

De Pakketbotenkaai: van “Batterie de la Débarcadère” tot “Cruisekaai”. (deel 12).

Door de ingebruikneming in 1973 en 1974 van de eerste multi-purpose schepen van de R.M.T., de Prins Philippe en de Prince Laurent en de Britse schepen Hengist en Horsa van British Rail, alle van “Sealink”, ontstond een nieuwe bedrijfsomstandigheid, waarbij de normale dagdiensten op Dover met de klassieke pakketboten (de male) werden afgeschaft. De Britse schepen voeren echter op Folkestone (1): een tiental kilometer ten westen van Dover. Daar deze schepen ook “voetpassagiers” vervoerden, met in Dover en Oostende rechtstreekse aansluiting op de internationale en binnenlandse treinen, moesten deze passagiers zich over de kaaien, tussen de in- en ontschepende voertuigen in, naar de schepen en de passagiersterminal (wacht- en douanezaal) begeven. Toch een heel eind lopen van brug 2 en 3 naar de terminal in het zeestation. Een zeer onveilige bedoening die om maatregelen vroeg (vereiste). De segregatie van de verkeersstromen drong zich op.

Om enigszins aan de veiligheidsnormen te voldoen werden als voorlopige maatregel gedurende enige tijd de “voetpassagiers” vervoerd met twee stadsbussen tussen de passagiersterminal in het zeestation en de schepen gemeerd aan de carferrybruggen, en vice-versa (2).

In 1974 werd een aanvang gemaakt met de uitvoering van een ontwerp, opgemaakt door de technische diensten van de R.M.T., om aan deze onveilige toestand een definitief einde te stellen. Een stelsel van overdekte passagierskokers op 4,50 meter boven kaainiveau, met hydraulische gangways voor aansluiting op de schepen. Het systeem vertrok in de omgevormde douanezaal, vervolgens met een hellend rolpad naar de verdieping van de zijvleugel van het Zeewezengebouw (3) en zo met een stelsel van kokers die bovengrondse verbinding gaf met brug 3 en brug 2. Alwaar hydraulisch in de hoogte en lengte instelbare overdekte gangways toegang gaven tot de schepen.

Het kokersysteem werd voorzien van bagagerolbanden zodat de reizigers hun reisgoed niet moesten dragen, (zie fig. nrs. 225- t/m 228).

Het ganse stelsel werd vervaardigd, gemonteerd en in bedrijf gesteld door de werkhuisen van de R.M.T. mits toelevering van het rolpad en bagagerolbanden. Het geheel was voor het begin van het zomerseizoen 1976 volledig klaar voor gebruik en in dienst gesteld. Voorwaar, een prestatie !.

Het stelsel werd verscheidene malen aangepast aan wijzigingen en uitbreidingen van de kaaiinfrastructuur. Het tracé van de passagierskoker werd in 1988 ingrijpend gewijzigd tengevolge van de bouw van een zijlaadplatform aan carferrybrug nr. 3, (waarover later meer).

Het stelsel van passagierskokers werd in 1990, bij de bouw van carferrybrug nr. 4 aan post 4 van de Pakketbotenkaai, uitgebreid vanuit de wachtzaal van de terminal in het zeestation tot aan het passagiersinschepingsstation aan brug 4, (waarover later meer). Omstreeks 2000 werd deze koker nog doorgetrokken naar het toen nieuw zijlaadplatform aan brug 4.

Na het opdoeken van de R.M.T. in 1997 werd in 1998 de passagierskoker uitgebreid vanaf post 6 (carferrybrug 2) naar het zijlaadplatform aan brug 1 , ten behoeve van de passagiers van de “fast-ferries” die ingelegd werden door Hoverspeed-Holyman tussen Oostende en Dover, (hierover later meer).

Heden, 2013, alhoewel niet meer in gebruik, bestaat het stelsel van passagierskokers nog gedeeltelijk. In 2011 werd een gedeelte van de koker tussen de terminal en het passagiersinschepingsstation aan brug 4 gesloopt.

In 1977 werd carferrybrug nr.1, daar het niet meer voldeed aan de bedrijfseisen wegens te gering toegelaten belasting, vervangen door een nieuwe brug. Een brug met een draagvermogen aangepast aan de modernste eisen, nl. een totaal toegelaten voertuigengewicht van 240 ton en twee rijvlakken. Wat het laden en lossen van twee rijen voertuigen tegelijk zou toelaten.

De brug werd ontworpen door de heer John Rose van Marine Developments Ltd uit Glasgow, Schotland. Het concept van de carferrybrug week totaal af van de bestaande installaties.

De brug, glijdend scharnierend vastgemaakt aan de kaaimuur, werd aan het scheepsuiteinde afgesteund op een drijftank, dat integraal vast deel uitmaakte van de brug, (zie fig. nr.229). De tank was ingedeeld in drie hoofdcompartimenten. Het middenste compartiment had geen bodemplaat en stond open naar de zee, of vaargeul. De twee vleugelcompartimenten waren uitgerust als ballasttanks.

Het middelste compartiment was uitgerust als een luchttank, met luchtdichte dakplaat en aansluitingen op een luchtcompressor met werkingsdruk van 7 kg/cm^2 en op een afstandsbediende ontluichtingskiep. De brug dreef op de luchtbel die ontstond in het middelste compartiment tussen de dakplaat en de open bodem. De hoogte van het rijvlak van de brug boven het watervlak van de havengeul was instelbaar door lucht uit het middencompartiment te laten ontsnappen of druklucht toe te voegen in de luchtbel. Een eenvoudig doch vernuftig systeem, (zie fig. nr.230).

Eenmaal het rijvlak van de brug op hoogte gebracht was van het voertuigendek van het schip werd de brug vastgemaakt aan het schip door middel van staaldraadkabels, (zie fig. nr.231). De beperkt scharnierbare vasthechtingspunten op de brug waren in de hoogte hydraulisch instelbaar. Na opkoppeling werden de gewichten van de in- en ontschepende voertuigen via de ophangkabels overgebracht op het schip. De belasting op de brug werd niet opgenomen door de drijftank, zodat deze niet dieper wegzonk of opdreef.

Na een paar maanden bleek het ophangssysteem te omslachtig in de praktijk. Op initiatief en know-how van de technische dienst van de R.M.T werd een andere, minder omslachtige en veiliger systeem ontworpen en uitgevoerd. Het nieuw systeem bestond uit een hydraulische verankeringshaak, verzonken ingebouwd op de brug, en verankeringspunt ingebouwd in boeg van de schepen. Een bedrijfszeker systeem waarbij de brug volledig de bewegingen van het schip volgde, als het ware “volledig één met het aangemeerd schip”, (zie fig. nr. 232). De ophangkabels werden alsdan, tenminste voor de R.M.T.-schepen, niet meer gebruikt. Ze werden na het opdoeken van de R.M.T.-diensten terug in gebruik gesteld voor het aanmeren van de fast-ferries van Holyman-Sally en de latere havengebruiker Hoverspeed-Holyman.

Het staalwerk van de brug werd uitgevoerd door het Brugs metaalconstructiewerkhuis Ysenbrandt naar constructietekeningen en opdracht van Marine Developments Ltd. De hydraulische en drukluchtinstallaties werden aangeleverd door Marine Developments. De aanpassing van de waterbouwkundige werken werden, overeenkomstig de aanwijzingen van Openbare Werken, Dienst der kust, uitgevoerd door de werkhuizen van de R.M.T.

Na het verdwijnen van de R.M.T.-diensten in 1997 werd de brug vanaf 1998 gebruikt door achtereenvolgend de fast-ferries en catamarans van Sally-Holyman en Hoverspeed-Holyman.

In maart 2002 hield Hoverspeed-Holyman op met de exploitatie van de lijn Oostende-Dover. Sindsdien is de brug niet meer gebruikt.

Door de bouw van de uitbreiding van de passagierskoker in 1998 was de vrije hoogte onder de koker afgestemd op het vervoer via de brug van uitsluitend passagiersvoertuigen. De vrije hoogte in de garage van de catamaran van Hoverspeed was vrij beperkt en liet slechts het vervoer van personenwagens toe. Dit beperkt de gebruiksmogelijkheden van carferrybrug 1.

In 1978-1979 werd, aanleunend aan post 5 van de Pakketboten, in de uiterste uithoek, in de havengeul, tussen het begeleidingsstaketsel (of "geleidewerk") van de Demeysluis en de kaai, een betonnen platform van 120 x 60 meter gebouwd. Initieel doel was het meer ruimte scheppen voor het opstellen van "drops". Twaalf jaar later werd het platform in gebruik genomen als landhoofd voor een vierde carferrybrug van de R.M.T.

In deze periode werd bovenop de overdekte voertuigenhal van het carferrystation een zeer ruim kantoor gebouwd voor de kaaidiensten, (zie fig. nr. 225, rep. A). De kaaidiensten, onder de leiding van een kaaiofficier, beheerden de terreinen voor het opstellen van wachtende personenwagens, al of niet met caravan of aanhangwagen (vb.: met zweefvliegtuig, race motoren of zelfs raceauto's), motorfietsen, lichte vrachtwagens, het opstellen voor de inscheping en ontscheping van begeleide- en niet begeleide vrachtvoertuigen ("drops"). Het begeleiden van het in- en ontschepen van deze voertuigen; alsook de behandeling van import voertuigen, caravans en sta-caravans. Daarenboven het meren en afmeren van de schepen, de bediening van de carferrybruggen en controle op het in- en uit verkeer van voertuigen en passagiers op de carferryterminal, evenals de vervoersdocumenten.

Eveneens werd bovenop de voertuigenhal van het carferrystation een volwaardig restaurant opgetrokken in pre-fab elementen, geleverd en samengebouwd door de firma Decoene uit Kortrijk. De toegang tot het restaurant gebeurde via de verdieping van het carferrystation. Het restaurant was uitgerust met een volwaardige keuken en wijnkelder. Er werden naar de menukaart uitstekende maaltijden opgediend. Een snack en een pint, of een "cup of tea" (cup of char) was ook mogelijk, zelfs "fish and chips". Het restaurant werd uitgebaat door de concessiehouder, toen "Wagons-Lits", (4). (Zie fig. nr. 225, rep. B).

(wordt vervolgd)

VERWIJZINGEN

- (1) Voorheen voeren er ook tijdens de zomermaanden gedurende de weekends, pakketboten op Folkestone. In 1969 liep de "Reine Astrid" in de haven van Folkestone op een onderwaterhindernis. De dubbelbodem van het schip werd in één compartiment lek geslagen en over twee andere compartimenten stevig geblutst. Er was echter geen gevaar tot zinken of ander onheil. Het schip kwam op eigen kracht naar Oostende, en werd vervolgens hersteld in een droogdok te Antwerpen, (noot: het schip had deels nog een geklonken romp).
- (2) Tweedehandse voormalige Duitse stadsbussen aangekocht door de R.M.T.
- (3) Hiervoor werden het kledingsmagazijn (o.m. uniformen en werkkledij), het kantoor van de commandant-directeur van de Pakketbotendienst (Directie Productie) en bureaus van administratieve diensten ontruimd en de binnenmuren gesloopt van het betreffende deel van dat gebouw. Het personeel kreeg ruimte in de vleugel van het gebouw gelegen aan de Natiënkaai.
- (4) Voorganger als concessionaris was R.L.Peeters onder het plaatselijk beheer van de heer Thomas.

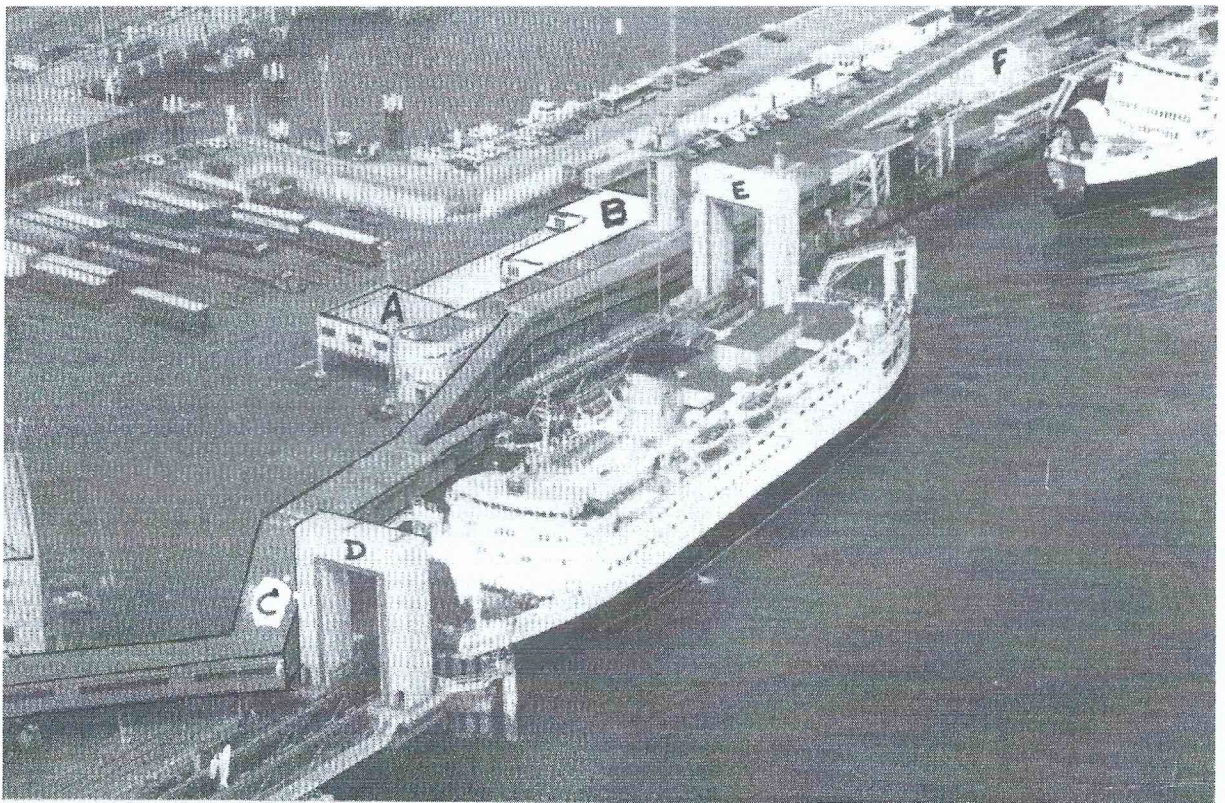


Fig. nr. 225. Haven Oostende, 1984. Zicht op de havengeul en carferryterminal, met de "Prinses Maria Esmeralda" aangemeerd aan carferrybrug nr. 3 en de "Prins Philippe" bij benaderingsmanoeuvre van carferrybrug nr. 2.

Legende: A: kantoor kaadiensten; B: restaurant bovenop de voertuigenhal; C: passagierskoker; D: carferrybrug 3; E: carferrybrug 2; F: zijlaadplatform carferrybrug 1; G: R.M.T.-gebouw (voormalig Zeewezengebouw).

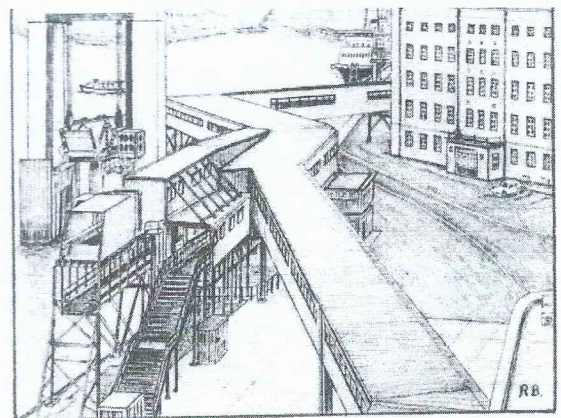
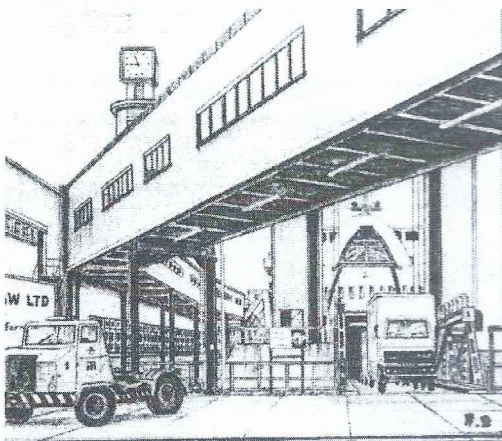


Fig. nrs. 226 en 227.

Tekeningen door wijlen Raymond Borrey (voormalig Atelierchef R.M.T.) van de passagierskoker op de Pakketbotenkaai (uit het boek door Raymond Borrey: "Oostende-Dover-Folkestone, 1846-1982, Historiek nationale zeevaartlijnen", (Oostende 1982).

Tekening links, zicht op carferrybrug 2 en het carferrygebouw, met in de achtergrond ontscheping van een vrachtvoertuig. Voorgond de passagierskoker, 4,50 m boven kaainiveau.

Tekening rechts, zicht op de passagierskoker met rechts het R.M.T.-gebouw waarop de passagierskoker aansluit. Links: carferrybrug 3, met de hydraulische passagiersgangway. Onder: de noodtrap. Midden: de paxkoker naar carferrybrug 2.

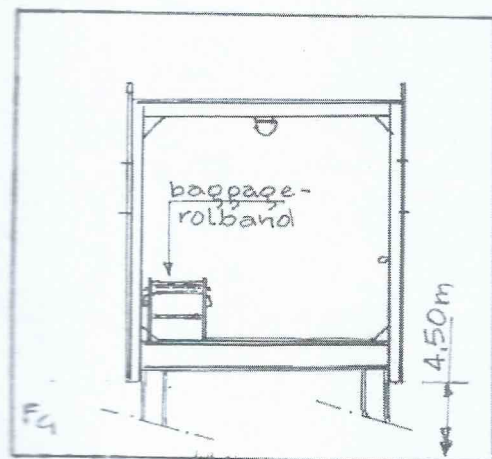


Fig. nr. 228. Haven Oostende, Pakketbotenkaai, 1977. Typedwarsdoorsnede passagierskoker.

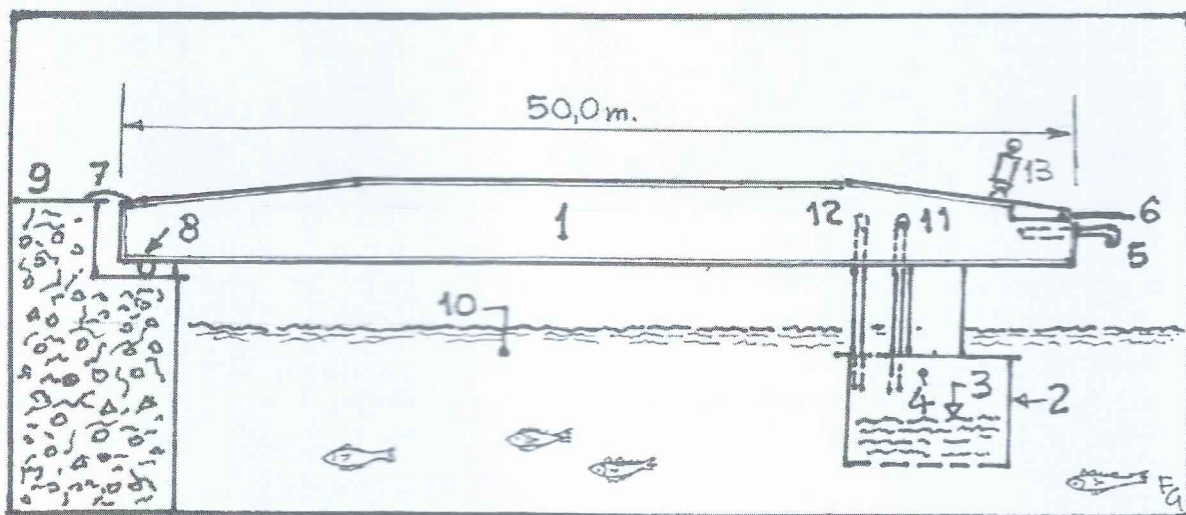


Fig. nr. 229. Haven Oostende, 1977. Carferrybrug 1, ontworpen door Marine Developments Ltd, Glasgow.

Legende: 1: brug; 2: drijftank; 3: water in regelcompartiment; 4: opgesloten luchtbel in regelcompartiment; 5: verankeringshaak (afstandbediend); 6: uitschuifbare vingers, individueel afstandbediend; 7: scharnierende verbindingsplaten brug/wal; 8: roloplegging; 9: wal; 10: havengeul; 11: afstandbediende afsluitbare drukluchtverbinding; 12: afstandbediende afsluitbare ontluchting; (11 en 12 regelen hoogteligging van de brug); 13: afstandbediende hydraulische cilinder voor vastmaking van de ophangingskabels, Sb & Bb.

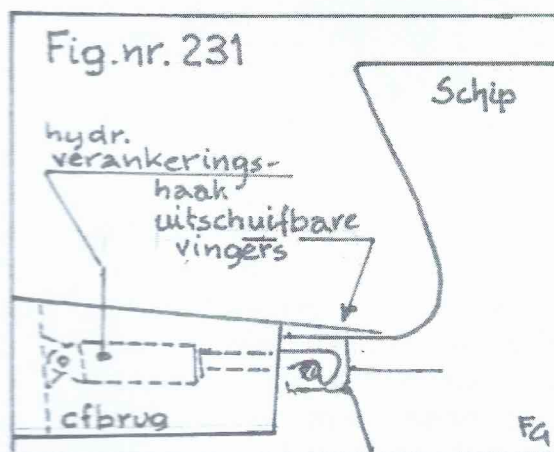
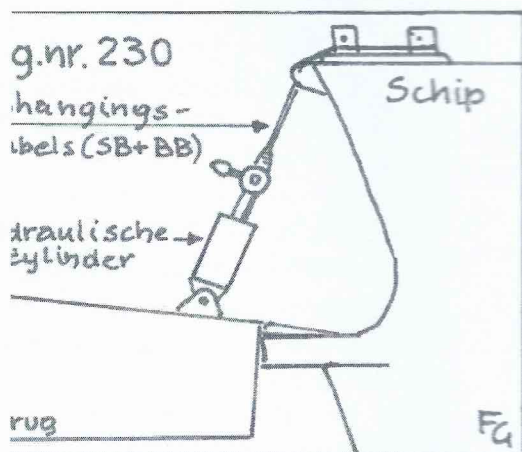


Fig. nrs. 230 en 231. Haven Oostende, cfbrug 1, ophanging- en verankeringsprincipes.

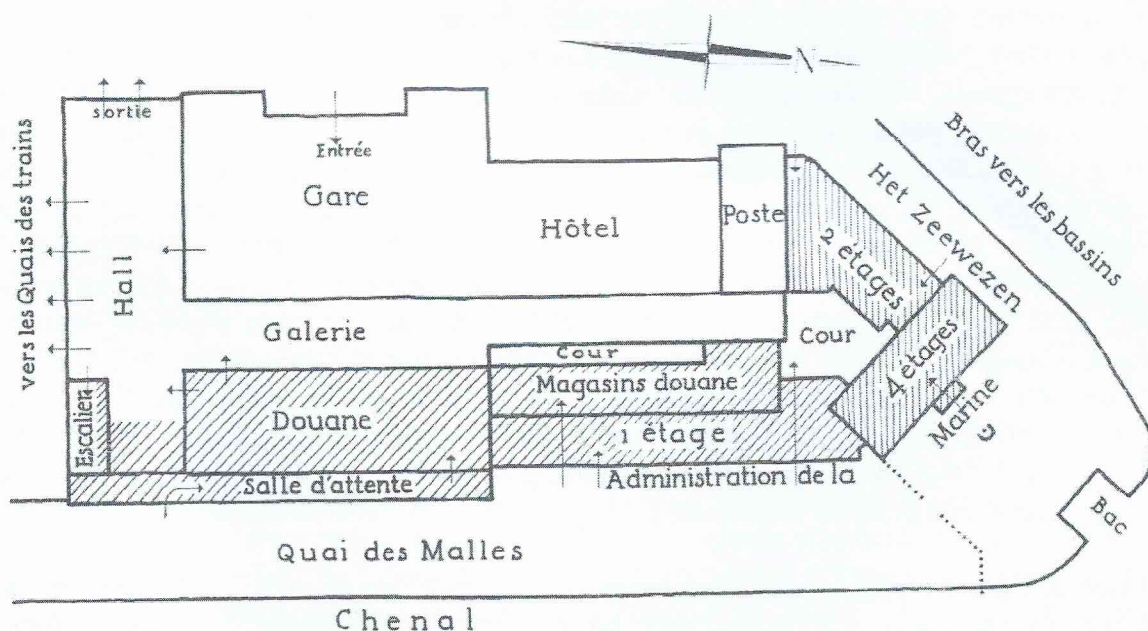
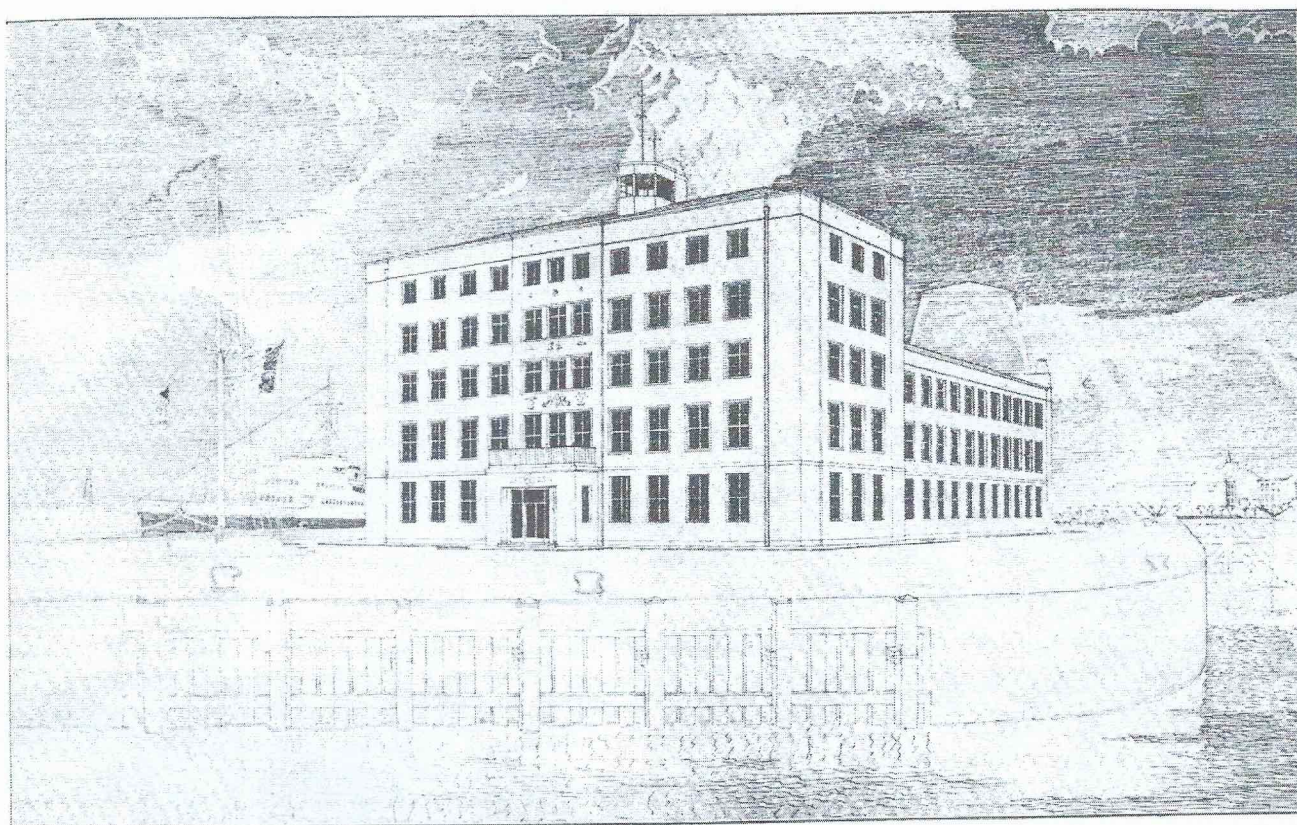


Fig. nr. 232. Haven Oostende 1957. Pakketbotenkaai. Zeewezengebouw (later "R.M.T.-gebouw"). Ontwerp isometrische tekening (zoals uitgevoerd) en benuttingsdgrondplan van het gebouw aan de Pakketboten- en Natiënkaai.

Gebouw ontworpen door de Gentse architecten Valentin Vaerwyck en Jan Hebbelynck. Gebouwd door de bouwfirm Gebroeders Deveeuw uit Wevelgem. Door de bouw van de passagierskoker kan men dit prachtig gebouw in grijs graniet natuursteen nog moeilijk in zijn geheel bewonderen. In 2012 werden de wacht- en douanezalen (in 2000 omgevormd tot "cruise hall") gesloopt, ten behoeve van het nieuw stationsproject Oostende.