

## DE OOSTENDE-DOVERLIJN 1846-HEDEN

### EEN SUKSESVERHAAL

---

De rechtstreekse postverbinding per schip in 1815, wordt als voorloper beschouwd, dus nog vóór de onafhankelijkheid van de Belgische Staat.

Parallel aan het tot stand komen van de spoorlijn Brussel-Oostende (1838) en London-Dover (1841) verzorgden de Engelsen vier overvaarten in beide richtingen per week. Inmiddels was Oostende de doortochtstad geworden van vooraanstaande personaliteiten. Het succes moedigde de Belgische regering aan om zich bij de uitbating van de Anglo-Kontinentale zeeverbinding van vreemde hulp te ontdoen. In 1845 werd in het Parlement beslist deze dienst toe te vertrouwen aan de Staat, meer bepaald het Bestuur van het Zeewezen. Een krediet van 1 miljoen frank werd ter beschikking gesteld om drie pakketboten aan te kopen.

In 1846 werd de eerste pakketboot van de Belgische Oostende-Doverlijn afgeleverd. Van Britse makelij werd hij aanvankelijk 'Chemin de Fer' en later 'Diamant' gedoopt (stoomschip met raderen, afmetingen 44,90 x 6,40 m, waterverplaatsing 340 m<sup>3</sup>, snelheid 14 knopen, vermogen 190 pk, capaciteit 50 passagiers). In dat jaar werden 4.538 passagiers verscheept, ook paarden, honden en koetsen maakten de overtocht mee.

De dagelijkse reizen tussen Oostende en Dover dateren van eind 1847, toen de 'Ville d'Ostende' en de 'Ville de Bruges' in dienst werden genomen. Van Belgische makelij (Cockerill Antwerpen) werden ze opeenvolgend herdoopt in 'Rubis' en 'Topaze'. In dat jaar werden van de 12.698 passagiers, er 7.980 verscheept op de Belgische lijn.

In 1870 (Frans-Duitse oorlog) werden er 37.375 reizigers vervoerd. Geregeld werden grotere en snellere nieuwe schepen gebouwd en aangepast materieel in gebruik genomen. Zeventien jaar later werd er besloten drie afvaarten per dag te organiseren.

Teneinde de treinpassagiers vlot te laten overstappen op de scheepsverbindingen bouwde Oostende omstreeks de eeuwwisseling het maritieme station. Treinen zorgden voor aansluitingen naar Turkije, Rusland en de Transsiberische spoorlijn.

Het laatste raderschip, de 'Princesse Clémentine' werd gebouwd in 1897 (afmetingen 107,36 x 11,59 m, tonnemaat 1.473, snelheid 22,2 knopen, vermogen 7.210 pk, capaciteit 700 passagiers). In 1905 liep het eerste stoom-turbinepassagiersschip, de 'Princesse Elisabeth' van stapel, tussen 1905 en 1907 's werelds snelste (afmetingen 108,81 x 12,80 m, tonnemaat 1.747, snelheid 25 knopen, vermogen 12.000 pk, capaciteit 1.100 passagiers).

Tijdens de Eerste Wereldoorlog vervulden de boten een belangrijke rol door de koningin met haar kinderen, een aanzienlijke geldvoorraad van de Nationale Bank, vluchtelingen, gewonden en militairen over te brengen.

Na de oorlog - samen met de wederopbouw van de haveninfrastructuur - hervatte Oostende-Dover moeizaam de regelmatige verbindingen. Turbineschepen vervingen systematisch de raderschepen. Stookolie als aandrijfmiddel verving de steenkool.

Na 1930 werd het stoom-turbinesysteem verlaten en liep in 1933 de 'Prince Baudouin' van stapel. Hij werd als eerste uitgerust met dieselmotoren, met rechtstreekse aandrijving (afmetingen 109,92 x 14,97 m, tonnemaat 3.120, snelheid, 25,25 knopen, vermogen 17.000 pk).

Via de omgebouwde pakketboot 'London-Istanbul' (ex-Ville de Liège), met een capaciteit van 250 passagiers en 100 personenwagens, werden in 1936 reeds 10.500 voertuigen over het Kanaal gebracht. Het laden en lossen gebeurde aanvankelijk met een kraan, later met neerklapbare bruggen.

Op de vooravond van de Tweede Wereldoorlog had het Zeewezen zeven pakketboten en één ferry in dienst.

In de oorlogstijd werden de boten ingezet zowel voor het in veiligheid brengen van vluchtelingen en materieel, als voor militaire operaties.

Na de oorlog moest een groot gedeelte van de haveninfrastructuur en vloot hersteld en opnieuw opgebouwd worden. In 1949 liep de toenmalige 'Prinses Astrid' op een mijn. Hierbij vielen er vijf doden onder de bemanning.

De eerste echte car-ferry, waarbij de bestuurder zelf de auto aan boord rijdt, werd in 1949 in vaart gebracht. De specifieke in- en ontschepingsinstallatie was slechts in 1954 operationeel.

In 1958 waren er acht pakketboten, twee car-ferries en één vrachtschip in dienst. Het jaar van de wereldtentoonstelling in Brussel waren er meer dan 1,2 miljoen reizigers en werden er 57.295 auto's, 865 autocars en 880 caravans verscheept.

Er werden ook eenheden ingelegd op Harwich en Folkestone, maar deze verbindingen zijn intussen al geruime tijd opgegeven.

Sedert 1973 is een intensieve vlootvernieuwing ingezet met polyvalente schepen die naast een groot aantal passagiers ook de groeiende verkeersstromen van personen- en vrachtwagens kunnen vervoeren. Dit ging samen met belangrijk aanpassingswerk en uitbreiding van in- en ontschepingsinstallaties, inbegrepen overdekte verbindingen tussen gebouw en schip. Zo waren er in 1980 meer dan 2,7 miljoen passagiers, 256.894 personenwagens en 103.311 vrachtwagens.

In 1981 werden twee snelle jetfoils (draagvleugelboten) in dienst genomen. Ze verzekeren de dienst tussen Oostende en Dover in 100 minuten en bieden plaats aan 316 passagiers per boot. Na één jaar werking hadden ze ruim een kwart miljoen personen over het Kanaal gevoerd. Tussen 1989 en 1990 werd opnieuw een toename van 7,7% genotereerd.

In 1986 overschreed het aantal passagiers nog de twee miljoen, maar toen vertoonde de vracht reeds dalende cijfers.

Tijdens de voorbije decennia is het Zeewezen dikwijls toonaangevend geweest inzake het in gebruik nemen van nieuwe technische- en veiligheidsmiddelen, zoals radio, radar, e.d.

Teneinde de toekomst van de lijn te verzekeren, is thans belangrijk aanpassingswerk in de Oostendse voorhaven uitgevoerd. Het gaat om versteviging van de kaaimuren, het bouwen van een nieuwe fuik voor de jumbo-ferry en het verbreden van de havengeul. De toegang is eveneens verdiept. Om het werk zo snel mogelijk te laten verlopen is de grootste hydraulische dieplepelkraan 'Big Boss' in de haven ingezet.

Inmiddels is de nieuwe jumbo-ferry 'Prins Filip' op de Boelwerf in Temse gedoopt (afmetingen 163,4 x 27,7 m, snelheid 21 knopen, vermogen 21.120 pk, capaciteit 1.200 personen en 710 wagens). Deze wordt vanaf september 1991 in dienst genomen.

#### GROOTSTE BEDRIJF VAN OOSTENDE

---

De belaagde Regie Maritiem Transport is nog steeds het grootste bedrijf van de regio Oostende, alhoewel het thans inzake toegevoegde waarde voorbijgestoken wordt door de touroperator Sunair.

De R.M.T. boekt een omzet van 5,2 miljard frank en staat in de Top 5.000 van Trends als 260ste onderneming gerangschikt. In het Oostendse prijkt de R.M.T. hiermee op de top tien vóór Sunair, Daikin Europe, C.N.O., Baggerwerken Decloedt, Morubel, Jet-Air, Bouwbedrijf Verhelst, Airtour en Vesuvius Belgium.

Bij de R.M.T. werken er 1.724 werknemers, onder wie 229 'uitgeleend' aan het Loodswezen. In dit totaalcijfer zijn de ruim vierhonderd kontraktuelen inbegrepen. Uit wetenschappelijke studie blijkt dat de direkte tewerkstelling in de Oostendse haven 4.000 personen bedraagt, bij een omzet van 5 miljoen ton trafiek.

De concurrentieslag met Townsend Thoresen (Dover-Zeebrugge) begon in 1966, om te resulteren in een samenwerkingsakkoord met Sealink en uiteindelijk met P&O. Deze laatste nam Townsend over.

In 1971 werd de car-ferrydienst een parastatale van openbaar nut, categorie A, maar meteen behebt met een reuze-schuld. Sindsdien is de financiële draagkracht van de R.M.T. nooit echt meer gezond geweest. In 1983 legde de regering een saneringsplan op.

Cijfers verstrekt door de R.M.T. tonen aan dat 1990 bij haar een achteruitgang vertoont inzake vracht, nl. met bijna 9,6 % in vergelijking met het jaar voordien. Het aantal passagiers op de schepen bedraagt ruim 1,5 miljoen. Vroegere jaren werd de 2 miljoen geregeld benaderd of zelfs ruim overschreden.

In december 1990 werd aangekondigd dat de afslanking van de vloot noodzakelijk is in de strijd tegen de Chunnel en het opdoeken van de taksvrije winkels. Er worden ook gesprekken gevoerd met mogelijke privé-partners. Sociale onvrede bij het personeel sleept al enkele jaren aan, met meerdere stakingsakties en betogingen in de stad.

Vrij naar : F. Gevaert 'Vijfkwart Eeuw Male 1846-1971',  
R. Borrey 'Oostende-Dover-Folkestone 1846-1982'  
A. Vollmacher 'de Kustkrant' Oostende Westkust  
H.L.N. 25-26 mei 1991.

A. CATTEEUW



Rond de eeuwwisseling



Reine Astrid