

De geschiedenis van de Lijn Oostende-Dover (II)

VORIGE MAAND STARTTE Daniël Pots eenreeks over de geschiedenis van de ferrylijn Oostende-Dover. Eén en ander heeft te maken met het punt dat achter deze traditie gezet wordt. Op het einde van 1993 werd immers een einde gemaakt aan deze verbinding die in 1815 reeds regelmatig verliep.

In de eerste aflevering volgden we de 'postboten' van bij de start tot 1913. Vandaag gaan we verder. Nacht over Europa!

Nadat op 1 augustus 1914 in België de algemene mobilisatie werd afgekondigd,

trokken.

Tijdens de jaren twintig werden alle Bel-

genische mailschepen te laten overvoeren naar Engeland. De 'Princesse Elisabeth' werd overgebracht naar Londen. Verder wisselden alle lijnschepen, op twee na, Oostende voor Folkestone. De meeste namen vluchtende families mee, de 'Princesse Henriette' had de Belgische goudreserve aan boord, de 'Jan Breydel' bracht de koningskinderen in veiligheid.

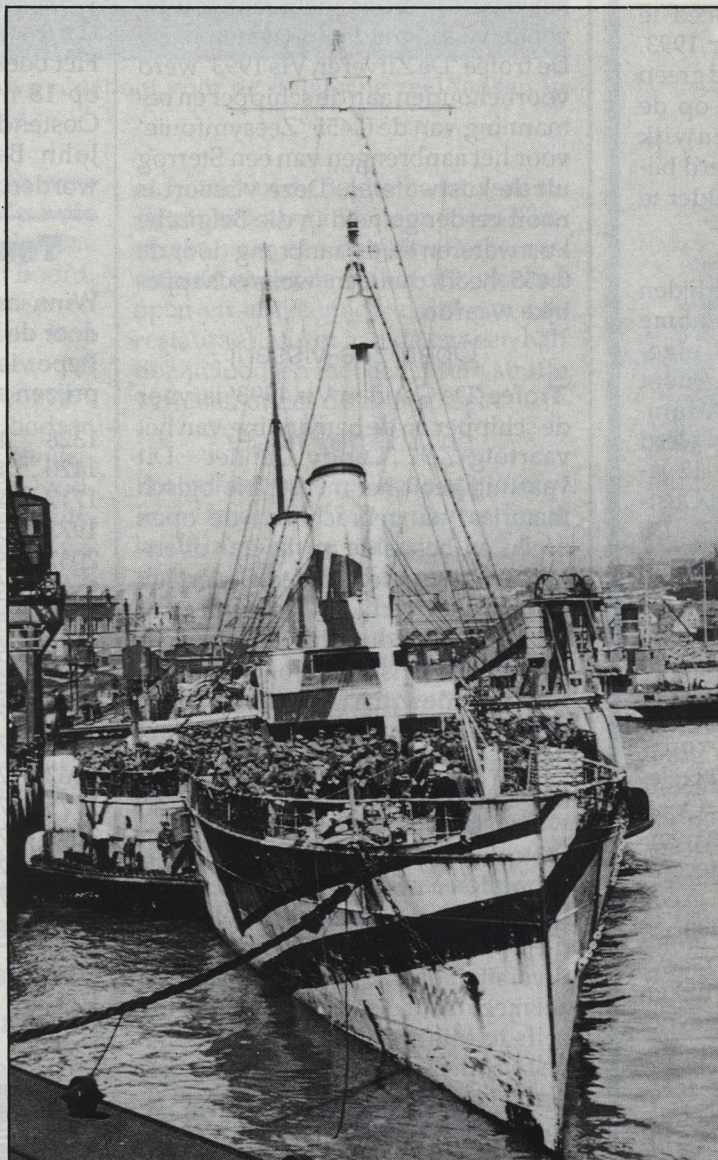
De meeste mailschepen deden tijdens die oorlog dienst als hospitaal- of troepentransportschip. De 'Marie-Henriette' ging daarbij verloren toen ze met 650 gewonde soldaten aan boord op de rotsen van Kaap Barfleur aan de grond liep. 'La Flandre' en de 'Princesse Josephine' die te Oostende werden achtergelaten, vonden hun einde als versperringschepen (blockships) in dienst van de Duitsers. 'La Flandre' vloog trouwens samen met de HMS 'Vindictive' de lucht in.

En daarna

Op 18 januari 1919 werden de vroegere veer- en postdiensten hervat door de 'Ville de Liège', die als eerste mailschip Oostende verliet richting Dover.

De diensten hervat

Op 18 juni 1923 kwam de nieuwe 'Princesse Marie-José', de oude 'Rapide' verving. De mailschip werd als eerste door twee schroeven aangedreven. Na een aanvaring met de Britse 'Clan Mac Neil' kwam de 'Princesse Marie-José' op het strand van Duinkerken terecht. Het schip kon worden vlot ge-



De 'Princesse Henriette' als troepentransportschip in WO I. Het schip is ge-'dazzle painted' om het een 'vals profiel' te geven en zodoende de vijand te verschalken. Over het fenomeen 'dazzle painting', zie HVB 1, 1989 pag 43/44.

gische mailschepen gemoderniseerd. De hutten kregen een opening langs de buitenkant en de wandeldekken werden beschermd. De schepen kregen een lage schouw. In 1928 verdween het laatste paddelschip. In 1930 werden 4 mailschepen besteld bij de Cockerillwerf te Hoboken. De schepen maten net geen 3.000 ton brt., liepen 23 knopen en konden 1400 personen aan boord nemen. De opbouw was hoger dan voorheen en de schepen werden breder. Op 24 april 1930 kwam de 'Prinses Astrid' in de vaart, gevolgd door de 'Prince Leopold' (2 augustus 1931), de 'Prince Charles' (november 1931) en de 'Prinses Josephine-Charlotte' (juni 1932).

De eerste motorschepen

De beheerders van de Oostende-Doverlijn wilden verder gaan met de vertrouwde stoomschepen. Directeur-Generaal Devos drukte echter zijn zin door om een motorschip te bouwen. Zeven en een half miljoen frank werden uitgetrokken om in 1932 de 'Stad Antwerpen' te vervangen door de 'Prince Baudouin'. Met dit schip kwam een volledig nieuw type in de vaart. De nieuwe sky-line zou het handelsmerk worden van de staatsrederij: gedaan met de zeilschipschichtige rompen, gedaan ook met hoge schouwen en achterover hellende masten, gedaan met de vochtige open promenadedekken. De rechte lijn deed zijn intrede.

Het motorschip bleek een goede keuze te zijn. De 'Prince Baudouin' bespaarde tot 100.000 frank in voortstuwingskosten alleen al. Een reserve mailschip die onder stoom werd gehouden kostte dan ook bijna evenveel als één die voer. Een reserve-motorschip daarentegen was snel op weg zonder dat er extra stand-bykosten aan te pas kwamen.

Ook toen was er reeds een te duchten concurrentie vanwege de kortere Boulogne- en Calais-Doverlijn. De tarieven moesten competitief blijven met die van de kortere — en dus bevoorrechte — lijnen.

De 'Prince Baudouin' verrichtte zijn eer-

ste reis op 13 augustus 1934. De mailboot liep 25 knopen en een kwart: het snelste motorschip ter wereld.

Krisis

De crisis van de dertiger jaren tastte de reisbudgetten aan zodat het passagiersvervoer terugliep. De rederij zocht soelaas in het organiseren van dagtrips. Zo kon de burger eens inschepen voor een kort bezoek aan Dover, Folkestone, Londen, Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam. Deze dagreizen waren een groot succes.

In oktober 1937 ging de 'Stad Antwerpen' naar de sloper. Het zusterschip was in 1929 al op de rotsen gelopen en gezonken.

De concurrentie was begonnen met de (weinige) auto's die zich aanboden mee te nemen. De Oostende-Doverlijn speelde daar onmiddellijk op in. De gezonken 'Ville de Liège', werd gelicht, om compleet verbouwd tot de eerste Belgische car-ferry, te worden omgedoopt in de 'London-Istanbul'. In de romp werden 2 x 2 boven elkaar staande deuren aangebracht zodat de auto's (max 60) langs de zijkant en afhankelijk van het tij op 2 niveaus konden inschepen. Deze mailboot hernam als dieselschip zijn actieve dienst op 30 juli 1936.

Het volgende nieuwe schip (4 oktober '37) was de 'Prins Albert' dat 25 en een halve knopen haalde. Het werd gevolgd door de 'Prince Philippe' dat met het uitbreken van de 2de wereldoorlog (10 mei 1940) nog niet operationeel was.

2de wereldoorlog

Tijdens WO II dienden de staatspakketboten onder het geallieerde opperbevel. De 'Prince Philippe' voer (op slechts 1 motor en met 1 van de 2 schroeven) in een konvooi van 27 schepen van Antwerpen, via Oostende naar Engeland. Het doorstond verschillende Duitse luchtaanvalen. Te Southampton werd de mailboot aangepast aan zijn oorlogstaak. Samen met vijf andere Belgische mailboten haalde het gestrande troepen weg uit St - Malo. Op weg naar het Schotse Inveraray kwam het schip in aanvaring met de Britse 'Empire Wave' en zank.

Bij de landing op Noord-Afrika en Sicilië waren vijf Belgische mailboten betrokken. Deze vijf, samen met de 'London-Istanbul' en de 'Prince Baudouin', namen ook deel aan de landing in Normandië op 6 juli 1944.

Aldie oorlogsbemoeienissen verliepen niet zonder rimpleloos. Op 29 juli 1944 werd de 'Prince Leopold' getorpedeerd ter

hoogte van het eiland Wight. De 'Prins Albert' verdiende daarentegen terecht de naam 'Lucky Albert'. Het schip nam deel aan akties te Dieppe, op de Lofotoneilanden, in de Middellandse Zee, op Noord-Afrika, in Normandië en verder in Indië, Birma en Singapore, zonder een schram op te lopen. De 'Prince Baubouin' nam deel aan verschillende konvooien naar Kaapstad. De 'Princesse Marie-José' werd ingezet als anti-duikbootschip en omgedoopt tot HMS 'Southern Isles'. Daarna werd ze overgebracht naar IJsland waar ze dienst deed als akkomodatieschip voor geallieerde (spionage?) delegaties. In IJsland noemde het schip HMS 'Baldur'. De 'London-Istanbul' werd een depotschip in Scapa Flow (Zuid-Orkneys, Schotland). Ook zij verhuisde naar IJsland als akkomodatieschip. Ze werd uiteindelijk teruggehaald om deel te nemen aan de landing van 6 juni 1944. De 'Prince Charles' werd, samen met andere Belgische mailboten, uitgerust als ondersteunende landingsschip. De plaats van de reddingsboten werd daarbij ingenomen door 8 landingsvaartuigen.

Na de oorlog kwamen een paar mailboten niet meer terug, moesten een aantal andere grondig worden herbouwd en kwamen niet meer in aanmerking om als veerboot te varen.

De na-oorlogse periode

Nieuwe schepen werden besteld en liepen van stapel. Zowat 100 jaar na de installatie van de Oostende-Doverlijn nam de 'Koning Albert (vanaf '47) aktief deel aan de overvaarten. De 'Prince Philippe' (2de) begon zijn dienst in maart 1948. Beide schepen hadden reeds meer gesloten dekken. De sky-line van de schepen bleef gelijken op de vooroorlogse mailboten.

De 'London-Istanbul' hernam de dienst. Dra bleek ze te oud. Een nieuw schip kwam in de vaart: de 'Car Ferry' nam de taak over op 17 juni 1949. Ze bood plaats aan 700 passagiers en zowat 100 auto's. Een kraan moest de auto's op het schip takelen tot zowel te Oostende als te Dover speciale bruggen werden gebouwd. Nadat de stoommailboot 'Prinses Josephine-Charlotte' in 1950 uit de vloot werd geschrapt ging de naam over op de 'Car-Ferry' (1952).

In 1949 liep de 'Prinses Astrid' voor Duinkerke op een oorlogsmijn en zank. In 1954 kwam de vrachtvaarder 'IJzer' in de vaart. Dit schip kreeg vorm bij Beliard, Crighton & Co te Oostende. Dit schip onderhield tweemaal per week een veerdienst met vracht tussen Oostende en Dover. De 'IJzer' was ook speciaal uitge-

rust om in nood te kunnen vluchten met de Koninklijke Familie, de Belgische goudreserves en andere nationale schatten. Het was zo ontworpen dat het in één keer kon door varen naar Belgisch-Congo. Na 1972 was de 'IJzer' niet meer geschikt voor zijn taak en werd verkocht. Het kwam aan haar einde in november 1988 op een Nederlands slopersbedrijf.

Met de wereldtentoonstelling van 1958 in het verschiep wilde de staatspakketdienst zich van zijn beste zijde laten zien. Ze bestelde 3 mailboten en een car-ferry. De mailboten 'Roi-Leopold III', 'Koningin Elizabeth' en 'Reine Astrid' kwamen respectievelijk in dienst in juli 1956, mei 1957 en mei 1958. Ze konden elk 1700 passagiers en 30 auto's aan boord nemen. De 'Reine Astrid' was het eerste schip dat werd uitgerust met stabilisatievinnen. De car-ferry 'Arteveld' vatte de overvaarten aan op 2 juni 1958. Ze kon op twee dekken 160 auto's en 900 passagiers inschepen. Naarmate het autoverkeer groeide voeren beide car-feries ('Arteveld' en 'Prinses Josephine-Charlotte') tweemaal per dag naar Engeland

Vervolgt
Daniël Pots

quintiens

n.v.

SCHEEPS- EN INDUSTRIELE
ELECTRICITEIT



INSTALLATIE
HERSTELLING
ONDERHOUD
SCHAKELBORDEN
PLC-STURINGEN
HERWIKKELEN EL. MOTOREN
GROOTHANDEL

'day and night service'

Tel. 050 / 54 41 72 — fax 050 / 54 46 22
Kielbankstraat 6 8380 Zeebrugge

AEG - SIEMENS - VARTA - METABO - DANFOSS - VINGTOR