

De Pakketbotenkaai: van “Batterie de la Débarcadère” tot “Cruisekaai”. (deel 13).

In 1979 werden door de Regie voor Maritiem Transport twee draagvleugelboten (hydrodynamically supported craft - “jetfoils”) besteld bij Boeing Aircraft Company, Division Boeing Marine Systems, Seattle, V.S.A. (zie: “draagvleugelboot”, De metamorfose v/d deel 8, De Plate, jg. 2006, btz. 2006-170 en fig. nr. 233 hierna).

Met de komst van de jetfoils deden luchtvaarttechnologie en luchthaventechnieken en -procedures hun intrede bij de R.M.T. Alhoewel de komst van de jetfoils van de R.M.T. voor Oostende helemaal geen primeur waren, van 29 februari 1980 tot 31 augustus 1980 legde P&O jetfoils in tussen Oostende en Londen (1), waren de bedrijfsomstandigheden nogal verschillend. Daar waar de jetfoils van P&O aanmeerden in beschut water achter een zeeluis (Vuurtorendok), was het bij de R.M.T. nogal anders. Aanmeren in open water van de havengeul, onderhevig aan getijden en zeegang (golfslag).

Het grootste probleem was (en is) het groot verschil tussen de minimum en de maximum tijstand ten opzichte van het kaainiveau. Bij minimum laagwater en bij opstuwung door N.O-wind kon het verschil oplopen tot meer dan 6 meter. Gelet dat het vrijboord (2) van de jetfoil ter plaatse van de in- en ontschepingsdeur slechts ongeveer 0,7 meter bedroeg, lag bij minimum laagwater het vrijboord 6,30 meter beneden kaainiveau ter plaatse van de terminal, (post 2 van de Pakketbotenkaai). Slechts bij de hoogste waterstand lag het vrijboord op niveau van de kaai.

Het was duidelijk dat de in- en ontscheping slechts kon gebeuren via een vlottende installatie waarvan het vrijboord overeenstemde met dat van de jetfoils.

Daar bij het ontwerp en bouw van de jetfoil door Boeing (trouwens van oorsprong een vliegtuigbouwer) uitsluitend luchtvaarttechnologie en -technieken gebruikt werden had dat als gevolg dat bij het ontwerp van de vlottende jetfoilterminal deze een uitgangspunt waren. Zo moest de terminal uitgerust worden met een servicestation voor de jetfoils, evenals ruimte, infrastructuur en uitrusting voor het continu “servicen” van de jetfoils, evenals het gescheduleerd preventief onderhoud, overeenkomstig de door Boeing opgestelde planningschedules en procedures, evenals het herstel van gebeurlijke averij of beschadigingen.

Het “servicen” omvatte o.m.:

- het reinigen en opschikken van de passagiersaccommodaties (2 dekken),
- het bunkeren (bevoorraden met brandstof), innemen van friswaar, smeeroilen,
- ledigen van de tanks met “zwart water” (fecalien - toiletten), “grijs water” (afkomstig van wasbekkens), verbruikte smeeroilen,
- het eventueel vullen van de druklucht van de “blow down druk cilinders” (3),
- nazicht van de voortstuwings- en draagvleugelsystemen.

Voor al deze moesten op de vlottende terminal ingebouwde tanks voorzien worden, uitgerust met de essentiële in- en ontschepingsvoorzieningen. (4). Het in- en ontscheping van passagiers vanaf de kaai tot op de vlottende terminal, en vice-versa, moest gebeuren via een gangway, bij alle waterstanden (getijden). Een normale gangway met aanneembare hellingsneigingen zou een gangway van meer dan 50 meter vergen, (10 %). Hiervoor was er geen voldoende kaai- of havengeulbreedte beschikbaar.

De oplossing lag bij het toepassen van vaste hellingen en scharnierende parten, (zie fig. nr.234) (5).

Ook in de infrastructuur aan de wal in het zeestation moesten uitvoerige aanpassingen en uitbreidingen uitgevoerd worden, om de luchthaventechnieken en -procedures in te voeren. Gedurende de periode 1979-1981 werden een check-in lokaal met check-in balie en bagageafname (6), en een jetfoilwachtzaal en "baggage-reclaim" met rolbandcarrousel gebouwd en ingericht. Het reisgoed werd geladen in een specifieke bagagecontainer en verscheept op het achterdek van de jetfoil. Hiertoe werd een torenkraan geplaatst op de kaai.

De vlottende terminal en walinstallaties werden ontworpen door de technische dienst van de R.M.T., met raadgevende assistentie van Boeing wat het "sevicestation" betreft. De staalconstructies, vloten en opbouw werden, om reden van capaciteitsgebrek, uitbesteed aan privé constructiebedrijven en door de werkplaatsen van de R.M.T. geassembleerd, afgewerkt en in bedrijf gesteld. De bouwwerken, afwerking en het uitrusten, met uitzondering van de bagagebehandeling, werden uitgevoerd door de diensten van de R.M.T.

De ganse installatie, vlottend en aan de wal, was afgewerkt en in bedrijf gesteld mid-mei 1981.

De eerste draagvleugelboot ofte jetfoil, gebouwd te Seattle (V.S.A.), werd aldaar op 12 februari 1981 te water gelaten. Het werd gedoopt als "Princesse Clémentine" (7).

Vanaf 31 mei 1981 werd het snelvervoer tussen Oostende en Dover ingelegd. De diensten gaven te Oostende en Dover onmiddellijke aansluiting met sneltreinen naar Londen en Brussel. De verbinding Oostende-Londen met inbegrip van alle grensoverschrijdende formaliteiten, duurde 3u30. De eigenlijke overtocht Oostende - Dover benam 100 minuten.

Op 27 juli 1981 kwam de tweede jetfoil, "Prinses Stéphanie" (7) in dienst.

In 1981 werden 134.238 passagiers vervoerd met de twee jetfoils, op een totaal van 2.400.300 verscheepte reizigers.

In 1981 bestond de vloot van de R.M.T. uit:

- 2 klassieke pakketboten, "Reine Astrid" (die in 1982/83 omgebouwd werd tot vlottende jetfoil-terminal Dover) en de "Prinses Paola" (de modernste pakketboot op het Kanaal),
- de "Koningin Fabiola", (omgebouwd tot pakketboot/carferry, bovenste voertuigendek omgevormd tot passagiersdek en rustsalon omgevormd tot "shop"),
- 2 klassieke carferries, "Roi Baudouin" en "Princesse Astrid" (beiden omgebouwd om meer vrachtwagens te kunnen inschepen),
- 5 multi-purpose schepen, "Prins Philippe" (III), "Prince Laurent", "Prinses Maria-Esmeralda", "Princesse Marie Christine" en "Prins Albert".

Om de vervoerscapaciteit aan vrachtwagens op te drijven werd in maart 1982 de Zweedse ferry "Stena Nautica" van Stena Line, Goteburg, in charter genomen. Het schip werd in februari 1983 door de R.M.T. aangekocht en omgedoopt tot "Reine Astrid".

Het schip had twee voertuigdekken geschikt voor vrachtwagens, uitgerust met hangardekken (car-decks/mezzanines). Het bovenste voertuigendek was slechts bereikbaar via een hekdeur, het onderste via hek- en boegdeur. Er was een voertuigenlift, geschikt voor vrachtwagens, die het onderste dek met het bovenste verbond. Te Dover beschikte men reeds over tweedeks carferrybruggen. Te Oostende was dat niet het geval. De beide dekken moesten geladen en gelost worden door de boegdeur, het bovenste via de voertuigenlift. Door de lange transittijd van de lift

duurde het enorm lang vooraleer het bovenste dek volledig gelost en geladen was. Een bedrijfseconomisch onhoudbare toestand. Een oplossing drong zich op.

Deze werd aangebracht door de eigen diensten: inbouw van een zijdeur, stuurboord, op het voorschip gedeelte van het bovenste voertuigdek en de bouw van een zijlaadplatform, instelbaar in de hoogte en lengte, waarbij men dan het bovenste, zoals het onderste dek, rechtstreeks kon in- en ontschepen.

Wegens plaatsbeperkingen op de kaai moest het zijlaadplatform parallel met de kaai gebouwd worden. Zijdeuren voor voertuigen waren niet innovatief in de “ferrywereld”, doch slechts voor personenwagens en in hoofdzaak met in- en ontscheping haaks op de as van schip en kaai, (8). Te Oostende waren de omstandigheden zeer beperkend.

In het kader van de inspanningen van de R.M.T. om het bedrijfsrendement en -efficiëntie op te drijven en de vervoerscapaciteit te vergroten, werd geopteerd om de schepen die er voor geschikt waren, te “jumboïzeren”, (9). In casu: de PME, PMC en Prins Albert. Dit kon maar doorgaan wanneer men te Oostende beschikte over de noodzakelijke walinfrastructuur om het bijkomend bovenste voertuigdek rechtstreeks te laden en te lossen.

Het ontwerp van het zijlaadplatform, en de aanpassing van de schepen, was niet evident, gelet op de beperkte beschikbare ruimte op de kaai en de lay-out van de schepen. Hier in hoofdzaak de positie van de machineschacht op de voertuigdekken ten overstaan van de mogelijke inplanting van de zijlaaddeur op het schip.

Na heel wat tekenplankwerk (maken van bewegingsepures), schaalmodel- en ware grootte simulaties (met vrachtvoertuigen op de kaai) werden de optimale vormen en afmetingen, binnen de beperkende parameters, bepaald. Tevens rekening houdend met de positie van de zijlaaddeuren, dat niet dezelfde kon zijn op alle schepen, de diepgang en vrijboord en de tijstanden.

De volledige studie en werktekeningen werd uitgevoerd door de technische diensten van de R.M.T. en met toezicht door een controlerend organisme.

Het laadplatform, instelbaar in de hoogte, werd opgehangen aan vier schroefdraadstangen, die opgehangen werden in vier hoekpijlers. Het platform werd door vier synchroon aangedreven schroefdraadmoffen, ingebouwd in de vier hoeken van het platform, veresteld in de hoogte. Een in de lengte verstelbare opklapbare valreep (link-span) maakte de verbinding platform/schip. Een scharnierende verbindingsbrug en een vaste helling maakten de verbinding met de kaai.

De werken, met inbegrip van de aanpassing van de kaaimuur, werden door de diensten van de R.M.T. uitgevoerd, mits aanlevering van staalconstructies en mechanismen. De zijlaadinstallatie aan carferry-brug 1 was bedrijfsklaar in 1984. (Zie figuren nrs. 238, 239 en 240).

Door noodzaak door het in lijn brengen van de gejumboïzerde schepen, en een bijkomend gecharterd schip, werd in 1986/87 aan carferrybrug 3 een vergelijkbare zijlaadinstallatie gebouwd door de diensten van de R.M.T. (10), (zie fig. nr. 241). Om ruimte te scheppen voor deze installatie moest het tracé van de passagierskoker ingrijpend aangepast worden.

(wordt vervolgd)

VERWIJZINGEN

- (1) Zie “draagvleugelboot”, “De meta...”, deel 8, De Plate jg 2006, blz. 2006-170.
- (2) Vrijboord: de afstand tussen het wateroppervlak en het onderste doorlopend dek.
- (3) Het gevaar bestond dat de wateraanzuigfilters van de voortstuwingspompen blokkeerden door het opzuigen van allerhande afval, zoals plasticen zakken, deze werden dan vrijgemaakt door drukluchtstoten.
- (4) Zwart- en grijswater mogen zomaar niet overboord gepompt worden, niet op zee noch in de havens, overeenkomstig de reglementen en besluiten van de IMO (International Maritime Organisation), waarbij men deze moet aan boord bewaren vooraleer men ze aan wal kan overpompen voor verwerking overeenkomstig de milieunormen.
- (5) Principe in 2011 ook toegepast voor de bouw van de in- en ontschepingsvloten voor de succesrijke havenveren van Oostende en Nieuwpoort.
- (6) Net zoals op een goed gestructureerde luchthaven.
- (7) Namen van twee dochters van Leopold II.
- (8) We denken hierbij aan de treinferries die ingelegd werden tussen Dover en Boulogne (Golden Arrow).
- (9) “Jumboisering”: het vergroten van het schip door het schip langsscheeps door te snijden en een volledig dek toe voegen, werd in 1985/86 uitgevoerd op de PME, PMC en PAI.
- (10) Men moest o.m. over een tweede zijlaadinstallatie kunnen beschikken om in geval van averij aan één van de installaties met de andere de dienst te kunnen verzekeren.

Addendum: bij verwijzing 3) van deel 29 van “De meta.....”, De Plate, jg. 41, nr.11, nov. 2012, blz. 2012-214/215, bij de ombouw van de “Reine Astrid” en “Koningin Fabiola”, werden de vaste zitplaatsen in afgesloten en verwarmde ruimten, opgevoerd tot respectievelijk van 295 tot 934 en 517 tot 1158, (1976/1077 en 1977/1978)

Erratum: tekst bij foto nr. 188, deel 25, jg. 2011, blz. 2011-140: de instorting van een gedeelte van de kaai van de Pakketbotenkaai, post 3/4, gebeurde in 1936, niet in 1935.

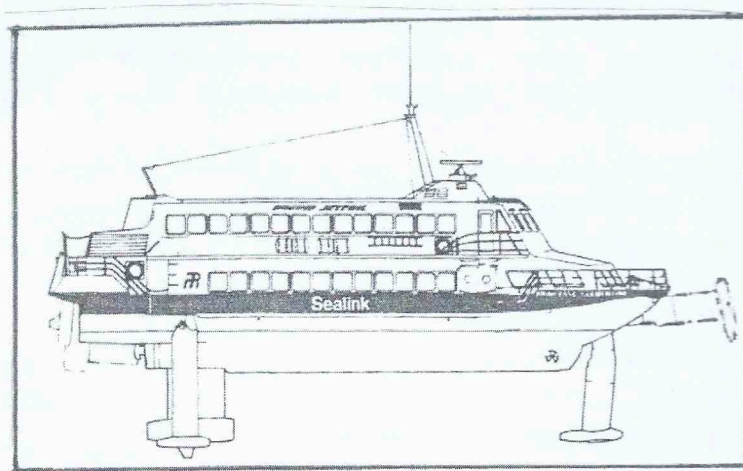


Fig. nr 233. Opstandzicht van de Boeing Jetfoil, 1:27,4 m; b: 8,45 m, 84,68 ton, 314 passagiers, snelheid 42 knoop.

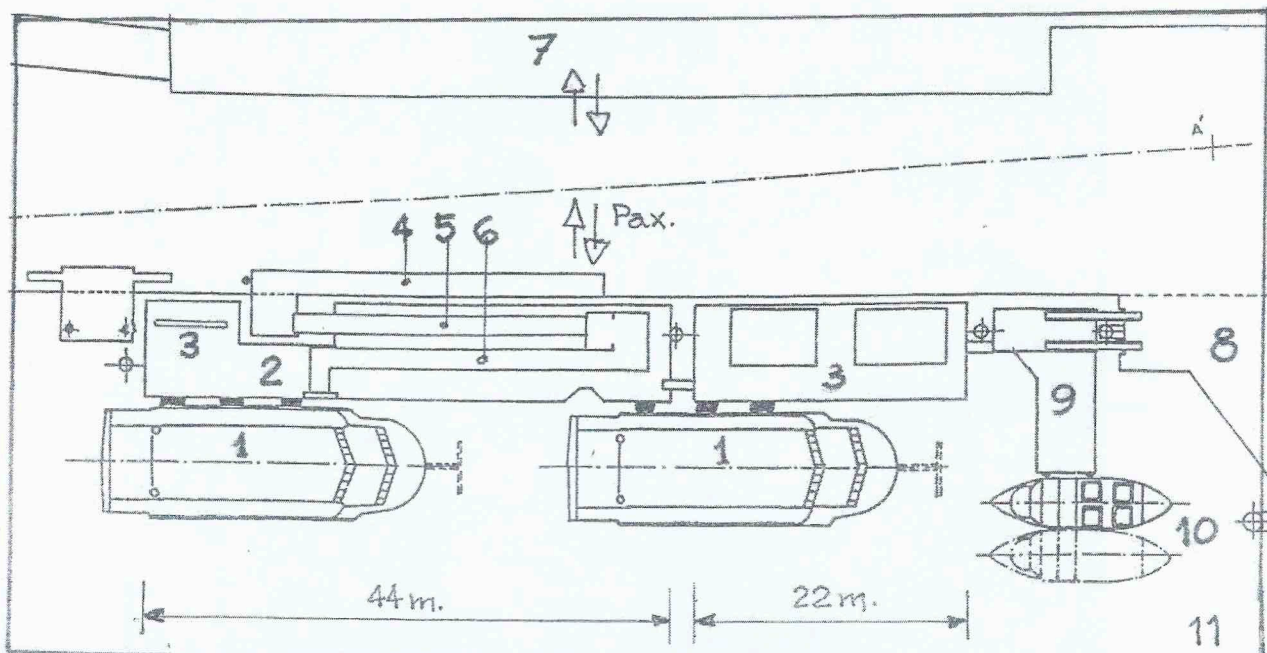


Fig. nr. 234. Haven Oostende, 1981. Pakketbotenkaai. Situering jetfoilterminal.

Legende: 1 . jetfoils; 2. in- en omtschepingsvlot; 3. servicestation; 4. vaste gagway op de kaai; 5. scharnierende gangway; 6. vaste helling; 7. terminal in het zeestation; 8. landhoofd carferrybrug 3; 9. ontschepingsvlot vedette werkhuizen; 10. vedettes (veerboten).

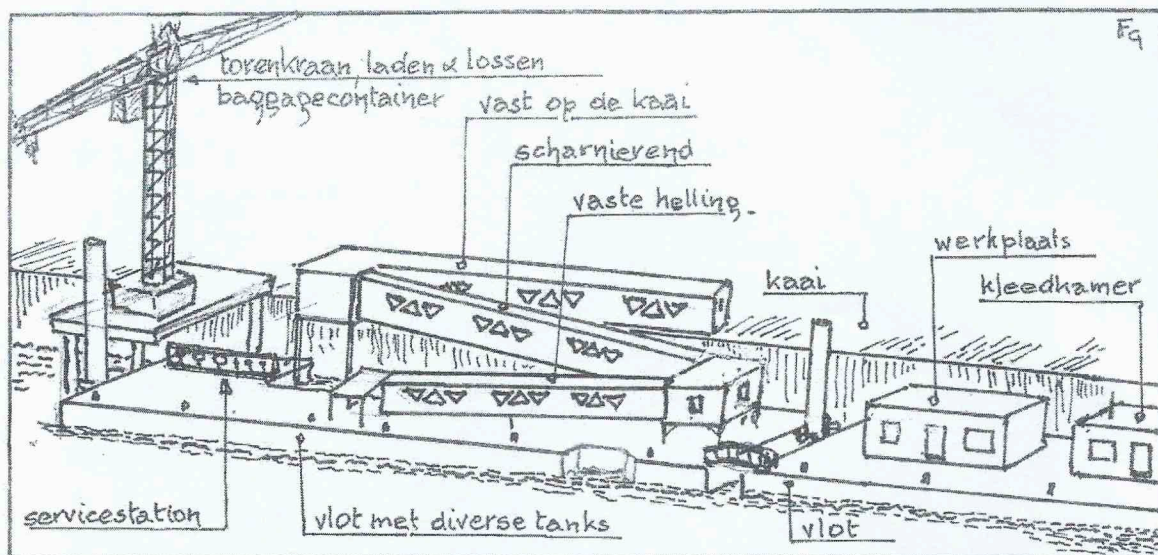


Fig. nr. 235. Haven Oostende, 1981, Haven Oostende, Pakketbotenkaai. Isometrisch zicht op de vlottende jetfoilterminal



Fig. nr. 236. Haven Oostende, 1985. Pakketbotenkaai. zicht op de vlottende jetfoilterminal met de twee aangemeerde jetfoils. Bemerkt in de achtergrond de terminal in het zeestation.



Fig. nr. 237. Haven Oostende, 1985. Pakketbotenkaai. Totaal zicht op de jetfoilterminal. Bemerkt het werkhuis en kleedkamer op het “werkvlot” en de torenkraan waarmee de bagagecontainer wordt verhandeld. Aan post 4 een carferry

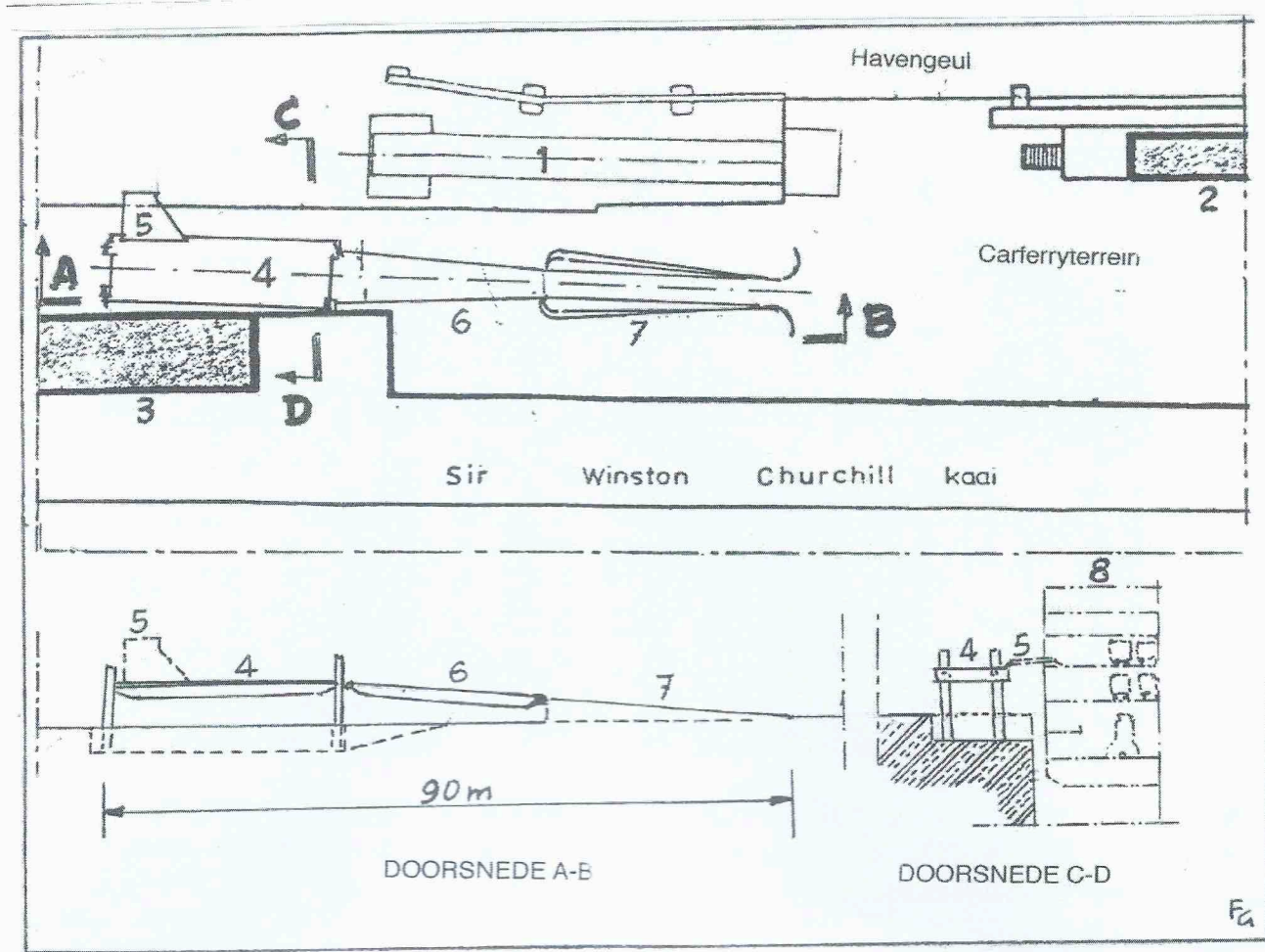


Fig. nr. 238. Haven Oostende, 1984. Pakketbotenkaai (Londen-Istanbulkaai). Situatieplan van de zijlaadinstallatie van carferrybrug 1.

Legende: 1. carferrybrug; 2. carferrygebouw; 3. Loodswezengebouw; 4. zijlaadplatform; 5. valreep (link-span); 6. verbindingsbrug; 7. vaste helling; 8. aangemeerd schip.

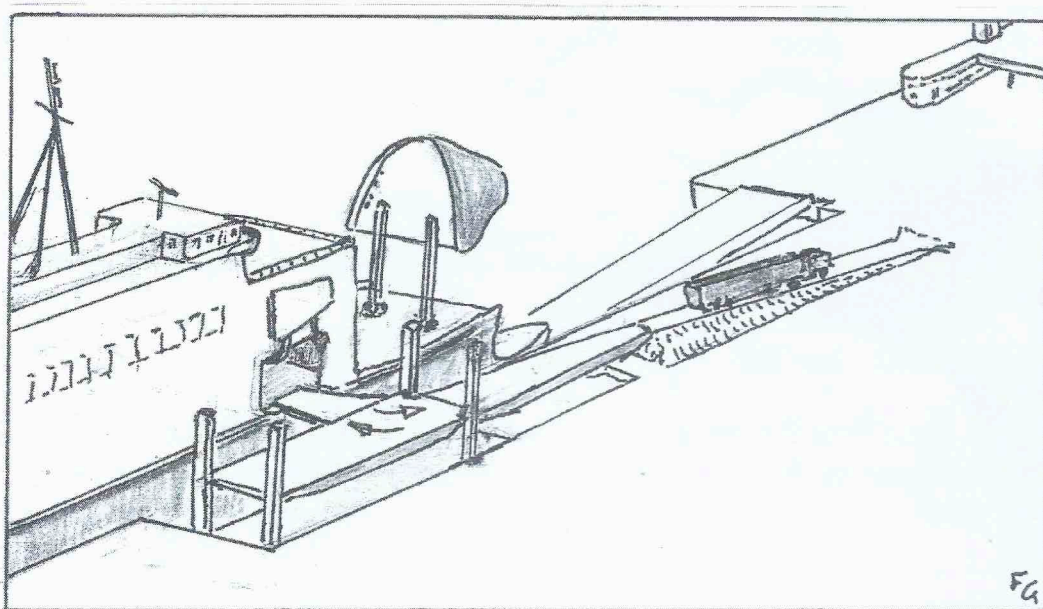


Fig. nr. 239. Haven Oostende, 1984. Isometrisch zicht en principiestekening van de zijlaadinstallatie van carferrybrug 1.



Fig. nr. 240. Haven Oostende, 2012. De zijlaadinstallatie aan carferrybrug 1. Rechts de carferrybrug met (in 't wit) de drukluchtketel voor de bediening van carferrybrug 1 . Bemerkt de passagierskoler gebouwd door Hoverspeed-Holyman.

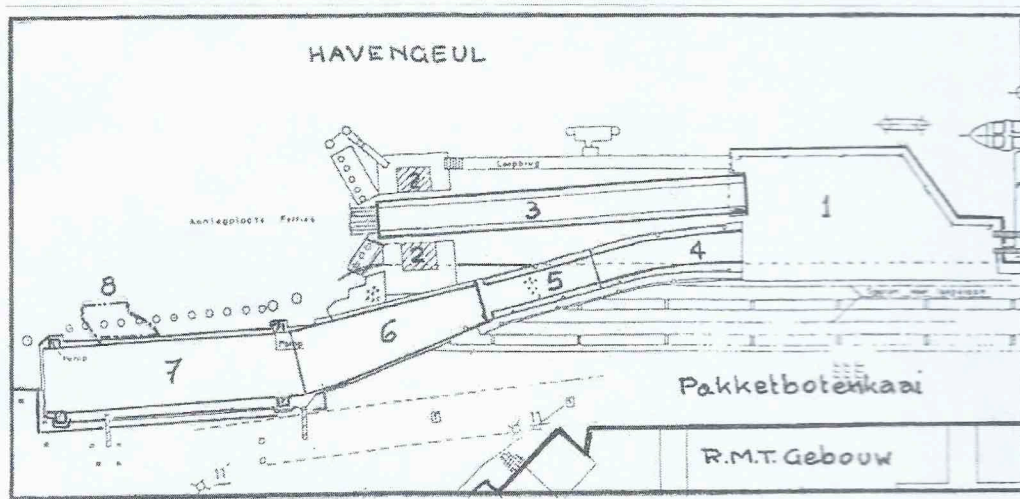


Fig. nr. 241. Haven Oostende, 1986. Pakketbotenkaai. Situering van de zijlaadinstallatie aan carferrybrug 3.

Legende: 1 . brughoofd carferrybrug 3; 2. portaal carferrybrug 3; 3. carferrybrug 3; 4. vaste helling; 5. vaste verbindingsbrug, 6. scharnierende brug vastgemaakt aan platform, 7. zijlaadplatform; 8. valreep (link-span).