

## DE GESCHIEDENIS VAN ONZE NATIONALE ZEEVAARTLIJNEN OOSTENDE-DOVER-FOLKESTONE-HARWICH EN TEN SLOTTE RAMSGATE

In 1844 tekende de Belgische overheid een verdrag met de Engelse maatschappij '*Eastern and Continental Navigation Co*', die er zich toe verbond de postverbinding met Engeland te verbeteren en in het vervoer te voorzien van personen en goederen. Deze overeenkomst werd gesloten voor de periode 30 juli 1844 tot 3 maart 1846 nadat de Belgische Staat eerst een wetsontwerp in die zin had goedgekeurd.

In het staatsblad van 5 februari 1846 verscheen het koninklijk besluit '*Arrêté royal portant règlement pour les bateaux à vapeur marine, chargés du service entre Ostende et Douvres*' en op 4 maart 1846 werd de eerste overvaart met de '*Chemin de Fer*' onder Belgische vlag een feit. Het schip, dat later werd herdoopt tot '*Diamant*', was bemand met officieren van de 'Koninklijke Marine'.

Het eerste Belgisch paddelstoomschip had één schouw, was voorzien van ijzeren raderen en was uitgerust met een stel noodzeilen. De totale lengte bedroeg 45 m op een breedte van 6,40 m. Ze bood plaats aan 50 passagiers. Er waren drie salons aan boord en één ervan was bestemd voor de koning.

Het jaar daarop werden twee nieuwe schepen in de vaart gebracht: de '*Ville d'Ostende*', later herdoopt tot '*Rubis*' en de '*Ville de Bruges*', later herdoopt tot '*Topaze*'. Beide schepen waren gebouwd op de scheepswerf J. Cockerill in Seraing naar het model van de '*Diamant*'. Ze waren wel iets groter en hadden twee schouwen. Het volgende schip, de '*Emeraude*', kwam in 1858 in dienst.

Aanvankelijk was er in beide richtingen slechts één afvaart per dag. De overvaarten werden voor de helft verzorgd door schepen van de Belgische Staat en voor de helft door schepen van de Britse Admiraliteit. In 1853 gaf de Britse Admiraliteit haar deelname in de onderneming op en stond haar overeenkomst met de Belgische Staat af aan '*Jenkins & Churchward*' uit Dover.

In 1862 werd het contract met '*J & C*' niet verlengd maar door de '*London Chatman & Dover railway Company*' overgenomen. In hetzelfde jaar verklaarde de Belgische regering het voornemen te hebben de volledige exploitatie van de lijn Oostende-Dover op zich te nemen en in 1867 kon de Belgische Staat het monopolie verwerven voor het vervoer van passagiers, post en stukgoed tussen Dover en België. Deze staatsmonopolie hield het bijna honderd jaar uit totdat '*Townsend*' in 1966 de lijn Dover-Zeebrugge opstartte.

De verbeteringen van de internationale spoorverbindingen en het verlagen van de tarieven leidden tot groot succes en vanaf 1887 werden er drie overvaarten in beide richtingen per dag gemaakt!

Tot 1893 kocht of huurde de Belgische Staat een gedeelte van haar vloot in Engeland, maar vanaf dat jaar werden alle nieuwbouwschepen op Belgische werven gebouwd. De '*Princesse Clementine*' was de snelste raderpakketboot ter wereld met een snelheid van

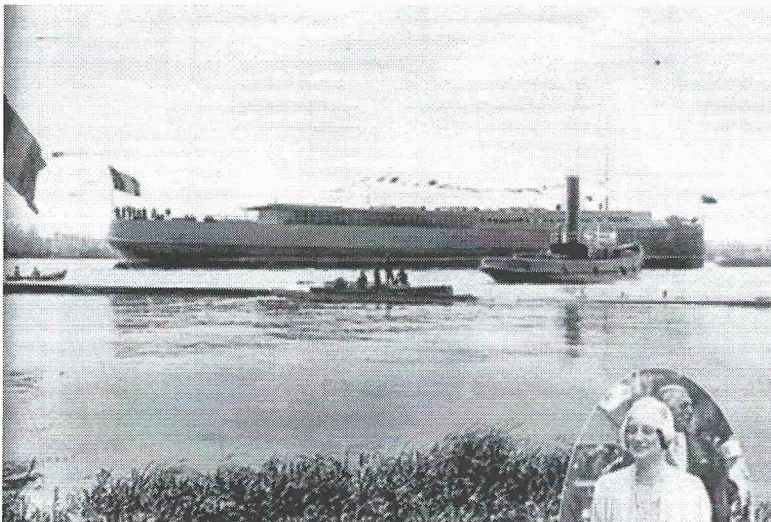
22,2 knopen. Op dat ogenblik overtrof de lijn Oostende-Dover alle Anglo-Continentalen diensten en dat zowel op comfort, regelmaat of snelheid!

Om de standing van de lijn nog op te voeren werd besloten de nieuwbouw pakketboten met turbines uit te rusten. Deze scheepsmotoren waren pas in 1903 ontwikkeld en twee jaar later liep op de werven van Cockerill al het eerste Belgisch turbineschip, de *'Princesse Elisabeth'*, van stapel! Meteen behaalde het schip het wereldsnelheidsrecord voor passagiersschepen en ze was ook de eerste maalboot met TSF uitrusting en het eerste passagiersschip met centrale verwarming.

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog was de vloot van de lijn Oostende-Dover uitgegroeid tot 10 schepen waarvan 5 raderboten.

De pakketboten brachten duizenden vluchtelingen naar Engeland en ook de nationale geldvoorraad werd door onze pakketboten naar Engeland overgebracht. Toen de Duitsers op 17 oktober 1914 Oostende innamen, geraakten enkel *'La Flandre'* en de *'Princesse Josephine'* niet meer weg uit Oostende en beide schepen werden tijdens de oorlog door de Duitsers tot zinken gebracht. De overige vaartuigen werden door de Britse Admiraliteit tot hospitaalschip, troepentransport of accommodatieschip omgebouwd.

Vanaf 1919 tot 1939 werden er voor het Bestuur van het Zeewezen acht schepen gebouwd bij J. Cockerill in Hoboken: vijf turbineschepen (de *'Princesse Marie-José'*, de *'Princesse Astrid'*, de *'Prince Leopold'*, de *'Prince Charles'* en de *'Princesse Josephine Charlotte'*) en drie motorschepen (de *'Prince Baudouin'*, de *'Prince Albert'* en de *'Prince Philippe'*). Daarnaast werd de ombouw gerealiseerd van de *'Ville de Liege'* tot autotransportschip *'London Istanbul'*.



Op de scheepswerven van Hoboken doopte prinses Astrid in augustus 1929 de *'Prinses Astrid'*, die werd ingezet op Oostende-Dover

De *'Prince Baudouin'* was het eerste motorschip met één schouw en op zijn proefreis ontwikkelde ze een snelheid van 22,25 knopen. Dit betekende meteen een nieuw wereldrecord als snelste passagiersschip voortgestuwd met een dieselmotor.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd Dover een militaire haven en moesten onze schepen uitwijken naar Folkestone. Omdat België onafhankelijk wilde blijven en onze schepen geen doelwit zouden worden voor de strijdende partijen, werd

op de romp van onze pakketboten in grote letters 'BELGIE' geschilderd en op het dek werd de driekleur aangebracht.

Tijdens WO II werden onze 9 pakketboten ter beschikking gesteld van de Britse Admiraliteit en omgebouwd tot troepentransportschip, *infantry landing ship* of als *depotship*. Ze namen deel aan diverse geallieerde operaties; o.a. de landing in Normandië, Zuid-Frankrijk, Sicilië en Palermo, enz.. De 'Prince Albert' nam zelfs deel aan de landing in Birma!

Twee schepen zonken tijdens WO II: nl. de 'Prince Philippe', na een aanvaring in dichte mist en de 'Prince Leopold', na een torpedo-aanval van U 621. Op 21 juni 1949 liep de 'Princesse Astrid' vóór Duinkerke op een mijn en zonk. Daardoor kan ze als derde oorlogsverlies beschouwd worden.

Na de oorlog ging het Bestuur van het Zeewezen onmiddellijk over tot de bouw van pakketboten ter vervanging van de schepen die tijdens de oorlog waren verloren gegaan: nl. de 'Koning Albert' (eerste reis Oostende-Dover op 11 december 1947) en de 'Prince Philippe' (in dienst genomen in maart 1948).

De vraag naar het vervoer van voertuigen werd steeds groter en in 1936 was de 'Ville de Liege' reeds omgebouwd tot autotransportschip. Hij kon tot 60 auto's vervoeren en de voertuigen werden door een bemanningslid aan en van boord gereden. Alle andere pakketboten konden ook een beperkt aantal auto's vervoeren die met een kraan aan of van boord werden gehesen.



*Personenwagens werden in het begin met de kraan aan en van boord gehesen. Hier vermoedelijk aan boord van de 'Prins Albert'.*

Om de concurrentie met andere kanaallijnen aan te gaan werd ten behoeve van het steeds toenemende autoverkeer een speciaal schip gebouwd, nl. de 'Car Ferry', later herdoopt tot 'Princesse Josephine Charlotte'. Ze had een certificaat voor het vervoer van 100 auto's en 700 reizigers en maakte haar eerste reis op 3 juni 1949.

In 1954 kwam de m/s 'IJzer' in dienst, een vrachtschip met een enorme bunkercapaciteit. Ze kon van Oostende naar Congo varen zonder te bunkeren. Het schip werd vermoedelijk gebouwd om de goudvoorraad en de nationale schatten in veiligheid te brengen in geval van oorlog (Korea...).

*Passagiers verlaten de 'Prince Charles', jaren '50.*



In het vooruitzicht van de wereldtentoonstelling in Brussel in 1958 werden er door het Bestuur van het Zeewezen drie passagiersschepen en één car-ferry besteld, nl. de 'Roi Leopold III' (1956), de 'Koningin Elisabeth' (1957), de 'Reine Astrid' (1958) en de car-ferry 'Artevelde' (1958). In 1962 volgde er een derde car-ferry: de 'Koningin Fabiola' en in 1965 een vierde car-ferry: de 'Roi Baudouin'. In 1966 kwam het laatste passagiersschip (de 'Princesse Paola') en in 1968 de laatste car-ferry (de 'Prinses Astrid') in de vaart met slechts één hekdeur. Deze car-ferry's hadden een grotere vervoercapaciteit dan de 'Princesse Josephine Charlotte' vermits ze over twee bovenliggende garagedekken beschikten. Ze konden 160 auto's vervoeren en een 1000-tal passagiers.

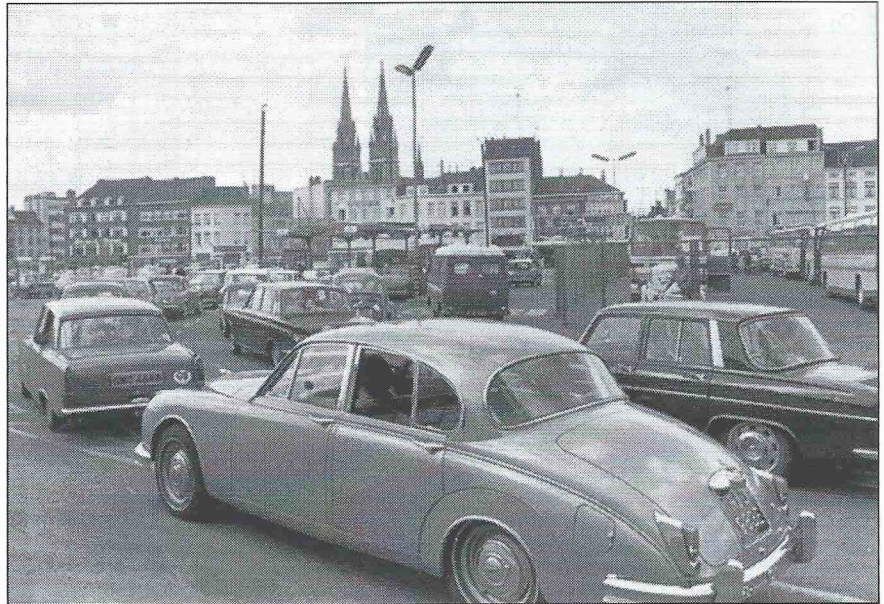


*Zicht op de bagagerekken aan boord van onze ferry's. Foto medio jaren '50.*

Beweegbare laadbruggen, zowel in Oostende als in Dover, lieten automobilisten toe hun wagen zelf aan en van boord te rijden en het comfort van de reizigers werd verbeterd door de schepen uit te rusten met roldempers om het slingeren van het vaartuig te verminderen.

Oostende 1971: met de regelmaat van de klok werden scheepsladingen auto's gelost.

Oostende was voor veel Britse chauffeurs het eerste proefterrein in het rechts rijden.



In 1968 werd door het Bestuur van het Zeewezen een nieuwe route geopend van Oostende naar Harwich, maar deze route was niet rendabel en werd in 1973 gestaakt.

Een volgende historische gebeurtenis was de toetreding tot de groep 'Sealink' in november 1970, een overeenkomst tussen zeevaartlijnen die afhingen of bindingen hadden met spoorwegadministraties nl. Arnement Naval (Franse spoorwegen), Stoomvaartmaatschappij Zeeland (Nederlandse spoorwegen), Maritieme sectie Britse Spoorwegen en Bestuur van het Zeewezen (NMBS).

De groep 'Sealink' beschikte in het totaal over 30 schepen en had de grootste en modernste transkanaalvloot. Het gevolg van deze overeenkomst was dat de verbinding Oostende-Folkestone, vroeger enkel in de zomer in dienst, nu heel het jaar door werd uitgebaat.

De overtochten werden gedaan door Britse M.P.-schepen (of *multi purpose ship*) die groter waren dan onze car-ferry's en voorzien waren van een boeg en hekdeur voor het vervoer van vrachtwagens, containers, enz.

Bij wet van 1971 werd de Regie voor Maritiem Transport (RMT) opgericht. Hoewel nog altijd een staatsbedrijf gaf de statuutwijziging meer financiële zelfstandigheid met als gevolg een soepeler afhandeling van contracten met vervoermaatschappijen.

Door de *boom* in het vervoer van rollende vracht waren we aan een vlootvernieuwing toe. Een volledig nieuw type van schepen met roll on/roll off systeem waren in aanbouw. In 1973 werd de 'Prins Philippe' gebouwd en één jaar later volgde de 'Prins Laurent'. Deze twee schepen hadden een beperkte vrachtcapaciteit. In 1975 volgde de 'Prinses Maria-Esmeralda' met een capaciteit van 300 auto's of maximum 37 vrachtwagens en 46 auto's. Als zusterschip liep de 'Princesse Marie-Christine' van stapel op 8 september 1975 en in 1978 kwam de 'Prins Albert' in de vaart.

De volgende stap was het in de vaart brengen van twee jetfoils (afb.: de *'Princesse Clementine'*), de modernste en snelste verbinding tussen Oostende en Dover voor personen zonder voertuig. De overvaart duurde amper 1 uur 40 minuten. In Dover Western Docks werden speciale jetfoiltreinen naar London (en omgekeerd) ingelegd. Door de komst van de jetfoils moesten de haveninstallaties zowel in Dover als in Oostende aangepast worden. De oude pakketboot *'Reine Astrid'* werd omgebouwd tot jetfoilterminal voor Dover.



Door het toenemende aanbod van vracht werd door de RMT in 1982 een Zweeds schip, de *'Stena Nautica'*, gecharterd. Ze werd in 1983 door de RMT aangekocht en herdoopt tot *'Reine Astrid'*. In 1983 werd er nog een Zweeds schip gecharterd, nl. de *'Stena Nordica'*, later herdoopt tot de *'Stena Nautica'*. In 1986 werd dit chartercontract opgegeven.

In 1985 werd de *'Prinses Maria-Esmeralda'* van een tweede vrachtdak voorzien. De bovenbouw werd horizontaal losgebrand en 5 m gelicht. Daardoor ontstond 5 m extra dek waardoor de vrachtcapaciteit verdubbelde terwijl het brandstofverbruik ongeveer hetzelfde bleef.

In 1985 en 1986 ondergingen de *'Princesse Marie-Christine'* en de *'Prins Albert'* eenzelfde aanpassing.

De maritieme afdeling van de Britse spoorwegen werd in 1984 geprivatiseerd en verkocht aan *Sea Containers Lt.* De poolovereenkomst bleef van kracht en de merknaam bleef behouden. De poolovereenkomst met *Sealink UK* verviel op 31 december 1985 en werd door de RMT niet verlengd. *Sealink UK* eiste 50 procent van de Oostende-Dovertrafiek voor haar rekening te nemen. Voorwaarden die voor de RMT niet aanvaardbaar waren. De directie van de RMT startte onderhandelingen met zijn vroegere rivaal *Townsend-Thoresen* – die de Zeebrugge-Doverlijn uitbaatte – en op 25 oktober werd de overeenkomst getekend.

Eerste gevolg: de dag dat de overeenkomst met *Townsend-Thoresen* in werking trad, op 1 januari 1986, waren de *Sealink UK*-schepen niet meer welkom in Oostende.

Tweede gevolg: de RMT-schepen mochten de linkspan in Dover Western Docks niet meer gebruiken voor de onscheping van voertuigen.

De overeenkomst tussen *Townsend-Thoresen* ging in op 1 januari 1986 voor de duur van vijf jaar. De complete vloot wordt geschilderd in de oranje-rode kleuren van *Townsend-Thoresen* met op de romp in grote witte letters 'TOWNSEND-THORESEN'.

Na de ramp in 1987 met de *'Herald of free Enterprise'* vóór Zeebrugge werd in oktober 1987 de overeenkomst tussen RMT en *Townsend-Thoresen* overgenomen door *P&O European Ferries*. Dit contract eindigde op 31 december 1990 en werd zelfs enkele keren verlengd met een jaar. Door belangenmenging bij onze partner *P&O*, die ook de overtocht tussen Dover en Calais verzekerde, werd de overeenkomst in december 1993 niet meer hernieuwd. Gedurende de *P&O*-periode kregen onze schepen de blauw-witte kleuren met 'OOSTENDE-DOVER' in blauwe letters aan bakboord en 'DOVER-OOSTENDE' in blauwe letters aan stuurboord.

Intussen was de 'Prins Filip' in de vaart gebracht. De bedoeling was dat de bemanning een 7 dagen op/7 dagen af-reisbeurt zouden volgen, maar dit schema werd door het personeel en de vakbonden afgewezen.



De 'Prins Filip' (afb.) was het neusje van de zalm. Ieder bemanningslid had een hut met douche. Het schip was uitgerust met de laatste snufjes qua veiligheid en techniek en voor een capaciteit van 1.200 reizigers waren er meer dan 2.000 zitplaatsen voorzien, 119 hutten, 2 cinémas, een discobar, een stille bar, een conferentieruimte, een restaurant en een snackbar.

Door het afvoeren van het 7 dagen op/7 dagen af-systeem werd de personeelskost zeer hoog. Er waren vijf ploegen van minimum 48 man nodig om het schip te runnen!

Op 1 januari 1994 ging de poolovereenkomst met Sally line in voor de duur van 5 jaar. Oostende werd behouden als aanloophaven en de inkomsten van beide rederijen werden op een fifty/fifty basis verdeeld. Dover werd evenwel ingeruild voor Ramsgate, de haven waarvan Sally eigenaar was. De nieuwe merknaam werd Oostende lines.

Het einde... De deficitaire resultaten van de laatste jaren waren enorm groot geworden. Voor 1996 was er een tekort van 3 miljard voorzien en een crisismanager werd aangesteld.

In het staatsblad van 26 februari 1997 verscheen het koninklijk besluit dat de ontbinding van de RMT aankondigde (met een definitieve vereffening in 1999) evenals de keuzemogelijkheden voor het verdere loopbaanverloop van het personeel.

Na meer dan 150 jaar uitbating van de ferrylijn vaarde op 28 februari 1997 de 'Prins Albert' voor het laatst naar Ramsgate. Toen was het gedaan met de RMT.

Veel omstandigheden hebben bijgedragen tot het failliet van de RMT, zoals onder meer:

- Met uitzondering van de 'Prins Filip' was de vloot verouderd en niet aangepast.
- Dalende vracht en dalend aanbod van voertuigen ingevolge de snelle verbinding van het binnenland met Calais na het beëindigen van de werken aan de A18 tussen Veurne en de Franse grens.
- De ingebruikname van de kanaaltunnel.
- De hoge loonkost van het personeel.
- Het afschaffen van de taksvrije winkel.
- De stijgende brandstofprijzen.
- De omvang van de dienst *herstellingen* was te groot voor de noden van de vloot.
- De uitgaven van de RMT waren in Belgische franken terwijl de inkomsten hoofdzakelijk in Britse ponden werden gerealiseerd met schommelende wisselkoers.
- De aanleghaven Ramsgate was niet zo populair, de verbinding met de *motorway* was moeilijk en voor reizigers zonder voertuig was de transfer naar het *railwaystation* tijdrovend.

Welke schepen varen nu nog, bijna 10 jaar na de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport?

De *'Prins Laurent,'* herdoopt tot *'Supperferry II,'* vaart voor Sintzis line tussen de Griekse eilanden.

De *'Prinses Maria-Esmeralda,'* omgedoopt tot *'Beni Ansar,'* vaart voor Limadet Lines tussen Almeria en Nador.

De *'Prins Albert,'* herdoopt tot *'Eurovoyager,'* vaart voor Trans Europa Lines tussen Oostende en Ramsgate.

De *'Princesse Marie-Christine,'* herdoopt tot *'Primrose,'* vaart voor Trans Europa Lines tussen Oostende en Ramsgate.

De *'Prins Filip,'* herdoopt tot *'Norman Spirit,'* vaart voor Louis Dreyfus tussen Le Havre en Portsmouth.

De twee jetfoils varen tussen de Japanse eilanden voor de rederij Tokei Kisen en dragen nu de naam van *'Seven Island Niji'* (*'Princesse Clementine'*) en *'Seven Island Yume'* (*'Prinses Stephanie'*).

Gust Goethaels en Fernand Gevaert