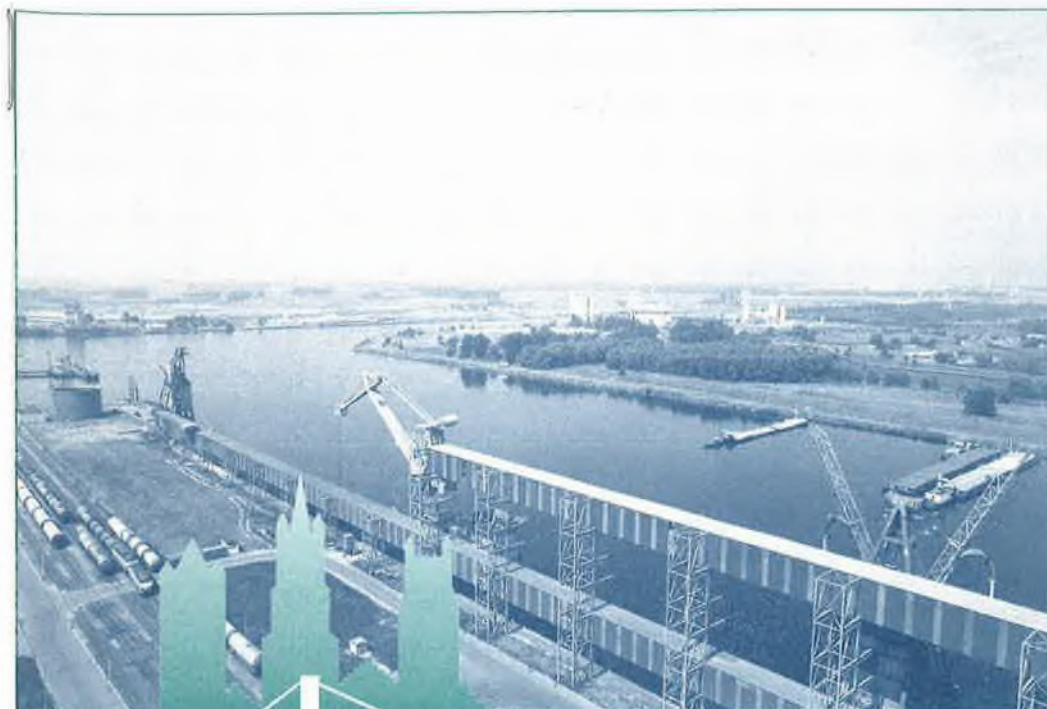


# Regio Gent-Rail

## Station Gent-Zeehaven



## De NMBS in het Gentse havengebied

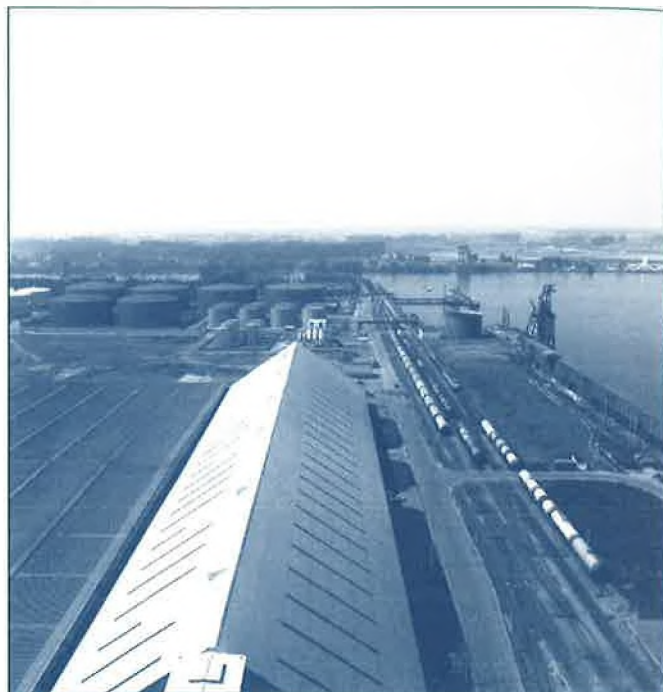
De spoorwegen zijn nauw verweven met de haven. Ze nemen een groot deel van de goederen die er aankomen of vertrekken voor hun rekening. In 1997 bijvoorbeeld vervoerden de spoorwegen in het havengebied 5 miljoen ton goederen, dat is bijna één miljoen ton méér dan twee jaar geleden.

De trein sluit uitstekend aan bij de typische havenactiviteiten. Het spoor is bij uitstek geschikt voor het transport van massa's goederen over lange of middellange afstanden. We denken aan kolen en cokes, staalplaten, containers met auto-onderdelen, granen... Eén enkele trein kan tot 1.500 ton goederen voorttrekken! Het equivalent van 150 tientonners...

De haven groeit en de spoorwegen in de haven groeien mee. Iedere uitbreiding of vernieuwing van de haven gaat gepaard met een aanpassing of een uitbreiding van de spoorweginfrastructuur.

### Alomtegenwoordige infrastructuur

De zone waarin de spoorwegen rond de haven bedrijvig zijn, is heel uitgestrekt. Er is ten eerste het havengebied zelf. De NMBS is in alle havengedeelten duidelijk aanwezig. Elk van de dokken heeft zijn eigen kaaisporen. Dat maakt het mogelijk rechtstreeks goederen over te slaan tussen schepen en spoorwagens. Na triëring (vakjargon voor rangering en sortering) vertrekken de wagens naar de vier windstreken.



Het hart van de spoorwegactiviteit in de haven ligt tussen de Afrikalaan en de Hoge Weg: het rangeerstation. Het is het centrale bedieningspunt waar alle treinen aankomen, vertrekken, gevormd of opgesplitst worden. De "vorming" of samenstelling van de vertrekkende treinen gebeurt hier; aankomende treinen splitsen hier op, naargelang de precieze bestemming in de haven. Het rangeerstation is recent volledig gemoderniseerd.

### infrastructuur in het station Gent-Zeehaven

ontvangstsporenbundel met 14 geëlektrificeerde sporen;  
trierer- en vertrekbundel met 32 sporen, gedeeltelijk geëlektrificeerd;  
wijkbundel met 5 sporen om tijdelijk wagens te parkeren;  
2 kuissporen voor het reinigen van wagens;  
een 700 meter lange rangeerheuvel.

De rangeerheuvel is een werkinstrument dat een grote rol speelt bij het samenstellen van treinen. Het is een 3,8 meter hoge "berg" in een spoor dat aansluit op een sporenbundel. Hoe werkt dat nu? Een rangeerlocomotief duwt een aantal goederenwagens de heuvel op. Boven koppelt een rangeerder ze los. Uit eigen beweging rollen ze dan tot tegen de trein waarmee ze mee moeten. Hierbij worden ze automatisch afgeremd door een computergestuurd systeem en geleid via wissels die door de seinpost worden gestuurd.

7 seinposten beheren het spoorverkeer in het station. Ze houden samen toezicht op een totaal van 561 wissels en 210 seinen. De twee belangrijkste seinposten zijn Post 1, aan de noordzijde, en Post 9 aan de kant van het station Gent-Dampoort. Post 1 staat in voor de triererbundel en de automatische reminstallatie.

### Gent-Zeehaven, zetel van Gent-Rail

Gent-Zeehaven is de zetel van de regio Gent-Rail. "Regio" is een nieuw begrip in spoorwegterminen. Tijdens de recente herstructurering werden de Belgische Spoorwegen opgedeeld in een aantal Bedrijfseenheden, Service-eenheden en Centrale Coördinatie-eenheden. Eén van die bedrijfseenheden wordt "Netwerk" genoemd en is op zich ingedeeld in 22 regio's waarvan Gent-Rail er één is. Gent-Rail houdt zich hoofdzakelijk bezig met het goederenverkeer zonder daarom het reizigersverkeer uit het oog te verliezen. Het werkgebied van de regio strekt zich van het station Gent-Dampoort tot Eeklo, over de ganse haven en tot Merelbeke. Door het concentreren van administratieve taken in de regiozetel krijgen de stations meer ruimte en tijd om zich toe te leggen op hun kernactiviteit, het treinverkeer.

De regio Gent-Rail beheert 245 kilometer sporen waarvan 50 kilometer geëlektrificeerd is. Twintig seinposten bedienen 400 seinen en 751 wissels.

## Rondrit over de sporen

Onze rondrit begint aan de Nederlandse grens in het station **Gent-Noord**, waar staalproducent SIDMAR en de suikerfabriek van Moerbeke op het spoornet zijn aangesloten. Met meer dan 2 miljoen ton goederen per jaar, hoofdzakelijk rollen plaatstaal, is SIDMAR één van de grootste klanten van de NMBS. Naar de suikerfabriek van Moerbeke worden jaarlijks tussen einde september en half december ongeveer 160 000 ton suikerbieten aangevoerd.



Zuidwaarts komen we via lijn 204 - tussen de autoweg R4 en het kanaal - in station **Gent-Rodenhuize**. Vanuit die rangeerbundel worden de bedrijven aan het Rodenhuizedok, de Moervaart en het Mercatordok bediend. Als belangrijkste spoortrafieken vermelden we: oliën en chemische producten voor Oiltanking en landbouwproducten voor Ghent Grain Terminal aan het Rodenhuizedok. Vanaf aparte

spooransluitingen vertrekken kolentreinen van Ghent Coal Terminal en chemische producten voor Ghent Processing Logistics. Van en naar het Mercatordok vervoeren we vooral papier en staalproducten voor Stukwerkers, papierpulp voor De Baerdemaeker, afgewerkte auto's voor Honda en in de terminal-Eurobridge Volvo-camioncabines uit Zweden en afgewerkte personenwagens naar Scandinavië.

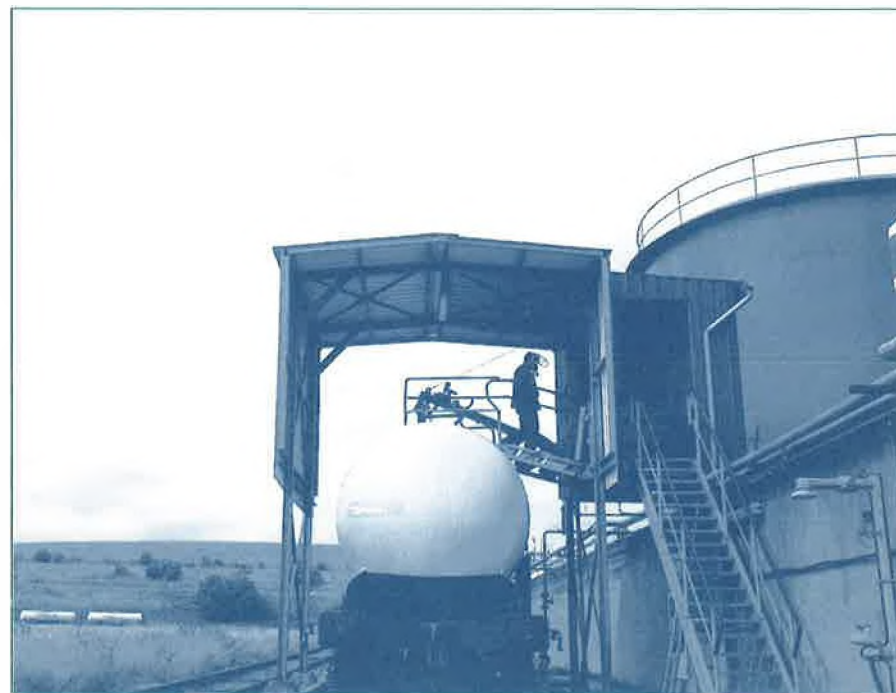
Nog verder naar het zuiden bereiken we de aftakkingen **Sifferdok**. Vanuit het stationsgebouw van het Sifferdok bedient het personeel de bedrijven aan verschillende dokken: Sifferdok: Stukwerkers, Volvo-containerterminal, Citrus Coolstore, Eurosilo, CBM, Luzenac, Reyniers, Dicalite, SMEG. Aan de Darsen (Noorddok, Middendok en Zuiddok) vinden we Van Heyghen, Gandagas, CBM, containerterminal Farman, Ensagent, Locachim en aan het Groot Dok Stukwerkers, Looza en Manuport. Aan het Klein Dok in de Voorhaven rest enkel nog DSM Moreels als spoorwegklant.

We bevinden ons nu onderaan de lus rond het kanaal, in het rangeerstation **Gent-Zeehaven**. Van hieruit vertrekt de lijn 55 naar de bedrijven op de linker kanaaloever en naar de klanten op de lijnen 216 en 217 langs de Ringvaart. In het station **Wondelgem** zijn de dwarsliggerwerkplaats van de NMBS en het chemisch bedrijf UCB aangesloten op het spoor. Van hieraf vertakt lijn 216 zich naar de linkeroever van de Ringvaart waar de firma's Disteel, Mannesman en Buyck onze voornaamste klanten zijn.

Verder naar het noorden op lijn 55 rijden we station **Langerbrugge** binnen waar de firma Kronos haar aansluitingsspoor heeft en waar lijn 217 langs de rechteroever van de ringvaart de firma's LPU, TWZ en Van Heyghen bedient.

Lijn 55 loopt vanuit Langerbrugge verder naar Zelzate, nu nog langs het kanaal maar straks via een nieuw tracé. Het nieuwe spoortracé zal net voorbij het station Wondelgem afbuigen naar de expresweg R4 om aan de Averijevaart een bocht richting kanaal te nemen om zo, net voor het vroegere station van Ertvelde, opnieuw op het bestaande spoor aan te sluiten. Deze omlegging is nodig voor de aanleg van de nieuwe Kluzendokken. Dichtbij het station Zelzate zijn de chemische bedrijven ARCO, Rhodia Chemie en Fina op het spoornet aangesloten. De treinen naar Zeeuws-Vlaanderen - Sas van Gent, Axelse Vlakte en Terneuzen - volgen ook deze route.

Naast die goederenstations langs het kanaal, maken ook de rangeerbundels van **Merelbeke-Vorming** deel uit van de regio Gent-Rail. Merelbeke is het parkeerterrein waar bestendig een voorraad lege wagens van diverse types achter de hand wordt gehouden om ze onmiddellijk te kunnen bezorgen aan de klanten. Door de goede geografische ligging van Merelbeke op de assen Zeebrugge/Gent - Brussel en Lille - Antwerpen is dit station de ideale aflossingsplaats voor locomotieven en treinbestuurders. Ook het onderhoud van locomotieven en goederenwagens gebeurt in de werkplaatsen van dat station.



## Reizigersverkeer in de regio Gent-Rail

We stappen nu even over op een reizigerstrein en vertrekken in het drukste station van de regio Gent-Rail: **Gent-Dampoort**. Hier nemen dagelijks méér dan 3 000 reizigers de trein. Zijn gunstige ligging op wandelafstand van het oude stadscentrum en de vernieuwing van de ruime omgeving, bieden dat station gunstige toekomstperspectieven. In Gent-Dampoort stoppen de IC-treinen van de relaties Antwerpen - Rijsel (station Lille Flandres) en Oostende - Antwerpen en de stoptreinen van lijn 58 naar Eeklo. Aan het loket kunt u terecht voor alle internationale biljetten en reserveringen zoals voor Thalys en Eurostar.

Op het eindpunt van de lijn 58 ligt het station van **Eeklo**, de hoofdplaats van het Meetjesland, waar dagelijks meer dan 750 reizigers de trein nemen. Alle treinen van lijn 58 stoppen in het station Wondelgem en de stopplaatsen Gentbrugge, Sleidinge en Waarschoot. Het grootste deel van de reizigers pendelt naar Gent, Brussel en Antwerpen.

## Rangeerstation Gent-Zeehaven

Op het einde van onze rit staan we nog even stil in het hart van de regio: het vormingsstation Gent-Zeehaven. Dit rangeerstation vervult een belangrijke functie in de drie vormen van goederenvervoer die de spoorwegen nationaal en internationaal aanbieden: het verspreid vervoer, de gesloten treinen en het multimodaal vervoer. Voor die drie activiteitensectoren worden in Gent-Zeehaven ongeveer 180 treinen per dag behandeld.

### Het verspreid vervoer

De voornaamste activiteit is het triëren volgens bestemming van de wagens die in de vooravond bij de klanten zijn afgehaald. Na deze **verzameling** rijden de wagens tijdens de nacht met rechtstreekse treinen naar de andere grote binnen- en buitenlandse rangeerstations. 's Ochtends worden ze - opnieuw na triëring - bij de klant bezorgd; dat wordt **verspreiding** genoemd.

Het rangeerstation Gent-Zeehaven verzamelt en verspreidt wagens voor klanten in Oost- en West-Vlaanderen, Zeeuws-Vlaanderen en uiteraard de haven zelf. Dagelijks worden ongeveer 800 wagens getrieerd voor deze vorm van vervoer.

Internationaal zijn er rechtstreekse treinen naar de rangeerstations: Lille-Délivrance, Gremberg (Keulen), Maschen (Hamburg) en Kijfhoek (Rotterdam).

Vanuit Gent-Zeehaven vertrekken iedere werkdag de kwaliteitstreinen Eurailcargo naar uiteenlopende Europese bestemmingen:

|            |  |
|------------|--|
| NORLINK    | naar Scandinavië,  |
| SCALDO     | naar Oostenrijk (en verder Oost-Europa),   |
| INTERDELTA | naar het zuiden van Frankrijk met aansluitingen in Sibelin (Lyon) naar Italië en Spanje. |

### Gesloten treinen

Verscheidene klanten bieden goederen in grote hoeveelheden aan, meestal voor eenzelfde geadresseerde. Voor hen worden afzonderlijke treinen ingezet volgens het just-in-time-principe. Deze **gesloten treinen** worden meestal met een elektrische locomotief getrokken tussen de bundels van grotere stations. Daar wordt dan een diesellocomotief aangekoppeld die de lading ter plaatse brengt op het voor de klant meest geschikte moment.

Voor dit soort vervoer transiteren dagelijks gemiddeld 600 wagens via de ontvangstbundel van Gent-Zeehaven.



### Gecombineerd vervoer

De Farman-terminal voor **gecombineerd vervoer** is een belangrijke troef voor de Gentse regio in deze snel groeiende en milieuvriendelijke vervoersvorm, waarbij de goederen gedeeltelijk per spoor en gedeeltelijk over de weg worden vervoerd met containers en opleggers.

Via het rangeerstation is deze Gentse terminal aangesloten op de internationale netwerken van treinen van operatoren als Interferryboats, Intercontainer en TRW. Een groot aantal terminals op het Europese vasteland zijn hierdoor in een minimum van tijd bereikbaar.

## Gent-Rail, een dynamisch team

De regiomanager en zijn staf leiden een 360-man sterke ploeg, die als belangrijkste doel heeft het aanbieden van een klantgericht en kwalitatief hoogstaand product. Ze zijn letterlijk 24 uur op 24 in de weer. Goederenvervoer is immers in de eerste plaats een kwestie van nachtwerk. Om de continue dienstverlening mogelijk te maken, werkt het grootste deel van de werknemers in een 2 of 3- ploegenstelsel.

### structuur van de regio

In elk station van de regio staat een stationschef aan het hoofd. De mensen die rode kepies dragen zijn de adjuncten van de stationschef. Ze staan in voor het beheer van het station en voor de organisatie van een vlot en veilig treinverkeer.

De rangeerders vormen de grootste groep. Deze in het geel geklede mannen koppelen en ontkoppelen de wagens. Hun gele outfit is natuurlijk geen modegril maar een doelbewuste keuze uit het oogpunt van de veiligheid, om hen optimaal zichtbaar te maken. Ook de wagenschouwers, die de treinen vóór hun vertrek controleren op de technische rijvaardigheid en vastzetting van de lading, lopen uit veiligheidsoverwegingen in het geel.

Minder opvallend maar niet minder belangrijk voor de werking van het station zijn de verder de treinbestuurders, seingevers, technici, het onderhoudspersoneel en de administratieve medewerkers.

Spoorwerk is duidelijk teamwerk.



## Veiligheid eerst

Veiligheid is een prioriteit bij het vervoer van goederen, zeker voor risicostoffen zoals ontvlambare of giftige produkten. Daarom wordt er niets aan het toeval over gelaten. Het spoor is en blijft de veiligste keuze voor het goederentransport over land.



De eerste belangrijke veiligheidsfactor is het automatische seinstelsel. Elke rijdende trein beschikt over een rijpad. Elektrische circuits in de rails bespeuren automatisch de aanwezigheid van de trein en zetten pas het sein op groen als het pad vrij is. Een rood sein kan niet gepasseerd worden. Dan zou de trein automatisch stoppen. Bovendien moet de treinbestuurder regelmatig reageren op een bepaald signaal. Doet hij dat niet (hij is bijvoorbeeld plots ziek geworden) dan stopt de trein ook.

Niet alles wordt aan machines overgelaten. In het hele systeem blijft de mens het sluitstuk. In de seinposten houden de seingevers voortdurend toezicht op het treinverkeer. Ze regelen het verkeer met zeer gesofistikeerde seinapparatuur. Via computerschermen of overzichtspanelen zijn ze voortdurend op de hoogte van de situatie op het net en van daaruit kunnen ze, indien nodig, onmiddellijk ingrijpen.

De strenge reglementering waaraan alle treinverkeer onderworpen is, betekent een bijkomende veiligheidsgarantie.

Het personeel wordt bovendien goed opgeleid en geregeld bijgeschoold. Bestuurders rijden enkel met materieel dat ze op hun duimpje kennen en op trajecten die ze verkend en geoefend hebben. Werk- en rusttijden zijn vast bepaald. Snelheidsovertredingen bestaan gewoonweg niet !

## Elektronische waakhond

Tenslotte komen alle gegevens over de goederentransporten terecht in een gespecialiseerd computersysteem, afgekort GEM of voluit "Goederen Elektronisch Management". De stations en de verkeerscentra kunnen dit systeem raadplegen en zo onder meer te weten komen wat een bepaalde trein vervoert of hoe de samenstelling ervan is. Het GEM zendt de informatie actief naar de stations waar de treinen passeren. In samenwerking met het HERMES-systeem wisselen de spoornetten bovendien de nodige informatie internationaal uit.

De gegevens over een transport worden door **factagebedienden** in het GEM ingevoerd aan de hand van wat door de klant in de vrachtbrief vermeld werd.

Verder verschaft het GEM alle gegevens over gevaarlijke goederen en de maatregelen die te nemen zijn bij het rangeren van die goederen.

## Speciaal reglement voor gevaarlijke goederen

In acht Europese landen, waaronder België, is het zogenaamde **RID-reglement** van kracht voor het vervoer van gevaarlijke goederen. In die acht landen laten de spoorwegnetten alleen die goederenwagens toe, die voldoen aan een 10-puntencontrole. Hier zijn ze:

1. Is het goed toegelaten?
2. Is de vermelding correct en zijn alle begeleidende documenten in orde?
3. Lege tankwagens: is het laatste vervoer correct vermeld?
4. Diepgekoelde, vloeibare gassen: controle van de openingsdatum van de veiligheidsventielen en vermelding van de datum van aankomst bij de klant;
5. Controle van zichtbare gebreken;
6. Zijn de juiste gevaarsetiketten aangebracht?
7. Zijn de juiste oranje panelen met UN-nummer en gevaarcode aanwezig?
8. Is het juiste ladingsrooster aangegeven?
9. Is er geen overbelasting?
10. Is de tank niet overvol?

## Info reizigers:

Station Gent-Dampoort (09) 241 31 08

Station Eeklo (09) 377 13 69

Algemeen infonummer NMBS (02) 555 25 25

## Info goederenverkeer:

Station Gent-Zeehaven (09)241 32 05

B-Cargo (09)241 23 64

