

DE OOSTENDE-DOVER/RAMSGATE-LIJN,

1846 - HEDEN

HISTORISCH OVERZICHT

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

Parallel aan het tot stand komen van de spoorlijnen Brussel-Oostende (1838) en London-Dover (1841) verzorgde men op bijna uitsluitend Brits initiatief, regelmatige overvaarten. Inmiddels was Oostende de doortochtstad bij uitstek geworden. 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, aanvankelijk aan een afdeling van de Koninklijke Marine en later aan het Bestuur Zeewezen. Een krediet van 1 miljoen frank werd ter beschikking gesteld om drie pakketboten 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 m³, snelheid 12 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 'Belgische' 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 Seraing) werden ze achtereenvolgens herdoopt in 'Rubis' en 'Topaze'. In dat jaar werden er van de 12.698 passagiers 7.980 verscheept op de Belgische lijn.

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

Teneinde de treinpassagiers vlotter te laten overstappen op de scheepverbindingen bouwde Oostende omstreeks de eeuwwisseling het nieuwe 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, tonnenmaat 1.473, snelheid 22,2 knopen, vermogen 7.210 pk, capaciteit 700 passagiers). In 1905 liep het eerste stoomturbinepassagiersschip de 'Princesse Elisabeth', van stapel. Tussen 1905 en 1907 was het 's werelds snelste (afmetingen 108,81 x 12,80 m, tonnenmaat

1.747, snelheid 25 knopen, vermogen 12.000 pk, capaciteit 1.100 passagiers) passagiersschip.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog vervulden de boten een belangrijke rol door de koningin en 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 afgestapt van het stoom-turbinesysteem en in 1933 liep de 'Prince Baudouin' van stapel. Hij werd als eerste uitgerust met dieselmotoren met rechtstreekse aandrijving (afmetingen 109,92 x 14,97 m, tonnenmaat 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 haveninfrastructuur en vloot hersteld en opnieuw opgebouwd worden. In 1949 liep de toenmalige 'Prinses Astrid' op een mijn. Hierbij vielen 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 57.295 auto's, 865 autocars en 880 caravans verscheept.

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

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 gebouwen en schepen. 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, 42 knopen) in dienst genomen. Ze verzekeren de dienst tussen Oostende en Dover in 90 minuten en bieden plaats aan 316 passagiers per boot. Na één jaar werking hadden ze ruim een kwart miljoen personen over het Kanaal vervoerd.

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.

Om de toekomst van de lijn te verzekeren, is in 1991 belangrijk aanpassingswerk in de Oostendse voorhaven uitgevoerd. Het gaat om de versteviging van de kaaimuren, het bouwen van een nieuwe fuik voor de jumbo-ferry en het verbreden van de havengeul. Ook de toegang tot de haven is verdiept.

Vanaf mei 1992 is de nieuwe jumbo-ferry 'Prins Filip' van de Boelwerf Temse in dienst genomen (afmetingen 163,4 x 27,7 m, snelheid 21 knopen, vermogen 21.120 kw, capaciteit 1.200 passagiers en 710 wagens of 120 vrachtwagens). De boot werd in leasing besteld en kost 4,5 miljard frank.

De inzet van grotere en/of snellere schepen, maakte de afslanking van de vloot noodzakelijk in de strijd tegen de chunnel. Op dit ogenblik worden de overvaarten verzekerd door vier ferries ('Prins Filip', 'Prins Albert', 'Princesse Marie-Christine', 'Stena Nautica/Reine Astrid'), en twee jetfoils ('Princesse Clémentine', 'Prinses Stephanie'). Het aantal heen- en terugreizen bedraagt nog 12 per dag in het hoogseizoen.

De concurrentieslag met Townsend Thoresen (Dover-Zeebrugge) begon reeds in 1966, en resulteerde in een samenwerkingsakkoord met Sealink en uiteindelijk met de rederij P & O European Ferries. Deze laatste nam Townsend over. De samenwerking werd eind 1993 niet meer verlengd.

Vanaf januari 1994 werd Dover als aanleghaven geruild voor Ramsgate, tevens de thuishaven van Sally Line, de nieuwe pool-partner (delen van kosten en baten) van de Regie voor Maritiem Transport. Zodoende werd de Oostende-Doverlijn net geen 150 jaar. Oostende Lines, de nieuwe naam van de R.M.T.-route Oostende-Ramsgate, kan niettemin terugblikken op een indrukwekkende traditie.

HET BEDRIJF EN DE ONZEKERE TOEKOMST

In 1971 werd de car-ferrydienst losgekoppeld van het Bestuur Zeewezen en werd een parastatale van openbaar nut, categorie A opgericht. De R.M.T. werd meteen geconfronteerd met een reuze-schuld en sindsdien is de financiële draagkracht nooit meer echt gezond geweest. In 1993 legde de regering een saneringsplan op.

De jaren '80 kon de R.M.T. met wisselend succes nog een marktaandeel van ongeveer 2 miljoen passagiers, 245.000 voertuigen personenverkeer en 120.000 vrachteenheden bestendigen. Daarna slonk dit marktaandeel en vooral de niet begeleide vrachteenheden. De roro-trafiek tussen Oostende en Ramsgate van de nieuwe R.M.T.-partner Sally Line maakte een en ander nog goed voor de haven van Oostende.

Uit de resultaten van de eerste drie maanden van 1994 blijkt ondertussen dat de Kanaalrederijen 4 miljoen passagiers, 750.000 personenwagens en 360.000 vrachteenheden vervoerden. Marktleider P & O European Ferries nam daarvan de helft voor zijn rekening. De samenwerking van Oostende Lines met Sally was goed voor een marktaandeel van 13 procent voor de passagiers, 10 procent voor de personenwagens en 15 procent voor de vracht.

Met zijn ongeveer 1.500 werknemers is de R.M.T. in het Oostendse nog de grootste werkgever. Toch is de toekomst vrij onduidelijk. Verdere herstructurering lijkt onafwendbaar en de vraag is hoeveel jobs er nog zullen sneuvelen.

De Kanaaltunnel en de overcapaciteit op de korte Kanaalroutes schudden het ferrylandschap fors dooreen, met herschikkingen en verdwijningen van lijnen als gevolg. Zo breekt voor de zeevaartindustrie een nieuw tijdperk aan met de introductie van supersnelle transportmiddelen.

Met een goed wegennet zijn zowel passagiers als vracht sneller af via de Kanaaltunnel of één van de Noordfranse havens waarvan Oostende concurrentie ondervindt. Anderzijds gaat 60 procent van de trafiek op Groot-Brittannië naar havens boven de Theems die weinig of geen hinder van de Kanaaltunnel zullen ondervinden. Zeebrugge verwacht dat de Kanaaltunnel vooral de begeleide vracht treft. Meer dan tweederde van alle roro-verkeer vanuit Zeebrugge is niet begeleid.

Het zal nog een tijd duren voor zich nieuwe evenwichten aftekenen. Snelheid en efficiëntie belagen de charme van een schip en het onvergelykbare gevoel van een zeereis. Ook in deze moeten we wellicht met onzekerheid leren leven.

Vrij naar : F. GEVAERT, 'Vijfkwart Eeuw Male 1846-1971',
 R. BORREY, 'Oostende-Dover-Folkestone 1846-1982',
 J. HENDY 'The Dover-Ostend Line', 1991,
 A. VOLLMACHER 'de Kustkrant' Oostende Westkust,
 H.L.N. 25-26 mei 1991,
 Diverse media-berichten.

Antoon CATTEEUW
 Kulturele Raad Oostende