

De geschiedenis van de lijn Oostende - Dover (III) Opmars van de car-ferries



ET OVERBREN-
GEN van auto's
en vrachtwagens
werd stilaan be-
langrijk.

De staatsrederij
speelde hierop in
door een bestelling te plaatsen voor
een derde car-ferry. Het schip werd
gebouwd op de werf *Jos Boel & Zonen*
en kreeg de naam *'Koningin Fabiola'*.
Het werd een verbeterde versie van
de *'Artevelde'*, liep 22 knopen en kwam
in dienst op 10 juni 1962 (1). Deze
pakketboot (Oostende - Dover in 3,45
uur) was de eerste die uitgerust werd
met een *bow-thruster*, wat het maneu-
vreren in het algemeen, en het weg-
draaien van de kaai vergemakkelijkte
(2).

Op 13 juni 1965 kwam dan de car-
ferry *'Roi Baudouin'* in de vaart. Ze
kon 170 auto's en 850 passagiers ver-
voeren. Dit schip was het eerste dat
de moderne mailbootlijnen had; de
lijnen die we ons nog herinneren uit
het pre-jumbo-tijdperk.

Tot nu toe was het overbrengen van
voetgangers en post de voornaamste
bedrijvigheid geweest. De car-ferries
waren bijkomstig. In 1965 veranderde
dat en de lijn begon zich toe te spitsen
op het vervoer van auto's en hun
passagiers. Voor het toenemende
vrachtverkeer waren de garage-

dekken dan weer te laag. In novem-
ber 1972 werd de *'Roi Baudouin'*
overgebracht naar de *Wiltonwerf* te
Schiedam. Door een herschikking van
de hutten en de bemanningsverblij-
ven werden de garagedekken ver-
hoogd. Intussen kwam op 15 augustus
1968 de *'Princesse Astrid'*, ook ge-
bouwd op de *Boelwerf*, in de vaart.
Deze had reeds een hogere garage en
kon meer vracht meenemen. Toch
werd de inrijpoort van de achterste-
ven in 1974 verhoogd door de
bemanningsverblijven elders in te
planten.

Concurrentie

De car-ferrydienst tussen Zeebrugge
en Dover (*Townsend Car Ferries*, ge-
start in 1966) was een geduchte te-
genstander voor de Belgische pak-
ketbootdienst. De Oostende-Dover-
lijn had het plan opgevat de vracht-
en autochauffeurs de kans te bieden
vanuit midden-Engeland naar Oost-
ende te varen. Via een overtocht van
5 uur zouden ze zodoende vele uren
tijds winst bekomen door niet rond
Londen te moeten rijden. Op 29 mei
1968 werden de *'Roi Baudouin'* en de
'Princesse Astrid' ingezet op het tra-
ject Oostende-Harwich (*Parkeston
Quay*). Het werd geen succes. Op 10
september 1973 werd deze lijn afge-
schafte (3)

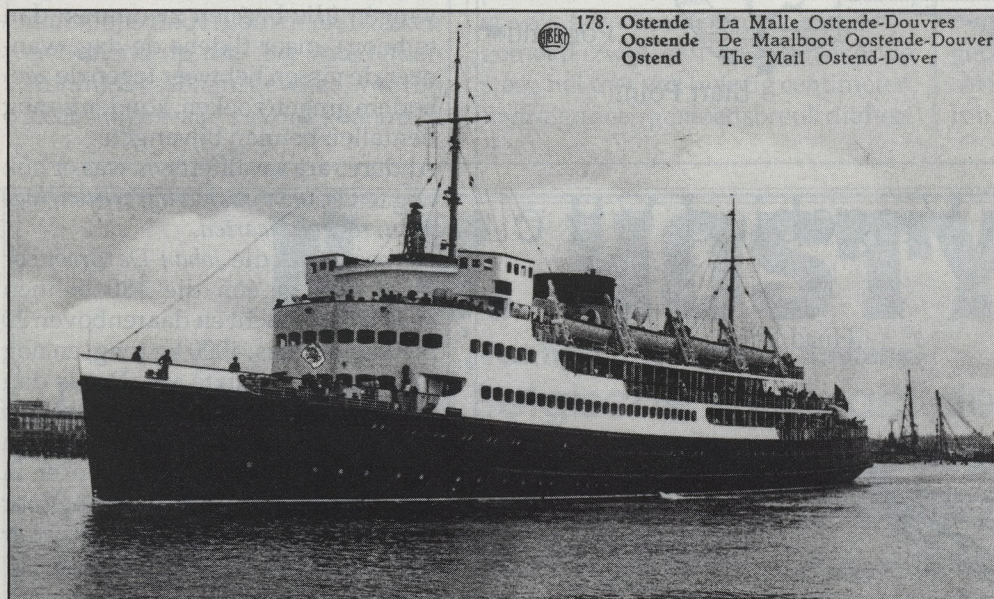
In juni 1966 liep de *'Prinses Paola'* de
Oostendse haven binnen. Ze was het

laatste schip dat geen auto's aan boord
kon nemen. Er was toen blijkbaar nog
een redelijk grote vraag om trein-
toeristen over te zetten. Dat aantal
slonk evenwel met de jaren en de
'Prinses Paola' werd op het laatste
enkel nog in het zomerseizoen inge-
zet. Echte mailbootfans waren even-
wel verliefd op haar lijn. Het was een
prachtig schip. Overigens: alle sche-
pen die nu in de vaart waren hadden
ongeveer dezelfde lijnen en stonden
op zee bekend als *'de Oostendenaars'*.

Regie voor Maritiem Transport

Vanaf 1970 waren de noden van de
pakketdiensten tussen Groot-Brit-
tannië en Europa zo veranderd dat de
staatsrederij moest uitkijken naar een
vloot die massa's auto's zou vervoer-
ren en zich vooral richten op het
groeïende vrachtwagenverkeer.
Voortgaande op deze nieuwe trend
werd beslist, op de *'Prinses Paola'* na,
al de schepen van de hand te doen en
een nieuwe aangepaste vloot te bou-
wen. Door de grote kosten groeide de
Oostende-Doverlijn nu uit tot een on-
derneming die de Belgische moge-
lijkheden oversteeg. Om een bredere
markt te bereiken en om kosen te
sparen, begon de pakketdienst samen
te werken met de Britse staatsrederij,
met rederijen uit Frankrijk en Neder-
land onder de naam *'Sealink'*. Omdat
de lijn sneller en onafhankelijker zou
kunnen handelen werd ze onderge-
bracht in een regie: de *Regie voor
Maritiem Transport* of RMT was
geboren.

De eerste nieuwe-generatie-car-
ferry die op 16 juli 1973 in dienst
kwam was de *'Prins Philippe'* (het
derde vaartuig met die naam).
Het schip kon 1 240 passagiers
en 243 auto's aan boord nemen.
Het was het eerste RMT-schip
waar de auto's via de achterste-
ven en de boegdeur dwars door
konden rijden (*roll-on, roll-off, of
ro-ro*). Omdat het geen beweeg-
baar autodek bezat was het toch
nog beperkt in het meenemen
van vrachtwagens. Deze beper-
king werd op het tweede schip
voorkomen. De *'Prince Laurent'*
begon op 28 juni 1974 zijn
overvaarten. Het vaartuig kon
slechts 189 auto's meenemen



De *'Artevelde'*. De *'Koningin Fabiola'* was er een verbeterde versie van

maar wel 24 vrachtwagens. Beide schepen vervingen de 'Koning Albert', die naar de sloper verdween en de 'Prince Philippe' (2 de) die door een Zweedse maatschappij werd gecharterd. Deze laatste kende verder geen succes. Omgedoopt tot *Stromma Rex* kende het schip eerst een motorkamerontplofing en brandde later te Marichavn volledig uit.

Op 24 mei 1974 kwam de 5.635 ton grote 'Prinses Marie-Esmeralda', de vloot verwoegen. Evenals beide voorgaande werd ook zij uitgerust met Franse dieselmotoren. Ze was de eerste RMT-ferry met liften aan boord en kon 1200 passagiers, 300 auto's en 37 vrachtwagens vervoeren.

De 'Princesse Marie-Christine' kwam op 30 december 1975 versneld in de vaart omdat de 'Prinses Marie-Esmeralda' na een aanvaring met een geblokkeerde boegdeur zat.

In de zomer van 1975 lagen niet minder dan 6 pakketboten aan de kant die een nieuwe bestemming zochten. Na een korte periode te zijn gecharterd door een Britse maatschappij, verdween de 'Artevelde' in oktober 1976 naar Griekenland als 'Aigaion'. De 'Prinses Josephine-Charlotte' zocht het ook in die richting als de 'Athens Express'. Na verkoop werden de 'Roi Leopold III' en de 'Koningin Elisabeth' ingezet als pelgrimschepen in de Rode Zee. De 'Koning Albert' werd in België afgebroken. De 'Koningin Fabiola' verdween, omgedoopt tot 'Olympia', als veerboot naar de Griekse eilanden. Op 7 maart 1978 kwam de 'Prins Albert' (derde) in de vaart. Het schip mat 6.019 ton en kostte 900 miljoen frank. Het werd bij Cockerill in Antwerpen gebouwd, kon evenveel auto's en vrachtwagens aan boord nemen als de 'Prinses Marie-Esmeralda', maar wel 200 passagiers minder. Dit was de tol die werd betaald voor het luxueuzer inrichten van de passagiersverblijven.

Jetfoils

In de zeventiger jaren lanceerde Boeing, de vliegtuigfabrikant uit Seattle (USA) de jetfoil: een vaartuig dat door middel van vliegtuigmotoren net boven het water vliegt. Het type was reeds uitgeprobeerd op de lijnen Dieppe-Brighton, Dublin-Liverpool en Londen-Oostende. (Via het vissersdok door Peno). Alle pogingen waren evenwel miskleunen geweest. Omdat de RMT evenwel het

voordeel had de toekomstige reiziger van trein tot trein te kunnen brengen, dacht ze dat het haar wel zou lukken. De Belgische staat steunde het project. Fondsen werden ter beschikking gesteld.

Op 31 mei 1981 begon de 'Princesse Clementine' aan haar carrière, gevolgd door het zusterschip 'Prinses Stefanie' (31 juli 1981). In de beginperiode hadden de vaartuigen last van kinderziektes. Ze raakten ook beide beschadigd toen ze op elkaar invoeren. De jetfoils voeren dan 42 knopen en deden het traject in 100 minuten. De kortste overvaart was 85 minuten. Beide konden ze 273 passagiers per schip meenemen.

Daar de voetpassagiers nog steeds 33% van de totale gebruikers bedragen, spelen de jetfoils vandaag nog een belangrijke rol. Gedurende de eerste tien jaar brachten beide vaartuigen zo'n drie miljoen personen over.

De jetfoils vroegen een bijkomende akkomodatie te Dover. De oplossing werd gevonden in de pakketboot 'Reine Astrid' die men op 9 oktober 1981 uit de vaart nam. Op 30 mei 1983 werd het aangepaste gevaarte naar Dover gesleept en er op 6 juni in gebruik genomen. Het bleef tot eind 1993 te Dover aangemeerd. Op 30 januari 1994 kreeg het zijn nieuwe bestemming te Ramsgate.

Toen de nieuwe car-ferries goed en wel in de vaart waren breidde het aanbod tot het overzetten van auto's en vracht zich ontzettend uit. De RMT voelde zich beperkt in zijn mogelijkheden. Tijd en geld om nieuwe schepen te bouwen was er niet. Twee car-ferries werden gecharterd bij *Stena Line*. Op 8 april 1982 kwam de 'Stena Nautica' vanuit Canada en op 1 mei 1983 liep een tweede schip van de *Stena Line*, de 'Stena Nordica' (ex-*Stena Danica*) de Oostendse haven binnen. Vele miljoenen werden gependend aan het plaatsen van zijdelingse deuren zodat het lossen van auto's ook kon gebeuren via een nieuw gebouwde losbrug. De 'RMT' kocht de 'Stena Nautica' uiteindelijk aan. Het schip werd op 7 maart 1983 omgedoopt tot 'Reine Astrid' (4). De lage bedrijfskosten maakten de veerboot aantrekkelijk. In maart 1984 werd de 'Stena Nordica' (5) van *Stena Zweden* verkocht aan *Stena Nautica België NV* en werd nu 'Stena Nautica'.

De uitverkoop van oude veerboten ging door. Respektievelijk in 1982 en

1983 charterde een Britse veerdienst de 'Roi Baudouin' en de 'Princesse Astrid'. Ze verrichtten diensten vanuit Folkestone. Eind 1983 verdwenen ook deze ferries naar de Griekse eilanden als de 'Georgios Express' en de 'Bari Express'.

Nadat de 'Koningin Fabiola' in 1976 werd omgebouwd om meer passagiers (van 850 naar 1200) en minder auto's (van 160 naar 88) mee te nemen, werd het schip op 15 juni 1983 aan de kant gelegd. Het verdween uiteindelijk als de 'Lydia'.

In mei 1985 had men het plan opgevat om de grote 'Stena Nautica' te ruilen voor de 'Reine Astrid' en de 'Prins Philippe'. Een opschortende voorwaarde was dat beide maatschappijen zouden samenwerken om tegen de ruildatum kopers te hebben voor beide ruilschepen. De 'Prins Philippe' had snel een mogelijke koper. De 'Reine Astrid' echter niet en de ruil ging niet door.

De 'Prins Philippe' werd dan gecharterd door een Britse maatschappij en ingezet op de lijn Cherbourg-Weymouth. Na dit contract werd de ferry uitgeleend aan een Ierse maatschappijen ingezet tussen Rosslare en Fishguard. In het najaar van 1986 diende ze als reserveschip voor de RMT. In december 1986 vertrok ze definitief uit Oostende als 'Moby Love' naar La Spezia in Italië.

Na drie jaar verviel het kontrakt met *Stena Nautica België NV* en de 'Stena Nautica' werd nu ingezet als de 'Versailles' op de lijn Dieppe-Newhaven voor Dieppe Ferries. Nu vaart ze in een vernieuwde uitbating op dezelfde lijn als de 'Stena Londoner'.

Grotere capaciteiten was nu het sleutelwoord geworden. Er werd besloten om de 'Prinses Marie-Esmeralda' en de 'Princesse Marie-Christine' te vergroten. *Jumboïseren* was het nieuwe toverwoord. (Vervolgt)

Daniël Pots

(1) Het contract ging van Cockerill naar Jos Boel omdat de eerste werf verklaarde het schip niet klaar te krijgen tegen het seizoen 1962

(2) Een systeem dat via het (met samengepakte lucht) wegblazen van zeewater aan de boeg van het schip, de ferry kort liet keren. Redelijk snel daarna werd echter de boegschroef algemeen in gebruik genomen.

(3) Zoveel jaren later wordt de lijn Zeebrugge-Felixstowe met succes uitgebaat door de Peno-diensten.

(4) Zevende naam sinds haar constructie in 1975

(5) Gebouwd in 1974. In 1977 werd het schip horizontaal middendoor gezaagd en van een extra autodek voorzien