

## De Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich

**Ontstaan:** 1923

**Inhuldiging:** 24 april 1924

**Oprichters:** The Great Eastern Train Ferry Company en de Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats

**Specificiteiten:** Met een veerboot kunnen goederenwagens een traject over zee afleggen zonder dat goederen moeten worden overgeladen.

**In een notendop:** In 1923 werd de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats opgericht om mee te werken aan de regelmatige dienst voor het vrachtvervoer per treinferry van Zeebrugge naar Harwich. Het jaar daarop werd de dienst ingehuldigd.



Goederenwagens op ferry-boat (Ref. K00003B)

### Historiek

Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden veerboten gebouwd door de Admiraliteit van Engeland. Ze waren bedoeld om spoorwegmaterieel en de bewapening die de Britse legers op het continent nodig hadden, naar Frankrijk te vervoeren.

Er werd enorm veel oorlogsmateriaal vervoerd, waardoor het ferryverkeer nooit werd onderbroken. In 1918 werden meer dan 20.000 wagens verscheept.

Na de oorlog bleef deze activiteit beperkt tot de repatriëring van een deel van het materieel dat naar Frankrijk was gestuurd. Daarna werd de dienst volledig stopgezet.

Nochtans was er veel handel tussen het continent en Engeland. In die tijd zochten de spoorwegmaatschappijen en rederijen naar manieren om spoor- en zeevervoer te combineren om vertragingen in de productdistributie weg te werken, maar een echte oplossing werd niet gevonden.

Een groep Britse en Belgische prominenten liet zich toen inspireren door de treinferry's die tijdens de Eerste Wereldoorlog werden ingezet. Waarom ze niet gebruiken voor commercieel vervoer en een regelmatige verbinding opzetten tussen Engeland en België?

Na lange en moeizame onderhandelingen werd in het voorjaar van 1923 een overeenkomst bereikt met de London & North Eastern Railway, de Belgische Staatsspoorwegen en de Compagnie des Installations Maritimes de Bruges (Maatschappij van de Brugse zeevaartinrichtingen). Twee particuliere ondernemingen werden opgericht om de dienst te exploiteren: The Great Eastern Train Ferry Company (opgericht op 10 maart 1923) en de Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats (opgericht op 16 april 1923). De havens van Zeebrugge en Harwich werden geselecteerd voor de inrichting van aanlegsteigers.

De Engelse maatschappij was verantwoordelijk voor de exploitatie van de schepen en de terminal in Harwich, terwijl de Belgische maatschappij verantwoordelijk was voor de exploitatie van de terminal in Zeebrugge en het beheer van het wagenpark.

## Inhuldiging

De veerdienst werd ingehuldigd op 24 april 1924, in aanwezigheid van Z.K.H. Prins George van Engeland, die met een speciale trein in het station van Harwich toekwam. Na de officiële openingsceremonie en een rondleiding door de kapitein op de nieuwe veerboot maakte de prins de eerste overtocht. De volgende dag vond in Zeebrugge een soortgelijke ceremonie plaats als in Harwich, in aanwezigheid van Z.K.H. Prins Leopold van België, de toekomstige Koning Leopold III.

## De schepen



Still uit de film '50 jaar Ferryboten tussen Zeebrugge en Harwich' (Ref. F1008\_C10622)

Aanvankelijk werden drie veerboten en enkele tientallen van het Britse leger gekochte wagens van 12 ton gebruikt voor de exploitatie. Op de scheepsdekken bevonden zich vier sporen met een totale bruikbare lengte van 329 meter, waarmee ongeveer 40 goederenwagens konden worden geladen.

Speciale voorzieningen zorgden ervoor dat elke wagen stevig werd vastgezet door middel van kettingen met spaninrichtingen, zodat de wagens tijdens de overtocht niet konden bewegen.

## Voordelen

Het belangrijkste voordeel van deze vervoerswijze was dat er geen goederen hoefden te worden overgeladen. Dit bespaarde de verzender van goederen tijd, verlaagde de verpakingskosten en verkleinde het risico op beschadiging van de goederen. Dit was met name belangrijk voor bederfelijke goederen en producten die door hun specifieke kenmerken best zo weinig mogelijk werden behandeld.

De tarieven waren eenvoudig, golden voor het vervoer van A tot Z en voorkwamen de onaangename en vaak ongelegen verrassingen die de afzender te wachten stonden wanneer zij facturen voor haven- of andere kosten ontvingen. De afzender had slechts één verantwoordelijke contactpersoon: de spoorwegmaatschappij waaraan hij zijn goederen had toevertrouwd.

Bovendien beperkte de lijn Zeebrugge-Harwich zich niet tot het verkeer tussen Groot-Brittannië en België. Ze trok transitverkeer via België aan, van en naar talrijke continentale landen, goed voor meer dan driekwart van het verkeer van de lijn. De douanecontrole vond plaats in de aankomsthaven van de veerboot.

## Het goederenvervoer

De oprichting van de veerdienst Zeebrugge-Harwich viel samen met een belangrijke technische ontwikkeling in het internationale goederenvervoer, nl. de toepassing van de luchtrem. Goederentreinen konden vanaf dan op bepaalde trajecten tot 90 km/u rijden. De oversteek duurde slechts 6 uur.

Het was meteen een succes, met 24.000 ton goederen die in het eerste jaar het Kanaal over werden gezet! De aanvankelijk geplande drie overtochten per dag bleken al snel onvoldoende. In antwoord op de vraag werden speciale wagens gebouwd, met name geïsoleerde en gekoelde, voor het aanzienlijke verkeer van bederfelijke goederen van Italië naar Groot-Brittannië.

De absolute regelmaat van de dagelijkse veerdienst Zeebrugge-Harwich verklaarde het immense succes! Tussen 1924 en 1928 werden 18.344 wagens vervoerd, goed voor 146.000 ton.

## De grote crisis

In de moeilijke jaren van de Grote Depressie van 1929-'31 daalde de vrachtonnage aanzienlijk en werd Great Eastern Ferries Ltd., dat in moeilijkheden verkeerde, opgekocht door de London and North Eastern Railway (LNER).



Affiche ter promotie van de Ferry-Boats, 1960 (Ref. 2871)

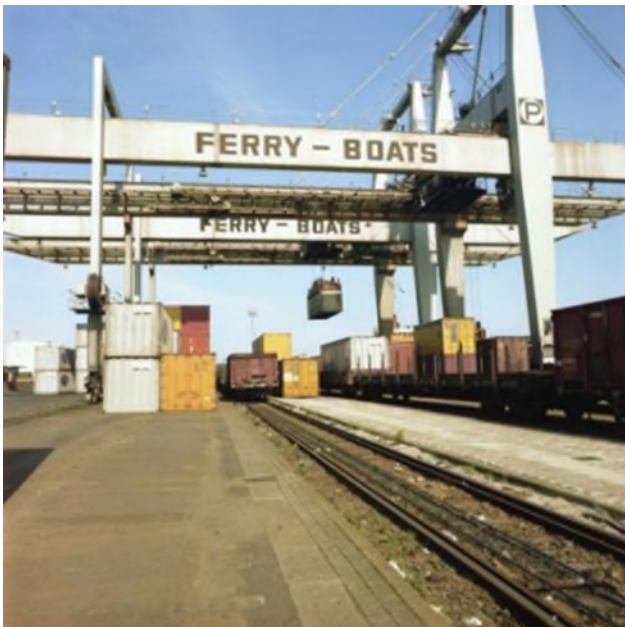
## De Tweede Wereldoorlog

Op 1 september 1939 werd het verkeer stilgelegd en werden de veerboten overgenomen door het Britse leger. Tijdens de oorlog werden twee boten vernietigd. Treinferry nr. 2 werd beschoten tijdens het inschepen van het Britse expeditiekorps. Er ontstond een brand waarbij 14 bemanningsleden omkwamen. Treinferry nr. 3, die onder meer aan de landing in Normandië had deelgenomen, liep op 13 maart 1945 op een mijn ter hoogte van Dieppe en zonk.

Enkel de in 1946 opgeknapte treinferry nr. 1 zou weer in dienst komen, maar werd in januari 1957 uit de vaart genomen.

De haven van Zeebrugge had tijdens de vijandelijkheden veel oorlogsschade opgelopen. Harwich ontsnapte aan de bommen, maar pas op 17 augustus 1946 werd de dienst hervat.

## De naoorlogse periode



Ferry-boat en containerterminal in Zeebrugge (Ref. K00609C)

Na de oorlog bleef de dienst zich ontwikkelen en al snel werd er meer tonnage vervoerd dan voor de oorlog. In augustus 1947 werden vier nieuwe veerboten in gebruik genomen door de Engelse spoorwegen, British Railways, die de LNER had overgenomen toen deze werd genationaliseerd.

In 1971 veranderde de maritieme divisie van British Railways haar naam in Sealink.

In 1974 bestond de Société Belgo-Anglaise 50 jaar. Destijds bestond de vloot uit 4755 wagens, maar een nieuwe economische crisis leidde tot een afname van het verkeer. En de boten begonnen te verouderen!

## Einde van een tijdperk

Om hun vloot te verjongen, leasde British Railways een Zweeds schip, de Speedlink Vanguard, die in de Sealinkvloot voer. Het bood plaats aan 42 wagens op twee dekken en aan 13 passagiers in de cabine.

In 1985 staken geruchten de kop op over de toekomst van de veerboten, ondanks een nieuw verkeersrecord. BR wilde zijn treinferry-activiteiten uitsluitend concentreren op de haven van Dover en een einde maken aan de exploitatie van de verbinding tussen Harwich en Zeebrugge. Op 15 september 1986 meldden zij aan de heer Flachet, voorzitter van de Société Belgo-Anglaise des ferry-boats, dat deze dienst zou worden stopgezet:

*“You will be aware that it is our policy to concentrate all train ferry operations on a Kent coast port, and to close the Harwich-Zeebrugge service. .../... With much regret I must therefore inform you that BR’s contract with Sealink UK Ltd. Will be terminated on 31/01/1987 and the Harwich-Zeebrugge train ferry service withdrawn on that date. Additional shipping capacity will be provided on the Dover-Dunkerque route from 02/02/1987 and all traffic diverted via that route.”*

Vanaf toen verliep al het ferryverkeer tussen België, Duitsland en Nederland via de lijn Duinkerken-Dover.

Aan Belgische zijde bleef de Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats bestaan en fuseerde die in 1998 tot IFB.<sup>1</sup>

Catherine Walravens  
Juli 2023

---

<sup>1</sup> De firma IFB is op 1 april 1998 ontstaan uit de fusie van de volgende drie ondernemingen: Ferry Boats Ltd., opgericht in 1923 onder de naam ‘Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats’, Interferry Ltd. en de spoorwegafdeling van Edmond Depaire Ltd. IFB was een dochtermaatschappij van NMBS die verantwoordelijk was voor het maritieme goederenvervoer.

## Beknopte bibliografie

- Artikels:** De ferrybootdienst Zeebrugge-Harwich *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-02-1963, p.11, K24379
- Le service des ferry-boats Zeebrugge-Harwich. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-02-1963, p.11, K24380
- AM, Spoorvervoerdochters samen sterk. Interferry, Ferry-Boats en Depaire niet langer concurrenten. *Lloyd (De)*. 29-11-1997, J20076
- ABX va absorber la division routière de Depaire. Interferry, Ferry-Boats et la division ferroviaire. Depaire vont fusionner. *Lloyd (Le)*, 25-11-1997, J19941
- La liaison Harwich-Zeebrugge disparaît. *Vie du rail (La)*, n° 2097, 04-06-1987, p.47-48, K563251
- 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
- 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
- WEBER M. De Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich. *Spoornieuws NMBS*, n° 5, 01-12-1962, p.12-14, K707395
- WEBER M. Les Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich. *Informations SNCB*, n° 5, 01-12-1962, p.12-14, K707396
- Boeken:** 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., C0018
- Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats. 1924-1974. 50 Jahre unternehmerischer Tätigkeit*. Brussel : Société Anonyme Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, 1974, 14 p. C0154
- Internet:** [Harwich Train Ferry Services – A Brief History of Harwich \(harwich-history.co.uk\)](http://harwich-history.co.uk)
- <https://harwichanddovercourt.com/train-ferry.html>

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

**Bibliotheekcatalogus:** *ferry-boats, treinferry, ferry-boat*

**Museumcollectie:** *schip, zeevrachtvervoer, wagen ferry-boat, ferry-boats*