

door **Ferdinand GEVAERT**

De Pakketbotenkaai: van “Débarcadère” tot “Cruise kaai” (deel 9)

In 1954 werd de studie aangevat voor de bouw van een nieuw Zeewezengebouw, met inbegrip van de dienstlokalen en –zalen., aanleunend bij het spoorwegstation “Oostende Kaai”, of in de streektaal van toen: de Zeestatie. Dit ter vervanging van de tijdens W.O. II zwaar beschadigde en vernielde gebouwen.

Zoals reeds vroeger aangehaald, in vorige afleveringen, werd de opdracht doorgegeven aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.), om voor de bouw te handelen in naam van het Bestuur van het Zeewezen. Dit was een rationele beslissing daar een aanzienlijk deel van de bouwwerken onmiddellijk zouden aansluiten op het domein en gebouwen van de spoorweg en dat de passagiersflow steeds over het domein van het spoorwegstation had verlopen.

Daarenboven was de N.M.B.S. de agentuur voor verkoop van de reisbiljetten voor de pakketboten. Een reisbiljet “Oostende-Dover” kon men slecht kopen in het spoorwegstation. Wat ook het geval was te Oostende.

Na een voorafgaande preliminaire studie door het Zeewezen en de N.M.B.S., tot het vaststellen en vastleggen van de doelstellingen en vereisten te stellen aan het nieuw complex, werd de opdracht tot het ontwerpen van het complex opgedragen aan de Gentse architecten Valentin Vaerewyck en Jan Hebbelynck.

Alle diensten van de Zeegroep der Kust, met uitzondering van de Scheepsbouwdienst (de werkhuizen) en het Loodswezen (dat toen reeds beschikte over het in 1952-1953 nieuw Loodswezengebouw op het uiteinde van de Istanbulkaai – het huidige), moesten gehuisvest worden in het nieuwe complex.

Dat omvatte: kantoor en secretariaat van het hoofd van de Zeegroep; woning voor de huisbewaarster van het Zeewezengebouw; Waterschoutsambt en Zeevaartpolitie; Commandant-directeur van de Pakketbotendienst; administratieve diensten van de Pakketdienst; kledingsmagazijn van de Zeegroep; Zeevaartinspectie; Scheepsmeedienst, bureaus en magazijnen voor de concessionaris van de spijdsdienst (restaurant, bars en winkels), doorgang voor de vedettendienst (overzet naar de werkhuizen); kleedkamer en magazijn voor de bootjessjouwiers (kaaipersoneel).

Op de Pakketbotenkaai: bureaus voor de officierswerktuigkundige (vulgo: conducteur van het machien), kaaiofficier, taaktoewijzing varende personeel (vulgo: bureau vuve), Havenbrigade van de Rijkswacht en het Rode Kruis (1). En tenslotte een grote douaneonderzoekzaal en een wachtzaal voor inschepende passagiers. Uiteindelijk een wandel terras boven de laatst aangehaalde zalen, met trapzaal met ingang vanuit het spoorwegstation (2).

In 1956 werd de bouwopdracht toegewezen aan de bouwfirmas Gebroeders Deveeuw uit Wevelgem. Het bouwtoezicht en de afwikkeling van het dossier werden uitgevoerd door de N.M.B.S., district Gent.

Het gebouw was klaar voor gebruik bij het begin van het toeristisch seizoen van 1958.

Het geheel strekte zich uit van de hoek van de Natiënkaai (postsorteercentrum) tot halfweg aanlegpost 2 van de Pakketbotenkaai; een heuse lengte van meer dan 300 meter.

In de loop van de jaren kende het gebouw veel verbouwingen die noodzakelijk waren gelet op de bestendige ontwikkeling van de “transportmarkt” en de “noodwendigheden van de dienst”. De grootste ingreep op het gebouw werd de segregatie (ruimtelijke scheiding) van de in- en ontschepende voetpassagiers (niet de inzittenden van personenwagens) enerzijds en motorrijtuigen en vrachtwagens anderzijds (het op niveau+ brengen van de reizigers).

Na het oprichten van de Regie voor Maritiem Transport op 1 november 1971 moesten behoorlijk wat (nieuwe) diensten overgeheveld worden vanuit het Bestuur van het Zeewezen, die gevestigd was te Brussel, naar de R.M.T in Oostende. Zoals o.m. de Directie Personeel, Directie Productie en de diensten van de Directeur-generaal.

Om ruimte te scheppen moesten o.m. de Zeevaartinspectie en het Waterschoutsambt andere oorden opzoeken in Oostende.

Bij het opdoeken van de R.M.T. in 1997 en na de vereffening en reallocatie van het personeel, werd, op een personeelscel na, het gebouw verlaten.

Enkele jaren terug (circa 2007) is het gebouw inwendig aangepast. Er werd een nieuwe ingang ingericht voor de maritiem gebonden federale overheidsdiensten die in Oostende gevestigd waren en zijn.

#### VERWIJZINGEN

- (1) De hulppost van het Rode Kruis op de Pakketbotenkaai werd “bemand” door een ambulancierster in R.K.-uniform, mevrouw de hoofdambulancierster Germaine Crekillie (°1908, + 1993).
- (2) De spoorwegperrons en het wandelterras van het zeestation waren toegankelijk voor het publiek voor het begeleiden en uitwuiwen, of om te wachten op reizigers, mits de aankoop van een perronkaartje.  
De perrons konden slechts betreden, of verlaten, worden na het vertoon en “knippen” bij het betreden van de perrons en afname van het perronkaartje bij het verlaten van het station. Bij ingang en uitgang stond steeds een controlerende beambte van het spoor (vulgo: “den ijzerweg”). Het was niet zoals nu (2012) dat men vrij de perrons en treinen, kon betreden en verlaten.

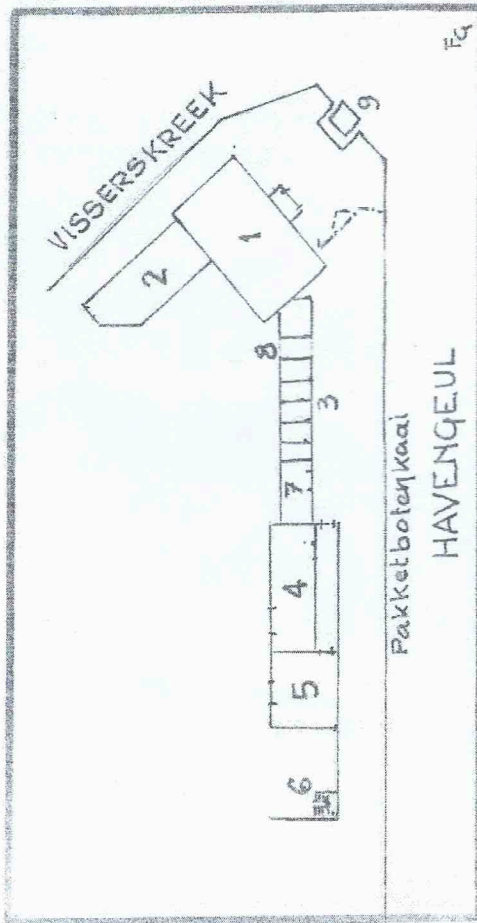
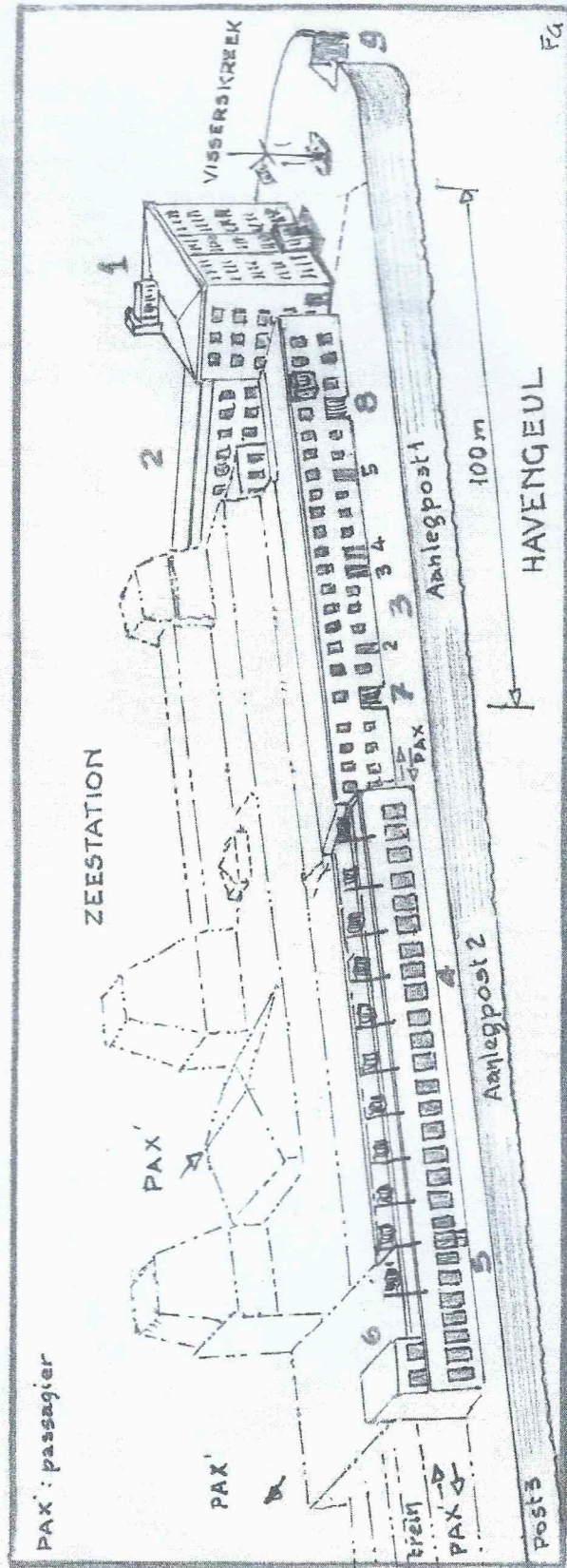


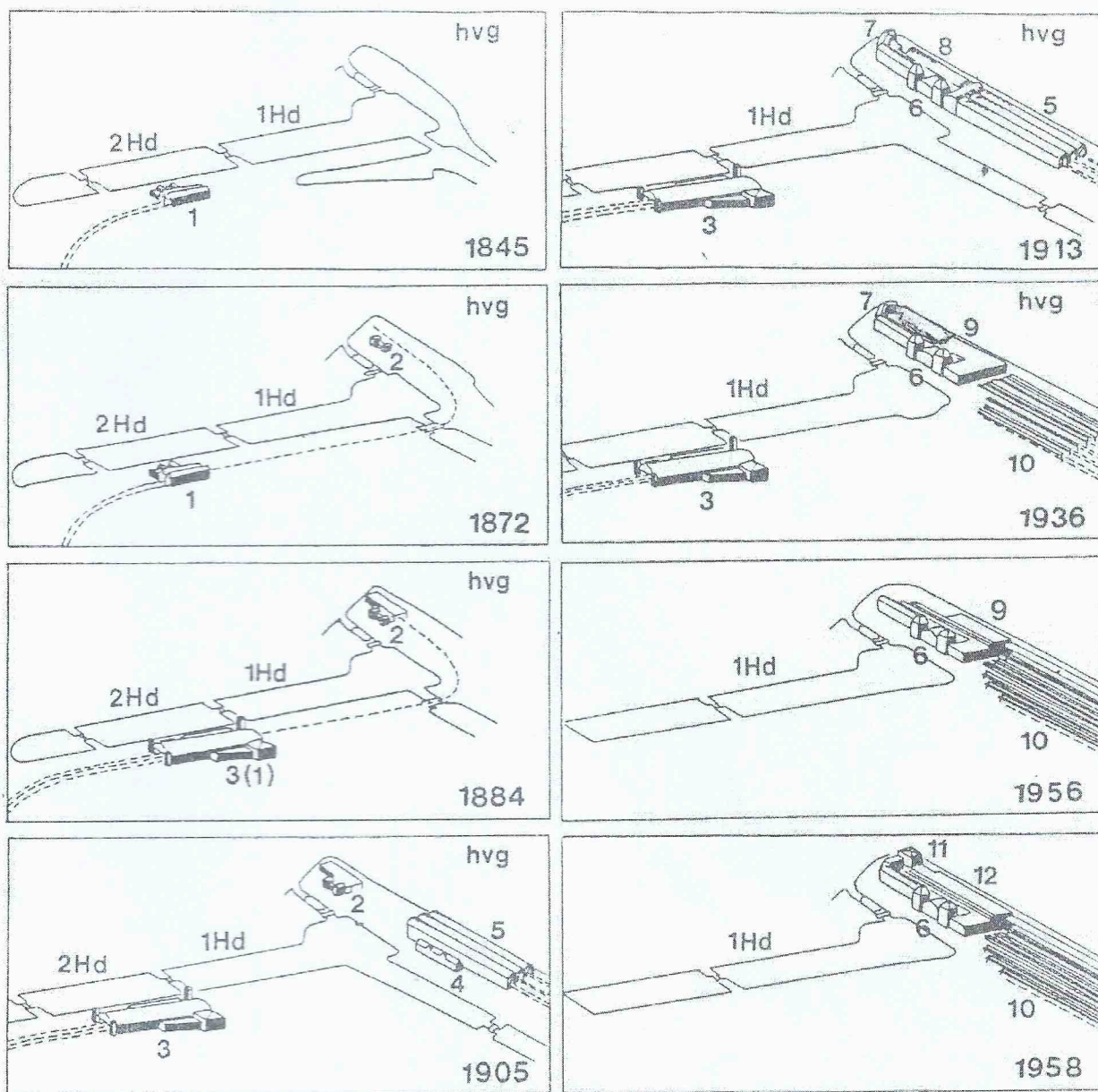
Fig. nr. 204, Haven Oostende, 1958.  
 Grondplan nieuw Zeewezengebouw en passagiersterminal.

Fig. nr. 205. Haven Oostende, 1958.  
 Isometrisch zicht op het Zeewezengebouw en passagiersterminal.

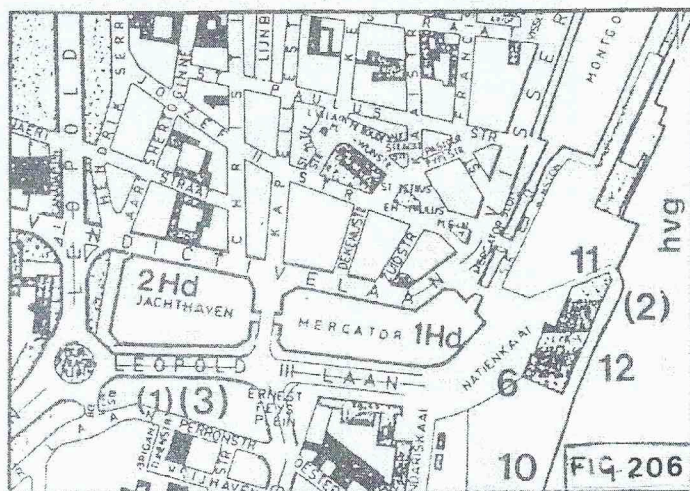
Legende: 1. hoofdgebouw (5 hoog), 2. annexe (3 hoog),  
 3. oostvleugel. 4. douanezaal. 5. passagierswachtzaal.  
 6. Traphuis naar wandelterras. 7. douanepost. 8. door-  
 gang binnenkoer. (2). Rode Kruis. (3). officierhoofdwerk-  
 tuigkundige. (4). kaalofficier. (5). taaktoewijzing varend  
 personeel (bureautje vuve).

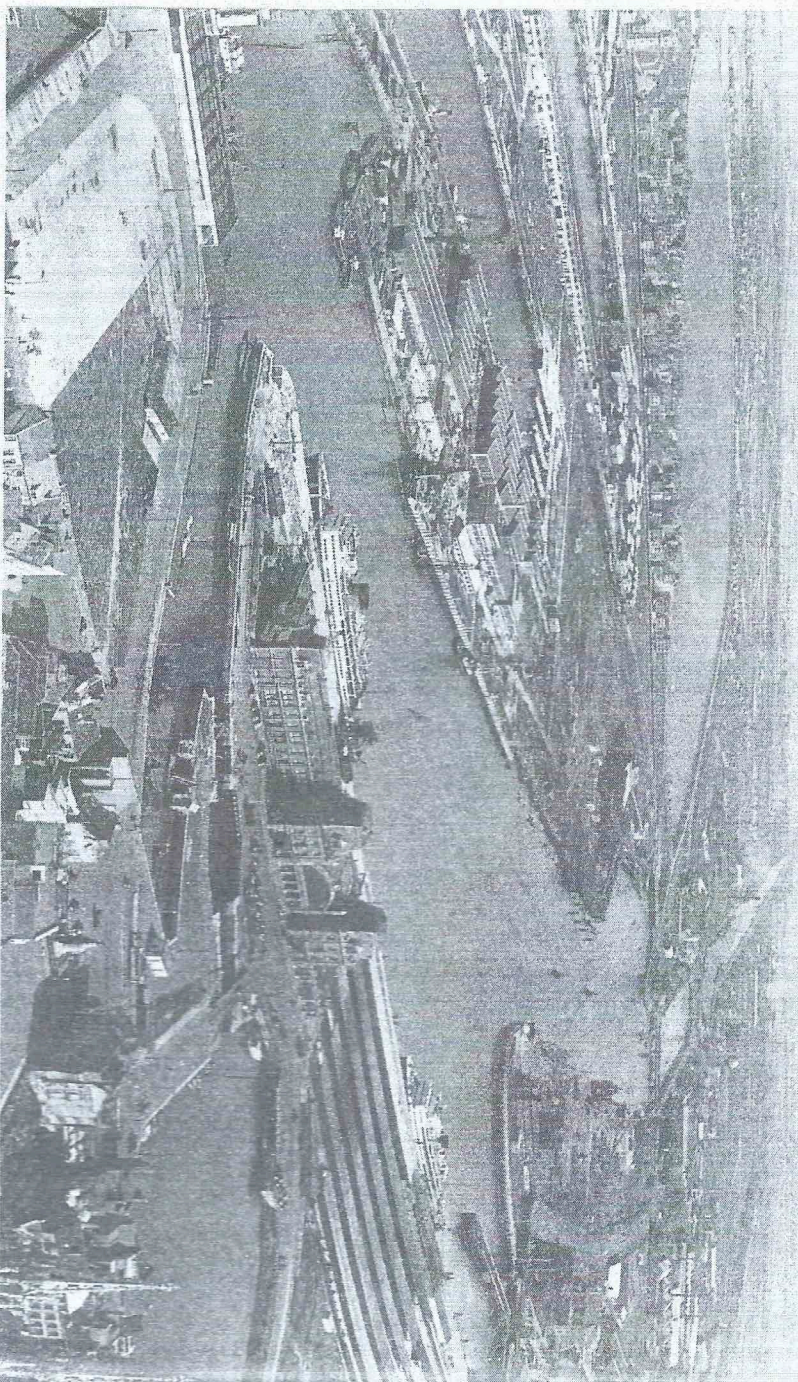


# SYNOPTISCH OVERZICHT ONTWIKKELING VAN HET SPOORWEG- EN ZEESTATION OOSTENDE



- hvg : havengeul  
 1 Hd : 1e Handelsdok  
 2 Hd : 2e Handelsdok  
  
 1 : spoorwegstation (1845)  
 2 : zeestation (1871)  
 3 : spoorwegstation Oostende-Stad (1872)  
 4 : voorlopig spoorwegstation Oostende-Kaai (1903)  
 5 : spooroverkapping (1905)  
 6 : spoorwegstation Oostende-Kaai (1913)  
 7 : Zeevezengebouw (1913)  
 8 : inschepingshal pakketboten (1913)  
 9 : inschepingshal pakketboten (1920)  
 10 : uitbreiding sporen van 6 tot 11 (1936)  
 11 : Zeevezengebouw (1958)  
 12 : inschepingshal pakketboten (1958)





Figuur nr. 207. Haven Oostende. Zicht op de Pakketbotenkaai en voorhaven. Op de middenvoorgrond de Pakketbotenkaai, met duidelijk zichtbaar het ogergrind terrein op de hoek van de Natienkaai, waarop in 1956-1958 het nieuw Zeewezengebouw zou opgetrokken worden. Aangevend, links de "Koning Albert" of de "Prinses Philippine" van de O-Dijk. Rechts, de "Prinses Baudouin" of "Prins Albert". Op de voorgrond het St. Pieters- en Paulusplein met het oorspronkelijk oorlogsmonument 1914-1918. Bemerk dat er nog geen sporen zijn van wederopbouw na de vernielende WO.2. In de Visserstreek bemerkt men de aanlegsteiger voor de vedette, overzet naar de werkhuizen van het Zaewezzen. Uiterst links het carterystation, gebouwd in 1939-40, dat nog niet in gebruik is. De carterystanden zouden vanaf 1953, na ingebruikname van de eerste carterystation, gebruikt worden voor het gebouw.

Op de oosteroever wordt een betonnen kaaimuur, aanlegposten 9 en 10, gebouwd. De westelijke kaaimuur van het Zeewezendok is herbouwd, doch de doorsteek tussen het Zeewezendok en havengeul, gemaakt door de Duitsers in 1942, is nog niet gans gedempt. Op het zuidelijk uiteinde van het dok bemerkt men de resten van de snieboterbasis, gebouwd door de Duitsers in 1941-1942. De oostelijke kaaimuur is nog niet hersteld van de oorlogsschade. Posten 8 en 11 van de oosteroever zouden later volgen.

De werkhuizen van het Zaewezzen zijn op de ketelnakerij, koperslagerij en kantoorgebouw na, volledig herbouwd (Vergelijk met fig. nrs. 135 en 136, blz. 2009-135/136).

De herbouw van de vislijn is in de eindatwerkingfase. Op het uiteinde van het vismijndok zijn er reeds scheepswerven in gebruik, na de uitwijking vanuit het 3e Handelsdok. Bemerk tevens aan de overzijde van de Werfkaai de toen voorlopige houten keten van de vishandelaar.