

Nu de Regie voor Maritiem Transport (RMT) de P&O-stal voor Sally Lines wisselt... en vlak voor de Kanaaltunnel haar deuren opent, is het de geschikte tijd om de geschiedenis van de Oostendse ferrylijn te publiceren...

Er zijn boeiende maar evenzeer schrikbarende tijden in het vooruitzicht. Haalt de RMT als zelfstandig staats(regie)bedrijf zijn 150ste verjaardag? That is the Question. Misschien overleeft de RMT het wel. De Oostende-Dover-verbinding evenwel is op 31 december 1993 geschiedenis.

### Oprichting

VANAF APRIL 1815 had de Britse postdienst een overtocht tussen Dover en Oostende ingericht om zodoende het postverkeer te regelmatig te laten verlopen. Er werd tweemaal per week heen en weer gevaren en het Koninkrijk der Nederlanden (1) betaalde daarvoor jaarlijks £ 1 000 aan de Britten. Later kwamen er wekelijks vier overtochten. Afhankelijk van weer en wind (zeilschepen!) duurde zo'n tocht 5 tot 8 uur.

Het waren stormachtige tijden. Na het aanleggen van de treinverbinding *Oostende-Brussel* (1938) enerzijds en *Dover-Londen* (1844) anderzijds, was er meteen, via de postboot, een stabiele verbinding tussen Brussel en Londen.

De overvaarten tussen *Dover* en *Oostende* namen in belang toe met de ontwikkeling van het treinverkeer. Vanaf *Oostende* kon

# De geschiedenis van de lijn Oostende - Dover (I)

men na verloop van tijd via *Wenen* naar *Konstantinopel* en zo verder naar *Azië* en de *Oriënt*. Vanaf datzelfde *Oostende* kon men ook via *Sint-Petersburg/Moskou* met de trans-Siberische spoorweg tot in *Japan* geraken ('*London-Tokio in 15 dagen!*' zo stond er op de affiches).

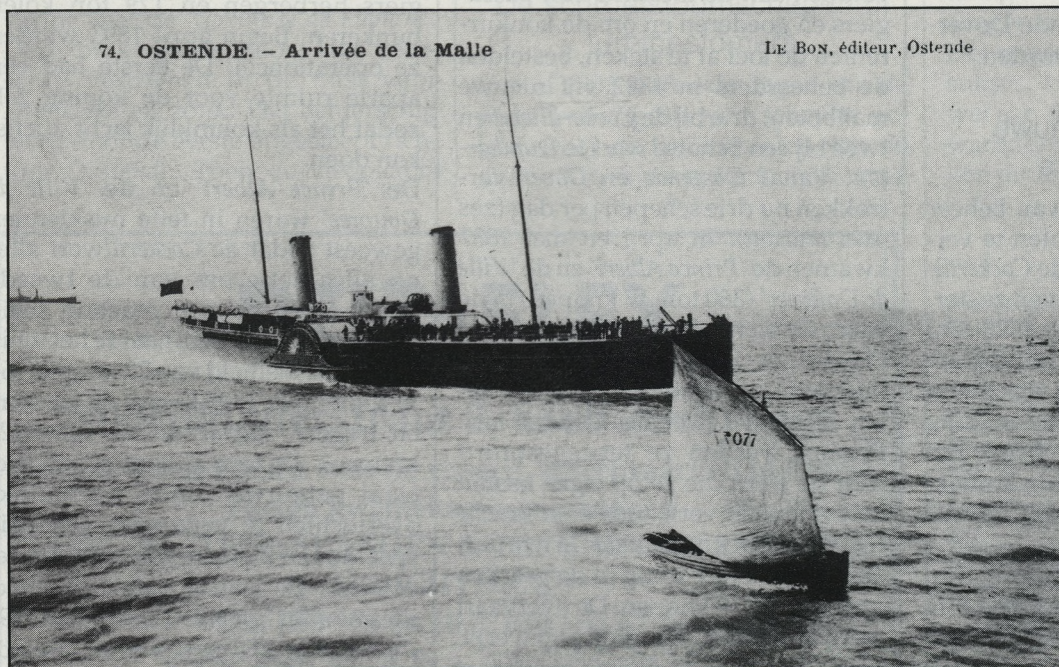
Reeds in 1844 was een werkgroep opgericht die de Belgische deelname aan de overvaarten naar *Albion* moest voorbereiden. Op 9 juli 1845 werd de Belgische *Oostende-Doverlijn* officieel opgericht. Het eerste schip was de in Engeland gebouwde '*Chemin de Fer*' (340 ton, 12 knopen).

Vanaf 4 maart 1846 begon de mailboot, in afspraak met de Britse postdienst, om de andere dag aan

een overtocht. De Belgen legden in 1847 twee nieuwe mailboten in die gebouwd werden op de *John Cockerillwerf* (2) te *Seraing*: de '*Ville d'Ostende*' (vanaf augustus) en de '*Ville de Bruges*'. (vanaf december). De Belgische rederij kon nu één overvaart per dag garanderen. De mailboten waren van het type stoomschepen met zijdelingse paddels, dus zonder schroef (zie foto op deze bladzijde).

In 1852 kregen de drie vaartuigen een andere naam. De '*Chemin de Fer*' werd de '*Diamant*', de '*Ville d'Ostende*' werd de '*Rubis*' en de '*Ville de Bruges*' werd de '*Topaze*'. In 1859 vervoegde de '*Emeraude*' de vloot. In 1863 kwam de te *Hoboken* oorspronkelijk voor hydrografisch werk ontwikkelde '*Belgique*' de maildiensten vervoegen. Deze '*Belgique*' werd in 1869 verlengd en in 1879 uiteindelijk terug afgevoerd als hydrografisch schip op de *Schelde* (3).

Tot juni 1863 moest de Belgische staatsrederij de diensten delen met de Britse rederij *Jenkins & Churchward* die alle Britse post naar Oostende bracht terwijl onze mailboten alle Belgische post naar Dover meenamen. Vanaf juli 1863 verkregen de Belgen het monopolie om veerdiensten te verrichten tussen *België* en *Dover* (4). Het nieuwe postkontraat met de Brit-



Aankomst van de ferryboot 'Leopold II' te Oostende





De 'Princesse Clementine' vaart uit. Net als nu moesten de vissersvaartuigen wachten tot wanneer de mailboot buiten was. De reddingsboten vooraan op de ferry werden bij iedere storm beschadigd. Daarom verdwenen ze later, bij een verbouwing, naar achteren.

ten behelste twee afvaarten per dag in beide richtingen (dus vier overvaarten in totaal). De Belgische staat kwam daarvoor echter mailboten te kort. Snel werden twee schepen gecharterd: de Britse 'Scud' en de 'Princess Clementine'. De rederij ging daarna vlug op zoek naar goede tweedehandsmailboten. Ze vond die in het vroegere Calais-Doverschip 'John Penn', omgedoopt tot 'La Perle' en de Britse 'Queen of the French' omgedoopt tot 'Saphir'.

Tegen 1865 was de Oostende-Doverlijn een vaste waarde geworden.

### Expansie met nieuwe paddelstomers

In 1866 besliste de raad van beheer om alle bestaande mailboten te vervangen door nieuwe. Bij de Cockerillwerf te Hoboken werden zeven zusterschepen besteld die groter (520 ton) en, door het gebruik van een nieuw staalprocédé en sterkere machines, sneller (16 knopen) zouden zijn. Hiermee zou ook het gebruik om mailboten naar leden van de koninklijke familie te noemen zijn intrede doen.

In 1867 liep de 'Louise-Marie' van stapel, gevolgd door de 'Leopold I' in 1868, de 'Marie-Henriëtte' in 1869, de 'Comte de Flandre' en de 'Comtesse de Flandre' in 1870, gevolgd door de

'Prince Baudouin' in 1872 en de 'Parlement Belge' in 1873. Hun klipperromp, boegspriet en boegbeelden herinnerden nog aan de zeilboten van weleer, maar het waren wel degelijk krachtige stoomschepen. De Oostendse haven werd in die tijd trouwens aan de nieuwe noden aangepast. De Frans-Pruisische Oorlog (1870-1871) zorgde voor een trafiektename (1869: 18.500 passagiers; 1870: 37.000 personen; 1871: 68.000 personen). Om te voldoen aan de toename van passagiers en goederen en om de concurrenten de loef af te steken, bestelden de beheerders in 1882 vijf nieuwe mailboten: drie bij de Cockerillwerf en twee bij een Schotse werf te Dumbarton. Vanaf Oostende en Dover vertrokken nu drie schepen per dag (zes overvaarten). In april en mei 1887 kwamen de 'Prince Albert' en de 'Ville de Douvres' (860 ton, 17 knopen) in de vaart. Ze werden gevolgd door de 'La Flandre' in 1888. Volgens kontrakt moesten de schepen 17,5 knopen halen. De eerste twee haalden die niet. Prompt werden ze teruggestuurd naar de werf, die ze op eigen kosten met vijf meter verlengde en er krachtiger machines inplaatste. In februari 1890 kwamen ze terug in de vaart en voeren toen 19 knopen. De overvaart werd in 3 uur 40 minuten afgewerkt. Terwijl de twee mailboten aangepast werden, namen de charterboten

'Manx Queen' (5) en het Duitse lijnschip 'Freia' (gebouwd in 1885) hun plaats in. Op 17 juni 1888 kwam vanuit het Schotse Dumbarton de 'Princesse Henriëtte' (1000 ton) te Oostende toe. De Belgische regering had met de werf een vlijmscherp kontrakt afgesloten dat hoge eisen stelde. Dit resulteerde in een prachtig schip dat 21 knopen haalde. Het was het snelste schip ter wereld in de commerciële vaart. Er waren deze keer ook aparte kabinen voor de bemanning van 6 officieren, 14 stokers en 12 matrozen. De mailboot kon 91 ton kolen opslaan. Aan de eerste overvaart — die welgeteld nauwelijks 2

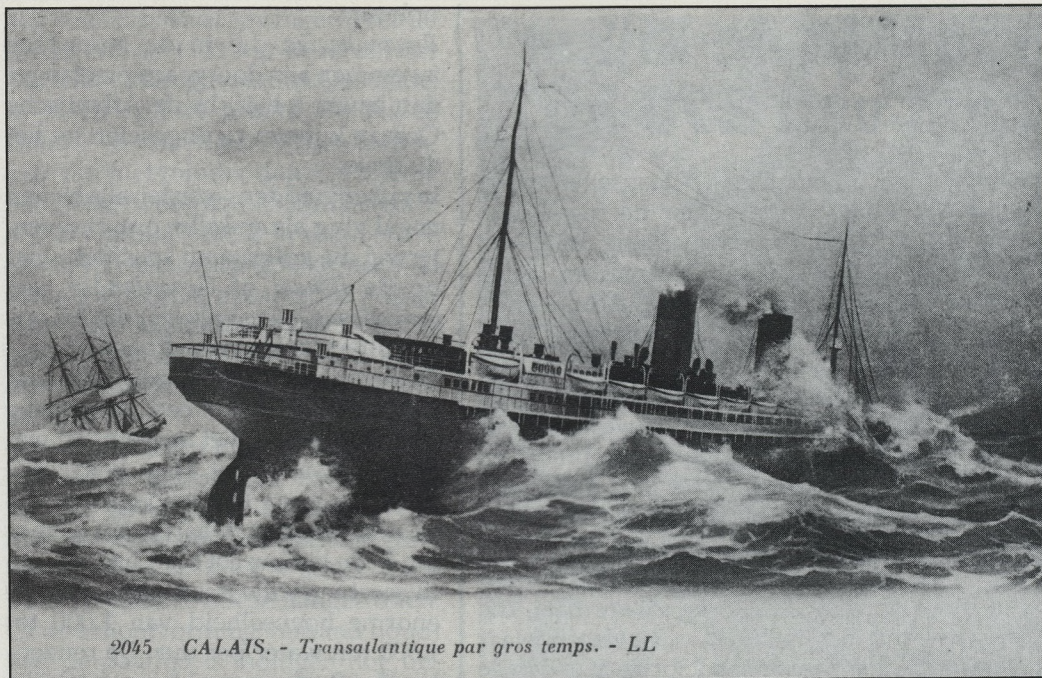
uur 55 minuten duurde! — nam koning Leopold II deel. In november 1888 werd het zusterschip 'Princesse Josephine' opgeleverd. Beide schepen hadden zowel vooraan als achteraan scherpe stevens waardoor het achteruit varen in de Oostendse haven gemakkelijker werd.

### Altijd maar nieuwe bestellingen

In januari 1892 bestelde men opnieuw twee mailboten: de 'Leopold II' te Dumbarton en de 'Marie-Henriëtte' (2de) bij Cockerill te Hoboken. Beide vaartuigen waren groter dan de voorgaande, ze konden 400 passagiers herbergen en 129 ton kolen bunkeren. Begin april 1893 werden ze operationeel. De eerste had een aparte ruimte voor de koning zelf zodat het als koninklijk jacht dienst kon doen.

De 'Prince Albert' en de 'Ville de Douvres' waren in feite miskleunen geweest zodat de Cockerillwerf alles op alles zette om van de tweede 'Marie-Henriëtte' een prachtig schip te maken. In mei 1892 haalde het schip de rekordsnelheid van 22 knopen (6). In september 1895 kwam de kleinere en tragere 'Rapide' in de vaart (20 knopen). Deze mailboot werd speciaal gebouwd om de nachtelijke overtochten te verzorgen. Snelheid speelde een kleinere rol, comfort des te meer. De laatste paddelmailboot die voor de Oostende-Doverlijn in 1896 de werf te Hoboken verliet was de 'Princesse Clementine'. ook dat schip





2045 CALAIS. - Transatlantique par gros temps. - LL

De postdiensten moesten in alle weer en wind plaatsvinden. Eén en ander inspireerde een onbekende kunstenaar tot dit beeld van de transatlantische ferryboot voor Calais.

liep 22 knopen. Het interieur was prachtig. De mailboten kregen toentertijd alle een bepaalde Franse stijl mee, de 'Princesse Clementine' werd evenwel ingericht met zware massieve meubels en luchters, alles in Vlaamse stijl.

De laatste zes paddelstomers waren gewoon *het summum* van alles wat toen bereikt kon worden. Ze waren vermaard in de hele zeevaartwereld. De toename van de scheepvaart doorheen de Dover Straits begon zijn tol te eisen. Op 29 maart 1889 kwam de 'Princesse Henriëtte' (2de) in aanvaring met de 'Comtesse de Flandre'. Deze brak middendoor. Het voorschip verdween in de mist voor Duinkerke en zonk. Het achterschip werd door de eerste opgesleept richting Oostende. Toen de sleepkabel

brak, dreef het achterschip met een aantal bemanningsleden weg. Het werd nooit meer teruggevonden. Alles samen verloren toen 19 mensen het leven. In 1902 verloor de 'Marie-Henriëtte' een paddel. Het schip dreef stuurloos rond, midden in een storm. De 'Prince Albert' vond de mailboot. Met de hulp van twee sleepboten bracht hij het schip te Oostende binnen. Alles samen had de overtocht 2 dagen en 15 uur geduurd; de langste overtocht ooit genoteerd!

### De schroefstoomschepen of turbinestomers

In juni 1903 waren de dagen van de paddel-voortgestuwde schepen geteld. Door de concurrenten van de Calais-Doverlijn werd een nieuw type

schip ingelegd, de 'Queen'. De beheerders van de Oostende-Doverlijn sprongen onmiddellijk op de boot. Ze bestelden bij Cockerill een schip voortgestuwd met een schroef aangedreven via stoomturbines. De techniek om stoomturbines te ontwikkelen bestond nog niet in België. Dus werden de krachtbronnen aangekocht te Wallsend-on-Tyne in Engeland. Het nieuwe schip, de 'Princesse Elisabeth' kwam in de vaart op 11 september 1905. Die mailboot kon 1100 passagiers aan boord nemen en liep 24 knopen; een wereldrekord dat het schip behield tot de 'Lusitania' en de 'Mauretania' van de Cunard Line het op hun naam schreven.

In 1909 werden nog 2 dergelijke schepen besteld. In 1910 kwamen de 'Jan Breydel' en de 'Pieter de Coninck' in de vaart. Ze liepen elk 25 knopen. Dat jaar bracht de veerlijn 223.000 passagiers over. In 1911 werden de 'Prince Albert' en de 'Ville de Douvres' verkocht.

Ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling in 1913 te Gent vervoegden nog twee schepen de vloot: de 'Stad Antwerpen' en de 'Ville de Liège'. Ze waren beide kleiner en trager en werden gebouwd om in de winter maanden te functioneren. Beide waren uitgerust met speciale watertanks (slingertanks) die het stampen en slingeren op zee moesten voorkomen. Het systeem kende niet het gewenste succes. Het toont ons vandaag evenwel aan dat de beheerders niet bang waren om als eersten nieuwe technieken uit te proberen.

Vervolgt  
Daniël Pots

## DELTA FLEX

Noordhinderstraat 2, 8380 Zeebrugge  
industriële artikelen voor de visserij, scheepvaart en industrie

Facom kwaliteitsgereedschappen

SPECIALITEIT: SLANGEN & TECHNISCHE RUBBER-  
AFDICHTINGEN

Tel: 050 / 54 66 10 & 050 / 54 67 13

Privé: 050 / 41 76 19 — Fax: 050 / 54 68 02

- (1) De Belgische staat ontstond pas in 1830.
- (2) De Brit John Cockerill vestigde zich in 1820 te Seraing aan de Maas en startte er een scheepswerf. In 1848 opende hij een nieuwe werf te Hoboken bij Antwerpen.
- (3) De 'Belgique' kwam begin 1865 in het nieuws toen het de post en de verschrikte passagiers van de Calais-Dovermailboot 'Sapphire' overnam en het betrokken schip Dover binnensleepte, nadat het in aanvaring gekomen was met het Amerikaanse zeilschip 'Fanny Buck'.
- (4) Dit duurde tot wanneer Townsend Car Ferries in 1966 een dienst opende tussen Zeebrugge en Dover.
- (5) Het Ex-Folkestone-Boulogne-lijnschip 'Duchess of Edinburgh', gebouwd in 1880.
- (6) Omdat het bepalen van een rekordsnelheid altijd in dezelfde omstandigheden zou plaatsvinden, gebeurden alle metingen (van gelijk welk schip van gelijk welke nationaliteit) toen in de monding van de Clyderivier in Schotland.