

Oostende-Dover

Belangrijk overheidsbedrijf in West-Vlaanderen

Lic. ERIC LEPEER

Innig vastgeklonken aan het totaalbeeld van het toeristische, handeldrijvende en industriële Oostende is de zeevaartlijn op Dover, door de Belgische Staat verzekerd bij middel van snelle pakketboten en ruime autoveerboten. Oostende-Dover, spil van de Oostendse havenbedrijvigheid, is niet alleen een zeer belangrijke maritieme verbinding die de interpenetratie van Britten en kontinentalen bevordert, Oostende-Dover is bovendien in onze Westvlaamse economie een waardevolle onderneming, arbeidsintensief op zichzelf en werkverschaffend door zijn nawerking.

Historisch

Het begrip « Oostende, zeepoort naar Engeland » is in de eeuwen gegroeid.

De geleidelijke uitschakeling van oudmodische en voorbijgestreefde transportmiddelen als trekschuit en postkoets ten gevolge van de indienststelling van spoorlijnen, bracht de overheid ertoe naar een meer actieve deelname in de zeeverbinding tussen beide spoorwegnetten te streven. Het succesvol resultaat van deze bemoeiingen werd de wet van 9 juli 1845. De regering kreeg kredieten ter beschikking om drie schepen aan te kopen.

Van meet af aan heeft de inrichtende overheid buitenlandse inmenging in haar eigen kanaalvaart geweerd. Na 1863, toen de Britten aan de gezamenlijke uitbating verzaakten, zijn er slechts 3 kanaalboten in den vreemde besteld.

Verkeerstechnisch

De huidige vloot — de meest getalsterke van alle Kanaalvloten — bestaat uit zeven fraaie pakketboten: Prince Baudouin, Prins

Albert, Koning Albert, Prince Philippe, Roi Leopold III, Koningin Elisabeth en Reine Astrid, drie autovervoerboten: Prinses Joséphine-Charlotte, Artevelde en Koningin Fabiola, en één vrachtschip, de IJzer.

De passagiersschepen hebben een capaciteit van ± 1.700 personen; met een topsnelheid van 24 mijl per uur — een nautische mijl = 1.852 meter — zijn het in hun soort de snelste schepen ter wereld. De IJzer wordt ingezet voor het transport van vrachtgoed en containers.

Een moderne versie van de boten die in de 18e en zelfs in de eerste helft van de 19e eeuw de reiskoetsen der edellieden over het Kanaal brachten, zijn de autovervoerboten, autoveerboten, car-ferries of hoe men ze ook noemen wil. Op de Prinses Joséphine-Charlotte kunnen 100 auto's en 700 passagiers inschepen, terwijl de Artevelde en de Koningin Fabiola benevens 800 personen ook nog 160 wagens, verdeeld over twee boven elkaar gelegen garagedekken, kunnen akkomoderen. Gedurende de zomermaanden bieden deze drie schepen samen dagelijks laadruimte voor 740 auto's in elke richting.

**Westvlaamse
bedrijven**

De afstand van Oostende naar Dover be- draagt 61 zeemijl die door de pakketboten in 3 u. 20 en door de autoveerbotten in 3 u. 45 wordt afgelegd. In het hoogseizoen worden door de twee types vaartuigen samen 8 af- vaarten daags in elke richting gegeven; de weekeinden kennen een nog drukker verkeer. In de kalmste wintertijd vertrekken toch nog twee passagiersboten per etmaal uit elke haven; het autoveer werkt dan dagelijks.

Ekonomisch

In de loop van de jaren 1961 en 1962 heeft de dienst Oostende-Dover volgende exploita- tierresultaten geboekt :

	1961	1962
reizigers	1.242.867	1.335.732
begeleide auto's	84.754	102.795
autocars	1.189	1.092
aanhangwagens en caravans	1.412	1.759
motorfietsen	6.315	6.278

Uitgebreid statistisch materiaal toont aan dat de uitbating van de lijn onderhevig is aan tal van invloeden. Grote gebeurtenissen als de Expo '58, de Passiespelen van Oberammergau of het Eucharistisch kongres te München heb- ben in de laatste jaren grote mensenmassa's in beweging gebracht.

De sociale nivellering, ontegensprekelijk teken van deze tijd, veroorzaakt eensdeels een toename van het aantal klanten, maar ligt ook aan de basis van een steeds verder schrij- dende verschuiving van 1ste naar 2e klasse. In 1930 verkozen 48,61 % van de reizigers de 1ste klasse, in 1962 waren het er nog slechts 12,53 %. De inrichtende overheid, door steeds meer comfort te bieden, versnelt onge- wild deze evolutie. Naar het voorbeeld van het autoveer zullen binnen afzienbare tijd ook sommige passagiersdiensten in één-klasse- stelsel moeten worden gevaren.

Eén der hoofdproblemen van Oostende- Dover is een al te sterke seizoengevoeligheid : juli en augustus 1962 totaliseren samen 47,32 % van de jaartrafiek ; februari kwam voor amper 1,20 % tussen. Door het inrichten van dagexcursies in lente en najaar wordt deze anomalie in geringe mate gekompen- seerd.

Op de seizoengevoeligheid grift zich een tweede nadelige faktor die een rationele uit- bating bemoeilijkt : de ongunstige spreiding over de verschillende dagen van de week. Alleen door een intensieve aktie van de ver- voerders, die o.a. de afschaffing van zekere verminderingen van de passageprijzen op de weekeinden met zich bracht, liet toe het ver- keer regelmatig te verdelen.



Auto's ontschepen in snel tempo langs een speciale landingsbrug

(foto Luc)

De betekenis van de lijn Oostende-Dover voor de Westvlaamse ekonomie kan slechts bij benadering worden geschat.

De dienst der pakketboten stelt in volle zomerbedrijvigheid circa 700 personeelsleden te werk. De vergunninghouder van de spijsdienst heeft dan ongeveer 420 personen in betrekking.

De ingebruikneming in 1958 van een drijvend droogdok te Oostende heeft het mogelijk gemaakt er alle herstellingen en dokbeurten uit te voeren. De uitbreiding die aldus aan de werkhuizen van het Zeewezen werd gegeven noodzaakt aldaar in totaal 644 werknemers. Naast het onderhoud dat de schepen van de Doverlijn vereisen, worden door deze ateliers nog vele andere staatsschepen van alle slag en soort gekalfaterd: loodskotters en redemotorboten, peilboten, bebakeningsschepen, sleepboten, lichtschepen en reddingsmateriaal.

De aktiviteit van Oostende-Dover werkt stimulerend op talrijke bedrijven uit de publieke zowel als de privé-sektor. Oostende is het vertrek- en eindpunt van talrijke internationale treinverbindingen; autocarondernemingen zijn betrokken bij de aan- en afvoer van de pas-

sagiers. Hotels en restaurants vinden baat bij het bestaan van de lijn vermits een gedeelte van de Britse kliënteel haar vakantie aan de Belgische kust en de steden van het Westvlaamse hinterland doorbrengt.

De herstellings- en onderhoudswerken aan de vloot te Oostende scheppen behoeften aan materiaal waarvan het grootste gedeelte door de Belgische nijverheid wordt geleverd.

Van overheidswege worden moeite noch kosten gespaard om door dergelijke walinstallaties en uitstekende verkeerswegen — men denke aan de autoweg naar Brussel — optimale voorwaarden te scheppen voor de bloei van de eigen scheepvaartdienst.

Naast het steeds toenemende luchtverkeer, zijn tal van vreemde Kanaal- en Noordzeescheepvaartlijnen de mededingers van Oostende-Dover. De bizonderste van deze verbindingen zijn, van west naar oost: Southampton-Le Håvre, Newhaven-Dieppe, Folkestone-Boulogne, Folkestone-Kales, Dover-Boulogne, Dover-Kales, Dover-Duinkerke en Harwich-Hoek van Holland. Het treinveer Harwich-Zeebrugge kan bezwaarlijk als een konkurrent worden aanzien omdat er geen of weinig passagiers worden overgevaren.

SLAAPKAMERS

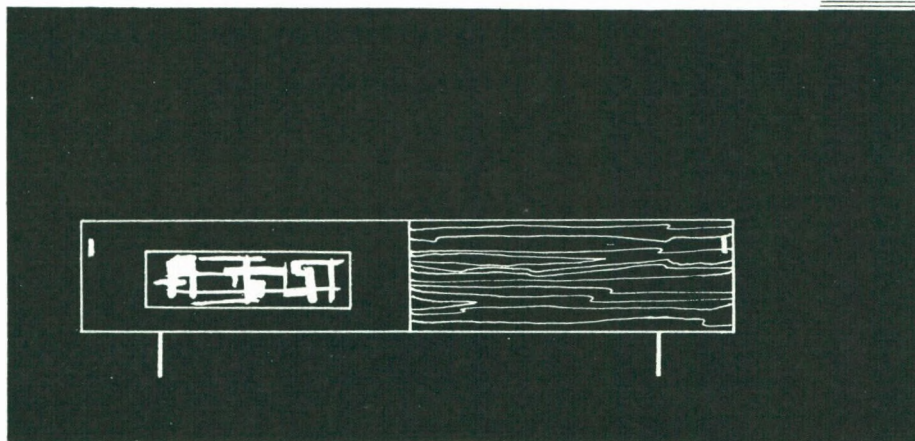
EETPLAATSEN

SPECIALITEIT

VAN

POLYESTERMEUBELEN

rousseau



BURELEN & FABRIEKEN : **SCHOOLSTRAAT 50-58 IZEGEM** TEL. : 051/322.16 - 051/322.17



Autoveerboot « Koningin Fabiola »

(foto Luc)

Verschillende factoren waarborgen een verdere ontplooiing van onze 'postboten'-lijn :

- de vlucht die het automobilisme neemt, vooral dan door de bouw van kleine economische wagens, schijnt niet te stuiten,
- de formaliteiten vereist om een vreemd land te bezoeken worden steeds eenvoudiger,
- de verhoging van de levensstandaard brengt het buitenlandse reizen binnen het bereik van de bescheiden beurzen,
- de aanpassing van de verkeerswegen spoort aan tot meer toerisme.

Het vervoer van auto's en passagiers per autoveerboot biedt bovendien nog volgende voordelen :

- de automobilisten rijden zelf hun wagen aan en van boord zonder dat hierbij kranen te pas komen: minder risico voor beschadiging,
- ver doorgedreven comfort voor mensen en voertuigen,
- voordelige passageprijzen vooral voor autopassagiers,
- een zeetocht wordt door velen als een uitstap op zichzelf beschouwd,
- een belevenis en verpozing na een jaar gejaagd city-leven.

Administratiefrechtelijk

Een basisvereiste voor een efficiënte bedrijfsexploitatie is dat de uitbatingsvorm aangepast zij aan de voorwaarden die een soepel en economisch beheer mogelijk moeten maken. Bij een overheidsonderneming stuit zulks vaak op grote moeilijkheden omwille van een overvloed aan reglementen die een vlot handelsverkeer en een zuivere kostenberekening verhinderen.

De lijn Oostende-Dover is niet zoals velen denken een appendix van de spoorwegmaatschappij; het beheer ervan berust bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, een directoraat-generaal afhankelijk van het Ministerie van Verkeerswezen.

Uit verklaringen door de Heer Minister Bertrand in het Parlement afgelegd, blijkt dat het de bedoeling is Oostende-Dover binnen afzienbare tijd als regie in te richten. Dit overheidsbedrijf zou aldus over een eigen rechtspersoonlijkheid beschikken; een financiële boekhouding zou voldoen aan de behoeften van een doelmatige uitbating.

De hoop mag worden uitgedrukt dat de oplossing die de wetgever aan het probleem van de uitbatingsvorm van de lijn Oostende-Dover zal geven, de expansie van deze zeelijn zal bevorderen. Met een geïnvesteerd kapitaal van 2.200.000 frank is onze nationale kanaaldienst een onderneming die in onze Westvlaamse economie een grote taak heeft te vervullen.