

Gent - zeehaven

Van alle markten thuis

Het station Gent-Zeehaven is een belangrijke zenuwknop voor de bewegingen tussen de bedrijven in het havengebied en het vasteland. Een bezoek ter kennismaking.

Het is vrij rustig als we op een zonnige namiddag aankomen in het rangeerstation Gent-Zeehaven. Terwijl we met eerste stationschef Roland Sandra praten, rijdt een trein met granen van Eurosil door. Tijdens een rondrit even tevoren merken we hem op in het bedrijf zelf. We herkennen de twee diesellocs, die hem trekken, aan hun registratienummer. Niets laat op dat ogenblik vermoeden dat hier dagelijks gemiddeld 1000 goederenwagens worden behandeld. Maar schijn bedriegt, want de piek in het werk begint pas vanaf 16 uur. Een tweede spits is er in de vroege ochtend, tot pakweg 9 uur.

Van bij de toegangsweg zien we de spoorbundels, vol spoorwagens, zich openplooiën in de richting van het stadscentrum. Het station ligt ten Noordoosten van 's lands derde havenstad, nabij de haveninstallaties. Vormingen van beladen treinen worden nog relatief weinig uitgevoerd, sinds die functie werd gecentraliseerd in Merelbeke. Het station Zeehaven kreeg een andere rol. Het verzamelt de ledige wagens die in de haven werden gelost, en verdeelt eveneens de wagens die voor het laden ter beschikking worden gesteld van de bedrijven in het gebied. Daarvoor is het bijzonder goed en modern uitgerust.

Eén druk op de knop

Tussen de Hoge Weg en de Afrikaalaan ligt een ontvangsbundel van 14 geëlektrificeerde sporen met een gemiddelde lengte van 600 meter. De trier- en vertrekbundel telt 32 sporen waarvan



sommige geheel geëlektrificeerd zijn en de andere gedeeltelijk. Op een wijkbundel van 5 sporen kunnen tijdelijk buiten gebruik gestelde spoorwagens worden gestald. Nog 2 andere sporen zijn bestemd voor de reiniging van de wagens, alvorens ze naar de klant worden gestuurd. De rangeerheuvel is 700 meter lang en 3,80 meter hoog.

Vanop één van de twee seinhuizen krijgen we een panoramisch vergezicht over het spoorcomplex dat uitgerust is met de spoorremmen, die de veiligheid bij het rangeren ten goede komen en het materieel minder belasten. Beide seinhuizen bedienen de wissels niet per stuk, maar "in groep", per reisweg. Het procédé verhoogt de efficiëntie merkbaar, omdat in één enkele handeling alle wissels die de trein zal nemen in de juiste stand worden geplaatst.

Het station Gent-Zeehaven is vrij jong. Het werd voltooid in de jaren '70, nadat was gebleken dat de uitbreiding van de haven door respectievelijk de vestiging van Sidmar en de voltooiing van het Sifferdok en het Rodenhuizedok ook een aanpassing van de spoorweginfrastructuur noodzakelijk maakten. Dat de behoefte toen goed werd ingeschat, blijkt uit het gegeven dat elke dag

zowat 500 beladen wagens en nog eens evenveel ledige worden behandeld.

Buitenbeentje

De drie onderscheiden havengebieden - Klein Dok en Voorhaven voor lichters en kustvaarders, Groot Dok en Darsen voor schepen tot 60.000 ton en Sifferdok en Rodenhuizedok, eveneens voor schepen tot 60.000 ton - hebben elk een eigen spoorinfrastructuur, rangeerlocomotieven en personeel. De kaaien zijn voorzien van drie sporen voor rechtstreekse overslag schip/trein. Spoorwagens worden ter plaatse verzameld in een achterbundel en klaargemaakt voor vertrek naar het vormingsstation of rechtstreeks naar de bestemming.

Een letterlijk buitenbeentje, maar dan volledig in positieve zin, is het station Gent-Noord dat ook tot het complex behoort. Elke dag draait het met zijn 9 sporen op volle kracht voor de staalfabriek Sidmar. Meteen is ook een zeer belangrijke spoorwegklant genoemd. Grondstoffen komen aan per spoorwagen, afgewerkte produkten vinden hun (spoor)weg naar afnemers in geheel Europa. De afvoer bestaat vooral uit rollen plaatstaal, onder meer voor de



auto-industrie, en in mindere mate uit stukken staal die nog moeten gewalst worden, doorgaans in fabrieken die geen eigen gieterij hebben. Staal wordt ook per spoorwagen naar het 8 kilometer verder gelegen Sifferdok gebracht voor overlading op schepen. In de aanvoer voert kalk voor de hoogovens de boventoon.

Sidmar doet vanuit of tot Gent-Noord zelf een pak van het werk. Het heeft een privaat station met 35 kilometer spoor in het bedrijf, evenals eigen rangeerlocomotieven en wagens en gespecialiseerd personeel.

Just-in-time

Een tweede soort topproducten in termen van spoorvervoer zijn de granen die per schip aankomen bij Eurosil en Ghent Grain Terminal, daar opgeslagen worden in klassieke grote silo's of vlak-silo's en later op weg worden gezet naar verwerkende bedrijven. In omgekeerde richting wordt graan aangebracht uit Frankrijk voor uitvoer per schip.

Staal uit Wallonië voor export naar de USSR behoort ook tot het pakket. De aanvoer van ertsen, kolen en cokes

daarentegen verminderde sterk wegens de beperkte capaciteit van de sluis in Terneuzen en verplaatste zich grotendeels naar de haven van Zeebrugge.

De autoconstructeur Volvo doet voor de levering van onderdelen voor de assemblage van personenwagens gedeeltelijk beroep op de spoorweg. Drie treinen per week pendelen volgens een precies uitgekiend programma tussen Gent en het moederland en zetten hun vracht just-in-time af. Wie zich ons dossier "Automobiel" (Spoornieuws 1991/1) herinnert, weet hoe belangrijk dat principe in de sector is. Volvo is daarin niet minder veeleisend dan zijn concurrenten. Het stelt vertrouwen in de stiptheid van **B-Cargo**. Overigens verzendt ook Honda een gedeelte van de per schip uit Japan aangevoerde personenwagens naar de Zwitserse en Duitse markt.

Just-in-time is zeker het motto van de firma De Baerdemaecker, die op regelmatige basis rollen dagbladpapier per trein naar de Italiaanse kranten verstuurt.

Dat **B-Cargo** in het havengebied van alle markten thuis is, wordt nog eens extra in de verf gezet door het bieten-

transport uit Noord-Frankrijk naar de suikerfabriek van Moerbeke. De "campagne" duurt drie maanden tegen het einde van het jaar. Voor de gelegenheid wordt het station van Moerbeke geopend en na afloop weer buiten dienst gesteld tot het volgende jaar.

Heropbloei ABX

Ter afronding van dit bezoek, mag zeker de heropbloei van een wat aparte activiteit die ook onder het beheer van Gent-Zeehaven valt, niet worden vergeten. Het stukgoedverkeer van ABX zette dit jaar een opvallende remonte in, vooral bij de verzending van colli. De groei bedraagt 15%. Zo vertrokken in Gent-Oost gedurende de maand mei 55.000 pakjes en kwamen er 52.000 aan. Daarvoor worden 45 vrachtwagens ingezet. De vooruitgang is mede te danken aan het feit dat vier van de belangrijkste internationale postorderbedrijven Gent-Oost als hun Belgische draaischijf gebruiken. Dat deze activiteit vooral plaats vindt buiten de gewone piekuren, verhoogt op de koop toe de rendabiliteit, wat gunstige gevolgen heeft voor ABX en de klanten.