

75 JAAR BELGISCHE KUSTSTATIONS

door G. BRABANT Hoofdingenieur-Directeur van Administratie bij de Radio Maritieme Diensten van de R.T.T.

Het begon te De Panne

Het is thans 75 jaar geleden, dat het eerste Belgisch radiostation — terzelfdertijd een primeur voor het Europees vasteland — in dienst werd genomen. Op 3 november 1900 kwamen, vanuit een in De Panne gestationeerde, afgedankte bagagewagen van de spoorwegen, radioverbindingen tot stand met de maalboot „Princesse Clémentine” van de Oostende - Doverlijn.

Op verzoek van Koning Leopold II, was Marconi in maart 1900 zijn uitvinding komen demonstreren op het Paleis te Brussel. De resultaten waren overtuigend. Onder deze impuls werd op de brug van de maalboot „Princesse Clémentine” een radiohut gebouwd, terwijl De Panne werd gekozen als vestigingsplaats voor een kuststation, omdat men van daaruit het schip over zijn gans traject kon volgen; de normale reikwijdte van de signalen was toen immers amper ± 50 km.

Korte tijd na de eerste proefnemingen verhuisde het voorlopig kuststation naar de villa „Les Pavots” in de duinen. Het werd via een speciale telegraaflijn met het telegraafkantoor Oostende-Kaai verbonden, zodat alle berichten ogenblikkelijk langs het gewone net konden worden bevorderd.

Niemand kon 75 jaar geleden reeds vermoeden welke belangrijke rol de radiogolven later nog zouden spelen in de ontwikkeling van de scheepvaart.

De radio van de „Princesse Clémentine” bewees onmiddellijk het nut van de „TSF”, zoals dat toen werd genoemd.

In januari 1901 liep de bark „Medora” aan de grond op de Ratelbank. De opvarenden wisten de aandacht te trekken van de maalboot, die per radio om hulp verzocht en even later aan het schip reeds kon melden dat die hulp onderweg was.

Kort daarop had het lichtschip „Ruytingen” pech aan de verlichtingsinstallatie. Ook dit schip kon, door tussenkomst van de maalboot en van De Panne, assistentie krijgen vanuit Duinkerken.

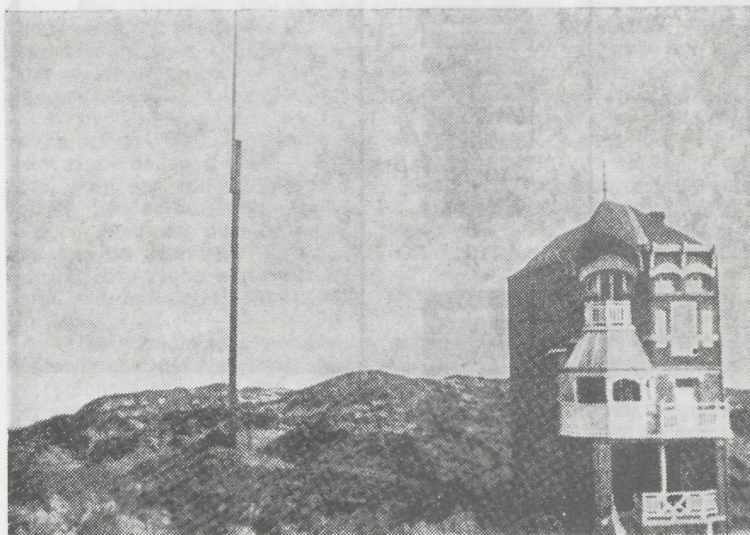
Toen uiteindelijk de „Princesse Clémentine” zelf, bij dichte mist, voor de Belgische kust aan de grond liep, was een sleepboot bijna dadelijk ter plaatse en met de volgende tijd was de maalboot terug vlot.

Meteen zag iedereen goed in wat radio kon betekenen voor de eenzame zeevaarder, en welke bijdrage dit betekende voor de veiligheid van het schip en de bemanning.

Gelet op het succes werd enkele maanden later besloten alle maalboten met radio uit te rusten. Daarmede was België het eerste land, dat een lijn van met radio uitgeruste passagiersschepen exploiteerde.

In een spoorwegwagen te Nieuwpoort

Nauwelijks een jaar later werden reeds plannen gemaakt voor een nieuw en beter kuststation te Nieuwpoort-Bad. Spoorwegwagens schenen in die tijd bijzonder in trek als radiostation; de aanwezigheid van telegraaflijnen langsheen de spoorwegen zal hieraan wel niet vreemd zijn geweest. Wat er ook van zij, het nieuwe kuststation werd andermaal in een, zij het nu meer comfortabele, spoorwegwagen ondergebracht. Het werd in



De villa „Les Pavots” te De Panne, eerste vestigingsplaats voor een Kuststation.

dienst genomen in 1902, en bleef bestaan tot in 1914, wanneer het door een vijandelijk bombardement werd vernield.

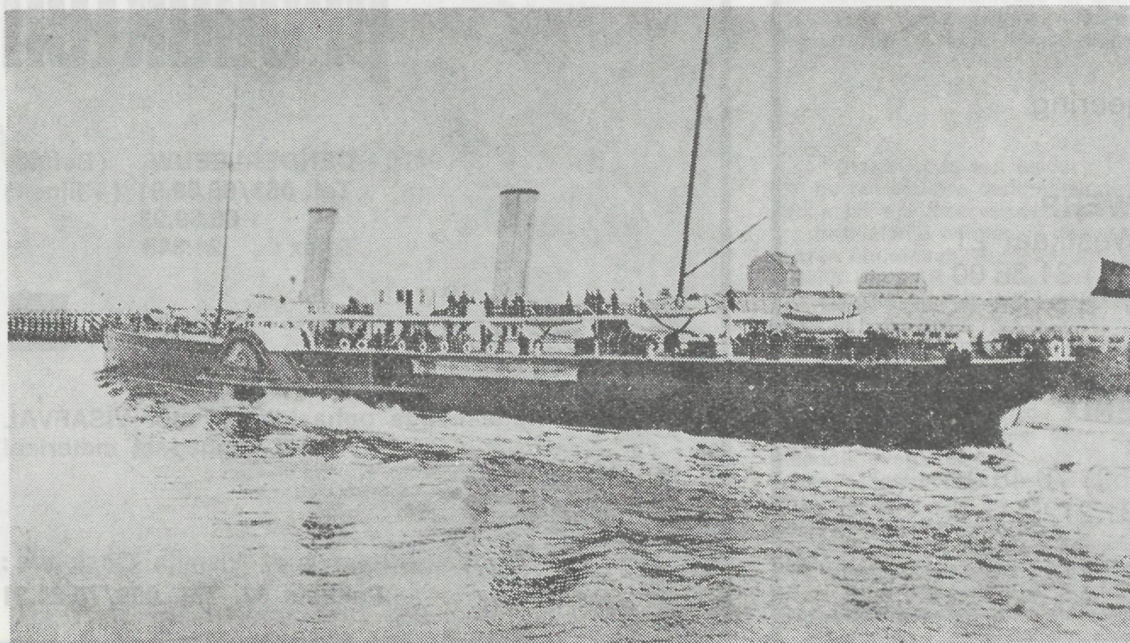
In die vooroorlogse periode namen steeds meer schepen radio aan boord. Het aantal kuststations vermeerderde in evenredigheid. Nederland volgde in 1904 met de oprichting van het station Scheveningen-Haven. Opvallend was, dat vooral passagiersschepen over radio beschikten. TSF was, naast de veiligheidsfactor, ook uitgegroeid tot een statussymbool van de scheepvaartlijnen. Zeerampen, die voor sensatie hadden gezorgd, zoals bij het vergaan van de „Titanic” op 14 april 1914, stelden immers het nut van de radio scherp in het daglicht.

Met de uitbreiding van het verkeer, bleek gaandeweg ook de noodzaak van een internationale samenwerking. De conferenties van Berlijn, in 1906, en van Londen, in 1914, legden algemene regels vast inzake het gebruik van de radio en de beveiliging van mensenlevens op zee. Jammer genoeg werd deze verstandhouding door de eerste wereldoorlog verscheurd.

„Oostende for ever” of OST

Na de aftocht van de Duitse legers in 1918, werd met de heropbouw van onze radio maritieme diensten begonnen. Om bedrijfseconomische re-

(Vervolg blz. 29)



De Mailboot „Prinses Clémentine” van de Oostende-Doverlijn waarop in 1900 de eerste radiohut werd gebouwd die dadelijk haar groot nut bewees.

denen werd Oostende de nieuwe standplaats. De techniek was intussen reeds zover gevorderd, dat de afstand geen rol meer speelde bij de trafiek met de maalboten. Tevens werd het onderhoud van de toestellen aan boord van deze schepen aan de technische diensten van het kuststation toevertrouwd. De radio-officieren aan boord vormden met de marconisten van het kuststation één enkele pool. Het kuststation kreeg de naam Oostende-Radio, met de roepleetters OST, en werd ondergebracht nabij de watertoren.

Terzelfdertijd werd een tweede kuststation voorzien te Antwerpen, in het gebouw van het Loodswezen. Elk van deze stations kreeg een aan zijn geografische ligging aangepaste functie toegewezen: Oostende waakte over de veiligheid op de Noordzee, terwijl Antwerpen de toegangen tot de Schelde en de scheepvaartweg naar Antwerpen voor zijn rekening nam, maar bovendien nog contact onderhield met de Kongoboten.

De techniek stond niet stil. Alhoewel er reeds in 1925 proefnemingen werden gedaan met radiotelefonie, duurde het nog tot in 1928, vóór deze exploitatietak operationeel werd. De telefonie zou later een geweldige evolutie in het radioverkeer meebrengen. De gekwalificeerde telegrafist — alleen bevoegd om het radioverkeer af te handelen — en die voor de rederij een relatief zware en onproductieve post op de exploitatierekening vertegenwoordigde, kon vervangen worden door de telefonist, die dan terzelfdertijd de functie van dekokoffier vervulde. De radio kwam aldus in het bereik van de kleinere schepen.

In 1928 werd een derde kuststation ingeschakeld, namelijk het Radio Middenkantoor te Brussel, dat terzelfdertijd de intercontinentale radiotelegrafie- en telefonieverbindingen tussen vaste stations verzekerde. Het werkte samen met het zendstation te Ruselede en het ontvangstcentrum te Liedekerke, en had tot opdracht het verkeer op lange afstand, met de Kongoboten en met de schepen die op Zuid-Amerika voeren, af te wikken. Wegens de omslachtigheid van de procedure bij de coördinatie van de bewerkingen in de drie stations, werd ook het lange-afstandsverkeer later volledig aan Oostende-Radio toevertrouwd.

De economische recessie in de dertiger jaren, en het steeds dreigender wordend gevaar voor oorlog dat er op volgde, hebben de expansie van de radio niet kunnen afremmen.

De kostprijs van de apparatuur was intussen door massaproductie reeds zodanig gedrukt dat, na de vrachtschepen, ook de coasters en vissersvaartuigen met radio konden worden uitgerust.

Op 19 juli 1930 werd de Regie van Telegrafie en Telefonie opgericht. Onder haar bevoegdheden had zij ook de exploitatie van het radioverkeer. Uit haar eerste jaarverslag blijkt dat, op 28 februari 1931, reeds 150 schepen van onze vloot radio aan boord hebben.

Onder de nieuwe leiding ondergingen de radiodiensten een verjongingskuur. De exploitatie van Oostende-Radio werd in 1932 overgebracht naar nieuwe gebouwen te Stene, en een modern zendstation werd te Mid-

delkerke opgericht. Op 30 oktober 1933 werd de radiotelefonische dienst tussen abonnees van het Belgisch net en de maalboten geopend. Te Antwerpen werd zulke openbare telefoondienst in 1934 officieel in gebruik genomen. Het zendstation te Ruselede werd uitgebreid. De installaties waren er verspreid over een oppervlakte van ongeveer 100 ha. Lange-golf-antennes, gespannen tussen 8 pylonen van 287 m hoog, vormden een horizontaal vlak van draden dat 400 m. op 1.400 m. besloeg. Typerend voor die tijd was, dat aanvankelijk nog hogere antennemasten voorzien waren, maar dat, om het prestige van de Eiffeltoren niet in gevaar te brengen, bij de uitvoering de hoogte tot 287 m. beperkt bleef.

Mei 1940 was voor de van strategisch belang zijnde radiodiensten katastrofaal. Al wat bij de aftocht niet kon meegenomen worden, werd door onze genietroepen ter plaatse vernietigd. De terreinen en gebouwen werden door de vijand bezet. Het zendcentrum Ruselede werd zelfs door de Duitse troepen een tijdlang gebruikt als radiostation voor vliegtuigen en U-boten.

In 1944 begonnen de T.T.-diensten dan met vernieuwde moed aan de heropbouw van de kuststations. Met gedurende de bezetting in het geheim bestelde apparatuur, aangevuld met toestellen van de bevrijdingslegers, werd een voorlopige dienst opgericht, die de bevoorradingsschepen van de geallieerden moest toelaten op een veilige manier onze havens aan te doen. Naarmate de toestand zich regulariseerde, kon verder gegaan worden met de definitieve uitbouw van de kuststations, zowel wat gebouwen als wat technische uitrusting betrof. In eerste instantie moest er voor gezorgd worden dat Oostende-Radio een volwaardig Korte-Golf-station zou worden.

De economische heropleving weerspiegelde zich weldra in de verkeerscijfers. Door de gestadige uitbreiding van de wereldhandelsvloot, en de regionale expansie van onze havens in het bijzonder, werd al spoedig het saturatiepunt van onze mogelijkheden bereikt. Er moest bijgevolg uitgezien worden naar een nieuwe en ruimere behuizing voor de administratieve en technische diensten. Die werden gezocht en gevonden in het zendcentrum aan de Kruisschanssluis te Antwerpen in 1959, het kuststation Oostende-Radio te Oudenburg in 1964, het kuststation Antwerpen-Radio op de Linker-Oever in 1965. Samen met het zendstation te Middelkerke, werden de activiteiten van al deze centra gecoördineerd in het in 1964 opgericht Gewest van de Radio Maritieme Diensten te Oostende.

Door de toepassing van de mogelijkheden op VHF-gebied, bood zich in 1961 een nieuw potentieel van gebruikers aan, nl. de binnenvaarders. Deze exploitatie was vooral voor Antwerpen van groot belang. De buitengewoon snelle aangroei van het aantal met VHF uitgeruste binnenschepen, en het dichte waterwegennet waarover ons land beschikt, rechtvaardigen de oprichting van relaisstations te Gent, te Hasselt, te Luik en te Ronquières.

Maar ook het verkeer van Oostende-Radio steeg voortdurend. Het zendcentrum Ruselede moest steeds meer zenders en antennes ter beschikking van OST stellen. Deze ontwikkeling had voor gevolg dat Ruselede in 1972 ook administratief werd geïntegreerd in het Gewest van de Radio Maritieme Diensten.

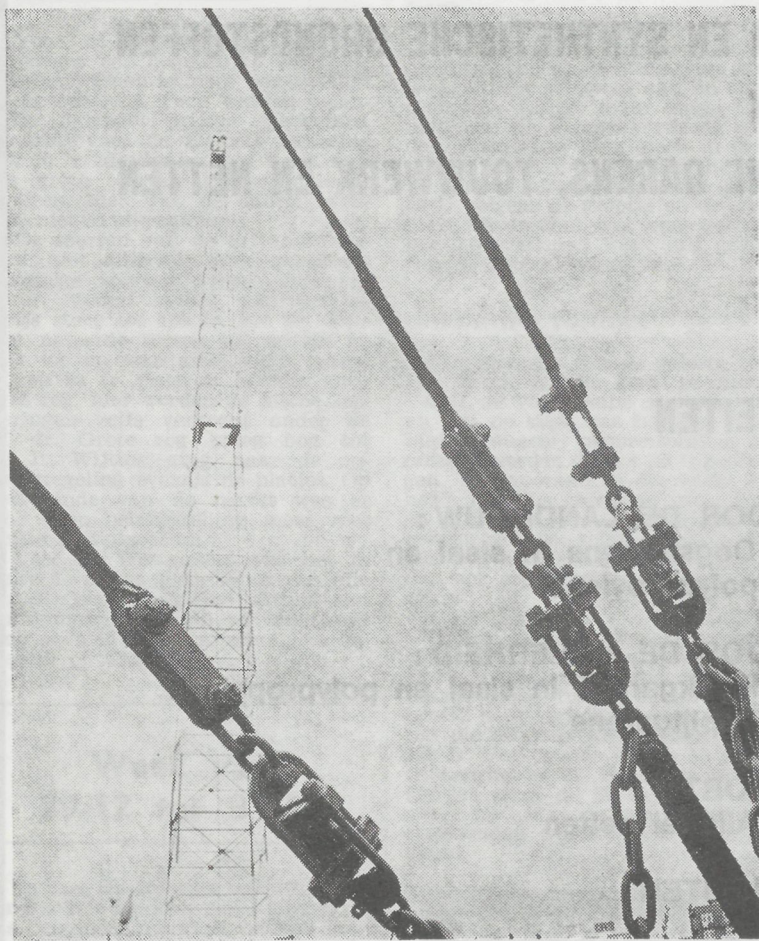
Het nieuwe gebouw dat door de Radio Maritieme Diensten dit jaar in de Perronstraat te Oostende werd betrokken, centraliseert naast de geplande operatorenzaal met telecommando voor de ontvangers en de zenders van het kuststation ook nog de herstellingsplaatsen, alsmede de gewestelijke directie.

Na middengolven en korte golven veroverde VHF een belangrijke plaats, terwijl lange golven alleen nog voor radiobakens en peilingen gebruikt worden. De eenzijdigstechniek werd ingevoerd waardoor het aantal gesprekskanalen quasi verdubbelt en de kwaliteit van de lange afstandsverbindingen in de hf-banden erg verbeterde.

Als laatste operationele nieuwigheden vallen de automatische alarm-systemen, de selectieve oproepen en de TOR (telex over radio) te vermelden. Satellietcommunicatie is, althans in België, nog beperkt tot verbindingen tussen vaste stations, alhoewel alles er op wijst, dat zij in de nabije toekomst ook in de maritieme diensten courant zullen worden.

De toekomst

Het succes van selcal d.i. selectieve calling en TOR ten spijt, blijven de kuststations ondernemingen, die niet alleen zware investeringen vergen maar ook zeer arbeidsintensief zijn. De telegrafie met de seinsleutel en de telefonie hebben in de voorbije jaren nog geen fundamentele wijzigingen ondergaan. Automatisatie dringt zich dus op. Maar in de veronderstelling dat TOR en selectieve oproep zouden kunnen gekoppeld worden aan satellietverkeer, dan nog stelt zich de vraag hoeveel schepen, in verband met de kostprijs, in de eerstkomende jaren daarvan gebruik zullen kunnen maken. Alhoewel in de scheepsbouw de tendens bestaat naar verruiming van de tonnemaat, en de scheepvaart daardoor steeds grotere investeringen vereist, waardoor procentueel het aandeel van de radio in de bedrijfskosten neiging zou kunnen vertonen tot dalen, zal het aantal gebruikers aanvankelijk niet erg hoog oplopen. Ingevolge de thans reeds bestaande overcapaciteit, valt het in de lijn der verwachtingen, dat de scheepsconstructie in de komende jaren eerder zal afgeremd worden. Een en ander leidt ons tot de conclusie, dat de thans gebruikte telegrafie en telefoniesystemen, alhoewel voor technische verbetering vatbaar, nog niet als afgeschreven mogen worden beschouwd. Dit belet echter niet dat de Belgische radiomaritieme diensten de evolutie op de voet zullen blijven volgen, niet alleen om te allen tijde de grootst mogelijke waarborgen te bieden ter beveiliging van de scheepvaart, maar ook om het belang van onze nationale economie naar best vermogen te dienen.



De antennes te Middelkerke.