

RENSEIGNEMENTS DIVERS

[656. 211.7 (.42 + .495)]

1. — Bacs transbordeurs de trains (« train ferry boats ») sur la mer du Nord. Ouverture du service de Harwich-Zeebrugge.

Fig. 1 à 4, p. 357 à 359.

(*Modern Transport.*)

Nous apprenons que le nouveau service de bacs à trains entre Harwich et Zeebrugge, dont une description illustrée a paru dans le numéro du 13 janvier 1923 du *Modern Transport*, doit être ouvert dans le courant de mars 1924. On avait prévu tout d'abord que l'ouverture pourrait avoir lieu beaucoup plus tôt, mais les travaux ont subi un retard sérieux par l'accident survenu en septembre dernier à deux chalands amenant de Southampton la passerelle du bac et des engins de levage. Le *Modern Transport* du 1^{er} septembre 1923 a donné une description des dispositions prises pour le transport de cette expédition exceptionnelle, mais il eut à relater plus tard le fait que les deux chalands avaient coulé à une distance de quelques milles de leur destination. Par la suite, on trouva le moyen d'opérer le sauvetage du chaland portant la passerelle, mais malheureusement l'autre, ayant les engins à bord, était complètement perdu. Il fallut réparer cette perte en démontant et retirant les engins de levage analogues du mouillage de bacs à trains du temps de guerre à Richborough; il paraît que cet équipement est maintenant en route pour Harwich. Sans la grève des chemins de fer et le retard subi de ce fait par l'expédition, il est à peu près certain que le service de la nouvelle ligne aurait effectivement été inauguré le 1^{er} mars.

On se rappellera qu'encouragée par le succès d'un service temporaire de bacs à trains entre Immingham et Calais, pour le transport de wagons-lits construits par la « Leeds Forge Co., Limited », et destinés à circuler sur les

chemins de fer français (une notice avec gravures, relative à ces voitures a paru dans le numéro du 5 août 1922 de *Modern Transport*), une compagnie du nom de « Great Eastern Train Ferries, Limited », fut constituée, ayant pour objet de créer un nouveau service de transbordeurs entre la Grande-Bretagne et le Continent, via Harwich et Zeebrugge. La nouvelle entreprise fonctionnera conjointement avec la Société belgo-anglaise des « Ferry Boats », qui représentera ses intérêts sur le Continent. Elle peut aussi compter sur le concours actif du « London & North Eastern Railway » et du Gouvernement belge, propriétaire des chemins de fer de ce pays. Les raccordements nécessaires par rail avec le mouillage du bac à Harwich ont déjà été établis par les soins de la compagnie du « London & North Eastern Railway », qui exploitera et entretiendra le mouillage, construit par Sir W. G. Armstrong-Whitworth & Co., Limited, pour le compte de la « Train Ferry Company ». A Zeebrugge le mouillage du bac à trains a été établi par la société belge à l'endroit indiqué dans la figure 3; le Gouvernement belge, qui prête un appui enthousiaste à l'entreprise, a fourni le raccordement par rail et le matériel roulant.

La dépense d'établissement des nouveaux mouillages à Harwich et à Zeebrugge (fig. 3 et 4) s'est élevée respectivement à environ £60 000 et un million de francs. A Harwich, le mouillage est situé tout près du nouveau môle. Pour racheter les variations de hauteur de la marée montante et descendante, on a

établi un pont levant à commande électrique qui donnera une pente maximum de 1:20, comme le montrent les figures 1 et 4. Mais à Zeebrugge, un arrangement de ce genre ne sera pas nécessaire puisque le mouillage sera reporté à l'intérieur de la première écluse sur le canal de Zeebrugge à Bruges. Il convient de mentionner que, pour renforcer ses moyens d'action en Grande-Bretagne, la compagnie des « train ferries » s'est rendue acquéreur du mouillage pour bacs à vapeur d'Immingham, dont il a été question plus haut. Elle s'en servira pour l'embarquement de matériel roulant et d'autres expéditions exceptionnelles pour lesquelles, en raison des frais, le plus court transport possible par rail est désirable.

Le service sera assuré par trois des bateaux à vapeur employés pendant la guerre pour les transports dirigés de Richborough vers le Continent. Ces navires ont été construits par Sir W. G. Armstrong-Whitworth & Co., Limited, et le *Modern Transport* en a donné une description complète, avec gravures, dans ses numéros des 6 et 13 décembre 1919. On se propose d'en utiliser deux pour le service et de garder le troisième en réserve. Il partira tous les jours, entre 8 et 9 heures du matin, un bateau dans chaque sens : l'arrivée à destination aura lieu vers 5 heures du soir. La traversée de 135 km. sera effectuée à la vitesse de 10 nœuds; le voyage en mer proprement dit demandera environ huit heures, et le trajet total d'un mouillage à l'autre durera de neuf à dix heures. L'entrée au mouillage d'Harwich se fera en très peu de temps; mais on prévoit qu'en raison de la nécessité de traverser l'écluse de Zeebrugge il faudra au navire environ une heure pour gagner son mouillage. La compagnie du « London & North Eastern Railway » s'est chargée de diriger le service pour le compte de la « Great Eastern Train Ferries, Limited », de sorte que cette dernière compagnie aura le bénéfice de l'organisation et des agences de la première sur le Continent. A Harwich, les opérations auront lieu sous la direction et le contrôle de l'inspecteur maritime de la compagnie de chemins de fer dans ce port.

La compagnie des bacs à vapeur a la chance particulière d'avoir pu conclure des arrange-

ments pour l'utilisation du matériel roulant à des conditions extrêmement avantageuses. Il se trouve que le Gouvernement belge dispose de plus de 15 000 wagons « employés en commun » qui furent construits en Grande-Bretagne pendant la guerre sur des spécifications anglaises pour servir sur le front occidental. Le Gouvernement belge les a loués à la compagnie des bacs pour les besoins des nouveaux services.

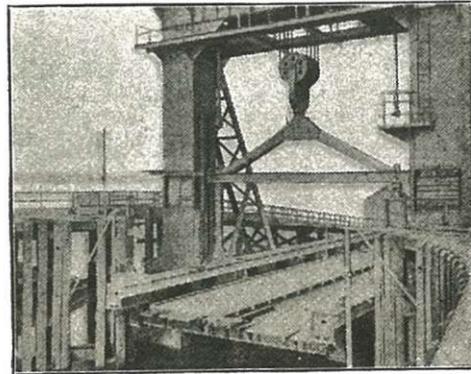


Fig. 1. — Portique de communication du mouillage des bacs à trains, en service à Richborough.

Les conventions relatives à la location des wagons ont été conclues avec le Gouvernement belge par la Société belgo-anglaise des « ferry boats », avec laquelle la compagnie anglaise, à son tour, a signé un accord pour leur utilisation. On estime qu'au début 5 000 wagons suffiront pour le service, les 10 000 autres restant en réserve. Il y aura à Bruxelles un office central de distribution des wagons, dirigé par la société belge, et l'on établira un office analogue à Milan, sous la direction d'une société italienne affiliée, portant le nom de « The Ferry-Boats Company for England » et formée dans le but de contrôler les mouvements de véhicules et l'administration générale en Italie. Il est entendu que les bureaux de Bruxelles et de Milan étendront chacun leur activité à une zone comprenant divers centres importants de production qui adresseront leurs demandes de wagons, aux deux offices continentaux. Cette organisation sera susceptible d'extensions à mesure que cela sera

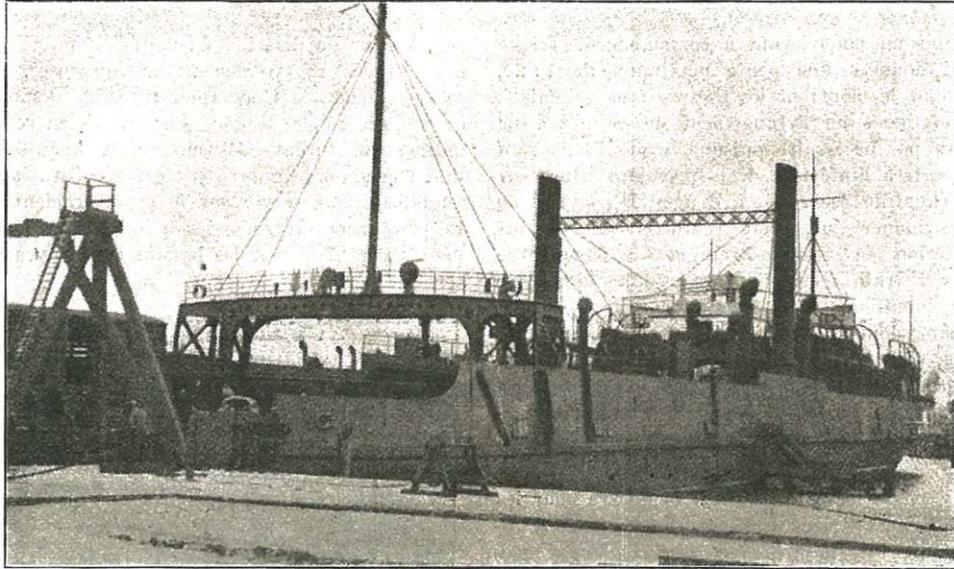


Fig. 2. — Bac transbordeur de trains pour le service de Harwich-Zeebrugge mouillé au dock d'Immingham.

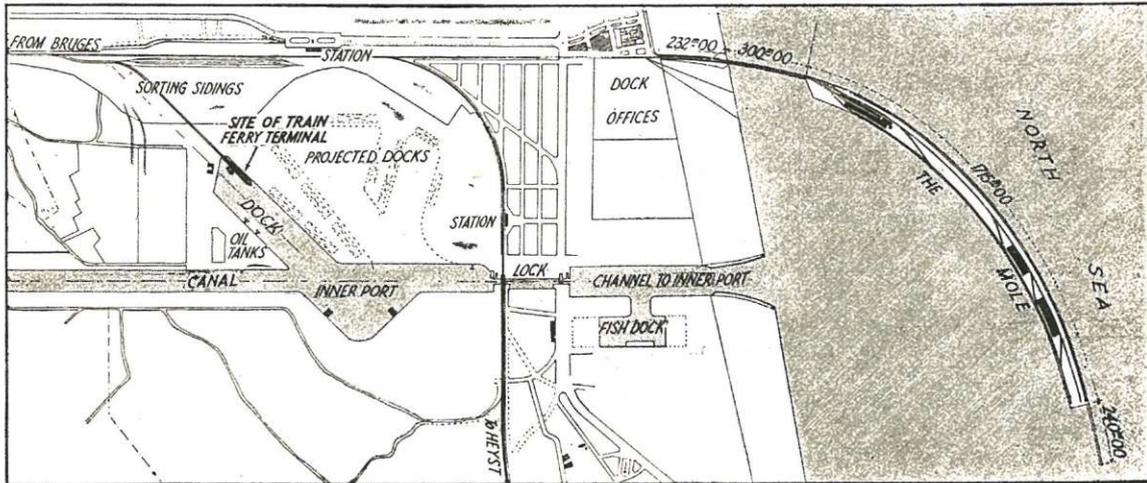


Fig. 3. — Plan montrant l'emplacement du mouillage des bacs transbordeurs à Zeebrugge.

Explication des termes anglais : Channel to inner port = Pertuis menant au port intérieur. — Dock offices = Bureaux des docks. — Fish dock = Dock de marée. — From = De. — Inner port = Port intérieur. — Lock = Écluse. — North sea = Mer du Nord. — Oil tanks = Réservoirs d'huile. — Projected docks = Docks projetés. — Site of train ferry terminal = Emplacement de la gare des bacs. — Sorting sidings = Voies de triage. — To Heyst = Vers Heyst.

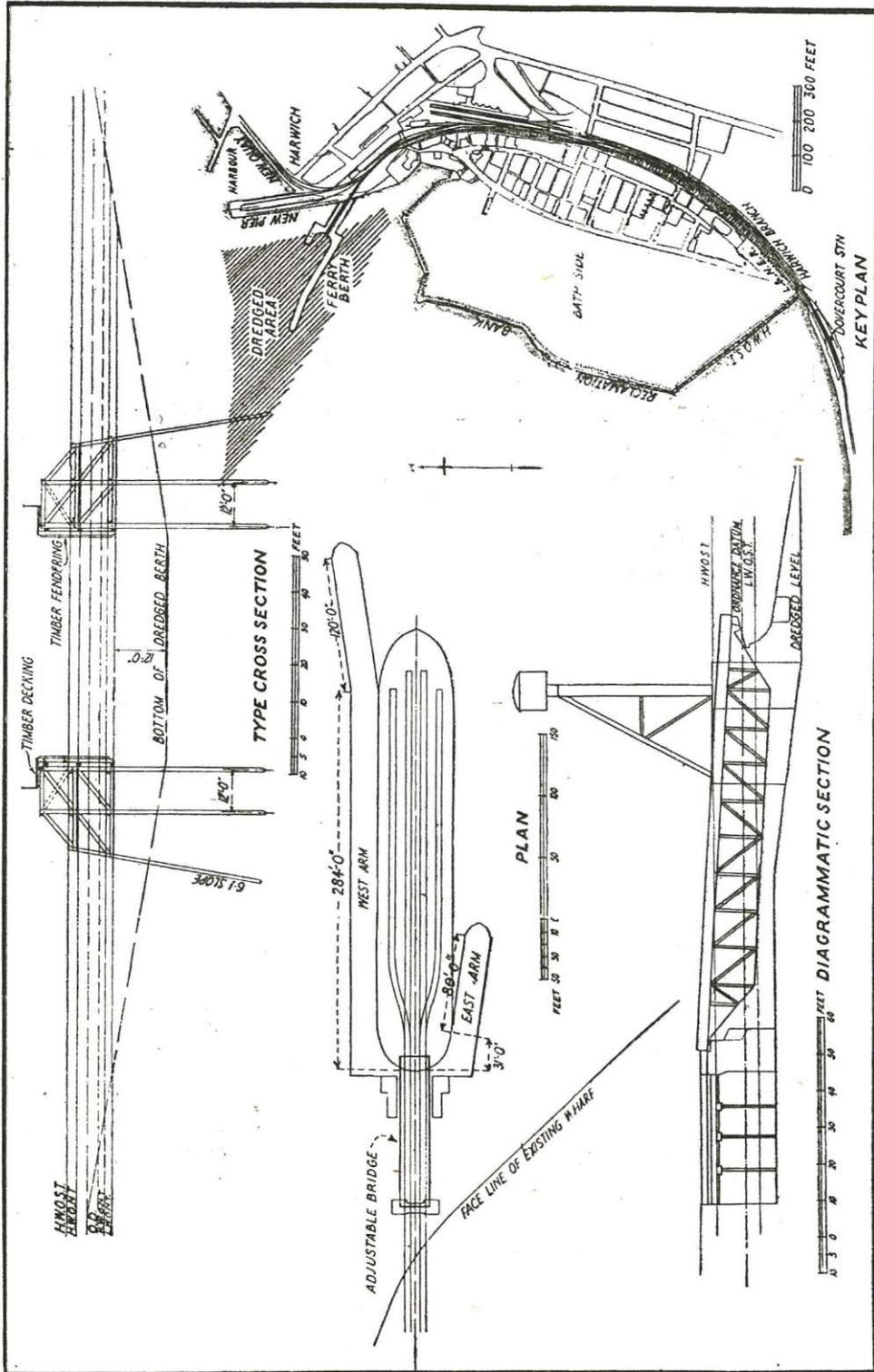


Fig. 4. — Le nouveau mouillage pour bacs à trains à Harwich : plans, coupe et élévation.

Explication des termes anglais : Adjustable bridge = Pont réglable. — Bottom of dredged berth = Fond du mouillage dragué. — Dredged area = Superficie draguée. — Dredged level = Niveau dragué. — East arm = Bras est. — Face line of existing wharf = Face du wharf existant. — Ferry berth = Mouillage des bacs à vapeur. — Harbour = Port. — Harwich branch = Embranchement d'Harwich. — New pier = Nouveau môle. — New quay = Nouveau quai. — Ordnance datum = Ligne zéro de l'artillerie. — Reclamation bank = Levée de terre récupérée. — Timber fendering = Plancher en bois. — Type cross section = Coupe transversale type. — West arm = Bras ouest.

nécessaire et l'on compte n'éprouver aucune difficulté à exercer un contrôle attentif sur la circulation des wagons et à éviter les temps de chômage excessifs ou inutiles. Au commencement, le trafic se composera surtout de denrées périssables, mais quand le service sera plus solidement établi et que les avantages qu'il procure seront connus d'un plus grand nombre d'intéressés, on prévoit qu'il attirera un trafic beaucoup plus lourd et plus intense.

Le principal avantage consistera à éviter les manutentions dans les deux ports. Comme les wagons seront embarqués et débarqués sans la moindre perte de temps, on évalue à 4 sh. par tonne les frais de chargement et de déchargement du bac à vapeur, tandis que la dépense approximative est de 15 à 25 sh. par tonne lorsqu'il faut transborder chaque expédition individuelle du train sur le bateau et réciproquement.

[535. (09.2)]

2. — **Retraite de Sir Arthur Watson**, premier directeur général du « London Midland & Scottish Railway », membre de la Commission permanente de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer, et de **M. Roger T. Smith**, ingénieur des services électriques du « Great Western Railway », membre de la Commission locale d'organisation du congrès de Londres (1925).

Nous reproduisons ci-après les deux articles que vient de publier la *Railway Gazette* à l'occasion de la retraite de nos éminents et sympathiques collègues, Sir Arthur Watson et M. Roger T. Smith :

C'est un peu plus d'un an après le « groupement des chemins de fer » que se produit le premier vide dans les rangs des directeurs généraux. A la première assemblée annuelle du « London Midland & Scottish Railway », qui s'est réunie dans la Grande Salle de la gare d'Euston le 28 février dernier, lord Lawrence annonça que Sir Arthur Watson avait demandé à être relevé de ses fonctions pour des raisons de santé, et il ajouta : « Il a rendu les plus grands services, successivement au « Lancashire & Yorkshire », au « London & North Western » et enfin, en qualité de directeur général, à notre grande nouvelle compagnie. Nous avons contracté envers lui une lourde dette de gratitude pour l'activité et le dévouement avec lesquels il a mené à bonne fin la fusion de nos différentes compagnies, ainsi que pour les efforts qu'il a faits pour les consolider. Malheureusement, sa santé s'est ressentie de cette lourde tâche et en le remerciant de tout ce qu'il a fait pour nous, nous lui souhaitons tous les bonheurs dans sa re-

traite et le prompt retour à un état de santé normal. »

Sir Arthur Watson a eu dans les chemins de fer une carrière merveilleusement remplie, interrompue, hélas ! au début de sa maturité. D'abord ingénieur de la voie de l'ancien « Lancashire & Yorkshire Railway », puis chef du mouvement, il suppléa Sir John Aspinall pendant l'internement de celui-ci en Allemagne et fut enfin, dans une succession rapide, directeur général du « Lancashire & Yorkshire Railway », du « London & North Western Railway » et du « London Midland & Scottish Railway ». S'il se ressentait sans aucun doute, dans ces derniers mois, de la fatigue due au grand effort qu'il avait fourni, de récentes entrevues avec lui nous permettent d'affirmer que Sir Arthur avait gardé son égalité d'humeur et ses manières charmantes. La Compagnie du « London Midland & Scottish » a perdu en lui un homme d'une capacité hors ligne. Le personnel a perdu, de plus, un ami, dans le sens le plus vrai du mot.

Il n'est guère étonnant que la tâche qui consistait à organiser et administrer une entreprise aussi vaste, venant s'ajouter à la difficulté de suivre une route sûre au milieu des écueils du groupement, ait dépassé les forces humaines. Nous rappelons que ce grand