

De Pakketbotenkaai: van “Batterie de la Débarcadère” tot “Cruisekaai” (deel 14).

In 1988/1989 concretiseerde zich het plan van de R.M.T. om een “jumbo-ferry” (1) te laten bouwen en in te zetten op de lijn tussen Oostende en Dover. Het schip, de “Prins Filip”, werd in 1992 in de vaart gebracht.

Door de gespecificeerde afmetingen van het schip (lengte, breedte en diepgang) was het noodzakelijk een nieuwe in- en ontschepingsbrug, met twee niveaus en aangepaste infrastructuur te bouwen. De geschikte plaats was post 3, 4 en 5, waar reeds vroeger in 1979 een landhoofd gebouwd was, (zie deel 30, jg. 43, blz. 2013-34). Door de diepgang van het vaartuig, 6,50 m, was het noodzakelijk de waterdiepte in de toegang van de haven, de havengeul en de ligplaats aan de kaai, aan te passen. Daar de constructie van de Pakketbotenkaai slechts ontworpen was voor schepen met een maximum diepgang van 4,50 m, was het onmogelijk ter plaatse van de kaaimuur de geul uit te diepen tot het noodzakelijk nieuw peil. Drie meter uit de kaai werd een reeks buispalen geheid, waaraan het schip kon meren na het baggeren tot voldoende waterdiepte. De stabiliteit van de kaai werd zodoende niet aangetast. Zo ontstond er in de praktijk een nieuwe kaailijn. Gelet op de breedte van het nieuwe schip lag de middenlijn, of as, van de nieuwe carferrybrug op 18 m uit de kaai te liggen (2).

Een voorontwerp van de nieuwe cfbrug, nr. 4, en de nieuwe kaai-infrastructuur, werd opgemaakt door de technische diensten van de R.M.T. De uitvoeringsplannen werden opgesteld door het Kopenhaagse studiebureau Knud E. Hansen, (Denemarken). Bureau dat ook gekend was en is voor het ontwerpen van carferries en andere gespecialiseerde schepen en diverse kaai-infrastructuur.

Het ontwerp van de carferrybrug week af van de vorige, met uitzondering van de nieuwe carferrybrug 1, niet alleen door de afmetingen en capaciteit, doch ook door het concept. De brug kon gelijktijdig in- en ontschepen op twee niveaus (beneden- en bovengaragedek) en twee rijen voertuigen naast elkaar op de twee niveaus. De twee bruggen (onder en boven) steunden aan het scheepsuiteinde op een vlot,, dat instelbaar was in de hoogte door het bijvullen of ledigen van het ballastcompartiment (3). Daar de eigenlijke bruggen niet afgesteund werden op het schip, zonk het vlot dieper af wanneer er lasten op de bruggen kwamen, waarbij niveauverschillen optraden tussen schip en bruggen. De niveauverschillen werden gecompenseerd door lange linkspans, die verbindingen maakten tussen schip en bruggen. Lang, om de overgangshoeken binnen berijdbare grenzen te houden. De linkspans hadden een lengte van 10,45 en 15,58 meter. De totale lengte van cfbrug 4 bedroeg, of bedraagt, 82,30 m. (zie fig. nr. 242).

De brug werd wordt, beschermd door een in de hoogte instelbare fender.

De werken voor de bouw van de installatie werden aangevat op 1 februari 1990. Op 21 juni 1991 werd het eerste brugelement ter plaatse gemonteerd. Op 27 september 1991 was carferrybrug bedrijfsklaar (4).

Daar op de nieuwe jumbo ferry “Prins Filip” het in- en ontschepingsstation op het hoogste passagiersdek gelegen was, bij hoog water meer dan 10 meter boven de kaai, moesten er specifieke voorzieningen voor de in- en ontschepende passagiers voorzien worden. Om ruimte te scheppen voor de passagierskoker en in- en ontschepingstoren met hydraulische gangway, werd de in de jaren dertig van vorige eeuw gebouwde afsluitingsmuur en galerij tussen de kaai en spoorwegstation, ter plaatse van posten 2, 3 en 4, gesloopt. De passagierskoker en gangway, uitgerust met rolpaden en

baggagerolband (transportband), werd gebouwd door de werkhuizen van de R.M.T. (zie figuur nr. 244).

Het kokersysteem, vertrekkende vanuit de passagiersterminal in het zeestation, was bedrijfsklaar bij het in lijn brengen van de jumbo ferry die de naam "Prins Filip" droeg.

De R.M.T. worstelde al vele jaren met gebrek aan ruimte op de kaaien en aanliggende infrastructuur, en vrachtcapaciteit op de ferries.

Eind de jaren zeventig en begin de jaren tachtig van vorige eeuw, na het in lijn brengen van de carferry "Prins Albert" (1978), waren er plannen bij de R.M.T. om een specifiek "ro-ro vrachtschip" te laten bouwen en een vrachtdienst in te stellen tussen Oostende en Dover, die uitsluitend begeleide vrachtvoertuigen (5) en "drops" (6) zou vervoeren. Er zouden slechts vrachtchauffeurs met eventuele bijrijder als passagier opgenomen worden. Een voorontwerp van een tweedeks ro-ro ferry werd door de technische diensten van de R.M.T., met medewerking van de studiedienst van Cockerill Yards Hoboken (ir. Tom Resink), opgemaakt en een lastenkohier opgesteld. De daarop volgende aanbesteding resulteerde niet in een gangbaar haalbaar resultaat, zodat het plan werd afgevoerd.

Bij de voorstudie voor een "vrachtdienst" was het onmiddellijk duidelijk dat men naar nieuwe opties moest zoeken, zeker wat een in- en ontschepingsbrug (twee niveaus), in- en ontschepingsterrein (vrachtterminal) en toegang tot de gebeurlijk nieuwe locatie aangaat.

De nieuwe locatie werd gevonden op het einde van de Cockerillkaai (Diepwaterkaai) waar voldoende ontwikkelingspotentieel was. De terminal zou zich bevinden tussen de kaai en de Slijkensesteenweg, vanaf de Voorhavenbrug tot het nieuw stapelhuis aldaar. Een K.B. werd uitgevaardigd waarbij de kaai en terrein in beheer werd gegeven aan de R.M.T. De procedures werden gestart en uitgevoerd om de aldaar gevestigde uitbatingen, die slechts een preciaire toelating hadden, te ontruimen en eventueel te slopen (7)..

Eén van de benaderingen van het project was het uitbouwen van een alternatieve route naar de vrachtterminal aan de Slijkensesteenweg, die vanaf de autosnelweg (Kennedyplein-De Bolle) direct de Slijkensesteenweg zou bereiken en daardoor de stadskern van Oostende links zou laten liggen. Deze route zou later, 1998-2001, werkelijkheid worden.

Het project van een "vrachtdienst" werd echter zonder uitvoering afgevoerd.

De komst van de jumbo-ferry(ies) zou nog heel wat problemen met zich brengen die vooraf een oplossing vergden, (met aanlegplaats aan de Pakketbotenkaai). De grote capaciteit aan vrachtwagens zou bij het aanmelden en verlaten van de terminal op het stationsplein en Leopold III laan, een verkeersinfarct veroorzaken, indien de verkeersstroom niet vroeger afgeleid werd naar een andere route en toegang.

Ook was het carferryterrein te klein om een volledige lading van vrachtvoertuigen op te nemen voor in- en ontscheping. Het ontwerp voor de eerste "jumbo" stelde dat er 1.750 strekkende meters vrachtvoertuigen moesten kunnen inschepen, wat meer dan 110 vrachteenheden betekende. Een enorm cijfer volgens de toen geldende normen.

De oplossing werd gevonden in een ontwerp om het T.R.W.-terrein (8), gelegen aan de Stapelhuiskaai (zie fig. nr. 243), om te vormen tot vrachtterminal, met gelijkvloerse toegang tot de Pakketbotenkaai en de nieuwe in- en ontschepingsbrug (cfbrug 4), door middel van een doorsteektunnel onder de de Smet de Nayerlaan. Daartoe moest de oprit ter hoogte van post 5 geslecht worden, (zie fig.nr.245).

De werken en omvormingen werden uitgevoerd in de periode 1989-1992, en waren functioneel vanaf de indienststelling van de jumbo-ferry "Prins Filip", (15 mei 1992).

Op 1 maart 1997 werd alle activiteit van de Regie voor Maritiem Transport gestaakt en begon de ontbinding van de staatsrederij.

Op 1 maart 1997 werd door de rederij Holyman Sally een dienst ingericht naar Ramsgate waarheen de schepen van de Oostende-Doverlijn ook voeren na het afvoeren van Dover als bestemming eind 1993. De zogenaamde "fastferries" (Chemin de fer en Rapide) van deze rederij maakten gebruik van cfbrug nr.1. Op 6 maart 1998 werd de lijn overgenomen door een nieuwe rederij, Hoverspeed-Holyman, die de uitbating uitvoerde met catamarans. Eind december 2002 werd de lijn opgegeven.

Ten behoeve van deze rederij werd het carferrygebouw grondig aangepast, de overdekte voertuigenhal werd omgebouwd tot grootwarenhuis voor pseudo "duty-free" goederen. Heden ten dage is de toestand van het gebouw nog steeds zo. De passagierskoker werd uitgebreid tot carferrybrug 1.

In 1998 werden carferrybruggen 2 en 3 ontmanteld en de waterbouwkundige kunstwerken gesloopt. In 1998 werden de beide jetfoils en de vlottende jetfoilterminal verkocht aan een Duitse rederij en overgebracht naar Duitsland.

In 1998-2000 werd onder het beheer van het Autonoom Gemeentelijk Bedrijf Haven Oostende op posten 2, 1 en 6 van de Pakketboten-/Istanbulkaai een "cruisekaai" gebouwd door een nieuwe kaaimuur te bouwen een drietal meter uit de oude kaai en deze te verbinden met een kaaiplatform tot aan de oude muur. Op 28 mei 2000 werd de nieuwe kaai ingehuldigd ter gelegenheid van de aankomst van een eerste cruiseschip. De jetfoilterminal werd omgebouwd tot "cruiseterminal".

In 1998-1999 werd het zijlaadplatform van de voormalige carferrybrug 3 na aanpassingen gemonteerd naast carferrybrug 4 en op 15 november 1999 in bedrijf genomen. In 2000 werd de passagierskoker van carferrybrug 4 doorgetrokken tot op het zijlaadplatform.

In 2004 werd de toegangsweg naar de carferryterminal, de Leopold III laan, volledig heraangelegd, van het Vuurkruisenplein tot het eveneens heraangelegd stationsplein, en teruggebracht van vier tot twee rijstroken. Op het volledig gewijzigd stationsplein werd de beeldengroep "de vissersvrouwen" geplaatst.

In 2004/2006 werd een wachtkaai gebouwd aan de oostelijke zijde van de toegang tot de Demeysluis, na sloop van het houten steiger- en remwerk aldaar. De Cockerillkaai werd voorzien van een uitgebreide kaaikop die aansloot op de wachtkaai. Een hydraulische wipbrug werd geworpen tussen de wachtkaai en het landhoofd van carferrybrug 4. Zodoende werd een gelijkvloerse en rechtstreekse verbinding gemaakt tussen de Pakketboten- en de Cockerillkaai, dit om te voldoen aan de eisen van het Schengenakkoord, (vrij verkeer van personen in de E.U.-Oostends havengebied is grenspost).

In 2012 werden de werken gestart voor de ombouw en modernisatie van het spoor- en zeestation. Hierbij werden o.m. de voormalige douanezaal en de cruiseterminal gesloopt als onderdeel van reusachtige aanpassings- en nieuwbouwwerken. "But that is another story".

(wordt vervolgd)

VERWIJZINGEN

- (1) Jumbo-ferry: in analogie met “jumbo-jet”, een ferry (overzetboot - veerboot) van grote afmetingen en vervoerscapaciteit van vrachtwagens en personenwagens, verspreid over meerdere scheepsdekken (al of niet ophaalbaar - portable car-deks - mezzanine).
- (2) De afmetingen van de “Prins Filip” zijn: 163,40 x 27,70 x 6,50 m. (laatste schip gebouwd voor de R.M.T.
- (3) Compartiment: een deel van de waterdichte indeling van een scheepsromp, dubbelbodem van een schip of vlot, of tank.
- (4) De jumbo-ferry “Prins Filip” werd op 15 mei 1992 in lijn gebracht tussen Oostende en Dover.
- (5) Begeleide vracht: een vrachtwagen, al of niet geled (trekker met oplegger, vrachtwagen met aanhangwagen), met chauffeur.
- (6) Drop : oplegger zonder trekker (zie ook blz. 2012-153 en fig. nr. 212).
- (7) Zo verdween het kantoor van de John Cockerill Line (Oostende-Tilbury - deel 8, blz. 2006-168 -169, en -172), het kolenpark van Lahaey en een pompstation van Esso. Deze vestigingen hadden een precaire concessie, (d.w.z.: zolang de overheid geen behoefte had het terrein voor eigen doeleinden te gebruiken).
- (8) T.R.W. : letterwoord voor “Transport Rail-Weg”. Systeem waarbij opleggers (drops) van het wegvervoer getransporteerd werden per spoor ,op treinwagons, tussen T.R.W.-stations. De Oostende-Doverlijn participeerde in dit genre van vervoer, als Kanaalschakel, waarbij de opleggers verhandeld werden op en van spoorwegwagons op een terrein gelegen aan de Stapelhuisstraat (overslagplaats) De opleggers werden tussen het terrein en de carferryterminal verhandeld door middel van de ro-rotrekkers van de R.M.T.

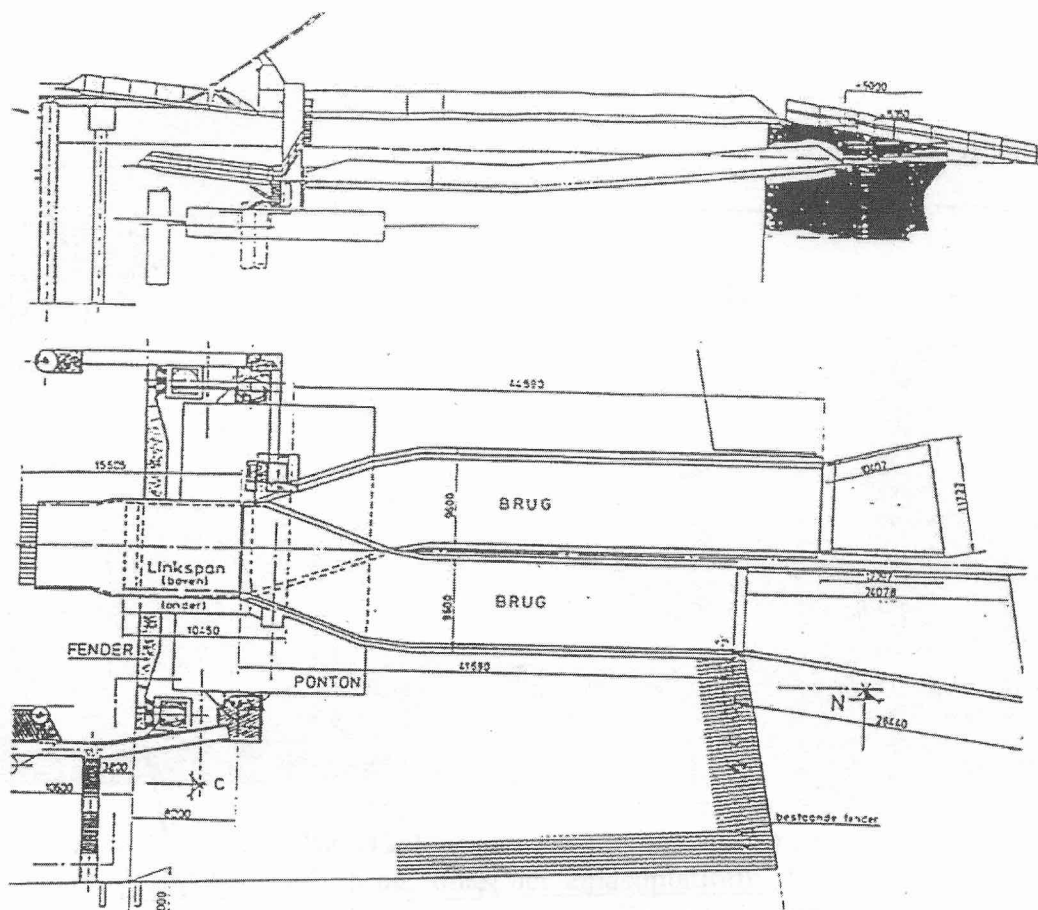


Fig. nr. 242 DE NIEUWE ONT- EN INSCHEPINGSBRUG GEBOUWD IN 1991 t.b.v. JUMBO-FERRIES, (Brug 4).

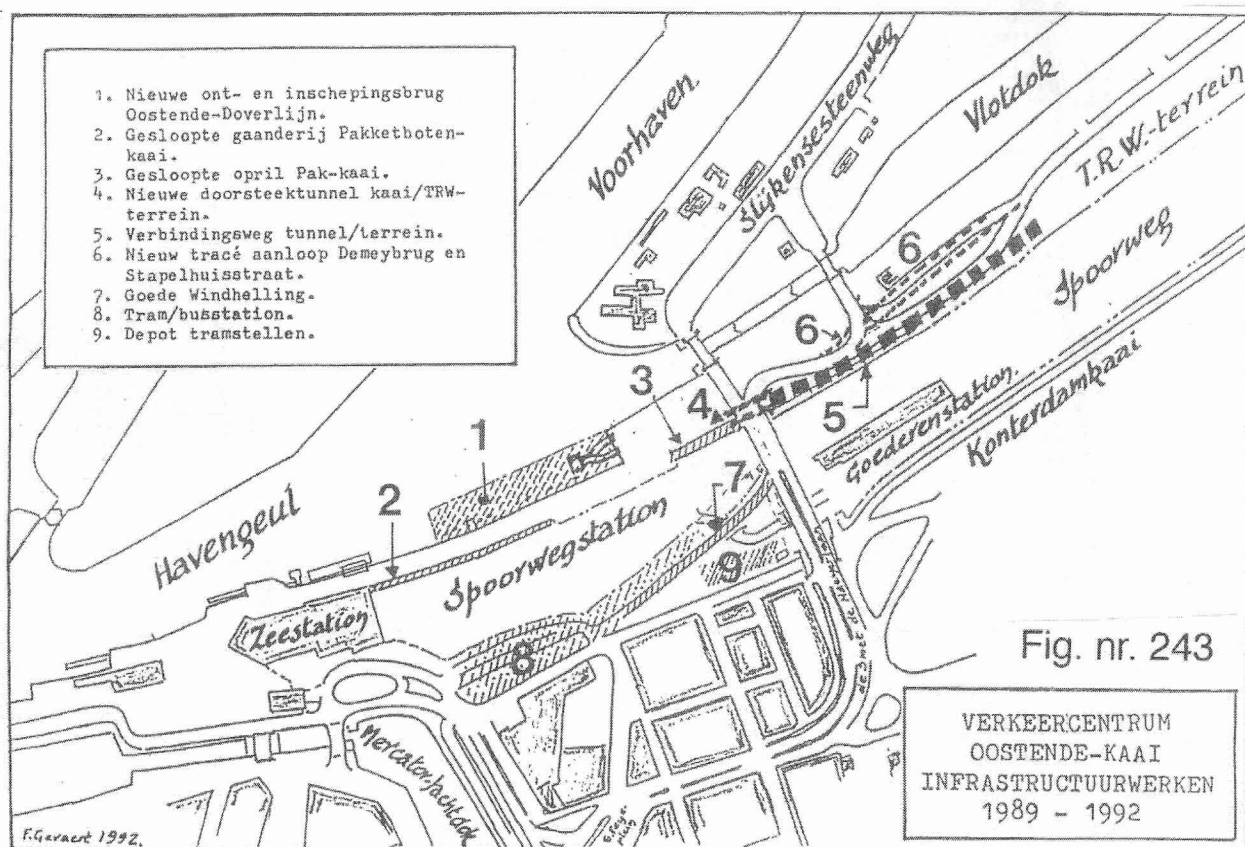
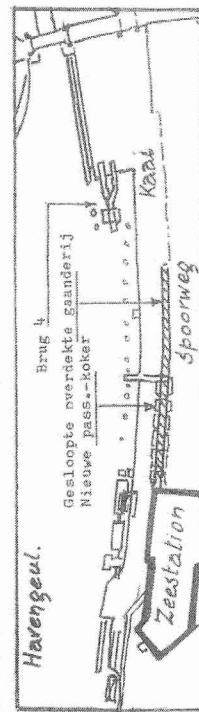
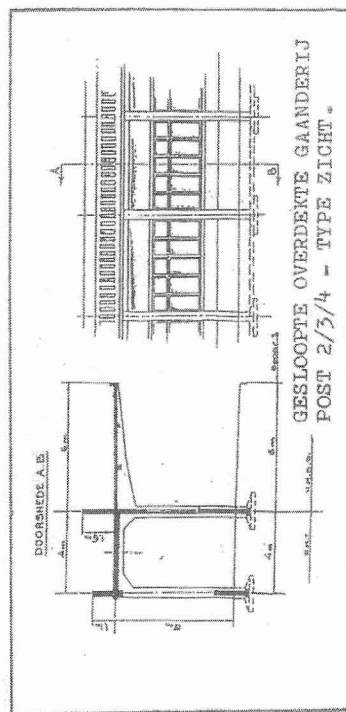
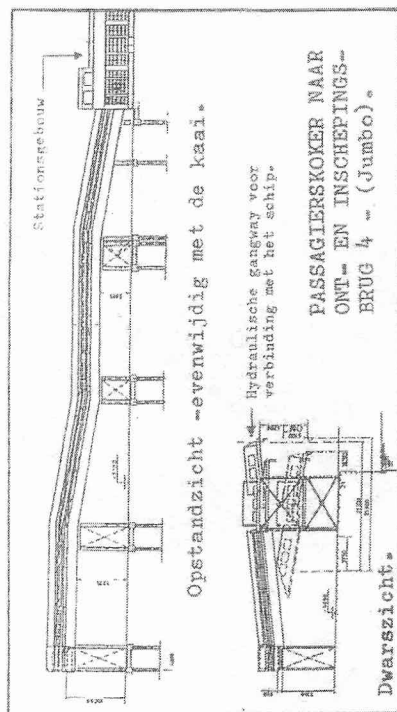


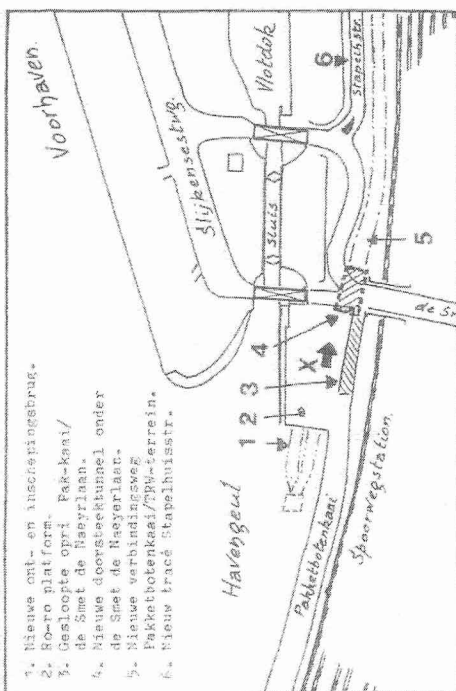
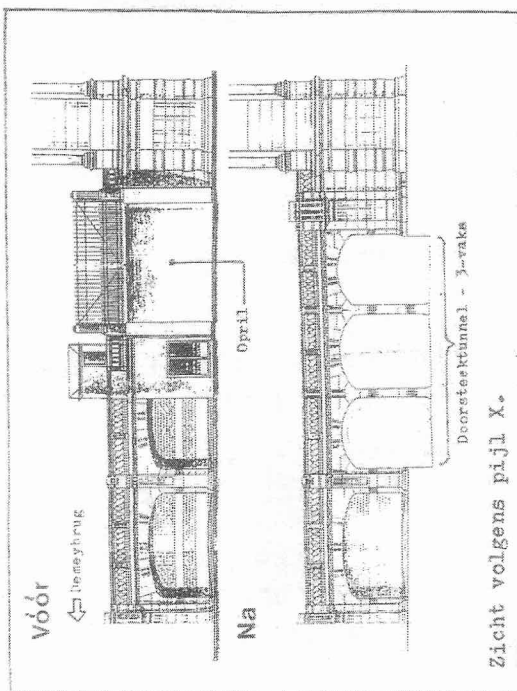
Fig. nr. 243

VERKEERCENTRUM
OOSTENDE-KAAI
INFRASTRUCTUURWERKEN
1989 - 1992



CARFERRY TERMINAL - NIEUWE PASSAGIERSKOKER OP DE VOORMALIGE PAKKETECTENKAAI/OOSTENDE.

Fig. nr. 244



DOORTSTEKTUNNEL ONDER DE SMET DE NAEYERLAAN

Fig. nr. 245



Fig. nr. 246. Haven Oostende, Pakketbotenkaai, 2006. Zicht op carferrybrug 4. Centraal op de foto de tweenniveau's brug, links het zijlaadplatform. Links in de achtergrond de passagierskoker en hydraulische gangway. Bemerkt de uitbreiding van de koker naar het zijlaadplatform. Rechts, op de oosteroever een mobiele hijskraan voor het verhandelen van containers, (tot 2008).

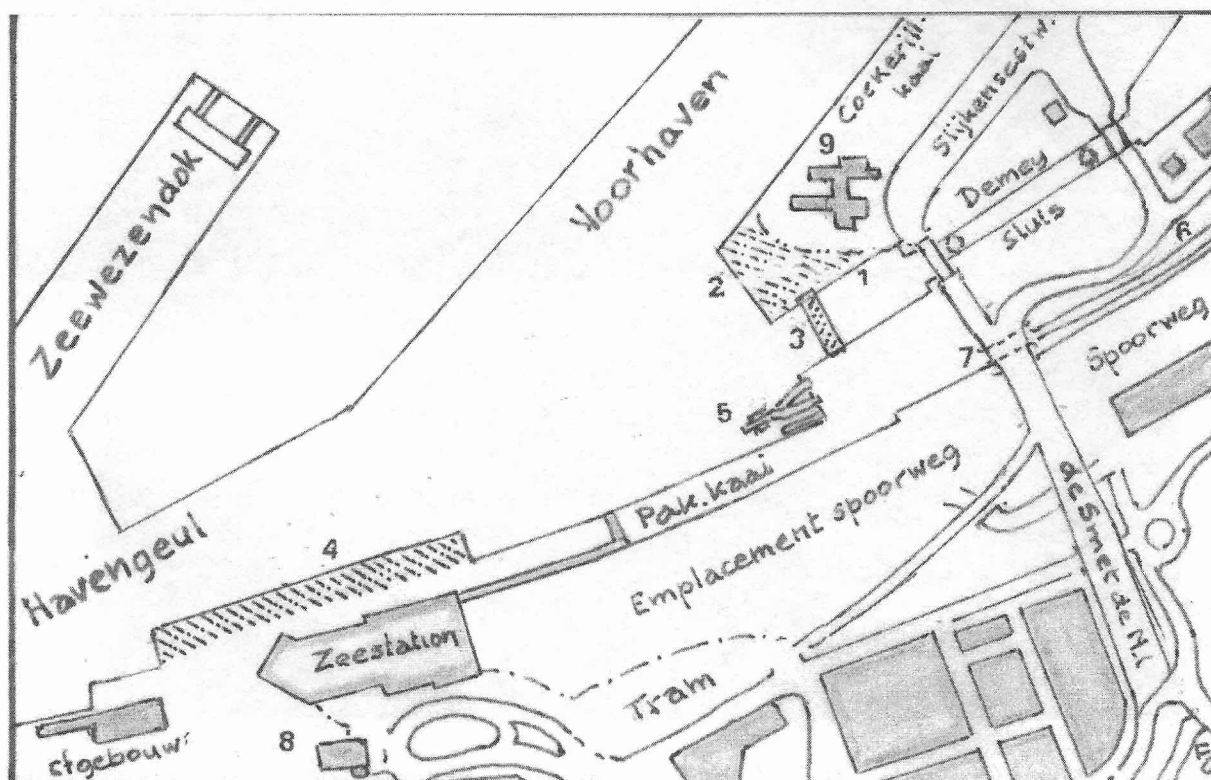


Fig. nr. 247. Haven van Oostende, 2006. Situatiekaart van de Cruisekaai, wachtkaai en "Schengenbrug". Legende: 1. wachtkaai; 2. kaai kop; 3. "Schengenbrug"; 4. Cruisekaai; 5. carferrybrug nr 4; 6. weg naar vrachtterminal (ex-TRW-terrein); 7. doorsteektunnel, 8 carferry terrein, 9 Zeevaartschool



Fig. nr. 248. Haven Oostende 2006. De “Schengenbrug” tussen de Pakketboten kaai en de wachtkaai van de Demeysluis. In de achtergrond op de oosteroever bemerkt en gestapelde lege containers die een muur vormen omheen het Zeewezendok



Fig. nr. 249. Haven Oostende, 2012. Zicht op het in 1997 omgebouwde carferrygebouw met de “shopping area” in de voormalige overdekte voertuigenhal. Bemerkt de passagierskoker die doorloopt tot op carferrybrug 1. Het carferryterrein werd in 2004 gedeeltelijk omgevormd tot openbare parking, (Churchillparking).