

## DE HAVEN VAN GENT:

# EEN STRUCTUUR GERICHT OP OVERZEESE HANDEL

In de loop der eeuwen vindt men in de geschiedenis van Gent steeds een constante terug: het economisch vermogen en de welvaart van de streek werden immer bepaald door het door de haven gevormde potentieel. Tussen de stad en de zee werden de verbindingen meermaals vernieuwd: de Lieve (1251), de Sassevaart (1563) en de Brugse Vaart (1665). In 1887 werd de weg naar zee geopend via Terneuzen, en werd het eerste dok gegraven, gelegen buiten het stadscentrum. Om de haven aan de eisen van de zeevaart aan te passen, werd de toegang tot de zee meermaals verbeterd en het aantal havendokken verhoogd.

Een recente gebeurtenis in de uitbreiding van de infrastructuur was de ingebruikneming van de „Westsluis“ te Terneuzen op 19 december 1968, met de verbreding en verdieping van het zeekanaal en de aanleg van de nieuwe dokken te Gent. Die werken werden uitgevoerd ingevolge het verdrag dat in 1960 tussen België en Nederland werd getekend.

De huidige toestand van het Gentse havengebied is de resultante van een stelselmatige uitbreiding van de havendokken, parallel met de opeenvolgende aanpassingen van de toegangsweg naar zee.

De dokken die in de loop van de vorige eeuw werden aangelegd, hebben thans nog slechts een beperkte betekenis op het vlak van het zeevervoer. In de havenexploitatie zijn ze niettemin belangrijk voor de er gevestigde rivierscheepvaart.

Het complex van het Grootdok en zijn drie zijdokken werd in het begin van deze eeuw aangelegd en is toegankelijk voor schepen met een bruto-laadvermogen gaande tot 10.000 ton. De goederen die er geladen of gelost worden, zijn hoofdzakelijk bestemd voor of afkomstig uit Europese landen.

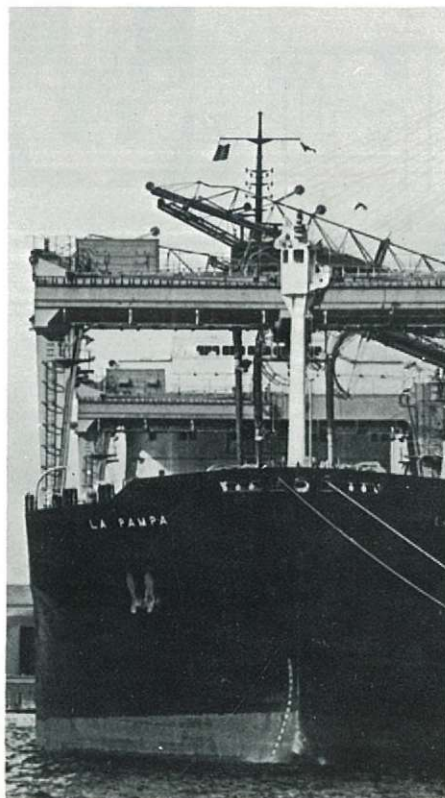
In het Schepen Sifferdok, het Petroleumdok en het Rodenhuizedok, die toegankelijk zijn voor schepen met een bruto-laadvermogen gaande tot 60.000 ton is het verkeer Europees en transatlantisch gericht. Die dokken lenen zich uitstekend voor de behandeling van algemene goederen, ladingseenheden, stortgoederen, zowel vloeibare als droge, in het kader van de industriële functie van de haven en haar rol ten opzichte van het achterland.

Dank zij een actief industrialisatiebeleid dat in het Gentse werd gevoerd, heeft het zeekanaal zich ontwikkeld tot een as waarlangs grote en middelgrote industriebedrijven zich zijn komen vestigen. Die ondernemingen hebben het grote voordeel dat ze de schepen rechtstreeks aan hun kaaimuren en aanlegsteigers kunnen ontvangen, zowel voor de aanvoer van grondstoffen en basisproducten als voor de afvoer van afgewerkte producten.

Dank zij de nieuwe infrastructuur voor zeeschepen met een bruto-laadvermogen gaande tot 60.000 ton heeft de haven van Gent sinds eind 1968 een belangrijke expansie gekend. Ter vergelijking vermelden wij de volgende cijfers:

door G. VAN DEN DAELE  
Burgemeester van Gent





aantal schepen die hebben aangelegd  
tonnenmaat in netto Moorsom-ton  
(Belgische meetmethode)  
geloste goederen, in ton  
geladen goederen, in ton  
totaal van het goederenverkeer, in ton.

	1968	1972
aantal schepen die hebben aangelegd	2.697	4.093
tonnenmaat in netto Moorsom-ton	1.670.904	8.261.475
geloste goederen, in ton	1.397.508	9.129.131
geladen goederen, in ton	1.386.023	4.614.173
totaal van het goederenverkeer, in ton	2.783.531	13.743.304

Uit die cijfers blijkt dat het zeevervoer vervaandigd is. De oorzaken zijn te vinden in de dynamische expansie van het verkeer met het achterland en de diverse vervoeren waartoe de in de havenzone gevestigde industrieën aanleiding hebben gegeven.

De aard van de thans in de haven behandelde goederen is zeer uiteenlopend vergeleken met het verleden. Dank zij een actief investeringsbeleid hebben de stuwadoorsondernemingen in ruime mate tot die verscheidenheid bijgedragen. Gespecialiseerde opslagruimten, magazijnen en silo's, alsmede de technische uitrusting in de vorm van hefwerktuigen, transportbanden en andere materieel, gekoppeld aan produktieve arbeidskrachten, staan er borg voor dat de goederen op een doeltreffende en economische manier geladen, gelost, overgeladen en opgeslagen worden.

Het programma tot verbetering en modernisatie van de verbindingen met het achterland draagt eveneens bij tot de bestendige verbetering van de dienst die Gent verleent aan de ondernemingen die in het nationaal en internationaal achterland zijn gevestigd.

Via de waterwegen is Gent verbonden met alle industrie- en handelscentra van België en de aangrenzende landen.

Het wegvervoer verloopt vlot via de autowegen E3 en E5 die elkaar in de nabijheid van Gent kruisen.

Het spoor heeft steeds een belangrijke plaats ingenomen in de havenactiviteiten. Groepen spoorwagens kunnen alle kaaien bereiken en de op beide oevers van het zeekanaal gelegen industriezones worden eveneens rechtstreeks

bediend. Er is bovendien een vormingsstation met een optimale ligging ten opzichte van heel het havengebied. Het totaal van het goederenverkeer per spoor van of naar dat gebied bedraagt ongeveer 5,5 miljoen ton. Meer dan de helft van dat cijfer heeft betrekking op het verkeer van goederen die rechtstreeks van spoorwaggen op schip of omgekeerd worden overgeladen.

Alhoewel de haven van Gent een geschikte maritieme infrastructuur en een aangepaste superstructuur heeft, zou het verkeerd zijn te denken dat er voor de toekomst geen enkel probleem rijst. Inderdaad, voor de aanvoer en de verzending van stortgoederen, zowel vloeibare als droge, zijn de mogelijkheden van de Westsluis te Terneuzen maar amper voldoende meer. Sinds enige tijd nemen de afmetingen van de schepen immers bestendig toe. Wat de „bulkcarriers“ betreft, is een bruto-laadvermogen van 60.000 ton sinds lang geen maximum meer.

Gelet op de huidige tendenzen in het internationaal goederenverkeer over zee meent men te Gent dat het noodzakelijk is de toegangsmogelijkheden voor de haven uit te breiden. Er werd een studie gemaakt ten einde in de toekomst over een optimale zeeverbinding te kunnen beschikken.

De afmetingen van de nieuwe zeeverbinding van de haven van Gent werden bepaald op grond van het type van zeeschip met een bruto-laadvermogen van 125.000 ton. Die keuze is gesteund op de frequentie waarmee die categorie van tonnenmaat onder de

„bulkcarriers“ zal voorkomen, enerzijds, en op de toekomstige mogelijkheden van de Westerschelde en haar monding in de Noordzee, anderzijds.

Het ontwerp behelst een nieuwe zeesluis, gelegen ten westen van de bestaande sluis te Terneuzen, en een nieuw zeekanaal dat daarbij zou aansluiten. Dat kanaal zou in Nederland een rechtlijnig tracé hebben dat in België zou worden voortgezet en vervolgens door polygonen in westelijke richting zou worden doortrokken. Het zou in het bestaande kanaal uitmonden via het Rodenhuizedok dat thans in een voorlopige vorm wordt aangelegd. Dat nieuwe kanaal zou niet enkel dienen als bevaarbare waterweg, maar ook als voor nieuwe dokken en als aanlegplaats ten behoeve van de industriële ondernemingen. De mogelijkheden van Gent als een industriehaven die eveneens een uitgestrekt achterland bedient, zouden daardoor verruimd en harmonieus geïntegreerd worden.

Gent meent dat bedoeld ontwerp noodzakelijk is om het economisch potentieel van die streek te waarborgen en om de in het achterland gevestigde ondernemingen nog beter met de zee te verbinden. Opdat het niet opnieuw door de eisen van de zeevaart zou worden achterhaald, hoopt Gent dat binnenkort het licht op groen kan worden gezet om de nodige onderhandelingen met Nederland aan te vatten en om heel het ontwerp concreet uit te voeren.

Gent ziet de toekomst zo en hoopt daardoor zijn activiteit ten behoeve van iedereen te kunnen bestendigen.





Het aandeel van het spoor.

# de spoorweg zit vast in het zadel

Antwerpen, Zeebrugge, Gent. Overal is de spoorweg aanwezig. Enkel het feit dat Gent gespecialiseerd is in het verkeer van stortgoederen had van de N.M.B.S. de belangrijkste partij kunnen maken op de vervoermarkt van die Belgische binnenhaven.

Thans ligt Gent op het knooppunt van een uiterst ontwikkeld net van verkeerswegen. Er is een belangrijke verkeersstroom tussen het havengebied en de industriemetropool van Noord-Frankrijk. Anderzijds voert dezelfde E3-autoweg die naar Rijsel loopt, ons in een oogwenk naar Antwerpen. De Ringvaart, het kanaal omheen de stad dat toegankelijk is voor rivierschepen van 2.000 ton, verleent toegang tot alle belangrijke waterwegen met een druk verkeer. Om niet te spreken van de verkeerswisselaar, een ware ster waarvan de punten wijzen naar de grote centra waar de Europese economie zich ontwikkelt.

De spoorweg behoorde op zijn beurt aanwezig te zijn, dank zij een aangepaste infrastructuur. Het aandeel dat het spoor heeft, is belangrijk en kan door een bestendige aanpassing van zijn middelen nog aanzienlijk toenemen.

Tweehonderd kilometer sporen. Ziedaar hoe de spoorweg zich, langs de kaaien en in de industriezones, zowel op de rechter- als op de linkeroever van het kanaal, ter beschikking stelt van de te Gent gevestigde firma's. Als vervoerdienst werkt de spoorweg samen met de stuwadoorsbedrijven en neemt de begin- en eindfase van de vervoeren die meestal over zee gaan, voor zijn rekening; als regelmatig partner bevoorraadt de spoorweg de produktiekettingen van de ondernemingen die in het industriegebied gevestigd zijn, en krijgt van laatstgenoemden belangrijke opdrachten voor vervoer van en naar het achterland.

Eerder hebt U kunnen lezen dat er 5,5 miljoen ton goederen jaarlijks de haven per spoorwagenvelaten of bereiken. Op de kaaien bestaat de activiteit bijna uitsluitend uit het overladen van schepen naar wagens en omgekeerd. Langsheen de terreinen die ingenomen worden door stuwadoorsbedrijven of door „als tussenpersoon optredende” ondernemingen die voor de verspreiding zorgen van de in grote hoeveelheden ontvangen goederen, kan men zien hoe meststoffen, steenkolen en cokes, staal, chemische producten, graangewassen enz. worden overgeladen. Uit de industriële ondernemingen van de zone vertrekken halfafgewerkte of afgewerkte producten. Aldus vertrekken er van de montageketting van Volvo Europe, op de oever van het Sifferdok, elk jaar zowat 6.200 voertuigen die voor Frankrijk en Italië bestemd zijn. Elke dag verlaten er ook gesloten treinen het uitgestrekte terrein van Sidmar naar de Fiatfabrieken te Turijn.

Nog talrijke andere ondernemingen vertrouwen aan het spoor zeer uiteenlopende vervoersopdrachten toe, waarvoor er veel gespecialiseerd spoorwagmateriael ter beschikking wordt gesteld. Van de ene kaai naar de andere rijden dus grote stookolievagens, vooral op het petroleumdok waar Texaco zijn raffinaderij heeft gevestigd; speciale wagens voor het vervoer van graangewassen (tremelwagens, grote capaciteit), grotendeels voor de Silo's Vilain (de grootste van Europa) en Eurosilo, waarover wij het vorig jaar hebben gehad; Gbs-wagens, met een grote capaciteit, die onder meer scheikundige producten in zakken of vaten vervoeren, speciale wa-





gens voor erts die men hier en daar dichtbij de indrukwekkende erts- of cokesvoorraden vindt.

### Bestendige aanpassing.

Het totale verkeer van de haven stijgt voortdurend sinds 1968. U hebt het hiervoren kunnen lezen: in vijf jaar is de totale tonnenmaat (in netto Morsoom-ton) van 2,7 tot 13 miljoen gestegen. De spoorweg heeft die evolutie gevolgd en aan de toenemende vraag voldaan. De spoorweg heeft dat kunnen doen zonder terrein te verliezen, omdat zijn infrastructuur dienovereenkomstig werd aangepast. En ook vandaag nog worden er ontwerpen bestudeerd.

Laten we, alvorens verder te gaan, nog even stilhouden bij een element dat blijkbaar bijkomstig is, maar waarvan men in werkelijkheid het belang niet mag onderschatten. De activiteit van een haven gaat onvermijdelijk gepaard met een aanzienlijke inbreng van de tertiaire sector. Niet alleen heeft de administratie van de ondernemingen zich uitgebreid, maar ook hebben maatschappijen die diensten verlenen, zoals banken, financiële instellingen en andere, zich daar gevestigd waar men ze nodig had.

Vandaar de vraag naar personeel. Bijna steeds hebben de ondernemingen die bij de havenactiviteit betrokken zijn, een nationaal, zometeen internationaal karakter. De zaken worden niet meer afgehandeld op louter gewestelijk vlak. Bijgevolg worden er bijzondere eisen gesteld aan het net der verkeerswegen. De spoorweg heeft zich daarin niet vergist. De toekomst van Gent ziet er zeer rooskleurig uit. Men kon dus nieuwe investeringen en een bestendige modernisatie van de spoorweginfrastructuur in de streek overwegen.

Onder de thans aan gang zijnde werken vermelden we het geval van het nieuwe vormingsstation van de haven. Tot op heden worden de goederentreinen tweemaal gerangeerd alvorens zij in de installaties van de geadresseerde aankomen. Eerst in het vormingsstation Merelbeke, daarna in het station Gent-Zeehaven, waar men de wagens over de verschillende dokken verdeelt. Ook de waggroepen die naar het achterland worden verzonden, worden tweemaal gerangeerd. Die dubbele rangering heeft niet alleen een weerslag op de aan de cliënteel verleende dienst, maar ook op de door de spoorweg te dekken exploitatiekosten.

Er wordt dus een nieuw vormingsstation uitgerust te Gent-Zeehaven. In hoge mate operationeel en met een zeer modern materieel uitgerust, zal het station een capaciteit hebben die het dubbele bedraagt van die welke men thans kent, dank zij een hogere en langere rangeerheuvel, 10 bijkomende verdeelsporen, meer dan 19 km sporen voor de verspreiding van de wagens en vooral een volledige automatisatie van de verrichtingen. Het vervoer zal er ongetwijfeld sneller door worden.



### Ontwikkeling en specialisatie.

Wat het reizigersvervoer betreft, herinneren wij aan de elektrificatie van de lijn 59 en van de oostelijke ringlijn van de stad. Eens de werken achter de rug, zal Gent één der doeltreffendste spoorweginfrastructuren bezitten. Talrijke en snelle treinen zullen de stad verlaten of bereiken met een zelfde ritme als wat wij in alle grote steden van het land kennen.

Andere ideeën worden thans bestudeerd. De Belgische spoorwegen zullen het niet laten bij die op zichzelf reeds merkwaardige inspanning. Met het graven van een nieuw kanaal, zullen zij voor nieuwe problemen en bijkomende investeringen staan. Maar dat alles bevindt zich pas in het stadium van de ontwerpen.

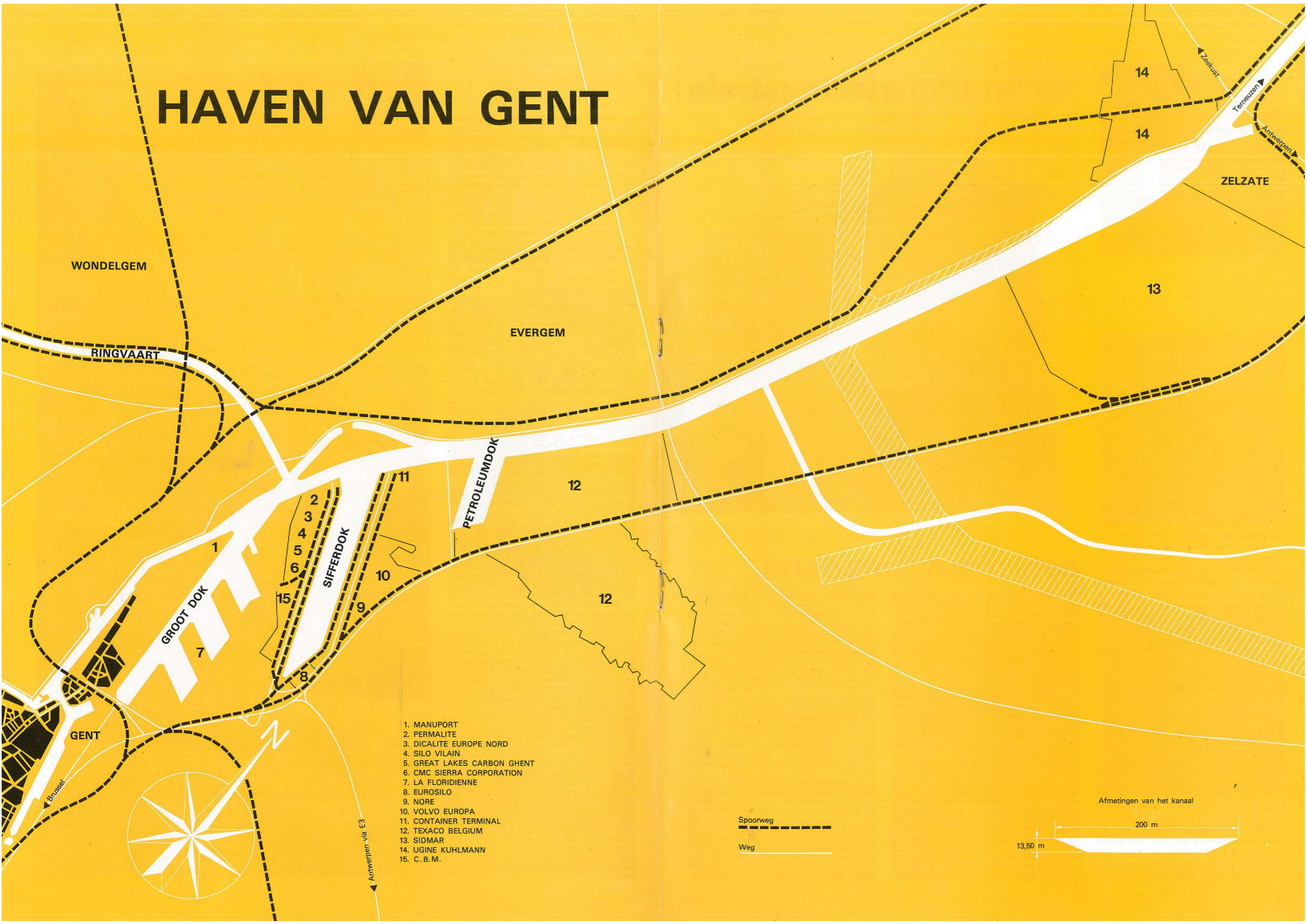
Tot besluit wijzen we op de twee grote kenmerken van de aanwezigheid van de spoorweg te Gent.

Enerzijds heeft het verkeer per spoor steeds de uitbreiding van de haven gevolgd. Toen de haven in 1968 via de nieuwe sluis voor schepen van 60.000 ton toegankelijk werd, vergrootte het spoor zijn aandeel in de vervoermarkt in de streek.

Anderzijds heeft de vestiging van nieuwe industrieën in de industriezone tussen Gent en Zelzate de weg geëffend voor zeer uiteenlopende trafieken. Alhoewel Gent grotendeels een haven blijft die gericht is op het vervoer van stortgoederen, heeft het sterk gespecialiseerd spoorwagematerieel er toch zijn weg gevonden.



# HAVEN VAN GENT



- 1. MANUPORT
- 2. PERMALITE
- 3. DICALITE EUROPE NORD
- 4. SILO VILAIN
- 5. GREAT LAKES CARBON GHENT
- 6. CMC SIERRA CORPORATION
- 7. LA FLORIDIENNE
- 8. EUROSILLO
- 9. NORE
- 10. VOLVO EUROPA
- 11. CONTAINER TERMINAL
- 12. TEXACO BELGIUM
- 13. SIDMAR
- 14. UGINE KUHLMANN
- 15. C. B. M.

Spoorweg  
 Weg

