

15 mei, 15 juni, 15 juli of ?...

De Male Oostende-Dover

Geregeld wordt er gesproken en geschreven over de nieuwe car ferry Prins Filip, wanneer die wel in geregelde vaart zou kunnen komen. Tot nu toe is het nog steeds afwachten om te weten wanneer onze 52ste maalboot sinds het ontstaan van de lijn Oostende-Dover, definitief zal afgeleverd worden.

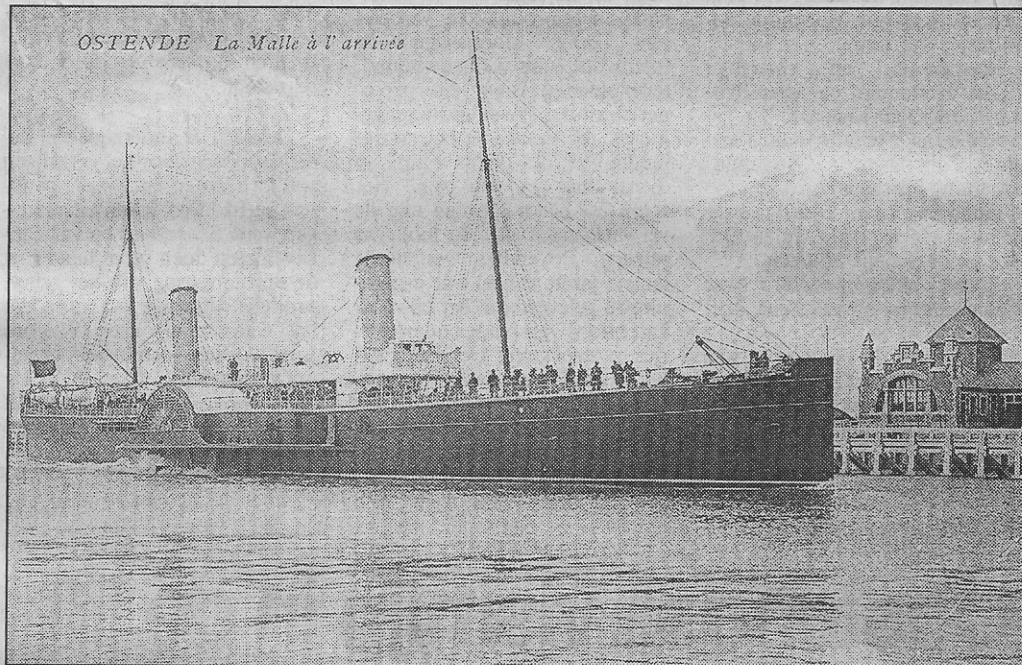
De maalboten kwamen in 1846 in geregelde vaart tussen Oostende en Dover. Ze droegen de namen van „Chemin de Fer”, „Ville d'Ostende” en „Ville de Bruges”. Later werden ze „Diamant”, „Rubis” en „Topaze” genoemd.

De eerste schepen waren „pad-delboten”. Het is te zeggen schepen met raderwielen op de zijkanalen. Zo zijn er tussen 1848 en 1897 een 23 gebouwd geweest. De volgende schepen waren schepen met schroef of de turbineschepen. Ze vaarden heel snel en de eerste pakketboot „Princesse Elisabeth” was in 1905 het snelste turbineschip ter wereld. Tussen 1905 en 1931 liepen een tiental van deze schepen voor de lijn Oostende-Dover van stapel.

Toen kwam de derde periode, deze van de motorschepen. De eerste in de rij was de „Prince Baudouin” dat in 1934 de blauwe wimpel van het snelste passagierschip ter wereld behaalde. Vele Oostendenaars vinden nog steeds dat de „Prince Baudouin” en de „Prince Albert” die daarop volgde in 1937 tot de mooiste schepen behoorden uit de lange reeks.

Intussen is er ook door het autoverkeer een wijziging in deze maalboten gekomen. De „Ville de Liège”, van stapel gelopen in 1913 werd in 1935 omgebouwd tot car ferry en kreeg als nieuwe naam „London-Istambul”.

Na de Tweede Wereldoorlog kwamen er ook wel nog andere



De maalboot „Marie-Henriette” met radarwielen

schepen in dienst van de Oostende-Doverlijn, zoals de cargo „IJzer” (tussen 1954 en 1972), de jefoils „Princesse Clémentine” en de „Prinses Stephanie” (beiden in lijn in 1981) en een paar gecharterde schepen, zoals de „Stena Nautica” (gecharterd in 1982).

De maalboten zijn eigenlijk mailboten, want ze brengen steeds post van en naar het vasteland over. Daarom mag het schip voorrang krijgen en kan de kapitein de vlag „post aan boord” (een rood-gele gestreepte vlag) ophalen. Tot nu toe weet ik maar een kapitein die dit in de tijd altijd deed, het was kapitein Timmermans. Als ik me niet vergis de broer van de latere Zeemacht-Commodore.

De maalboten speelden een

zeer grote rol in de twee wereldoorlogen. Eerst was er de grote massa vluchtelingen die bij de inval van de Duitsers naar Engeland wist te ontkomen met de maalboot. Ook namen onze Belgische schepen deel aan de oorlog. De maalboten „Jan Breydel” en de „Rapide” deden in 1914-18 dienst als hospitaalschepen om de gekwetste frontsoldaten op te halen. De schepen „La Flandre”, „Princesse Joséphine” en de „Marie-Henriette” zouden de oorlog niet overleven.

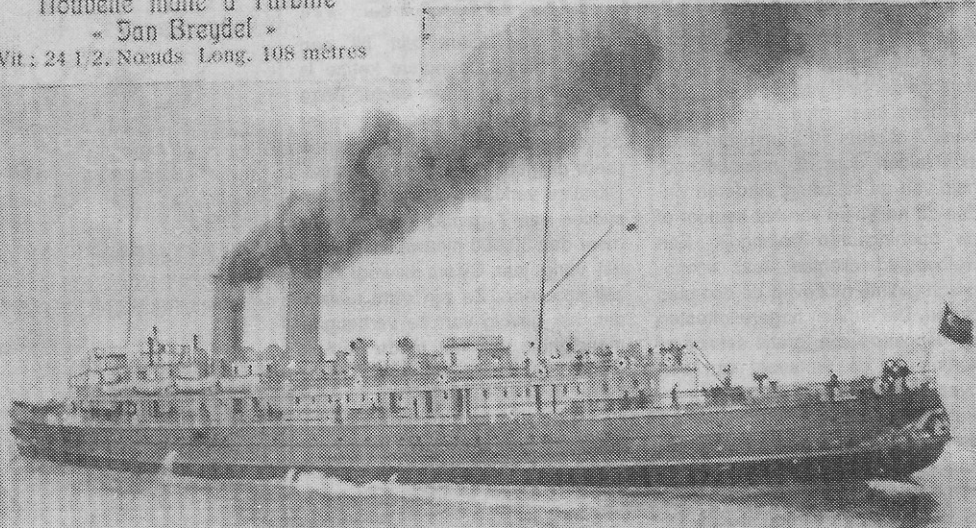
In de Tweede Wereldoorlog werd de „Prince Léopold” in 1944 tot zinken gebracht, de „Prince Philippe” was reeds in 1941 gezonken, terwijl de „Prinses Astrid” in 1949 nabij Duinkerke op een mijn liep.

Een bijzondere vermelding kreeg de „Prins Albert” die de Britten „The Lucky Albert” noemden. Het schip nam deel aan de aldingen en gevechten op zee, nabij de Lofoten in 1941, Buneval, Boulogne en Dieppe in 1942, Avola, Catania en Salerno in 1943, Normandië en Zuid-Frankrijk in 1944. Tenslotte nog in Rangoon River tegen de Japanners in 1945. Het kwam terug in vaart als veerboot naar Engeland en werd tenslotte in 1970 afgebroken.

Het personeel van de maalboten was ook een zeer typische Oostendse groep. Zowel de malegasten, waartoe matrozen en machinepersoneel behoorden, als de bootsmannen en de officieren waren fier over hun schip. Hun uniform was voor hen een bepaalde status. In een oude revue zong men van : „... en j'het e mutsje zoender lintje en e broeksje zoender spriet, 't is gelijk hoe je da ziet...”.

Omer Vilain

Nouvelle mâle à Turbine
« Jan Breydel »
Vit : 24 1/2. Nœuds Long. 108 mètres



De „Jan Breydel”, het tweede turbineschip dat tussen Oostende en Dover zou varen.