

De Pakketbotenkaai: van “Batterie de la Débarcadère” tot “Cruisekaai”, (deel 11).

In 1969 had de Oostende-Doverlijn (toen was de R.M.T. nog niet ingesteld) 5 carferries , 6 pakketboten en 1 vrachtschip in bedrijf (1).

In 1969 vervoerde de lijn 1.952.439 passagiers, 220.592 personenwagens, 6.626 caravans en 385 handelsvoertuigen.

Tijdens het zomerseizoen waren er acht dagelijkse carferrydiensten tussen Oostende en Dover en één naar Harwich (Parkeston quay) (2).. Daarnaast waren er tijdens de week 4 pakketbootdiensten naar Dover en op de weekeinden (vrijdag tot maandag) werden deze diensten ontdubbeld. Dit voornamelijk om de vloed van reizigers van de Britse reisagentschappen, zoals Cosmos, te vervoeren, (die dan o.m. met reïsbussen naar verdere zuidere toeristische oorden werden vervoerd, (o.m. Italië en Spanje) (3).

Dit bracht op piekdagen een enorme vloed van reizigers en auto's naar Oostende, met inbegrip van lange rijen reïsbussen die er hun lading toeristen opwachtten voor verder vervoer, (hier ligt het ontstaan en bloei van de grote busmaatschappij West Belgium Coach Company en Sun-air).

Zo mag je stellen dat op bepaalde tijdstippen van de dag en nacht zowat meer dan 250 voertuigen per uur Oostende doorkruisten, van en naar het carferrystation, of om een actueler woord te gebruiken: carferryterminal. Waarvan meer dan helft moesten opgevangen worden, om te wachten op inscheping, op het “carferryterrein” aan de Visserskaai. Dit terrein was voor de grote toevloed van voertuigen behoorlijk te klein. Daar men zowat 1.500 strekkende meters voertuigen moest kunnen opstellen, zonder rekening te houden met de voertuigen die te vroeg voor hun “booking” in Oostende aankwamen.

Dit bracht met zich dat dringende maatregelen moesten getroffen worden om het verkeersinfarct aan het zeestation Oostende-kaai en op de Visserskaai op te lossen. Tevens waren er grote moeilijkheden om een betere economische uitbating te verwezelijken wegens de ruimtelijke scheiding en spreiding van de Pakketbotenkaai en het carferrystation, fysisch gescheiden door de Visserskreek.

In een overeenkomst tussen Openbare Werken, het stadsbestuur van Oostende en het Zeewezen werd een gedurfd plan opgemaakt en uitgevoerd dat aan vele eisen voldeed en een oplossing bracht voor vele problemen. Er werd teruggegrepen naar een aantal oude voorontwerpen, o.m. één uit 1934 waarbij de Visserskreek en de oude handelsdokken, met inbegrip van de “derde bassin” (met de scheepswerven), zouden gedempt worden en een autosnelweg zou aangelegd worden op de gedempte watervlakken en een snelwegterminus met carferrystation zou aangelegd worden op de site van de oude vismijn, de “Cierk”. Hierbij zou ook het schuïldok (Montgomerydok) gedeeltelijk omgevormd worden tot jachthaven met eigen zeeluis.

Het uiteindelijke aangenomen ontwerp van de omvorming was niet zo drastisch: de oude handelsdokken, (eerste en tweede “bassins”) bleven behouden, het derde dok was al een twee decennia geleden gedempt.

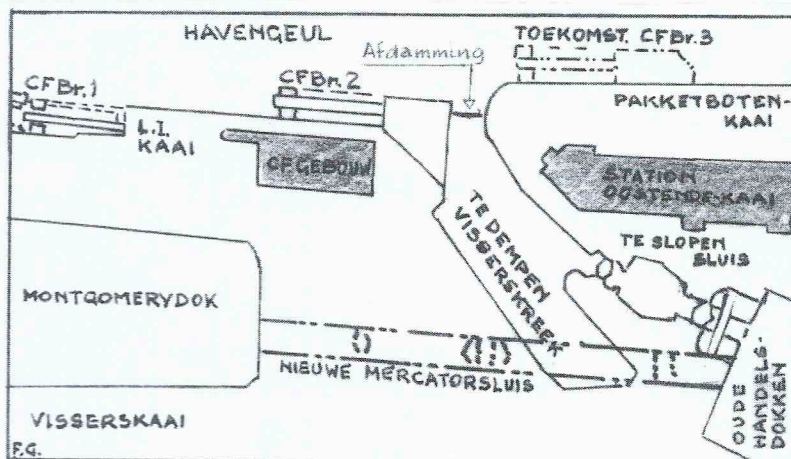


Fig. nr. 219. Haven Oostende, 1971. Overzichtstekening van de werken voor de bouw van de Mercator-sluis en het vormen van uitbreiding carferryterminal en stationsplein.

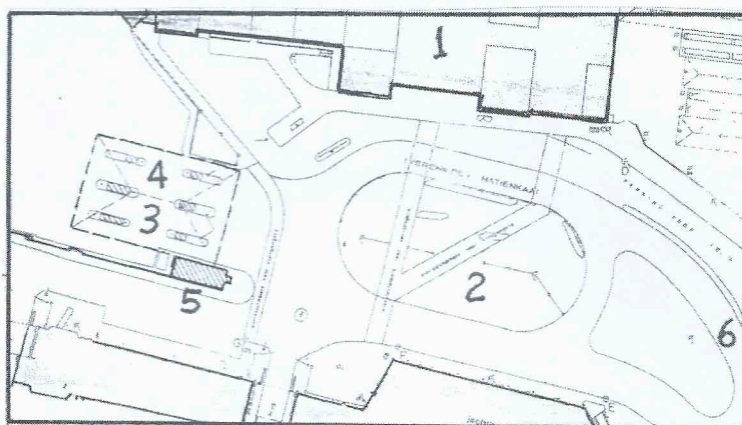


Fig. nr. 220. Haven Oostende, 1971-1974. Het heraangelegd stationsplein (rondplein), in- en uitrit carferryterminal en aansluiting op de Leopold III-laan.  
 1. Zeestation; 2. stationsplein; 3. in- en uitrit carferryterminal; 4. In- en uit controleposten carferryterminal; 5. info- en verkoopskantoor (onder luifel); 6. Leopold III-laan

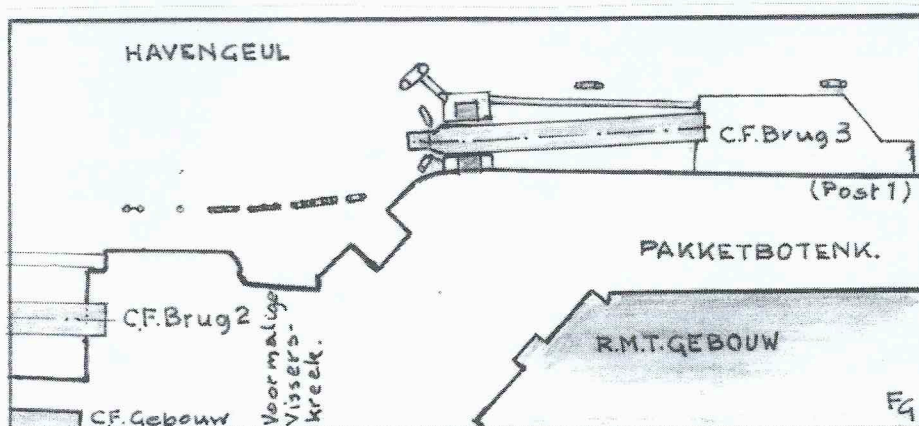
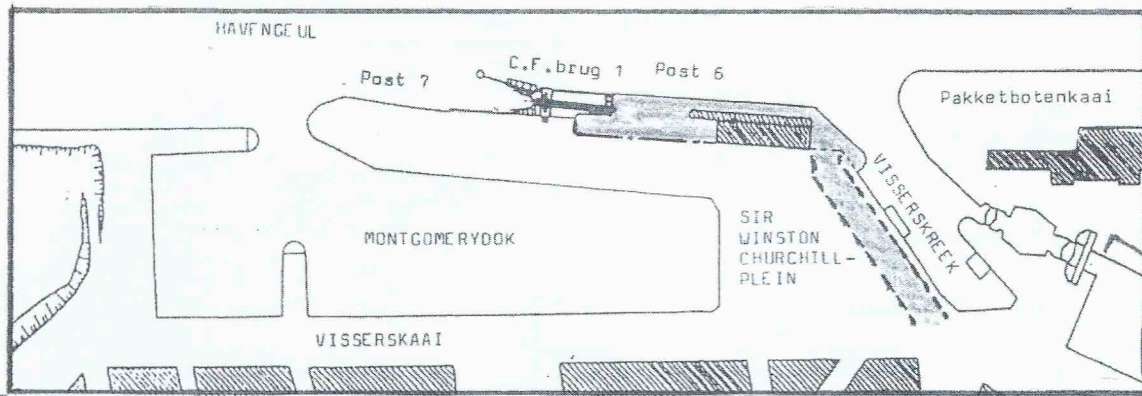
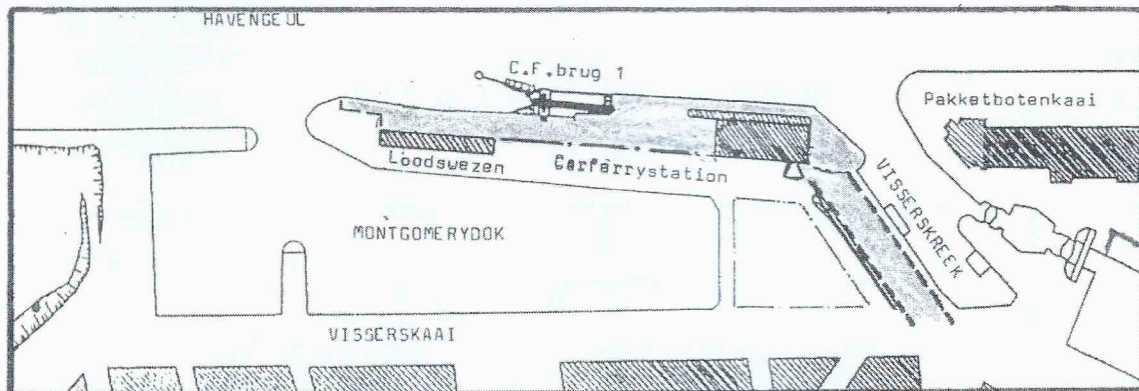


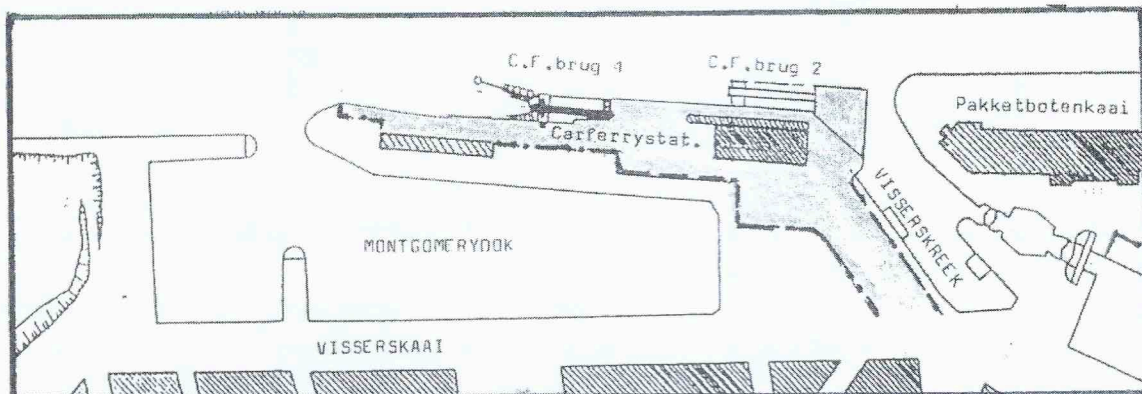
Fig. nr. 221. Haven Oostende, 1973. Carferrybrug 3, op de voormalige post 1 van de Pakketbotenkaai



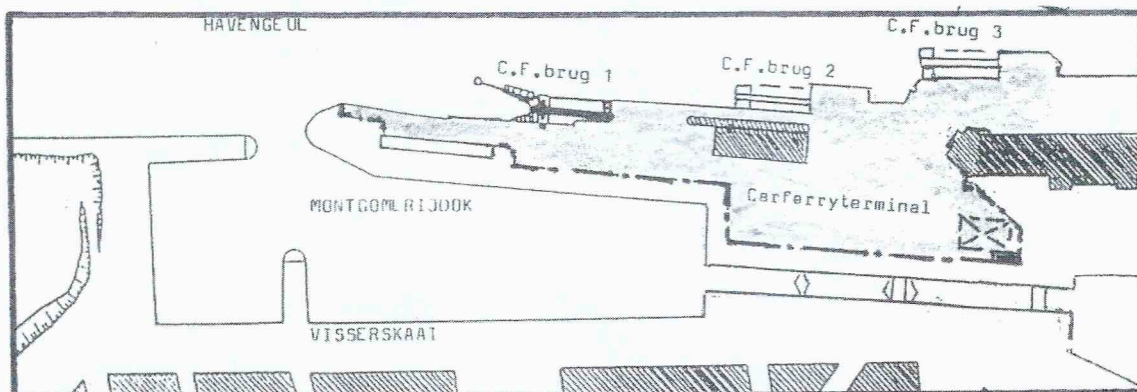
1953



1959



1969



1976

F4

Fig. nr. 222. Haven Oostende. Evolutie carferryterminal 1953 - 1976.

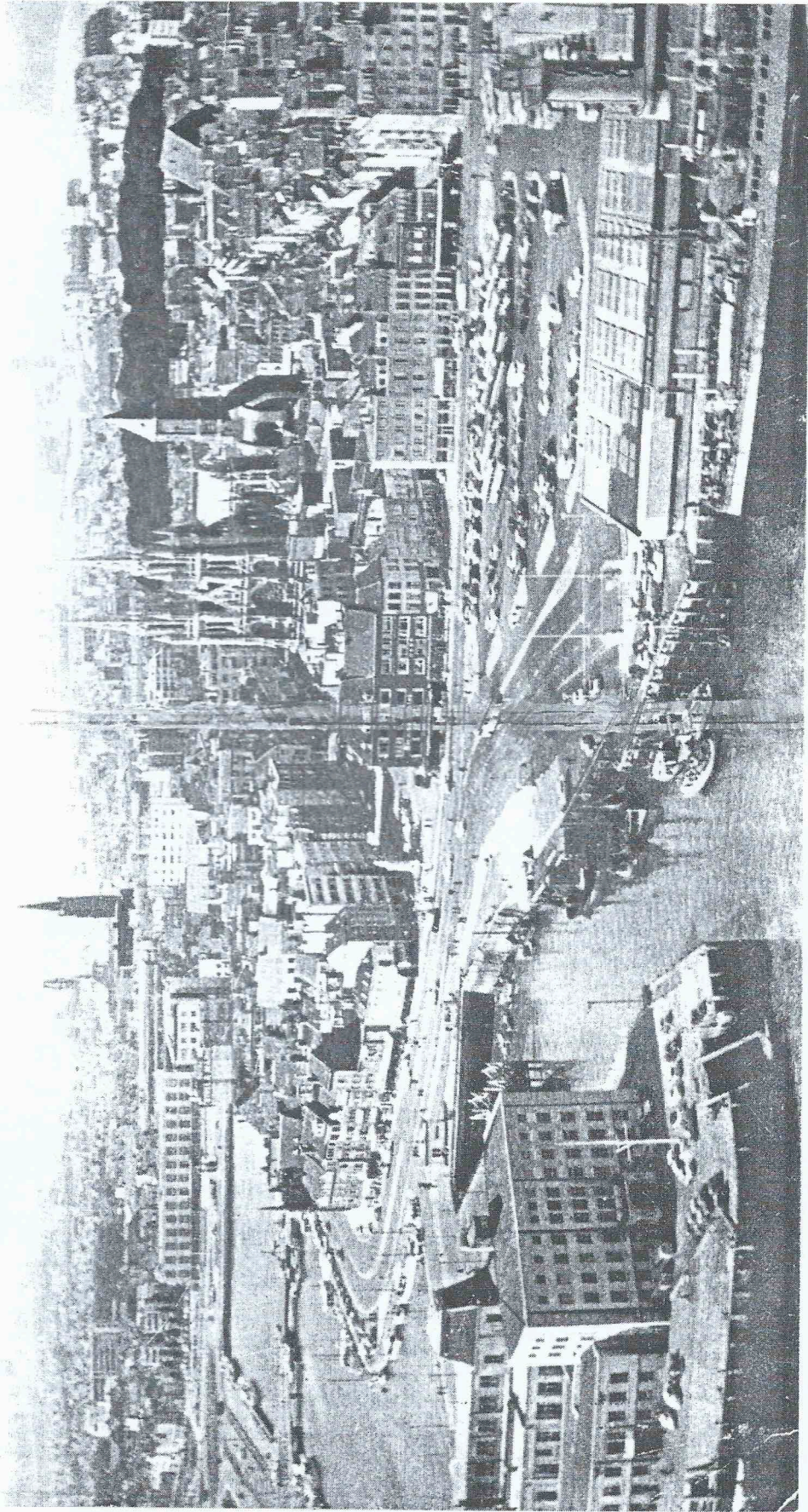


Fig. nr. 223. Haven Oostende, 1965. Zicht op de Pakketbotenkaai, Visserskreek (met het visserijonderzoekingsvaartuig "Hinders", Watson reddingsboot van Oostende en enkele vissersvaartuigen), carferrystation en de carferry "Prinses Josephine-Charlotte". Achtergrond: de Visserskaai met openbare parking, de inrit van de carferryterminal en de Vindictivelaan.

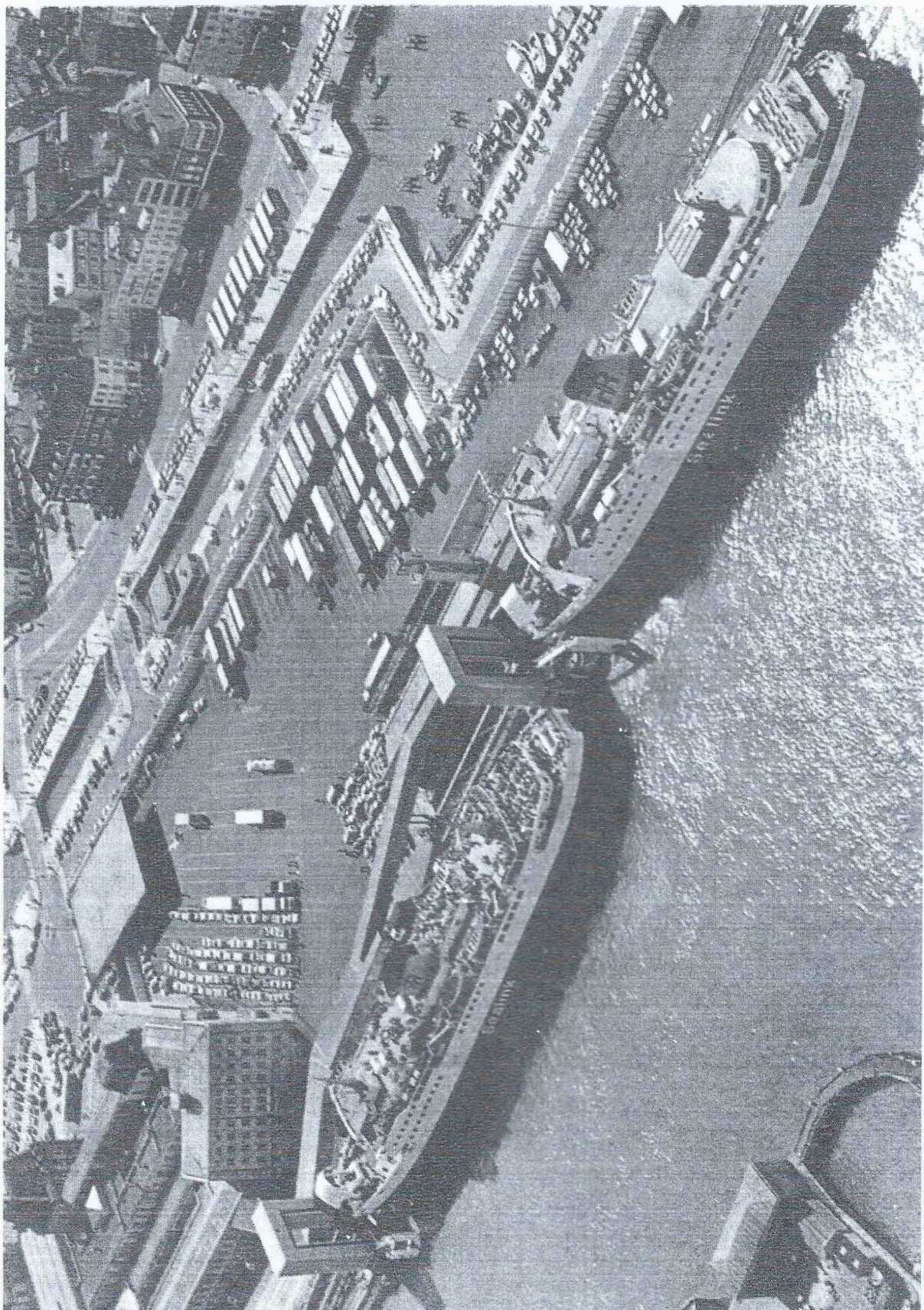


Fig. nr. 224. Haven Oostende, 1977. Zicht op de carferryterminal na de ingrijpende infrastructuur- en waterbouwkundige werken, o.m. de nieuwe Mercatorsluis. Vergelijk met fig. nr. 223, de toestand vóór de ingrijpende werken. Aangemeerd: twee "M.P.-schepen", de "Prins Philippe" (aan brug 3) en de "Prinses Maria-Esmeralda" (aan brug 2). Bemerkt de recent gebouwde passagierskoker en de talrijke "drops" in de noord-westelijke hoek van het terrein. Rechtsboven de luifel aan de in- en uitrit.

In principie bracht het ontwerp een oplossing voor vele eisen:

- 1). eenmaken van de twee exploitatiezones van het Zeewezen, de Pakketbotenkaai en het carferrystation,
- 2). meer ruimte voor de uitbouw van de carferryterminal,
- 3). het verkeer naar en vanuit de carferryterminal weghouden uit de stad vanaf het rondpunt aan het stadhuis (Vuurkruisenplein),
- 4). voor vaartuigen een gemakkelijker toegang tot de jachthaven in de oude handelsdokken (Mercator jachthaven),
- 5). het verbeteren van de bereikbaarheid vanuit de stad van het spoorwegstation Oostende-Kaai.
- 6). de verkeerssituatie op het stationsplein aanzienlijk versoepelen.

Het ontwerp bestond in hoofdzaak uit:

- 1). het afsluiten van de monding van de Visserskreek aan de havengeul,
- 2). het dempen van de Visserskreek en aanpassing van de lozing van de afvalwateren van de stad in de havengeul,
- 3). het bouwen van een nieuwe schutsluis tussen het Montgomerydok en de oude handelsdokken (Mercator Jachthaven), met een boven- en beneden wegbrug,
- 4). het herinrichten van een te vergroten stationsplein, met in- en uitrit voor de nieuwe carferryterminal, het realiseren van een viervaks wegverbinding met het Vuurkruisenplein,
- 5). het aanleggen van een omheinde carferryterminal, met in-en uitrit aan het nieuw stationsplein, het bouwen van een controleluifel met info-en verkoopskantoor, (zie fig. nr. 220)
- 6). het aanpassen van de Visserskaai aan de nieuwe situatie.

Na goedkeuring door de hogere overheden werden de werken gestart in 1971 en waren volledig uitgevoerd, op details na, in 1976. (zie fig. nr. 219).

Met deze omvangrijke ingreep in het stads- en havenbeeld, verdween het enig overblijvend deel van de 17de-eeuwse haven van Oostende, de Visserskreek, het eerste handelsdok van de haven van Oostende. Hier ook meerden in de 18de eeuw de Indiavaarders van de Oostendse Compagnie aan om hun vrachten te in- of ontschepen. Op de kaai van deze dok waren de pakhuizen van de Compagnie (later Rijksdepot) gelegen (4) (5).

Onderwijl werd in 1971 de Regie voor Maritiem Transport opgericht die de pakketboten en carferry-exploitatie van het Bestuur van het Zeewezen overnam (6).

Echter had het Zeewezen in 1970 een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met de Britse spoorwegen (British Rail), de Franse spoorwegen (SNCF) en de Stoomvaart Maatschappij Zeeland (Hoek van Hollandlijn) waarbij hun onderscheidelijke scheepvaartlijnen onder de algemene noemer "SEALINK" zouden uitgebaat worden.

In de overeenkomst met British Rail (die vroeger steeds de agent geweest was in het Verenigd Koninkrijk van de Oostende-Doverlijn) werd o.m. bepaald dat vanaf de zomer van 1972, de Britten twee nachtelijke overvaarten tussen Oostende en Folkestone, en vice-versa, zouden verzekeren, (15% van de overvaarten tussen Oostende en Engeland). Hiertoe bestelde British Rail twee "multi-purpose" schepen bij een Franse scheepswerf: de "Horsa" en "Hengist".

Daarenboven werd door het Zeewezen, in aansluiting met de nieuwe doelstelling om te participeren in het trans-Kanaal vrachtvervoer, een bestelling geplaatst bij Boelwerf te Temse voor de bouw van twee zogenaamde “multi-purpose schepen”, die de functie van pakketboot en carferry geschikt voor vrachtvervoer combineerden. Deze twee schepen werden respectievelijk in dienst genomen op 16 juli 1973 en 25 juni 1974. Om deze was de bouw van een derde carferrybrug geen overdadige luxe.

In 1972-1973 werd een derde carferrybrug gebouwd aan post 1 van de Pakketbotenkaai., met aanlegplaats voor het schip aan de afdamming van de Visserskreek, (zie fig. nr. 221). De bouw van de brug was noodzakelijk om bij de toekomstige indienstneming van de nieuw “multi-purpose schepen” over voldoende brugcapaciteit te beschikken om de dienst in alle bedrijfsomstandigheden te kunnen vervullen. Carferrybrug 1 voldeed niet meer aan de vereisten van de dienst daar ze slechts marginaal geschikt was voor voertuigen met een maximum gewicht van 32 ton. Het aanbod op de vrachtmarkt bestond grotendeels uit voertuigen met een TTG (Totaal Toegelaten Gewicht) van 40 en 42 ton, (Continental en Britse norm). Ook de carferries “Roi Baudouin” en “Princesse Astrid”, naast de M.P.-schepen, konden een beperkt aantal dergelijke vrachtvoertuigen opnemen. De drie overige carferries, “Prinses Josephine-Charlotte”, “Artevelde” en “Koningin Fabiola”, konden dat niet (7)..

Brug 1 werd dan ook nog uitsluitend gebruikt door de drie laatst vermelde schepen.

De nieuwe brug was qua opvatting identiek aan brug 2, doch had een groter maximum toegelaten gewicht op de brug, namelijk 240 ton. Dit werd specifiek voorzien voor het verschepen van voertuigen onder het regime “uitzonderlijk vervoer”, (dit op het vlak van gewicht, totale lengte, breedte en hoogte).

Om het verschepen van vrachtwagens en “drops” (en ook invoer van “sta-caravans”) commercieel en administratief te begeleiden werd in 1972 door de R.M.T. in samenwerking met de Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats (filiaal van de N.M.B.S.) een vrachtagentschap, “Ostend Freight Lines”, opgericht. Het agentschap trad op als bevrachter en dedouaneringskantoor voor de R.M.T. De diensten werden gehuisvest in het Carferrygebouw.

In 1974 werden door de R.M.T. 2.200.000 passagiers en 315.000 voertuigen vervoerd.

Tijdens de drukke periodes van het jaar waren er per etmaal:

- 8 afvaarten naar Dover Eastern Docks (8),
- 8 afvaarten naar Dover Western Docks
- 2 afvaarten naar Folkestone.

## VERWIJZINGEN

- (1) Carferries: Prinses Josephine-Charlotte, Artevelde, Koningin Fabiola, Roi Baudouin, Princesse Astrid.  
Pakketboten: Koning Albert, Prince Philippe (ii), Roi Léopold III, Koningin Elisabeth, Reine Astrid, prinses Paola.  
Vrachtschip: IJzer.
- (2) Ingesteld in 1968, opgeheven in 1973.
- (3) 1.700 passagiers per overtocht waren geen uitzonderingen.  
Daar de waarheid ook rechten heeft, moeten we stellen dat met dat groot aantal passagiers aan boord van veel comfort geen sprake was. Er waren, bijvoorbeeld op het m.s. Koning Albert slechts 441 vaste zitplaatsen in verwarmde en beschutte lokalen of op dek, (dit met inbegrip van de vaste zitplaatsen in het restaurant - 118 plaatsen – de snackbar en de bar).

Daarnaast waren er 192 ligplaatsen in de onderdekse, schaars verlichte "rustsalons" (niet aantrekkelijk wanneer je niet zeeziek bent).

Benevens deze waren er 23 tweepersoons hutten tegen extra prijs. Tenslotte, waren er 200 opplooibare "deck chairs" en "Deauville stoelen" gratis beschikbaar. De passagiers die geen zitplaats konden "bemachtigen", moesten staan, leunen of liggen op quasi open dekken.

Voorwaar, geen goed vooruitzicht voor een overtocht van 3 uur en 45 minuten, als alles goed ging. Vandaar dat er in de Britse populaire sensatiepers, de "tabloids", gesproken werd van "cattle ships", "veeboten".

Trouwens, de standaard van comfort was niet beter op de Britse en Franse pakketboten, eigenlijk nog minder.

De schepen waren gewoon niet ontworpen voor dit soort "massatoerisme".

Het Bestuur van het Zeewezen (in hoofdzaak de Zeegroep der kust), was zich bewust van het probleem. Vanaf de nieuwe pakketboot "Prinses Paola" werd aan de comforteisen ruim voldaan.

Vergaande ombouwwerken werden ook uitgevoerd op de "Reine Astrid" en "Koningin Fabiola".

Nota: de schepen hadden een veiligheidscertificaat voor het vervoer van 1.700 passagiers, overeenkomstig de voorschriften van de IMO, "Safety of Life at Sea".

(4) Zie: *Metamorfose* ..... , deel 8, blz. 2006-170 en fig. nr. 73 en blz. 2006-175; deel 13, blz. 2007-122, fig. nr. 104.

(5) Bij graafwerken voor de bouw van de Mercatorsluis werden veel potscherven opgegraven van aardewerk en andere Oosterse zaken. Deze waren afkomstig van ingevoerd aardewerk dat onderweg tussen het Verre Oosten en Oostende, of bij het ontschepen of uitpakken gebroken werd. Deze resten werden gewoon gedumpt in de stadsgracht. Deze gracht lag aan de achterzijde van de pakhuizen van de Oostendse Compagnie die handel dreef met de "Oost". Pakhuizen en gracht lagen op de site van de Mercatorsluis

(6) Verdere details hierover vallen buiten het kader van onderhavige artikelenreeks.

(7) Het voertuigendek (garagedek) was niet ontworpen voor dergelijke zware voertuigen, de dekken waren niet sterk genoeg.

(8) Zie ook: F. Gevaert, *Het einde van een era*, De Plate, jg. 1993, 93/p 5-13.

F. Gevaert, *Dover nostalgie*, De Plate, jg. 1994, 94/p.54-64.

---

## MONUMENTEN, BEELDEN & GEDENKPLATEN IN OOSTENDE

door **Norbert HOSTYN**

### CLXV – LIBERATION OF SPIRIT

#### *Manitobalaan*

Kunstenares : Mia Moreaux

Sculptuur geplaatst in het kader van de actie "Wijk in Beweging", ter gelegenheid van de renovatie van een aantal straten in de "Meiboom"-buurt. Kostprijs : 15.000 euro.

Het beeld is een allusie op de bevrijding van de stad door Canadese troepen, nl. de Manitoba Dragoons.

Het stelt aan de ene zijde een ontluikende bloem voor en aan de andere zijde een lachende figuur. Het beeld werd in juni 2011 ingehuldigd.

Mia Moreaux (pseudoniem) is van geboorte Oostendse. Ze kreeg haar opleiding aan de Oostendse Academie bij oa. Gustaaf Sorel. Ze is zowel kunstschilderes, beeldhouwster als juwelenontwerpster.

Literatuur :

Het Laatste Nieuws, 21 juni 2011.