

ARCHIEFBEHEERSPLANNEN EN SELECTIELIJSTEN  
TABLEAUX DE GESTION ET TABLEAUX DE TRI

176

Archief van de  
**(cel ex-)**  
**Regie voor Maritiem Transport**  
(van de FOD Mobiliteit en Vervoer)

Vorbereidend studiedossier  
van de archiefselectielijst

2015

door

Geert LELOUP





ARCHIEF VAN DE  
(CEL EX-)  
REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT  
(VAN DE FOD MOBILITEIT EN VERVOER)

VOORBEREIDEND STUDIEDOSSIER  
VAN DE ARCHIEFSELECTIELIJST

2015

ALGEMEEN RIJKSARCHIEF EN RIJKSARCHIEF IN DE PROVINCIEËN  
ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME ET ARCHIVES DE L'ÉTAT DANS LES PROVINCES

ARCHIEFBEHEERSPLANNEN EN SELECTIELIJSTEN  
TABLEAUX DE GESTION ET TABLEAUX DE TRI

176



Naamsvermelding - Niet Commercieel - Geen Afgeleide Werken

CC BY-NC-ND

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/nl/>

Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification

CC BY-NC-ND

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/fr/>

Algemeen Rijksarchief – Archives générales du Royaume

Identificatienummer – Numéro d'identification : Publ. 5528

Algemeen Rijksarchief – Archives générales du Royaume  
Ruisbroekstraat 2 rue de Ruysbroeck  
1000 Brussel – Bruxelles

ALGEMEEN RIJKSARCHIEF EN RIJKSARCHIEF IN DE PROVINCIEËN  
ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME ET ARCHIVES DE L'ÉTAT DANS LES PROVINCES

ARCHIEFBEHEERSPLANNEN EN SELECTIELIJSTEN  
TABLEAUX DE GESTION ET TABLEAUX DE TRI

176

Archief van de  
**(cel ex-)**  
**Regie voor Maritiem Transport**  
(van de FOD Mobiliteit en Vervoer)

Vorbereidend studiedossier  
van de archiefselectielijst

2015

door

Geert LELOUP

Brussel – Bruxelles  
2015



## INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL.....	5
LIJST VAN BRONNEN EN WERKEN.....	7
LIJST VAN AFKORTINGEN.....	9
DE VOORBEREIDING VAN DE STUDIE.....	11
GESCHIEDENIS EN WERKING VAN DE INSTELLING.....	13
A. BEKNOPTE GESCHIEDENIS VAN DE INSTELLING.....	13
B. BEVOEGDHEDEN EN ACTIVITEITEN VAN DE INSTELLING.....	14
C. ORGANISATIE EN WERKING VAN DE INSTELLING.....	14
DE ARCHIEVEN VAN DE INSTELLING EN HUN SELECTIE.....	17
A. ARCHIEFVORMING EN -BEHEER.....	17
B. BEWAARTERMIJNEN.....	18
C. SELECTIE VAN HET ARCHIEF.....	18
D. ELDERS BEWAARDE ARCHIEVEN.....	20





## LIJST VAN BRONNEN EN WERKEN

### A. BRONNEN

Rijksarchief te Brugge, Centraal Dossier Regie voor Maritiem Transport.

### B. GEDRUKTE BRONNEN

*Administratief en Gerechtelijk Jaarboek van België*, Brussel, Bruylant, 1971-2001.

*Belgisch Staatsblad*, 1845-2001.

### C. WERKEN

BORREY R., *Oostende-Dover-Folkestone 1846-1982, historiek Nationale Zeevaartlijnen*, Oostende, 1982.

BUYSSE W., *De lijn Oostende - Dover/Folkestone onder nationaal beheer (1946-1986)*, Antwerpen, 1986, 2 dln.

COPPIETERS G., "Regie voor Maritiem Transport (RMT) - Régie des transports maritimes (RTM). 1971-1997", in: CARNEL S. e.a., *Guide des organismes d'intérêt public en Belgique. Tome 2. Notices des parastataux soumis à la loi du 16 mars 1954 et de ceux supprimés auparavant. Gids van de instellingen van openbaar nut in België. Deel 2. Notities van de parastatalen onderworpen aan de wet van 16 maart 1954 en van diegene die daarvoor afgeschaft werden*, Brussel, Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën, 2008, pp. 1056-1059.

COULIER R., "Omtrent de Oostende-Doverlijn", in: *De grote rede. Nieuws over onze kust en zee*, Oostende, 2007, 20, pp. 12-21.

DE CROO H., *België 'service nation'. Verkeerswezen en P.T.T.: jaren beleid in een moeilijke tijd*, Brussel, Ministerie van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, 1985.

DEVOLDER C., *Het Ministerie van Verkeer en van Post, Telegrafie en Telefonie (1884-1990)*, Brussel, Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën, 1995

GEVAERT F., "Metamorfose van de haven van Oostende. Aflevering 17. Het 'arsenaal' van het Zeewezen (later Regie voor Maritiem Transport) op de oosteroever van de haven (3)", in: *De Plate*, XXXVIII, 2009, 3, pp. 60-64.

HOUTTEMAN Ch., *Personeelsbeleid bij de Regie voor Maritiem Transport (Oostende)*, Brugge-Oostende, Katholieke Hogeschool (onuitgegeven verhandeling), 1994.

HUMBEECK R., "Het einde van een zeevaartlijn: Oostende-Dover 1846-1993", in: *Neptunus*, 1994, nr. 1, pp. 9-12.

POTS D., "De geschiedenis van de lijn Oostende-Dover", in: *Het Visserijblad*, 1993, nr. 12, pp. 17-19; 1994, nr. 1, pp. 52-53; nr. 2, p. 410-411; nr. 3, pp. 45-56.

SIX C. en VAN DER HERTEN B., “Parastatalen van de FOD Mobiliteit en Vervoer en hun voorgangers (met inbegrip van Openbare werken)”, in: VAN DEN EECKHOUT C. en VANTHEMSCHE G., *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België 19<sup>e</sup> - 21<sup>e</sup> eeuw. Tweede herziene en uitgebreide uitgave*, Brussel, Koninklijke Commissie voor Geschiedenis, 2009, pp. 615-616.

VANALDERWEIRELDT M. R., *Het Gulden boek van de Maildienst. Korte historiek van de lijn Oostende in 250 unieke foto's*, Koekelare, 1997.

VANASSCHE K., *De Regie voor Maritiem Transport. Autonomie of privatisering?*, Gent, RUG (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1989.

VANCRAEYNEST R., “De installaties van het zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930 (deel 1-2-3)”, in: *De Plate*, XXXIX, 2000, pp. 77-87, 91-106, 160-170.

VAN DAELE M., *Analyse van de overgang van Dover naar Ramsgate als Britse aanloophaven van de RMT*, Gent, RUG (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1994.

VANHALST H., *History of the Ostend-Doverline*, in: *Contact*, december 1985, pp. 5-7; januari 1986, pp. 5-7; februari 1986, pp. 10-12; maart 1986, pp. 4-8; april 1986, pp. 16-19.

VAN HOOYDONCK C., *Overheidsbedrijven en privatisering. Een toepassing op de Regie voor Maritiem Transport*, Antwerpen, UFSIA (onuitgegeven licentiaatsverhandeling), 1991.

VINCENT A., *Entreprises et holdings publics fédéraux. Restructurations et privatisations 1992-1995*, in: *CRISP*, 1995, nrs. 1488-1489.

WARMOES H., *Het statuut van het rijks personeel bij de Regie voor Maritiem Transport - RMT (Oostende)*, Brugge-Oostende, Katholieke Hogeschool (onuitgegeven verhandeling), 1989.

## LIJST VAN AFKORTINGEN

art.	artikel
B&B	Budget en Beheerscontrole
BS	Belgisch Staatsblad
CIWLT	Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme
FOD	Federale Overheidsdienst
OFL	Ostend Freight Line
p.	pagina
P&O	Personeel en Organisatie
RMT	Regie voor Maritiem Transport
RTM	Régie des transports maritimes



## DE VOORBEREIDING VAN DE STUDIE

### DE CONTEXT VAN DE PUBLICATIE

Het Rijksarchief en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer hebben recent hun samenwerking versterkt naar aanleiding van de herschikking en centralisering van alle diensten van de FOD in Brussel, het daaruit voortvloeiende plaatsgebrek en de daaraan gekoppelde beslissing om statische archieven te selecteren, deels te vernietigen en deels over te brengen naar het Rijksarchief.

Naar aanleiding van dit initiatief kwam ook het in Oostende bewaarde RMT-archief ter sprake. Bovendien wou het toeval dat de eerder met het Rijksarchief overeengekomen opmaak van overzichtslijsten van het archief door personeelsleden van de “permanente cel van de afzonderlijke personeelsformatie – ex-Regie voor Maritiem Transport” (kortweg cel “ex-RMT”) was afgerond. Dat verschillende personeelsleden van deze cel de pensioengerechtigde leeftijd naderen en daardoor cruciale kennis over het archief(beheer) dreigde verloren te gaan, speelde eveneens een rol.

Vandaar dat na onderling overleg besloten werd een archiefselectielijst en bijhorend studiedossier op te stellen, die duidelijke richtlijnen zou verschaffen over welke archiefreeksen vernietigd en welke wegens hun historisch belang naar het Rijksarchief te Brugge overgebracht kunnen worden.

### HET AFGELEGDE PARCOURS

Rijksarchivarissen Rombout Nijssen en Geert Leloup en de verantwoordelijke Information Governance Dirk Van Eylen van de FOD Mobiliteit en Vervoer brachten op 5 november 2014 een eerste, verkennend bezoek aan de cel “ex-RMT”. Cel-medewerkers Dirk Goes, Gilbert Christiaens en Daniel Molenaer verschaften op dat moment niet alleen bijkomende uitleg over het archief, maar maakten na afloop ook de door de cel opgestelde overzichtslijsten en bijhorende nuttige informatie over. Dankzij deze lijsten en een aantal eerder opgestelde instellingenstudies van collega’s-rijksarchivarissen was het voor Geert Leloup mogelijk om binnen een vrij kort tijdsbestek een eerste ontwerp van een selectielijst en van een bijhorend studiedossier op te stellen. Deze eerste ontwerpversies werden midden november voorgelegd aan de cel en aan collega-rijksarchivaris Rombout Nijssen. Die laatste organiseerde vervolgens in de daaropvolgende maanden alvast in verschillende fasen de eerste archiefoverbrengingen naar het Rijksarchief te Brugge en bood Geert Leloup op 30 april 2015 de mogelijkheid om de selectielijst aan te vullen en te corrigeren op basis van de reeds overgebrachte archieven. De selectielijst is door deze overbrengingen enigszins achterhaald, maar biedt wel een overzicht van de stand van zaken vóór deze eerste overbrengingen, verantwoordt de reeds genomen selectiebeslissingen en kan als basis blijven dienen voor toekomstige selectie- en overbrengingsoperaties. De definitieve versie werd uiteindelijk in mei 2015 goedgekeurd en bekrachtigd. De opmaak nam in totaal drie werkdagen in beslag.



# GESCHIEDENIS EN WERKING VAN DE INSTELLING

## A. BEKNOPTE GESCHIEDENIS VAN DE INSTELLING

De geschiedenis<sup>1</sup> van een door de Belgische staat uitgebate Oostende-Doverlijn gaat terug tot het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw. Met de wet van 9 juli 1845<sup>2</sup> werd de Staatsdienst Oostende-Dover opgericht, waarna op 4 maart 1846 de lijn ingehuldigd werd met de oversteek van de *Chemin de Fer*. De scheepsvloot werd stelselmatig verder uitgebreid en zou bij de start van de 20<sup>ste</sup> eeuw een tiental schepen omvatten. De technologische evolutie stond ondertussen niet stil: de oorspronkelijke raderstoomboten werden gedurende de 20<sup>ste</sup> eeuw achtereenvolgens vervangen door turbinstoomboten, dieselmotorschepen en moderne ferry's. De eerste carferry werd in 1936 in dienst genomen, zodat naast passagiers nu ook voertuigen vervoerd konden worden.<sup>3</sup>

De toenemende concurrentie - zowel tussen de verschillende kanaalhavens als door de komst van privémaatschappijen - leidde in 1971 tot verzelfstandiging van de betrokken diensten van het Ministerie van Verkeerswezen en hun omvorming tot de Regie voor Maritiem Transport (RMT). Bedoeling was een moderne industriële boekhouding in te voeren en inzicht te verkrijgen in de inkomsten- en kostenstructuur. Vlottere kredietverlening en een commerciële uitbating waren twee andere beoogde voordelen. De kapitaalstructuur was evenwel een belangrijke achilleshiel: de RMT kampte met een beperkt eigen kapitaal waardoor de schulden voor investeringen en de eigenlijke exploitatie stelselmatig opliepen.

De nieuwe RMT nam niettemin een aantal maatregelen om haar concurrentiepositie te verzekeren en te versterken. De RMT sloot samenwerkingsovereenkomsten met diverse consortia en andere bedrijven (1971-1985 Sealink; 1986-1993: Townsend Thoresen, in 1987 overgenomen door P&O European Ferries; 1993-1997: Sally Line), paste haar routes aan en investeerde in nieuwe schepen, waarbij traditionele passagiersschepen ingeruild werden voor "multi-purpose schepen" voor zowel passagiers, voertuigen als vracht en voor snellere jetfoils. De concurrentie nam echter verder toe, zowel door de komst van nieuwe maatschappijen als door de democratisering van de vliegtuigprijzen. Met het koninklijk besluit van 31 december 1983 legde de regering de RMT een saneringsplan op en de verplichting dat de RMT zonder staatstussenkomst moest werken en vanaf 1985 een exploitatierkening in evenwicht moest kunnen voorleggen. Pas eind jaren 1980 slaagde de RMT er effectief in winst te boeken, wat echter niet verhinderde dat het opnieuw toevlucht moest nemen tot leningen.

De aangekondigde bouw van de Kanaaltunnel werd – terecht – gezien als een nieuwe bedreiging, waarop de RMT reageerde met de bouw van de Prins Filip, de grootste ferry onder Belgische vlag. De opening van de Kanaaltunnel in 1994 veroorzaakte echter een prijzenslag en gaf de RMT uiteindelijk de doodsteek. De toestand werd volgens de Belgische regering onhoudbaar toen het verlies voor het boekjaar 1995 meer dan 2,5 miljard

---

<sup>1</sup> COPPIETERS G., "Regie voor Maritiem Transport (RMT) - Régie des transports maritimes (RTM). 1971-1997", in: CARNEL S. e.a., *Guide des organismes d'intérêt public en Belgique. Tome 2. Notices des parastataux soumis à la loi du 16 mars 1954 et de ceux supprimés auparavant. Gids van de instellingen van openbaar nut in België. Deel 2. Notities van de parastatalen onderworpen aan de wet van 16 maart 1954 en van diegene die daarvoor afgeschaft werden*, Brussel, Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën, 2008, pp. 1056-1058.

<sup>2</sup> Wet van 9 juli 1845 tot machtiging om een pakketbotendienst tussen Engeland en België op te richten (BS, 15/07/1845).

<sup>3</sup> Voor een historisch overzicht van de vloot, zie de website <http://users.telenet.be/eddy.lannoo/>, geraadpleegd op 10/11/2014.

Belgische frank bedroeg en voor het boekjaar 1996 een nog hoger verlies verwacht werd.<sup>4</sup> Met ingang van 1 maart 1997 werden alle activiteiten stopgezet.

De daaropvolgende vereffening van de RMT gebeurde onder hoede van een College van Vereffenaars. Na de ontbinding en vereffening van de RMT in 1999 werden alle resterende activa en passiva van de RMT van rechtswege aan de Staat overgedragen. Het statutair personeel werd ondergebracht in een afzonderlijke personeelsformatie.<sup>5</sup> Voor de verdere opvolging werd binnen het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, de huidige Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer, de “permanente cel van de afzonderlijke personeelsformatie – ex-Regie voor Maritiem Transport” (kortweg cel “ex-RMT”) opgericht.

## B. BEVOEGDHEDEN EN ACTIVITEITEN VAN DE INSTELLING

Volgens het oprichtingsbesluit van 14 oktober 1971<sup>6</sup> was de Regie voor Maritiem Transport belast met het vervoer over zee tussen België en het Verenigd Koninkrijk. De RMT mocht daartoe alle verrichtingen stellen, deelnemen aan de bouw en uitbating van openbare en private middelen en inrichtingen voor gelijkaardig en ander vervoer. Voorts kon de RMT participeren in openbare instellingen of private maatschappijen die de bouw of exploitatie van dergelijke middelen of inrichtingen waarnamen en allerlei werken uitvoerden voor en diensten verleenden aan de staat. Na de stopzetting van alle activiteiten in 1997 werd de vereffening toevertrouwd aan een College van Vereffenaars. Na de afronding van de vereffening in 1999 nam een nieuwe permanente cel van de afzonderlijke personeelsformatie – ex-Regie voor Maritiem Transport” (kortweg cel “ex-RMT”) de resterende opdrachten over.

## C. ORGANISATIE EN WERKING VAN DE INSTELLING

Tot 1971 werd de verbinding Oostende-Dover rechtstreeks uitgebaat door de Belgische staat, een taak die was toevertrouwd aan het Ministerie van Verkeer(swezen) en dan meer in het bijzonder aan het Bestuur van het Zeewezen.<sup>7</sup> Na de Tweede Wereldoorlog ressorteerde dit onder de “Technische- en Exploitatiedienst”, “1<sup>ste</sup> Bureau Exploitatie van de Diensten der Pakketboten. Overzetsdiensten”. Na een in 1957 doorgevoerde reorganisatie ontstond een Administratief Bestuur, met daarin een 2<sup>de</sup> Directie Exploitatie, die na een herschikking van diensten en creatie van een andere 2<sup>de</sup> Directie Personeel in 1965 werd omgedoopt tot Directie Exploitatie. Sommige bronnen verwijzen naar twee bureaus binnen deze directie, waarbij het 1<sup>ste</sup> Bureau verantwoordelijk was voor de uitbating van de pakketboten Oostende-Dover en het 2<sup>de</sup> Bureau voor het loodswezen.

(Het 1<sup>ste</sup> Bureau van) de Directie Exploitatie werd in 1971 verzelfstandigd en omgevormd tot een instelling van openbaar nut van categorie A met de naam Regie voor Maritiem Transport

---

<sup>4</sup> Aanhef van het koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende maatregelen met het oog op de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport ter uitvoering van artikel 3, § 1, 6°, van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie (BS, 26/02/1997).

<sup>5</sup> Koninklijk besluit van 12 februari 1999 tot vaststelling van een afzonderlijke personeelsformatie van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (BS, 26/02/1999), later gewijzigd door het koninklijk besluit van 5 april 2004 houdende hervorming van de loopbaan van de ambtenaren in de afzonderlijke personeelsformatie van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (BS, 19/05/2001).

<sup>6</sup> Koninklijk besluit van 14 oktober 1971 tot instelling van een directieraad voor de Regie voor Maritiem Transport, art. 1 (BS, 07/03/1972).

<sup>7</sup> DEVOLDER C., *Het Ministerie van Verkeer en van Post, Telegrafie en Telefonie (1884-1990)*, Brussel, Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën, 1995, pp. 328-333. De vooroorlogse evolutie komt niet in dit onderdeel aan bod daar het archief van de RMT slechts opklimt tot het midden van de 20<sup>ste</sup> eeuw.



(RMT).<sup>8</sup> Het organogram van de RMT vertoonde de daaropvolgende decennia een opvallende continuïteit.<sup>9</sup> Bij de oprichting was sprake van een Centraal Bestuur onder een Directeur-generaal en van een Handelsdirectie, een Directie Productie, een Directie Personeel (aanvankelijk opgesplitst in een dienst A en een dienst B), een Directie Materieel en, tot slot, een Directie Financiën. Dit organogram bleef in voege tot de stopzetting van de activiteiten in 1997, met als enige uitzondering de oprichting van een Centrum voor Informatieverwerking (CIV) rond 1977. Voorts voorzag het oprichtingsbesluit ook diverse organen. Het Comité van advies telde 15 leden onder voorzitterschap van de directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen en diende advies te verlenen aan de Minister van Verkeerswezen over de balans en resultatenrekening, het ontwerp van werkprogramma op lange termijn en over het ontwerp van begroting. Het kon daarenboven voorstellen formuleren met het oog op verwezenlijking van het doel van de RMT. Het secretariaat werd waargenomen door de diensten van de Regie.<sup>10</sup> Voorts werd een Directieraad ingesteld aangezien het personeel aanvankelijk het statuut van rijksambtenaar behield.<sup>11</sup>

Binnen het organogram van de RMT stond de Directeur-generaal in voor het dagelijks beheer. Hij behartigde logischerwijze ook de contacten met de voogdijminister en de voogdijadministratie. De Handelsdirectie was bevoegd voor de dienstregelingen, tarieven, transportvoorwaarden, geschillen en terugbetalingen, statistieken, publiciteit en public relations. Ook het netwerk van handelsagentschappen in Dover, Keulen, Londen en Rotterdam ressorteerde onder deze directie. Het takenpakket van de Directie Productie omvatte zowel de eigenlijke exploitatie van de varende eenheden (klassieke schepen en jetfoils) en de hulpinstallaties (terminals, kantoren, enz.) als het beheer van de reserveringen en de biljettenverkoop. Vanzelfsprekend was er ook een uitgebreid backoffice. De Directie Materieel stond in voor de bouw en aankoop van nieuwe schepen en installaties, het onderhoud en herstel van bestaande schepen en installaties en het voorraadbeheer. Het financieel beheer was toevertrouwd aan de Directie Financiën en omvatte begroting en boekhouding, ontvangsten en betalingen en thesaurieverrichtingen. De Directie Personeel behartigde tot slot alle personeelsgebonden kwesties: personeelskader, -statuten en -reglementen; aanwervingen, beoordelingen, bevorderingen, pensionering; wedden en toelagen; vorming van personeelsleden; arbeidsongevallen; tuchtmaatregelen; eretekens. Het omstreeks 1977 opgerichte Centrum voor Informatieverwerking bezat vermoedelijk een veeleer coördinerende rol op het punt van taakverdeling, voorraadbeheer, boekhouding, materiaal- en loonkostberekening, statistieken en vergoedingen.

Wegens de stopzetting van de activiteiten in februari 1997 werd een College van Vereffenaars aangesteld.<sup>12</sup> Dit college telde drie vereffenaars waaronder één natuurlijke of rechtspersoon

---

<sup>8</sup> Wet van 1 juli 1971 houdende oprichting van de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) (BS, 30/07/1971). Zie ook: COPPIETERS G., "Regie voor Maritiem Transport (RMT) - Régie des transports maritimes (RTM). 1971-1997", in: CARNEL S. e.a., *Guide des organismes d'intérêt public en Belgique. Tome 2. Notices des parastataux soumis à la loi du 16 mars 1954 et de ceux supprimés auparavant. Gids van de instellingen van openbaar nut in België. Deel 2. Notities van de parastatalen onderworpen aan de wet van 16 maart 1954 en van diegene die daarvoor afgeschaft werden*, Brussel, Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën, 2008, pp. 1056-1059.

<sup>9</sup> *Administratief en Gerechtelijk Jaarboek van België*, Brussel, Bruylant, 1972-1973 (p. 162), 1977 (pp. 172-173) en 1996 (pp. 129-130).

<sup>10</sup> Zie ook koninklijk besluit van 22 september 1972 houdende benoeming van de voorzitter en van de leden van het Comité voor advies bij de Regie voor Maritiem Transport (BS, 22/12/1972) en koninklijk besluit van 7 januari 1980 houdende benoeming van de voorzitter en van de leden van het Comité voor advies bij de Regie voor Maritiem Transport (BS, 06/03/1980), later gewijzigd door de koninklijke besluit van 28 februari 1980 (BS, 06/05/1980) en 7 juli 1980 (BS, 12/09/1980).

<sup>11</sup> Koninklijk besluit van 14 oktober 1971 tot instelling van een directieraad voor de Regie voor Maritiem Transport (BS, 07/03/1972).

<sup>12</sup> Koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende maatregelen met het oog op de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport ter uitvoering van artikel 3, § 1, 6<sup>o</sup>, van de wet van 26 juli 1996

aangeduid door de Minister van Vervoer onder de leden van het Instituut der Bedrijfsrevisoren en twee Inspecteurs van Financiën gezamenlijk aangeduid door de Minister van Begroting en de Minister van Vervoer. De vereffenaars mochten alle roerende en onroerende goederen van de RMT vervreemden, deze in huur geven of anderszins onder bezwarende titel ter beschikking stellen van derden, alle betalingen ontvangen, opheffing van inschrijving verlenen met of zonder kwijting, alle handelseffecten endosseren, alle rechtsgedingen voeren voor de RMT, als eiser of als verweerder, dadingen of compromissen aangaan betreffende alle geschillen, en, tot slot, leningen aangaan. Tot de datum van 1 januari 1999 mochten de vereffenaars bovendien, met machtiging van de Minister van Vervoer, de exploitatie van de RMT geheel of gedeeltelijk voortzetten en, op zelfstandige wijze of samen met andere Belgische of buitenlandse ondernemingen, elke andere activiteit van maritiem transport ontwikkelen, indien dergelijke activiteiten de kosten van de vereffening van de RMT konden verminderen of er de sociale gevolgen van verzachten. Daartoe mochten ze aan de directeur-generaal van de RMT de bevoegdheden van dagelijks bestuur opdragen. Het personeelsbeheer bleef evenwel onder de minister ressorteren. Tot slot dienden zij aan de Minister van Vervoer, de Minister van Financiën en de Minister van Begroting driemaandelijks verslagen en een jaarverslag voor te leggen betreffende de stand van de vereffening van de RMT en, op de datum van de sluiting van de vereffening, een eindverslag over de resultaten van de vereffening. De vereffening werd uiteindelijk afgesloten op 28 februari 1999.<sup>13</sup>

Statutaire personeelsleden werden - met behoud van alle (pensioen)rechten<sup>14</sup> - ter beschikking gesteld aan vennootschappen die bedrijvig waren in het maritiem transport of belast waren met het beheer van een Belgische haven of aan diensten die ressorteerden onder de Gemeenschappen, de Gewesten, de provincies, de gemeenten, de openbare centra voor maatschappelijk welzijn, de intercommunales en de openbare instellingen die onder de hoger genoemde instellingen of organismen ressorteerden en geen industriële of commerciële activiteit uitoefenden. Voor de verdere opvolging werd binnen het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur - in 2001 omgedoopt tot Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer - een in Oostende gevestigde cel opgericht.<sup>15</sup> Deze “permanente cel van de afzonderlijke personeelsformatie – ex-Regie voor Maritiem Transport (RMT)” zorgt voor: het personeelsbeheer (dossiers opmaken, inlichtingen en attesten verstrekken, verkeersvoordelen, hospitalisatieverzekering beheren van het huidige personeel, het ex-statutaire RMT-personeel, het ex-contractuele RMT-personeel en personeel van derden dat tewerkgesteld was bij de RMT of dat later tewerkgesteld werd bij Hoverspeed in het kader van wedertewerkstelling na de stopzetting van de activiteiten van de RMT); het financieel beheer (boekhouding en budget van de afzonderlijke personeelsformatie); het beheer van het saneringsdossier en de juridische geschillen; het beheer van het RMT-archief.<sup>16</sup>

---

streckende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie (BS, 26/02/1997).

<sup>13</sup> Mededeling van de Minister van Vervoer van 27 februari 1999 betreffende de vereffening van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) (BS, 27/02/1999).

<sup>14</sup> Zie ook koninklijk besluit houdende diverse maatregelen ten gunste van de statutaire personeelsleden van de Regie voor Maritiem Transport (BS, 26/02/1997).

<sup>15</sup> *Administratief en Gerechtelijk Jaarboek van België*, Brussel, Bruylant, 2000, p. 127.

<sup>16</sup> Webpagina [www.mobiliteit.belgium.be/nl/overons/organisatie/ondersteuningsdiensten/exrmt/](http://www.mobiliteit.belgium.be/nl/overons/organisatie/ondersteuningsdiensten/exrmt/), geraadpleegd op 10/11/2014.

## DE ARCHIEVEN VAN DE INSTELLING EN HUN SELECTIE

### A. ARCHIEFVORMING EN -BEHEER

De RMT verwierf bij de oprichting in 1971 het beheer en genot van de gebouwen van de vroegere Staatsdienst Oostende-Dover. Met uitzondering van de in Brussel gevestigde Handelsdirectie (aanvankelijk in de Belliardstraat, vanaf 1993 aan het Madouplein) waren alle diensten in Oostende gevestigd. De belangrijkste gebouwen waren de hoofdzetel in het Zeewezengebouw aan de Natiënkaai<sup>17</sup> en diverse werkhuizen en kantoren aan de Oosterhaven, meer bepaald aan het Zeewezenok.<sup>18</sup> Kort na de opheffing van de RMT werden de in Brussel bewaarde archieven eveneens naar Oostende overgebracht.<sup>19</sup> Voormalige RMT-medewerkers getuigen dat na de stopzetting en vereffening van de RMT - deels uit onwetendheid, deels uit begrijpelijke frustratie - niet altijd even zorgvuldig met het archief werd omgesprongen en dat bijvoorbeeld de archieven van de Directie Materieel uit afvalcontainers gered moesten worden. Sommige reeksen zijn ook onvolledig, mogelijk door eerdere, niet gedocumenteerde vernietigingsoperaties.

Wegens het belang van de RMT zouden al gauw tot in het parlement<sup>20</sup> vragen rijzen over het lot van het archief. Hoewel duidelijk gesteld werd dat het onder de toepassing van de Archiefwet viel en dus naar het Rijksarchief overgebracht moest worden, leidde dit - ondanks meerdere aankondigingen in die zin<sup>21</sup> - (nog) niet tot concrete overbrengingen. De eerste opdracht bestond er immers uit het archief op te lijsten en vervolgens de nodige selectiebeslissingen te nemen. Met de opmaak van overzichtslijsten en van de voorliggende selectielijst zijn deze voorwaarden nu vervuld en kunnen effectief overbrengingsoperaties naar het Rijksarchief te Brugge georganiseerd worden.

Anno 2014 heeft het archief van de voormalige RMT een omvang van ca. 400 tot 500 strekkende meter en wordt het bewaard in de kelder van de vroegere hoofdzetel van de RMT aan de Natiënkaai in Oostende. Zowel het gebouw als de kelder zijn eind 20<sup>ste</sup>, begin 21<sup>ste</sup> eeuw grondig gerenoveerd,<sup>22</sup> waardoor de archiefruimte op de meeste punten aan de daaraan gestelde eisen voldoet: geschikte en stabiele temperatuur en luchtvochtigheid, gladde en vlakke vloeren, wanden en plafonds, inrichting met correct opgestelde rekken en voldoende capaciteit. Het archief is daarenboven grotendeels verpakt in archiefdozen, grotendeels geordend per directie en in detail ontsloten. Belangrijkste knelpunten waren de vastgestelde lacunes in het archief (cfr. supra), de verstoring van de oorspronkelijke orde en de aanwezigheid van een bestand “allerlei” met onder meer het archief van de directeur-generaal. Bovendien is er niet altijd een duidelijke afbakening tussen de archieven van de drie verschillende archiefvormers, met name de Regie voor Maritiem Transport, het College van Vereffenaars van de Regie voor Maritiem Transport en de “permanente cel van de afzonderlijke personeelsformatie – ex-Regie voor Maritiem Transport”. Tot slot vermelden de overzichtslijsten niet altijd de redactionele vorm en datering van de stukken.

---

<sup>17</sup> Inventaris Onroerend Erfgoed, ID 56823.

<sup>18</sup> Inventaris Onroerend Erfgoed, ID 56819.

<sup>19</sup> *Parl. Vr. Senaat*, 1996-1997, vraag nr. 112 van de heer Loones van 13 juni 1997 met betrekking tot RMT - Archief Oostende.

<sup>20</sup> *Idem*.

<sup>21</sup> *Idem*; SIX C. en VAN DER HERTEN B., “Parastatalen van de FOD Mobiliteit en Vervoer en hun voorgangers (met inbegrip van Openbare werken)”, in: VAN DEN EECKHOUT C. en VAN-THEMSCHE G., *Bronnen voor de studie van het hedendaagse België 19e - 21e eeuw. Tweede herziene en uitgebreide uitgave*, Brussel, Koninklijke Commissie voor Geschiedenis, 2009, p. 616.

<sup>22</sup> *De nieuwe lokalen voor de scheepvaartpolitie te Oostende*, Brussel, Regie der Gebouwen, januari 2004.

## B. BEWAARtermijnen

Wegens de stopzetting van alle activiteiten in 1997 heeft vrijwel het hele RMT-archief anno 2014 zijn administratief-juridisch nut verloren. Hetzelfde geldt voor de archieven van het College van Vereffenaars dat in februari 1999 zijn taak heeft afgerond. Voor beide is deze conclusie gestoeld op art. 195 van het Wetboek Vennootschappen, dat stipuleert dat in geval van vereffening de boeken en bescheiden van de vennootschap gedurende ten minste 5 jaar bewaard moeten worden (te rekenen vanaf de publicatie van het besluit van de vereffening). De enige uitzonderingen op deze regel zijn de personeelsdossiers van voormalige personeelsleden van de RMT, van de Ostend Freight Line (OFL) en van Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme (CIWLT), die nog van nut zijn bij de berekening van de pensioenbedragen: vandaar ook de keuze voor een bewaartermijn van “75 jaar na geboortjaar” (een keuze die eveneens gemaakt en ondersteund wordt door de Stafdienst P&O van de FOD Mobiliteit en Vervoer). Voorts zijn er aantal lang aanslepende rechtszaken geweest, waarvan sommige pas recent zijn afgerond: voor deze dossiers geldt rekening houdend met van art. 2262 en 2262bis van het Burgerlijk Wetboek een termijn van 10 of 30 jaar. Tot slot bedraagt de bewaartermijn voor de financiële stukken van de cel “Ex-RMT” 10 jaar conform de bewaartermijnen in de selectielijst voor de Stafdienst B&B van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

## C. SELECTIE VAN HET ARCHIEF

Het archief van de voormalige RMT is vrij omvangrijk. Het is dan ook onmogelijk - en vanuit inhoudelijk oogpunt ook oninteressant - het in zijn geheel te bewaren. Een selectie is aangewezen op basis van de in de volgende paragrafen geschetste criteria, al moet daarbij wel opgemerkt worden dat deze is uitgestippeld op basis van overzichtslijsten (cfr. supra) en daardoor mogelijk op het moment van inventarisatie bijgestuurd en verfijnd moet worden.

Het archief van de directeur-generaal komt grotendeels in aanmerking voor blijvende bewaring aangezien deze verantwoordelijk was voor de coördinatie van het dagelijks bestuur van de RMT en alle belangrijke kwesties bijgevolg aan hem voorgelegd werden. Enkel de dossiers inzake de behandeling van parlementaire vragen worden vernietigd omdat ze gepubliceerd werden in de Bulletins van Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat. Verslagen van overlegorganen waarvan het secretariaat niet door (rechtsvoorgangers van) de RMT werd verzorgd, kunnen in principe ook vernietigd worden: in praktijk gebeurt dit niet omdat de exemplaren van het secretariaat (nog) niet overgebracht of opgespoord konden worden en omdat deze reeksen een beperkte omvang bezitten. Ook de afzonderlijk bewaarde briefwisseling wordt integraal bewaard omdat het archief heel wat lacunes vertoont.

Voor de voormalige Directie Financiën wordt een veel striktere selectie voorgesteld omdat dit doorgaans bijzonder omvangrijke reeksen met inhoudelijk weinig interessante informatie omvat. Enkel een aantal kernreeksen met een synthese van de belangrijkste financiële evoluties komen daardoor in aanmerking voor permanente bewaring, zoals de nota's aan de minister en andere hogere instanties, dienstnota's, de openingsinventaris uit 1971, de dossiers inzake investeringen en leningen, de belangrijkste stukken inzake de samenwerking met de CIWLT en, tot slot, de jaarstatistieken, jaarrekeningen, jaarbalansen en de verslagen van de revisor. De dossiers inzake de opmerkingen van het Rekenhof kunnen vernietigd worden omdat belangrijke informatie ook in het archief van deze instelling terug te vinden is of in de bekende “Boeken van Opmerkingen” aan bod komt.

Bij de Directie Materieel zijn voor de dossiers inzake de bouw en aankoop en inzake aanpassingswerken, herstel en nazicht van schepen en installaties belangrijke en minder belangrijke stukken sterk vermengd, wat verklaart waarom veelal een selectie wordt voorgesteld die ernaar streeft om enkel de belangrijkste stukken te weerhouden. Belangrijke

plannen en plattegronden komen logischerwijze in hun geheel in aanmerking voor blijvende bewaring. Hetzelfde geldt voor dossiers inzake incidenten met en verkoop van schepen.

Voor het archief van de Directie Personeel is het streefdoel enerzijds om het personeelsbeleid te documenteren en anderzijds voor elk individueel personeelslid (minimaal) de belangrijkste gegevens te bewaren. Vandaar dat voor het eerste luik alle RMT-specifieke archiefbescheiden inzake personeelskader, -statuut en-vorming aangeduid worden als blijvend te bewaren. Voor het tweede luik moet eerst en vooral gesignaleerd worden dat de personeelsdossiers te omvangrijk zijn om in hun geheel te bewaren. Enkel deze van leidende ambtenaren komen in aanmerking voor blijvende bewaring, meer bepaald van directeur-generaal / *directeur-général*, bestuursdirecteur / *directeur d'administration*, eerste adviseur / *premier conseiller*, (hoofdingenieur-) directeur / (*ingénieur en chef*-) *directeur*, commandant (-nautisch adviseur of -directeur) / *commandant (-conseiller nautique ou -directeur)*. Voorts kunnen bij wijze van voorbeeld een aantal dossiers bewaard worden van personeelsleden met een typerende functie, zoals hofmeesteres / *hôtesse*, kwartiermeester / *quartier-maître*, kaaiofficier / *officier du quai*, werktuigkundige / *mécanicien*, machinist / *machiniste*, stoker / *chauffeur* en matroos / *matelot*.<sup>23</sup> Tot slot luidt voor enkele andere, zeer specifieke categorieën personeelsleden het advies ook hun personeelsdossier te bewaren: markante figuren, klokkenluiders en geschorste of ontslagen personeelsleden. Voor alle andere personeelsleden kan de carrière nog in grote lijnen getraceerd worden met hulp van blijvend te bewaren jaarboeken, personeelslijsten en (dubbels van) koninklijke en ministeriële besluiten. Voor de nationale orden kan dan weer beroep gedaan worden op de bevoegde dienst van de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken.

De Directie Productie oefende een veeleer uitvoerende taak uit, wat verklaart waarom het merendeel van de stukken in aanmerking komt voor vernietiging. Wel kunnen bij wijze van voorbeeld enkele specimina bewaard worden. Enkel de dossiers inzake schadevaring door schepen zijn interessant genoeg om in hun geheel blijvend te bewaren.

De oorspronkelijke ordening van het archief van de Handelsdirectie is enigszins verstoord, wat de selectie bemoeilijkt. Verslagen van overleg binnen de RMT en met andere maatschappijen zijn hoe dan ook inhoudelijk interessant aangezien ze inzake kunnen bieden in het tariefbeleid. Ook de belangrijkste statistieken bezitten grote historische waarde. Voor andere reeksen wordt daarentegen gekozen voor nadere selectie omdat de inhoud moeilijk in te schatten is en noch integrale bewaring, noch integrale vernietiging aangewezen lijkt. Ook hier kan soms gekozen worden voor bewaring van enkele specimina.

Voor het post-RMT-tijdperk zijn er de archieven van het College van Vereffenaars en deze van de permanente cel van de afzonderlijke personeelsformatie – ex-Regie voor Maritiem Transport”, die deels vermengd zijn.

Bij het College van Vereffenaars komen de inventarissen op de datum van vereffening, de dossiers van de vereffenaars, deze inzake de verdere samenwerking met andere maatschappijen, deze inzake de verkoop van schepen en deze inzake de overplaatsing en herplaatsing van het personeel naar andere overheidsdiensten of naar vennootschappen in aanmerking voor blijvende bewaring aangezien ze inzake bieden in de wijze waarop de vereffening werd afgehandeld en hoe gepoogd werd de sociale gevolgen te verzachten. Stukken van praktisch-financiële aard kunnen daarentegen vernietigd worden.

---

<sup>23</sup> Voor beide categorieën gebaseerd op het koninklijk besluit van 17 september 1971 tot vaststelling van de personeelsformatie van de Regie voor Maritiem Transport (BS, 15/10/1971), koninklijk besluit van 25 mei 1977 tot vaststelling van de personeelsformatie van de Regie voor Maritiem Transport (BS, 13/09/1977) en koninklijk besluit van 2 juni 1997 tot vaststelling van de personeelsformatie van de Regie voor Maritiem Transport (BS, 28/11/1997).

Het archief van de cel ex-RMT is vrij beperkt in omvang omdat vaak beroep gedaan wordt op de het personeelsarchief van de RMT. Financiële stukken kunnen bovendien na verloop van tijd vernietigd worden omdat de belangrijkste informatie op centraal niveau, bij de Stafdienst B&B van de FOD Mobiliteit en Vervoer terug te vinden is. Sommige dossiers inzake de opvolging van rechtszaken kunnen echter nog inzage bieden in de juridische geschillen van de RMT. Ook alle stukken inzake het archiefbeheer zijn vanuit historisch-archivistisch oogpunt waardevol.

#### D. ELDERS BEWAARDE ARCHIEVEN

Het Algemeen Rijksarchief in Brussel bewaart reeds twee omvangrijke bestanden van het voormalige Bestuur van het Zeewezen (en de Binnenvaart), de rechtsvoorganger van de RMT. Beide kunnen worden geraadpleegd met behulp van een inventaris:

VLEESCHOUWERS C., *Inventaris van het Archief van het Bestuur van het Zeewezen 1830-1976*, Brussel, Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën, 1979.

SIX C., *L'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure. Ministère des Communications (Versements 2005), 1842-2002*, Brussel, Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën, 2013.

Daarnaast zijn er nog verschillende andere, van het voormalige Ministerie van Verkeer afkomstige bestanden die informatie kunnen bevatten over (de rechtsvoorgangers van) de RMT, zoals de reeksen originele koninklijke en ministeriële besluiten:

SIX C., *Administrations des Ponts et Chaussées, Mines, Chemins de Fer, Postes, Télégraphes, Téléphones, Marine et Aéronautique. Inventaire des arrêtés royaux et du Régent (1831-1979 : Versés par le SPF Mobilité & Transports, successeur en droit du Ministère des Travaux publics et du Ministère des Communications*, Brussel, Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën, 2008.

SIX C., *Administrations des Ponts et Chaussées, Mines, Chemins de Fer, Postes, Télégraphes, Téléphones, Marine et Aéronautique. Inventaire des Arrêtés ministériels et du secrétaire général (1830-1979 : Versés par le SPF Mobilité & Transports, Successeur en droit du Ministère des Travaux publics et du Ministère des Communications*, Brussel, Algemeen Rijksarchief en Rijksarchief in de Provinciën, 2008.

Voorts nog signaleren dat alle personeelsdossiers van het voormalige Ministerie van Verkeer(swezen) - met inbegrip van de vroegere Staatsdienst Oostende-Dover - bewaard worden door de Stafdienst P&O van de FOD Mobiliteit en Vervoer, waarvan de oudste opklommen tot ver in de 19<sup>de</sup> eeuw (1865).

Vanzelfsprekend zijn er nog andere archiefdiensten en -instellingen die informatie kunnen bewaren over de Oostende-Doverlijn, zoals het Stadsarchief van Oostende en het provinciearchief van West-Vlaanderen. De meest voor de hand liggende vindplaatsen in Groot-Brittannië zijn *The National Archives* in Kew en het *Kent History and Library Centre* in Maidstone.



