

door **Ferdinand GEVAERT**

De Pakketbotenkaai: van “Batterie de la Débarcadère “ tot “Cruise kaai”, (deel 8)

Na de bevrijding in september 1944 waren er in de haven van Oostende veel opruimings- en herstelwerken uit te voeren, om niet te spreken over de volledig heropbouw van veel infrastructuur. Doch, niet alleen in de haven, ook de stad en zeedijk, hadden enorm schade opgelopen, voornamelijk tijdens de meidagen van '40 en de daaropvolgende constructie van de “Atlantische muur”.

De Britten hadden na de bevrijding, begin september '44, in de haven heel wat opruimings- en voorlopige herstelwerken uitgevoerd, om de haven bruikbaar te maken voor de bevoorrading van hun strijdkrachten tijdens de laatste fasen van de bevrijding van de Lage Landen en de verovering van Duitsland.

De Britten hebben vanaf september '44 tot bij het vrijgeven van de haven voor burgerlijk gebruik in 1946, intens gebruik gemaakt van de pakketbotenkaai. De kaai kon dan zonder grote moeilijkheden terug in gebruik genomen worden door het Zeewezen voor het hervatten van de regelmatige pakketbotendienst tussen Oostende en Engeland, (aanvankelijk naar Folkestone, doch na het terug vrijgeven in 1946 van de haven van Dover door de Britse Admiraliteit, kon terug op Dover gevaren worden, wat tijdswinst betekende). (zie fig. nr.192 en 193)

Échter, de passagiersfaciliteiten waren gedeeltelijk en de kantoren van het Zeewezen quasi volledig vernield en moesten gesloopt worden. Zo ontstond er op de kaai een grote open vlakte waarop wat voorlopige voorzieningen werden opgetrokken, (op de open ruimte zou tien jaar later het huidig Zeewezengebouw en de in- en ontschepingshal gebouwd worden - waarvan men nu, 2011 , grote gedeelten zal slopen). (zie fig. nr. 194).

Reeds kort na het begin van de Duitse bezetting in '40, werden diensten van het Zeewezen vanuit het zeestation overgeplaatst naar het Zeecommissariaat op de hoek van de Vindictivelaan en Zuidstraat. Het gebouw, in Neo-Vlaamse Renaissancestijl, werd ontworpen door architect Dewulf en in 1898-1899 gebouwd door de aannemers Gebroeders Demeyer uit Gent. Het gebouw werd beschadigd in mei 1940 en voorlopig hersteld. Herstelling die echter bestendig zou worden tot bij de verkoop in 1988 en sloop in mei 1990. Het gebouw werd vroeger door sommigen ook genoemd: “Pilotage” (Loodswezen). Alhoewel het gebouw ook het Waterschoutsambt, Zeevaartschool, Dienst voor de Visserij, Zeevaartinspectie en Hoofd van de Zeegroep der Kust, huisvestte. Na de verhuis van de officiële diensten naar het nieuw Zeewezengebouw, Loodswezengebouw en het terug ingebruikstelling van de Zeevaartschool aan de Slijkensesteenweg, werden diverse lokalen in gebruik genomen door jeugdverenigingen, zoals de zeescouts.

In 1949 werd de eerste als zulks ontworpen en gebouwde autoveerboot, carferry genaamd, afgeleverd door Cockerill Yards Hoboken aan het Zeewezen. Deze nieuwe ontwikkeling zou uiteindelijk een omwenteling medebrengen in het marktaanbod en marktaandeel van het Zeewezen, ofte Oostende-Doverlijn, op de Kanaaldiensten, (1), en ook op de verdere ontwikkeling en bestemming van de Pakketbotenkaai. O.m. door de specifieke walinstallaties die nodig waren om dit type schip te laden en te lossen, de carferrybruggen genoemd (2).

Reeds in 1936 werd er door het Zeewezen tijdens de zomermaanden een specifieke carferrydienst ingelegd tussen Dover en Oostende, met een omgebouwde pakketboot (ex-Ville de Liège): het t.s. “London-Istambul”. Wegens gebrek aan ruimte om op de Pakketbotenkaai een rij-op-installatie in te

richten, werd als voorlopige oplossing een terminal ingericht op de oosteroever, t.h.v. de werkhuisen van het Zeewezen, met toegang vanaf de Koninklijke Baan, ter hoogte van de Vismijnlaan. (zie fig. nr. 195 t/m 197).

In de dertiger jaren van de vorige eeuw werd door het Zeewezen het plan opgevat om een carferrydienst in te stellen tussen Oostende en Dover. Eén van de voornaamste achtergronden van de besluitvorming was het ontwikkelen van een Europees wegennet (de E-wegen) waarbij het o.m. zou mogelijk worden om met motorvoertuigen vanuit Londen naar Istantbul te rijden, (to motor through the Continent from London to the Near East). In de dertiger jaren werd, in navolging van het reeds in aanleg zijnde Duitse "Autobahn netwerk", door Openbare Werken een "autostrade" Oostende-Brussel ontworpen, die een deel zou worden van de "Europese weg London-Istantbul", de latere "E-5", nu "E-40". Met de aanleg werd aangevangen in 1938, met de bouw van het baanvak Jabbeke-Aalter. Het vak was klaar in 1940, alhoewel er nog geen aansluitingswegen waren (3) (4)

Het eindpunt van de geplande autosnelweg zou te Oostende gevormd worden door een rondpunt en een rondplein, gelegen in de onmiddellijke omgeving van het zeestation Oostende-Kaai, op gronden van de te dempen oude handelsdokken en toegangssluis en de te slopen oude vismijn, "de Cierk". Deze gronden waren gelegen tussen de te dempen Visserskreek en het "Strandingsdok voor sloepen" (Openbare Werken jargon), het huidige Montgomerydok.

Het rondpunt zou aansluiten op een nieuw te bouwen carferrystation, gelegen aan post 6 van de voormalige Stoombotenkaai. Voorafgaand werd op post 6 de houten kaai vervangen door een 132 meter lange betonnen kaai. Deze constructie kreeg de naam: "Istantbulkaai".

De oude handelsdokken werden echter, op uitzondering van het derde dok na, niet dichtgegooid en de sluis werd slechts tientallen jaren later gedempt en vervangen door een andere sluis, de huidige Mercator jacht sluis.

De aanleg van de snelweg Oostende-Brussel werd voltooid in 1954. Het eindpunt lag echter niet aan het zeestation, doch aan het nieuw stadhuis van Oostende. Later werd de viervaks Leopold III-laan aangelegd om de verbinding te maken met de inschepingskaaien. (zie fig. nr. 198).

In 1938-1940 werd op last van het Zeewezen door Openbare Werken, Bestuur der Gebouwen uit Brugge, een "Controlegebouw der Carferry" ontworpen en gebouwd. Het gebouw was praktisch af toen op 10 mei 1940 de oorlog losbrandde. Een van de eerste bommen die afgeworpen werden boven Oostende kwam terecht naast de buitenmuur van de verdekte hal van het carferrystation, zonder veel schade te veroorzaken (fig. nr. 199).

Het gebouw bestond uit twee niveau's. Op het gelijkvloers werden lokalen voorzien voor de toldiensten, automobiellclubs (A.A. en R.A.C. - Automobile Association en Royal Automobile Club - die ook naast scheepsagenturen, instonden voor de reservaties en ticketverkoop en assistentie van de autobestuurders), zeevaartpolitie, ticketcollector en een dagbladkiosk. Er was eveneens een overdekte ruimte om de voertuigen te onderwerpen aan een eventueel douaneonderzoek. Daarnaast waren er ook technische ruimten, (verwarming, elektriciteit, hydraulica voor het voorziene voertuigenlaadplatform) (fig. nr. 200).

Op de verdieping was er een wachtzaal met opschikruimten, die toegang gaf tot een terras aan de havengeulzijde. Waar tevens een poort voorzien was waarlangs de passagiers konden in- en ontschepen.

Aansluitend was er een overdekte hal met drie rijstroken voorzien voor de in te schepen voertuigen, of ontscheepte voertuigen die moesten aanschuiven voor paspoort- en andere controle.

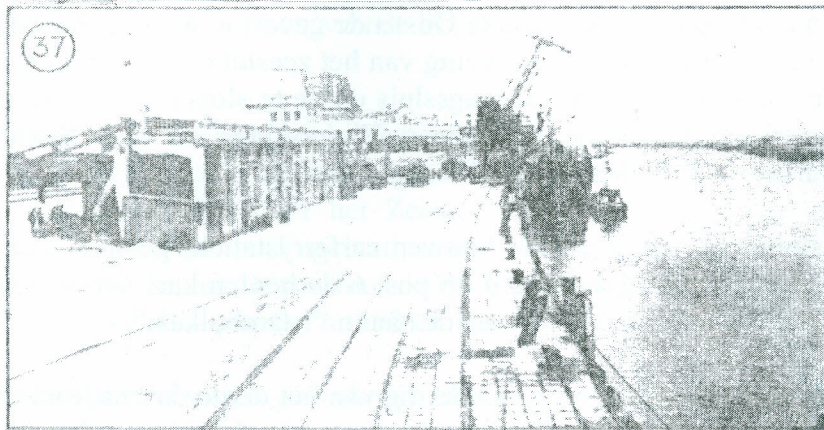
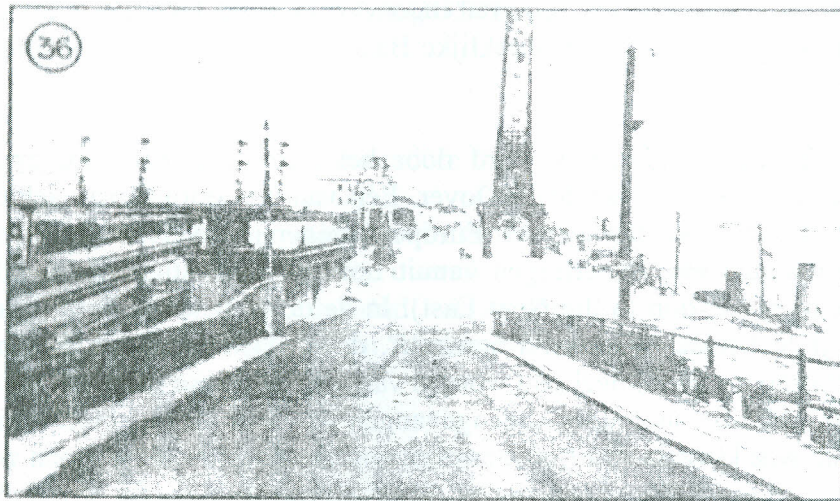


Fig. nr. 192 en 193. Haven Oostende, 1944-1945. Zichten op de Pakketbotenkaai tijdens de periode van het gebruik door de Britse strijdkrachten. Op de bovenste foto is de oprit te zien die de kaai verbond met de Graaf de Smet de Naeyerlaan, (oprit gesloopt in 1990, bij het bouwen van de doorsteek onder de de Smet de Naeyerlaan om de verbinding te maken met de ro-ro parking aan de Stapelhuisstraat). Aan de kaai allerhande Britse vaartuigen. Op de bovenste foto bemerk je het verbindingsspoor met het stationsbundel.

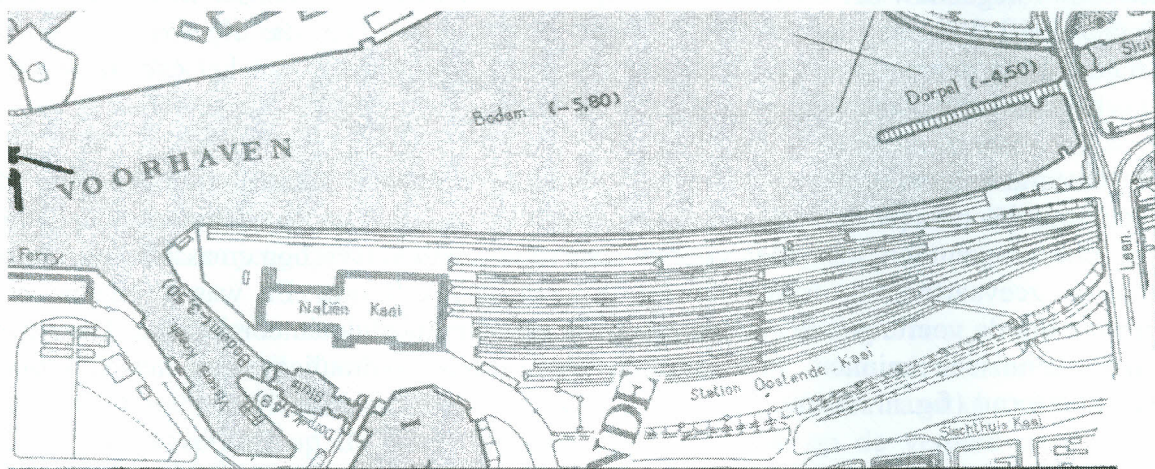


Fig. nr. 194. Haven Oostende. Uittreksel uit de topografische kaart van Openbare Werken, opgenomen in 1952. Bemerkt de grote open ruimte op de Pakketbotenkaai waar voor W.O. 2 het Zeewezengebouw stond. Eveneens dat alle aanlegposten toen uitgevoerd waren in beton en één lijn vormden. Bemerkt eveneens dat de Goedewindhelling opgeworpen is (tramlijn naar Knokke).

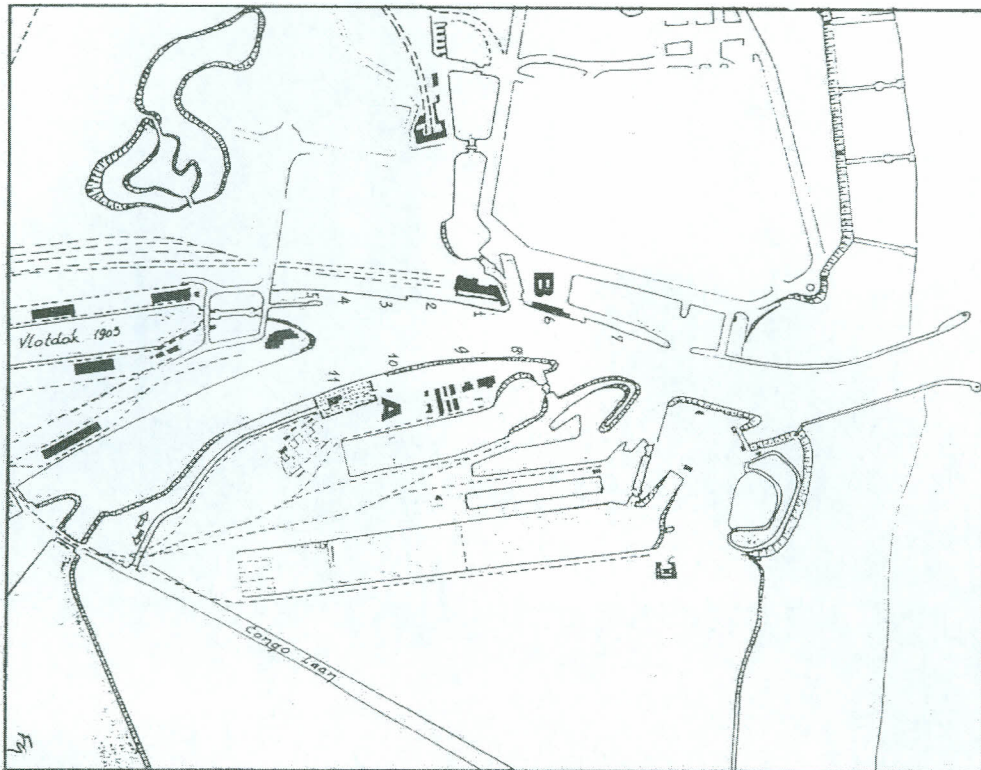


Fig. nr. 195: Haven Oostende, toestand 1939, met intekening van de voorlopige carferryterminal (A) op de oosteroever (post 11), en de inplanting van het in aanbouw zijnde nieuw "carferrystation" (B) op de Istambulkaai (post 6).

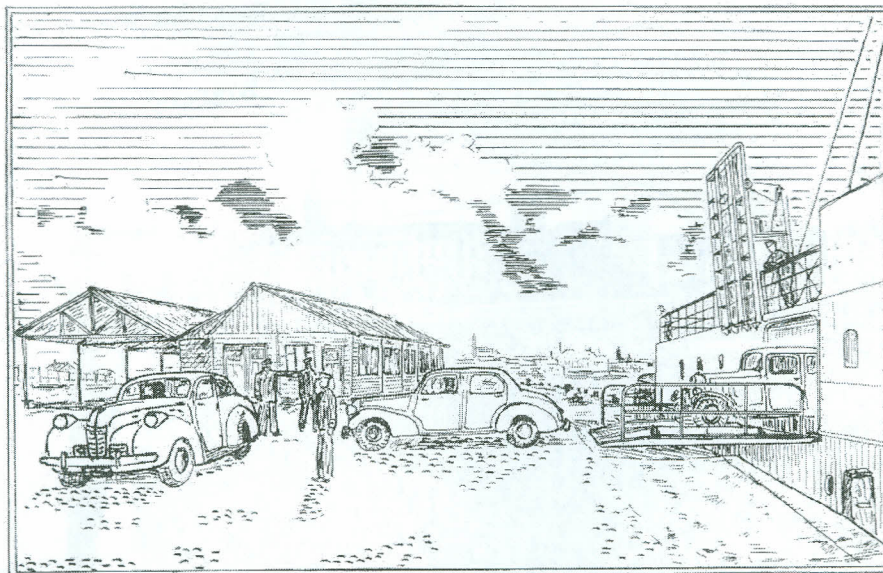


Fig. nr. 196: Haven Oostende. Voorlopige carferryterminal op de oosteroever 1939. Zicht op het ontschepen van voertuigen uit de carferry "London-Istanbul". Links het houten, voorlopig, dienstgebouw. Bemerkt het zijlaad-principe waarbij de voertuigen over laadkleppen in de zijde van het schip werden in- en ontscheept.



Fig. nr. 197. Haven Oostende. Ontscheping van personenwagens uit de "London-Istanbul" aan de oosteroever in 1938. De voertuigen worden in- en ontscheept door autobestuurders van het Zeewezen. Het was niet toegelaten om zijn eigen voertuig te besturen tijdens de laad- en losoperaties. De passagiers van de voertuigen mochten ook geen plaats nemen in de auto's. Ze moesten voor het inschepen uitstappen en mochten slechts na de ontscheeping instappen.



Fig. nr. 198. Oostende 05 mei 1954. De aanleg van de eindstrook van de autosnelweg Oostende-Brussel op het gedempte 3^e Handelsdok en op het voormalig tracé van de treinsporen van het spoorwegstation Oostende-Stad. Bemerkt de Vindictivelaan met het "O.L.Vr.-College" en de aanzet van de Hendrik Serruyslaan. Het "Kanonhotel" is gesloopt en de wederopbouw is nog niet voleindigd.

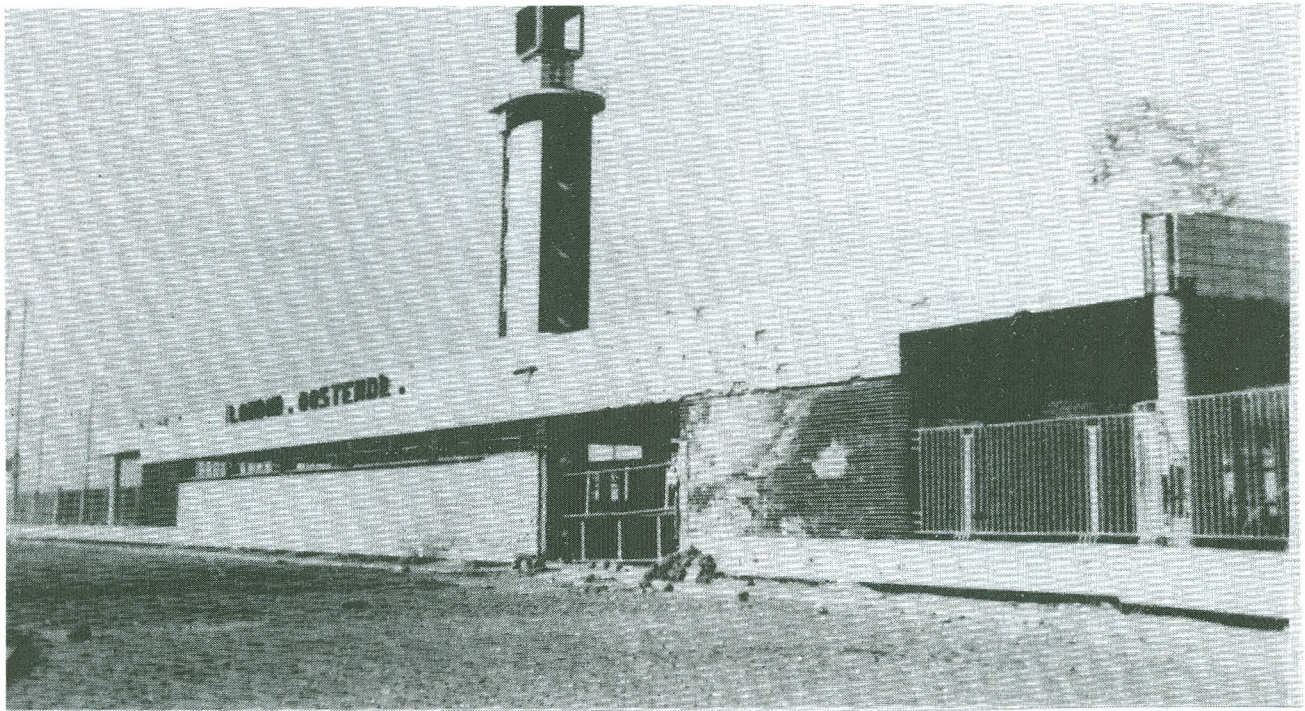


Fig. nr. 199. Haven Oostende, mei 1940. Foto van de schade veroorzaakt door een Duitse vliegtuigbom aan het nog niet volledig afgewerkt carferrystation aan de Istambulkaai.

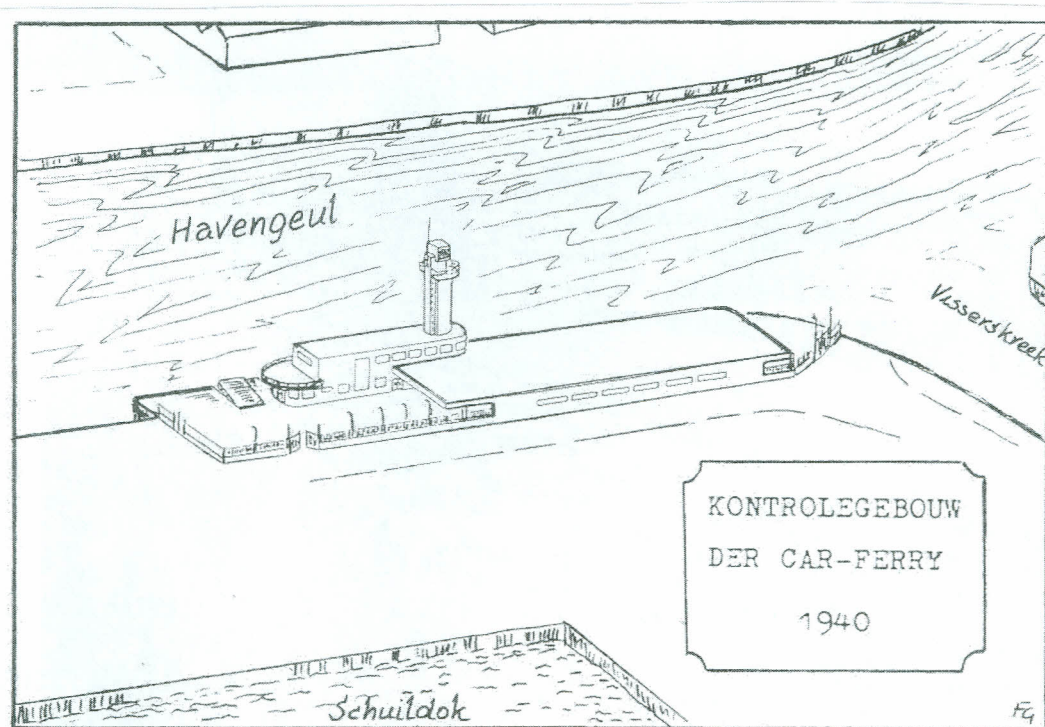


Fig. nr. 200. Haven Oostende, 1938. Isometrische ontwerptekening van het "Controlegebouw der Carferry", ofte "Carferrystation", aan de Istambulkaai. Bemerkt de "tjstoren". In de loop der jaren na W.O. 2 onderging het gebouw tal van wijzigingen, uitbreidingen en verbouwingen. Het is nu, 2011, totaal buiten gebruik.



Fig. nr. 201. Haven Oostende, 1949. Het laden doorheen het luikhoofd van auto's op de carferry "Prinses Josephine Charlotte", door middel van één van de portaalkranen van de Pakketbotenkaai. Het laden en lossen van voertuigen door middel van een portaalkraan was een risicovol manoeuvre en vergde veel vakmanschap en mankracht, voornamelijk om te beletten dat de voertuigen schade opliepen.



Fig. nr. 202. Haven Oostende, 1952. Zicht op de Pakkebotenkaai. De passagiers wachten in open lucht om in te schepen. Er zijn nog geen dienstgebouwen herbouwd na de vernietigingen van W.O. 2. Bemerkt aan de kaai één van de nieuwe pakketboten afgeleverd in 1947-1947, de "Koning Albert" of de "Prince Philippe". Bemerkt dat er reeds een radar opgesteld is aan boord. Op de kaai de ingevoerde nieuwe Britse auto's. Voornamelijk Austin A.60.

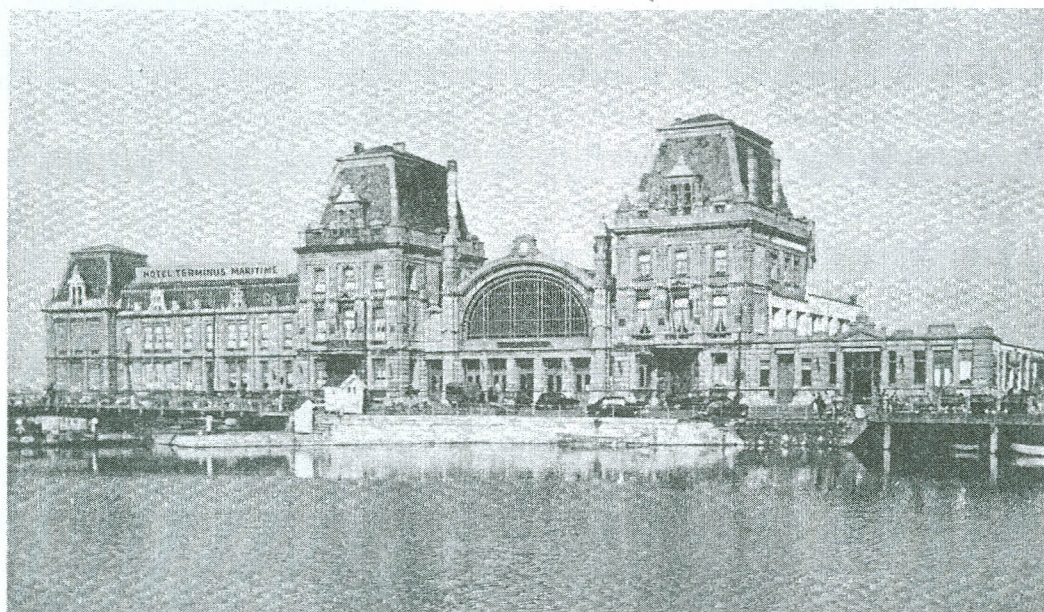
HOTEL TERMINUS-MARITIME

EN GARE D'OSTENDE-QUAI

Géré par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, S.A.

R.C.O. 158 - Adr. tél. TERMINUSOTEL-OSTENDE - Tél. 720.27

OUVERT TOUTE L'ANNÉE



ACCÈS DIRECT AUX MALLES OSTENDE-DOUVRES ET AUX TRAINS

A L'HOTEL : Tout le confort moderne (tél. privé dans toutes les chambres) - Le calme parfait
Chambres à 80 frs sans salle de bain - Chambres à partir de 130 frs avec salle de bain

AU RESTAURANT : Menus copieux et soignés - Plats de poisson renommés - Vins de marques

A REALLY FIRST CLASS HOTEL (All rooms with private bath and telephone)

A FAMOUS RESTAURANT

Management : Wagons-Lits/Cook

Fig. nr. 203. Haven Oostende, zeestation. Publiciteit voor het Hotel Terminus-Maritime in het station Oostende-Kaai, verschenen in het select tijdschrift "Oostende-Dover", nummer voor Pasen 1954, met vermelding van de rechtstreekse toegang tot de pakketboten Oostende-Dover en de spoorwegtreinen.

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

Het buiten gebruik gesteld gebouw bestaat nu nog, doch in sterk gewijzigde vorm. Het heeft veel uitbreidingen en aanpassingen gekend, doch hierover later meer.

Daar bij de indienststelling van de nieuwe carferry (de "Carferry", later herdoopt tot "Prinses Josephine Charlotte"), de vereiste carferrybrug nog niet gebouwd was, werd het schip geladen en gelost door middel van de portaalkranen van de Pakketbotenkaai. Het zou duren tot 1952 vooraleer de eerste carferrybrug op de Istambulkaai gebouwd en in bedrijf was. De voertuigen bereikten de kaai via de oprit aan de Graaf de Smet de Naeyerlaan, en vice-versa. (zie fig. nr. 201).

In 1950 werd post 1 voorzien van een betonnen kaaiconstructie in lijn met de andere posten. In 1954 werd een derde portaalkraan met groter hefvermogen dan de twee andere, opgesteld op de kaai. (zie fig. nr. 202).

In het vooruitzicht van de Wereldtentoonstelling te Brussel in 1958, EXPO 58, en in het vooruitzicht van een substantiële toename van het aantal reizigers en om het imago van het land een lift te geven werd, in 1955 beslist om een prestigieus Zeewezengebouw met in- en ontschepingshal te bouwen op de Pakketboten- en Natiënkaai. De opdracht hiertoe werd doorgegeven aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Het complex kon tijdig voor de massale komst van bezoekers aan Expo 58 in gebruik genomen worden. Het complex kwam het imago van de Oostende-Doverlijn op indrukwekkende wijze ten goede.

(wordt vervolgd)

VERWIJZINGEN

- (1) Zie F. Gevaert, De Kanaaldiensten, in Neptunus, 21e jg, nr. 147, 1974, blz 20-35.
F. Gevaert, Van Lo-lo tot Ro-ro, in Jaarboek Ter Cuere 1987, blz. 90-130.
- (2) Zie F. Gevaert, De metamorfose....., deel 7, De Plate, jg 35, 2006, blz. 113-114.
- (3) Dover-Oostende zou op deze E-weg de brug vormen over het Kanaal tussen Dover en Oostende.
- (4).Zie Donald Weber: De blijde intrede van de automobiel in België 1895-1940, Gent, Academia Press AMSAB, 2010.

LIDGELD 2012

Gezien de kostprijs voor het tijdschrift niet meer evenredig is met de inkomsten van de lidgelden zien wij ons verplicht de lidgelden aan te passen.

Deze werden door de Statutaire Vergadering van 2011 als volgt vastgesteld

Aangesloten lid	€ 15
Steunend lid	€ 25

Enkel zij die tot nu toe niet gestort hebben (laatste storting ontvangen op 29 oktober) vinden hierbij een stortingsbulletin.

Fernand MUS
Penningmeester