

3. Oostende "Ferry-Haven".

Van Lo-Lo tot Ro-Ro.

Ferdinand Govaert.

Door het instellen van de "car-ferry dienst Oostende-Dover" in 1936 met het s.s. "Londen-Istambul", de eerste autoveerboot van het Bestuur van het Zeewezen werd Oostende een "ferry-haven".

In die tijd gingen de schepen die voeren op het Kanaal niet onder de algemene noemer "ferries" zoals nu, doch waren "packet - steamer, "car-ferry" of "train-ferry" naargelang de specifieke functie van het schip.

"Packets" waren maalboten of pakketboten. Dus schepen die passagiers en post vervoerden. Ze namen wel voertuigen mee, maar dan als dekcargo, geladen en gelost door middel van hijskranen. Vandaag zou men dat "Lo-Lo" noemen.

"Car-ferry" waren de schepen voor het vervoer van personenauto's en de inzittenden hiervan. "Train-ferry", deze voor het vervoer van spoorwagens, zowel goederen als reizigersrijtuigen, en de treinpassagiers. Zoals voor de "Golden Arrow"- treinverbinding tussen Londen en Parijs.

"Ferry" is een Engels woord dat in het Nederlands "het veer" leest. Dus eigenlijk van oorsprong geen zeeschip, doch een schuit of boot die de verbinding maakt tussen de oevers van een stroom, rivier of vaart. In het Engels zegt men ook "to ferry across", dat is naar de overkant brengen. Denk maar aan het Grieks gezegde: "wie betaalt de veerman?", "Who pays the ferry-man".

Tijdens de oorlog 1914-18 ontstond de behoefte om geladen spoorwagens over te brengen van Engeland naar Frankrijk, "to ferry loaded goodswaggons across the Channel". Vandaar dat de daartoe ontworpen en gebouwde schepen "train-ferries" genoemd werden. Deze schepen zijn gebruikt tijdens de wereldoorlog I en zijn de aanleiding geweest om na die oorlog regelmatige treinferrydiensten in te leggen tussen Zeebrugge en Harwich, en Dover - Duinkerke. Zo werd Zeebrugge reeds in 1924 een "ferry-port", of "ferry-haven", door het instellen van de treinferrydienst tussen Zeebrugge en Harwich, (23 april 1924).

Het vervoer van persoonlijke voertuigen over zee is geen nieuw verschijnsel. Reeds vroeg in de 18e eeuw wordt melding gemaakt van het overbrengen van persoonlijke reiskoetsen van Engeland naar het vasteland. Toen reeds hadden de Engelse aristocratie en begoede kringen de gewoonte om lange toeristische reizen te ondernemen doorheen Europa. En daartoe lieten sommigen hun persoonlijke koets naar het vasteland verscheppen om daarmee te reizen.

Na de veldslag van Waterloo in 1815, waarbij Napoleon van het toneel verdween, werd Brabant een toeristische trekpleister voor de Anglo-Saksers. Alle begoede Britten hadden ergens de wens om het slagveld van Waterloo, waar Lord Wellington onsterfelijke

LE MONITEUR BELGE,

JOURNAL OFFICIEL

15^e ANNÉE.

MARDI, 15 JUILLET.

N^o 126.

PARTIE



OFFICIELLE.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

LOI autorisant l'établissement d'un service de paquebots à vapeur entre la Belgique et l'Angleterre.

LEOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit:

Art. 1^{er}. Il sera établi entre la Belgique et l'Angleterre un service de paquebots à vapeur pour le transport des voyageurs et des dépêches.

A cet effet, il est ouvert au gouvernement, pour l'acquisition de trois paquebots, un crédit de un million de francs, à couvrir par émission de bons du trésor.

Art. 2. Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'exploitation du service mentionné à l'art. 1^{er}, et les mesures à prendre pour l'exécution de la présente loi.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Londres, le 9 juillet 1845.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics,

A. DECHAMPS.

Vu et scellé du sceau de l'État :

Le Ministre de la justice,

Baron J. D'ANETHAN.

1. Wet van 9 juli 1845, behelsende de oprichting van de stoompakketbotendienst tussen België en Engeland.

roem haalde, te bezoeken. De ideale poort tot het vasteland was voor hen Oostende, waar ook ter voorbereiding van de ultieme ontmoeting met de troepen van Napoleon grote contingenten Britse troepen met hun uitrusting ontscheept waren. Kompleet met paarden, voertuigen en veldgeschut.

Ook Lord Byron, de beroemde en beruchte Engelse dichter ondernam een "Europareis". Zijn persoonlijk voertuig werd op 25 april 1816 te Oostende ontscheept. Het voertuig, of reiskoets, moet grote afmetingen hebben gehad. Want het bevatte naast de zitaccommodatie o.m. een rustbed, een kleine bibliotheek, een complete keukeninstallatie en kasten voor het zilverwerk en tafelservies. Hij reisde in gezelschap van een Dokter Polydore en drie dienstdieneren. De paarden werden op het vasteland aangekocht.

Het ontschepen moet nogal omslachtig geweest zijn, gelet op de afmetingen, het gewicht van het voertuig en de toenmalige stand van de laad- en lostechniek. Waarschijnlijk werd het logge voertuig aan de wal gebracht met de primitieve boordmiddelen d.w.z. met de laadbomen van de mast en de manuele windassen. Op de kaai van de handelsdokken te Oostende was er wel een hijskraan, doch de giephoogte was te gering om hoge lasten te verhandelen.

De inrichting van een rechtstreekse postverbinding tussen Groot-Brittannië en België, door middel van zeilschepen, dagtekent van 1815.

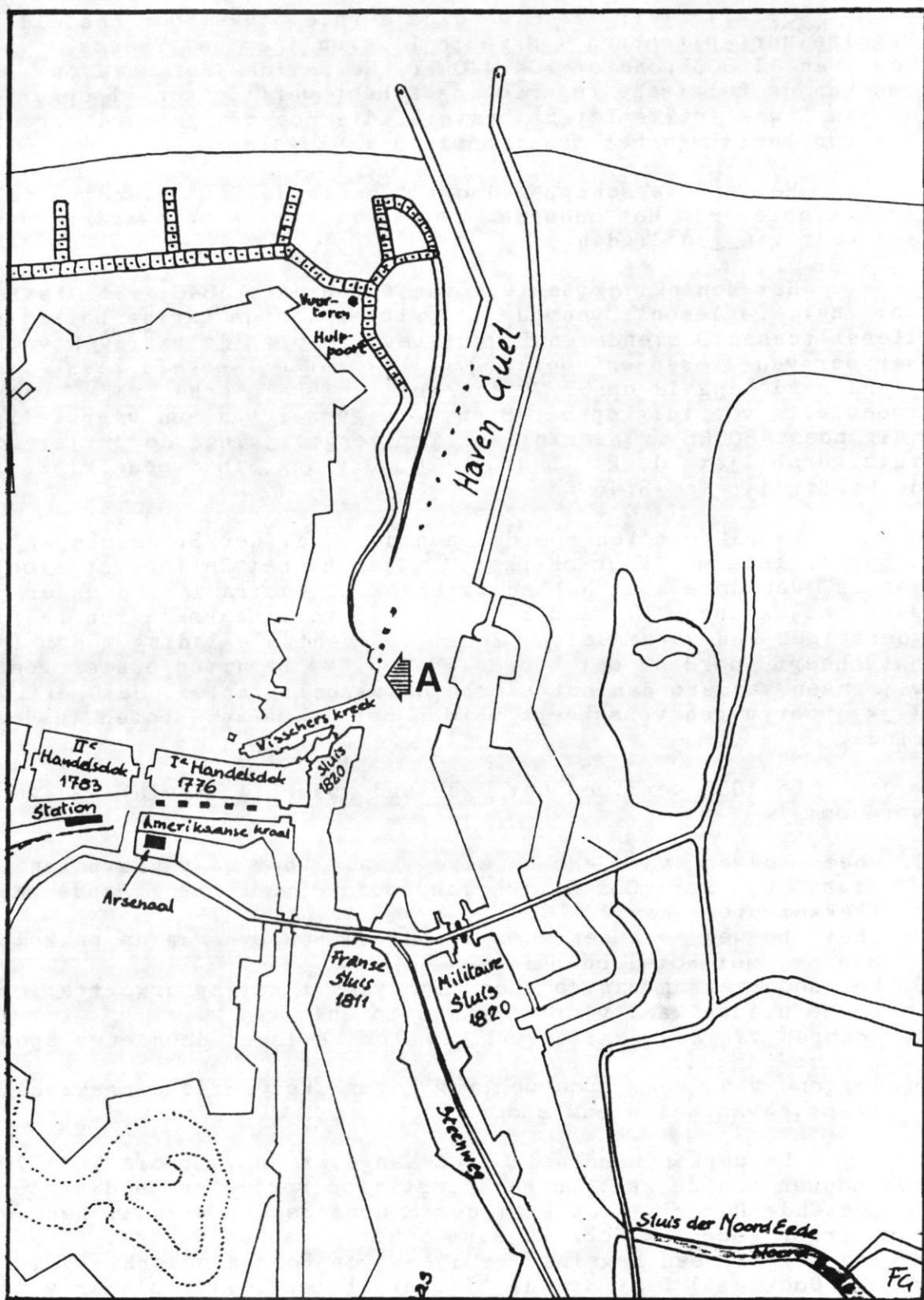
Luidens een tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Groot-Brittannië afgesloten verdrag (6 oktober 1818) hadden er iedere week twee afvaarten plaats, zowel van Harwich naar Hellevoetsluis (op het voormalig eiland Voorne aan de Haringvliet - provincie Zuid-Holland), als van Dover naar Oostende. De scheiding tussen Nederland en België, in 1830, bracht geen wijziging aan deze diensten, die bleven bestaan tot 27 oktober 1834, toen België en Groot-Brittannië een overeenkomst tekenden, waarbij, mits een door de Belgische regering jaarlijks te betalen vergoeding van 1.000 pond, de Britse overheden het postverkeer over zee zouden verzekeren.

Het was echter de indienststelling van de spoorweg Oostende-Brussel, in 1838, die de noodzakelijkheid deed inzien om tussen de twee landen een regelmatigere en snellere dienst in te richten dan deze welke op dat ogenblik bestond. Slechts enkele schepen van de Britse Admiraliteit verzekerden de postverbinding, wekelijks hadden vier afvaarten plaats en de overtocht duurde vijf tot zeven uur.

Het aanleggen van de spoorlijn Londen-Dover, beëindigd in 1841, prikkelde de Belgische regering nog meer; zij benoemde een commissie, die gelast werd met de studie van de inrichting van een uitsluitend Belgische dienst met stoomschepen.

In 1844 werd een wetsontwerp neergelegd door de regering betreffende de organisatie van de transportdiensten, ander dan de spoorwegen. Artikel 5 van dit ontwerp machtigde de regering er toe, op eigen kosten, een stoombootdienst tussen Oostende en Dover in te richten.

Bij de wet van 9 juli 1845 werd de Oostende-Dover lijn ingericht, de dienst zou verzekerd worden door een afdeling van de "Koninklijke Marine", de toenmalige zeemacht. Op 5 februari 1846 verscheen het Koninklijk Besluit waarbij de dienst van de stoomboten tussen Oostende en Dover geregeld werd. Volgens artikel 1 van de wet van 9 juli 1845 werd er 1.000.000 fr uitgetrokken voor de aankoop van drie pakketboten.



2. HAVEN OOSTENDE Toestand 1846

A: aanlegplaats pakketboten

Op 14 juli 1845 werd de eerste pakketboot besteld bij de Engelse werf Ditchburn & Mare te Blackwall op de Theems, voor de som van 11.800 pond of 304.440 fr. Hetzelfde jaar werd op aandringen van de Belgische regering de scheepswerf Cockerill opgericht en werden twee pakketboten besteld, die moesten gebouwd worden naar het voorbeeld van het schip besteld in Engeland.

Het eerste schip, gedoopt "Chemin de Fer", werd in februari 1846 afgeleverd. Het ondernam zijn eerste reis op 4 maart 1846, met een keur van genodigden.

Het Koninklijk Besluit van 4 februari 1846 met betrekking tot het reglement "voor de stoomboten van de marine belast met de dienst tussen Oostende en Dover" bevatte o.m. de tarieven voor het vervoer van dieren en voertuigen. Het tarief, enkele reis, voor een paard werd bepaald op 55,78 (toenmalige) Belgische frank, voor een tweewielig voertuig op 53,78 en de eigenaar van een vierwielig rijtuig moest 80,65 fr neertellen. Ter vergelijking, de prijs voor een reizigersbiljet 1e kl. bedroeg 26,90 frank, in tweede klas precies de helft, dat is 13,45 fr.

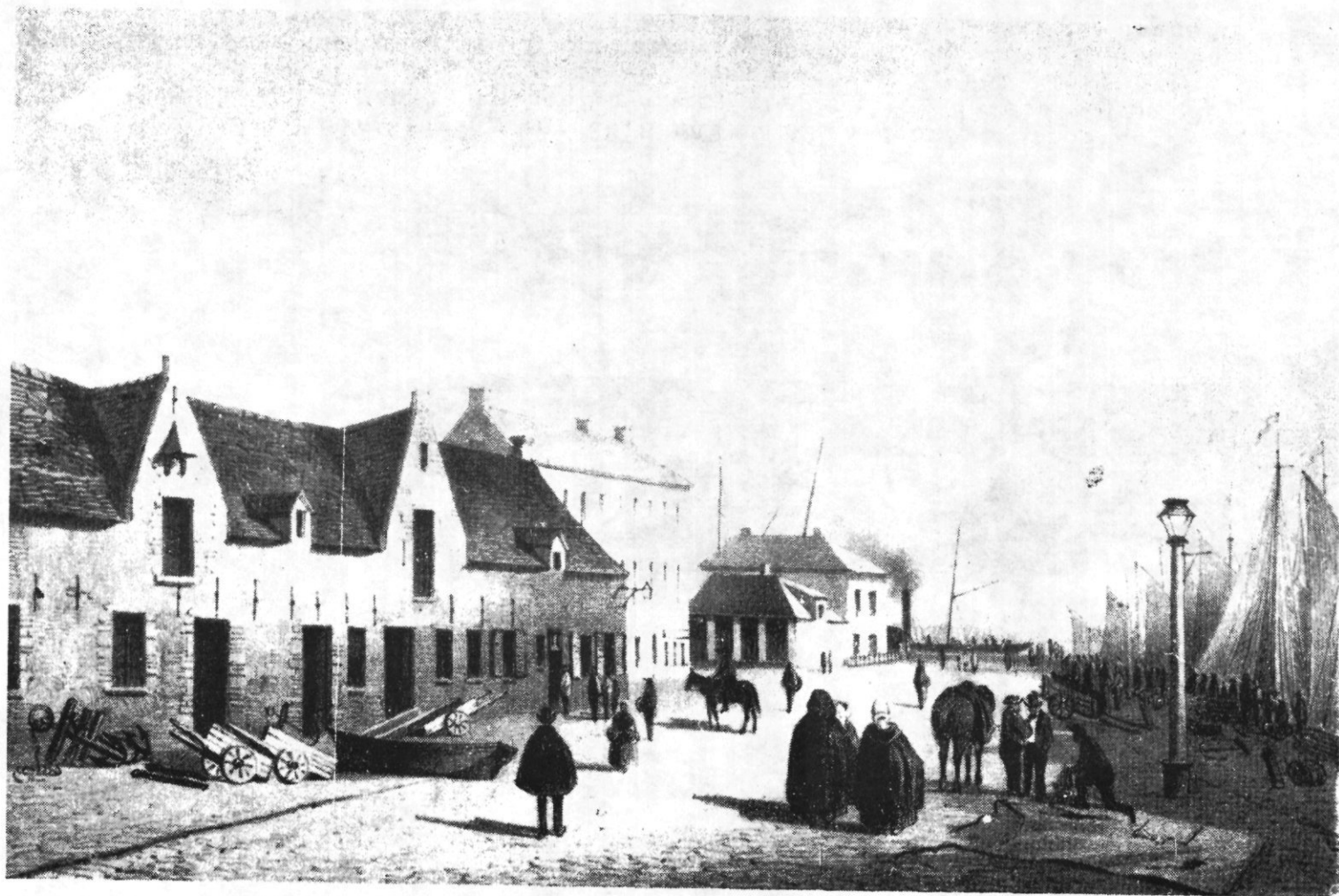
De pakketboten meerden aan de "Kaai der Stoomschepen", ook vroeger genaamd "Vuurschipkaai", waar nu het Carferrystation gelegen is. Van deze kaai hebben we enkele illustraties, doch er komen geen hijskranen of ander gerei op voor waarmede men paarden of voertuigen kon verhandelen. Zodat de eventuele lading moest in- of ontscheept worden met boordmiddelen. We bezitten echter geen aanwijzingen, andere dan het hierboven vermeld tarief, dat er werkelijk voertuigen verscheept werden met de pakket- boten in deze periode.

In 1865 werd een wet gestemd waarbij toelating verleend werd om:

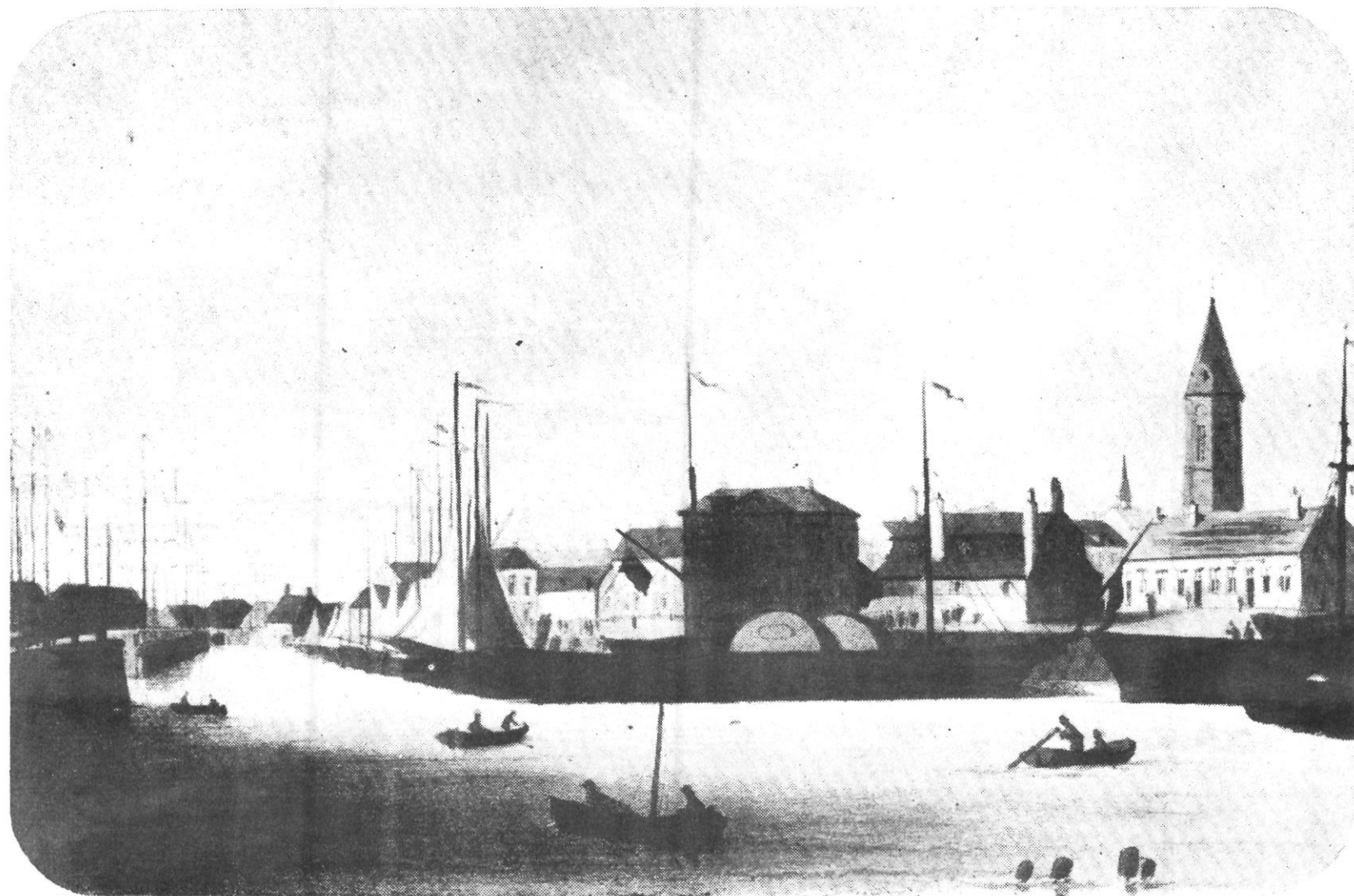
1. het bouwen van een nieuwe kaai voor de pakketboten van de Staat op het Oostelijk landhoofd van de Handelssluisen (Pakketboten- kaai).
2. het bouwen van een zeestation ten behoeve van de pakketbotendienst, met hotel en buffet.
3. het doortrekken van de spoorlijn vanuit het spoorwegstation tot op de nieuwe kaai voor de pakketboten.
4. dempen van de Amerikakreek, om toe te laten de nieuwe spoorlijn aan te leggen.
5. leggen van een spoorwegbrug over het afleidingskanaal ten behoeve van het nieuw spoor.

De werken werden in 1866 aangevat en voltooid in 1870. Met het bouwen van de kaai en het zeestation verlieten de diensten van de Oostende-Doverlijn de kaai der Stoomschepen. De kaai werd echter nog verder gebruikt door Engelse schepen van de General Steam Navigation Cy die een regelmatige dienst op Londen onderhielden. Later zou de Cockerill Line met de "Tilbury boten", zich aldaar vestigen.

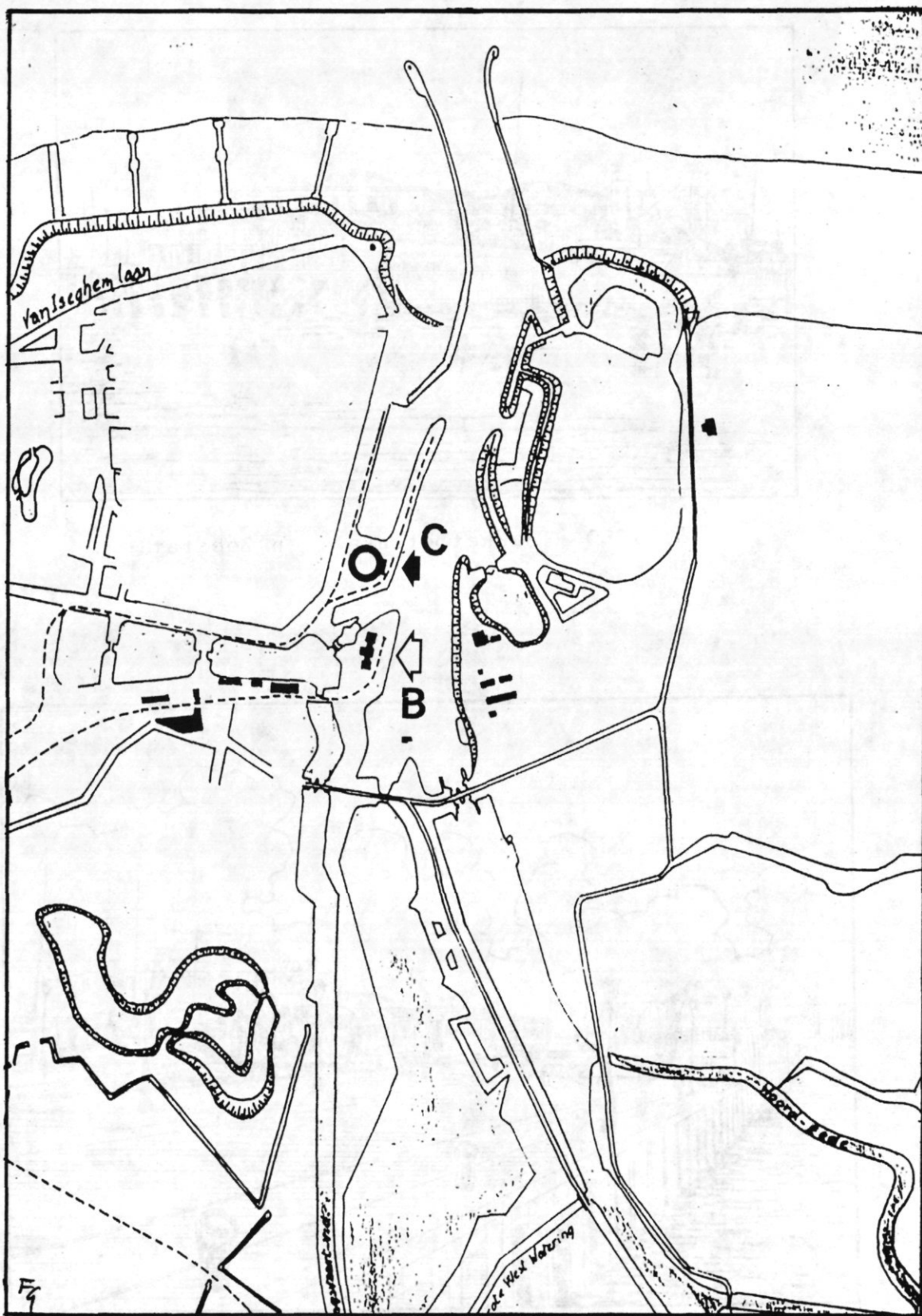
Het in gebruik nemen van het nieuw zeestation en de spoorverbinding met het station Oostende-Stad liet toe dat de internationale treinen met pakketbootaansluiting doorreden tot langs de kaai van de maalboten. De reizigers voor en van Engeland hoefden de verplaatsing naar het spoorwegstation Oostende-Stad niet meer te maken. De vraag of de koetsiers en kruiers hiermede gediend waren hoeft niet gesteld te worden. Eens te meer maakte de onstuitbare "vooruitgang" een aantal werkplaatsen overbodig.



3. Oostende, 1846, de Visserskaai, door M. Van Cuyck.
De Visserskaey was gelegen langs de Visserskreek die in 1971-72 volledig gedempt werd. In de achtergrond een stoompakketboot. We herkennen van links naar rechts, het Rijksentrepôt 2, herberg "Wit Huys", het wachtlokaal voor de pakketboten en het loodswen- zengebouw.

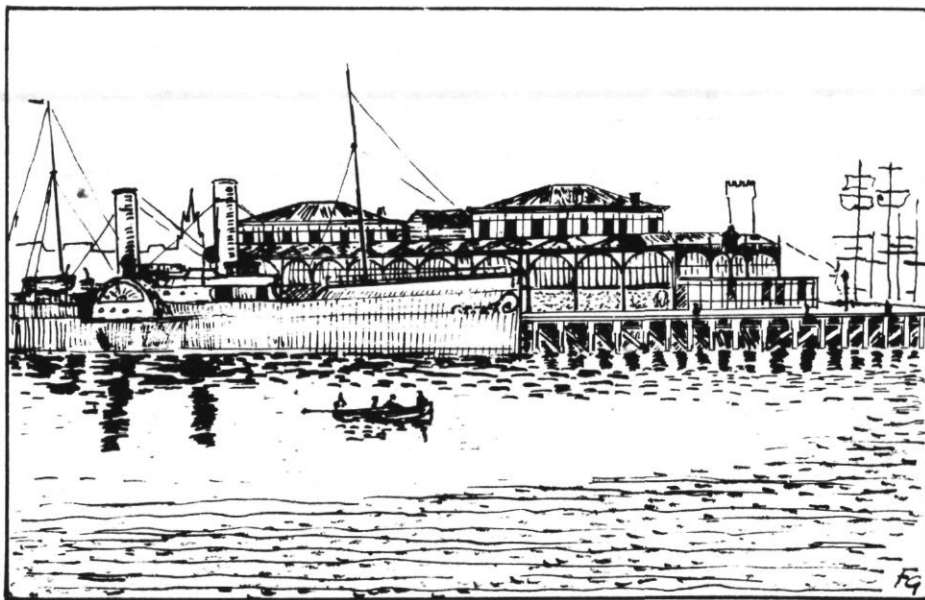


4. Oostende, 1947, Ingang tot de Handelsdokken door F. Stroobant.
We herkennen van links naar rechts, toegang tot de sluis van de Handelsdokken, de Visserskreek, het Waterhuis, het Rijksentrepôt, "The Talbot", het Loodswezen, op de kop van de kaai een stoompakketboot, herberg "The Hope", herberg "La maison Jaune" en het pakhuis van de stad.

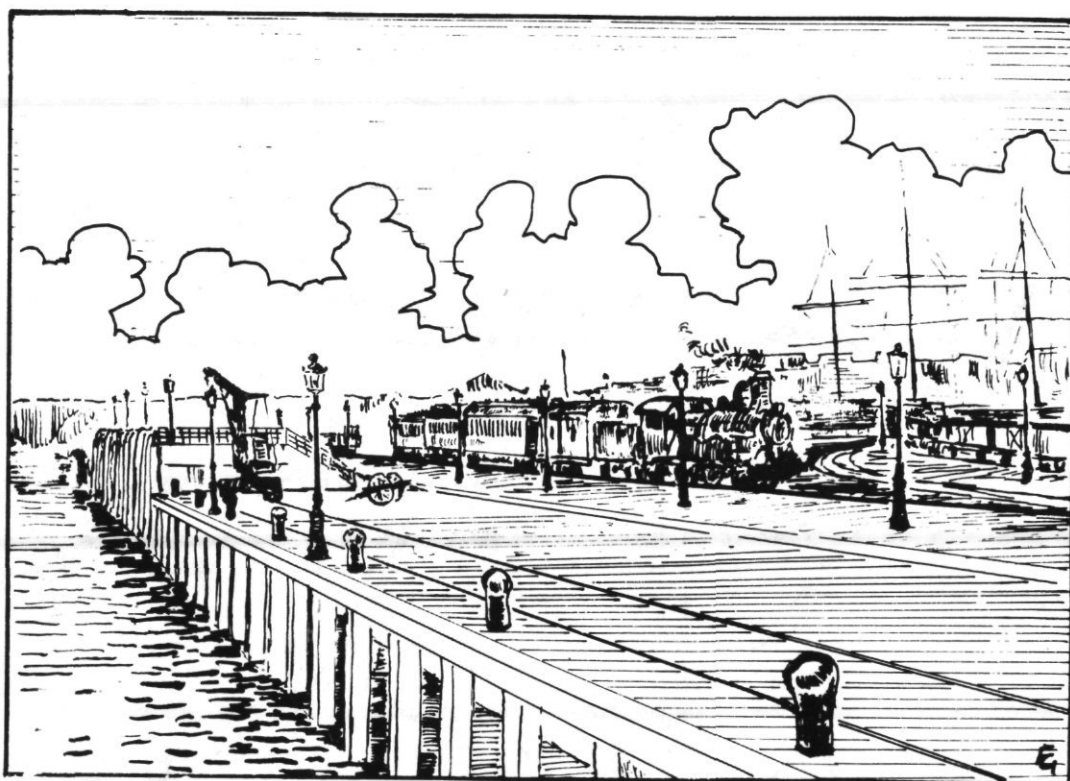


5. HAVEN OOSTENDE Toestand 1877

B: nieuw zeestation
C: nieuwe vismijn



6. 1880 - Pakketbotenkaai en Zeestation.



7. 1896 - aankomst van de "Nord-express" op "Oostende-Kaai", langs de nieuwe rechtstreekse spoorverbinding. Bemerkt rechts het spoor naar het station "Oostende-Stad".

Hetzelfde geldt ook voor het verhandelen van de postzakken, die nu bijna rechtstreeks vanuit het schip werden overgeladen in de postwagons, en vice-versa.

Op de nieuwe kaai werd een kraanspoor aangelegd waarop een verrijdbare manuele hijskraan werd gemonteerd.

Wat precies de functie van deze kraan was hebben we niet kunnen achterhalen. Afgaande op de afmetingen van de kraan kon deze bezwaarlijk het laden of lossen van voertuigen en andere lading als doel hebben gehad, daar de giek niet lang en hoog genoeg was om het midden van het schip te bereiken. Ook gelet op het feit dat er nog paddelschepen in dienst waren die door de "paddle-boxes", ofte radkassen, zeer ver uit de kaai lagen. Vermoedelijk was de kraan er om zware machineonderdelen te verhandelen.

Wat specifiek de postzakken aanging, deze werden geladen en gelost door de matrozen die de zware zakken op hun rug namen en over de loopplank, de "gangway", de zakken in- of ontscheepten.

Gedurende vele jaren hadden de handelsmiddens, de visserij, het stadsbestuur en het Zeewezen aangedrongen op een uitbreiding van de haven.

Door de komst van de stoomtreilers, die een te grote diepgang hadden om aan te leggen in het tijdok (nu Montgomerydok), was men genoodzaakt een gedeelte van de kaaien van de handelsdokken ten dienste te stellen van de visserij. Hierdoor was er minder kaailengte ter beschikking voor de koopvaardij. Dank zij hout-, ijs- en meststoffenhandel was de trafiek gestadig gestegen, zodat er behoefte aan kaaien ontstond.

Het Zeewezen kampte ook sinds lange jaren met een gebrek aan kaaien. Het verleggen van de pakketbotenkaai drong zich op, o.m. door het langer worden van nieuwe schepen ten overstaan van de vorige en door het uitbreiden van het aantal afvaarten. In 1846 bedroeg de lengte van een pakketboot 45 meter, in 1867 ééneuzestig meter, in 1886 reeds 83 meter. In 1893 werden twee pakketboten afgeleverd die een lengte hadden van 103,63 meter. In een tijdspanne van vijftig jaar was de lengte van een pakketboot meer dan verdubbeld.

De noodzaak tot het bouwen van bevoorradingsposten drong zich op.

Op 10 oktober 1894 werd een overeenkomst gesloten tussen de staat en het stadsbestuur, met het doel tot het uitbreiden en het herinrichten van de haven van Oostende.

De overeenkomst voorzag de volgende werken:

1. ten laste van de staat:
 - a. dempen van de Franse spuikom
 - b. slopen van de Franse sluis
 - c. slopen van de Militaire sluis
 - d. omvormen van de achterhaven, gelegen achter de Militaire sluis, tot voorhaven, ingericht met een diepwaterkaai en bevoorradingskaaien ten behoeve van de pakketboten (bevoorraden in brandstoffen, ontschepen van kolenas).
 - e. graven van een grote spuikom met spuisluizencomplex, gelegen zuidwaarts van de geplande voorhaven, hiermee gepaard gaande het verleggen van het tracé van de Noord-Eede en bouwen van nieuwe afwateringssluis.

- f. de sporen van het Zeestation (Oostende-Kaai) rechtstreeks aansluiten op de lijn naar Brussel, ter hoogte van de Konterdam, zodat de internationale treinen niet meer over de openbare weg tussen het spoorwegstation "Oostende-Stad" en het Zeestation zouden moeten rijden. Hierbij zou heel wat tijdwinst geboekt worden.
- g. nieuwe afwatering voor de Camerlinckxambacht, door middel van een overwelfde verbinding tussen de Gouwelozekeekreek en de havengeul.
- h. uitbreiden van het Zeewezendok met inbegrip van het bouwen van een droogdok.
- i. verlengen van de Pakketbotenkaai.

2. ten laste van de stad:

- a. graven van een vlotdok.
- b. bouwen van een zeesluis, toegang gevend tot het nieuw vlotdok vanuit de havengeul.
- c. verbinden van het nieuw vlotdok met het afleidingskanaal Oostende-Brugge.

De werken van de nieuwe haveninstallaties werden aangevat in 1895 met het gedeeltelijk dempen van de oude spuikom gelegen achter de Franse sluis, om het aanleggen van de rechtstreekse verbinding van het Zeestation met de lijn Oostende-Brussel mogelijk te maken. Terzelfdertijd was het eveneens noodzakelijk het tracé van het verbindingkanaal Oostende-Brugge te wijzigen en aldus ruimte te maken voor het sporenbundel en het stationsemplacement.

Het nieuwe tracé van het verbindingkanaal nam de grillige bochten weg, die nog sproten uit het feit dat het kanaal (aangelegd in 1818) deel uitmaakte van de westelijke vestingsgracht. Deze bochten hadden hun zin verloren bij het slopen van de vestingen na 1865. Tevens werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de waterbreedte te vermeerderen, zodat schepen konden meren aan de westelijke oever zonder de vrije doorvaart op het kanaal te hinderen, wat vroeger geenszins mogelijk was.

Het bracht tevens met zich mee dat een nieuwe brug moest gebouwd worden ter hoogte van de Brugse poort. De Brugse poort zo genaamd naar de toenmalige poort in de vestingswerken.

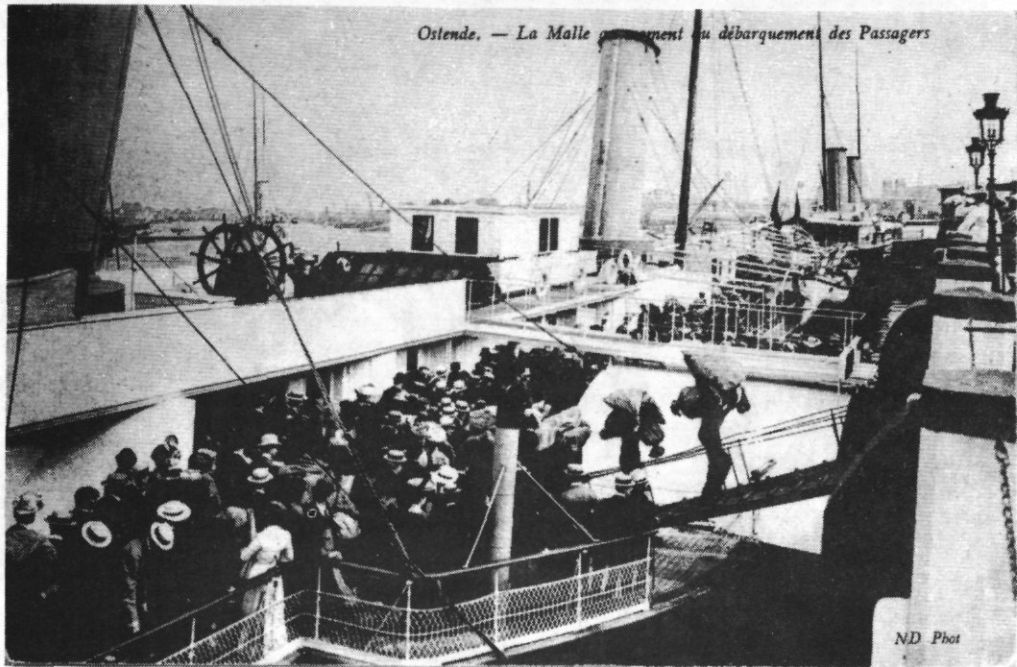
Begin 1896 was het hertraceren van het afleidingskanaal en de pakketbotenkaai voltrokken zodat een aanvang kon gemaakt worden met aanleggen van de sporen. Op 3 november 1896 werd het nieuw aansluitspoor in gebruik genomen.

De internationale treinen reden rechtstreeks naar het station "Oostende-Kaai", en deden "Oostende-Stad" niet meer aan.

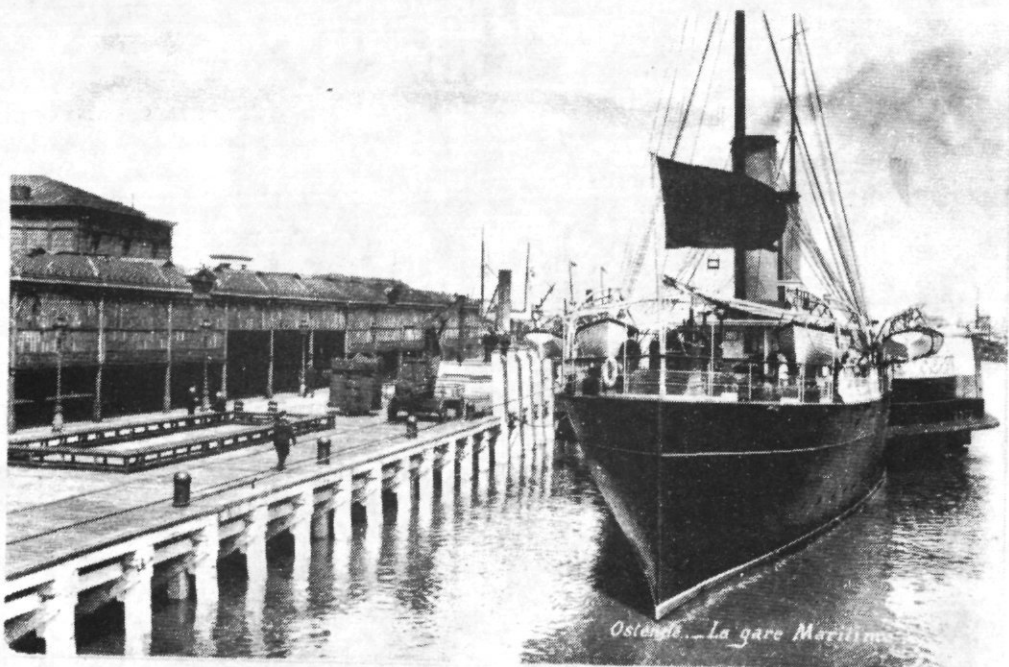
In 1904 werden de resten van de Franse sluis opgeruimd en kon het verlengen van de houten kaai van de Pakketbotenkaai voltooid worden. In 1905 werden de nieuwe haveninstallaties van Oostende plechtig ingehuldigd door Z.M. Koning Leopold II.

In 1907 werd het stationsgebouw van het Zeestation gesloopt en vervangen door het huidig station, dat voltooid was in 1912.

Na W.O.1 nam het Brits toerisme sterk toe, voornamelijk voor het bezoeken van de IJzerstreek. Sommigen van de "happy few" deden dat met hun persoonlijk voertuig, of wat ze in het Engels noemden: "their private car". In de "Carillon", een Oostends weekblad, konden we lezen dat "in 1923 talrijke auto's over het Kanaal



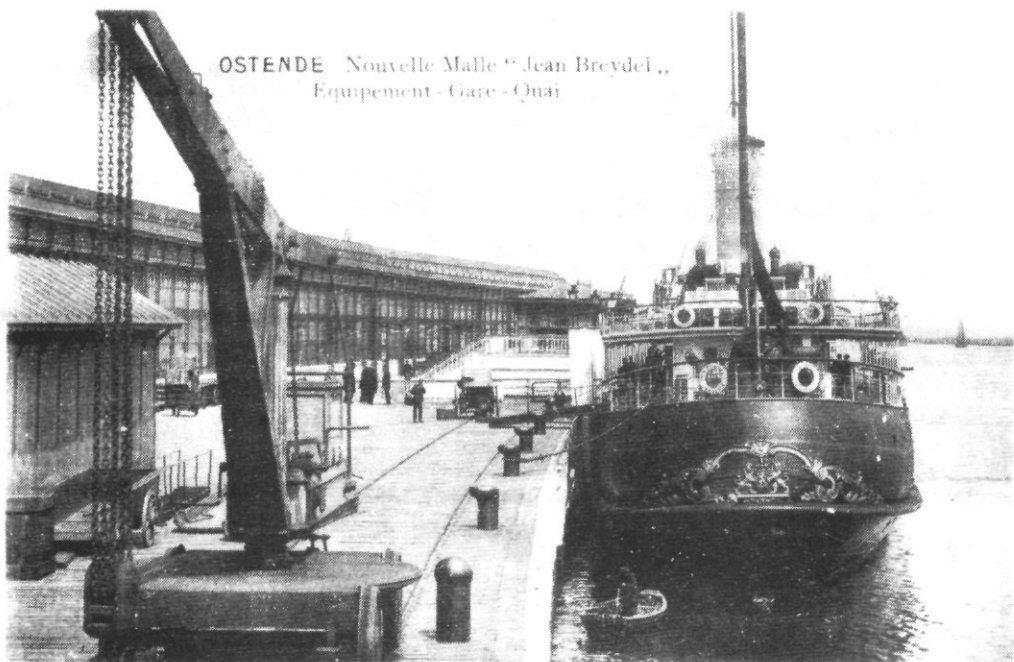
8. 1908 -- Lossen van postzakken op de Pakketbotenkaai door matrozen vanaf het s.s. "Princesse Clementine".



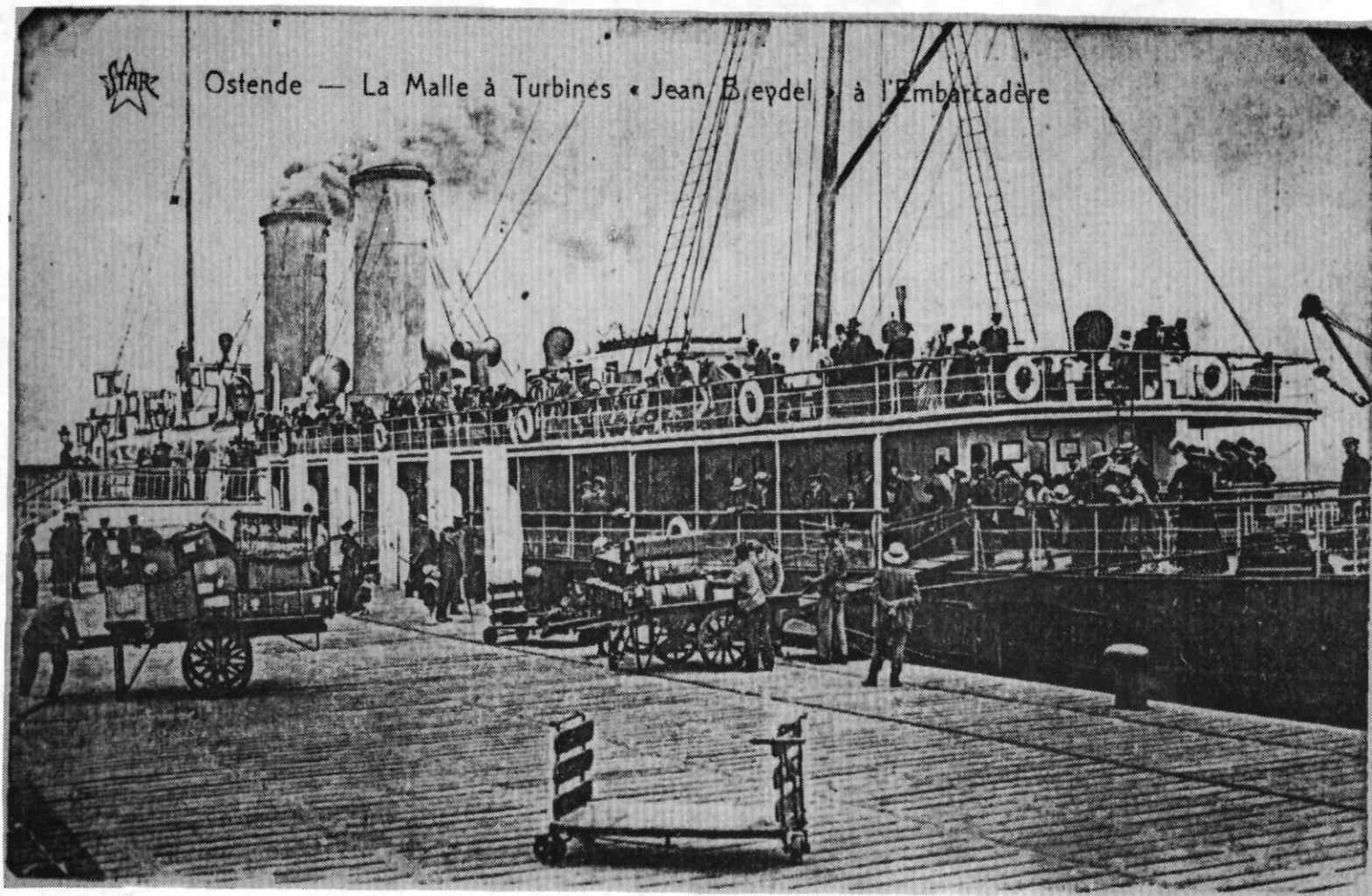
9. 1906 - Pakketbotenkaai, met het s.s. "Princesse Josephine" of "Princesse Henriette", gemeerd aan de kaai. Bemerkt links de banken voor het onderzoeken van het reisgoed opgesteld op de kaai in open lucht!



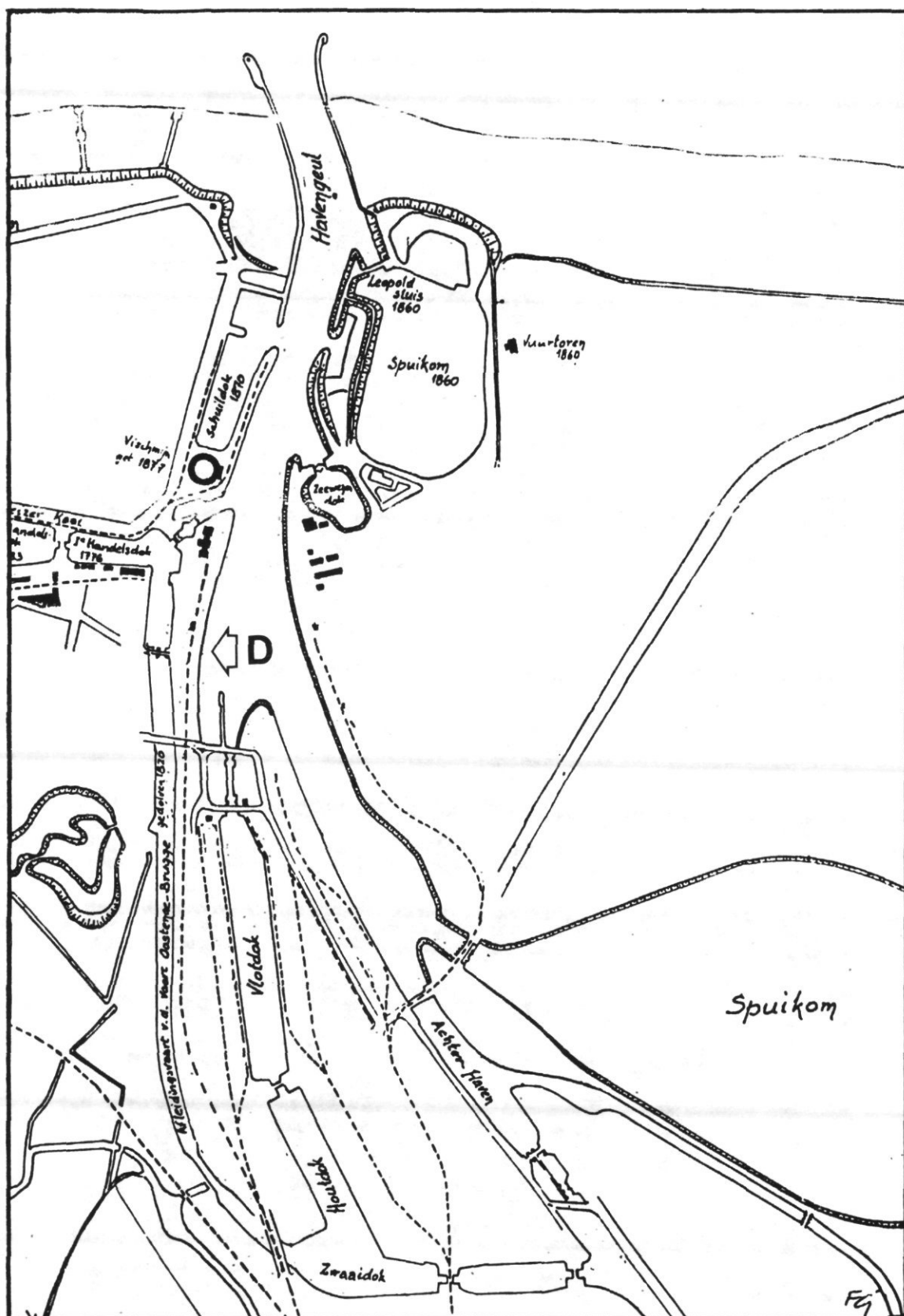
10. 1912 - Inscheping van passagiers op het t.s. "Jan Breydel".
Bemerkt in de achtergrond op de kaai, de typische inschepingstoren,
met platformen op drie niveau's.



11. 1912 - De Pakketbotenkaai met het t.s. "Jan Breydel", aange-
meerd. Links op de voorgrond de handbediende hijskraan. Midden
achtergrond een inschepingstoren.



12. 1912 - Pakketbotenkaai Oostende. "Porteurs" of "commissionarissen" schepen het reisgoed in. Bemerkt hoe hoog hun stootkarren geladen zijn. Op de voorgrond een "staatjekarre" van de spoorweg.



13. HAVEN OOSTENDE
Toestand 1905

D: Pakketbotenkaai

OOSTENDE-

werden gebracht". Of deze ook verscheept werden over Oostende hebben we nog niet kunnen achterhalen.

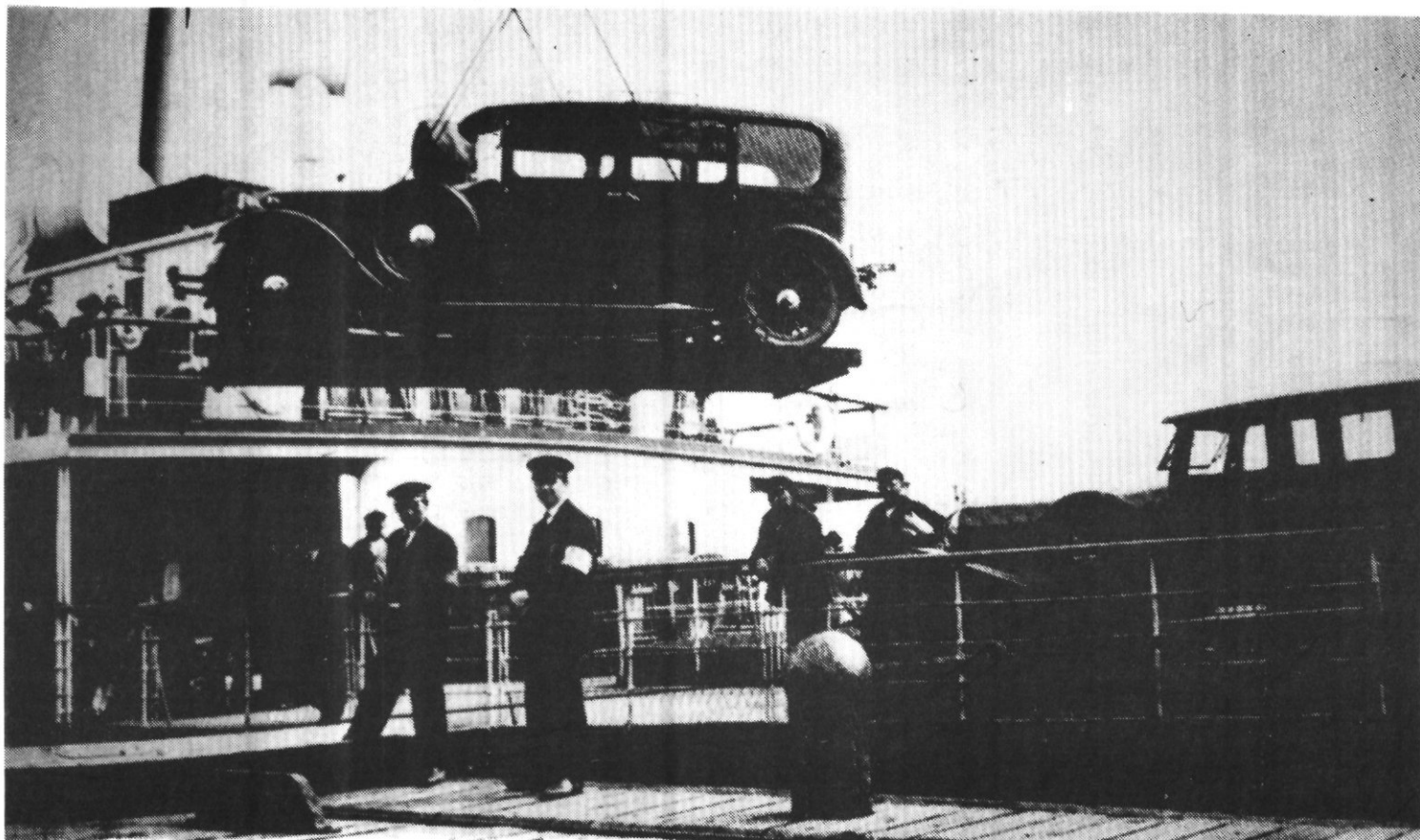
De eerste aanwijzing dat het Bestuur van het Zeewezen inspeelde op deze markt is, dat in het lastenkohier voor een nieuwe pakketboot uitgeschreven in 1921, voor het eerst een artikel is ingeschreven met betrekking tot het vervoer van automobielen. Op het hoofddek moest er een ruimte voorzien zijn voor het opstellen van vier grote auto's, terwijl een vijfde, van kleinere afmetingen moest kunnen opgesteld worden op het tussendek, bereikbaar langs het luikhoofd van het bagageruim.

Deze eis werd opgenomen in het bouwcontract dat afgesloten werd tussen het Ministerie van Verkeerswezen en de scheepswerf John Cockerill uit Hoboken op 1 juni 1921. Het schip kreeg de naam "Princesse Marie-José" en kwam in lijn in de loop van het jaar 1923.

In 1926 werd een elektrische hijskraan geplaatst op de Pakketbotenkaai, om "het laden en lossen van de post en auto's te versnellen". Of er vóór die datum auto's werden verscheept is ons niet bekend. We vonden nergens een vermelding dat dit wel zou gebeurd zijn.

In 1927 werden auto's verscheept op de Oostende-Dover-lijn. De voertuigen werden op de kaai op een "houten vloer", nu zou men ze "palet" noemen, gereden. Vastgesjord op de laadplank en vervolgens door middel van de kraan aan boord van de pakketboot geplaatst, alwaar de laadplank op het achterschip zeevast gesjord werd. Op open dek, blootgesteld aan weer en wind en aan het buiswater.

Vooraleer geladen te worden moest de benzinetank van de auto volledig leeggemaakt worden wegens het brandgevaar. De schepen waren trouwens gestookt met koolbriketten zodat het niet onmogelijk was dat gloeiende as vanuit de schoorsteen op het voertuig of in de onmiddellijke nabijheid zou terechtkomen, waar de benzinedampen zouden kunnen ontbranden. De vervoerscapaciteit van de schepen die toen in dienst waren was gering, en beperkte zich tot een paar auto's, opgesteld op het open achterdek. Toch verscheepte men in 1927 circa 1200 auto's.



15. 1930 - Pakketbotenkaai Oostende - laden van een personenwagen op het achterdek van een pakketboot. Bemerkt dat de personenwagen is opgesteld op een laadplank.

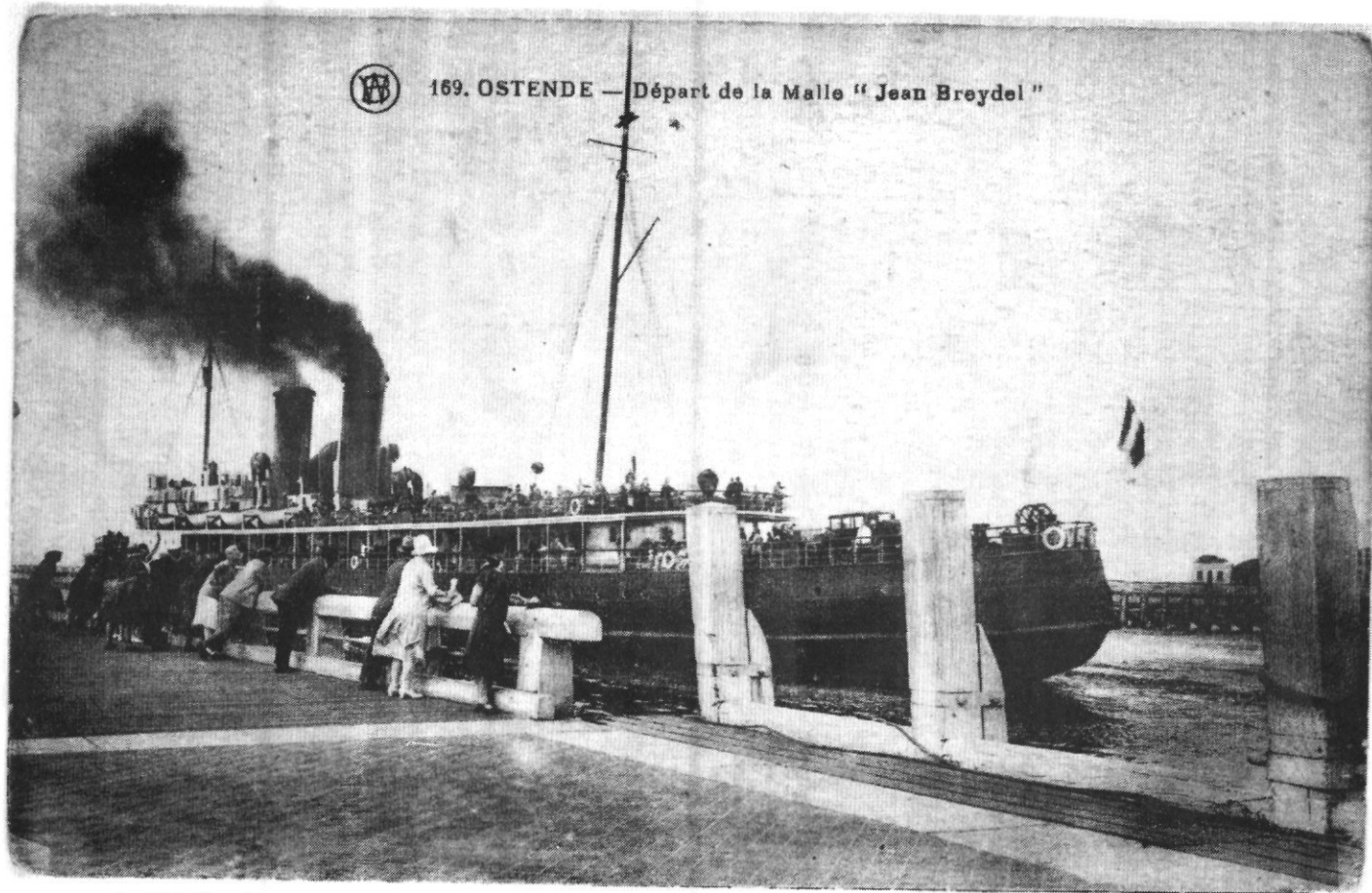
In 1928 werd door het Bestuur van het Zeewezen een bestelling geplaatst voor vier nieuwe pakketboten, aangedreven door stoomturbines. Deze schepen zouden de "PRINSES ASTRID", de "PRINCE LEOPOLD", de "PRINCE CHARLES" en de "PRINSES JOSEPHINE-CHARLOTTE" worden. De schepen kwamen in dienst tussen 1930 en 1931.

In het ontwerp was het vervoer van auto's voorzien. Name-lijk twee in 't ruim en vijf op het open achterdek.

In 1934 werden 1.800 auto's verscheept, in 1935 reeds 3.700 nadat de ruimen van de vier schepen aangepast werden om de vervoer-capaciteit te vergroten.

In 1935 werd op de Pakketbotenkaai begonnen met het vervan-gen van de houten kaaiconstructies door betonnen kaaien. Een trein-en kraanspoor werd voorzien over de ganse lengte van de kaai. De werken werden aangevat met de posten 3 en 4. In 1936 werden twee elektrische portaalkranen geplaatst op de kaai met een hefvermogen van 6 ton. Deze kranen waren zo opgevat dat na het ophijsen de last horizontaal kon verplaatst worden in hetzelfde vlak, hetgeen het laden en lossen veel vereenvoudigde, en waardoor men de nuttige

-F. GEVAERT-



14. 1928 - Het t.s. (turbineschip) "Jan Breydel" met op het achter-
schip een personenwagen.

ruimte op de schepen maximaal kon gebruiken voor lading.

Met de vlakke betonnen kaai verdween de typische houten kaai met inschepingsplatformen op drie niveau's. Deze waren eertijds noodzakelijk omdat de schepen slechts passagiers konden inschepen op één dek. Zodat bij laag- en hoogwater het vlak van het dek niet bereikbaar was met een loopplank vanaf het kaainiveau. Daarom werden inschepingsvloeren gebouwd boven de kaai en onder het kaainiveau. Zodat bij alle tijstanden een behoorlijk toegankelijke loopplank kon geplaatst worden voor in- en ontschepen van de passagiers. Soortgelijke opstelling kan men heden nog zien op het westerstaketsel bij de inscheping voor de plezier- en rondvaart.

Om de toegang tot de kaaien voor voertuigen te vergemakkelijken werd een oprit gebouwd op het einde van de kaai, waardoor de Pakketbotenkaai door voertuigen kon bereikt worden vanaf de de Smet de Naeyerlaan.

Zelfs met de introductie van een specifieke autoveerdienst zouden deze kranen niet overbodig zijn daar de car-ferry slechts zou ingelegd worden tijdens het zomerseizoen. Gedurende de rest van het jaar zouden de auto's verder verscheept worden met de pakketboten.

In 1928 werd door Captain S.M. Townsend de eerste specifieke carferry-dienst ingericht, door middel van het ss "ARTIFICER". De "ARTIFICER" kon 15 auto's en 12 passagiers inschepen. De Townsend-veer liep tussen Dover en Kales en indien er meer dan 12 passagiers waren moesten de overtollige passagiers de overtocht maken met de pakketboot van de Southern Railways en hun wagens aan de overkant van het Kanaal vervoegen. In 1930 kwam bij Townsend een groter schip in dienst, de "FORDE". Het schip was een omgebouwde mijnlegger, in 1919 in dienst genomen door de Royal Navy.

Merkwaardig is dat het tweede schip van Townsend "FORDE" genoemd werd. Mogelijks een afleiding, in het oud-Engels, van "to ford a river" - "de rivier oversteken". In het Engels is "ford" een oversteekplaats, een doorwaadbare plaats in de rivier. Denk maar aan Bedford, Watford, en andere Engelse plaatsnamen. Dit bestaat ook in ons nederlands, waar "voorde" een "oversteekplaats" betekent.

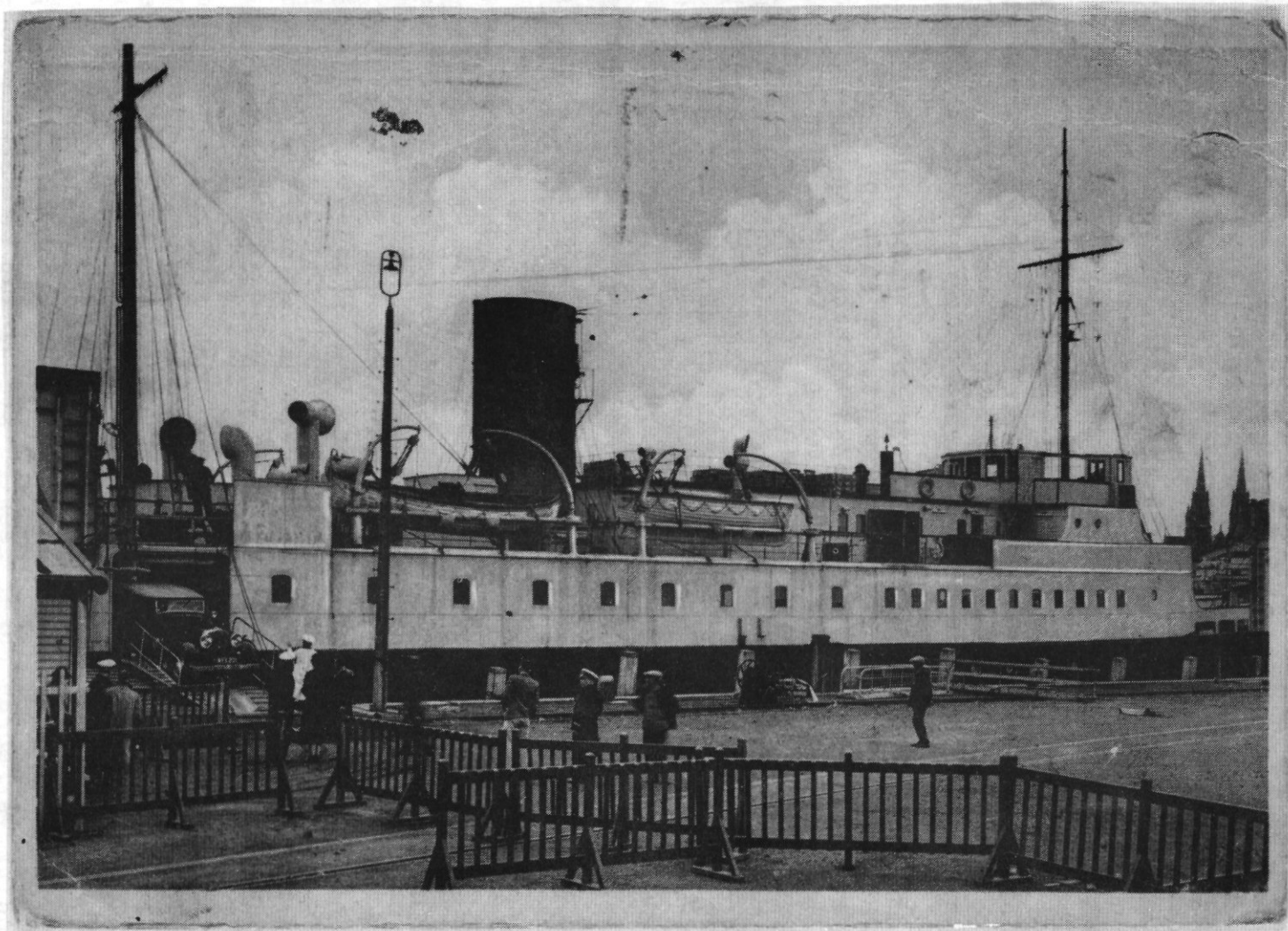
Gedurende de twintiger jaren hadden de Southern Railways verschillende vrachtschepen laten bouwen voor de vaart op de kanaaleilanden en het vasteland. Een van deze schepen werd op de werven van Henderson te Glasgow omgebouwd tot carferry ten behoeve van de Southern Railways en herdoopt in "AUTOCARRIER". Het schip kwam in 1931 in dienst.

In 1936 besloot het Zeewezen eveneens een carferrydienst in te leggen. Er werd besloten de "VILLE DE LIEGE" om te bouwen tot zijladende carferry. Oorspronkelijk zou men het schip verkopen, doch daar de romp nog in goede staat was, gaf dit aanleiding tot het voorstel het schip te behouden en het om te vormen tot autoveer. Het schip was gestrand in de haven van Dover in 1929 en tijdens de daarop volgende herstellingen was de romp grotendeels vernieuwd.

In vijf maanden werd het schip omgevormd. De binneninrichting werd totaal gewijzigd om ruimte te scheppen voor autogarages. Drie dekken, waarvan twee overdekt werden omgevormd en onderling verbonden door hellingen. De stookinrichting werd omgevormd van kolenstook naar olieverbranding (gasolie), en één schouw werd ge-



16. 1938 - Oosteroever der haven Oostende - lossen van de carferry "Londen-Istanbul". Bemerkt links de voorlopige gebouwen van de carferrydienst.



17. 1937 - Lossen van de carferry "Londen-Istanbul" op de Oosteroever van de haven te Oostende.

sloopt, daar deze overbodig was geworden door de omvorming van de ketelruimte.

Het schip, 106 m lang, werd uitgerust om 100 auto's en 250 passagiers te vervoeren. De auto's werden in- en ontscheept over neerklapbare bruggen die op ieder voertuigendek aan stuurboord waren ingebouwd.

In tegenstelling tot wat nu gebeurt mocht de eigenaar of de chauffeur van de auto het voertuig niet zelf aan of van boord rijden. Door de engheid van de ruimten aan boord, de scherpe bochten die moesten genomen worden om de hellingen te nemen die de onderscheidene dekken verbonden, maakten de rijmanoeuvres niet eenvoudig. Zodat slechts geoefende chauffeurs het schip economisch, zowel wat capaciteit als tijd betrof, konden lossen en laden. Speciaal getrainde chauffeurs van het Zeewezen namen de auto's in ontvangst op de kade en brachten de voertuigen aan boord en gareerden op de aangewezen plaatsen. Ondanks de geringe beschikbare ruimte konden zodoende 80 middenklasse auto's ingescheept worden aan een tempo van ongeveer 40 seconden per auto. Ook het ontschepen van de auto's gebeurde door de chauffeurs van het Zeewezen.

Het schip werd herdoopt in "LONDEN-ISTAMBUL" en werd op 1 augustus 1936 in de vaart gebracht. De naam sproot voort uit een nieuw Europees wegennet, die het mogelijk zou maken vanuit Londen naar Istambul te rijden, uiteraard via Dover-Oostende.

In de dertiger jaren werd, in navolging van het reeds in aanleg zijnde Duits Autobahnnet, een "autostrade" Oostende-Brussel ontworpen, die uiteindelijk een deel zou worden van de "Europese weg" Londen-Istambul, (na de oorlog genummerd E-5, nu de E-40). Met de aanleg van de autosnelweg Oostende-Brussel werd aangevangen in 1936 met het baanvak Jabbeke-Aalter. Het vak kwam klaar in 1940.

Het eindpunt te Oostende zou komen te liggen in de omgeving van het spoorwegstation Oostende-Kaai, op de gronden van de te dempen Handelsdokken en toegangssluis.

Het was gepland dat de aanleg van de snelweg het eindpunt te Oostende zou bereiken in 1941. Het vak Jabbeke-Zandvoorde werd nog voor de oorlog aanbesteed. Doch door de oorlogsomstandigheden niet toegewezen. Het vak werd terug aanbesteed in december 1941. De laagste inschrijving, ingediend door Dumon-Vandeven, bedroeg 25.000.000 fr. De vooroorlogse laagste inschrijving bedroeg 14.000.000 fr. De aanleg van het vak werd niet meer aangevangen tijdens de oorlogsjaren. De snelweg werd voltooid in 1954.

Het eindpunt van de snelweg, een rondpunt, zou aansluiten op een "carferrystation" dat zou gebouwd worden op de gronden palend aan de havengeul die vrijgekomen waren na het slopen van de oude vismijn, (gesloopt in 1936). Deze gronden waren gelegen tussen de Visserskreek en het schuildok, nu genaamd Montgomerydok.

Daar het nieuw car-ferrystation nog maar in een eerste planningsstadium verkeerde en er geen ruimte was op de Pakketbotenkaai om iets in te richten, werd door het Zeewezen besloten een voorlopige installatie in te richten aan post 11 op de oosteroever der haven, achter de werkhuisen van het Zeewezen.

De kaai werd aldaar aangepast. Er werden nissen gemaakt in de kaaimuur waarin de neerklapbare bruggen pasten.

De bruggen waren op de drie garagedekken voorzien om het laden en lossen toe te laten bij de verschillende tijhoogten.

Om de auto's en passagiers te verhandelen werd aldaar een houten gebouw geplaatst waarin een douaneonderzoekzaal, wacht- en opschikruimten voorzien waren. Alsmede een afdak voor het parkeren en het onderzoeken van de auto's.

De terminal was te bereiken langs de baan Oostende-Blankenberge, de Congolaan, en vervolgens de Esplanadestraat. Eigenlijk de toegang tot de werkhuizen en het Zeewezendok.

In 1936 werden 10.500 auto's over het Kanaal gebracht door de Oostende-Doverlijn. Hierbij inbegrepen de voertuigen die verscheept werden op de pakketboten.

In 1938 werd op last van het Bestuur van het Zeewezen door Openbare Werken een "Controlegebouw der car-ferry" ontworpen. Het gebouw zou opgetrokken worden langsheen de nieuwe "Londen-Istambulkai" die speciaal voor het meren van de car-ferry door Openbare Werken gebouwd werd op het zuidelijk uiteinde van de "Kai der Stoomschepen". Dat is de landtong tussen het schuildok (Montgomerydok) en de havengeul.

Het gebouw bestond uit twee niveau's. Op het gelijkvloers werden lokalen voorzien voor de toldiensten, wachtzaal met toiletten, automobiellclubs, zeevaartpolitie, ticketcollector en een kiosk voor dagbladen, evenals een overdekte onderzoekruimte voor auto's en een machinekamer voor de hydraulische groep van de "landingsbrug".

Aansluitend op het gebouw werd een overdekte hal voor auto's voorzien, met drie rijvakken.

Op de verdieping was er nog een wachtruimte voorzien, die toegang gaf tot een balkon aan de havengeulzijde.

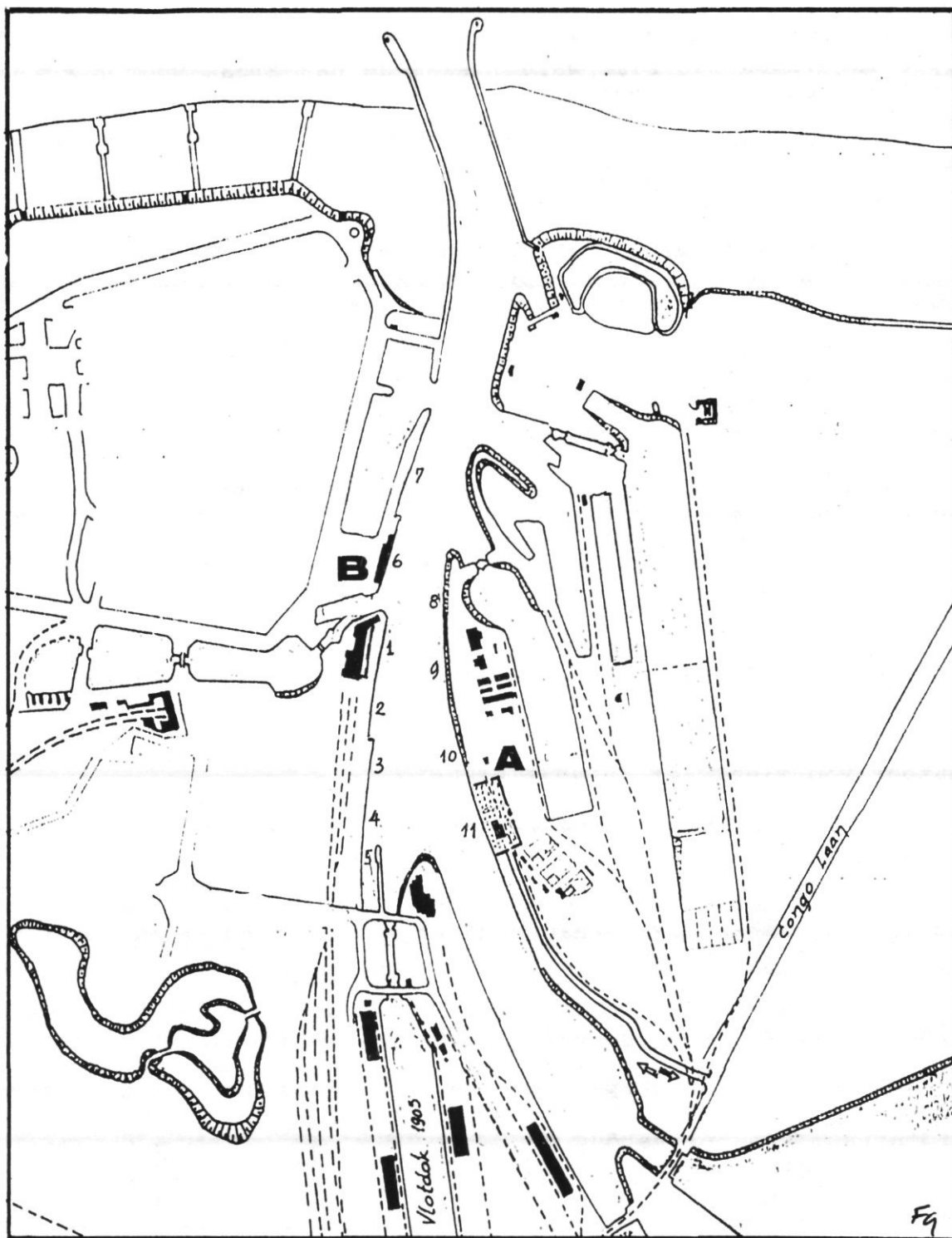
Het gebouw werd bekroond met een "tijtoren" waarop een synoptische schaal zou aangebracht worden met automatische aanduiding van de waterstand.

In de kaaimuur was een nis voorzien waarin een hydraulische "landingsbrug" zou gemonteerd worden. Deze moest toelaten dat één van de laadkleppen, van het schip hierop kon landen zodat de voertuigen konden inschepen bij verschillende tijstanden. Tevens was het voorzien dat de passagiers konden inschepen vanop het balkon, of terras, van het gebouw.

De bouw werd aangevat begin 1939 en was practisch voltooid begin mei 1940. Op 10 mei 1940 brak de oorlog los. Eén van de eerste vliegtuigbommen die op Oostende "gedropt" werden kwam terecht naast de buitenmuur van de overdekte hal, zonder veel schade te veroorzaken.

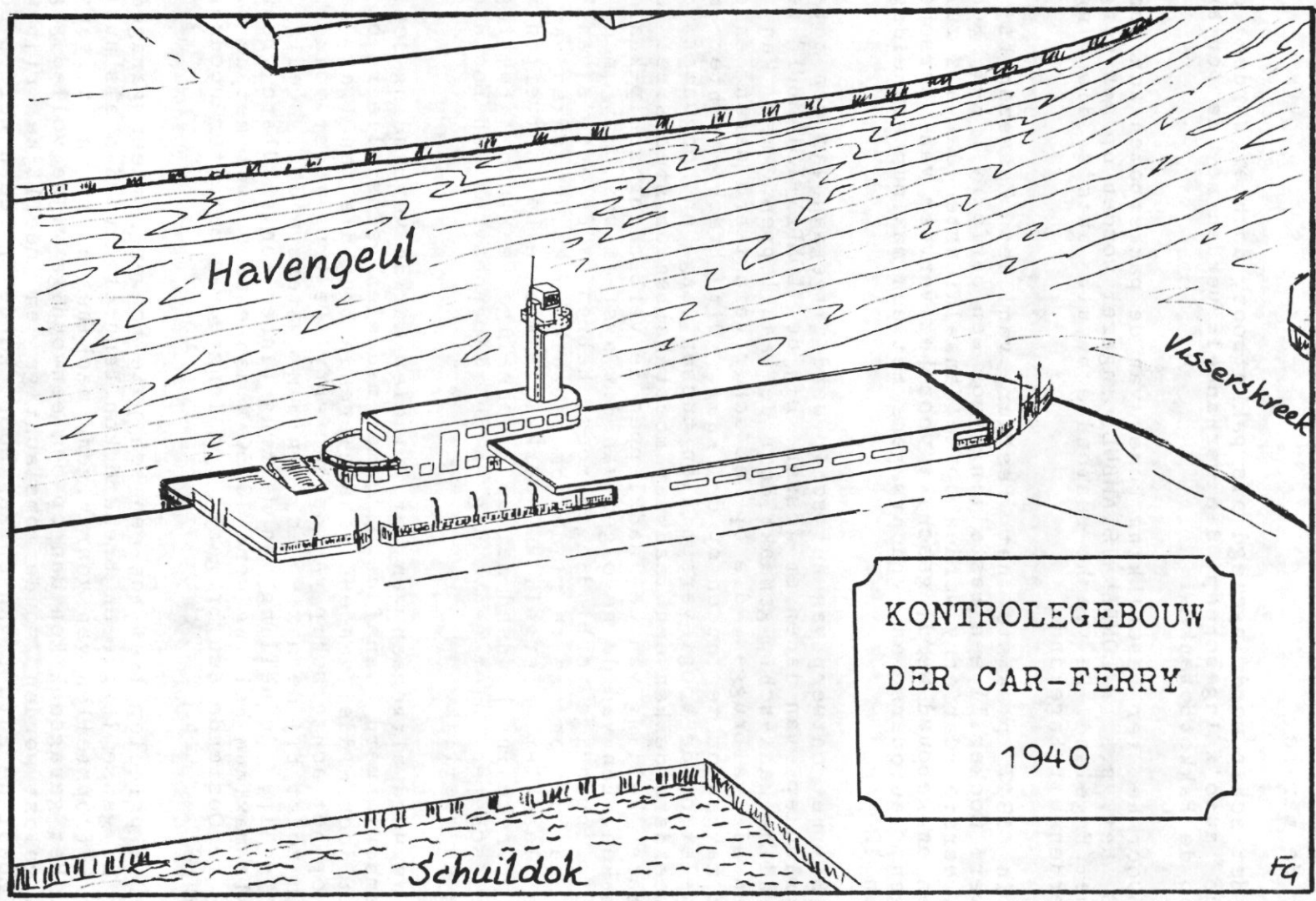
Vanaf september 1939 werden de afvaarten naar Engeland verminderd tot één afvaart per dag, in beide richtingen. Een carferrydienst voor de zomer van '40 was niet voorzien wegens de oorlog van Groot-Brittannië met Duitsland (3 september 1939).

Met de Duitse bezetting (mei 1940 - september 1944) kwam er volledige stilstand in de "ferryhavenactiviteit". Het zou duren tot 23 oktober 1945 vooraleer de pakketbotendienst Oostende-Dover op Engeland kon hervat worden. Echter met aankomst te Folkestone, daar



18 HAVEN OOSTENDE
19 Toestand 1939

- A : voorlopig carferrystation
- B : controlegebouw Car-Ferry
in aanbouw



KONTROLEGEBOUW
DER CAR-FERRY

1940

ETT

Fg

20. Het controlegebouw der Car-Ferry.

Dover nog steeds uitsluitend een marinehaven was.

De schepen van de O-D lijn waren gedurende de oorlog opgeëist door de Britten. Het eerste schip dat vrijgegeven werd voor burgerlijk gebruik was het s.s. "LONDEN-ISTAMBUL". Gedurende de oorlog waren de laadkleppen in de zij van het schip verwijderd zodat het nog slechts geschikt was als "Lo-Lo-schip". Daarenboven was het carferrystation onbruikbaar als zulks en was nog steeds ingenomen door de marine.

Het schip werd ingelegd als pakketboot, doch er werden ook begeleide auto's ingescheept die verhandeld werden met de portaal-kranen op de Pakketbotenkaai.

Door het ter beschikking komen van de pakketboten kon vanaf mid-1946 het s.s. "LONDEN-ISTAMBUL" ingezet worden op een cargo-dienst met Engeland. De vracht bestond o.m. uit auto's die ingevoerd werden uit Engeland.

In 1947 plaatste het Bestuur van het Zeewezen bij de scheepswerf Cockerill een bestelling voor een carferry. Het schip zou de eerste carferry worden op de Kanaaldiensten dat als zulks ontworpen en gebouwd werd, geschikt voor het vervoer van personen-voertuigen, autocars en vrachtwagens met een maximum eenheidsge-
wicht van 12 ton.

Bij het ontwerp van het schip werd uitgegaan van een totaal ander principie van laden en lossen. Bij de "LONDEN-ISTAMBUL" werd de verbinding kaai-schip gemaakt door de laadkleppen, men kan ze ook zien als valbruggen, die op het schip gemonteerd waren, en die men liet zakken om te landen op de kaai. Dit bracht echter met zich, gelet op de hoogteverschillen tussen laag- en hoogwater, dat men op meerdere dekken een laadklep moest hebben om steeds met een aanneembare helling van de laadkleppen de verbinding schip-kaai te kunnen maken. Eén van de gevolgen van dit systeem was dat men in het schip inwendige verbindingen moest hebben om de auto's van het ene dek naar het andere te rijden om gebruik te kunnen maken van de passende laadklep. Dergelijke werkwijze maakte het ontwerpen van het schip, rekening houdend met de toenmalige maximum afmetingen voor de schepen, niet eenvoudig en de rijmanoeuvres aan boord omslachtig en moeilijk.

Nu werd uitgegaan van het principie dat de verbinding schip-kaai gemaakt werd vanaf de wal, met middelen geïnstalleerd op de kaai. Dit door middel van een scharnierende brug die men liet zakken tot op het achterschip van de carferry. De brug moest voldoende lang zijn zodat bij de maxi- en minimum waterstanden, ledig en geladen schip, de helling van de brug binnen aanvaardbare grenzen bleef. Als maximum helling werd 10,50 % aangenomen, wat met de tij-
hoogten te Oostende een brug met een lengte van 50 meter noodzakelijk maakte.

Dit principie liet toe een schip te bouwen met een garagedek dat over de ganse lengte en breedte kon benuttigd worden als nuttig dek voor het opstellen van voertuigen, machineschacht en toegangs-trappen. Het garagedek kon dan op een eenvoudige wijze volledig geladen en gelost worden, zonder omslachtige en moeilijke rijbewegingen. Zodat de auto's van en aan boord konden gereden worden door de eigenaars van de wagens en er geen beroep moest gedaan worden op gespecialiseerd personeel.

Het schip werd in lijn gebracht op 3 juli 1949 en werd gedoopt m.s. "CAR FERRY". Het werd in 1952 omgedoopt tot "PRINSES JOSEPHINE-CHARLOTTE".

Het had één garagedek waarop ongeveer 100 auto's konden opgesteld worden. Het was voorzien van een hekdeur op het volledig gesloten garagedek langswaar de voertuigen werden in- en ont-scheept. Het schip was uitgerust met een laadklep op het voordek en op het achterdek, waarlangs de voertuigen konden geladen en gelost worden, door middel van hijskranen op de wal.

Toen het schip in dienst kwam waren de geëigende walinstallaties noch te Oostende noch te Dover in bedrijf, zelfs nog niet in aanbesteding gegeven zodat het schip moest geladen en gelost worden met hijskranen op de kaai.

De walinstallaties voor de carferrydienst werden ontworpen door het Bestuur van het Zeewezen in samenwerking met Openbare Werken, Dienst der Kust. Als constructieprincipe werd de conceptie gevolgd van de laadbruggen van de veerdienst Vlissingen-Breskens op de monding van de Westerschelde.

Het concept bestond uit een scharnierende brug, opgelegd op een scharnier op de kaai, die neergelaten werd door een hijsmechanisme op het achterschip van de carferry, waarbij de brug afsteunde op het schip. Om te beletten dat de brug de bewegingen van het schip niet zou volgen werd na het opleggen het hijsmechanisme uitgeschakeld, zodanig dat het "vrij-wielde" terwijl de opgelegde brug de bewegingen van het schip volgde.

Om te beletten dat de brug van het schip zou vallen werd het vaartuig stevig in een fuik gehouden. De fuik werd uitgerust met verende eindbuffers (fenders) en verende zijwanden, zodat het schip slechts zeer beperkte dwarse en achterwaartse bewegingen kon maken daar het achterschip knus paste in de fuik. Het schip werd belet zich uit de fuik te bewegen door twee staaldraadkabels, één stuurboord, één bakboord. Deze waren enerzijds opgelegd op bolders, bevestigd op de zijwanden van het schip; en de kabel-vasteinden waren opgelegd op twee automatische lieren, opgesteld op de dukdallen van het portaal van de brug. De twee kabels werden automatisch op constante trekspanning gehouden.

Om de rolbeweging van het schip te compenseren bestond de brug uit twee vakwerk hoofdliggers met scharnierende vastmaking van het wegdek en windverband.

De detailstudie en de constructie van de landingsbrug werden uitgevoerd door de werkhuzen G. Bourleau te Braine-le-Comte ('s Gravenbrakel). De waterbouwkundige werken werden toevertrouwd aan de N.V. Ponts, Tunnels et Terrassements te Genval. De automatische meerlieren werden geleverd door Brusselle uit Nieuwpoort.

Vooraf werd de kaai hersteld en aangepast en een nieuwe kaai met een lengte van 150 meter werd gebouwd voor het eigenlijk meren van het schip.

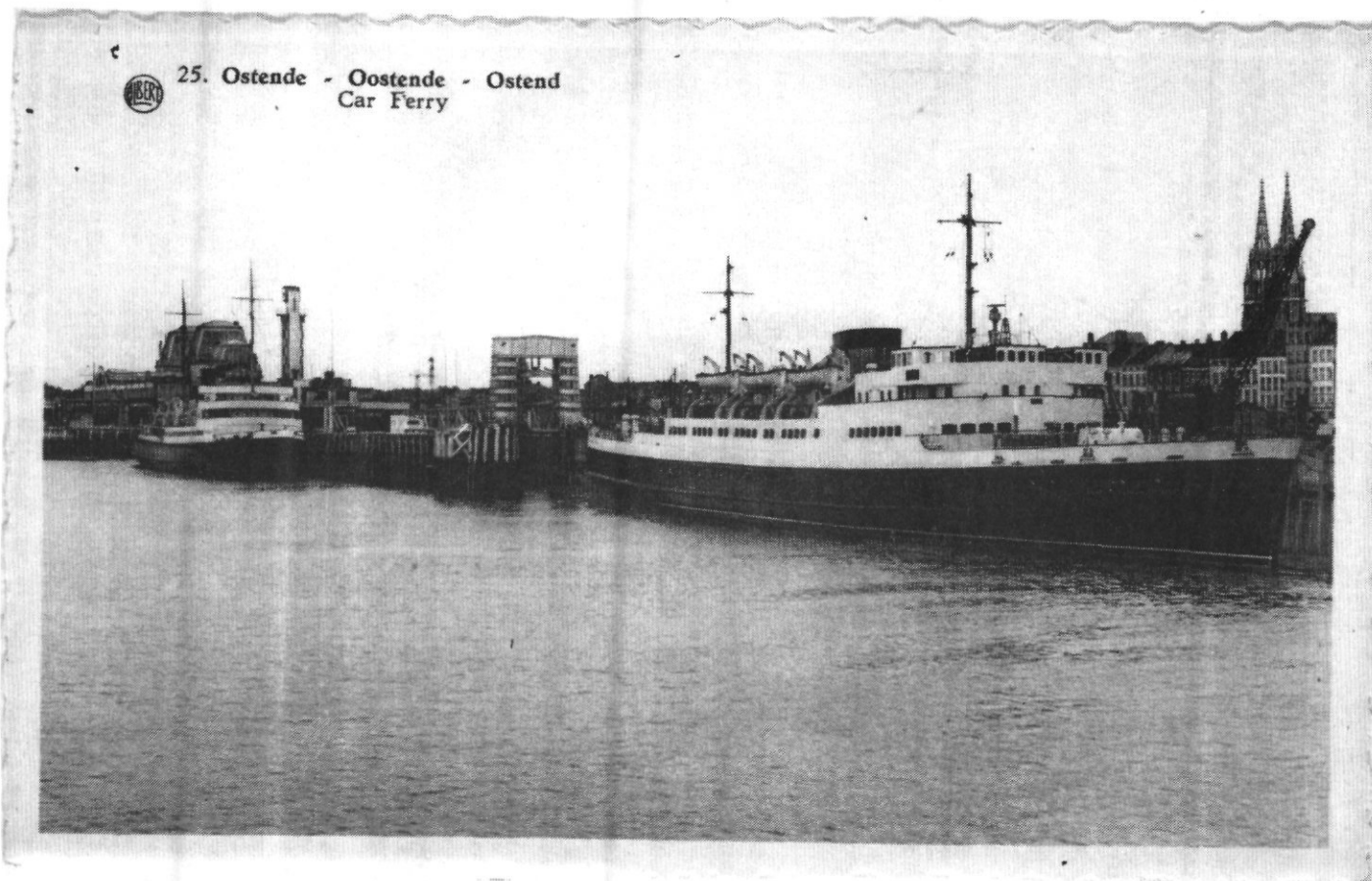
De installaties waren afgewerkt om tijdens het zomerseizoen van 1953 in dienst gesteld te worden. Voortaan kon men te Oostende spreken van "rij op- rij af".



21. 1949 - Laden van m.s. "Car-Ferry" (later herdoopt tot "Prinses Josephine-Charlotte) door middel van een hijskraan op de Pakketbotenkaai



22. 1952 - Pakketbotenkaai te Oostende. Op de voorgrond "import-cars" ingevoerd vanuit Engeland, hoofdzakelijk Austin's A.40. De auto's zijn opgesteld op de ruimte die vrijgekomen was na het slopen van de puinen van het tijdens de oorlog verwoest Zeewezengebouw. Bemerkt de twee portalkranen die in 1936 in dienst werden genomen. Ze werden in 1980-81 gesloopt. In 1954 werd nog een derde kraan opgesteld op de kaai. Deze is heden nog in dienst.



23. 1955 - Oostende; De carferry "Prinses Josephine-Charlotte", gemeerd aan post 7, iets buiten de fuik van brug nr.1. In de achtergrond het t.s. "Prince Charles", gemeerd aan post 6 ter hoogte van het carferrygebouw. Bemerkt tevens dat het Zeewezengebouw nog niet herbouwd is.

Daar de carferrydienst slechts tijdens de zomer ingelegd werd moesten de begeleide voertuigen, en andere, tijdens de overige maanden verder verscheept worden met de pakketboten. In 1954 werd op de Pakketbotenkaai een derde portaalkraan in dienst gesteld met een hefvermogen van 9 ton, om ook autobussen te laden en te lossen.

Het zou duren tot 1958, bij het in lijn brengen van een nieuwe carferry, het m.s. "ARTEVELDE", vooraleer men een carferrydienst kon uitbaten over de ganse periode van het jaar.

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.

Onderwijl hadden de diensten van Openbare Werken het nodige gedaan om in de loop van het jaar 1951 het carferrygebouw te laten herstellen. Het gebouw had tijdens de oorlog nogal wat schade opgelopen en was ook door allerlei militaire diensten gebruikt geweest.

Tevens werd in 1951 de werken aangevat om de posten 1 en 2 van de Pakketbotenkaai te voorzien van een betonnen kaaimuur. De werken waren reeds in 1935 gepland als tweede fase van de modernisering van de kaaai, doch konden wegens de oorlog niet afgewerkt worden.

In 1954 werd de studie aangevat vóór de bouw van een nieuw Zeewezengebouw, ter vervanging van de gebouwen die tijdens de oorlog vernield werden. Het nieuw gebouw moest naast de administratieve diensten van de Pakketbotendienst, Zeevaartinspectie en Waterschoutambt (*), ook een grote douanezaal, paspoortcontrole en wachtzalen bevatten. Het gebouw werd ontworpen door de Gentse architecten Valentin Vaerewyck en Jan Hebbelynck. In 1956 werd de bouw van het kompleks toegewezen aan de bouwfirma Gebroeders Deveeuw uit Wevelgem. In 1958 was het gebouw afgewerkt, klaar om de grote toeloop van toeristen naar de "expo 58", wereldtentoonstelling gehouden te Brussel in 1958, op te vangen.

In 1959 werd het carferrygebouw 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 geschikt voor autobussen en een passagiersstrook met reispas-, biljetten-, tolkontrolebalie (de autocarreizigers moesten uitstappen vóór de inscheping van de car, en omgekeerd bij het ontschepen). Er werd ten behoeve van de voetpassagiers een overdekte gaanderij gebouwd vanaf de overdekte hal tot het Loodswezengebouw (gebouwd in 1955), ter hoogte van de opstelling van de passagiersgangway. Het plein vóór het carferrygebouw werd verhard en ingericht als toegangsweg en publieke parking.

(*) het gebouw van het Waterschoutambt, gelegen op de hoek Vindictevelaan en Zuidstraat, gebouwd in 1899, werd in 1940 zwaar beschadigd, en achteraf slechts voorlopig hersteld. Na de oorlog heeft het gebouw diverse diensten gehuisvest, o.m. de Zeevaartschool en ook de Seascouts. Het verkeert heden in een totaal bouwvallige toestand en staat sinds vele jaren totaal ledig.



24. 1959 - Ontscheping van de carferry "P.J.C." aan landingsbrug nr.1 te Oostende. bemerk op de achtergrond het Loodswezen gebouw, gebouwd in 1955. Links de overdekte gaanderij leidend van de overdekte hal van het carferrygebouw naar de gangway (loopplank) voor de buspassagiers. De gaanderij werd gesloopt in 1974.

Na het in lijn brengen van het m.s. "ARTEVELDE" in 1958 werd in 1961, 1965 en 1968 telkens een nieuwe carferry toegevoegd aan de staatsvloot van de Oostende-Doverlijn. In 1968 bestond de vloot uit zes pakketboten en vijf carferries. Deze laatste waren de "PRINSES JOSEPHINE-CHARLOTTE", de "ARTEVELDE", de "KONINGIN FABIOLA", de "ROI BAUDOUIN" en de "PRINCESSE ASTRID".

Met uitzondering van het eerste schip, de "P;J;C;", hadden deze schepen twee wagendekken. Het bovenste dek was bereikbaar vanaf het onderste wagendek door middel van een hydraulische opklapbare oprit. Slechts op het achterste gedeelte van het onderste wagendek konden voertuigen hoger dan 1,90 m hoogte ingescheept worden.

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 dwingende 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 de opvang van voertuigen met bestemming Dover, gebeurde het vaak tijdens de topdagen van het seizoen, dat wachtende voertuigen het normaal verkeer op de Visserskaai onmogelijk maakten.

In samenspraak met het stadsbestuur werd in 1966 het parkeerterrein gelegen op de kop van het Montgomerydok gedeeltelijk vrijgegeven door de stad ten behoeve van de carferrydienst. Zo doende kon het uitgaand en inkomend verkeer gescheiden worden, met een afzonderlijke in- en uitrit, en schiep men meer ruimte voor wachtende voertuigen.

Tevens werd het Carferrygebouw heringericht en werd de eerste verdieping uitgebreid met opschiklokalen voor de passagiers.

Mid de zestiger jaren had zich een nieuwe markt ontwikkeld op het Kanaal, nl. het vershippen van vrachtwagens in alle vormen en gewichten. Het Zeewezen kon hier slechts in geringe mate op inspelen gelet op de beperkte hoogte op de wagendekken van de schepen, de beperkte ruimte aan boord waar andere voertuigen dan personenwagens konden opgesteld worden (wieldruk en asbelasting) en de niet aangepaste landingsinstallatie te Oostende, die slechts lasten tot 12 ton kon nemen. De landingsbrug werd in 1967 versterkt om voertuigen tot 32 ton te kunnen verhandelen. Tweeëndertig ton was het maximum toegelaten gewicht in Groot-Brittanië voor voertuigen voor het normaal wegverkeer.

Er bleef echter het nadeel dat de vaartuigen slechts een hekdeur hadden en de vrachtwagens in achteruitgang moesten inschepen. Ze konden dan in vooruitgang ontscheept worden. Dergelijke werkwijze bracht veel tijdverlies en ook irratie van minder bedreven chauffeurs. Zodat het een negatief marktargument was om klanten voor het vrachtvervoer aan te trekken.

Wat specifiek het vrachtvervoer aanging waren het niet slechts vrachtwagens met chauffeur die verscheept werden, doch ook opleggers zonder trekker. De trekker zette de geladen oplegger af op de terminus van de carferries en verdween terug om ander vervoer te verrichten. De oplegger werd dan door een specialze trekker van de rederij (*) of havenschap, of stevedores aan boord van het schip gebracht en daar op de aangewezen plaats afgezet. Aan de

(*)Ro-ro trekker, wendbare krachtige trekker speciaal ontworpen voor het verhandelen van opleggers aan boord van schepen en op de kaaien. Trekker voorzien van een in de hoogte instelbare vijfde-wiel plaat (koppelingsplaat voor opleggers-"Dayton fifth-wheel").



25. 1960 - De poort van het carferrystation na de uitbreiding van 1959. Bemerkt de grote uitkragende luifel boven de ingangsdouren.



26. 1965 - De Visserskreek met links in de achtergrond de poorten van het carferrygebouw. De Visserskreek werd gedempt in 1971-1972.



27. 1966 - Uitbreiding van het carferryterrein op het Winston Churchillplein. Bemerkt de bouw van de uitbreiding van de eerste verdieping van het Carferrygebouw, bestemd voor opschikruimten voor de passagiers.

andere zijde van het Kanaal, in de bestemmingshaven, werd de oplegger ontscheept door de rederij en opgesteld op een wachtterrein, waar het later opgehaald werd door een vervoersonderneming voor het slepen, rijden, naar de uiteindelijke eindbestemming van de vracht. Dergelijke opleggers werden, en worden, in de maritieme kringen bestempeld als "drops", het Engels woord voor "laten vallen", of zachter gezegd "neerzetten".

Vanaf 1968 werden sporadisch dergelijke "drops" verscheept door de Oostende-Doverlijn. Men moest echter beroep doen op een plaatselijke vervoeronderneming om met een trekker de "drops" te verhandelen. In 1982 werden door de rederij twee specifieke ro-ro trekkers van het merk DAF aangekocht.

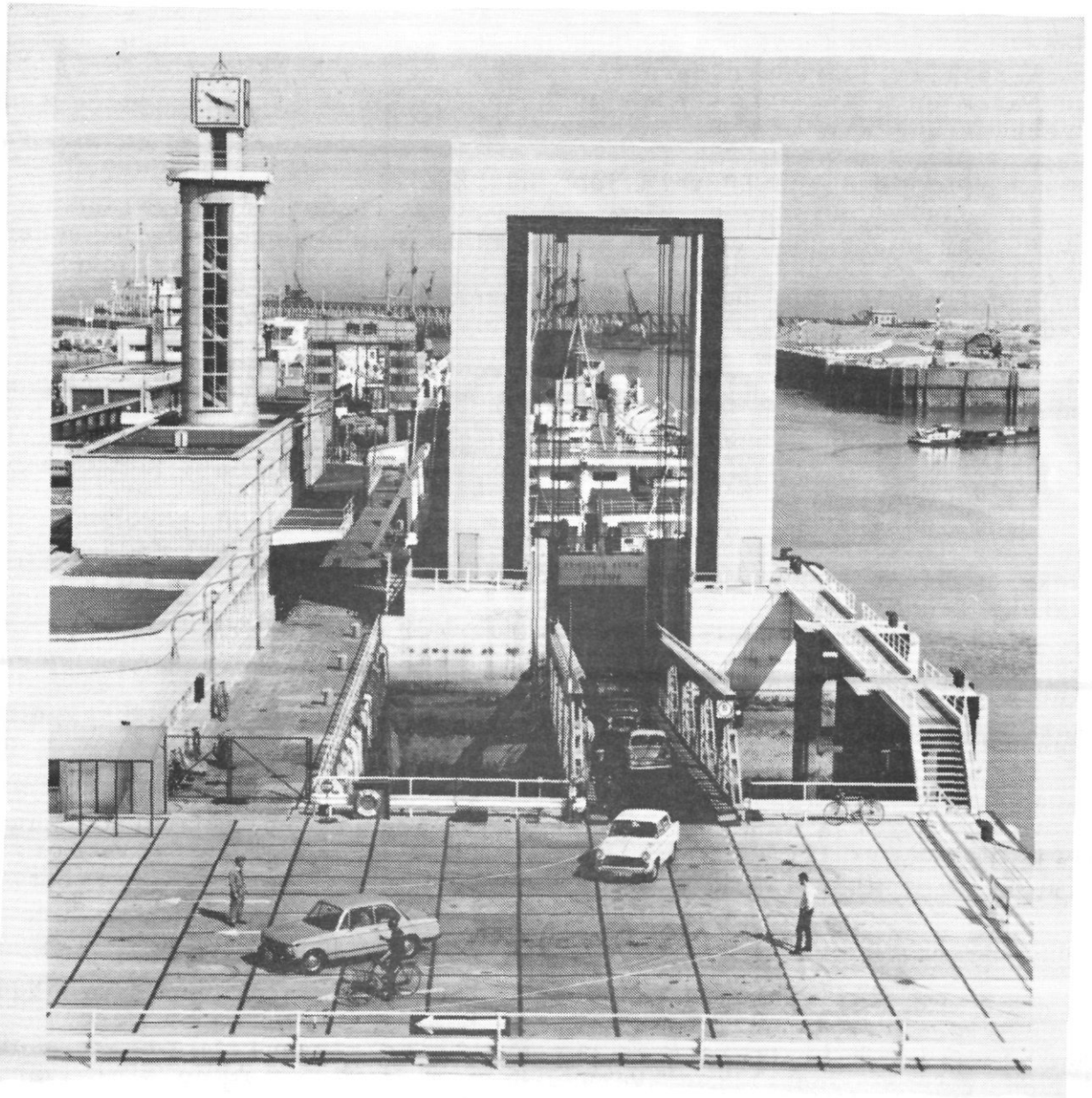
Op 29 mei 1968 werd door het Zeewezen een nieuwe lijn ingevaren tussen Oostende en Harwich, op de Oostkust van Engeland. Iedere dag was er een afvaart. De overtocht duurde 5 uur. De schepen legden aan te Parkestone Quay, waar ook de lijn Harwich-Hoek-van-Holland aanlegde. De verbinding naar Harwich werd in 1974 opgeheven.

Door het Zeewezen, de staatsdienst waartoe de Oostende-Doverlijn behoorde werd 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 waren voor het verschepen van vrachtwagens, de zogenaamde "multi-purpose schepen". De schepen moesten gebouwd worden volgens het "drive-through" - "doorrij"- principe, d.w.z. voorzien zijn van een hek- en een boegdeur, zodat het niet meer nodig zou zijn om vrachtwagens te ont- en inschepen in achteruitgang. In Oostende zouden de schepen aanleggen met de boeg, in Dover met het hek tegen de ontschepingsbrug. Om deze schepen te kunnen behandelen moesten de walinstallaties te Oostende aangepast worden, d.w.z. een nieuwe landingsbrug voorzien voor voertuigen met een gewicht van 40 ton en meer.

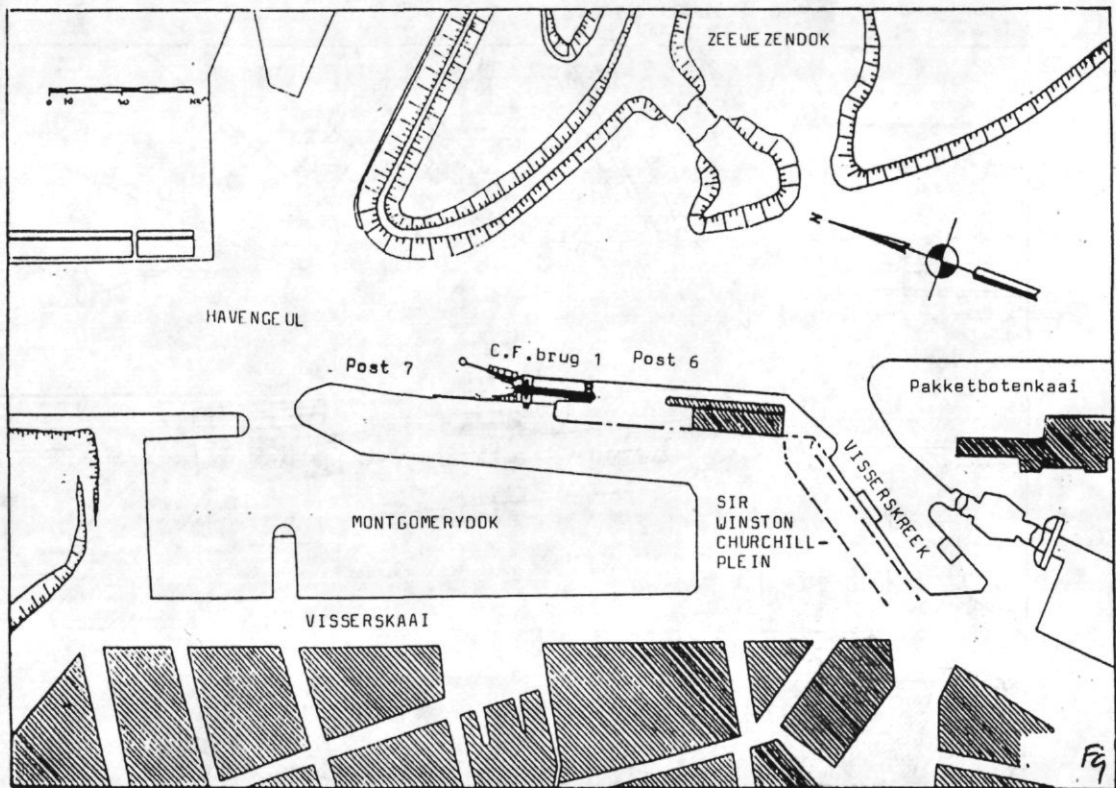
In 1969 werd de bouw aangevat van een tweede ontschepingsbrug te Oostende ten behoeve van het Zeewezen. Het waterbouwkundig gedeelte van de installatie werd uitgevoerd door het N.V. Sotrah uit Brussel. De staalbouw en de mechanismen werden gerealiseerd door La Brugeoise et Nivelles, afdeling Nijvel. De brug werd in gebruik genomen in juni 1971.

De installatie werd gebouwd langsheen het Carferrygebouw, de voormalige aanlegpost nr. 6. Om het op- en afrijden mogelijk te maken werd een platform gebouwd in de toegangseul van de Visserskreek. Deze opstelling vernauwde de toegang tot de sluis van de oude handelsdokken aanzienlijk. Doch deze dokken waren sinds geruime tijd slechts gebruikt als jachthaven, zodat de uitstolping slechts geringe hinder bracht.

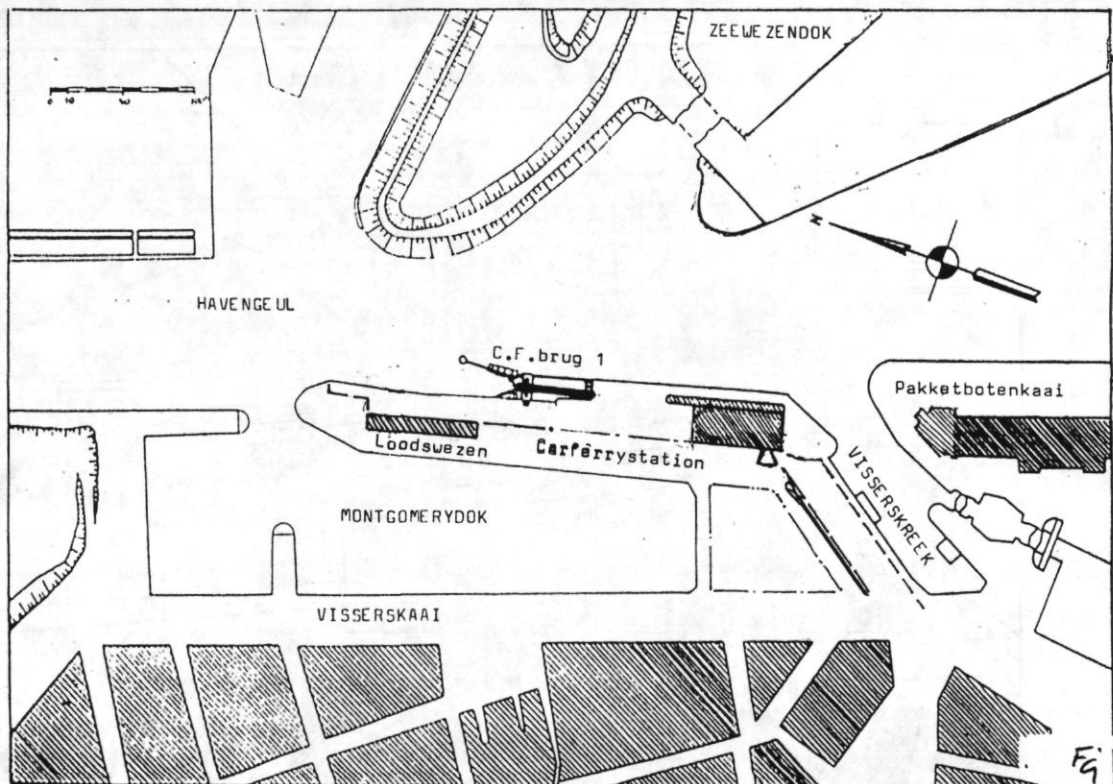
Bij het ontwerp van de installatie, (C.F.brug nr. 2), werd uitgegaan van een ander principe dan deze van de eerste brug, (C.F. brug nr. 1). Waar bij brug nr. 1 de brug afsteunde op het schip, werd bij brug nr. 2 de brug opgehangen in kabels en niet meer opgelegd op het vaartuig. De verbinding brug-schip werd gemaakt door een hydraulisch bewogen valreep, in het vakjargon genaamd "linkspan". De brug kon drie voertuigen van 40 ton gewicht, gelijktijdig, op één rij, toelaten, of één enkel voertuig met een gewicht van 60 ton.



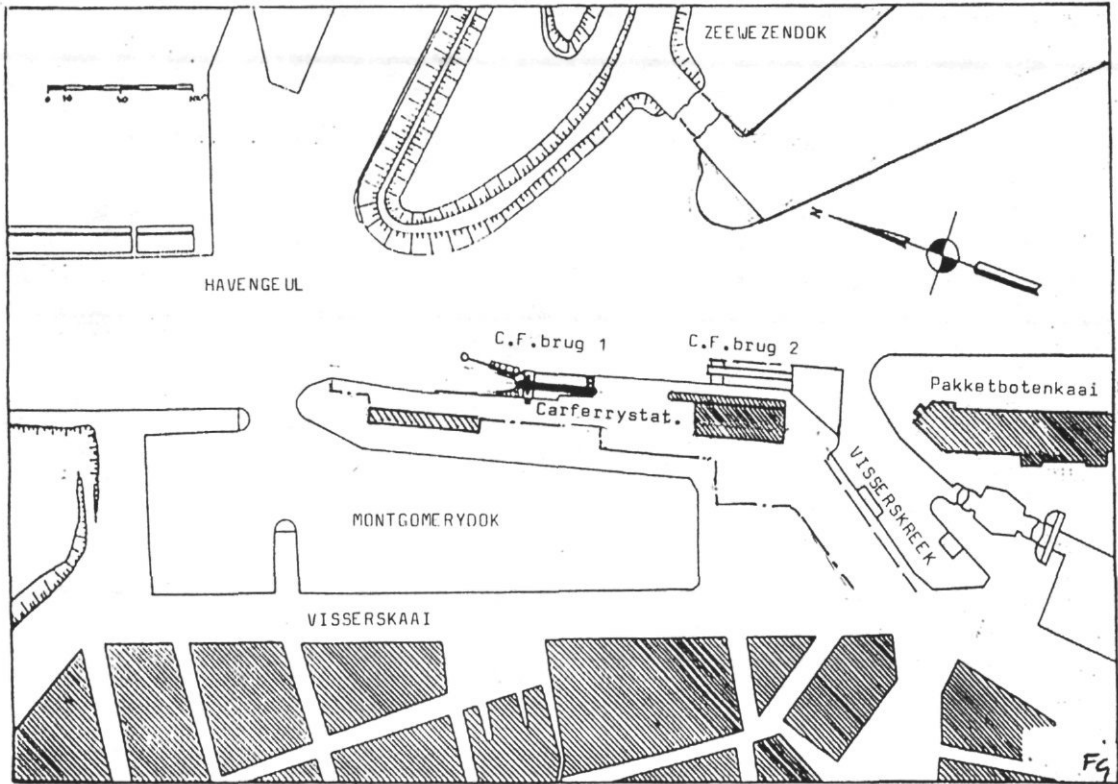
28. 1968 - Oostende - de nieuwe inschepingsbrug nr.2. Op de voor-
grond het platform gebouwd in de monding van de toen nog niet
gedempte Visserskreek.



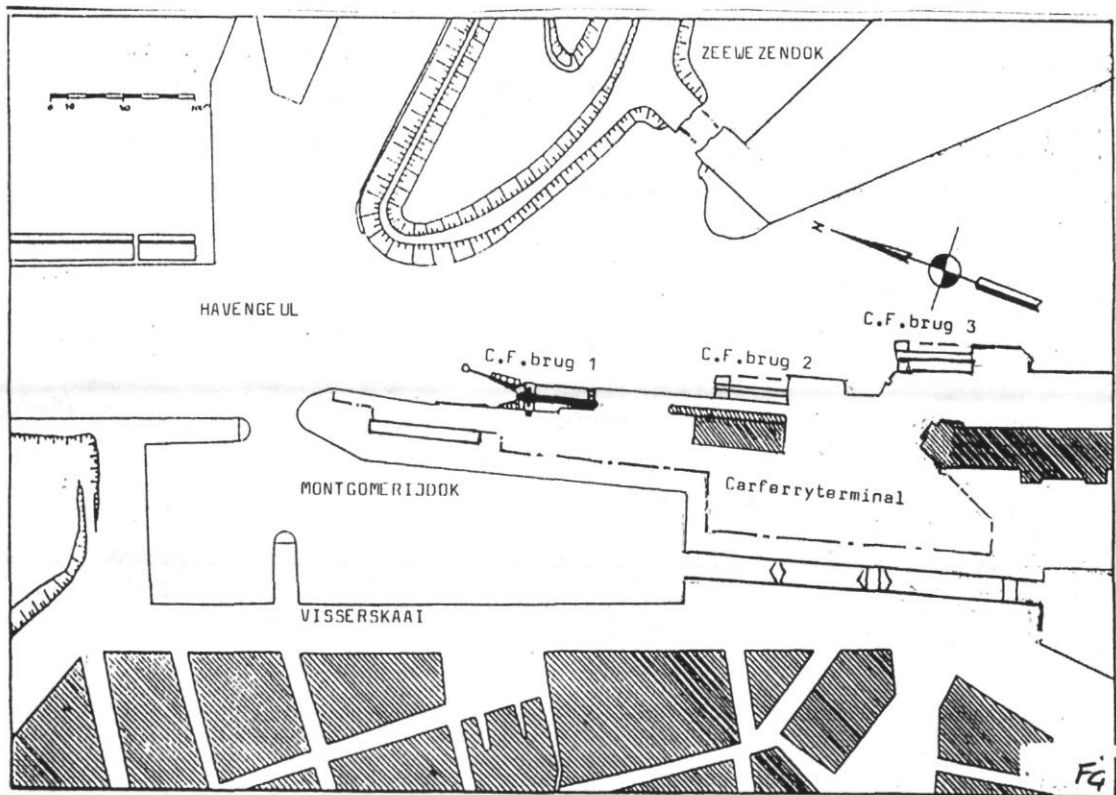
29. OOSTENDE - CARFERRYSTATION 1953



30. OOSTENDE - CARFERRYSTATION 1959



31. OOSTENDE - CARFERRYSTATION 1969



32. OOSTENDE - CARFERRYSTATION 1976

In 1971 werd door het Zeewezen een bestelling geplaatst voor twee "multi-purpose ferries". Het eerste schip, de "PRINS PHILIPPE" werd in 1973 afgeleverd, het tweede schip in 1974, (m.s. "PRINCE LAURENT").

Bij de wet van 1 juli 1971 werd de Regie voor Maritiem Transport ingesteld, die de dienst Oostende-Dover en Oostende-Harwich zou uitbaten. In november 1971 nam het nieuw opgericht staatsbedrijf de exploitatie over.

In 1972 werd de "Sealink poolovereenkomst" afgesloten tussen de Regie voor Maritiem Transport en de maritieme afdeling van de Britse Spoorwegen, waarbij o.m. Britse schepen een nieuwe carferrydienst tussen Oostende en Folkestone zouden verzorgen. Voor deze dienst werden de nieuwe B.R. (British Rail) schepen "HORSA" en "HENGIST" ingezet. Deze lijn zou blijven bestaan tot eind 1965 toen de Sealinkovereenkomst, na het privatiseren van de maritieme afdeling van de Britse spoorwegen, tussen de R.M.T. en andere partners werd opgezegd.

In 1971 werd de uitvoering gestart van het uitbreiden van het stationsplein van Oostende, door het gedeeltelijk dempen van de kop van de oude Handelsdokken, het dempen van de visserskreek en de bouw van een nieuwe sluis tussen het Montgomerydok en de "Mercator Jachtdokken".

Met het dempen van de Visserskreek en het slaan van een damplankwand in de havengeul in het voorjaar van 1972 werd de verbinding tussen het carferryterrein en de pakketbotenkaai verwezenlijkt, zodat de R.M.T. nu kon beschikken over één aaneengesloten terrein in plaats van twee door de Visserskreek gescheiden installaties. De voetpassagiers die in- of ontscheepten van de carferries moesten dan slechts een veel kortere weg afleggen naar het spoorwegstation en konden de tol- en paspoortcontrole geschieden in het station.

In 1976 werd de nieuwe Mercator Jachtdoksluis ingehuldigd en was het stationsplein afgewerkt. Het stationsplein is in wezen de terminus van de autosnelweg waar het rechtstreeks aansluit op het carferrystation, de oude droom van de jaren dertig. De terreinen van de R.M.T., die behoorlijk uitgebreid waren tengevolge van het dempen van de Visserskreek, werden volledig omheind en een nieuwe centrale toegang werd gebouwd aansluitend op het stationsplein.

In 1974 werd reeds een begin gemaakt van de uitvoering van een systeem van overdekte passagiesrkokers, voorzien van rolpaden, bagagerolbanden en hydraulische gangways, waarbij de passagiers vanuit het station de schepen konden bereiken zonder de kaaien te moeten betreden. Een volledige segregatie van het voetgangers- en voertuigenverkeer. In 1976 werd het eerste gedeelte in gebruik genomen.

Ondertussen had de R.M.T. een derde inschepingsbrug laten bouwen ter hoogte van post nr. 1. De brug is identisch aan brug nr. 2. Het werd in juli 1974 in dienst genomen.

In 1977 werd de inschepingsbrug nr. 1 vervangen door een nieuwe installatie met een capaciteit van 240 ton. De brug werd ontworpen en geleverd door Marine Developments Ltd. uit Glasgow, Schotland. Het staalgedeelte werd in onderaanneming gebouwd door N.V. Ysenbrandt te Brugge.

In 1982 werd door de R.M.T. een dubbeldeks carferry gecharterd bij Stena Lines uit Goteburg, Zweden, gevolgd door een tweede in 1983.

Om het laden en lossen van het hoogste voertuigendek mogelijk te maken werd in 1984 door de diensten van de R.M.T. een hydraulische in de hoogte instelbaar laadplatform met aansluitende toegangsbruggen ontworpen en gebouwd, (zijlaadplatform), op de kaai van brug nr. 1

In 1985-1986 werden drie schepen van de R.M.T., de "PRINSES MARIA-ESMERALDA", de "PRINCESSE MARIE CHRISTINE" en de "PRINS ALBERT" verhoogd met een tweede voertuigendek. In 1986-1987 werd door de diensten van de R.M.T. een zijlaadplatform gebouwd op de kaai van brug nr. 3, zodat de dubbeldekschepen nu konden laden en lossen aan twee bruggen.

In 1987 werd de passagierskoker van brug nr. 3 omgebouwd om deze geschikt te maken voor de dubbeldekschepen.

In 1979 werd een parkeerplatform gebouwd in de havengeul tussen de kaai van post 5 van de Pakketbotenkaai en het westelijk geleidewerk van de Demeysluis, ten behoeve van de R.M.T. waar men worstelde met ruimtelijke problemen voor het opstellen van niet begeleide opleggers.

Eveneens werd in dat jaar de "Huckepack"-dienst ingesteld door de R.M.T. in samenwerking met de gespecialiseerde van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Hierbij werden niet-vergezeldde opleggers naar of vanuit Oostende verstuurd per speciaal daartoe ontworpen spoorwegwagons, van en naar bestemmingen in België, Nederland, Duitsland of Italië. De opleggers werden van en op de spoorwegwagons versleept door de ro-ro trekkers van de R.M.T.. In een eerste periode werden de verhandelingen spoor/weg uitgevoerd op de Pakketbotenkaai, vanaf 1983 werden de verhandelingen uitgevoerd op een terrein gelegen aan de Stapelhuisstraat.

In 1970 werd door de stad Oostende in de noordwesthoek van het Houtdok een ro-ro helling aangelegd. Deze ro-ro terminal werd in 1973 een zestal maanden gebruikt door de Sheerness Line, die met een enkel ro-ro vrachtschip een lijn Oostende-Sheerness uitbaatte. De eigenlijke terminal was gelegen aan de Stapelhuisstraat.

In 1979 werd door de Franse rederij Schiaffino een regelmatige ro-ro dienst ingesteld tussen Oostende en Dover. In 1986 verhuisde de lijn naar de Diepwaterkaai waar het Ministerie van Openbare Werken een ro-ro brug gebouwd had.

Met het in dienst stellen van de polyvalente schepen van de R.M.T. werd de post niet meer vervoerd door de pakketboten, die nog slechts tijdens het toeristisch seizoen werden ingezet. De postzakken werden voortaan vervoerd in een postcontainer opgesteld op een oplegger die verhandeld werd, zowel te Dover als te Oostende door een ro-ro trekker. De hijskranen op de Pakketbotenkaai hadden, met uitzondering van het verhandelen van gepalletiseerd reisgoed van groepsreizen, geen nut meer. In 1980 werden de twee oudste kranen gesloopt. De staatshaven was geëvolueerd van "lo-lo" naar "ro-ro".