

EXCURSIESCHEPEN TUSSEN ENGELAND EN OOSTENDE ROND DE EEUWWISSELING

door **Raymond VANCRAEYNEST**

De plannen voor de uitbreiding van de haven van Oostende werden vastgelegd door de conventie van 10 oktober 1894 tussen Staat en de stad. Na heel wat moeilijkheden met de aanbesteding konden de werken eindelijk een aanvang nemen in 1898. Die conventie van 1894 had een grondige wijziging teweeggebracht in de uitbating van de haven van Oostende. De stad had reeds havenrechten geïnd in gans de haven, ook in de voorhaven, zelfs nadat de eerste dokken waren gegraven onder Maria Theresia en Jozef II.

Het decreet van Maria Theresia, getekend te Brussel op 13 november 1776, vermeldt uitdrukkelijk : "Cette rétribution devra se payer par chacun des dits vaisseaux ou bateaux, soit qu'ils entrent ou n'entrent pas dans le nouveau bassin...". Ook bij gelegenheid van de uitbreiding van de handelsdokken onder Jozef II, werd op 15 november 1783 gelijkaardig besluit ondertekend te Brussel door aartshertogin Maria Christina, gemalin van Albert Casimir, hertog van Saxen-Tesschen, die toen gouverneurs-generaal waren van de Zuidelijke Nederlanden : "Tout vaisseau et bâtiment entrant par mer au port d'Ostende, payera chaque fois à titre de droit de bassin, deux sols par last de sa grandeur, soit qu'il entre ou n'entre pas dans le bassin". De havenkapitein was dan ook werkelijk meester over heel de haven van Oostende en was niet opgesloten achter de zeesluizen zoals nu. Onder de Franse bezetting werd aan Oostende het statuut van vrijhaven ontnomen bij besluit van 22 februari 1796 en het Frans bestuur eigende zich alle ontvangsten toe (1).

Koning Willem I legde bij Koninklijk Besluit van 6 juni 1821 het onderhoud van de haven ten laste van de Staat, maar verbood niet opnieuw havenrechten te innen in gans de haven. Toen in 1824 de schepen van de General Steam Navigation Company kwamen aanleggen in de voorhaven, inde de stad de havenrechten en bleef dat doen tot op de dag vastgesteld in de nieuwe conventie (2). Artikel 6 van die conventie luidt inderdaad als volgt (vertaling) : "Vanaf de 1e januari, volgend op de goedkeuring van de conventie door de wetgever, zullen alle rechten, die in de voorhaven en haar afhankelijkheden zullen geheven worden, uitsluitend ten gunste van de Staat komen" (3).

De minister van Financiën Auguste BEERNAERT, Oostendenaar van geboorte, had het stadsbestuur al op 10 januari 1894 laten weten dat de stad moest afzien van het innen van havenrechten in de voorhaven, zoals aan de oude kaai der stoomschepen (nu de Istanboelkaai), rechten die ze, volgens hem, in ontvangst nam zonder over enig recht daartoe te beschikken ! (4).

Tegen die uitspraak werd er met klem geprotesteerd, zowel door het stadsbestuur als door de Handelskamer. Het mocht niet baten. In oktober was de conventie te nemen of te laten.

Al rond 1890 was de toegang tot de haven van uit zee op een doortastende wijze verbeterd door het uitvoeren van baggerwerken volgens de plannen van ingenieur Pierre DEMEY. De aandacht van verscheidene rederijen ging daardoor naar de haven van Oostende, o.m. was dat het geval voor deze rederijen die zich in de zomer met de excursievaart bezig hielden tussen de havens van de Theemsmonding en het vasteland.

De nu ter ziele gegane pakketbotendienst Oostende-Dover vierde in 1896 zijn 50-jarig bestaan en precies in datzelfde jaar zou de "New Continental Express Company" een dagelijkse passagiersdienst inleggen tussen Tilbury en Oostende met tussenstop te Southend. De dienst werd

ingevaren op zaterdag 27 juni 1896 met het ss. "Prince of Wales". Het vaarschema voorzag de afreis te Tilbury om 9 uur met aankomst te Oostende om 15 uur. Om 16.30 uur zou het schip te Oostende opnieuw vertrekken om te Tilbury om 22.30 uur aan te leggen (5). De eerste dag echter kwam het schip met meer dan twee uur vertraging te Oostende toe en ontscheepte 200 passagiers. De voorzitter van de Handelskamer August VAN IMSCHOOT, die tevens schepen was van de stad, samen met de secretaris van de Handelskamer Albert BOUCHERY, brachten de kapitein voor een ontvangst naar het stadhuis (6).

Dezelfde Engelse maatschappij legde vanaf 2 juli 1896 een dagelijkse passagiersdienst in, behalve op dinsdag, tussen Margate, Ramsgate en Oostende met de ss. "Flamingo" (ex "Paris" van de lijn Dieppe-Newhaven). Afvaart te Margate om 9 uur, te Ramsgate om 9.30 uur met aankomst te Oostende om 12.30 uur. Het schip zou te Oostende weer vertrekken om 15.30 uur om te Margate aan te leggen om 19 uur (7).

Het Zeewezen bekeek deze nieuwe diensten met meer dan een scheef oog. Wat er precies gebeurd is weet ik niet, maar de waterschout VANDENPLAS liet de "Prince of Wales" op 7 juli aan de ketting leggen en verplichtte het schip in de achterhaven te gaan liggen. Hierbij valt wel te bedenken dat in 1896 de tijhaven van Oostende veel kleiner was dan nu. Zuidelijk was ze begrensd door de Franse sluis en de Militaire sluis, beide gelegen op een lijn die de Oesterbankstraat verbindt met de thans afgedankte werkhuisen van het Zeewezen. Toen de waterschout aan boord stapte was de kapitein afwezig en de 1e en 2e officier weigerden te gehoorzamen en bedreigden hem. De rijkswacht werd erbij geroepen en de twee officieren John SCHWARTS en Richard BOWEN werden aangehouden. De stoom van de ketels werd afgelaten en tegen donderdag 9 juli om 9.30 uur moest 5.000 fr rechten betaald worden (8).

Een onderzoek wees uit dat de waterschout correct had gehandeld (9) en de twee officieren werden in november door de rechtbank van Brugge veroordeeld (10). De ervaring met die maatschappij was dus allesbehalve gelukkig te noemen en van die rederij werd er verder niets meer vernomen.

Het jaar daarop, in 1897, kwam er een nieuwe en ernstiger maatschappij opdagen "The New Palace Steamers, Limited". Scheepsmakelaar te Oostende was E. MINNE & Cie, toen gevestigd op het Handelsplein 1 (bij het huidig café 't Waterhuis), het jaar daarop in de Kaaistraat 43, en nog drie jaar later in de Kaaistraat 60. Het was een filiaal van het hoofdhuis te Gent waarvan er nog een ander filiaal afhing te Brugge op de Potterierei 14. De nieuwe passagiersdienst tussen Londen en Oostende via Tilbury, Southend en Margate, werd al van in maart gepropageerd. Er zouden drie afvaarten per week in beide richtingen plaats hebben, tussen 5 juni en 14 september, met de raderpakketboten "La Belgique" en "La Marguerite" (11). De maatschappij beschikte nog over twee andere schepen: de "Royal Sovereign" en de "Koh-I-Noor". Beide laatste echter vaarden alleen tussen Margate en Tilbury en staken niet over naar het vasteland (12). Ze vroeg in Oostende haar passagiers te mogen ontschepen aan de kaai van het (oude) zeestation, maar dat werd door de minister, die het Zeewezen in zijn bevoegdheid had, vastberaden geweigerd. Het ging op een sisser uitlopen zoals we dertig jaar geleden hebben moeten ervaren met de aanvraag van "Townsend" om te Oostende aan te leggen. Toch werd er toen een oplossing gevonden: de schepen zouden aanleggen aan de oorsprong van het westerstaketsel, daar ongeveer waar heden het clubhuis staat van de "North Sea Yachtclub". Gewoonlijk lag daar een sleepboot onder stoom. Ingenieur DEMEY liet daar wat dieper baggeren en zo kon het ss. "La Belgique" daar op zaterdag 5 juni 1897 voor de eerste maal aanleggen. De passagiers werden wel verplicht onder de blote hemel in weer en wind te ontschepen en hun bagage aan de douanecontrole te onderwerpen. Om aan de trein te geraken moest er nog een heel eindweegs afgelegd worden. Men zou kunnen zeggen dat het Zeewezen alles

gedaan had om het de reizigers zo lastig mogelijk te maken teneinde ze zo vlug mogelijk te ontmoedigen.

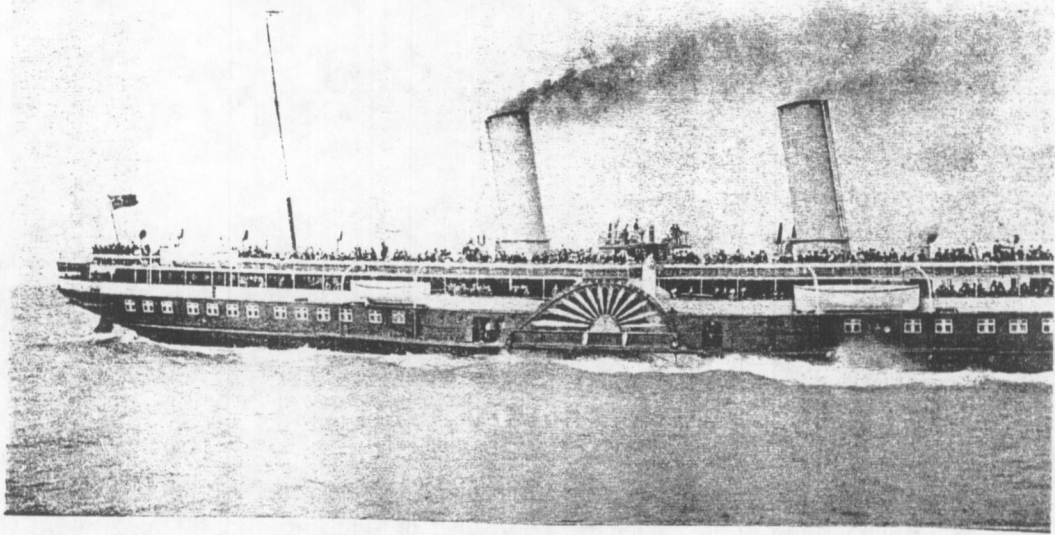
Op die eerste reis onder het gezag van kapitein RATTLE waren aanwezig : de directeur-manager te Londen T.E. BARLOW, de president-chairman RHODES en de manager te Oostende H. WEBB. Burgemeester PIETERS, schepen LIEBAERT en de raadsleden VAN GRAEFSCHPEPE en WILLEM vertegenwoordigden het stadsbestuur bij de aankomst. Andere voorname personaliteiten waren : de ingenieur van Bruggen en Wegen, Dienst van de Kust VAN DER SCHUEREN, de waterschout VANDENPLAS en de havenkapitein DE SMET (13).

Voorlopig bleef het bij het kleinere ss. "La Belgique" dat 69,50 m lang was, 7,62 m breed, met een diepgang van slechts 2,15 m. Toch kon het maximum 500 passagiers vervoeren. Aanvankelijk was men van plan het groter schip "La Marguerite" één maal per week op Oostende in te zetten. Het Zeewezen weigerde echter een aangepaste aanlegplaats toe te staan en de diepgang van het schip was te groot om de aanlegplaats van "La Belgique" te gebruiken zonder bijkomende baggerwerken. "La Marguerite" vaarde ondertussen drie- tot viermaal per week tussen Tilbury en Boulogne. Dat schip had een capaciteit van meer dan 1.600 passagiers, was 104 m lang, 12,20 m breed en 22,25 m over de raderkasten gemeten. Het mat 2.204 ton en was verdeeld in 11 afdelingen door waterdichte schotten (14). Die afmetingen waren ongeveer dezelfde als van onze raderpakketboten "Leopold II" (107,75 x 21,75 m) en "Marie Henriette" (107,65 x 23,78 m) die in 1893 waren gebouwd (15). In 1897 vervoerde "la Marguerite" tussen Boulogne en Tilbury 51.458 passagiers (16). "La Belgique" vervoerde tussen Tilbury en Oostende in de maanden juni, juli en augustus 10.700 passagiers. De grote troef was de voordelige prijzen. Een kaartje Oostende-Tilbury-Londen heen-en-terug in 1e klasse op schip en trein kostte 20,35 fr. Daarin stak 17,80 fr. voor de boot en 2,55 fr. voor de trein Tilbury-Londen. Daarentegen kostte Oostende-Dover-Londen in 1e klasse boot en trein heen-en-terug 64,60 fr. waarin 17,40 fr. voor de boot en 47,20 fr. voor de trein Dover-Londen (17).

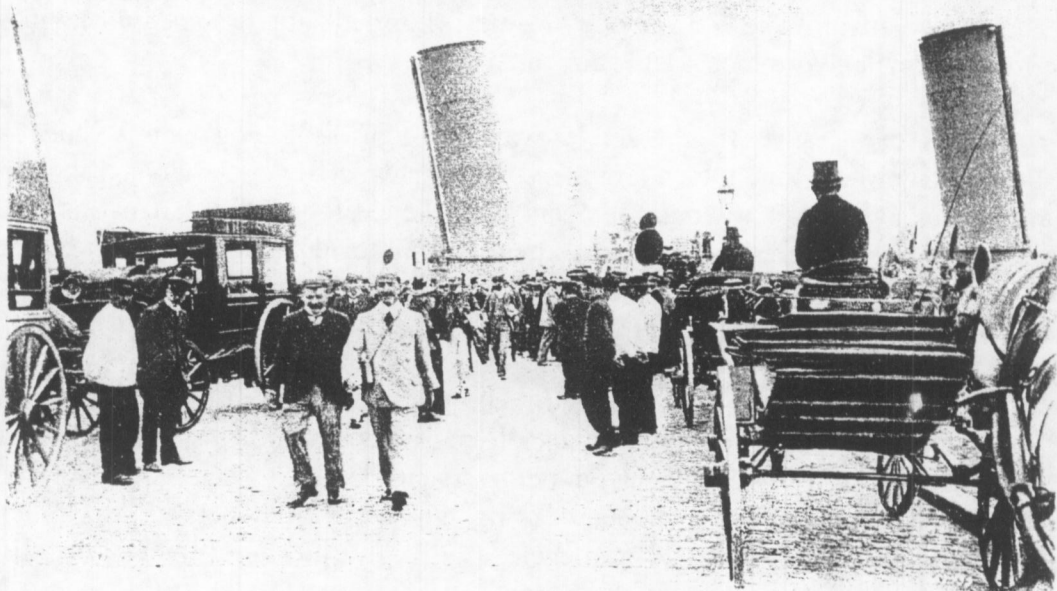
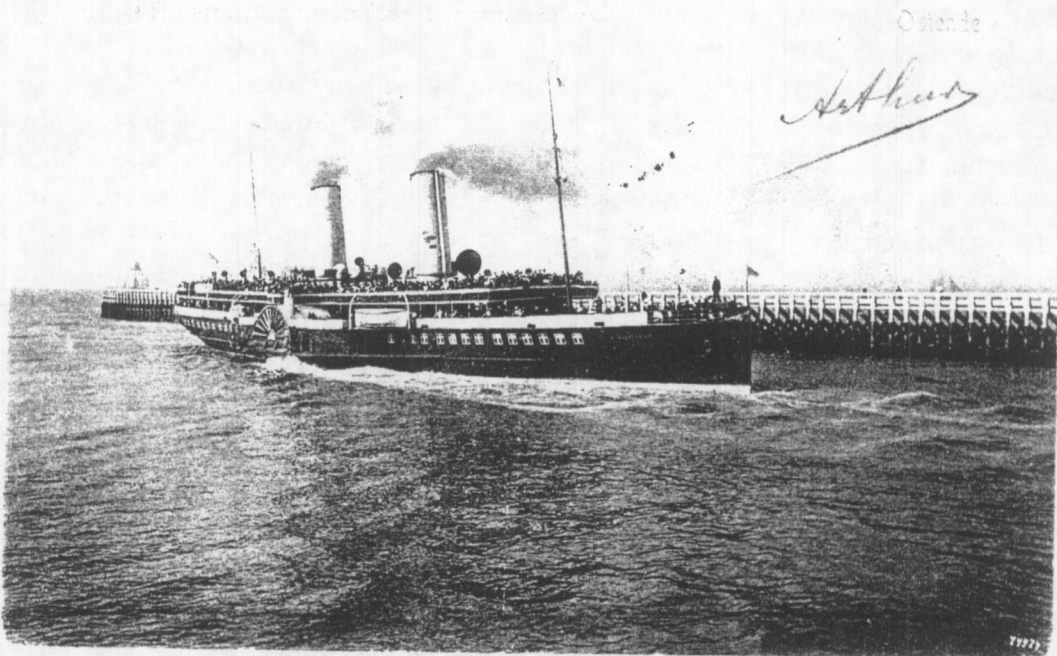
Door een toeval eigenlijk kwam "La Marguerite" in september 1897 toch eens naar Oostende om het seizoen af te sluiten. "La Belgique", komende van Oostende, was ter hoogte van Southend in aanvaring gekomen met het ss. "Tyne" en had schade opgelopen aan de achtersteven. De 200 passagiers werden met de "Koh-I-Noor" naar Tilbury gebracht en "La Belgique" werd naar Londen gesleept voor herstelling (18). Zo kwam het dat "La Marguerite" op dinsdag 14 september voor de eerste keer te Oostende aanlegde om 13.30 uur bij hoogwater aan het westerstaketsel met 1.184 passagiers. Om 15.50 uur is het schip weer vertrokken met 1.228 passagiers en daarmee was het eerste zomerseizoen van "The New Palace Steamers, Limited" afgesloten. "La Marguerite" had wel 600 fr. moeten betalen voor loods- en kaairechten (sic !) (19).

Volgens een krantenbericht zou er vanaf 1 juni 1897 nog een tweede dagelijkse lijndienst ingelegd geweest zijn tussen Southend en Oostende, ingericht door "The London & Continental Express Steamers", waarvan de agent te Oostende R. MENY & Co was (20). Het is twijfelachtig dat er daarvan iets is terechtgekomen, vermits er daarover verder niets meer werd vernomen, tenzij de eenmalige vermelding dat het Engels ss. "Ruby" half juli 1897 te Oostende toekwam van Southend met passagiers (21).

Officiële statistieken worden altijd laattijdig gepubliceerd zodat het blad L'Echo d'Ostende pas in mei 1897 uitpakte met de financiële resultaten van de Oostende-Doverlijn van de Belgische Staat, geboekt in 1895. Het bleek dat per overvaart de uitgaven 2.067,11 fr. bedroegen en de ontvangsten slechts 525,95 fr., wat een dekking van amper 25 % betekende. Op het vervoer van elke passagier werd door de Staat 28 fr. toegelegd ! (22). De preciese bron van die cijfers werd wel niet medegedeeld.



Engelse excursieboot "Marguerite"



Het jaar 1898 was het tweede jaar van de exploitatie van de passagiersdienst Londen-Tilbury-Oostende door "The New Palace Steamers, Limited" met de ss. "La Belgique" en "La Marguerite", dat laatste onder het bevel van kapitein G.F. FISHENDEN. Het luxueuse schip "La Marguerite" zou één maal per week te Oostende vertrekken op dinsdag om 15.15 uur en "La Belgique" driemaal per week op zondag, dinsdag en vrijdag om 10.30 uur. Met "La Marguerite" kostte Oostende-Tilbury heen-en-terug in 1e klasse 16,50 fr. en met "La Belgique" slechts 12,75 fr. De dienst werd verzekerd tussen 25 juni en 13 september, telkens met afvaart aan het westerstaketsel (23).

In het seizoen 1898 werden tussen Engeland en Oostende 22.500 passagiers verscheept op een totaal van 358.894 passagiers die door de vier schepen van de compagnie werden vervoerd (24).

Ook in 1898 was er spraak van een tweede lijndienst tussen Tilbury, Margate en Oostende, waarvan de agent te Oostende Auguste PEDE was. Het ss. "Donegal" legde aan op zondagmorgfen 29 mei aan de kaai der sleepboten en vertrok dezelfde dag om 22.00 uur (25). Verder op het jaar werd er echter over deze dienst niets meer vernomen.

Het jaar 1899 kende hetzelfde verloop, met per week drie aanlegbeurten van "La Belgique" en één van "La Marguerite", nu tussen 1 juli en 12 september (26).

In het zomerseizoen 1900 werd de bedrijvigheid van "The New Palace Steamers, Limited" in Oostende sterk beperkt tot slechts één afvaart per week met "La Marguerite" (27). Algemene kostenbesparing was wellicht de reden. Het oudere en kleinere schip "La Belgique" werd uit de vaart genomen, de havenkosten te Oostende voor loods- en kaairechten waren niet gering (opgelegd door het Zeewezen) en het stadsbestuur had nooit geen toelagen willen geven. Toch was er in 1900 nog een ander lichtpunt. Een nieuwe passagierslijn Oostende-Brighton werd ingelegd door "The Brighton and South Coast Company, Limited" en ingewijd op 18 juli 1900 met het ss. "Brighton Queen", gebouwd in 1898, met een capaciteit van 900 passagiers. Het schip zou drie overvaarten per week verzekeren en een biljet heen-en-terug zou 6 s. 6 d. kosten (28). Of het een succes werd heb ik niet kunnen te weten komen.

In de zomer van 1901 kwam "La Marguerite" twee maal per week naar Oostende, op maandag, en woensdag, tussen 2 juli en 9 september. De aankomst aan het westerstaketsel was voorzien om 9.45 uur en de afvaart om 15.00 uur. De aandacht werd nu meer getrokken op Margate dan op Londen. De prijs heen-en-terug Oostende-Margate bedroeg 10,15 fr. in 1e en 8,90 fr. in 2e klasse (29).

In datzelfde jaar werd voor de Belgische pakketbotendienst ook ernstig gesproken over een andere aanleghaven in plaats van Dover. De toegang tot Dover was gevaarlijk en de havenautoriteiten overwogen een taks van 2 s. en 6 d. te heffen per ontscheepte of ingescheepte passagier. Men dacht aan Ramsgate of Port Victoria (30). De "poll-tax" te Dover van 1 s. per passagier, die ingevoerd werd op 1 augustus 1892, als tussenkomst in de kosten voor de grote havenwerken die daar waren uitgevoerd, werd op 1 juni 1903 op 1 s. 6 d. gebracht en in 1907 werd het 2 s. (31). In 1907 dacht men uit te wijken naar Carvey Island, maar de Belgische Staat deinsde terug voor de grote investeringen die daar zouden moeten gebeuren. Het inrichten van een ontschepingskaai werd op 5 miljoen fr. geschat (32).

In het jaar 1902 legde "La Marguerite" weer slechts één maal per week aan te Oostende, en wel telkens op dinsdag, tussen 1 juli en 9 september (33).

Tijdens het seizoen 1903 begon de dienst op 30 juni, toen het schip toekwam met 800 passagiers aan boord (34). Het schip legde tijdens dat seizoen opnieuw twee maal per week te Oostende aan, wat in totaal goed was voor 21 reizen en een aandeel van 29.589 netto Moorsonton in de havenbeweging (35). Het jaar 1903 was het laatste jaar dat "la Marguerite" naar Oostende kwam. Het schip werd verkocht aan "The Liverpool and North Wales Steamship Company"; Het vertrok van uit Londen naar de Mersey om tijdens het seizoen 1904 dienst te doen naar Llandudno en de straat van Menai, die het eiland Anglesey scheidt van Wales (36).

Hiermee was het doek gevallen over de zomerse excursies naar Margate en Londen.

-
- (1) Bulletin van de Handelskamer 1895, p. 121-123.
 - (2) id. 1894, p. 104-106.
 - (3) id. 1894, p. 268.
 - (4) id. 1894, p. 36-37.
 - (5) L'Echo d'Ostende, 25 juni 1896.
 - (6) id., 28 juni 1896.
 - (7) id., 2 juli 1896.
 - (8) id., 12 juli 1896.
 - (9) id., 8 oktober 1896.
 - (10) id., 17 november 1896.
 - (11) Bibl. Univ. Gent, Hs. 3385, D. Ost. 102¹.
 - (12) Le Carillon, 24 maart 1897.
 - (13) L'Echo d'Ostende, 6 juni en 10 juni 1897.
 - (14) Le Carillon, 16 september 1897.
 - (15) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen, ,nr. 247. Haven van Oostende 1898-1906.
 - (16) L'Echo d'Ostende, 26 juni 1898.
 - (17) Le Carillon, 27 oktober 1897.
 - (18) L'Echo d'Ostende, 12 september 1897.
 - (19) Le Carillon, 27 oktober 1897.
 - (20) L'Echo d'Ostende, 18 mei 1897.
 - (21) id., 13 juli 1897.
 - (22) id., 25 mei 1897.
 - (23) Zie noot 11 en L'Echo d'Ostende, 30 juni 1898.
 - (24) L'Echo d'Ostende, 18 oktober 1898.
 - (25) id., 31 mei 1898.
 - (26) Zie noot 11 en Le Carillon, 01-02 juli 1899.
 - (27) L'Echo d'Ostende, 5 juli 1900.
 - (28) Le Carillon, 3 april en 10 juli 1900.
 - (29) id., 29-30 juni 1901. Zie ook noot 11.
 - (30) id., 25 april en 19 mei 1901.
 - (31) L'Echo d'Ostende, 28 augustus 1907.
 - (32) id., 15 mei en 5 juni 1907.
 - (33) Zie noot 11.
 - (34) L'Echo d'Ostende, 2 juli 1903.
 - (35) Le Carillon, 18 januari 1906.
 - (36) id., 11-12 juni 1904; L'Echo d'Ostende, 25 februari 1904.

1897 2°

Bill. Ann. Jour 175 3335

D. LST. 702

D. 671. 102!

« The New Palace Steamers, Limited »

NOUVEAU SERVICE RAPIDE

POUR VOYAGEURS ET EXCURSIONNISTES
A PRIX RÉDUITS ENTRE**OSTENDE et LONDRES**

VIA

TILBURY, MARGATE et SOUTHEND

Par le Paquebot à aubes

“ **LA BELGIQUE** ,”

ou autre paquebot de la Compagnie

DU 5 JUIN A LA PREMIÈRE SEMAINE DE SEPTEMBRE

Trois départs par semaine dans les deux sens

D'OSTENDE : les Dimanches, Mardis et Vendredis.**DE LONDRES** : Les Lundis, Jeudis et Samedis.DÉPART D'OSTENDE (Estacade) à 10,30 heures du matin,
et de LONDRES (Fenchurch street Station) par train spécial à 8,20 m.Départ de **TILBURY** à 9.30 h.

L'embarcadère à Ostende est situé à la naissance de l'Estacade à proximité du bassin de pêche.

PRIX DES BILLETS

TRAJET SUR BATEAU ET CHEMIN DE FER	SIMPLE			ALLER et RETOUR		
	1 ^{re} cl. bateau et chemin de fer	1 ^{re} cl. bateau et 3 ^e cl. ch. de fer	2 ^e cl. bateau et 3 ^e cl. ch. de fer	1 ^{re} cl. bateau et chemin de fer	1 ^{re} cl. bateau et 3 ^e cl. ch. de fer	2 ^e cl. bateau et 3 ^e cl. ch. de fer
	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e
OSTENDE à LONDRES) (Fenchurch street station)) (valable 7 jours)	15-25	13-95	11-45	20-35	18-45	15-90
OSTENDE à LONDRES) (valable toute la saison)	— —	— —	— —	22-85	20-95	18-45
TRAJET SUR BATEAU SEUL	1 ^{re} Classe	2 ^{me} Classe.	1 ^{re} Classe.	2 ^{me} Classe		
	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e		
OSTENDE A MARGATE) (valable 7 jours)	7-65	6-35	10-15	8-90		
Id. Id.) (valable toute la saison)	— —	— —	12-70	11-46		
OSTENDE à SOUTHEND) (valable 7 jours)	12-10	9-55	16-50	13-95		
Id. Id.) (valable toute la saison)	— —	— —	19-05	16-50		
OSTENDE à TILBURY) (valable 7 jours)	13-35	10-80	17-80	15-25		
Id. Id.) (valable toute la saison)	— —	— —	20-35	17-80		

ENFANTS EN DESSOUS DE 12 ANS DEMI-PRIX

Réduction pour Sociétés et groupes de 15 personnes et plus moyennant accord d'avance avec E. MINNE & C^{ie}

Bagages jusqu'à concurrence de 50 kilos gratuit.

Restaurant de premier ordre à bord tenu par SPIERS et POND. Ltd, de Londres

Pour les Coupons et tous renseignements s'adresser aux Agents généraux pour le Continent

E. MINNE & C^{ie} { 1, Place du Commerce, OSTENDE.
14, Quai de la Potterie, BRUGES.

F MINNE Dock Gand 97 - 203

Excursions en groupes à Londres avec guide pour 5 jours. — Prix 125 francs séjour compris. — Demandez prospectus
« STEWARDESSES A BORD AU SERVICE DES DAMES. »

CABINES SPECIALES POUR DAMES

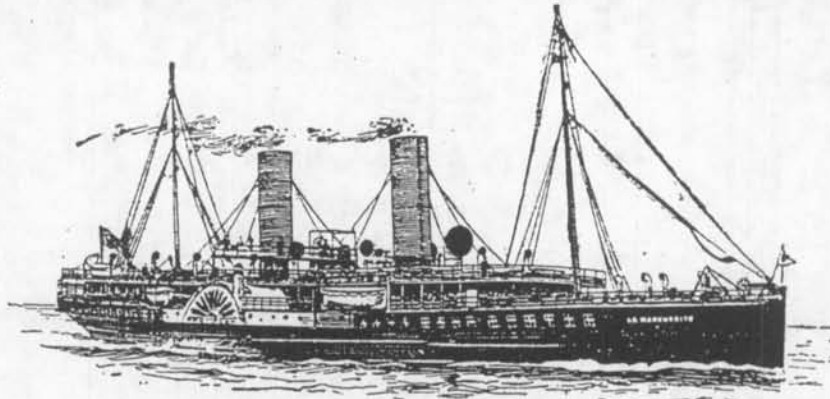
1901

D. Oct. 1902

Dernier départ d'Ostende Mercredi 9 Septembre.

EXCURSIONS

Départ d'Ostende (Estacade) à 3 h. soir. — Arrivée à Margate (Pier) à 6.15 h. soir.



A LA PLAGE DE MARGATE

Séjour préféré des Londoniens

Par le magnifique bateau de plaisance

“ LA MARGUERITE ”

(2204 tonnes de jauge. — 7500 chevaux vapeur. — Vitesse 20 nœuds).

Traversée en 3 heures.

Les départs d'Ostende ont lieu chaque **LUNDI** et **MERCREDI** à 3 heures du soir, et le retour de Margate chaque **LUNDI** et **MERCREDI** à 9.45 heures matin, permettant de faire des excursions du lundi au mercredi, du mercredi au lundi suivant ou encore du mercredi au mercredi suivant.

Prix **ALLER ET RETOUR** valable toute la saison

1^{ère} cl. Fr. 10.15, 2^{me} cl. Fr. 8.90

“ LA MARGUERITE ” après avoir touché à Margate continue son voyage sur Londres où on arrive le même soir à 10.15 h.

Pour les billets et autres renseignements s'adresser chez les agents

E. Minne & C^{ie}

60, Rue du Quai, 60, OSTENDE

Bureaux: de 8 h. à 12 h., et de 2 h. à 7 h.

Départ d'Ostende (Estacade) à 3 h. soir. — Arrivée à Margate (Pier) à 6.15 h. soir.

Dernier départ d'Ostende Mercredi 9 Septembre.