

door Ferdinand GEVAERT

**DE SCHEPEN VAN DE OOSTENDE -  
DOVER LIJN TIJDENS W.O. II**Een bijdrage tot de geschiedenis van de 150-jarige veerdienst  
Oostende Groot-Brittanië

Na de geslaagde raid (1) op Bruneval op 27-28 februari 1942 waarbij na een overval op een Duits radarstation onderdelen van de apparatuur naar Engeland werden overgebracht voor onderzoek door Britse wetenschappers en technici, werd de Prins Albert nog ingezet bij twee kleine aanvallen (raids) op de Noord-Franse kust in de omgeving van Boulogne en Le Touquet, respectievelijk op 22 april en 4 juli 1942. Deze twee kleinschalige commando-raids, waarbij telkens alleen de Prins Albert werd ingeschakeld, kenden weinig resultaat. Het doel van deze raids is ook niet duidelijk. Bij de tweede van deze "overvallen" drongen de overvallers door tot 500 m in het achterland waarbij ze ..... enkele monsters Duitsetelefoondraad medebrachten bij hun terugkeer naar Engeland.

Deze twee raids betekenden voor "onze" LSI's het einde van de periode waarin ze deelnamen aan de specifieke "commando-raids". Voortaan zouden ze ingezet worden bij de grote amphibische operaties, waarbij de objectieven anders kwamen te liggen dan bij de prikacties van de commando's. Een onderscheid moeten we mogelijks nog maken voor de laatste aktie van het jaar 1942 waaraan onze schepen deelnemen, de aanval op Dieppe. Wat het werkelijk objectief, of doel, was van deze aktie is ons niet duidelijk. Er wordt nogal eens geschreven dat het er om te doen was het nieuw ontworpen en gebouwd ontschepingsmateriaal, -technieken, -organisatie en -opleiding uit te testen in echte oorlogsomstandigheden. Het zou een dure "les" worden (indien dat de bedoeling was ?).

Op het einde van de lente van 1942 werden onze vier overige LSI 's ook overgebracht naar Zuid-Engeland om deel te nemen aan landingsoefeningen voor de opleiding van infanterie en andere troepen in het ontschepen. Dit als voorbereiding van een aanval op de Franse kust, de "Operatie Rutter", een aanval op Dieppe, gepland voor 3 juli 1942. Wegens het slechte weer, en ook vermoedelijk omdat men dacht dat de Duitsers kennis hadden van de aanval, werd hij afgeblazen.

Op 7 juli 1942 lagen de Prinses Astrid en de Prinses Josephine Charlotte ten anker vóór Yarmouth, in de Solent, de zee-engte tussen het eiland Wight en het graafschap Hampshire (Zuid-Engeland). Beiden hadden nog de Canadese infanteristen aan boord die bestemd waren voor de deelname aan de afgelaste aanval op Dieppe. Drie Foche-Wulf Fw 190 jacht-bommenwerpers flitsten op golfhoogte voorbij de Needles (het uiterste westelijke punt van het eiland Wight) en vielen de beide schepen aan met elk een bom voorzien van een ontsteking met vertragingsmechanisme (om toe te laten dat het vliegtuig na het afwerpen van de bom vrij kwam van de inslagplaats vooraleer de bom tot ontploffing kwam, om te

voorkomen dat het vliegtuig zou beschadigd worden door de ontploffing van de eigen bom).

De bom gericht naar de Prinses Astrid vloog over het schip heen en kwam in het water terecht een eind voorbij het schip. De bom gericht naar de Prinses Josephine Charlotte trof doel. Nadat de bom de huid van de opbouw doorboord had weerkaatste, door de kleine invalshoek, de bom het staalwerk van het bovenste dek, ging quasi horizontaal los doorheen de wanden van een dekhuis, de wanden van de machineschacht, door de basis van de achterste schouw om vervolgens één van de aanvalsbotten, opgehangen in de davits, te doorboren en zodoende het schip te verlaten zonder tot ontploffing te komen. De bom kwam tot ontsteking toen het reeds meters van het schip verwijderd was, waar het vervolgens in de lucht ontplofte. Er waren geen slachtoffers te betreuren doch het schip had heel wat schade opgelopen. Men kon de fantastische koers, of traject, van de bom zien door het hoofd in het gat in de scheepszijde te steken. Doorheen de opéénvolgende doorboringen kon men het daglicht zien aan de andere zijde van het schip. Had de bom het schip getroffen onder een grotere hoek dan zou het binnengedrongen zijn in de machinekamer en daar tot ontploffing zijn gekomen, met het totaal verlies van het schip als gevolg. Het schip voer wat later naar een herstelwerf.

Op 18-19 augustus greep de bloedige en mislukte aanval op Dieppe plaats. Aan de landing namen acht landingsschepen deel, waaronder vier van de onze, de Prins Albert, de Prinses Astrid, de Prince Leopold en de Prince Charles. Deze waren uitgerust met zes LCA's (Landing Craft Assault) en twee LCS's (Landing Craft Support - landingsboten uitgerust met zwaardere wapens voor het verlenen van steunvuur aan de ontschepende troepen). De landing werd een ware slachting. Meer dan drieduizend Canadezen en vele Britse bemanningen van de aanvalsbotten (waaronder een Belg, de voormalige luitenant van de pakketboten, BILLET) lieten het leven (2). Bij deze miskleun van een operatie werden onze schepen niet beschadigd ("Operatie Jubilee" - oh, ironie !).

Voor de vijf LSI's brak na de catastrofe van Dieppe een rustiger tijd af, alhoewel er nog steeds landingsoefeningen werden uitgevoerd onderbroken door onderhouds- en herstelbeurten.

In mei en juni 1943 verlieten de vijf LSI's het Verenigd Koninkrijk en vaarden via Gibraltar naar Noord-Afrika om deel te nemen aan de geplande invasie van Italië. Het laatste van onze schepen, de Prince Leopold, bereikte Gibraltar slechts twee weken voor de landing op Sicilië (3).

De invasievloot werd samengebracht in de havens van Noord-Afrika en Malta. Op 8 juli 1943 vertrokken de invasieconvooien uit deze havens. Op 10 juli grepen de landingen, "Operatie Husky" op Sicilië plaats. De Prince Leopold zette Amerikaanse Rangers (de Amerikaanse tegenhangers van de Britse commando's) aan de wal te Gela (Siciliaanse zuidkust). De vier overige schepen werden ingezet in de Britse landingszone op de zuidoostkust (Avola).

De Prins Albert bracht op 13 juli een commando-eenheid naar een strand in de Golf van Agnone, dicht bij Catania (Sicilië). De commando's hadden als opdracht een belangrijke brug te veroveren achter de vijandelijke linies. De Prins Albert, onder bevel van Commander PAETE, RN, werd onderweg aangevallen door een Duitse

motortorpedoboot (S-boot, door de Engelsen E-boat genoemd). Door een snelle reactie op de brug van de Prins Albert werden de twee torpedo's afgevuurd door de S-boot ontweken en deed het schip de bijnaam "Lucky Albert" alle eer aan.

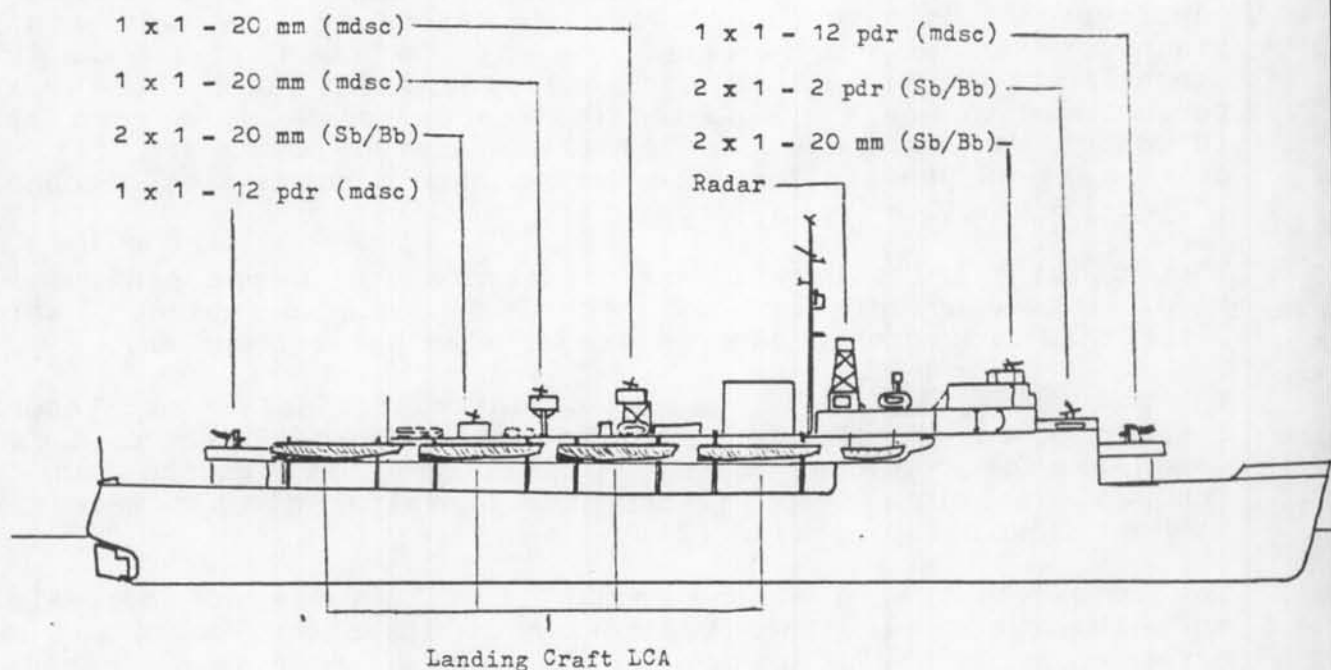
Tijdens de gevechten op Sicilië werden door onze schepen troepen naar verscheidene havens in Sicilië vervoerd o.m. naar Siracusa en Palermo.

Op 9 september 1943 werd de "Operatie Avalanche" uitgevoerd in de baai van Salerno, één van de landingen op het Iberisch schiereiland. Onze vijf LSI's namen hieraan deel. Door de Prince Leopold en Prince Charles werden Amerikaanse rangers op het strand gezet te Amalfi, de drie andere schepen werden ingezet in de Britse landingssector.

Op 11 september 1943 nam de Prince Leopold deel aan het transport van Britse troepen naar Tarente in de hiel van Italië.

Nadat de vijf schepen tot einde september 1942 ingezet werden voor het transport van troepen in het gebied van de Middellandse Zee keerden ze in oktober terug naar Groot-Brittannië, meer specifiek naar Falmouth.

Na een grote onderhoudsbeurt werden de schepen ingezet bij ontschepingsoefeningen ter voorbereiding van de grote landing op de Franse kust, de "Invasie".



### H.M.S. Prince Baudouin, 1943

De Prince Baudouin had tot augustus 1941 opgelegen in een Schotse zeearm (een "firth"). Vanaf 31 augustus 1941 tot 24 januari 1943 werd het snelle motorschip door de Britten (Ministry of War Transport) gebruikt als troepentransportschip en "fast supply ship" (snel bevoorradingschip) in Noord- en West-Afrika waarbij het zelfs tot aan de Kaap voer (Zuid-Afrika). Het schip werd

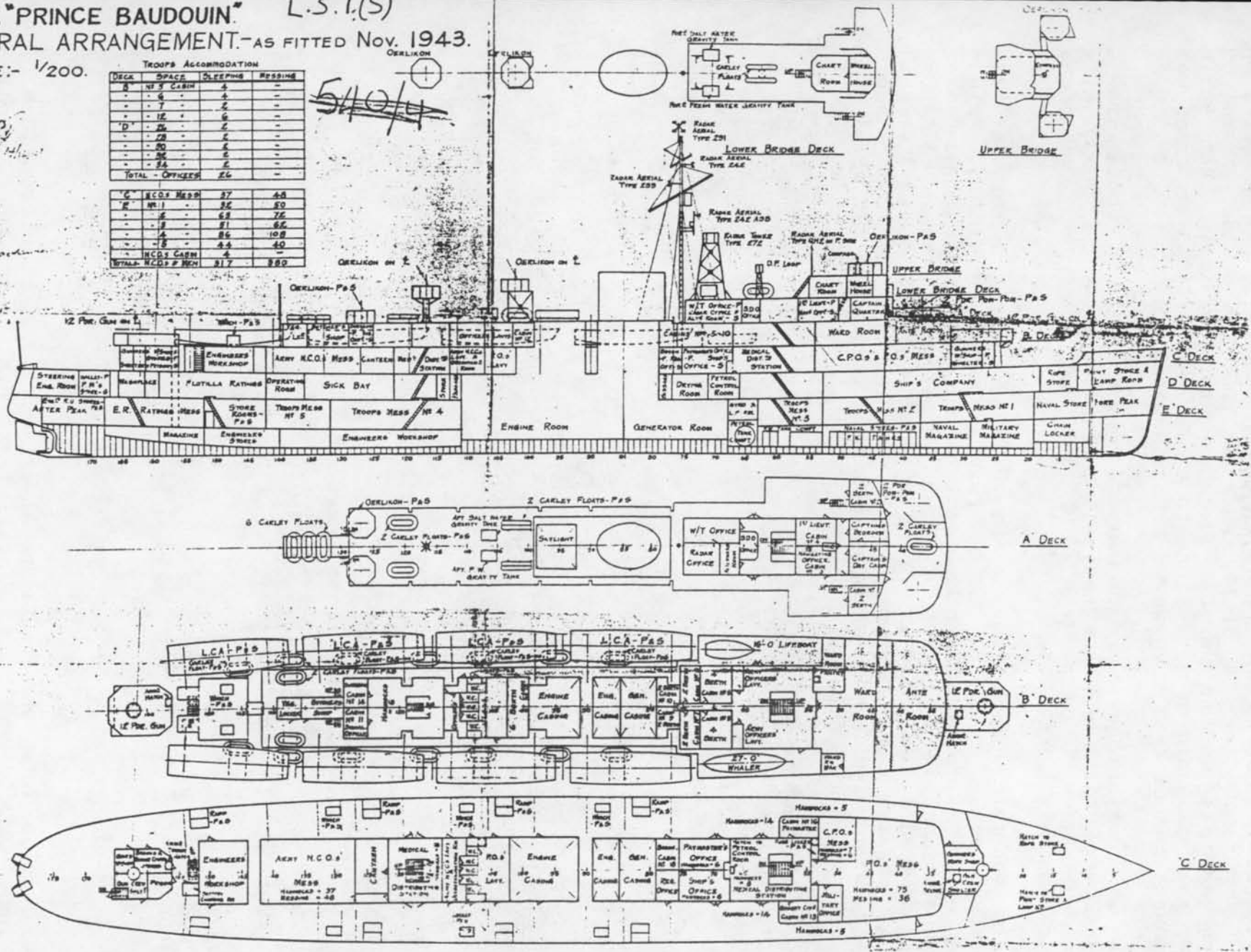
H.M.S. "PRINCE BAUDOIN" L.S. 1.(S)  
 GENERAL ARRANGEMENT - AS FITTED Nov. 1943.  
 SCALE: - 1/200.

*Records*

540/4

DECK	SPACE	SLEEPING	MESSING
B	WT'S CABIN	4	-
-	7	4	-
-	12	4	-
D	26	2	-
-	28	2	-
-	30	2	-
-	32	2	-
-	34	2	-
TOTAL	OFFICERS	26	-

C	NCO'S MESS	27	48
R	NO. 1	32	50
-	2	68	76
-	3	81	86
-	4	86	108
-	5	42	40
TOTAL	NCO'S & MEN	317	320

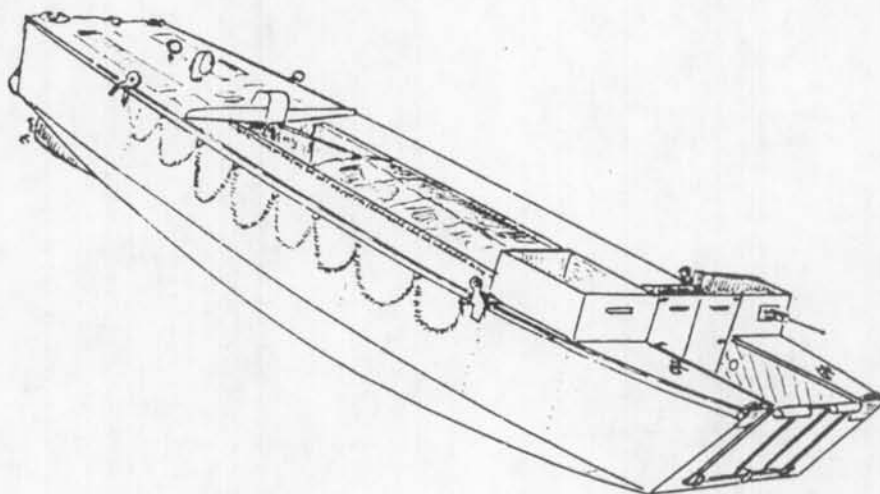


H.M.S. Prince Baudouin. Algemeen plan, bovenste dekken, gemaakt door Green & Sillyweir in november 1943

overgenomen door de Royal Navy en op 25 januari 1943 afgeleverd op de werf van Green & Silley Weir te Tilbury op de Theems om omgebouwd te worden tot LSI (Landing Ship Infantry). Het schip werd als dusdanig gecommisionneerd op 8 november 1943 en kreeg het pennant number 4.88 toegewezen (zie schema's).

Na de commissionering van H.M.S. Prince Baudouin voeren nu 6 maalboten onder de White Ensign als landingsschip. Ze namen alle zes deel aan "Operatie Overlord", de invasie op de Normandische stranden op 6 juni 1944.

Drie schepen werden ingezet in de Amerikaanse sector, nl. de H.M.S. Prince Baudouin, H.M.S. Prince Charles en H.M.S. Prince Leopold. Ze brachten Amerikaanse troepen, o.m. U.S. rangers naar Omaha Beach. Respectievelijk waren ze het "moederschip" voor de 507 LCA Flotilla, 501 LCA Flotilla en 504 LCA Flotilla (waarbij LCA staat voor Landing Craft Assault - de ingeschepte aanvalslandingsboten opgehangen in davits a/b van de LSI's).



LCA (Landing Craft, Assault)	
Waternverplaatsing	: 13,5 ton
Afmetingen	: 12,65 x 3,05 m
Aandrijving	: 2 x Ford benzine motor, 130 P.K.
Snelheid	: 10/6 knopen,
Bemannig	: 4 man
Capaciteit	: 35 man troepen of 360 kg uitrusting.

De overige drie, H.M.S. Prins Albert (503 LCA Flotilla), H.M.S. Prinses Astrid (500 LCA Flotilla) en H.M.S. Prinses Josephine Charlotte (502 lca Flotilla) werden ingezet in de Britse sector. De eerste twee op Sword Beach en de P.J.C. op Gold Beach (4).

Na de eerste landing werden de zes schepen verder ingezet voor de "aanvoer" van troepenversterkingen naar de invasiestranden.

Op 29 juli 1944 werd de Prince Leopold om 06u30, 6 mijl zuidoost van de Nab Tower (vuurtoren gelegen op het meest oostelijk punt van het eiland Wight), getroffen door een torpedo afgevuurd door de Duitse duikboot U.621 (onder bevel van Olt. STRUCKMANN (5)). Het schip was de vorige avond vertrokken uit Southampton onder bevel van Cdr. F. BAYLES, RN, voor een reis met troepen naar Normandië.

De torpedo trof het achterschip waar grote schade werd aangericht gepaard met talrijke doden onder de ingescheepte troepen en bemanning (voornamelijk stokers die pas afgelost waren en zich in hun verblijven op het achterschip bevonden). Het schip maakte water maar bleef drijvend. De ingescheepte troepen werden aan boord genomen van een destroyer die langs zij was gekomen. Het schip werd op sleeptouw genomen door een sleepboot en er was hoop dat men het eiland Wight zou bereiken. Het eiland was al in zicht toen in de vroege namiddag het schip zware slagzij begon te maken. De kapitein besliste het schip te verlaten. Nadat de bemanning zich in veiligheid had gebracht zonk het schip. De Prince Leopold was de tweede maalboot van de O-D lijn dat verloren ging tijdens de oorlog.

In augustus 1944 werd de Prince Charles getroffen door een torpedo ter hoogte van de Normandische kust. Het schip bleef drijvend en werd naar Penarth overgebracht voor herstel van de schade. Het werd aldaar tevens omgebouwd tot (gewone) troepentransport waarbij meer dan 600 militairen konden ingescheept worden. Het werd overgedragen aan de M.O.W.T. op 21 december 1944 en zou nu varen onder de Britse handelsvlag (de Red Ensign).

In juli 1944 vaarden de Prince Baudouin en de Prins Albert naar de Middellandse zee om deel te nemen aan de "Operatie Dragoon", de geallieerde invasie van Zuid-Frankrijk. Op 15 augustus 1944 ontscheepte het Amerikaanse 7de Leger op de stranden tussen Cannes en Toulon. Tijdens de maand september 1944 keerden beide schepen terug naar Engeland, waar ze onze overige schepen vervoegden bij het vervoer van troepen tussen Engeland en Frankrijk.

Vanaf 14 oktober 1944 werden onze beschikbare schepen ook ingezet op de route naar Oostende. op die bewuste dag legden de Prinses Josephine Charlotte en Prinses Astrid voor het eerst terug aan te Oostende. Op 17 oktober 1944 was de P.J.C. terug in Oostende. Bij het binnenvaren van de havengeul kwam het schip in aanraking met een onderwaterhindernis (stuk van een wrak ?) doch liep geen schade op.

Bij manoeuvres in de haven van Southampton op 28 oktober 1944 raakte de Prinses Josephine Charlotte nogal zwaar een steiger waarbij het schip averij opliep aan de boeg. Het schip werd in Southampton hersteld en hervatte de dienst in december. op 11 mei 1945 nam het schip deel aan de bevrijding van de Kanaal Eilanden.

In maart 1945 raakte de Prinses Astrid ter hoogte van Kales een ondergedompeld wrak. Het achterschip werd hierbij opengereten. Het schip maakte water waarbij het achterschip afzonk. Het schip werd op 17 maart 1945 terug volledig vlot gebracht en naar Engeland gesleept voor herstel. Het schip werd op 10 april 1945 door de R.N. overgemaakt aan de M.O.W.T. en tijdens het herstel omgebouwd tot troepentransportschip zoals de Prince Charles. Het schip werd in juni 1945 als zulks in de vaart gebracht.

In januari 1945 voer de Prins Albert, door de Britten omschreven als "one of the staunchest of the infantry landing ships (één van de sterkste en betrouwbaarste infanterie landingsschepen) af naar India voor de deelname aan de strijd in zuidoost Azië, het Verre Oosten. Op 2 mei 1945 nam het schip deel aan de verovering van Rangoon, hoofdstad van Birma. Bij de overgave van Japan in augustus 1945 bevond het schip zich in Singapore. De Prins Albert bleef in het Verre Oosten tot begin februari 1946. Op 9 februari 1946 voer het af uit Bombay (India) voor de terugreis naar Europa.

We keren terug in de tijd om de rol te bespreken van de twee schepen van de O-D lijn die niet omgebouwd werden tot LSI, de maalboot Princesse Marie José en de autoveerboot London-Istanbul.

Op 18 september 1940 werd de Princesse Marie José overgenomen door de Royal Navy en naar de werf van Harland & Wolff te Govan overgebracht voor ombouw tot opleidingsschip voor de duitsbootbestrijding (Anti-Submarine Warfare). Het schip werd omgedoopt tot "Southern Isles". Op 3 maart werd het schip gecommisioneerd als H.M.S. Nemesis. Het is ons niet bekend waar het schip gestationeerd werd. In juli-september 1943 werd het schip op de werf van Henderson te Glasgow ingericht als "tender" (steunschip - voorraadschip). Het schip voer op 6 oktober 1943 naar IJsland en werd gestationeerd op de vlootbasis aldaar en omgedoopt tot H.M.S Baldur.

Op 4 juni 1945 verliet het schip IJsland en werd terug H.M.S. Nemesis.

De London-Istanbul werd op 14 september 1940 overgemaakt aan de Royal Navy. Het schip werd overgevoerd naar Glasgow alwaar het op de werf van Barclay Curle & Co. omgebouwd werd tot "tender". Het kreeg de naam "Algoma" en wat later, in november 1940 werd het "Ambitious". H.M.S. Ambitious werd op 16 januari 1941 gecommisioneerd en gestationeerd te Scapa-Flow tot eind december 1942. Vanaf januari 1943 tot augustus 1943 verbleef het schip op een scheepswerf op de Humber waar het omgebouwd werd tot ondersteuningsschip voor mijnenvegers. Tijdens de ombouw lieten de grote vrije ruimten van de voormalige carferry toe, naast een ziekenboeg en kabinet voor tandarts, ook o.m. een kapel, cinema, werkplaatsen en een wasserij aan boord in te richten.

Vanaf augustus 1943 tot januari 1944 werd het schip gestationeerd in IJsland. In januari 1944 keerde het terug naar Groot-Brittannië waar het tot april 1944 gestationeerd werd te Lerwich in Schotland.

In april 1944 kreeg het schip een grote onderhoudsbeurt op de werven van Brigham "Cawon" te Hull. Nadien werd het schip ingeschakeld bij de mijnenvoerbootvloot die ingezet werd bij de invasie in Normandië. Vanaf het vrijmaken van de Schelde (november 1944) werd het schip gestationeerd te Terneuzen ten behoeve van het ontminen van de Schelde.

Na het einde van W.O. II werden de maalboten één na één op volgende data terug overgemaakt door de Britten aan het Bestuur van het Zeewezen :

Princesse Maria José	12 september 1945
London-Istanbul	16 juli 1945
Prinses Astrid	16 februari 1946
Prince Charles	15 juni 1946
Prinses Josephine Charlotte	26 oktober 1945
Prince Baudouin	13 oktober 1945
Prins Albert	26 april 1946

Na omvorming tot de normale pakketbootconfiguratie door de scheepswerven van Cockerill te Hoboken (Antwerpen) werden de schepen op volgende data terug ingezet op de Oostende-Dover lijn :

Prinses Astrid	11 juli 1948
Prince Charles	11 november 1946
Prinses Josephine Charlotte	13 maart 1946
Prince Baudouin	24 juli 1946
Prins Albert	26 juni 1947

De London-Istanbul werd niet helemaal tot de vooroorlogse inrichting omgebouwd, o.m. de zijlaadkleppen werden niet meer aangebracht. De L.I. maakte op 22 november 1945 de eerste reis tussen Oostende en Engeland, met name naar Folkestone. Dover was nog gesloten voor burgerlijk vervoer. Het zou tot januari 1946 duren vooraleer er terug een dienst naar Dover kon ingelegd worden.

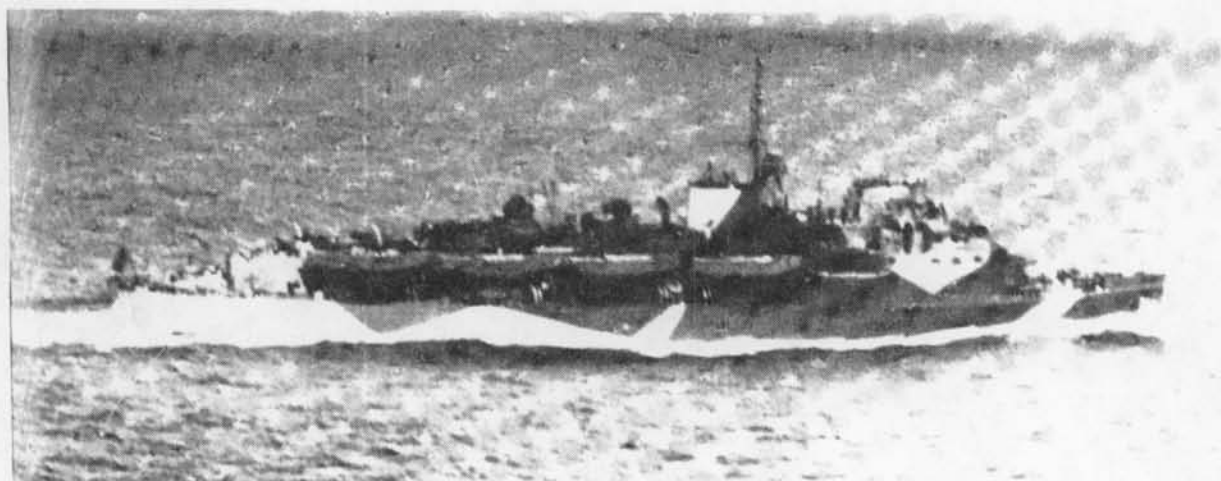
Gedurende W.O. II hebben de schepen van de Oostende-Dover lijn een niet onbelangrijke bijdrage geleverd aan de oorlogsinspanningen van de geallieerden. Hun rol is niet onopgemerkt voorbijgegaan, gelet o.m. op de vele vermeldingen die de schepen kregen in de boeken die handelen over W.O. II.

- 
- (1) De Prins Albert werd ingezet om ondersteuningstroepen aan wal te zetten die het inschepingsstrand, waar de para's met de "oorlogsbuit" zouden inschepen in landingsboten, te bezetten en te beveiligen. De para's en de ondersteuningstroepen werden na de aanval niet meer aan boord gebracht van de Prins Albert maar werden opgevangen in hun landingsboten door motorkanonnerboten (MGB's) en zo naar Engeland gebracht onder begeleiding van Britse jachtvliegtuigen (Spitfires).
  - (2) Zie J.B. Dreesen, "Luitenant-ter-Zee Victor Billet" in De Plate, Jg. 25, nr. 3, maart 1996, blz. 93-97.
  - (3) Onze schepen namen geen deel aan "Operatie Torch", de landing op 8 november 1942 van geallieerde troepen nabij Casablanca, Oran en Algiers (Frans-Noord-Afrika).
  - (4) De landingsstranden in Normandië kregen een codenaam. Van west naar oost : Utah, Omaha (beide Amerikaanse zone), Gold, Juno en Sword (Britse zone).
  - (5) De U.621 (type VIIc) werd op 18 augustus 1944 ter hoogte van La Rochelle in de Golf van Gascogne tot zinken gebracht door drie Canadese destroyers, de H.M.C.S. Ottawa, H.M.C.S. Kootenay en de H.M.C.S. Chaudiere.

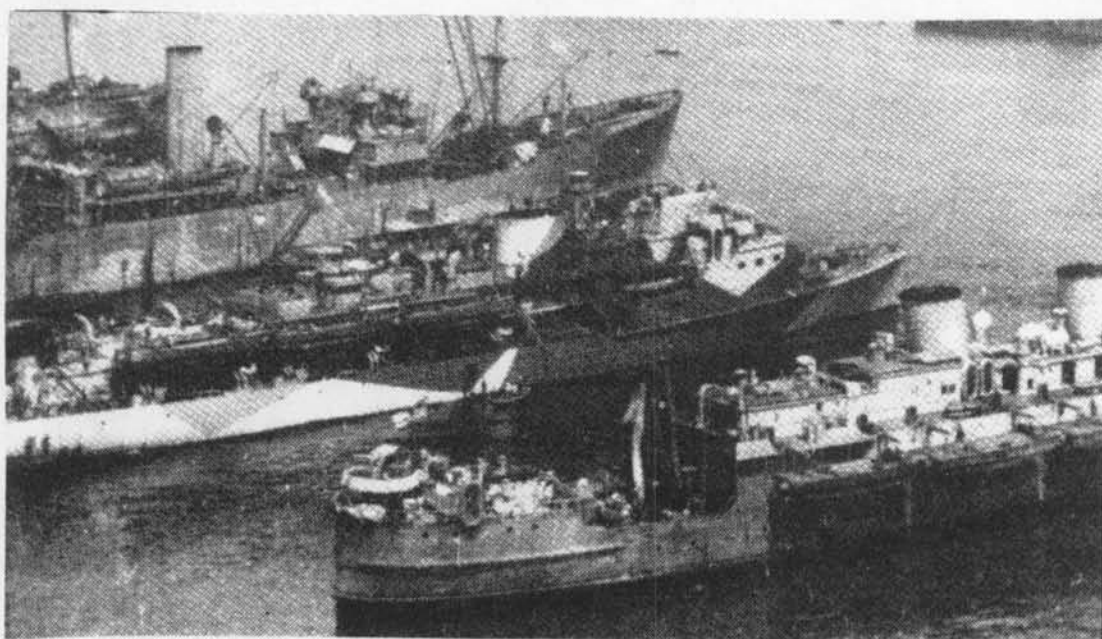


## BIBLIOGRAFIE

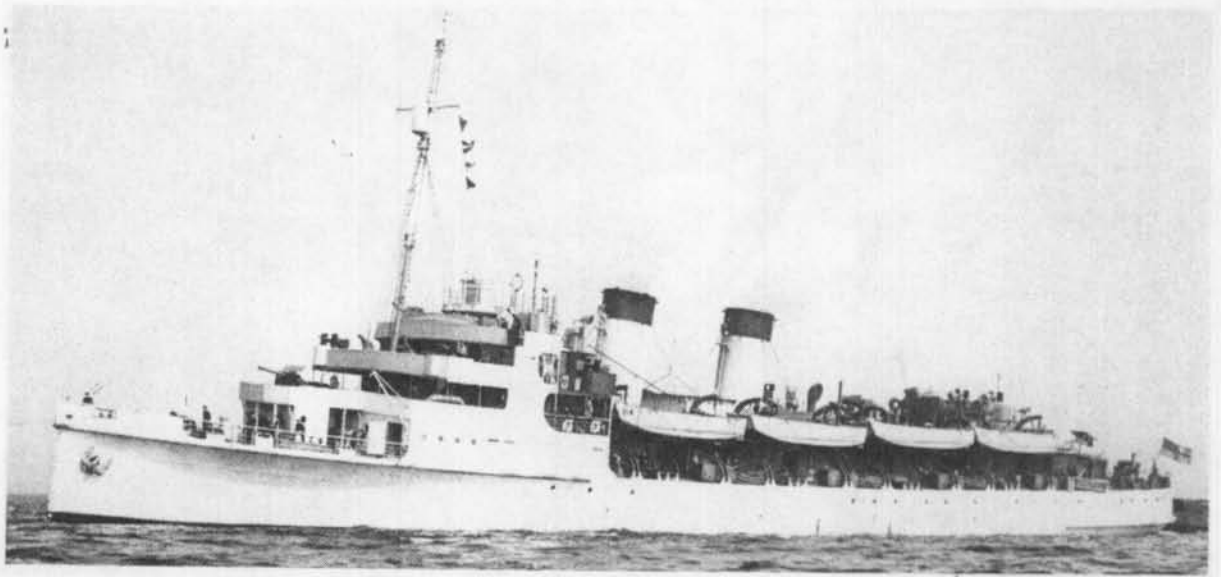
- The War of the Landing Craf, Paul LUND en Harry LUDLUM, W. Foulsham & Co. Ltd., London, 1976.
- The Green Beret, Hilary St. GEORGE SAUNDERS, Michael Joseph Ltd., London, 1949.
- The Red Beret, Hilary St. GEORGE SAUNDERS, Michael Josep Ltd. London, 1950.
- Commandoraids op de Atlantische kust, Peter YOUNG, Standaard Uitgeverij, Antwerpen, 1969.
- De langste dag, Cornelius RYAN, Van Holkema & Warendorf, Bussum, 1954.
- Standaard geschiedenis van de tweede wereldoorlog, deel 2, Standaard Uitgeverij, Antwerpen, 1968.
- Allied Landing Craft of World War Two, Arms and Armour Press, London, 1985.
- Warships of World War, H.T. LENTON en J.J. COLLEDGE, Ian Allan, London, 1964.
- Conway's All the World's Fighting Ships 1922-1946, Conway Maritime Press, London, 1980.
- Amphibious operations, Barry GREGORY, Blandford Press, London, 1988.
- The War at Sea, Capt. S.W. ROSKILL RN, Vol 3, Pt. 2, HMSO, London, 1961.
- A Century of Cross-Channel passanger ferries, Ambrose GREENWAY, Ian Allan, London, 1981.
- The Dover-Ostend Line, John HENDY, Ferry Publications, Staplehurst, 1991.
- Oostende-Dover-Folkestone 1846-1982, Raymond BORREY, eigen beheer, Oostende, 1982.
- Vijfkwart eeuw male, F. GEVAERT, Ter Cuere, Bredene, 1971.



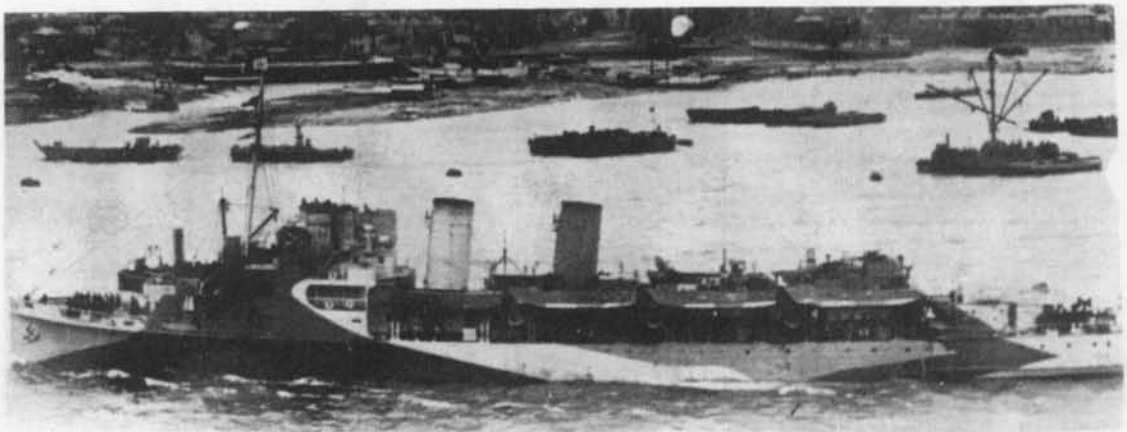
H.M.S. Prins Albert in de Middellandse zee in 1943



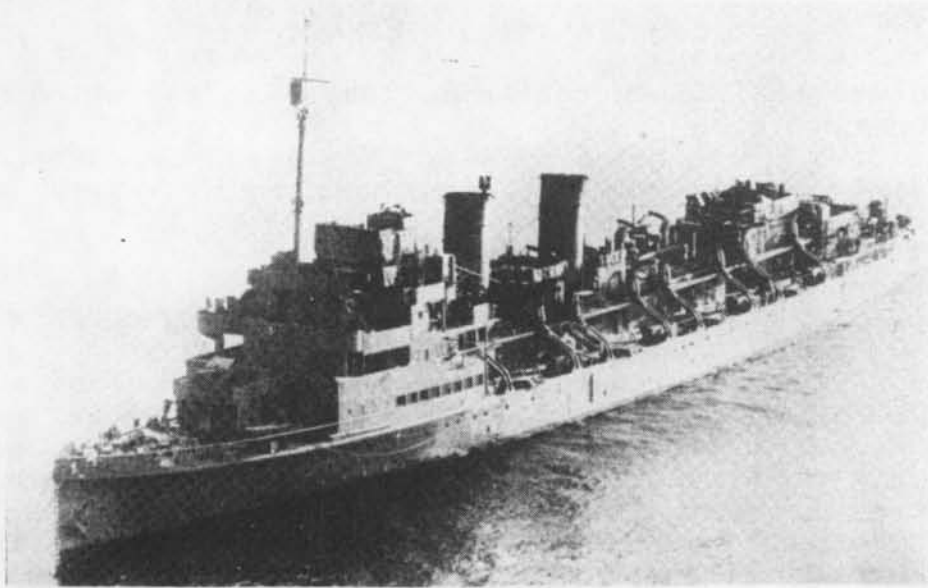
H.M.S. Prins Albert in een haven van de Middellandse zee bij aanloop tot de landing op Sicilië in 1943.  
Aan bakboord van de Prins Albert ligt de H.M.S. Leonian (boom-carrier)  
aan stuurboord de H.M.S. Queen Emma (van de Hoek van Holland lijn)  
(boom-carrier : legger van anti-torpedo en -duikbootnetten)



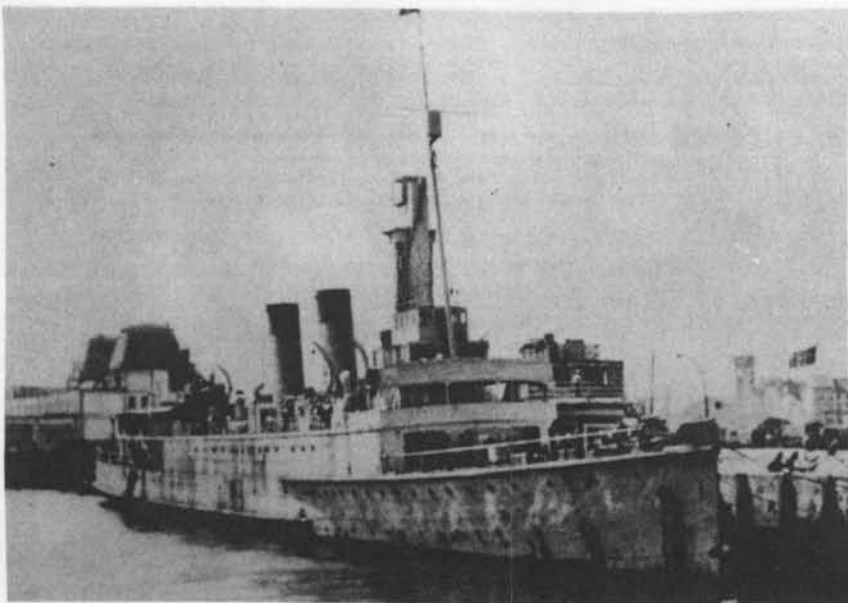
H.M.S. Prinses Josephine Charlotte in 1942. Bemerkt het 12-pond kanon op het voordek, de twee 20 mm Oerlikons op A-dek, de twee pom-pom's op het stuurbrugdek en de LCA's opgehangen in de davits.



H.M.S. Prince Leopold in een haven in de Middellandse zee, 1943. Bemerkt de opbouw op het stuurhuis, de "monkey bridge".



H.M.S. Prinses Astrid begin 1944. Bemerkt het bijgevoegd geschutsbordes met twee 20 mm kanonnen tussen de twee sloopsschouwen. De LCA's zijn niet ingescheept.



De "Princesse Marie José" in 1946, gemeerd aan de London-Istanbulkaai (Carferrykaai) te Oostende. De PMJ maakte toen deel uit van de Belgische Zeemacht, als kazerne-schip.