

De Pakketbotenkaai. Van “Batterie de la Débarcadère” tot “Cruise kaai” (deel 10)

In 1958 werd een tweede carferry in lijn gebracht door het Zeewezen op de Oostende-Dovervaart, het m.s. Artevelde. Het in de vaart nemen van deze tweede carferry maakte het mogelijk over de ganse periode van het jaar een carferrydienst in te stellen. Voordien, vanaf het in dienst nemen van de carferry m.s. Josephine-Charlotte (oorspronkelijk genaamd: “Car Ferry”) in 1949, werd slechts tijdens het zomerseizoen (Pinksteren tot half september) een carferrydienst ingelegd. Buiten dit seizoen moesten de begeleide voertuigen (voertuigen met bestuurder en/of medereizigers), en andere, vervoerd worden met de pakketboten van het Zeewezen.

Deze toestand wijzigde niet na de indienststelling in 1953 van de eerste in- en ontschepingsbrug (carferrybrug) gebouwd in 1951-1953 (1). De bouw van de carferrybrug was slechts mogelijk na het inheien in 1951-1952 van een aangepaste kaai en uitvoerige waterbouwkundige constructies, tussen de kaai van het carferrystation (gebouwd in 1937-1938) en de kop van de voormalige Stoombotenkaai (2). Deze laatste was toen al “Londen-Istanbulkaai” genoemd.

Tevens werd het carferrygebouw in 1951 door het Bestuur der Gebouwen (Ministerie van Openbare Werken) hersteld van de geleden oorlogsschade. Het gebouw had tijdens de oorlog, en ook erna, heel wat schade opgelopen en was ook na de bevrijding door allerlei militaire eenheden en diensten gebruik geweest. O.a. door de “Port Control and Pilotage” van de Royal Navy, en de “R.N. Belgische Sectie”. Het inwendige van het gebouw werd ook aangepast aan de nieuwe dienstomstandigheden. De passagiers konden niet meer rechtstreeks in- en ontschepen vanuit het gebouw, daar de carferry niet langer aanlegde naast het gebouw, maar verderop de kaai aan de carferrybrug, gelegen ter hoogte van het in 1955 gebouwde Loodswezengebouw (3).

In 1954, zoals reeds vermeld, werd op de Pakketbotenkaai een derde portaalkraan (4) in dienst gesteld, met een groter hefvermogen dan twee bestaande portaalkranen, nl. 9 ton. Zodat ook autobussen (met de toenmalige afmetingen - veel kleiner dan de huidige reibussen) konden in- en ontscheept worden, (deze werden verscheept op het open achterdek van de pakketboten).

Vanaf het instellen van een dagelijkse carferrydienst het jaar rond werden er geen begeleide voertuigen meer verscheept op de pakketboten. Echter werden er nog beschadigde voertuigen, die niet meer konden rijden na een ongeval of pech, verscheept op de pakketboten. Deze voertuigen kwamen meestal per spoor naar de Pakketbotenkaai vanuit het binnenland of andere Europese landen, om overgeslagen te worden op een pakketboot voor vervoer naar Dover.

In 1959 werd het carferrygebouw gevoelig uitgebreid om de grotere trafiek van begeleide voertuigen op te vangen en een betere service te geven aan de reizigers. De overdekte voertuigenhal werd uitgebreid met twee rijvakken, ook geschikt voor reibussen (passenger coaches), en een voetpassagiersstrook met afzonderlijke reipas-, reibiljetten- en tolcontrolebalie. De autocarreizigers moesten uitstappen voor de inscheping van de car, en omgekeerd bij de ontscheping. Er werd ten behoeve van de voetpassagiers een overdekte gaanderij gebouwd, vanaf de overdekte voertuigenhal tot het Loodswezengebouw. Om hen te beschermen tegen de weersomstandigheden, daar ze te voet vanuit de hal tot aan de gangway, opgesteld ter hoogte van het midden van het Loodswezengebouw, moesten wandelen om in te schepen op de aldaar gemeerde carferry, en vice-versa bij aankomst te Oostende. Het plein gelegen tussen de Visserskaai en de toegangspoort tot het carferrystation werd verhard en ingericht als toegangsweg en publieke parking (niet-betalend - sic).

Door de grote toename van het aantal verscheepte voertuigen tussen 1958 en 1966, nl. van ongeveer 60.000 tot meer dan 200.000 eenheden, was het een dringende noodzakelijkheid de terreinen die ter beschikking stonden van de carferrydienst uit te breiden en te herschikken. Door de geringe oppervlakte, lees capaciteit, van de ruimte voor opvang van voertuigen met bestemming Dover, gebeurde het vaak tijdens de topdagen van het zomerseizoen, dat wachtende voertuigen het normaal verkeer op de Visserskaai zwaar hinderden, soms haast onmogelijk maakte.

In samenspraak met het stadsbestuur van Oostende werd in 1968 het parkeerterrein gelegen aan de Visserskaai op de kop van het Montgomerydok, gedeeltelijk vrijgegeven door de stad Oostende ten behoeve van de carferrydienst. Zodoende kon het uitgaand en inkomende verkeer gescheiden worden met een afzonderlijke in- en uitrit, en schiep men meer ruimte voor wachtende voertuigen.

Tevens werd in 1966 het carferrygebouw nog maar eens uitgebreid. Het bovenverdiep van het stationsgebouw werd uitgebreid met opschiklokalen voor de passagiers en op het gelijkvloers werd een snackbar ingericht met een beperkte keukeninrichting.

Midden de zestiger jaren had zich een nieuwe markt (lees: trafiek) ontwikkeld op het Kanaal (de "English Channel"), n.l. het verschepen van commerciële voertuigen, met inbegrip van heuse gelede vrachtwagens, van alle vormen en gewichten. Het Zeewezen, ofte de Oostende-Doverlijn, kon hier slechts in geringe mate aan deelnemen, gelet op de beperkte hoogte op de wagendekken van de vier (5) carferries die toen in dienst waren, de beperkte ruimte aan boord waar andere dan personenvoertuigen konden opgesteld worden (wieldruk en asbelasting) en de niet-aangepaste carferrybrug te Oostende, die slechts een voertuiglast tot 12 ton kon nemen.

De carferrybrug werd in 1967 versterkt om voertuigen tot 32 ton te kunnen verhandelen. Tweeëndertig ton was het maximum toegelaten gewicht in het Verenigd Koninkrijk voor voertuigen voor het normaal wegverkeer, (noot: op het Europese vasteland: 40 ton) (6).

Om het hoofd te bieden aan de toenemende concurrentie op het Kanaalverkeer en om behoorlijk te kunnen deelnemen aan het verschepen van vrachtoertuigen van en naar het Verenigd Koninkrijk, werd door het Bestuur van het Zeewezen, waartoe de Oostende-Doverlijn behoorde, in 1968 de studie aangevat van het voorontwerp voor een nieuwe generatie polyvalente schepen die de functie van pakketboot en carferry kon combineren en tevens geschikt was voor het verschepen van vrachtwagens, de zogenaamde "multi-purpose schepen". De schepen moesten gebouwd worden volgens het Scandinavisch principe van "drive-through", doorrij-principe. (Reeds toegepast in 1965 door de grootste concurrent op het Kanaal, Townsend-Thoresen, bij de bouw van het m.s. Free Enterprise II). D.w.z.: voorzien zijn van een hek- en boegdeur, zodat het niet meer nodig zou zijn de vrachtwagens te in- of te ontschepen in achteruitgang. In Oostende zouden deze schepen aanleggen met de boeg, in Dover met het hek tegen de ontschepingsbruggen. Om deze vaartuigen te kunnen behandelen moesten de walinstallaties te Oostende aangepast worden, t.t.z. een nieuwe landingsbrug (ofte "carferrybrug") bouwen voorzien van voertuigen met een toegelaten gewicht van 40 ton en meer, om mogelijks latere verkeersreglementswijzigingen op te vangen en om "speciaal vervoer" toe te laten (grotere afmetingen en gewicht, verdeeld over meerdere assen en wielen).

In 1969 werd de bouw aangevat van een tweede ontschepingsbrug te Oostende ten behoeve van het Zeewezen. Principieel ontworpen door de technische diensten van het Bestuur van het Zeewezen en wat het waterbouwkundig gedeelte betreft door de Dienst der Kust van Openbare Werken. Het waterbouwkundig gedeelte van de installatie werd uitgevoerd door N.V. Sotrahay uit Brussel. De staalbouw en de mechanismen werden gerealiseerd door La Brugeoise et Nivelles, afdeling Nijvel. De brug werd in juni 1971 in gebruik genomen. Zie fig. nr. 213 (7).

De installatie werd gebouwd langsheen het Carferrygebouw (post 6). Om het op- en afrijden mogelijk te maken werd een platform gebouwd in de toegangseul van de Visserskreek (zie fig. nrs. 214 en 216). Deze opstelling vernauwde de toegang tot de sluis van de oude handelsdokken aanzienlijk. Doch deze dokken werden sinds toen geruime tijd slechts gebruikt als jachthaven, zodat de uitstolping enkel geringe hinder bracht.

VERWIJZINGEN

- (1) Carferrybrug, zie De Plate, "Metamorf.....", blz. 2006-83 en blz. 2006-120/121.
- (2) Stoombotenkaai, zie De Plate, "Metamorf.....", blz. 2007-122, fig. nr. 140.
- (3) Situering Stoombotenkaai/Londen-Istanbulkaai/carferrybrug/Loodswezengebouw, zie fig. nr. 210.
- (4) Portaalkraan: is een havenkraan, bestaande uit een portaalconstructie, waarvan de ene poot over een rail op de kaaimuur en de andere poot over een rail op het eigenlijk kaaiterrein rust.. Op het portaal de eigenlijke hijskraan. De portaalkraan bedient de ganse lengte van de kaai. Zie fig. nr. 211.
- (5) "Prinses Josephine-Charlotte", "Artevelde", "Koningin Fabiola" en "Roi Baudouin", in 1968 vervoegd door de "Princesse Astrid".
- (6) Er bleef echter het nadeel dat de carferries slechts een hekdeur (achterschip) hadden en de vrachtwagens in achteruitgang moesten ingescheept worden, wat veel tijd vergde. Ze konden dan in vooruitgang ontscheept worden. Dergelijke werkwijze bracht veel tijdverlies en ook irritatie bij minder bedreven chauffeurs. Zodat het een negatief marktagument was om de klanten voor vrachtvervoer op de Oostende-Doverlijn aan te trekken.
Wat specifiek het vrachtvervoer aanging, waren het niet alleen slechts vrachtwagens met chauffeur die verscheept werden, doch ook opleggers zonder trekker. De trekker zette de geladen, of lege, oplegger af op de terminus van de carferries en verdween terug om ander vervoer te verrichten. De oplegger werd dan door een terminaltrekker, ook genoemd "ro-ro trekker", van de rederij of havenschap, of stevedores, aan boord gebracht en daar op de aangewezen plaats afgezet. Aan de andere zijde van het Kanaal, in de bestemmingshaven, werd de oplegger ontscheept door de rederij of terminaluitbater, en opgesteld op een wachterrein, waar het later opgehaald werd door een vervoeronderneming voor het slepen, rijden, naar de uiteindelijke eindbestemming. Dergelijke opleggers werden, en worden, in het maritiem milieu bestempeld als "drops", Engels voor "laten vallen", of zachter gezegd: "neerzetten" (zie fig. nr. 212).
Vanaf 1968 werden sporadisch dergelijke drops verscheept op de Oostende-Doverlijn. Men moest beroep doen op een plaatselijke vervoeronderneming (Bollenberg) om met een trekker de drops te verhandelen. In 1982 werden door de R.M.T. twee specifieke terminaltrekkers van het merk DAF aangekocht, (later uitgebreid tot een vloot van zes).
- (7) Bij het ontwerp van de installatie, (carferrybrug 2), werd uitgegaan van een ander principep dan deze van de eerste ontschepingsbrug (carferrybrug 1). Waar bij brug 1 de brug afsteunde op het schip werd bij brug 2 de brug opgehangen in kabels, en deze namen de lasten van de voertuigen op de brug op. De brug werd niet meer afgesteund op het schip. De verbinding brug/schip werd gemaakt door een hydraulisch bewogen valreep, die scharnierend aan de brug opgelegd werd op het schip. Valreep, in het vakjargon "link-span" genoemd. De brug kon drie voertuigen van 40 ton gewicht, gelijktijdig, op één rij, toelaten. Of één enkel voertuig van 60 ton (speciaal vervoer).

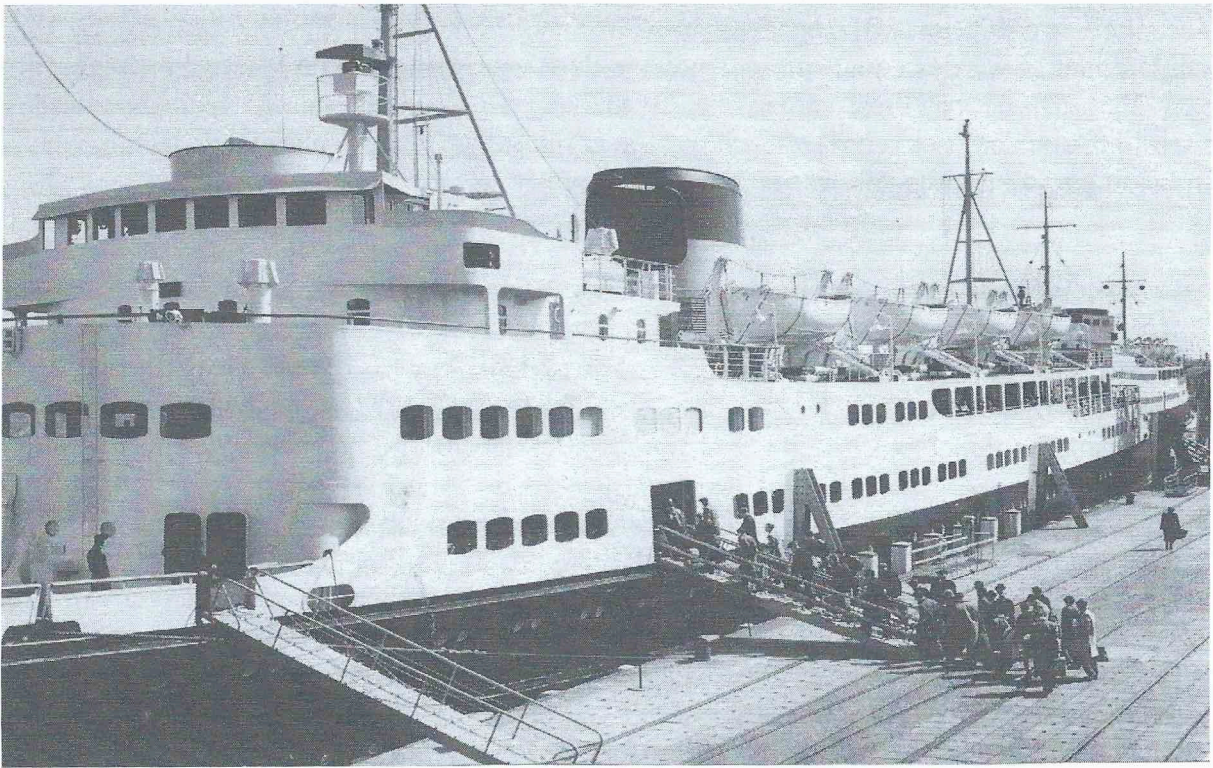


Fig. nr. 208. Haven Oostende, 1958. Inscheping van de passagiers aan boord van de pakketboot m.s. Koningin Elisabeth, aangemeerd aan de Pakketbotenkaai. Bemerkt de drie aangeslagen loopplanken, ofte: "gangways". Op het voordek de gangway voor de bemanning en personen aanverwant aan de dienst. De middelste voor de inscheping van de passagiers, hier op C-dek, (functie van de tijstand). Op het achterschip, zichtbaar achter het verhoogd wrijfhout, een gangway ten behoeve van het inschepen van reisgoed, post en scheepsvoorraad, (o.m. voor de restauratie en de tax-vrije goederen voor "de shop", (duty-free).

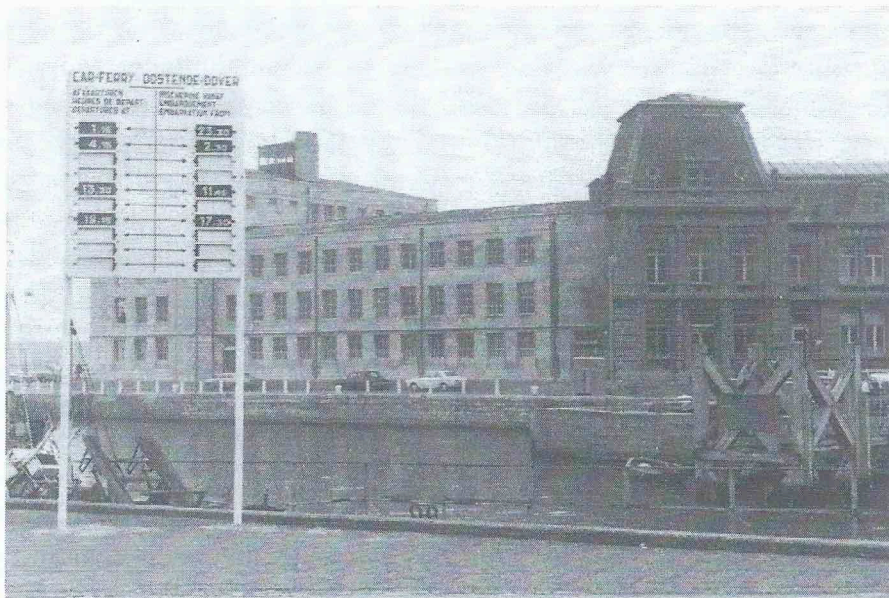


Fig. nr. 209. Haven van Oostende, 1966. Het handmatig bediend afvaartbord van de carferry Oostende-Dover, met inschepings- en afvaarten. Er waren vier afvaarten per etmaal. Men kon inschepen vanaf 1 uur en 45 minuten voor de afvaart. Het bord stond opgesteld op de oever van de Visserskreek aan de ingang van het carferryterrein. In de achtergrond het Zeewezengebouw, rechts het sorteercentrum van de Posterijen. Voorgrond de Visserskreek met de gigantische aanlegsteiger van de "vedette" van het Zeewezen, toen al niet meer gebruikt.

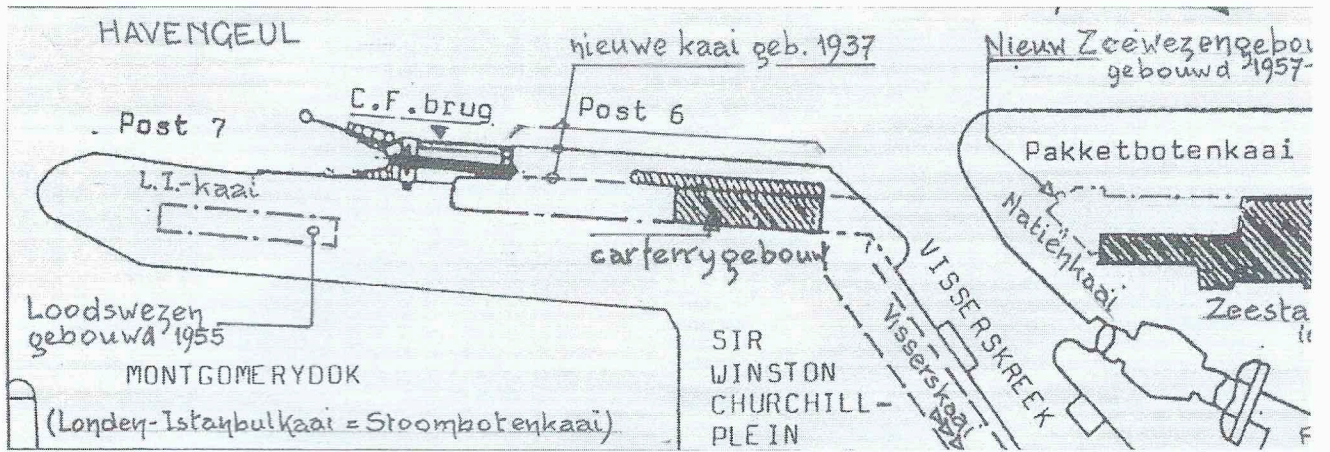


Fig. nr. 210. Haven Oostende, 1953. situering van het carferrygebouw en carferrybrug 1.

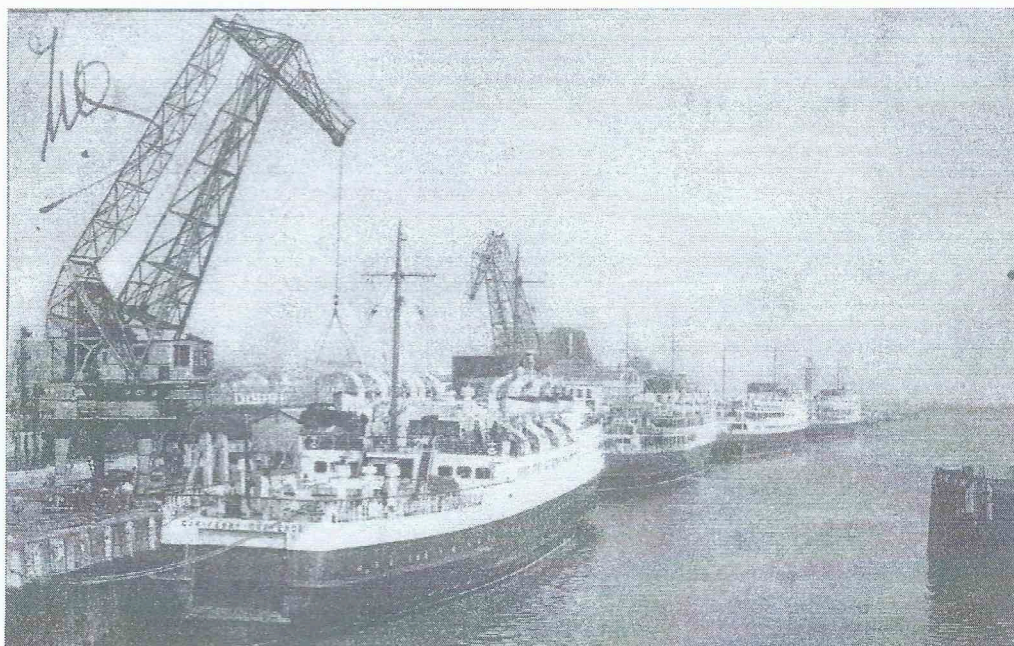


Fig. nr. 211. Haven Oostende, 1950. Zicht op de pakketbotenkaai met het m.s. "Car Ferry" (later herdoopt in "Prinses Josephine-Charlotte"), gemeerd aan post 4, aan posten 3, 2 en 1 telkens een pakketboot. Een portaalkraan, 6t scheept een auto in. Een enig schitterend zicht, 4 schepen in lijn, een zicht dat sinds 1980 niet meer voorkomt.

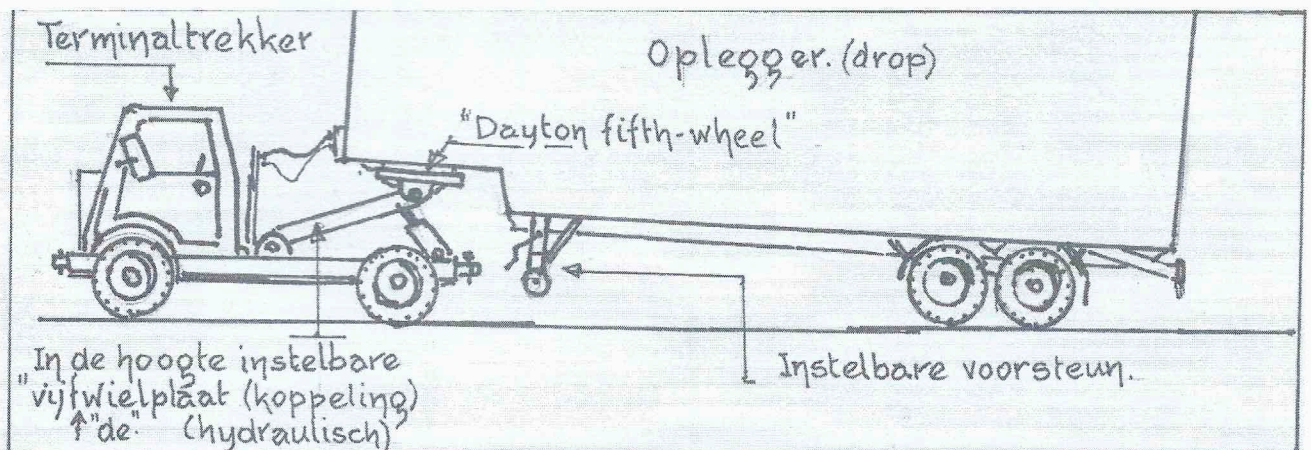


Fig. nr. 212. Schema van een "drop" gekoppeld aan een terminaltrekker.

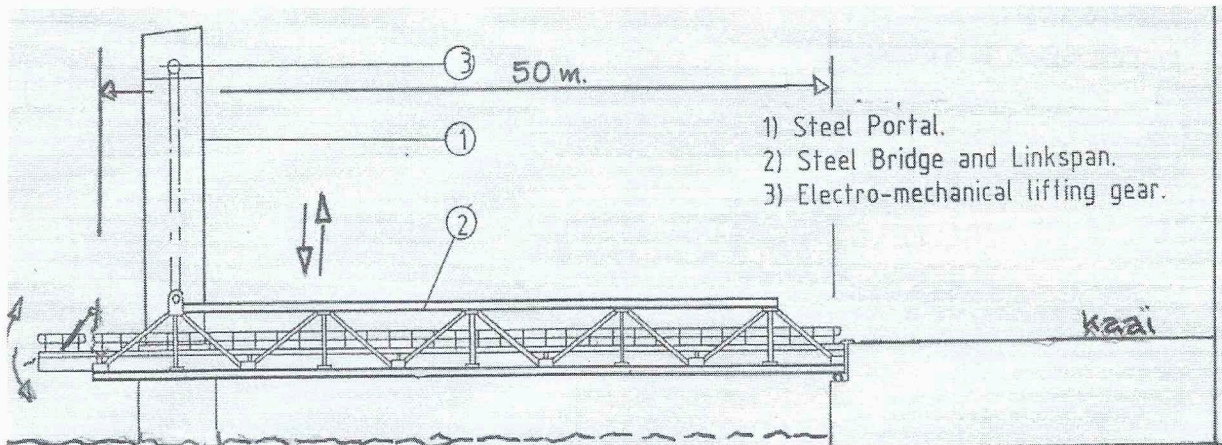


Fig. nr. 213. Haven Oostende, 1971. Schema van carferrybrug 2.

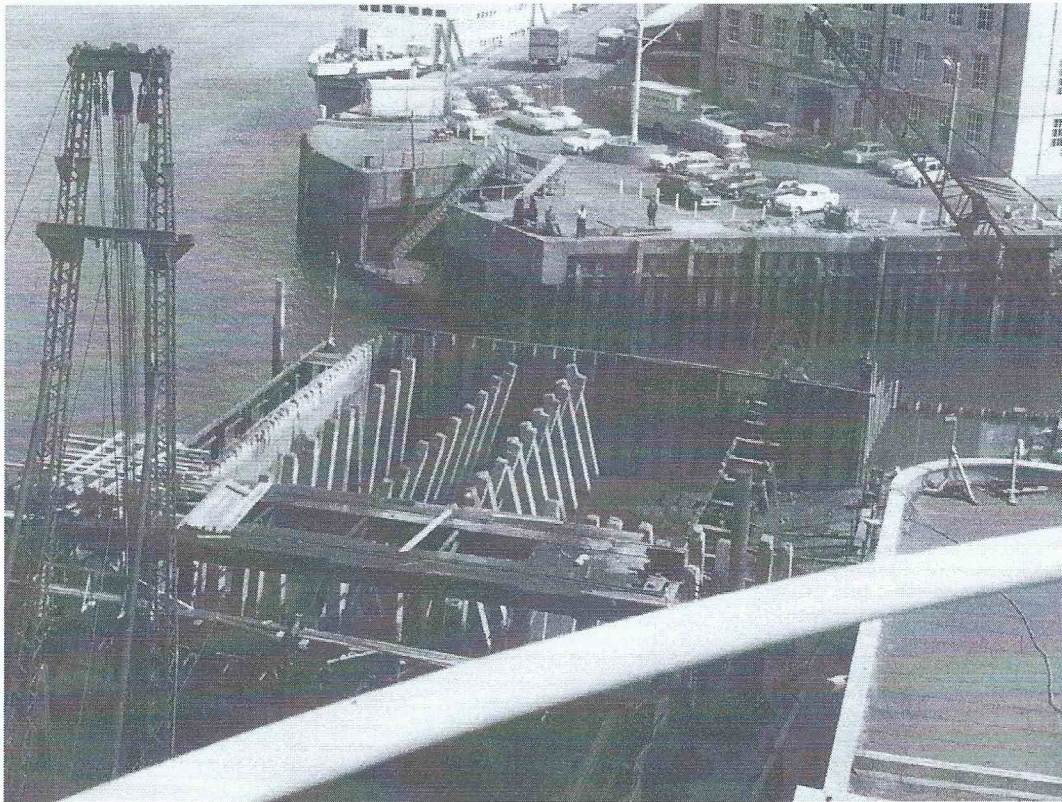


Fig. nr. 214. Haven Oostende, 1969. Bouw van het platform, landhoofd voor carferrybrug 2, in de Visserskreek. Bemerkt de nog resterende nauwe toegang tot de kreek en de sluisen van de oude handelsdokken (nu Mercator Jachtdok). Achtergrond het Zeewezengebouw aan de Natiënkaai.

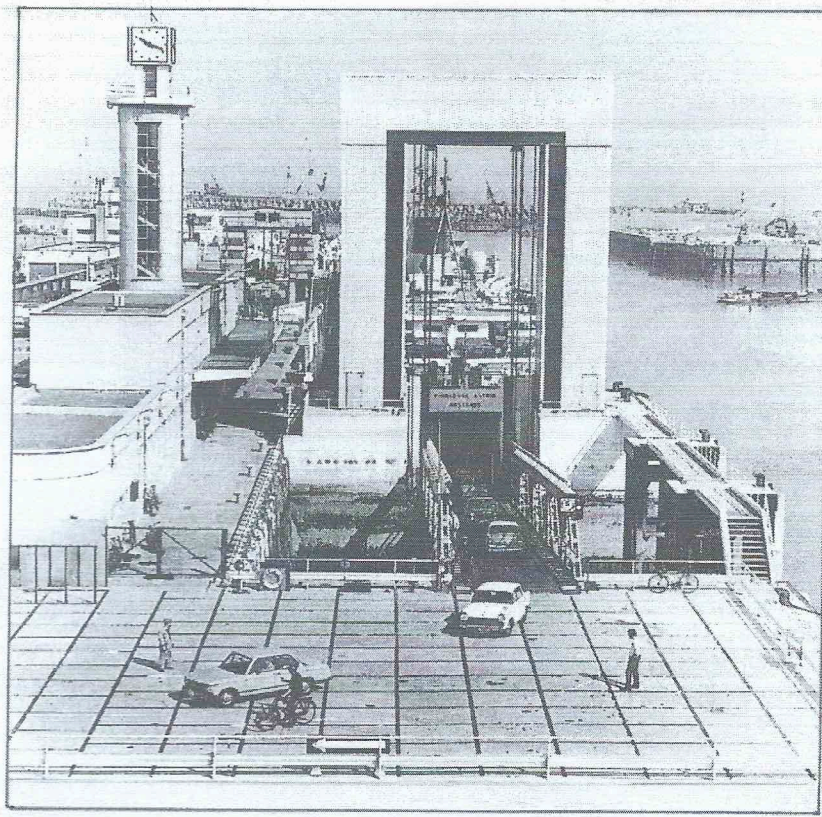


Fig. nr. 215. Haven Oostende, 1971. Carferrybrug 2, ontschepping van voertuigen uit het m.s. Princesse Astrid. Op de voorgrond het landhoofd, gedeeltelijk gebouwd in de monding van de Visserskreek. Links het Carferrygebouw.



Fig. nr. 216. Haven Oostende, 1969. Het beperkt parkeerterrein voor de carferryterminal aan de Visserskreek/Visserskaai. Uiterst links de sluis van de oude handelsdokken. Aan het uiteinde van de Visserskreek (vulgo: "strontgat" om reden van de stadsriolering die zich aldaar stortte in de havengeul) het verblijf van de sluisnechten, gekoppeld aan een openbare urinoir. Achtergrond de "stedelijke vak- en hotelschool."



Fig. nr. 217. Haven Oostende, 1960. De toegang tot het carferrygebouw



Fig. nr. 218. Haven Oostende, 1968. De ingang tot de carferry-terminal en het parkeerterrein gezien vanaf de Visserskaai. Let op het bord "HARWICH" boven de inrit, dit omdat in 1968 een verbinding was ingelegd naar Harwich (doch werd in 1974 opgeheven.)