

vijf jaar RMT maar 130 jaar oostends bedrijf

Lic. D. Sanders,
Redaktiesekretaris

Overheidsbedrijven zijn geen recente uitvinding. 130 jaar geleden reeds werd er een Belgische staatsexploitatie opgericht voor de zeevaartlijn Oostende-Dover.

Deze staatsexploitatie startte op 3 maart 1846. Op deze datum werd de eerste postboot, toebehorend aan de Belgische Staat, in de vaart gebracht. Zij nam de reeds sinds 1815 bestaande postdienst, met vreemde boten, over.

De toestand die in 1846 geschapen werd bleef bestaan tot de wet van 1 juli 1971, waarbij een Regie voor Maritiem Transport werd opgericht. Deze RMT trad in werking op 1 november 1971, terwijl de financiële regeling ad hoc op 1 januari 1972 in voege kwam.

Deze overheidsdienst, met sinds 1971 een publiek-rechtelijke rechtspersoonlijkheid, is voor West-Vlaanderen, en meer specifiek nog voor Oostende, belangrijk op een dubbel vlak : als grote werkgever in een streek die moeite heeft om aan de noodzakelijke arbeidsplaatsen te komen en als bron van een grote trafiek van personen en goederen in een Westvlaamse haven.

Een traditioneel Westvlaams bedrijf

Het in de vaart houden en het onderhoud van de 10 eenheden van de RMT brengt een streekgebonden tewerkstelling met zeer specifieke kenmerken met zich mee. Deze tewerkstelling is ter plaatse meegegroeid met de uitbouw van de vloot en zij heeft haar weerslag in zeer diverse bevolkingslagen van Oostende en directe omgeving.

De RMT stelt rechtstreeks ongeveer 2.000 personen tewerk ; voor de restauratiediensten op de schepen zijn er verder nog van 400 tot 700 personen beschikbaar bij de mandaathouder ; ook de RTT stelt nog \pm 30 personen bij de RMT tewerk. Verder is er een onrechtstreekse streekgebonden tewerkstelling bij de zeevaartpolitie, de douane, de douaneagentschappen, de plaatselijke Horeca-sektor en de plaatselijke toeleveringsbedrijven.

Op nationaal vlak is er enerzijds onrechtstreekse tewerkstelling door de stroom van — voornamelijk buitenlandse — reizigers en voertuigen die de RMT aantrekt en anderzijds onrechtstreekse tewerkstelling door

de bouw van schepen en de aankoop van materialen en uitrusting nodig voor de exploitatie en het onderhoud.

Wat de 2.000 RMT-tewerkgestelden betreft, deze omvatten ongeveer 200 administratieve krachten (waarvan slechts een 50-tal te Brussel werken), 1.100 varenden en 700 tewerkgestelden in de eigen werkhuizen en op de kaaïen.

Een verdere uitsplitsing van de varenden geeft 200 personen die instaan voor het bemannen van de schepen van het loodswezen en 900 die de eigenlijke exploitatie van de RMT-schepen verzekeren, altijd met uitsluiting van het restauratiepersoneel. De 700 personeelsleden van de eigen herstel- en onderhoudswerkplaatsen bestaan uit ongeveer 400 vaklui en 300 personeelsleden van de hulpdiensten (kaaïpersoneel, chauffeurs, metsers e.a.d.). De verdeling over de werkhuizen en de kaaïen is zeer variabel volgens het zomer-winterschema. In de zomer staan zowat 500 personen in directe dienst van de reizigers en 200 hebben binnenwerk ; in de winterperiode is de verhouding 300 op de kaaïen en 400 binnen. Op deze wijze kunnen de seizoenschommelingen grotendeels met eigen personeel opgevangen worden, enkele toevallige helpers zoals studenten niet te na gesproken.

Voor wie belang stelt in de plaatsingsmogelijkheden bij het varend personeel kan tenslotte nog vermeld dat er \pm 70 dekofficieren, veelal kapitein ter lange omvaart, in dienst zijn, naast \pm 70 machine-officieren (houders van het brevet van officier scheepswerktuigkundige 1ste klas d.i. het hoogste Belgische brevet).

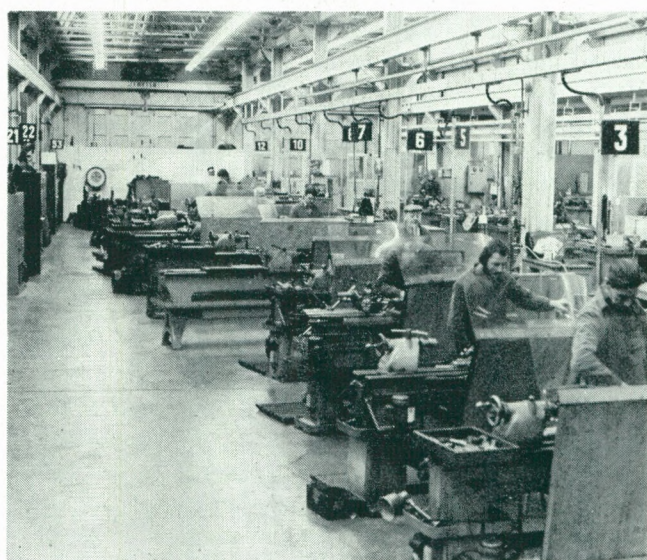
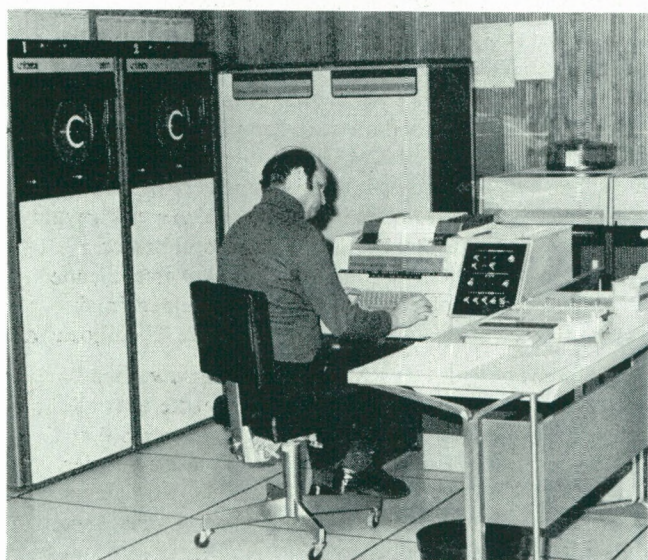
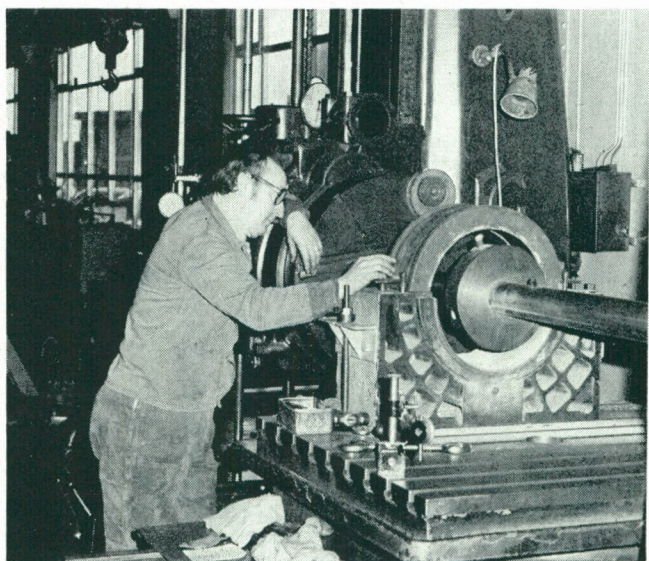
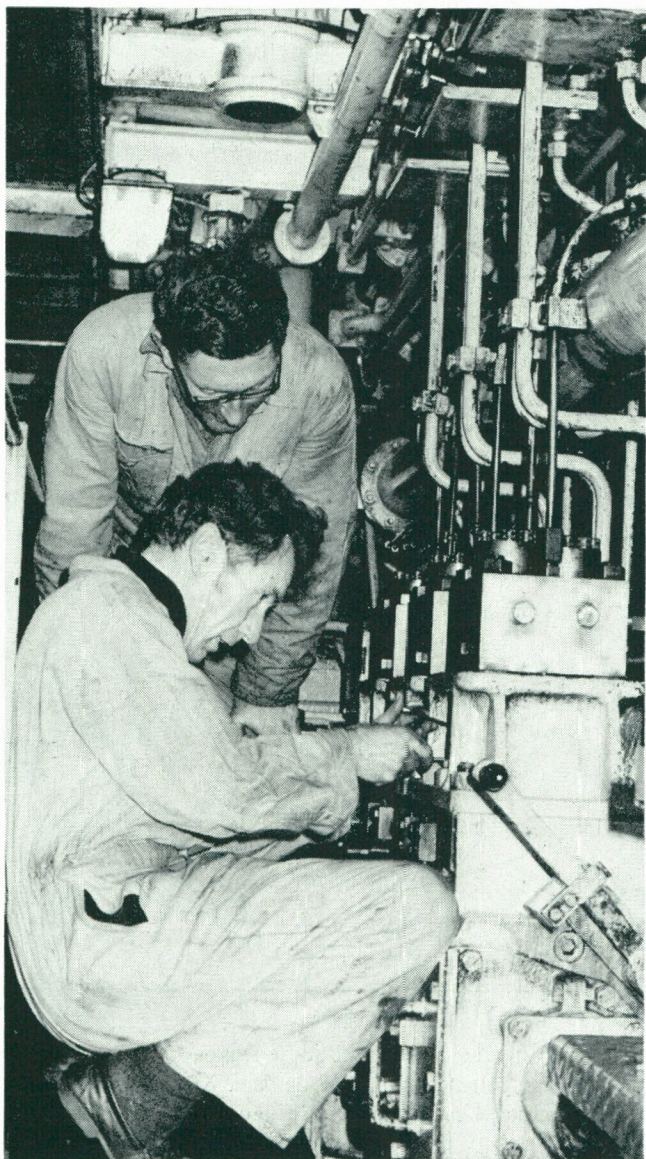
De varende bemanning bestaat uit matrozen en scheepswerktuigkundigen. De leden van het lager kader machinepersoneel kunnen, dank zij avondlessen, gegeven te Oostende, en na examen voor een centrale jury te Antwerpen, verder opklimmen tot machine-officier. Hun rekrutering gebeurt meestal bij de afgestudeerden A2, dit in tegenstelling met het lager dekpersoneel dat meer in de visserij wordt gerekruteerd.

De te Brussel gevestigde Handelsdirectie kent vertakkingen te Londen, Keulen, Rotterdam en Oostende, terwijl de Directie Productie een uitvoeringsdienst te Dover heeft.

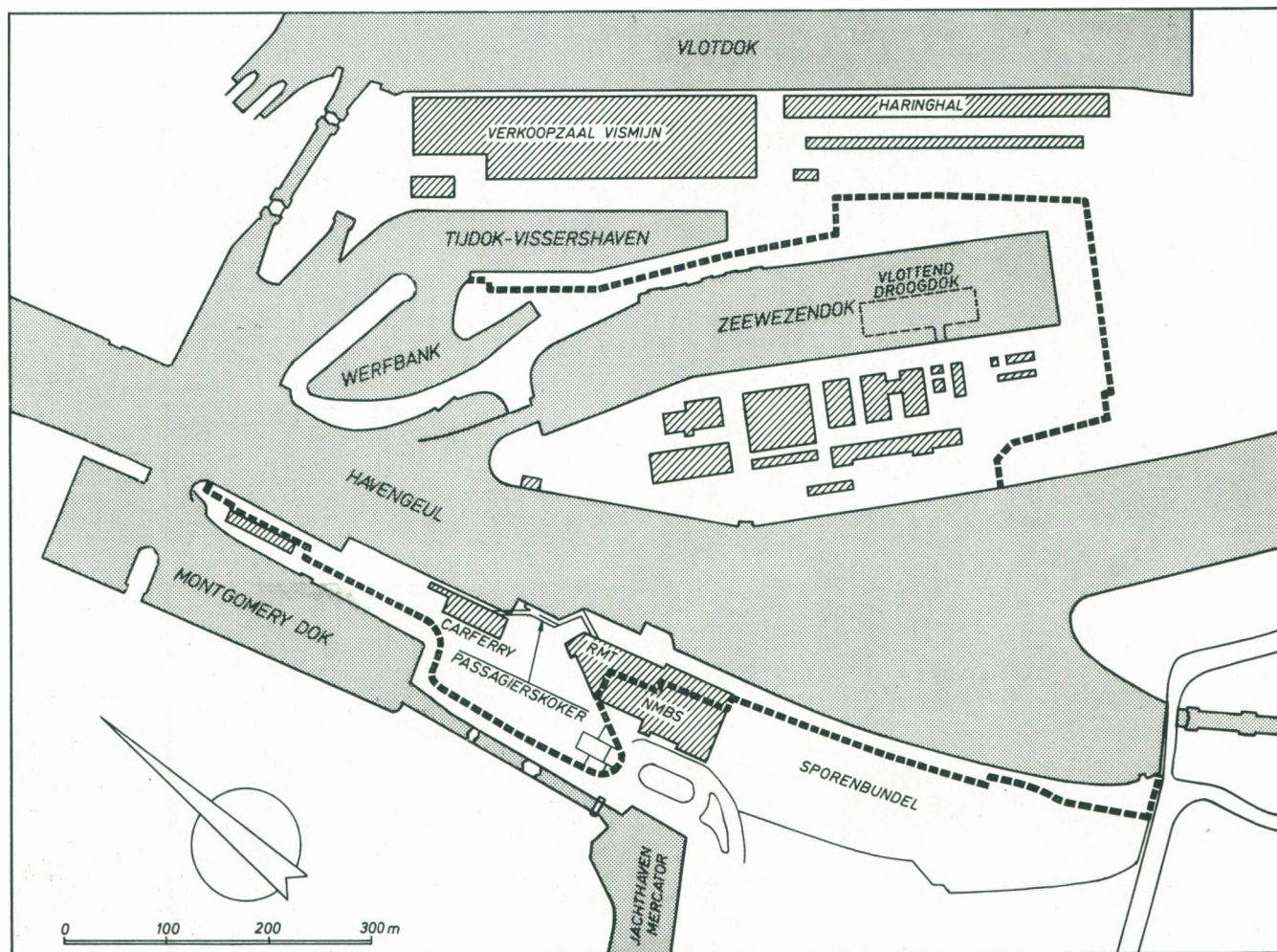
Ter afronding wordt hier nogmaals gewezen op het feit dat het restauratiepersoneel geen RMT-personeel is, maar onder de bevoegdheid valt van de mandaathouder. Deze mandaathouder is, sinds 1 februari 1977, de Compagnie Internationale des Wagons-Lits nv. Deze mandaathouder staat in voor de bediening van de buffetten, de restaurants, de bars, de winkels, de dienst van de hutten, lavatory's, stortbaden op de schepen. Het aantal personeelsleden kan schommelen van 300 in de winter tot 600-700 in de zomer.

Beschikbare infrastructuur en installaties

Bij de oprichting in 1972 van de RMT werd deze instelling financieel eerder stiefmoederlijk behandeld ; zij moest starten zonder eigen bedrijfskapitaal, wat aanleiding gaf tot bepaalde thesaurie-moeilijkheden, te wijten aan het seizoenkarakter van de exploitatie en aan het inkomstenvolume uit verkoop van passage, waar de betaling door de tussenpersonen eerst achteraf gebeurt. Tevens was er de vraag naar investeringsgelden voor een expansief bedrijf in volle inflatietijd. Dit laatste euvel kon evenwel worden ondervangen, voor de vernieuwing van de vloot, door leningen bij het Scheepskrediet, voor 100 %



Foto's: Archief RMT



gewaarborgd door de Staat. De aflossingen en interesten komen uiteraard uit de bedrijfsinkomsten van de RMT. De andere investeringen werden met eigen middelen gefinancierd.

De RMT beschikt :

- vanwege de Staat over de wateroppervlakken, kaaimuren, haveninrichtingen, kunstwerken, wegen, hun aanhorigheden en hun uitrusting
- vanwege de Regie der Gebouwen mits het betalen van huurgelden over gronden, gebouwen, loods en aanhorigheden, nodig of nuttig voor de exploitatie.

Daartegenover staat dat de RMT onder eigen financiering moet instaan voor onderhoud, nieuwbouw, ombouw- en afbraakwerken. Ze draagt hierdoor lasten die andere rederijen in de Belgische havens dan weer niet te dragen hebben.

In de praktijk gezien beschikt de RMT te Oostende momenteel over 5,7 ha gronden op de Oosteroever en over 1,5 ha op de Westeroever.

Op de Westeroever beschikt de RMT hoofdzakelijk over inschepingsfaciliteiten voor reizigers en voertuigen, waaronder een eigen parking. Er zijn drie ro/ro-bruggen, één gebouwd in 1969-70 (120 T), één gebouwd in 1974 (120 T toegelaten last) en één in aanbouw (240 T op twee rijstroken). Deze brug zal een oudere, gebouwd in 1953 vervangen en klaarkomen tegen Pasen van dit jaar. In eigen beheer en met eigen personeel verbond de RMT deze drie inschepingsbruggen met speciale passagierstunnels op niveau + 1, waardoor de passagiersstroom de voertuigenstroom niet meer moet kruisen. Deze tunnels zijn

voorzien van rollende tapijten in de toevoerhallen en met een speciaal rollend tapijt voor de bagage in de tunnels zelf. De derde tunnel zal klaarkomen tegen het zomerseizoen.

Voor de goederenbehandeling beschikt de RMT, naast de drie ro/ro-terminals, over 3 kranen.

Op de Oosteroever staan de ateliers, de magazijnen en administratieve diensten ; zij omvatten ongeveer 1,7 ha. In deze werkhuzen worden de herstellingen en aanpassingen voorbereid voor de installaties op de wal en op de diverse schepen. Zo beschikt de RMT over afdelingen metaalverwerking, fijnmechaniek, houtbewerking, schilderatelier en bekleding ; tevens bestaat er een zeer rijk gevuld houtmagazijn en een magazijn met wisselstukken en onderhoudsprodukten dat ongeveer 12.000 verschillende artikelen bevat (voor een waarde van 78 miljoen frank begin 1975 en een jaarbeweging in 1974 van 41 miljoen fr.).

Tevens beschikt de RMT over een eigen vlottend droogdok van 114 m lengte en 25,4 m breedte over alles ; de binnenbreedte is 19 m en het draagvermogen 5.000 T. In dit droogdok worden nog altijd de kleinere eenheden van de RMT hersteld. Teneinde ook de nieuwste aanwinsten te kunnen onderhouden zal het droogdok eerstdaags worden omgebouwd.

Kenmerkend is dat ateliers en dok niet alleen voor de eigen reparaties instaan. Zowel het bestuur van het Zeewezen (Loodswezen, zeevaartschool, zeevaartpolitie) als Zeemacht kunnen er voor onderhouds- als aanpassingswerken terecht. Wat de eigen eenheden betreft staat het personeel ook in voor de verdere modernisering van oudere schepen die in de vaart blijven.



De vloot

De RMT vloot is volledig georiënteerd op passagiers en rollende vracht. De optiek van de oude post- of mailboten is reeds lang voorbij gestreefd, eerst door de pakketboten, daarna door de car-ferries en tenslotte door de multi-purpose-schepen.

De lijst van de betrokken schepen geeft een duidelijk overzicht van de diverse typen die vanuit Oostende opereerden of nog opereren, met enkele van hun kenmerken.

Van dit bestand zijn reeds twee oude pakketboten en twee car-ferries verkocht of te koop aangeboden. Rekening houdend met een levensduur van ongeveer 20 jaar mag dit als zeer normaal beschouwd worden.

Momenteel is het einde in zicht van de oudere pakketboten die qua comfort voor de reizigers en qua vervoermiddel voor niet-rollend stukgoed minder geschikt geworden zijn. Alleen de Prinses Paola en de Reine Astrid blijven nog in de vaart in de drukke periodes.

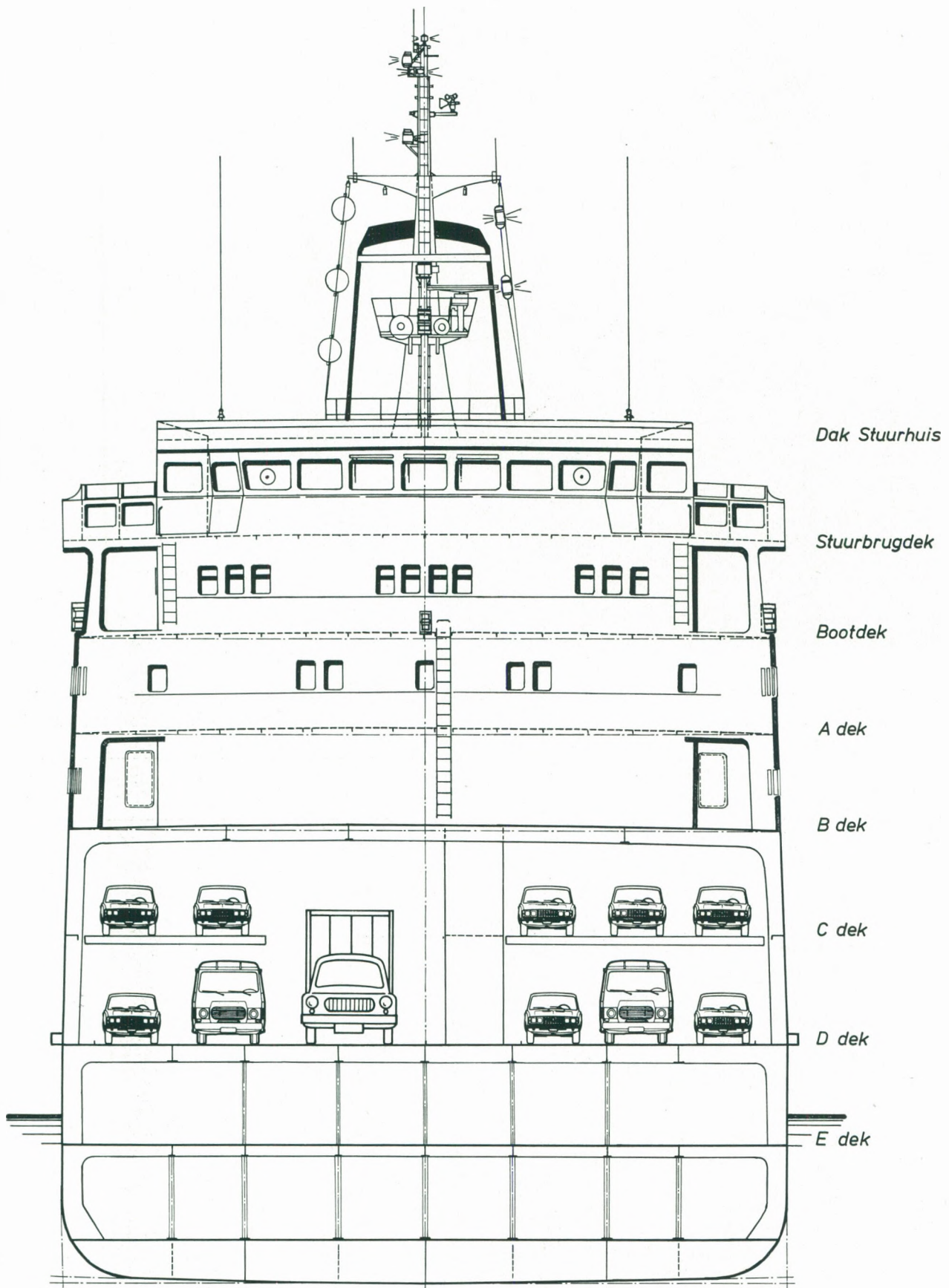
Momenteel zijn er reeds twee car-ferries uit de vaart genomen en verkocht. De Roi Baudouin werd omgebouwd om vrachtwagens te kunnen vervoeren en de Reine Astrid werd omgebouwd om het comfort van de reizigers te vergroten. De koningin Fabiola ligt momenteel aan de werktaai om op haar beurt aangepast te worden zodat een groter aantal reizigers zal kunnen ingescheept worden terwijl ook de inrichting gewijzigd wordt om het comfort op te voeren.

Nevenstaande tabel geeft de toepassingsmogelijkheden voor passagiers, personenwagens en vrachtwagens van de

diverse boten die in dienst waren of zijn. De evolutie is zowel voor de passagiers als voor de wagens zeer duidelijk.

| | Passagiers | Personenwagens | Vrachtwagens |
|------------------------------|------------|----------------|--------------|
| PAKKETBOTEN | | | |
| Roi Léopold III | 1.700 | — | — |
| Koningin Elisabeth | 1.700 | — | — |
| Reine Astrid | 1.700 | — | — |
| Prinses Paola | 1.700 | — | — |
| CAR-FERRIES | | | |
| Prins. Joséphine Charlotte | 750 | 90 | — |
| Artevelde | 890 | 160 | — |
| Koningin Fabiola | 850 | 160 | — |
| Princesse Astrid | 850 | 160 | — |
| | of 850 | 120 | 4 |
| Roi Baudouin (na ombouw) | 850 | 160 | — |
| | of 850 | 120 | 7 |
| MULTI-PURPOSE SCHEPEN | | | |
| Prins Philippe | 1.302 | 212 | — |
| | of 1.302 | 122 | 14 |
| Prince Laurent | 1.302 | 170 | — |
| | of 1.302 | — | 28 |
| Prins. Maria Esmeralda | 1.200 | 300 | — |
| | of 1.200 | 46 | 37 |
| Princ. Marie Christine | 1.200 | 300 | — |
| | of 1.200 | 46 | 37 |
| X | 1.400 | 250 | — |
| Schip in aanbouw | of 1.400 | — | 37 |

PRINSES MARIA ESMERALDA



Dak Stuurhuis

Stuurbrugdek

Bootdek

A dek

B dek

C dek

D dek

E dek

| Naam | Tonnenmaat | | P.K. effektief | Maximum Snelheid | Gebouwd | |
|--------------------------------|------------|-------|-------------------|---------------------|---------|------|
| | Netto | Bruto | | | te | in |
| PAKKETBOTEN | | | | | | |
| Roi Léopold III (**) | 1.937 | 3.388 | 15.000 | 24 | Hoboken | 1956 |
| Koningin Elisabeth (**) | 1.937 | 3.389 | 15.000 | 24 | Hoboken | 1957 |
| Reine Astrid | 1.936 | 3.389 | 15.000 | 24 | Hoboken | 1958 |
| Prinses Paola | 2.678 | 4.356 | 15.000 | 24 | Hoboken | 1966 |
| CAR-FERRIES | | | | | | |
| Prins. Joséphine Charlotte (*) | 1.197 | 2.646 | 8.360 | 22 | Hoboken | 1949 |
| Artevelde (*) | 1.417 | 2.812 | 9.600 | 22 | Hoboken | 1958 |
| Koningin Fabiola | 1.603 | 3.057 | 9.600 | 22 | Temse | 1962 |
| Roi Baudouin (***) | 1.762 | 3.241 | 9.600 | 22 | Hoboken | 1965 |
| Princesse Astrid | 1.519 | 3.188 | 9.600 | 22 | Temse | 1968 |
| MULTI-PURPOSE schepen | | | | | | |
| Prins Philippe | 2.428 | 5.070 | 18.000 | 22 | Temse | 1973 |
| Prince Laurent | 2.428 | 5.070 | 18.000 | 22 | Temse | 1974 |
| Prins. Maria Esmeralda | } 3.307 | 5.436 | 18.000 | 22 | Hoboken | 1975 |
| Princ. Marie Christine | | | 18.000 | 22 | Hoboken | 1975 |
| X (in aanbouw) | — | — | 20.000 | 22 | Hoboken | 1978 |

(*) Verkocht.

(**) Te verkopen.

(***) Oorspronkelijk gebouwd als carr-ferry, werd in 1972 omgebouwd zodat het een zeker aantal vrachtwagens kan laden wat oorspronkelijk niet kon.

Inzake multi-purpose-schepen zijn er momenteel vier in de vaart, terwijl een vijfde, met ongeveer dezelfde kenmerken als de Prinses Maria Esmeralda en de Princesse Marie Christine op stapel staat. Wel zal het een capaciteit hebben van 1.400 passagiers in de plaats van de 1.200 personen voor de twee voorgaande schepen.

De grote start van de vernieuwing werd in feite gegeven op een ogenblik (en wellicht ook een beetje ingevolge het feit) dat België, met zijn Wereldtentoonstelling 1958, in de kijker stond. Een tweede vernieuwing situeert zich duidelijk rond de startperiode van de RMT.

Deze vernieuwing vergde voor de eerste eenheden een investering van ruim 600 miljoen frank ; de volgende eenheden kostten rond de 730 miljoen fr. en de laatste zal reeds oplopen tot 900 miljoen fr. Parallel daarmee werden ook de vernieuwingen aan de wal doorgevoerd, waaronder de bouw van drie car-ferry-bruggen en de passagierstunnel.

Bereikte resultaten en toekomstplannen

De resultaten van deze jarenlange inspanning mogen zeker niet worden onderschat. De evolutie is overigens zeer duidelijk.

De groeicijfers van de laatste jaren zouden in feite moeten vergeleken worden met de resultaten in alle andere Noordzeehavens om duidelijk te kunnen beseffen hoe hoog zij in feite liggen in een periode van recessie.

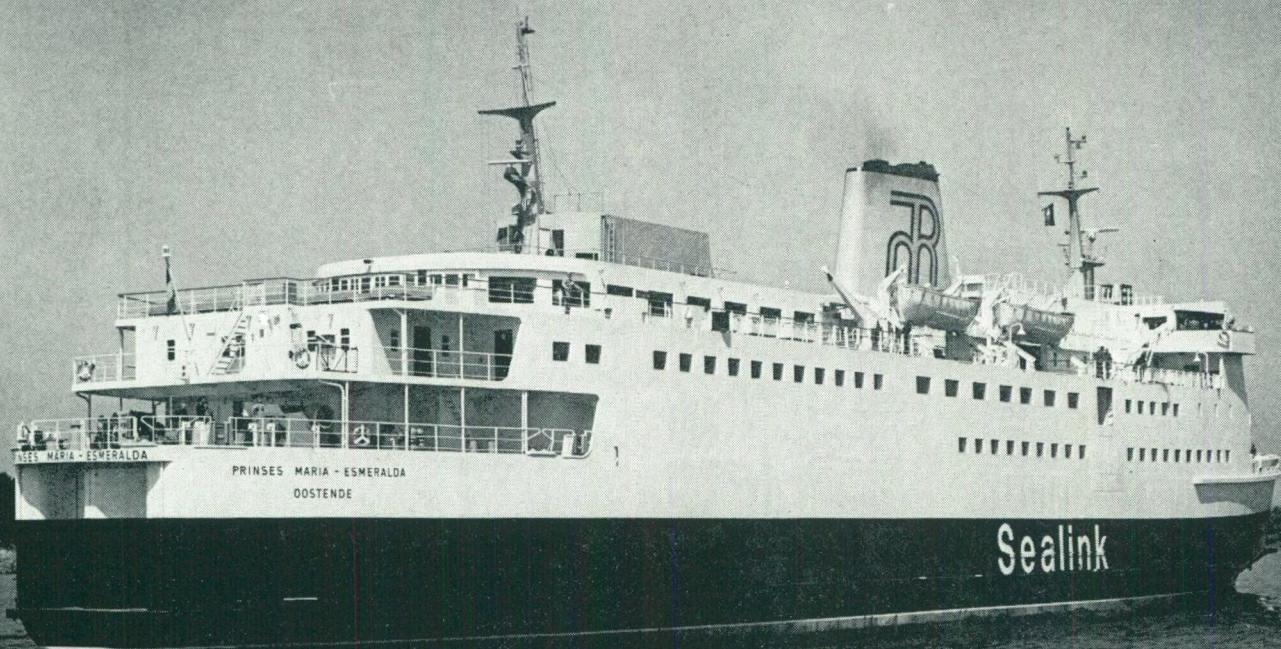
Tevens dient er op gewezen dat in deze cijfers de groei niet is uitgerekend van de vervoerde geladen wagens, opleggers, enz. die ook een steile opgang kenden : in 1976 waren er 42 maal zoveel wagens als in 1969 en van 1975 tot 1976 was er nog een stijging van 12 %.

Verkeer over de Oostende-Dover/Folkestone lijnen

| Jaar | Reizigers | Vergezelde wagens |
|------|---------------------|-------------------|
| 1937 | 756.401 | 12.563 |
| 1951 | 477.748 | 19.446 |
| 1958 | 1.243.980 | 59.030 |
| 1968 | 1.979.652 | 247.821 |
| 1969 | 1.950.489 | 220.492 |
| 1970 | 2.116.946 | 232.564 |
| 1972 | 2.039.903 | 253.058 |
| 1973 | 2.183.359 | 264.811 |
| 1974 | 2.223.470 | 240.669 |
| 1975 | 2.555.899 | 253.270 |
| 1976 | 2.643.000 (+ 3,0 %) | 278.184 (+ 9,8 %) |

Maakt men aan de hand van de meest recente geboekte resultaten een positiebepaling van de Oostende-Dover/Folkestone lijnen, dan komt men tot de volgende vaststellingen :

- inzake passagiersvervoer gaan deze lijnen de laatste twee jaar verder vooruit in absolute cijfers, terwijl zij hun procentueel marktaandeel in het transkanaalverkeer wisten te handhaven ;
- inzake vergezelde voertuigen is er een zeer grote stijging geweest, waarbij het Belgisch marktaandeel ook behouden bleef ;
- bij het overbengen van vracht op wielen en nieuwe wagens (trade cars) is er een fantastische groei geweest, hoofdzakelijk te wijten aan het inzetten van nieuwe types van schepen. De markt van trade cars is daarenboven nog maar pas aangeboord.



Voor het bereiken van deze resultaten zijn er meerdere oorzaken : de dynamische handelspolitiek van de laatste jaren, het aansluiten bij de publicitaire groep en merknaam 'Sealink', het invoeren van promotionele tarieven voor reizigers en voertuigen en niet in het minst de gevoerde investeringspolitiek die een echte vernieuwing van het materieel toeliet op betrekkelijk korte termijn.

Dit geheel van positieve elementen liet de RMT toe het hoofd te bieden aan de enorm toegenomen concurrentiestrijd op het kanaal.

Wat de plannen voor de directe toekomst betreft, daarvan zijn er enkele een speciale vermelding waard :

- a) de ombouw van het eigen vlottend dok, teneinde ook de grotere eigen schepen te kunnen herstellen ;
- b) de bouw van een parkeerruimte boven de sporen van het station te Oostende. Deze parking, die een doorgangsparking voor te verschepen wagens moet worden, zal

ongeveer 500 wagens en 30-50 autobussen kunnen bevatten. De vracht blijft gelijkgronds op de bestaande parking en op de kaaien. Voor deze nieuwe parking werd er reeds een principiële beslissing genomen bij het Ministerie van Verkeerswezen, zodat het werk reeds werd ingeschreven op het programma van het Ministerie. De RMT trok voor 1977 reeds een eerste krediet terzake uit. Ook de NMBS gaf reeds de principiële toezegging om het projekt te bestuderen, terwijl de eerste discussies aan de gang zijn met de NMVBS, de dienst der Wegen en de stad Oostende. De totale kosten worden op 200 miljoen frank geraamd ;

- c) het zusterschip van de Marie Christine en de Esmeralda wordt te Hoboken op de Cockerill-werf verder afgewerkt ;
- d) tegen Pasen 1977 zal de verharding op de bestaande parking klaar zijn, terwijl de passagierstunnels in een eindfase zijn. Eén inschepingsbrug wordt tenslotte reeds vervangen door een nieuwe met een dubbele rijweg.