

De Pakketbotenkaai, van "Batterie de la Debarcadère" tot "Cruisekaai" (deel 1).

Ieder van ons die het eerste decennium na de wereldtentoonstelling van '58 te Oostende of omgeving hebben medegemaakt, herinneren zich nog de aanblik van de haven van Oostende, gezien vanaf de de Smet de Naeyerbrug. Links de Pakketbotenkaai met landwaarts het spoorwegstation "Oostende-Kaai", met in de achtergrond het toen nieuw Zeewezengebouw met passagiersterminal. De Pakketbotenkaai strekt zich uit vanaf de brug tot aan het "Slijk- of Str. ntgat", ofte "Visserskreek, zijnde de toegangsgeul tot de zeesluis van de oude Handelsdokken, nu "Mercatorjachtdokken". De Pakketbotenkaai is gevuld met een ganse rij schepen van het "Zeewezen", vulgo: "de Moale", ofte "de Oostende-Doverlijn". Aan post 5, dichtst tegen de brug aan, het vrachtschip "IJzer", vervolgens drie pakketboten afgemeerd aan aanlegposten 4/3, 2 en 1. Verder zeewaarts aan de in- en ontschepingsbrug (carferry-brug) een carferry (autoveerboot). Aan de oosteroever, posten 11 en 12, één of twee pakketboten. Tussen de maanden september en mei zag men altijd de masten en bovenbouw van enkele schepen van het Zeewezen afgemeerd in het Zeewezendok, omvattende steeds een paar maalboten en een carferry. Op zee bevonden zich op het traject Oostende-Dover steeds tot drie schepen van het Zeewezen.

Dit groot aantal schepen moet U niet verwonderen. Vanaf 1958 beschikte men over een vrachtschip ("IJzer"), 7 pakketboten (Prince Baudouin, Prins Albert, Koning Albert, Prince Philippe, Roi Leopold III, Koningin Elisabeth, en Reine Astrid) en 2 carferries (Prinses Josephine-Charlotte en Artevelde). In het Zeewezendok lag ook nog het laatste stoomturbineschip "Prince Charles", die nog kon ingezet worden als reserveschip (verkocht in 1960).

De vloot werd vanaf 1954 sterk uitgebreid in het vooruitzicht van de te verwachten toevloed van passagiers die de wereldtentoonstelling, Expo '58, zouden komen bezoeken.

Parallel met de kaai bemerkt men het feestelijk bevlagd (met o.m. alle provincievlaggen) wandelterras van het "Zeestation" ("de zeestatie"), van waarop men de vertrekkende passagiers kon uitwuiwen of aankomenden verwelkomen.

Over de jaren heen zou de Pakketbotenkaai zich ontwikkelen tot een rij aaneengeregen carferrybruggen, jetfoilterminal en overdekte passagierskokers met mechanische reisgoedrolbanden, strekkende over twee samengevoegde kaaien, de Pakketbotenkaai en London-Istanbulkaai (carferrykaai).

Het opdoeken van de Regie voor Maritiem Transport (Oostende-Doverlijn) heeft de aanblik van de haven vanaf de de Smet de Naeyerbrug totaal gewijzigd. Weg de rijen schepen aan de Pakketbotenkaai, weg de schepen aan de oosteroever, weg twee carferrybruggen en jetfoilterminal.

Pakketbootdiensten, ofte postbotendiensten, tussen Oostende en Groot-Brittannie, zijn reeds vele eeuwen oud, men spreekt zelfs reeds in 1683 van geregelde diensten. In 1818 werd tussen het Koninkrijk der Nederlanden (waartoe het huidige België behoorde) en de Britse regering een overeenkomst gesloten waarbij er twee wekelijkse afvaarten met postboten zouden ingelegd worden tussen Oostende en Dover. Zo ontstond er een regelmatige postbotendienst die een grote vlucht zal kennen en één van de grootste Kanaalverbindingen werd en slechts eindigd met het "ter ziele gaan" van de R.M.T. Alhoewel de poststukken van en naar Groot-Brittannie toen reeds sinds geruime tijd niet meer vervoerd werden met de schepen van de Oostende-Doverlijn.

In de beginjaren legden de postboten toen aan in de toegang van de Visserskreek, toen genaamd de "Vuurschipkaey", aan een houten steiger, (zie o.m. fig. nr 73, M.h.O. deel 8). Op die kaai stond er een wachtlokaal voor de reigers (reizigers?). De houten steiger werd in 1858 vervangen door een constructie in metselwerk, (zie fig. nr. 104, M.h.O. deel 13). De kaai werd alsdan: Stoombotenkaai.

In 1820, onder het bewind van het Koninkrijk der Nederlanden, werd de tijsluis van de Handelsdokken 1, 2 en 3, (die rechtstreeks uitmondde in de havengeul), vervangen door een schutsluis die toegankelijk was vanuit de Visserskreek, (zie fig. nrs. 5 en 6, resp. nrs. 20 en 27, M.h.O. deel 2). Bij deze werken werd een remwerk gebouwd die enerzijds aansloot op de nieuwe schutsluis en anderzijds op een nieuw opgeworpen oeverdijk die de oude tijsluis afsloot, (zie fig. nr. 104, M.h.O. deel 13). Op de oostelijke landtong van de sluis werd een aarden wal opgeworpen waarachter artillerie kon opgesteld worden. (1) De plaats kreeg de naam: "Batterie de la Débarcadère". Op de nieuwe oever van de havengeul werden twee scheepswerven aangelegd, Panesi en Den Duytsche. (zie fig. nr. 148)

In 1865 werd beslist tot het bouwen voor de pakketboten met daarop een zeestation met rechtstreekse spooraansluiting met het spoorwegstation Oostende-Stad. Dit ten behoeve van de internationale treinverbindingen (2).

Tijdens de periode 1866-1871 werd de aarden oever van het oostelijk landhoofd van de sluis van de handelsdokken voorzien van een stenen kaai die het houten remwerk verving. Aansluitend werd aan de havengeul een houten kaai gebouwd waaraan de pakketboten aangemeerd werden. Zo ontstond de Pakketboten kaai, door Openbare Werken genoemd: Westerwal der havengeul.

Het zeestation, opgetrokken in hout (2), was afgebouwd in 1871 en in juni werd het verbindingsspoor met het spoorwegstation Oostende-Stad in gebruik genomen. In 1879 werd het spoorperron van het zeestation voorzien van een overkapping.

In 1887-1889 werd de Pakketbotenkaai verlengd tot aan de Franse sluis, (spuisluis van de Franse spuikom, in de bedding van de Gouweloze kreek). Dit werd mogelijk na het hertraceren van het verbindingskanaal Handelsdokken-Vaart naar Brugge (3)

Dit was ondermeer noodzakelijk daar de pakketboten steeds groter werden en bijgevolg langer. Waardoor er onvoldoende kaailengte beschikbaar was (4).

De nieuwe kaai bestond uit een stenenglooiing waar tegenaan een houten kaai werd gebouwd.

Bij de bouw van de nieuwe haveninstallaties tijdens de periode 1896-1905 werd, na de sloop van de Franse en Militaire sluis, de Pakketbotenkaai verlengd tot aan de nieuwe Demeysluis. De kaai bestond uit een stenen glooiing met aangebouwde houten kaaien, dit voor wat de aanlegposten 1 t/m 4 betreft. Vanaf het uiteinde van post 4 werd er geen houten kaai gebouwd doch een houten vrijstaande aanlegsteiger met aansluiting op de stenen glooiing. De steiger strekte tot aan het landhoofd van de Demeybrug.

Vanaf 1903 werd een nieuw zeestation gebouwd.

---

(1) dergelijke aarden wal werd in 1820 ook opgeworpen tussen de Franse en Militaire sluis.

(2) zie F. Gevaert, Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende, De Plate, jg. 19, nrs. 6-7-8, 1990, blz. 90-174/-220. zie F. Gevaert, Van kreekmonding tot verkeerscentrum, De Plate, jg. 20, blz. 91-325/-332.

(3) ibid, fig. nr. 18, blz 90-201.

(4) bij het oprichten van de Oostende-Doverlijn (Dienst der stoompakketboten) in 1845, bedroeg de lengte van het eerste schip, "Chemin de Fer" geleverd in 1846, 51,40 m (lengte over alles) De "Belgique" gebouwd in 1862, had

een lengte van 51,81 m. De volgende reeks van zeven schepen, de "Louise-Marie klasse", geleverd tijdens de periode 1867-1873, hadden een lengte van 65,27 m. Dit was niet zo een spectaculaire verlenging. Doch de volgende reeks van drie schepen, de "Prince Albert klasse", waarvan de eerste afgeleverd werd in 1886, hadden reeds een lengte van 95,58 m. Wat een verdubbeling was t.o.v. het eerste schip. De "Marie Henriette" in dienst genomen in 1893 had reeds een lengte van 108,16 m. Ter vergelijking: het laatste afgeleverd schip van de O-D lijn, de "Prins Filip", (1991) had een lengte van 163,4 m, meer dan drie keer de lengte van het eerste schip "Chemin de Fer" (later omgedoopt tot "Diamant").

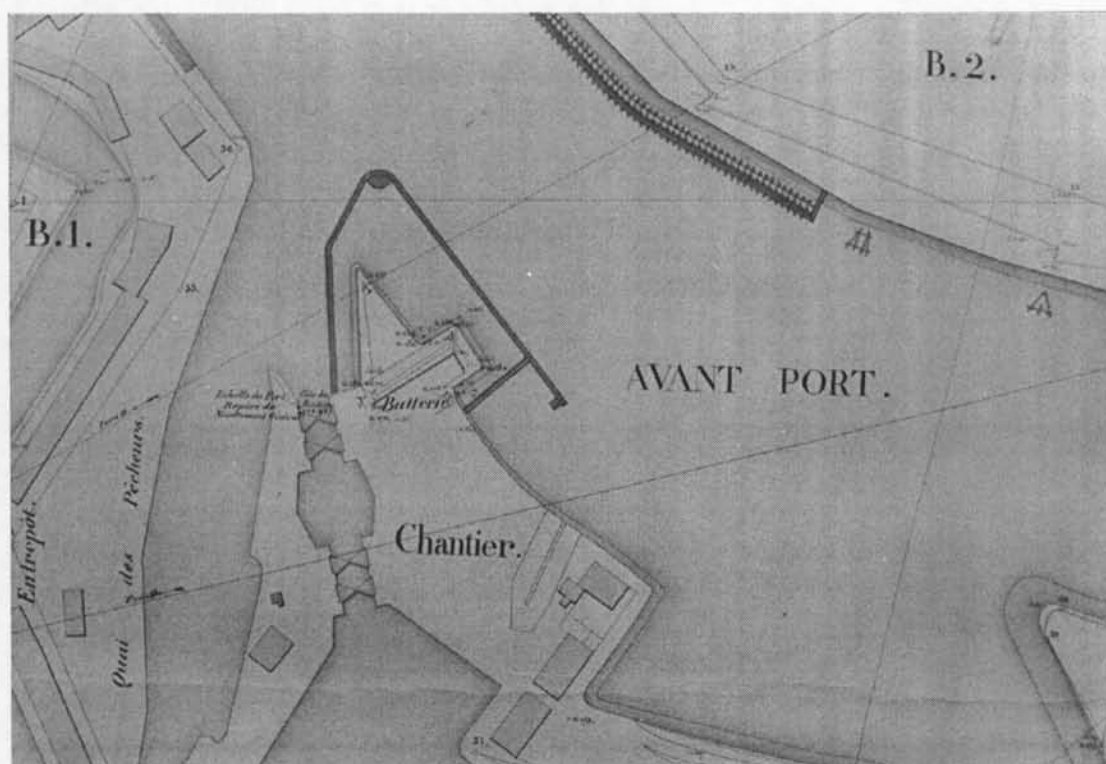


Fig. nr. 147. Haven Oostende, 1858, de Viisserskreek, de "Batterie de la Débarcadère en de havengeul

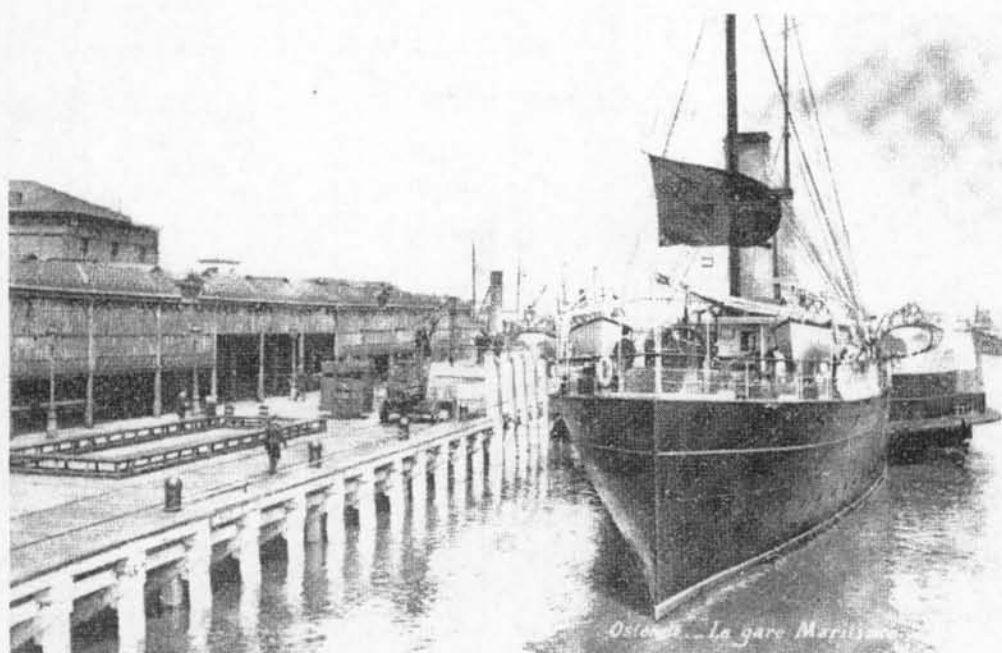


Fig. nr. 149. Haven Oostende, ongeveer 1895. Zicht op de Pakketbotenkaai met links het houten zeestation en de perronluifel. Bemerkt de onderzoektafels van de toldienst, op de kaai in open lucht. Gemeerd aan de kaai het paddelschip "Princesse Josephine" of "Princesse Henriette".

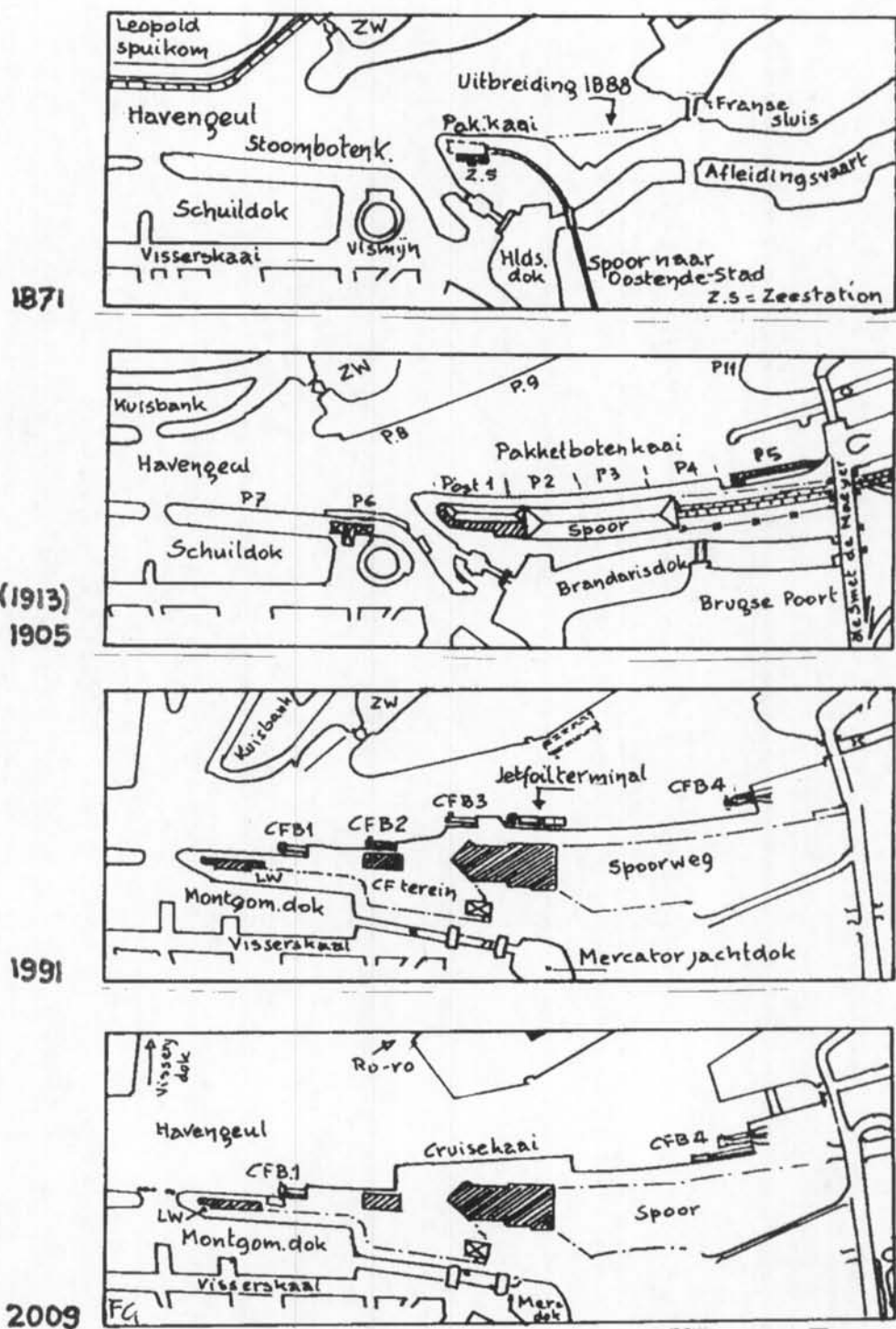


Fig. 148. Haven Oostende. Synoptisch overzicht van de ontwikkeling van de Pakketbotenkaai tijdens de periode 1870 - 2009