

De geschiedenis van de Lijn Oostende - Dover (slot)

Groter of vlugger...

Overeenkomsten met *Sealink* zorgden ervoor dat de Britse staatsrederij 15% van de overvaarten tussen Oostende en Dover voor haar rekening nam. De overvaarten gebeurden 's nachts met de Britse car-ferries *'Hengist'* en *'Vortigern'*.

Prille jumbo's en TT-pool

De *'Prinses Marie-Esmeralda'* (mei 1985) en de *'Princesse Marie-Christine'* (januari 1986) kwamen terug in de vaart na grondig te zijn verbouwd. Na horizontaal doormidden te zijn gesneden werd een extra autodek tussengelast: een meercapaciteit van 55 vrachtwagens. Ook de *'Prins Albert'* werd *gejumboiseerd*. De ferry werd in 1986 opnieuw in bedrijf genomen. In mei 1986 werd de Britse staatsrederij geprivatiseerd en overgenomen door het bedrijf *Sea Containers*, geregistreerd op de Bermuda's maar eigendom van een Zweedse groep. De nieuwe beheerders wilden snel 50% van alle overtochten tussen Oostende en Dover in handen nemen.

Twee krachtige ferries werden op Oostende ingezet, de *'St. David'* en de *'St. Christopher'*. Voor de RMT liep het de spuigaten uit en de overeenkomst met *Sealink* werd opgezegd. De RMT tekende een akkoord met *Sealink*-aartsrivaal *Townsend-Thorson (TT)* (1). Op 1 januari 1986 kregen de Britse ferries verbod om Oostende binnen te lopen. Bij de RMT verdwenen de zwarte *Sealink*krompen onder de rode TT-kleuren.

Na het ongeval met de *'Herald of Free Enterprise'* waren de rode kleuren een slechte reclame geworden. De ferries kregen blauwe rompen en de gele schouwen werden voor het eerst in de geschiedenis gewijzigd in een attractief lichtblauw.

In 1987 was de rol van de *'Prinses Paola'* uitgespeeld. Het Maritiem Museum te Antwerpen wilde het schip inrichten als drijvend museum. De directie dacht de gevraagde 65 miljoen frank bijeen te kunnen krijgen. De 18% BTW was er echter net te veel aan. De *'Prinses Paola'* vertrok op 1 april 1988

naar Griekenland om er te worden omgebouwd als casinoschip. Het kreeg er tevens een boegschroef en een zwembad ingebouwd. Daarna vertrok het als *'Tropicana'* naar Florida, USA, om er rijke dagtoeristen te verwennen. Het project faalde. Vanuit *Fort Lauderdale* werd nog tweemaal geprobeerd het opzet te doen lukken, eerst als de *'Sea Palace'* en later als de *'Saint Lucie'*. Telkens zonder succes. De ex-*'Prinses Paola'* ligt momenteel volledig in het wit geschilderd, geregistreerd te Nassau, al anderhalf jaar te koop te *Fort Lauderdale*.

Afgeslankt

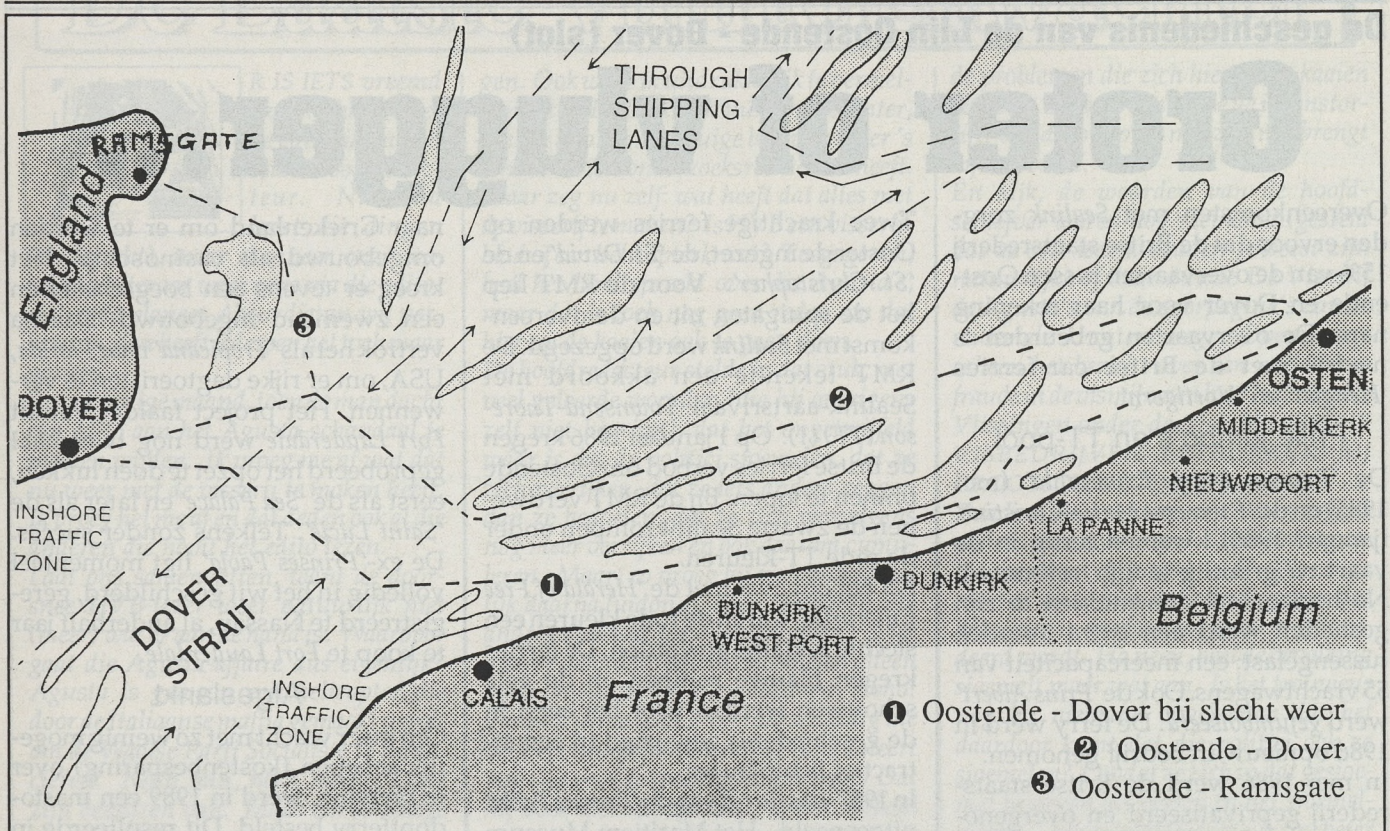
Om meer vracht met zo weinig mogelijk schepen (kostenbesparing) over te brengen, werd in 1989 een mastodontferry besteld. Dit resulteerde in de *'Prins Filip'* die met een jaar vertraging, in mei 1992, zijn carrière begon. Dit jumboschip maakte de *'Prince Laurent'* en de *'Prinses Marie-Esmeralda'* overbodig. De eerste vond snel een koper. De tweede heeft het moeilijker en wacht nog altijd zijn beurt af. Op 1 januari 1993 liep het contract met *P&O European Ferries* af. Al een hele tijd was de RMT aan het onderhandelen met verschillende partners. *P&O* wou wel verder samenwerken, maar wilde daarbij de RMT-vloot uiteindelijk overbrengen naar Zeebrugge. Nog meer werkloosheid in de regio van Oostende zou daarvan het gevolg zijn. Doordat *Sally Lines* reeds ingeburgerd was in Oostende via de overgenomen *Schiafinolijn* (die vracht overvoert op Ramsgate) zou een poolovereenkomst met deze laatste waarschijnlijk beter zijn. Deze oplossing kreeg dan ook de voorkeur. Na bijna 150 jaar vaste vaart op Dover moest deze haven worden ingeruild voor Ramsgate.

Troeven?

De *jumboisering* van de bestaande

Met de Britse *'Hengist'* en *'Vortigern'* die in poolverband op Oostende voeren verliep de overtocht niet altijd gesmeerd. De *'Hengist'* strandde daarbij eens op het strand te Folkestone en de *'Vortigern'* op de golfbreker te Oostende (foto dp).





schepen en het inleggen van het superschip 'Prins Filip' heeft niet kunnen voorkomen dat 1993 een neerwaartse trend kende. 1992 werd nog afgesloten met het overzetten van 2,2 miljoen passagiers en 300 000 auto's. Een RMT-record! In 1993 werden 1,8 miljoen passagiers, 267 000 auto's en 77 000 vrachtwagens (-13%) overgezet. Deze cijfers werden de tweede helft van het jaar opgedreven door de vele dagovertochten à 300 frank per passagier en per auto...

We horen de RMT momenteel niet meer praten over het inleggen van een tweede superschip, maar wel over nog te ontwerpen nieuwe supersnelle schepen.

Heel het jaar door zijn er immers liefhebbers voor aantrekkelijke, begeleide dagjesreizen die bijna geheel Kent omvatten: Rye, Hastings, Eastbourne, Canterbury, Witstable...

De Seacat van Hoverspeed niet te na gesproken, blijft de jetfoil een unicum om het Kanaal over te steken. Vanaf 1981 tot het einde van '92 hadden de RMT-jetfoils reeds 3,7 miljoen personen overgebracht. De jetfoil is een snel vervoermiddel voor treinreizigers. Het traject Brussel-Londen wordt gegarandeerd in 5 uur afgelegd.

Vaarroute

De kommandanten hadden voor wat

betreft het traject Oostende - Dover keuze tussen een binnen- en een buiten route (zie kaartje). Bij slecht weer kozen ze de binnenste route 1. De pakketboot bleef voortdurend in het gezicht van de duinen en de badsteden. De kust gaf bescherming tegen landwinden. De nauwe vaargeulen tussen de zandbanken boden beschutting tegen het woelige water. Vanaf de lichtboei 'Dyck' ging het dan recht naar Dover. De 'Zuydcoote Pas' waardoor moet gevaren worden is echter zo nauw dat de 'Prins Filip' er geen gebruik kan van maken en de overige mailboten er slechts met hoog water kunnen passeren. Deze route duurt ook langer. Ze wordt daardoor nog uiterst zelden gebruikt.

De buitenste route 2 verloopt via de Binnenstroombank de Kwintebank, de Buiten Ratel en de Buiten Ruytingen. Vanaf de lichtboei 'Dyck' was het nog 50 minuten naar Dover. Nu varen de car-ferries, na de oversteek van de sealane, omheen de Goodwin Sands naar Ramsgate 3. Dit beginpunt van Het Kanaal kent het drukste zeeverkeer van gans de wereld. Elk schip moet daarom de sealane oversteken in een rechte lijn of minstens in een hoek van 20 graden, afhankelijk van het aanwezige zeeverkeer. De Dover-Coast-Guard-Station, op de hoogste punten van de klippen, ziet toe dat

alles korrekt verloopt en verbaliseert indien nodig.

Vloot

De RMT exploiteert momenteel onder de naam Oostende Lines nog 6 vaartuigen:

-de Prins Albert : 118 m lang, 23 m breed, 22 knopen, 1200 personen, 354 personen- en 68 vrachtwagens op een parkeerlengte van 816 m

-de Reine Astrid: 124m lang, 20m breed, 17 knopen, 1000 personen, 450 personen- en 70 vrachtwagens op een parkeerlengte van 792m

-de Prins Filip: 163m lang, 27 m breed, 21 knopen, 1350 personen, 710 personen- en 120 vrachtwagens op een parkeerlengte van 1800m

-De Princesse Marie-Christine fungeert als reserveschip. Het is identiek als de Prins Albert.

De jetfoils zijn

-de Princesse Clementine: 27 m lang, 9 m breed, 42 knopen snel met een capaciteit van 273 passagiers

-De Prinses Stefanie: idem

Daniël Pots

(1) maar eigendom van P&O-ferries

Op 15 februari '94 overleed Frans Vanhoucke, schipper ter zee-
 wezen op rust. Hij werd geboren
 te Oostende op 16 augustus 1905