

STATION GENT-ZEEHAVEN

NODIGT U UIT

1926

1926

1926

1926

1926

B

B

B

B

B

STATION GENT-ZEEHAVEN

NODIGT U UIT

GENT HAVENSTAD.

Van groot belang voor Gent is de haven en de nijverheidsinstellingen die zich gevestigd hebben in de kanaalzone.

Geopend in 1827, werd het zeekanaal Gent-Terneuzen meermaals verbeterd in de loop der jaren.

De meest recente verbouwingen, namelijk:

- de verbreding van het kanaal tot 200 m aan de waterspiegel, 101,50 m bodembreedte en een diepte van 12,50 m;
- de aanleg van de Westsluis te Terneuzen met 290 m lengte, 40 m breedte en 12,50 m diepte;
- de bouw van het Sifferdok te Gent : 2.400 m lang, 300 m breed en 12,50 tot 13,50 diep;

werden door Nederland en België ingehuldigd op 19 december 1968.

Dank zij deze nieuwe infrastructuur kregen zeeschepen met een bruto laadvermogen van 60 000 ton toegang tot de haven van Gent, waardoor het zeevervoer tussen 1968 en 1972 vervijfvoudigde.

HAVEN EN SPOOR.

Minder bekend maar daarom niet minder belangrijk voor de bloei van de industrie, was de aanleg van spoorlijnen in het Gentse in de XIXe eeuw.

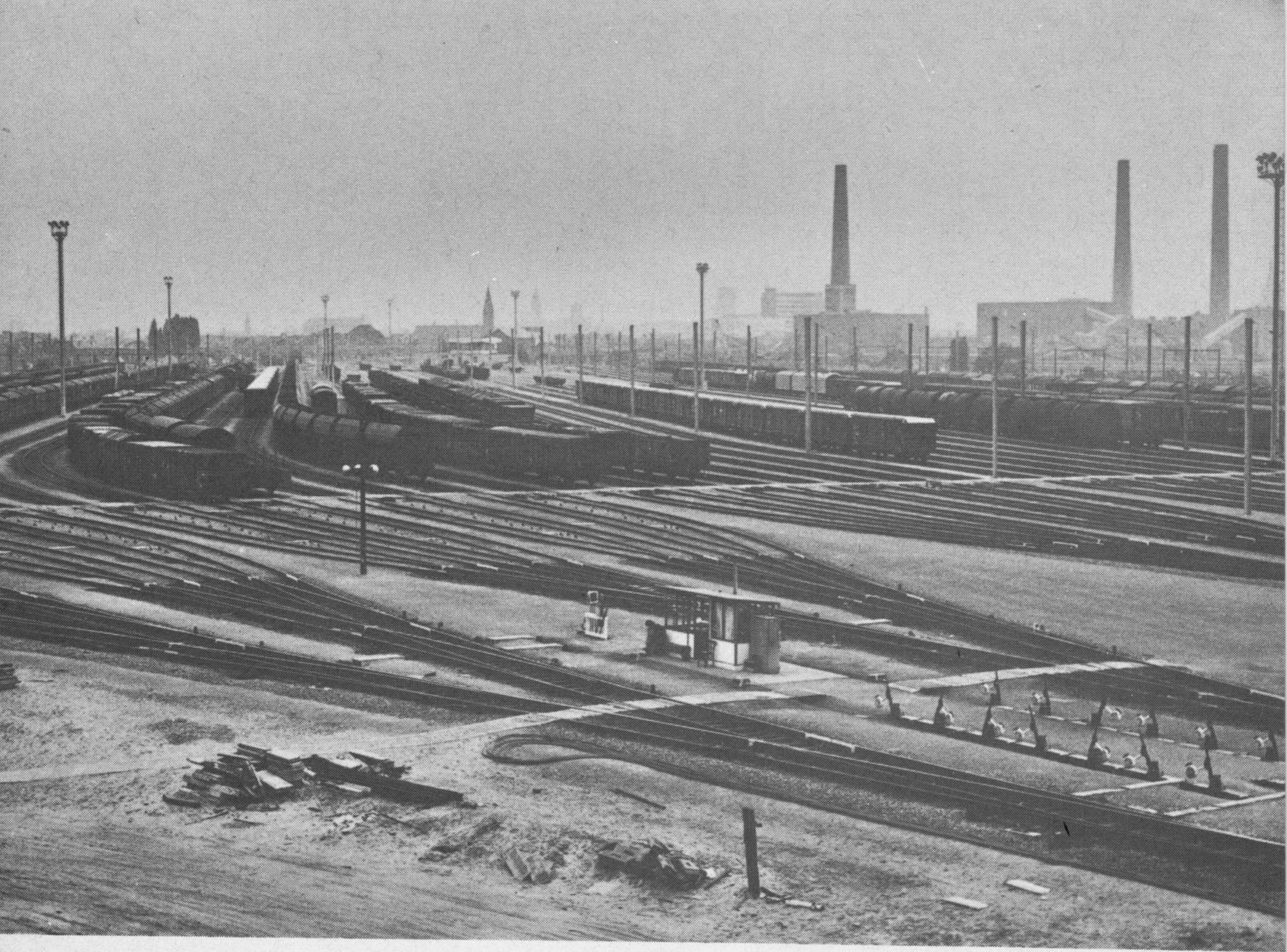
In 1837, amper twee jaar na de inhuldiging van de eerste spoorlijn op het vasteland tussen Brussel en Mechelen, werd het Gentse Zuidstation opgericht voor het reizigersverkeer.

In 1840 werd een rechtstreekse verbinding voor goederenverkeer aangelegd tussen dit station en het Groot Stapelhuis aan het Handelsdok. Het tracé liep langs de huidige Tweebruggenstraat en Kasteellaan; de wagens werden getrokken door paarden. Deze eerste verbinding tussen de zeehaven van Gent en het binnenland werd in 1881 afgeschaft en vervangen door een tracé langs de Oosterringspoorweg, terwijl in 1874 aan de Heirnisse een rangeerstation voor de haven ingericht werd.

In 1913 werden verscheidene grote spoorwerken ontworpen en uitgevoerd, waaronder het vormingsstation Gent-Zeehaven.

Door de jaren heen hield de groei van de spoorinstellingen gelijke tred met de uitbreiding van de haven. De kaaien werden stelselmatig voorzien van 2 of 3 kaaisporen voor het verhandelen van goederen op wagon. Bovendien werd elke havenafdeling met een sporencomplex uitgerust voor de verdere behandeling van beladen en ledige wagens.

Zo rijgen zich, langs de kaaien en in de industriezone, zowel op de linker- als op de rechteroever van het zeekanaal, 200 km spoor aaneen.



STATION GENT-ZEEHAVEN.

Spoorinstellingen.

In 1970 werd door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen een grondige studie aangevat voor de oprichting van een modern en verantwoord sporencomplex, aangepast aan de toegenomen havenactiviteiten en de nog verder voorziene trafiekvermeerderingen.

Met de bouw van een totaal nieuw vormingsstation, gelegen tussen de stations Gent-Dampoort en Oostakker, rechts van de lijn Gent - Lokeren - Sint-Niklaas - Antwerpen, werd een aanvang gemaakt op 6 maart 1972. Het zou het oude station Gent-Zeehaven volledig vervangen.

Einde 1976 zal Gent-Zeehaven uitgerust zijn met 3 sporenbundels bestaande uit:

- ontvangbundel D: 14 sporen met een lengte schommelend tussen 520 m en 674 m elk;
- trierbundel E: 32 sporen met spoorlengten tussen 575 m en 625 m;
- een omloopspoor van 718 m;
- een rangeerdoodspoor van 720 m met heuvel voor uitrangeren der aangekomen treinen en reeksen.

De met elektrische tractie gereden goederentreinen zullen kunnen ontvangen worden in bundel D (sporen 1 tot 14) en op de sporen 1 tot 8 van bundel E.

Doordat Gent-Zeehaven een bredere waaier van mogelijkheden gekregen heeft, zal het rechtstreekse treinen kunnen vormen voor andere vormingsstations.

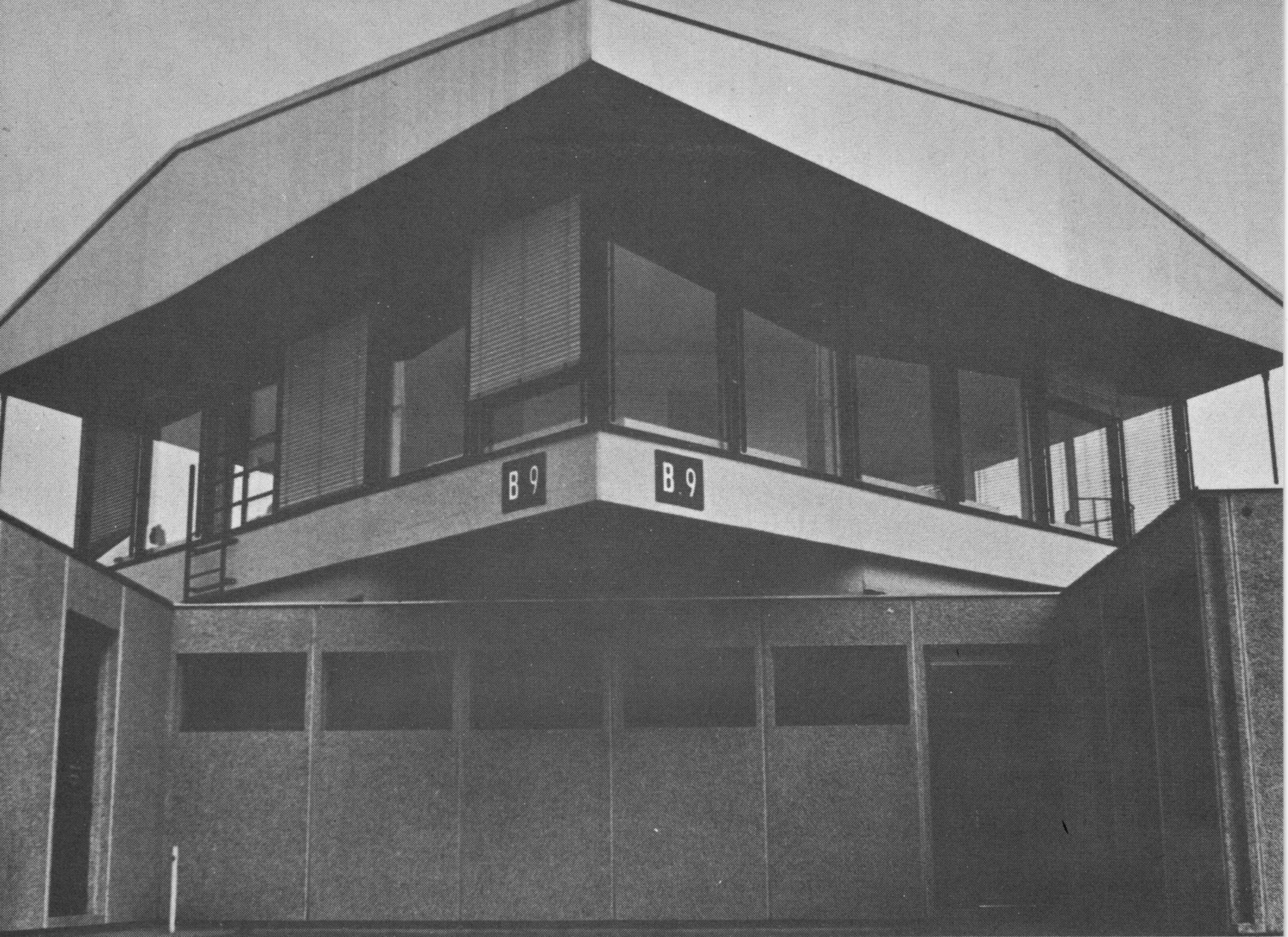
Rechtstreekse treinverbindingen betekenen snellere bevorderingen en betere dienstverlening.

Seinhuizen.

De wissels en seinen in het vormingsstation Gent-Zeehaven zullen beheerst worden door 2 uiterst modern uitgeruste «all-relais» seinhuizen. Het zal de in- en uitrit van het station langs de Noordkant beheersen, evenals het rangeer- en trieerwerk over de rangeerheuvel.

Blok 9, het elektrisch seinhuis langs kant Gent-Dampoort, werd in 1975 in gebruik genomen. Het beheerst in- en uitrit van het station, Zuidkant, alsmede de wissels en seinen in hoofdspoor gelegen vanaf Gent-Dampoort over Oostakker en Beervelde tot de inrit van Lokeren. Blok 9 controleert ook de automatische overwegen tot Beervelde.

Mettertijd zullen nog andere spoorvakken vanuit blok 9 bediend worden, die alzo het belangrijkste verkeersknooppunt wordt voor de treinen van en naar de Gentse stations via Gent-Dampoort.



Computerzaal.

In een reeds volledig afgewerkte vleugel van het centrale stationsgebouw is een computerzaal ondergebracht.

De door de faktagebedienden met telexband ingestuurde gegevens worden er door computers verwerkt en geordend, wat een ver doorgedreven automatisering van de faktageverrichtingen toelaat.

De in schijfgeheugens opgeborgen inlichtingen laten versnelde opzoeken toe. Ook vooraankondigingen in verband met te verwachten treinen en wagens zullen na volledige automatisering vlug en akkuraat gebeuren voor een vlotte dienstverlening aan de cliënten.

De computerapparatuur van de zone « Merelbeke » is eveneens in Gent-Zeehaven ondergebracht.

In volle werking zullen beide computers het wagenverkeer van groep Gent beheersen.

Havensektoren.

Zoals hoger in deze brochure werd uiteengezet, omvat het volledig havengebied van Gent verscheidene spoorinstellingen, die onafhankelijk van elkaar zijn gescheiden en elk een bepaalde sektor van de haven op gebied van « spoorwegen » bedienen.

GENT-ZEEHAVEN-VORMING.

Organisatie.

Van maandagmorgen tot zaterdagmiddag zorgen rangeerploegen voor het schiften en samenstellen der reeksen voor en van de verschillende havensektoren. Zij staan ook in voor de vorming van de treinen bij vertrek.

Het faktagepersoneel, dat tijdens diezelfde tijdspanne instaat voor de behandeling van de begeleidende vervoerdokumenten, stuurt bij middel van telexapparaten alle uitgevoerde en uit te voeren bewerkingen met wagens naar het computercentrum van Gent-Zeehaven.

Te velde worden draagbare radio's gebruikt om de mededelingen snel en doelmatig over te seinen.

Een volledig systeem van radioverbindingen werd uitgewerkt om in de toekomst alle havenaanhoringen, toezicht, rangeerlokomotieven en rangeerploegen onderling en rechtstreeks met de leidende ambtenaren in verbinding te stellen over verschillende frequenties.

Trafiekschommelingen, waarmede een havenstation uiteraard af te rekenen heeft, worden steeds van nabij gevolgd door de dienstleiders en faktagebedienden, ondergebracht in dienstgebouwen op de Darsen, Groot Dok, Sifferdok, Rodenhuize en Gent-Noord.

De stationsleiding, die instaat voor de overkoepelende organisatie, steunt zich op inlichtingen ontvangen van de Havendiensten en van voormelde stationsposten om de in te zetten werkmiddelen in vorming en haven dagelijks aan te passen aan de behoeften.

De onderstationschef, regelaar genaamd, die de leiding heeft van het werk in de vorming, zorgt voor een optimaal gebruik van de werkmiddelen en coördineert het werk tussen vorming en havenaanhorigheden.

Trafiekgegevens.

Dagelijks worden door het vormingsstation gemiddeld 1 000 wagens ontvangen en eenzelfde aantal verzonden.

Een groot aantal vertrekt bovendien rechtstreeks van de havensektor naar bestemming zonder de vorming aan te doen.

GENT-OOST.

CENTRUM VOOR WEGVERVOER.

Ontstaan.

In 1902 werd besloten, wegens de uitbreiding van de veemarkt aan de Kasteellaan, een bundel aan te leggen van 21 sporen met een aangepaste aanleg voor aanvoer van dieren voor het slachthuis van Gent. De nieuwe bundel stond in verbinding via de halte «Heirnisse» met het ringspoor Merelbeke - Gent-Zeehaven. In 1904 werd begonnen aan de bouw van bureaus en loods voor afhaling en bestelling aan huis.

Goederenkoer.

De in- en uitrit van het sporencomplex Gent-Oost gebeurt via de vertakking die, kant Gentbrugge, aansluit op lijn Gent-Dampoort - Merelbeke. De aanvoertreinen zorgen voor de dagelijkse bevoorrading van de goederenkoer, van het wegcentrum en van Gent-Entrepot, dat met Gent-Oost verbonden is langs de spoorlijn die over het Oktrooiplein en evenwijdig met het handelsdok loopt. Voor de bediening van Gent-Entrepot worden lokale treinritten ingezet.



Organisatie van het Centrum voor Wegvervoer.

De economische belangrijkheid van Gent-Oost moet vooral gezocht worden in zijn stukgoedvervoer. Dit vervoer gebeurt in de regel «huis aan huis».

Colli van enkele 100 g tot 1 000 kg en zelfs meer worden overal in ons land afgehaald. In de wegcentra van vertrek worden ze verzameld, geschift en per nachttrein naar de wegcentra van bestemming gevoerd.

Bij aankomst, zo ook te Gent-Oost, worden de stukgoedwagens onmiddellijk in de loods en aan kaai geplaatst. De colli worden er gelost en naar een sorteercentrum gevoerd, waar ze aan de hand van het adres van de bestemming gemerkt worden voor één van de 41 bestelsektoren, die Gent-Oost telt. Geladen tussen 8 u en 10 u 's morgens, worden dagelijks 3 500 tot 4 000 zendingen of 8 000 tot 10 000 colli (2,5 colli per zending) in de stad Gent en in 99 omliggende gemeenten besteld in de loop van de dag. Bij hun terugkeer tussen 16 u en 19 u brengen de bestellers 3 000 tot 4 500 zendingen aan, die in het wegcentrum geschift worden en in spoorwagens naar hun bestemming vertrekken met de avond- en nachttreinen.

Voor het transport in het wegcentrum van gegroepeerde zendingen wordt gebruik gemaakt van handheftrucks.

Opgehangen treksysteem.

Uit wat voorafgaat heeft u kunnen vaststellen dat lossen, schiften, sektoreren, groeperen en laden van colli ook heel wat intern transport meebrengt, zij het dan over relatief korte afstanden. Om dit zo rendabel mogelijk op te vangen, werd in 1970 in het wegcentrum een transportketting aangelegd in gesloten kring. Het is een 294 m lange ketting, opgehangen boven een stalen rijweg, met 58 scharnierende aanhechtingspunten met flexibele lussen, waaraan de handvatten van de handheftrucks kunnen vastgehaakt worden.

De met goederen beladen handheftrucks voor een bepaalde sektor of wagen worden aan de ketting gehaakt, die zich met een konstante snelheid van 25 m per minuut voortbeweegt. Ter plaats worden ze afgehakt, gelost en voor hergebruik terug aangehaakt.

Om het circuit van de ketting gesloten te houden en tevens wagens op sporen 7 en 8 midden in de loods te kunnen plaatsen, werden op het einde van de loods een oplichtingsrail en beweegbare brug geïnstalleerd, die beide sporen overspannen. Het openen of sluiten van de 3,5 m brede brug vergt slechts 40 seconden.



GENT-ENTREPOT.

Het groot Stapelhuis werd in 1844 opgericht naast de havenkaaien van het Handelsdok, op nauwelijks één km van het stadscentrum. Expediteursbedrijven, rederijen en douane-agentschappen kwamen zich in de omgeving vestigen. Vooral in de periode tussen beide wereldoorlogen was het een der meest bedrijvige plaatsen van het Gentse handelsleven. Afgebrand in 1919, werd het in 1921 reeds door het stadsbestuur vervangen door een 4 verdiepingen tellend gebouw.

In 1954 werd naast de magazijnen een ruim, modern kantoorgebouw toegevoegd, waar douanediensten en spoorwegpersoneel onder één dak samengebracht zijn, wat voor de cliënteel bijzonder gunstig uitvalt.

In 1963 dan werd een nieuw ruim magazijn gebouwd met een binnenspoor voor een 10-tal stukgoedwagens.

Gent-Entrepot is open voor wagenladingen, stukgoed- en expreszendingen, evenals voor internationale postcolli en dit zowel bij aankomst als bij vertrek.

Aan de cliënteel van Gent-Zeehaven en aanhorigheden.

Ter inlichting hierna de telefoonnummers van de verschillende spoorwegdiensten, waarvan sprake in de brochure. Onze bedienden zullen het een genoeg vinden u te mogen helpen bij uw vervoerproblemen.

	Spoorwegdienst	R.T.T. rechtstreeks 091/	R.T.T.centrale 091/22.57.21 dan toestel nr . . . vragen
W	Gent-Zeehaven Middenbureau	510094 en overschakeling vragen	6150 6152
W	Gent-Zeehaven-Vorming	250728	6122 6127
W	Groot Dok	510094	6154
W	Darsen	510180	6156 6157
W	Sifferdok	511708	6113 6159
W	Rodenhuize	512284	6128
W	Gent-Noord	450597	
W R	Moerbeke-Waas	468049	
S	Gent-Oost Centrum voor wegvervoer	253255	6102

W S	Gent-Entrepot	250210	6167
R	Gent-Dampoort		6108
W S	Gent-Rabot		6181
R S	Oostakker	511114	6183
R S	Beervelde	555168	

De letter, vooraan vermeld, betekent:

W — wagens en wagenladingen;

S — stukgoed;

R — reizigers.

1926

1926

1926

1926

1926

