ramen en het dek van de brug waren in teakhout uitgevoerd. Een wandeldek met overkapping in geval van regen. Zeer mooi ingerichte en bemeubelde speciale salons en cabines zorgden voor een volledig comfort. Er was verwarming in alle ruimtes en voor de ventilatie waren de laatste technieken toegepast. De elektriciteit werd door een Siemens dynamo opgewekt. Op de brug, in de salons en cabines waren lampen van het merk Swan voorzien. Het roer en de kaapstanden werden vanuit de brug aangestuurd met een stoommachine. Er waren vier boilers geïnstalleerd wat de druk kon opvoeren tot 8 atmosfeer. Beide vaartuigen werden in één jaar gebouwd en kostten 2 miljoen. Voor de kenners was dit een prachtig ontworpen schip zowel qua vorm als qua het ontwerp van de machines. Naast de kwaliteiten waren er echter nog wat andere zaken die dienden te worden onderzocht.

Op zaterdag 6 november 1886 deed de Prince Albert haar eerste reis en vertrok om 10.00 u uit Oostende naar Dover.



Na een tijd begon het toch wat tegen te vallen. Van de verwachte snelheidsverbetering werd er maar weinig van de verwachtingen ingelost. Op een test begin maart 1887 mocht de Prince Baudouin 20 minuten eerder naar Dover vertrekken dan de Prince Albert. De laatste kwam 11 minuten eerder aan. Wat neerkomt op 31 minuten winst door de hogere snelheid. Een tegenvaller voor de nieuwe generatie in de scheepsbouw. Een week later voerde men nogmaals een test uit. Ditmaal met de Comtesse de Flandre. Daar kon men 46 minuten winst boeken.

De aanhoudende kritiek en problemen kwamen ook ter ore van de politieke debatten. Er ontstond een vrees dat men zou beslissen om de lijn stop te zetten. Door de herhaaldelijke problemen met de machines bleef ook de kritiek aanhouden uiteraard. Men verweet de administratie een tekort aan visie. Beide gebouwde schepen voldeden totaal niet aan de verwachtingen inzake snelheid. Met verwees naar het ongeval tijdens de eerste testvaart en de povere 16 ½ knopen die het schip gehaald had. Niettegenstaande in het orderboek 17 ½ knopen werd opgelegd aan de bouwers. Tijdens de voorgaande testen kon niks goeds of verbetering bewezen worden en zelfs op 1 april 1887 moest er weer een oud schip worden opgewarmd en klaargemaakt om de reis van de Prince Albert over te nemen wegens zware problemen met de machine. Alweer was het schip 15 dagen buiten dienst. De Ville de Douvres moest er zelfs zes weken uit.

Na nogmaals problemen met de machines van de Prince Albert op woensdag 13 juli 1887 vreesde men de derde dagelijkse afvaart te moeten annuleren. Door de problemen dienden telkens de oudere en tragere vaartuigen de reizen te verzorgen. Men eiste pas de derde afvaart te verzorgen enkel en wanneer de goede werking van de nieuwe vaartuigen kon gegarandeerd worden.

Maar op donderdag 11 augustus was de Prince Albert om 06.00 u vertrokken uit Oostende en kreeg bij aankomst in Dover problemen met een kleine cilinder. De 140 reizigers kwamen opnieuw te Oostende aan met 2 uur vertraging.

De Prince Albert en de Ville de Douvres werden naar Antwerpen Cockerill teruggestuurd. Twee stomers werden ingehuurd om de diensten te waarborgen. Het waren de Manx Queen en de Freya. Voor beiden 2000 Fr per dag huurgeld.

Begin februari 1888 kon de Prince Albert de dienst hervatten. De Ville de Douvres zou dit wat later doen. De huurschepen zouden behouden blijven tot de vloot in orde was.

En terecht. Eind februari kwam commandant Van de Kerckhove met een sterke noordoosten wind in moeilijkheden. Men stelde vast dat de machines niet krachtig genoeg waren om de kracht van de wind te trotseren. Het schip werd buiten dienst aan de kaai gelegd. Ook de Ville de Douvres kreeg met gelijkaardige problemen te maken en werd door de administratie uit dienst gehaald.

Beide schepen zijn in de eerste week van juli 1888 terug naar Hoboken vertrokken om volledig te worden aangepast. De schepen zouden 4,60 m worden verlengd, nieuwe ketels en motoren geplaatst.

Door de heersende moeilijkheden met de Prince Albert en de Ville de Douvres waren er ondertussen al 3 nieuwe schepen besteld om de continuïteit van de dienst niet in het gedrang te brengen. In juli 1888 kwam de Princesse Henriette in dienst en in november 1888 kwam de Princesse Joséphine in dienst. Beiden gebouwd door de Denny bros Dumbarton in Engeland. In december 1888 werd de La Flandre geleverd die door Cockerill werd gebouwd. De dagelijkse derde afvaart was nu een betrouwbaar feit.

Op vrijdag 23 augustus 1889 hadden de nieuwe proeven met de Prince Albert plaats op de Schelde tot voldoening van de werf. De officiële testen konden nu georganiseerd worden. Men hoopte tegen einde november zowel de Prince Albert als de Ville de Douvres terug in dienst te krijgen, zodat de winterdienst met de vijf nieuwere maalboten kon doorgaan.

Op 13 september 1889 kon dan de officiële test met de Prince Albert doorgaan tussen Nieuwpoort en De Panne. Daarvoor had men enerzijds de Stomer Belgique als merkpunt gelegd en anderzijds een sleepboot van de Staat. Vier keer werd het traject gevaren en de testen slaagden perfect waarbij steeds de 19 knopen werden gehaald. Een succes voor Cockerill die de beloofde premie van 100 000 Fr kon opstrijken.

Hierdoor kon het schip eindelijk door de commissie aanvaard worden. Het schip was nu 82,80 m lang en 8,85 m breed. De ketels en de machines waren nieuw en totaal anders dan de originele. Ook de propulsie werd aangepast. Het roer werd versterkt en de aandrijfmachine verplaatst. Tevens was er ook een generator voor elektriciteit voorzien. Het schip voldeed nu volledig aan het opgelegde lastenboek.

Op het achterdek waren de salons 1e klas voor dames en heren met vier private cabines geïntegreerd. De meubels en inrichting was van de hoogste klasse. De salons van 2e klasse waren vooraan nabij de machines gelegen. Op het hoofddek was een restaurant voor 40 personen en 4 luxe cabines. In de lokalen was er elektrische verlichting en werd er verwarmd met Amerikaanse kachels.

Zowel de Prince Albert als de Ville de Douvres werden door de overheid geweigerd. De overheid had een overeenkomst met Cockerill ondertekend waarbij de schepen op kosten van Cockerill en met de gevraagde normen zouden worden aangepast. Dit om hen de kans te geven de concurrentie aan te gaan met de Engelse werf in Dumbarton waar de overheid twee schepen had besteld. En ja, daar was Cockerill in geslaagd met de oplevering van de Prince Albert en men had alle vertrouwen dat ook de Ville de Douvres even degelijk zou afgeleverd worden.

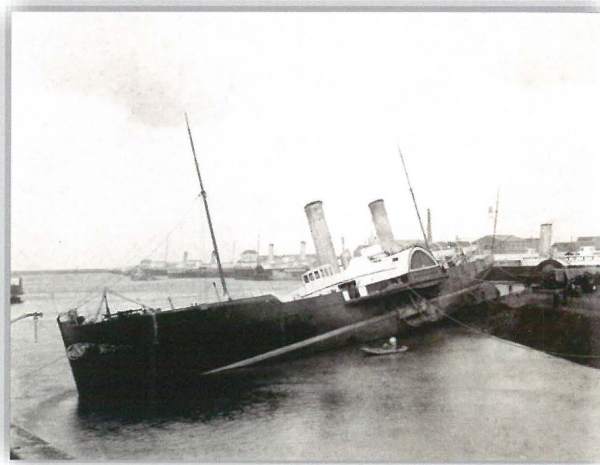
De eerste reis van de Prince Albert kon doorgaan op 29 september 1889. De reis duurde 3.40 u.

Op 17 november 1890 om 04.00 u 's morgens werd de Prince Albert nog volledig verlicht aan zijn laadpost aangevaren door de Vesper, een Engelse stomer die door een fout manoeuvre averij aan het achterschip van de Prince Albert veroorzaakte. De schade werd geschat op 2000 Fr. Gelukkig waren er geen gewonden.

Op donderdag 3 november 1891 ging de Prince Albert naar Antwerpen voor wat kleine herstellingen. Een zware storm in de tweede helft van november 1893 richtte heel wat schade aan aan de maalboten. De Prince Albert lag in de voorhaven klaar om na het weekend testen te doen toen de raderkasten van het peddelwiel door de zware golven beschadigd werden. De schade kon echter snel hersteld worden en de dienst hervat.

Op 3 februari 1895 had de Prince Albert moeilijkheden met het roer tijdens de heenreis naar Dover dat op geen enkele wijze nog kon worden gecommandeerd. Men probeerde nog richting Dover te geraken maar dit wilde niet lukken zodat sleepboten uit Dover het schip naar Calais hebben gebracht waar de herstellingen konden worden gedaan. Op zondag 10 februari kwam de Prince Albert terug in Oostende.

Het was zondag 8 december 1895. De dag voordien woedde een zware storm dat veel schade had aangericht aan de dijk. De aankomsten waren steeds met vertraging ten gevolge van de storm. De Prince Albert liep die dag in de voormiddag zware schade op. Tijdens het zwaaien in de haven in voorbereiding van zijn afvaart naar Dover, werd de Prince Albert door een nog hevige rukwind gegrepen en op de helling van de dijk tussen de twee sluzen in de voorhaven gegooid. Op dat moment was het getijde dalende en ondanks de hulp van sleepboten kon het schip, dat zich in een kritische positie bevond, niet drijvende worden getrokken. De ganse morgen heeft men het gewicht vanuit het schip gehaald. Ook de kolen. In de namiddag en bij hoog water slaagde men erin en kon de Prince Albert met drie sleepboten gelukkig vlot getrokken worden. Blijkbaar had het schip weinig schade. Ze diende wel grondig te worden onderzocht. Achteraf werd voor zo'n 800 Fr. schade hersteld.



Stranding na storm op 8 december 1895 (foto's August Goethaels)

Op 9 december 1896 kwam de Franse maalboot "Calais" in Dover in aanvaring met de Prince Albert wanneer deze op het punt stond te vertrekken naar Oostende. De schade was gering en beide schepen konden de reizen verder zetten.

Bij aankomst te Oostende in de mist op zaterdag 12 januari 1901 kwam de Prince Albert hard met het voorschip tegen de kaai aan waarbij toch wat schade werd aangericht.

In de nacht van 1 en 2 februari 1902 heerste er opnieuw een hevige storm waarbij de Prince Albert met lichte schade en veertig minuten vertraging diende te vertrekken.

De Prince Albert was in augustus 1902 het vierde vaartuig van de dienst dat met zendapparatuur werd uitgerust.

Het was woensdag 10 februari 1904 wanneer de Prince Albert bij het binnenvaren van Dover een aanvaring had met een Engelse Stomer "Eleanor de Swansea" dat zonder reglementaire lichten voer. De schade aan het voorschip van de Prince Albert was echter heel beperkt.



Amateurfoto genomen in augustus 1904 bij vertrek van de Prince Albert om 1530 u te Oostende.
(foto verzameling August Goerthaels)

In augustus 1909 werd de Prince Albert uit dienst gehaald en beschikbaar gesteld voor wisselstukken.

Samen met de Ville de Douvres werd de Prince Albert openbaar verkocht op 7 september 1911. Voor de verkoop van de Prince Albert waren er een groot aantal geïnteresseerden met volgende resultaten:

uit de Echo d'Ostende van 6 juli 1911.

Hanze, Boulogne: 39125 F;
Magnette & C°, Hoboken: 33005 F;
The Forth Ship C°, Glasgow: 66250 F;
Schockaert, Nieuwpoort: 21061 F;
Bonquet Eugène, Oostende: 30340 F;
François Lingier, Oostende: 54000 F;
Kryn Pas & Zonen, Rotterdam: 54325 F;
Jules Dewandre, Bressoux: 52226 F;
Moss & C°, shipbrokers, Liverpool: 50625 F.

Les anciennes malles.
L'administration des domaines vient de décider de mettre en vente publique, par voie d'adjudication, les malles « Ville de Douvres » et « Prince Albert », lesquelles, depuis longtemps en fait inutilisables, ne figuraient plus que nominalelement dans la flotte d'Ostende-Douvres. L'ouverture des soumissions est fixée au 7 septembre.

Er was betwisting met het hoogste bod omdat deze firma niet de juiste procedure had gevolgd en op voorhand een commissie was gestort.

Op 20 september 1911 kwamen twee Engelse sleepboten "Columbia" & "Arcadia" de schepen halen en vertrokken op 21/9 naar Londen .

Wat later werd de Prince Albert aan de Turkse Overheid verkocht en doorverkocht aan Glasgow Forth Shipbreakers & C° waar ze werd afgebroken.