

GENT

Korte historiek van de

Zeehaven

en de

Spoorwegen

Hubert Erauw  
September 1988

*h.a.v. Havenfeesten*

## DE MACHINE VAN DE OMWENTELING

"Willem onzen Koning, Die de stad zal geven Honing" luidde het in het juichende en feestende Gent bij de inhuldiging van het nieuwe zeekanaal op 18 november 1827. Er was weer een rechtstreekse verbinding met de open zee.

Koning Willem I van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden bewees met die realisatie, op korte tijd verwezenlijkt, nogmaals de grote inspanningen die hij wilde leveren voor het bevorderen van handel en nijverheid in de Zuidelijke Nederlanden.

De sterke industrialisatie in het begin van de 19e eeuw ging gepaard met een overvloedige Engelse invoer en concurrentie.

Willem I zorgde er met zijn zakelijke instelling voor dat, in het bijzonder in Gent, de jonge textielnijverheid kon stand houden en een ruimere afzetmarkt genoot door de goedkope grondstoffen en de afzet in de overzeese gebieden.

De steenkoolproductie ging belangrijk stijgen en nieuwe methodes in de metaalnijverheid werden financieel gesteund (Cockerill) om de Engelse voorbeelden in onze industrie te kunnen vervangen door eigen produkten.

De Belgische omwenteling van 1830 zou deze voor Gent zo gunstige evolutie op een brutale manier afremmen. De sluiting van de toegang tot de Schelde en het Kanaal van Terneuzen en mede de uitweg naar de Rijn was voor de jonge Belgische staat als een wurggreep voor zijn economische belangen.

Alhoewel aanvankelijk als een "blinde woesteling" bekeken, zou de stoommachine op wielen en rails worden aangegrepen voor de uitbouw van de eerste vitale infrastructuur van de nieuwe staat, voor de leefbaarheid van zijn handel en industrie.

Het was de aanvang van een ander tijdperk.

Binnen een generatie zou een nieuw en revolutionair vervoersysteem de levensnoodzakelijke verbindingen tussen de belangrijke economische centra Antwerpen, Gent, Luik, Keulen, Oostende herstellen en versnellen.

\*

\*

\*

## DE ONTVANGST VAN DE RAIL-WAY TE GENT

Op donderdag 28 september 1837, een wondermooie dag, kan de spoorweg zijn intrede te Gent op een triomfantelijke manier vieren in bijzijn van Koning en Koningin. "Niets zal worden verzuimd ter verschoning van de feesten". Artillerievuur, gelui van klokken en beiaardspel vergezellen het konvooi van locomotieven en wagons bij het binnenrijden. Het aantal reizigers wordt geschat op 2 400 in 78 wagons.

Het konvooi van berlines, bankwagens, diligences vormde in het station aan de Muinkmeersen (het latere station Gent-Zuid en vandaag het Zuidpark met uitrit van de autostrade) een machtig zicht tegen de achtergrond met de "schone klokketoren van Sint-Baafs, de aloude torekens van de Sint-Niklaaskerk, dan de draak van 't Belfort en dan een groot aantal kaven en torekens van het fabriekswezen".

Het feestelijke gebeuren zou duren tot 3 oktober.

"Drankgelegenheden en andere plaatsen van volkstoeloop mochten de hele nacht openblijven. Voorts was het ten strengste verboden geweer- en pistoolschoten af te vuren, alsook knallers en vuurwerk".

De Muinkmeersen waren uiteindelijk aangewezen als ideaal terrein voor een station in Gent. De aanleg vergde een menigte werklieden waaronder een groot aantal vrouwen.

De stad Gent was tevreden met de aanleg tot zo dicht bij het midden van de stad.

Op de vele toespraken die waren voorafgegaan antwoordde Koning Leopold I : "... Gent's voorspoed is altijd het voorwerp mijner bekommernis geweest. De stad houdt een biezondere plaats in mijn geheugen, daar ze in dit land de eerste stad is die ik bezocht heb. Ik besteed al mijn zorgen aan het helen van de wonden die onvermijdelijk het gevolg zijn van alle staatschokken ..."

De Koning zinspeelde hier ongetwijfeld op de pijnlijke toestand van de Gentse economie na de Belgische onafhankelijkheid. De sympathie van de kooplieden, reders, bankiers en financiers voor de welvaart die Willem I had gebracht was nog levendig.

Daarenboven was het stalen ros, met kracht en gratie, doch als een uitdagende nieuwe vervoerdrager aangeland in het wingewest van de scheepvaarder die er, naar aloude traditie, veel rechten en macht had verworven.

\*

\*                    \*

## DE GENTSE WATERSPIEGEL

De waterinfrastructuur te Gent vertoonde eeuwenlang een ware doolhof van waterwegen.

De samenvloeiing van Leie en Schelde met enerzijds, de afvloeiing van de oppervlaktewateren en anderzijds, de invloed van de zeegetijden, veroorzaakten vaak sterke tegengestelde stromingen. Vele armen en vertakkingen, vele verbindingen- en vestinggrachten, vesten, leien, vaarten, kanalen en coupures hadden de nederzetting en de latere stad herschapen in een klein Venetië.

Er ontstonden aldus meer dan 20 eilanden met elkaar verbonden door tientallen bruggen en gepaard gaande met dammen, sluizen, gaten, spuien en beschotten allerhande.

Het stadspatroon was de spiegel van het strijden tegen het gevaar van de getijdenwerking. Voor de beheersing van de waterstand werd gegraven, gedempt, overwelfd, gedamd.

Waterlopen en waterstanden kregen spoedig een groot belang voor de scheepvaart, aanvankelijk voor de aanvoer van turf, doch spoedig ten dienste van handel en afzet van afgewerkte produkten.

De Gentse haven "Tusschen Bruggen" groeit tegen het einde der 11e eeuw, tussen St.-Michielsbrug en de Grasbrug.

De "sciplieden", hebben er stapelhuizen en verwerven als vrije schippers rechten op heffingen, prestaties en stelsels.

Er ontstaan ambachten der schippers (vrije en onvrije), der pijnders, der kraanlieden, e.a.

Regelmatige beurtdiensten bedienen de belangrijkste handelscentra, scheepsreglementeringen tussen Gent, Antwerpen en Mechelen worden opgesteld en de makelaars in scheepsladingen verschijnen.

In Gent wordt de barge op stapel gezet door de Staten van Vlaanderen. Het is een type beurtschip als passagiersvaartuig met restaurant aan boord en aanvankelijk met paarden getrokken. Er is zelfs aansluiting op de diligences.

In 1834 verschijnt de stoomboot "La Reine" als barge op de Brugse vaart.

In 1839 vinden we in "De Wegwijzer van Gent" de aankondiging "de dag-bargiën, sedert 1613 tusschen Gend en Brugge ingericht, hebben den 1 oktober 1838, ten gevolge der opening van den ijzeren weg van Gend op Brugge en Oostende hunnen dienst gestaekt".

\*

\*                      \*

#### NAAR ZEE

De zucht naar de zee vindt zijn oorsprong in de drukke handelsbetrekkingen met een steeds intensievere trafiek. In de 12e eeuw zijn er reeds belangrijke handelsuitwisselingen met de Rijnsteden en in de 13e eeuw is de Gentse handel belangrijker dan deze van de overige Vlaamse steden tesamen. De lange kronkelende Schelde is een zeer oneconomische en gevaarlijke verbinding met de zee. Het Noorden van Gent wordt vaak geteisterd door vloed en overstromingen.

De Gentenaars zoeken in 1269 hun eerste handelsvaarweg in de richting van het Zwin via Damme. Het wordt de 45 km lange Lieve met beperkte diepgang.

De verzanding van het Zwin in de 16e eeuw verplicht Gent een nieuwe verbinding met de zee te zoeken.

De Sasse Vaart wordt ontworpen in 1545. Hij verbindt Gent met de Braeckman, een uitloper van de Westerschelde. Keizer Karel geeft in 1549 de toestemming, ondanks het verzet van Antwerpen, dat toen de grootste markt van de Nederlanden was geworden.

In 1563 kan het eerste zeeschip via het sas op de zeearm de Gentse haven binnenvaren. Hier ontstaat de nederzetting Sas van Gent.

Godsdienststroeubelen zijn de oorzaak van de vernieling van de sluis te Sas van Gent in 1572.

De Schelde wordt door de watergeuzen gesloten, hetgeen in het Verdrag van Munster in 1648, bij de scheiding der Nederlanden, wordt bezegeld.

De Gentse Sasse Vaart zal voortaan uitmonden op vreemde bodem. Voor Gent een zware slag.

De vaarweg wordt verwaarloosd en verzandt, terwijl aan Noord Nederlandse kant de Braeckman gedeeltelijk wordt ingepolderd.

Een nieuwe uitweg naar zee wordt nu gezocht in de richting van Brugge met doortrekking van de Zuidleye en de Brugse vaart. Het bewind van de Aartshertogen Albrecht en Isabella ziet het Gentse belang en reeds een jaar na de val van Sas van Gent kan een kustvaarder via de Brugse poort binnenvaren.

Ondanks herhaaldelijk wisselende bezetters kon de verbinding behouden blijven en zelfs verbeterd met het graven van de Coupure in 1751.

De ontwikkeling van de tonnemaat in de zeescheepvaart is oorzaak van het verval van de te nauwe verbinding naar Brugge en Oostende. Tijdens de regering van Jozef II, die de economische heropleving van de Oostenrijkse Nederlanden wilde bevorderen, werd in 1784 gepoogd de Schelde en de Sasse Vaart te heropenen doch de Nederlandse Republiek weigerde afstand te doen van de soevereiniteit.

Na 150 jaar blokkade zullen de Fransen met Napoleon in 1795 de vrije scheepvaart op de Schelde en het overblijfsel van de Sasse Vaart herstellen.

De Vaart was evenwel volkomen onbruikbaar en ook de geul naar de Braeckman was verzand.

Gent beleefde een nieuwe economische bloei door de mechanisatie van de textielnijverheid en de nieuwe grondstof katoen. In de katoenspinnerijen van Lieven Bauwens konden weldra duizenden arbeiders aan het werk. De afzetmarkt breidde zich uit tot het Franse Rijk.

Napoleon hoopte de oude verbinding met de Westerschelde te herstellen, doch de militaire ondernemingen hadden voorrang. In 1814 lijdt hij de uiteindelijke nederlaag. Voor Gent gaat een belangrijke markt verloren en de Engelsen komen ongestoord met hun produkten concurreren.

De vereniging van Noord en Zuid in het Koninkrijk der Nederlanden (1815) bracht nieuwe hoop op de realisatie van een verbinding met de zee door het verdwijnen van de staatsgrens tussen Gent en de Westerschelde.

De afwateringsproblemen van het poldergebied ten Noorden van Gent zullen aanleiding geven tot verdieping van het kanaal tot Sas van Gent en het uiteindelijke verlengen tot Terneuzen.

Meteen werd ook, bij Koninklijk Besluit van Willem I, de toegang van zeeschepen tot Gent in het vooruitzicht gesteld. Nieuwe afzetmarkten voor het Gentse katoen in de Nederlandse koloniën brengen een kentering in de moeilijke tijden na de sluiting van de Franse grenzen.

Het nieuwe kanaal zou een constante diepte hebben van 4,40 m en 10 m breedte op de bodem.

Aangevangen in 1825, zouden de werken in 2 jaar voltooid worden. Verscheidene duizenden arbeiders kwamen eraan te pas.

Schutsluizen te Terneuzen en een aangepaste sluis te Sas van Gent werden gebouwd, evenals bruggen te Zelzate, Langerbrugge en Meulestede.

De stad Gent eiste dat een handelsdok zou worden gebouwd in verbinding met het kanaal en dat een stuw het zou mogelijk maken ook de Gentse bovenwateren langs de nieuwe waterweg te laten afvloeien.

Het Handelsdok, in 1829 plechtig ingehuldigd in aanwezigheid van Willem I, zou de aanzet zijn voor de uitbouw van de moderne Gentse Zeehaven. Samen met het kanaal van Terneuzen wordt het een vitaal orgaan in de ontwikkeling van de haven en een groeipool in de industrialisatie van vooral het Noorden van de stad.

De toestand van oorlog tussen België en Nederland tot 1839 veroorzaakte een verwaarlozing en grootscheepse baggerwerken waren nodig om in 1841 terug zeeschepen in Gent te kunnen ontvangen.

Met het stapelhuis, opgericht in 1844, en het graven in 1863 van de verbindingsvaart tussen Tolhuis en Brugse Vaart wordt de haven verder ontwikkeld.

De tonnemaat van de schepen wordt groter en met stoomschepen neemt de sleepdienst in 1852 een aanvang.

De belangrijkheid van de bereikbaarheid voor schepen met steeds grotere afmetingen stelde opnieuw het probleem van kanaaluitbreiding.

Op basis van nieuwe afmetingen, diepgang 6,5 m en 17 m bodembreedte, werd het kanaal op Belgisch grondgebied aangepast tot 1879, met nieuwe bruggen te Zelzate, Terdonk, Langerbrugge en Meulestede.

Onderhandelingen met Nederland maakten de bouw van een nieuwe kanaalarm met sluis te Sas van Gent mogelijk. Hetzelfde dwarsprofiel als aan de Belgische kant werd uitgevoerd.

Samen met de uitbreiding van de infrastructuur (Voorhavendok, Houtdok en sluisen aan het Tolhuis en het De Pauwkanaal) zou in 1886, bij het einde van de werken, voor de Gentse haven een nieuw tijdperk aanbreken.

De stoomvaart was in volle opgang en het havenverkeer steeg opzienbarend.

Nieuwe aanpassingen van het kanaal waren noodzakelijk om Gent in de toekomst voldoende concurrentiekracht te geven. Na moeizame onderhandelingen werd tussen België en Nederland in 1895 overeengekomen de diepgang op 7,80 m te brengen met de bouw van een overeenkomstige sluis te Terneuzen. Na afloop der werken was de diepte over de hele lengte op 8,75 m gebracht. Een nieuwe kanaalarm te Sas van Gent en het opheffen van het niveauverschil van 45 cm tussen het Belgische en Nederlandse pand zou het versassen beperken tot Terneuzen.

Op 15 februari 1910 opent Koningin Wilhelmina de voltooide sluis te Terneuzen en de kanaalwerken op Nederlands grondgebied. Op 22 juni 1913 zal Koning Albert het vernieuwd Belgisch kanaalgedeelte en de nieuwe haveninstallaties inhuldigen.

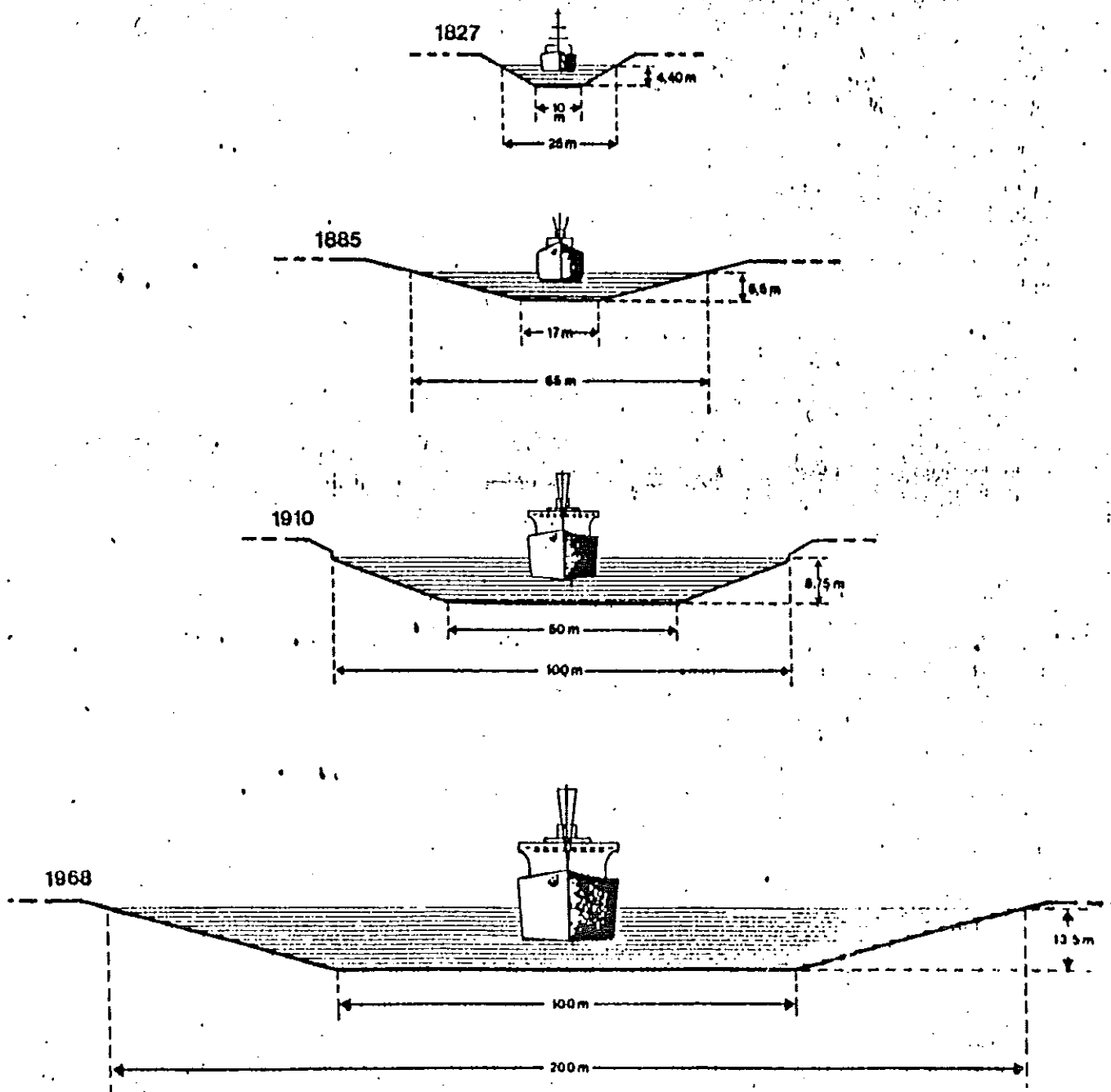
Intussen was in Gent in 1896 een groots project opgezet dat de capaciteit van de haven moest verviervoudigen met een stelsel van nieuwe dokken : een dok (Groot Dok) van 2 300 m lengte met op de rechteroever 5 insteeddokken van 500 m lengte.

In 1912 werd beslist het plan van 5 zijdokken te wijzigen in 3. (De huidige Darsen).

In 1905 kwam reeds een kaaimuur van 2 225 m klaar van het Groot Dok en werd begonnen met het eerste zijdok, het latere Middendok. Vóór het begin van de Eerste Wereldoorlog was alleen het Noorddok volledig afgewerkt. De afwerking van het Groot Dok zou duren tot 1923, het Middendok tot 1925. Het Zuiddok werd gegraven van 1927 tot 1930.



EVOLUTIE VAN HET PROFIEL VAN HET ZEEKANAAL NAAR TERNEUZEN.



Gedurende de eerste wereldoorlog werd het havenverkeer onmogelijk gedurende 4 jaar. Wrakken van vernielde schepen en de opgeblazen bruggen van Zelzate, Rieme, Terdonk, Langerbrugge, Wondelgem en Meulestede, alsook de vele vernielde kranen en loodsen lieten de terugtrekkende Duitsers in 1918 ons na.

Koortsachtig werd na de wapenstilstand gewerkt om de toegankelijkheid te herstellen, hetgeen in 1921 als voltooid kon aanzien worden. Het grondgebied van Gent wordt, met het oog op uitbreiding en industriële inplantingen en ook met het doel eenheid van beheer te bewaren, uitgebreid : in 1920 met gedeelten van Oostakker, Evergem en Wondelgem, in 1927 met gedeelten van Evergem, Kluisen, Ertvelde, Zelzate, St.-Kruis-Winkel, Mendonk en Oostakker.

Men kon na de afwerking van de plannen van 1896 geen pauze houden. De snelle ontwikkeling van het havenverkeer zette door : 2 miljoen nMt en 3 000 schepen werden bereikt.

De dynamische schepen van de haven A. Siffer kwam in 1929 met een nieuw project : een nieuw kanaaldok van 2 700 m op 200 m ten noordoosten van de bestaande dokken.

Het Sifferdok, aangevat in 1931, werd na een lengte van 565 m tijdelijk gestopt wegens de ingetreden economische crisis.

Schepen Siffer deed reeds op het einde der jaren twintig het voorstel het Kanaal van Gent naar Terneuzen op een breedte van 200 m te brengen met het oog op een latere diepte van 10 m.

De langdurige crisis zou zich vanaf 1931 sterk doorzetten in het internationale handelsverkeer.

Nieuwe werken moesten, wegens gebrek aan financiële middelen, worden uitgesteld.

De tweede wereldoorlog spaarde de haveninstallaties evenmin. Herhaaldelijke luchtaanvallen, reeds tijdens de eerste oorlogsdagen en latere bombardementen van de geallieerden veroorzaakten aanzienlijke schade aan loodsen, kranen en gebouwen. Het vormingsstation Gent-Zeehaven werd erg getroffen.

Toch was de haven, bij de terugtocht van de bezetter, in haar vitale gedeelten onbeschadigd. Voorgenomen opblazingen konden tijdig worden verhinderd.

Na de Tweede Wereldoorlog zou de haven van Gent bijna een kwart eeuw lijden onder, enerzijds, de ongunstige economische omstandigheden, anderzijds, de voorbijgestreefde havenstructuur. Wel werd verder gewerkt aan de afwerking van het Sifferdok.

Het Belgisch-Nederlands verdrag van 1960 dat in onderhandeling was stelde een waterdiepte van 13,50 m voor de nieuwe zeevaartsluis en het kanaal in het vooruitzicht.

Het Sifferdok moest klaar zijn.

Het Verdrag van 1960 werd te Gent met grote vreugde onthaald. Eindelijk kon gestart worden met de bouw van nieuwe toegangssluisen te Terneuzen : een zeesluis van 290 x 40 m en 12,50 m diep en een binnenvaartsluis van 240 x 24 m en 4,40 m diep bestemd voor de binnenvaart en de duwkonvoien. In 1967 kon de diepte van de zeesluis en voor het gehele kanaalproject op 13,50 m worden gebracht.

De oude Westsluis (10 ton-sluis van 1910) werd de Middensluis. België zou 80 procent betalen van de uitvoeringswerken.

De verbredingswerken aan Belgische kant werden reeds in 1954 aangevat. Ze zouden uiteindelijk in verschillende fasen aansluiten tot Zelzate waar de nieuwe kanaaldoorsteek de mogelijkheid bood een breedte van 450 m aan de waterspiegel te verwezenlijken.

Met het oog op de vestiging van het staalbedrijf Sidmar werd op de rechteroever een kaaimuur van 650 m opgericht tussen 1964 en 1967.

Ten noorden van het Sifferdok werd in 1966 het Petroleumdok gegraven in het vooruitzicht van de vestiging van de olieraffinaderij n.v. Texaco Belgium. Aansluitend werd de infrastructuur van weg- en spoorverkeer grondig aangepast met het oog op de ontsluiting van de nieuwe industrieterreinen. Nieuwe oeververbindingen waaronder de tunnel van Zelzate waren nodig en de stad breidde fors uit met opslorping van St.-Kruis-Winkel, Mendonk, Desteldonk en grote delen van Oostakker.

Het Nederlandse kanaalvak werd sinds 1962 eveneens grondig aangepakt tot een waterspiegel die 50 m minder bedroeg dan aan de Belgische kant omdat het alleen voor doorgaande scheepvaart zou worden gebruikt.

19 december 1968 was een historische dag. In aanwezigheid van Juliana, Koningin der Nederlanden en Boudewijn, Koning van België werd het vernieuwde zee-kanaal en de nieuwe zeesluis officieel in gebruik genomen. Lof en vreugde werden uitgesproken voor de grootse realisatie.

Het Britse tankschip Texaco Ghent kwam die dag als eerste het nieuwe tijdperk in de ontwikkeling van de haven invaren. De gelijknamige raffinaderij, destijds naast Sidmar het pronkstuk in de haven, werd in 1982 gesloten.

In 1971 in eerste fase en uiteindelijk in 1975 werd het Rodenhuizedok gerealiseerd met een lengte van 1 125 m.

Sinds 1980 wordt gewerkt aan de renovatie van het Groot Dok en de Darsen met het oog op verdieping tot 13,50 m.

In de komende jaren is uitbreiding gepland langs de linkerzone. Twee nieuwe dokken, de Kluizendokken met bijhorende bedrijfsterreinen, zullen worden gegraven ongeveer ter hoogte van het Rodenhuizedok.

De diepte zal 18 m bedragen in overeenstemming met de geplande verdieping van het kanaal.

De goederenspoorlijn naar Zelzate en Terneuzen zal daartoe in de westelijke richting worden verlegd.

De expansiemogelijkheden van de kanaalzone waren voorwerp van een werkgroep die concludeerde dat de bouw van een nieuwe sluis van 125 000 ton en een aangepast kanaal tot 18 m diepte in de nabije toekomst nodig zullen zijn.

## GROEI VAN DE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR VAN GENT-ZEEHAVEN

Na de aankomst van de spoorweg in 1837 zal het duren tot 1849 vooraleer het stationsgebouw en -emplacement van Gent Zuid zijn voltooid. Het gaf aanleiding tot belangrijke ingrepen van stedenbouwkundige aard in de omgeving.

Reeds in 1840-41 was voorzien in de aanleg van een verbindingsspoor naar het nieuwe Handelsdok, nog gegraven onder het bewind van Willem I en in feite de aanzet van de Gentse Zeehaven. Het spoor wordt in 1857 in gebruik genomen.

De nieuwe verbinding (thans het tracé van de Tweebruggenstraat en de Kasteellaan) gaf aansluiting op de veemarkt met slachthuis en het Groot Stapelhuis. Tot 1881 zou het vervoer meestal met paardetractie zijn gedaan.

Intussen was in 1847 ook de lijn naar Antwerpen (Pays de Waes) aan de Dampoort geopend, zij het aanvankelijk met een kleinere spoorbreedte (1,13 m i.p.v. 1,435 m).

De lijn Gent - Zelzate - Terneuzen werd aangelegd in 1865 en had, samen met de lijn Gent - Eeklo, haar eindpunt in het Dampoortstation tegenover het station van de lijn naar Antwerpen.

Geleidelijk was sinds 1878 het oostelijk ringspoor in aanbouw.

Het zou nog tijdelijk aansluiten op de lijn naar Gent Zuid in het rangeerstation Heirnis en worden doorgetrokken naar Gent Rabot dat snel zal evolueren naar het belangrijkste goederenstation van Gent, tot de definitieve uitbouw van Gent-Zeehaven gepaard gaande met voltooiën van Groot Dok en Darsen, vooral tussen 1920 en 1930.

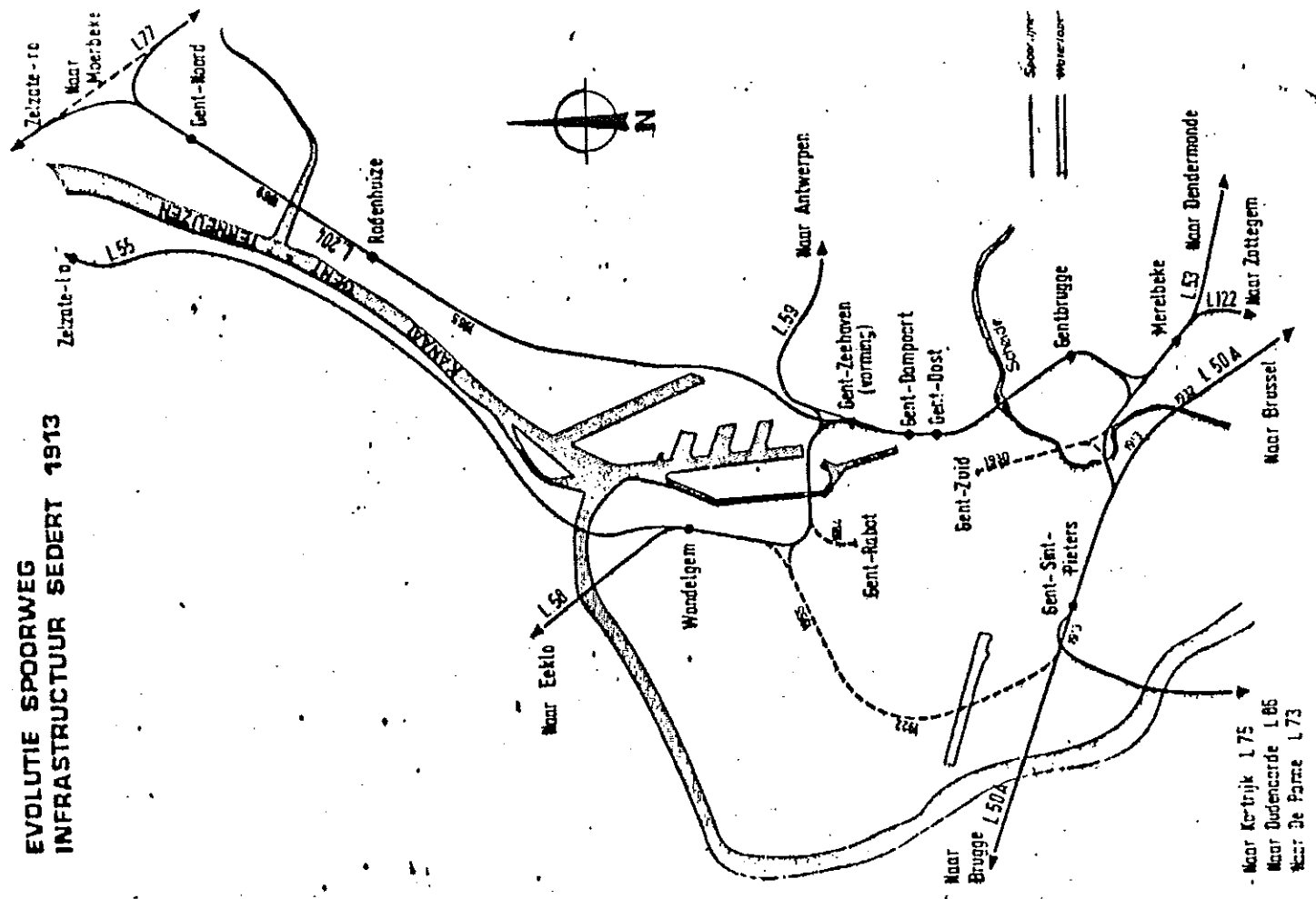
Tussen 1908 en 1912 werkte men aan de ophoging van de Dampoort en werd een bundel sporen met aftakking van het ringspoor aangelegd op het voormalige oefenplein "Champ des Manoeuvres".

In 1936 zou dat Gent-Oost worden.

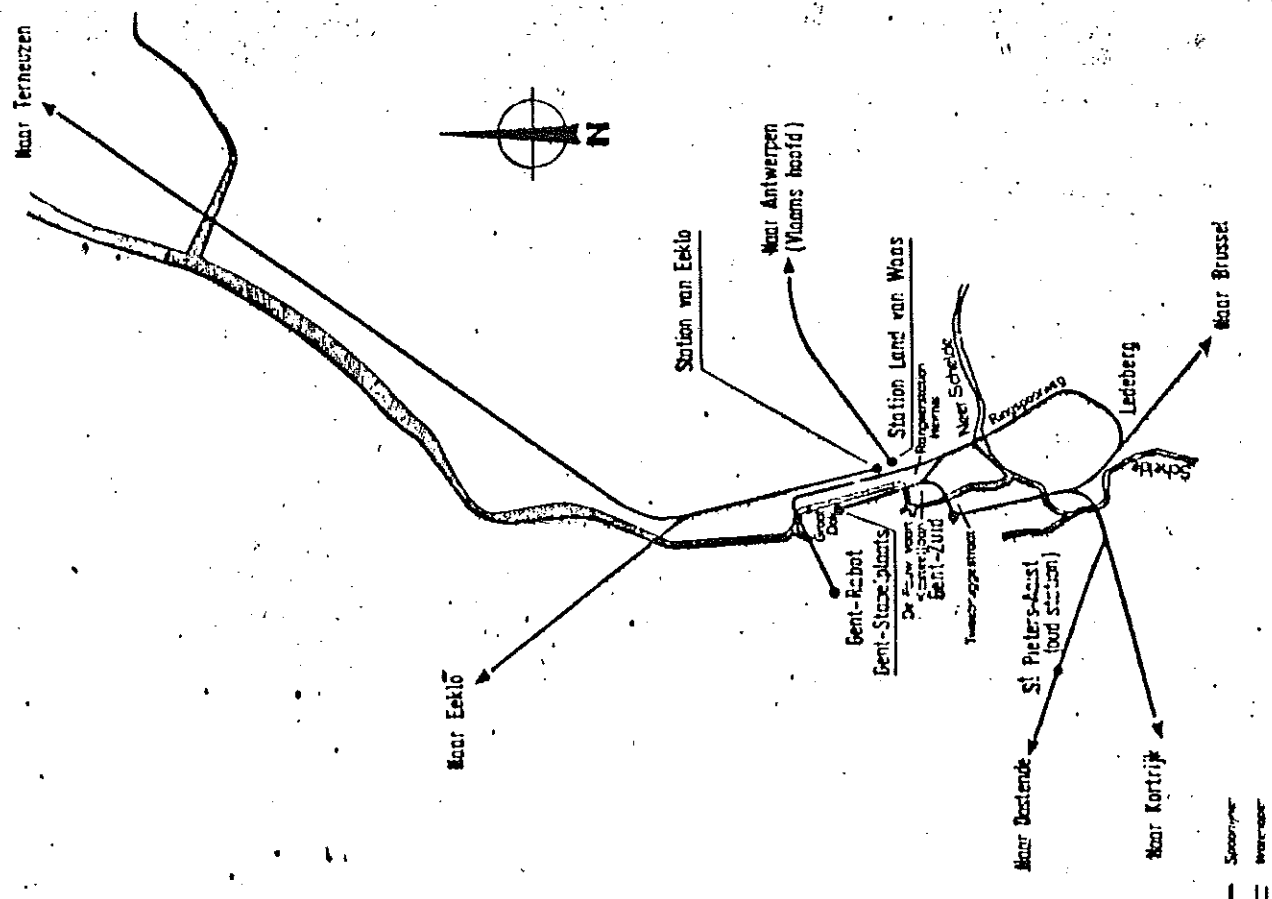
De lijn van Antwerpen (Pays de Waes) wordt in 1896 door de Belgische spoorwegen overgenomen. Ze werd op standaard spoorbreedte gebracht en vanaf Destelbergen verlegd om met een grote boog om St.-Amandsberg aan te sluiten op het opgehoogde Dampoortcomplex.

Ook een Westelijk ringspoor werd aangelegd tot 1919 via Mariakerke (met "Gare de Secours") tot de aansluiting naar Gent Rabot, dat aldus meer zekerheid van bediening had dan alleen via het Oostelijk spoor met de bruggen over de Schelde en de Voorhaven.

# EVOLUTIE SPOORWEG INFRASTRUCTUUR SEDERT 1913



# SPOORWEGEN TE GENT IN 1881



Het vormingsstation Gent-Zeehaven groeide vooral na het graven van het Groot Dok en de Darsen. Enorme grondverplaatsingen voor de aansluiting op het opgehoogde ringspoor en de aanleg van de bedding van de sporenbundels waren nodig. Duizenden arbeiders en arbeidsters kwamen eraan te pas.

De spoorweginfrastructuur was snel nodig, met los- en laadsporen op de kaaien van dokken en darsen. De enorme economische opgang zou duren tot begin der dertiger jaren.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog zou het bombardement van de geallieerden van 22 juni 1944 zware schade toebrengen en tientallen doden en gekwetsten eisen.

Bij de wederopbouw zou mede daardoor een herschikking van de sporenbundels gebeuren.

De meest recente en grondige hervorming was het gevolg van de beslissing de lijn Gent - antwerpen door te trekken onder de Schelde.

De lijn werd naar de Westkant van de vorming verlegd met de bouw van een nieuwe doortocht in Gent Dampoort en ophoging tussen Gent-Oost en Gentbrugge in combinatie met de aanleg van het viaduct van de E3. Deze werken gebeurden tussen 1970 en 1976.

De spoorweginfrastructuur op de rechterkanaaloever was intussen enorm uitgebreid door de voltooiing van het Sifferdok en de inplanting van Sidmar tussen 1964 en 1968.

Het industriespoor langs de Kennedylaan bedient nu ook de belangrijke nieuwe vestigingen (Volvo, Texaco, Honda), de nieuwe elektrische centrale van Rodenhuize en de overslag- en verwerkingsbedrijven aan het gelijknamige dok.

De sporenbundel nabij Sidmar werd Gent-Noord genoemd. Vandaar vertrekt ook de lijn naar Moerbeke-Waas voor het vervoer van de bietentreinen naar het Suikerfabriek.

Tenslotte zou ook de modernisatie van de lijn Gent - Kortrijk in aansluiting op de lijn van Antwerpen een vlotter doorgaand verkeer met Frankrijk mogelijk maken.