

Maritieme verbinding tussen Oostende en Dover

Opening: 1846

Sluiting: 1997

Concessiehouders:

- Belgische Staat: 1846-1926
- NMBS: 1926-1981
- RMT: 1981-1997

In enkele woorden: Vanaf 1841 organiseerde de Belgische overheid een maritieme verbinding tussen Oostende en Dover, die aansloot op de spoorlijnen Oostende – Brussel en Dover – Londen. De verbinding kende een groot succes, maar door de bouw van de kanaaltunnel en de komst van de hogesnelheidstreinen verloor ze aan betekenis. In 1997 werd de verbinding definitief opgedoekt.



Affiche 'Naar groot-brittannië via oostende-dover' (Bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart, 1972) (Ref. 5923)

Eerste maritieme verbinding tussen Oostende en Dover



Postkaart van het station Oostende-Kaai (Ref. Z02547)

Het begon allemaal met de post ! De eerste postverbindingen tussen België en Engeland begonnen op 8 april 1815 met zeilschepen die onder Engelse vlag voeren. Na de inhuldiging van de spoorlijn Oostende - Brussel in 1838 en de lijn Dover - Londen in 1841, besloot de Belgische regering een Belgische stoombootverbinding te organiseren. De wet van 9 juli 1845 legde de organisatie van een dagelijkse dienst door de Belgische Staat en de bouw van stoomschepen onder Belgische vlag vast.

Deze lijnschepen vertrokken meerdere keren per dag, met een rechtstreekse aansluiting op de passagierstreinen in Dover en Oostende.

Het post- en passagiersvervoer werden dus gecombineerd. Op 5 februari 1846 werd het decreet tot regeling van de stoombootdienst Oostende - Dover gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Slechts 11 jaar na de inhuldiging van de eerste spoorlijn tussen Brussel en Mechelen (5 mei 1835), werd dus de eerste Belgische spoorverbinding tussen het continentale netwerk en Engeland in gebruik genomen. Het spreekt voor zich dat deze verbinding een belangrijke rol heeft gespeeld in de economische expansie van de Belgische kust.

De eerste keer ...

Het eerste lijnschip, dat eerst *Chemin de fer* en later *Diamant* werd genoemd, werd in 1846 door een Engelse firma geleverd. Het kreeg deze naam omdat België als eerste op het continent de ontwikkeling van de spoorwegen als een netwerk voor ogen had. Ons land was van mening dat deze zeevervoerdienst een aanvulling vormde op het spoorwegnet.



Maandag 3 maart 1846 rond het middaguur arriveerden de genodigden voor de inhuldiging van de *Chemin de fer* per speciale trein uit Brussel. De volgende dag, dinsdag 4 maart, om zeven uur 's morgens, vertrok de *Chemin de Fer* naar Dover. Passagiers en gasten van de vorige dag ontscheepten daar rond het middaguur. De eerste overtocht duurde dus 4 uur en 58 minuten.

Uit het boek van DE BURBURE DE WESEMBEEK A., *Le centenaire de la ligne Ostende-Douvres. 1846-1946. Contribution à l'histoire des relations maritimes anglo-continentales par paquebots depuis leur origine*, 1950 (Ref. C0018)

De veerboot Oostende - Dover: de oproep om te reizen



Affiche 'L'appel aux voyages Ostende-Douvres', 1961 (Ref. 2885)

Aanvankelijk maakte het Belgische passagiersschip twee reizen per week. In 1846 bedroeg het aantal vervoerde passagiers op het traject Oostende - Dover 12.698.

In 1863 verzekerde de Belgische dienst al vier dagelijkse overtochten!

Later werden grotere en snellere boten besteld, waardoor het aantal dagelijkse overtochten zou toenemen en de reistijden zouden afnemen. Zo vervoerde de lijn Oostende - Dover in 1963 meer dan 1,2 miljoen passagiers!

Parallel aan deze ontwikkeling voerden zowel de Britse als de Belgische spoorwegen reclamecampagnes waarin werd opgeroepen tot cultureel toerisme of toerisme naar de kust.

Internationaal treinstation Oostende

In 1894 verbond de **Ostende-Wien Express** Oostende en Brussel met Wenen (Oostenrijk). In de zomer van 1900 werd een verbinding tot stand gebracht met de Orient-Express; de verbinding Amsterdam - Boekarest via Keulen, Wenen en Boedapest. De dienst werd dan ook omgedoopt tot **Ostende-Wien Orient-Express**.



Van 1896 tot de Tweede Wereldoorlog verzekerde de *Compagnie Internationale des Wagons-Lits* (CIWL) de relatie Parijs – Oostende

Postkaart van de exprestrein Oostende - Wenen (Ref. Z00143)

– Luik – Berlijn - St-Petersburg. Dit was de **Nord-Express**. De trein ging door negen Pruisische steden, en via Oostende kon de reiziger Londen bereiken via de veerboot naar Dover.

Deze treindienst werd in 1993 opnieuw ingesteld onder de naam **EuroNight**.

Tussen 1929 en 1939 was de **Pullman-Express** in bedrijf tussen Oostende en Keulen. Hij bracht passagiers op de route Londen – Keulen, via Oostende, in ongeveer tien uur ter plaatse.

De **TEE Saphir** reed van 1957 tot 1979 tussen Oostende, Brussel en Frankfurt, via een route die voorheen werd verzorgd door de *Pullman Express Oostende - Keulen*. In 1979 werd de trein opgenomen in het InterCity-netwerk. Op 31 mei 1987 werd het EuroCity-netwerk opgericht en werd de Saphir vervangen door de **EC-Memling**.

JetFoil, een onbetwistbare aanwinst



Affiche NMBS / Regie voor Maritiem Transport, 1982 (Ref. 7970)

Sinds 1981 exploiteerde de Regie voor Maritiem Transport (RMT), naast traditionele veerboten, ook JetFoil (alleen voor passagiers). De JetFoil is een uitvinding van Boeing en wordt aangedreven door twee turbojets en voortgestuwd door waterjets.

Door de aankoop van deze technologie kon RMT de overstek terugbrengen van 4 uur tot 100 minuten. Deze boten waren populair bij aansluitende treinreizigers en er moest een toeslag voor worden betaald.

De jaren 1990: het begin van het einde

Na verschillende samenwerkingen (met *Sealink*, *Townsend-Thoresen*, *P&O*,...) veranderde de Regie voor Maritiem Transport (RMT) in 1990 haar scheepskleuren en heette van dan af aan *RMT-Oostende-Dover*. In 1993 ging zij een partnerschap aan met *Sally Line*. Deze onderneming besloot haar terminal in Dover over te brengen naar de terminal in de haven van Ramsgate. Dat was het begin van het einde.

De neergang: waarom?

De kern van het antwoord is te vinden in twee woorden: ***Eurotunnel*** en ***Eurostar***.

Met de ingebruikneming van de *Eurotunnel / Eurostar* in 1994, was de interesse in een reis naar Londen via de overzetboot Oostende - Dover opmerkelijk afgenomen. Zozeer zelfs dat de veerbootmaatschappijen hun prijzen sterk verlaagden. In het begin werkte dit! De prijs van de reis per boot was zo laag, bijna gratis, en tegelijkertijd was de Eurostar, een slachtoffer van zijn succes, overvol en een pak duurder. De mensen haastten zich dus naar de veerboten.

Vervolgens wonnen de argumenten van *Eurotunnel* en *Eurostar* beetje bij beetje terrein. Met een overtocht van 35 minuten per auto of pendelbus via de *Eurotunnel*, en een overtocht van 20 minuten met de *Eurostar*, was de concurrentie voor veerboten enorm zwaar.

Als gevolg daarvan boden de Belgische spoorwegen steeds minder treinen met rechtstreekse verbindingen voor het vertrek van passagiersschepen aan. De reclame voor deze 'trein + boot'-reis werd eveneens stopgezet omdat de formule niet meer aansloeg. Zelfs *Thalys* schafte zijn hogesnelheidstrein, die sinds eind jaren negentig Oostende met Parijs verbond, af. Deze trein werd door zo weinig reizigers genomen, dat hij uiteindelijk de 'spook-Thalys' werd genoemd.

Het mooie Belgische verhaal eindigde in maart 1997 met de verdwijning van de Belgische rederij RMT.



Eurostar op de hogesnelheidslijn 1 (Ref. D0313-12)

Jessica Dalcette
Februari 2021

Beknopte bibliografie

Artikels : De BEM organiseert het veerbootverkeer. Spoornieuws NMBS, nr.5, 1978, p.10, K710188

De ferrybootdienst Zeebrugge-Harwich. Spoor (Het) – Maandblad van de sociale werken van de NMBS, 01-02-1963, p.11 , K24379

La SBA organise le trafic ferry-boat, Informations SNCB, nr 5, 1978, p10, K710305

Le service des ferry-boats Zeebrugge-Harwich. Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB, 01-02-1963, p.11, K24380

NOLLET J. Un rail sur la mer du Nord. Le service des Ferry-Boats entre l'Angleterre et le Continent. *Bulletin Officiel du Touring-Club de Belgique*, nr 23, 01-12-1929, p.358-360, K710068

ROBIJN H . Het spoor op de Noordzee. De ferry-boat Zeebrugge-Harwich. Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS, 15-06-1939, p.13-16, K6778

ROBIJN H. Le rail sur la mer du Nord. Le ferry-boat Zeebrugge-Harwich, Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB, 15-06-1939, p.13-16, K6779

WEBER M. De Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich. Spoornieuws NMBS; nr.5, 01-02-1962, p. 12-14, K707395

WEBER M. Les Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich, Informations SNCB, nr.5, 01-12-1962, p.12-14, K707396

Boeken : *Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats. 1924-1974. 50 Jahre unternehmerischer Tätigkeit.* Brussel : Société Anonyme Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, 1974, 14 p. : ill. C0154

DE BURBURE DE WESEMBEEK A. Le centenaire de la ligne Ostende-Douvres. 1846-1946. Contribution à l'histoire des relations maritimes anglo-continetales par paquebots depuis leur origine. Anvers : Lloyd anversois, 1950. 164 p. : ill. ; C0018

DE BURBURE A. Eeuwfeest der Lijn Oostende-Dover 1846-1946. Bijdrage tot de Geschiedenis der anglo-continetale Zeevaartverbindingen per pakketboot vanaf het ontstaan. Bestuur van het Zeewezen, 1946. 171 p. : ill. ; C3549

Voor een grondiger zoekopdracht kunt u onze database raadplegen met de volgende trefwoorden:

Bibliotheekcatalogus: Ferry-boats, Treinferry