

125 jaar OOSTENDE- DOVER

A. BURAS,

Bestuursdirecteur Regie voor Maritiem Transport (RMT).

Reeds meer dan 125 jaar wordt de zeevaartlijn Oostende-Dover door de Belgische Staat geëxploiteerd. Inderdaad, op 3 maart 1846 werd de eerste postboot, toebehorende aan de Belgische Staat, in de vaart gebracht voor de regelde dienst tussen België en Groot-Brittannië. 3 maart 1846 was echter geen belangrijke datum in de zeevaartgeschiedenis, evenmin als in die van het Anglo-kontinentaal scheepvaartverkeer. Sedert de 16e eeuw bestonden er reeds postbootverbindingen tussen Engeland en het Vasteland, maar deze waren onregelmatig. De eerste regelde postdienst, kwam tot stand op 8 april 1815, maar werd door vreemde schepen verzorgd. Op economisch gebied is de datum van 3 maart 1846 wel van belang voor België, omdat vanaf dat ogenblik deze postverbinding in Belgische handen terecht kwam.

Enkele markante data en feiten

Het ligt niet in de bedoeling een geschiedkundig overzicht van de Staatszeevaartlijn Oostende-Dover te geven. Daarom trent menen wij te mogen verwijzen naar een merkwaardig boek, geschreven door de h. A. de Burbure de Wezembeek, ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan van de zeevaartlijn. Toch willen wij even enkele markante feiten aanhalen. In 1846 werd de dienst gestart met één Belgisch schip; in 1848 beschikte men reeds over 4 Belgische schepen. Het aantal passagiers, van 1846 tot 1861, schommelde tussen 5.000 en 10.000 per jaar om in 1862 plots tot 17.949 op te lopen.

De op dat ogenblik in de vaart zijnde schepen waren stoomschepen, met een lengte van 42 à 51 m, die een snelheid van 12 à 15 knopen konden ontwikkelen en 200 à 300 passagiers vervoeren. In 1892 beschikte men over niet minder dan 12 schepen; 7 oude met een snelheid van 15 à 16 knopen en 5 nieuwe met een snelheid van

19 tot 21 knopen. Het aantal passagiers dat in 1892 vervoerd werd liep op tot 87.756.

In 1905 werd het eerste schip in de vaart gebracht dat uitgerust was met schroeven (de vroegere waren uitgerust met schepraderen) en dan nog liefst met drie; op zijn proefreis bereikte het een snelheid van 24 knopen en veroverde de titel van snelste schip ter wereld.

In 1910 werd voor de eerste maal het cijfer van 200.000 reizigers per jaar overschreden.

In 1934 werd definitief van turbineschepen naar motorschepen overgeschakeld. Het eerste motorschip behaalde de wereldtitel 'snelste motorschip van de toenmalige koopvaardijvloot'.

In 1935 werden 432.778 reizigers vervoerd, alsmede 4.694 auto's. De fantastische toename van het aantal auto's (in 1922 werden er slechts 244 vervoerd) en het feit dat al deze voertuigen geladen en gelost moesten worden door middel van een kraan, was er oorzaak van dat in 1936 overgeschakeld werd naar een nieuw scheepstype, namelijk de passagiersschepen met rij op/rij af mogelijkheid voor voertuigen. Het eerste schip van dit type had slechts een geringe capaciteit (80 personenwagens), maar liet toch toe, in 1936, 10.409 personenwagens te vervoeren, wat 121 % meer was dan in 1935.

1937 werd het vóóroorlogse rekordjaar met 756.401 reizigers, 12.452 personenwagens, en 4.862 ton stukgoed. Thans zijn 6 pakketboten en 5 rij op/rij af schepen, ook carferries genoemd, in de vaart. Al deze schepen hebben een lengte van iets meer dan 100 m. Een pakketboot kan 1.600 à 1.700 passagiers vervoeren. Vier van de vijf rij op/rij af schepen hebben een capaciteit van 160 wagens en 850 passagiers; de vijfde carferry, de oudste, heeft slechts een laadvermogen van 100 personenwagens en 750 passagiers.

De pakketboten worden ingezet voor de diensten tussen Oostende-Dover (Western Docks) en Oostende-Folkestone. De carferries varen tussen Oostende-Dover (Eastern Docks) en tussen Oostende-Harwich (Parkeston Quay).

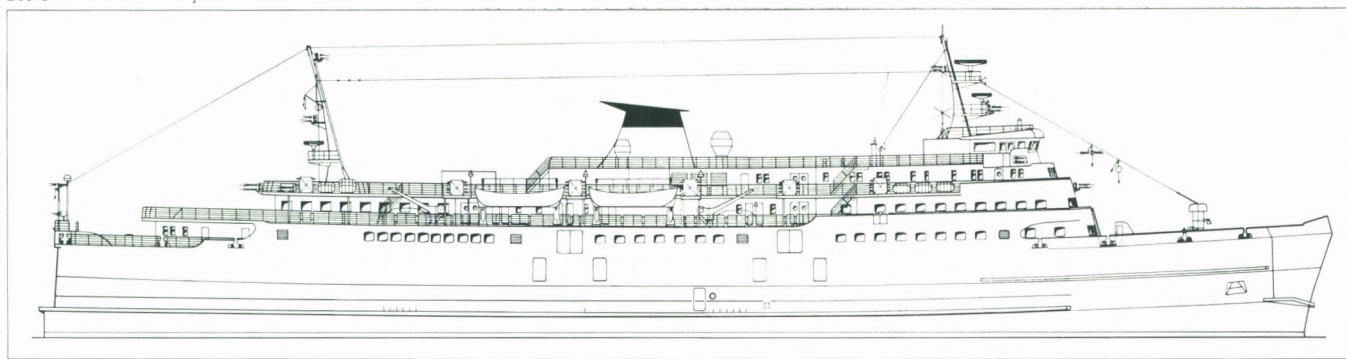
Enkele bedrijfsresultaten

Niettegenstaande de steeds toenemende concurrentie van de vliegtuigen, inzonderheid van de chartervliegtuigen, van de hovercrafts en van de andere zeevaartlijnen, werden in de loop van het jaar 1970 door de zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone/Harwich, zeer bevredigende resultaten geboekt.

De hiernavolgende tabel geeft een vergelijking van de verkeersresultaten.

	1969	1970	Vershil
passagiers	1.950.489	2.116.946	+ 8,53 %
vergezeld			
personenwagens	220.492	232.564	+ 5,47 %
autocars	2.923	2.953	+ 1,02 %
vrachtwagens	1.663	2.891	+ 73,84 %

Daarenboven werden in 1970 vervoerd: 65.662 stuks ingeschreven reisgoed, 486.656 zakken brievenpost en 163.690 zakken of manden postcolli, alsmede een aanzienlijk aantal nieuwe en tweedehands-voertuigen.



Wat daarbij zeer belangrijk is, is dat deze verkeersresultaten konden bereikt worden zonder het totaal aantal overvaarten op te voeren; wel integendeel werd dit aantal verminderd, zodat de gemiddelde bezetting steeg, zoals dit duidelijk blijkt uit onderstaande cijfers :

	Totaal aantal	aantal overvaarten	gemiddeld per overvaart
			1969
reizigers			
met pakketboten	1.236.171	2232	553
met carferries	714.318	3601	198
vergezelde personenwagens	220.492	3601	61
			1970
reizigers			
met pakketboten	1.321.949	2.270	582
met carferries	794.997	3.501	227
vergezelde personenwagens	232.564	3.501	66

Merkwaardig is dat 41,25 % van de trafiek vervoerd werd op zaterdagen en zondagen; 54 % van het verkeer moest verwerkt worden tijdens de maanden juli, augustus en september, dus op drie maanden tijd.

Wat het verkeer over 1971 betreft werden tot einde juli aanmoedigende resultaten geboekt zoals blijkt uit onderstaande tabel :

	1-1 tot 31-7-1970	1-1 tot 31-7-1971
reizigers	1.163.575	1.187.787
personenwagens	120.439	129.552
caravans	2.510	3.330
autocars	1.767	1.915

Tijdens de maand augustus werd echter een plotse daling van het verkeer vastgesteld, die vermoedelijk haar oorsprong vindt in de economische toestand in Groot-Brittannië en in de monetaire verwickelingen.

Gunstige vooruitzichten

Het aantal reizigers vervoerd in 1970 per carferry bedroeg 794.997, dus 37 % van de totale reizigerstrafiek; in 1937 was dit percentage 1,91 en in 1950 4,79. Het aantal reizigers dat vervoerd wordt met de carferries zal in de toekomst nog toenemen ingevolge de verbinding van

het spoorwegstation te Oostende met de carferryterminus. Deze beide zijn thans van elkaar gescheiden door de visserskreek, alsmede door de geul die toegang verleent tot de oude handelsdokken. De werken tot demping van die kreek en die toegangsgeul werden aangevangen in de loop van de maand oktober jl. en men hoopt er mede klaar te komen vóór Pinksteren van volgend jaar. De verbinding van het spoorwegstation met de carferryterminus zal ook een aanzienlijke verbetering betekenen voor de klanten van de auto-slaaptreinen die aansluiten met de carferries.

Wat vooral opvalt is dat betrekkelijk weinig vrachtwagens worden vervoerd. De oorzaak daarvan is te zoeken in het feit dat de thans in de vaart zijnde carferries niet werden opgevat voor dergelijk vervoer en er dus ook weinig voor geschikt zijn. Maar in deze toestand komt zeer spoedig een wijziging in de gunstige zin. In de loop van deze zomer werd te Oostende, naast de reeds bestaande ontschepingsbrug — die reeds meer dan 20 jaar onberispelijk dienst heeft verleend — een tweede inschepingsbrug in bedrijf genomen.

Deze nieuwe inschepingsbrug laat toe schepen aan te nemen die breder zijn dan de thans in de vaart zijnde; daarenboven zullen er ook schepen kunnen aanleggen om gelost en geladen te worden via het voorschip (wat niet het geval was voor de oude brug) m.a.w. schepen van het 'drive through' type. Bredere schepen en schepen die toelaten achteraan in te rijden en vooraan uit te rijden of omgekeerd, zijn onmisbaar voor het vervoer van zware vrachtwagens. Twee dergelijke schepen zijn thans in aanbouw, voor rekening van de Belgische Staat, bij de scheepswerven Boel. De voornaamste karakteristieken van deze schepen zijn :

lengte	: 118,00 m.
breedte	: 19,20 m.
Kapaciteit : passagiers	: ± 1300
voertuigen	: 203 personenwagens
of :	124 personenwagens en 14 zware vrachtwagens

Het eerste van deze twee schepen zal in de vaart komen vóór de zomer van 1973 en het tweede vóór de zomer van 1974. In afwachting echter zullen, vanaf de zomer 1972, carferries van de Britse Spoorwegen, die speciaal opgevat werden voor het vervoer van zware vrachtwagens en opleggers, ingezet worden tussen Oostende en Folkestone.

Het aantal passagiers dat zal kunnen vervoerd worden met de nieuwe carferries (± 1300) ligt aanzienlijk hoger dan de capaciteit van de huidige carferries (± 850).



Carferry 'Koningin Fabiola'

Archief RMT - Brussel

Ekonomische balans

Het bestaan van de zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone/Harwich is voor de Belgische economie van zeer groot belang. Ongeveer 95 % van de cliënteel betaalt de overvaartprijs in vreemde deviezen. Iedereen weet welk enorm belang er tegenwoordig gehecht wordt aan het evenwicht van de betalingsbalans, termometer van een gezonde economie. Nu wordt een negatieve handelsbalans gunstig beïnvloed door de 'onzichtbare' geldtransfers (die dus voortvloeien uit diensten zonder dat goederen in- of uitgevoerd worden). De inkomsten die voortkomen uit de in vreemde deviezen betaalde overvaartprijzen vormen een belangrijk aandeel in de 'onzichtbare' geldtransfers.

Maar dit is niet alles. Het bestaan van de zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone/Harwich en de faam verworven door hun regelmatigheid, hebben tot gevolg dat een groot gedeelte van het Anglo-kontinentaal verkeer, dat zonder het bestaan van die lijnen over Frankrijk en Nederland zou lopen, via België gebeurt. Enquêtes hebben uitgewezen dat deze transito-reizigers een belangrijk bedrag spenderen in België voor spoorwegticketten, logies, restauratie, benzine, enz. Al deze bedragen, eveneens 'onzichtbare' geldtransfers, oefenen op hun beurt een gunstige invloed uit op de betalingsbalans. België heeft dus niet alleen belang bij de groei en de bloei van zijn nationale zeevaartlijnen wegens de rechtstreekse inkomsten, maar ook wegens de zeer belangrijke onrechtstreekse inkomsten.

Voor West-Vlaanderen is het bestaan van de Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone/Harwich van zeer groot belang. Bij de Regie voor Maritiem Transport, die sedert 1 november 1971 belast is met de exploitatie van voormelde zeevaartlijnen, zijn jaar in jaar uit 2.000 personeelsleden te werk gesteld (seizoenpersoneel dus niet inbegrepen); hieraan dienen toegevoegd, de personeelsleden die te werk gesteld zijn door de Vergunninghouder van de restauratiedienst aan boord van die schepen, namelijk 230 personeelsleden gans het jaar door, te vermeerderen met 470 personeelsleden tijdens de zomerperiode.

Toeristische mogelijkheden

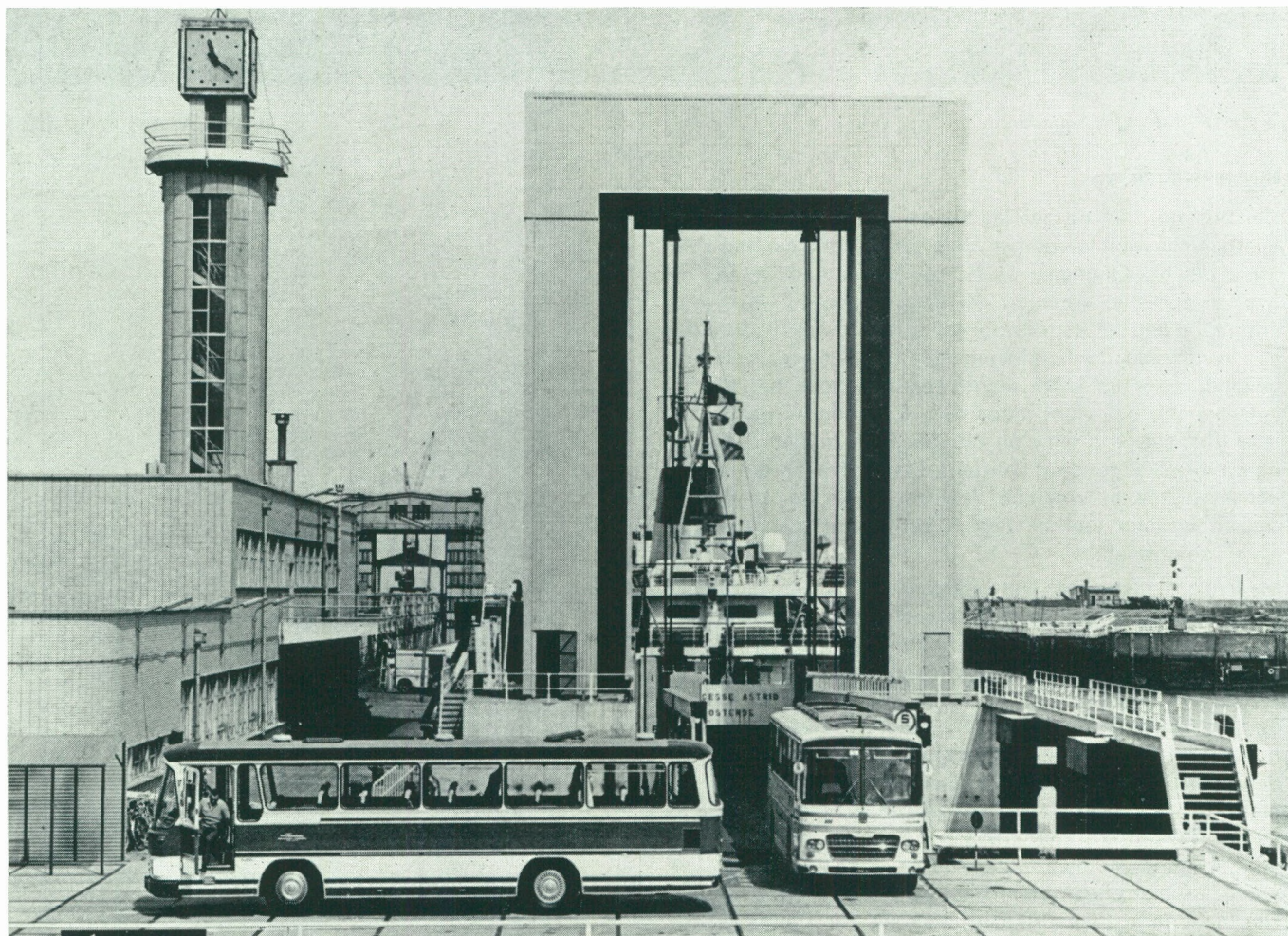
Niettegenstaande de zware concurrentie ziet de Regie voor Maritiem Transport de toekomst hoopvol tegemoet.

Ingevolge de voortdurende stijging van de levensstandaard neemt de individuele motorisatie snel toe. Het aantal personen dat tewerk gesteld wordt in de primaire sektor (landbouw) neemt snel af ten voordele van de tertiaire sektor (diensten, handel, vervoer, toerisme). Deze structuurwijziging, de verhoging en de versnippering van het verlot, de drang naar kultuurverrijking, de zucht naar prestige, enz., zijn tal van factoren die het reizen gunstig beïnvloeden. Voor vele Belgen (en trouwens voor de 'Vastelanders' in het algemeen) is Engeland nog de grote onbekende, niettegenstaande het ons heel wat te bieden heeft. Wanneer men Oostende verlaat om 10u15

met bestemming Dover, kan men bv nog dezelfde dag verschillende plaatsen van de prachtige baai 'Torbay' bereiken aan de Engelse zuidkust, waarvan het klimaat gunstig beïnvloed wordt door de golfstroom en waar men palmbomen aantreft zoals aan de Franse rivièra. De schepen van de lijn Oostende-Harwich brengen U onmiddellijk in het hart van East-Anglia, een paradijs voor automobilisten en een ideale plaats om voor het eerst kennis te maken met het 'links rijden' van de Britten. Het is trouwens in East-Anglia dat nog talrijke bewijzen teruggevonden worden van de belangrijke rol die de Vlaamse wevers gespeeld hebben in de bloei van dit gedeelte van Engeland. Talloze Vlaamse wevershuizen zijn er nog wondermooi bewaard gebleven.

Maar indien Dover, Folkestone en Harwich uitstekende ontschepingsplaatsen zijn voor een bezoek aan het Verenigd Koninkrijk, mag toch ook de buitengewoon gunstige ligging van Oostende niet worden vergeten. De toeristen met hun eigen wagen, de zakenlieden, de autocaristen en de vrachtwagenvoerders kunnen via de E3-verbinding Gent-Antwerpen, het net van Duitse autosnelwegen bereiken zonder de autosnelweg te moeten verlaten.

Britse treinreizigers kunnen zich van Oostende onder meer naar Bazel, Milaan, Keulen, München, Salzburg, Wenen, Hamburg, Kopenhagen, Berlijn, Warschau enz. en zelfs naar Moskou begeven zonder te moeten overstappen. Voor sommige verbindingen hebben zij daarbij de keuze tussen gewone zitplaatsen 1e of 2e klasse, couchette-wagens of slaapwagens.



Nieuwe inschepingsbrug te Oostende

Foto Pluspoint nv, Blankenberge