

LE RAIL SUR LA MER DU NORD

## LE FERRY-BOAT ZEEBRUGGE-HARWICH

par H. ROBIJN, Administrateur-délégué de la Société des F. B.

PENDANT la guerre 1914-1918 l'Armée Anglaise a construit trois ferry-boats destinés à transporter en France le matériel de chemin de fer et l'armement destinés aux armées britanniques combattant sur le Continent.

Trois points d'accostage avaient été érigés en Grande-Bretagne et trois en France. Du côté anglais : Southampton, Richborough et Immingham. Du côté français : Dieppe, Calais et Dunkerque.

En pratique, la circulation des ferry-boats s'est faite presque exclusivement entre Richborough et Calais. Les autres points d'accostage n'ont été que rarement utilisés.

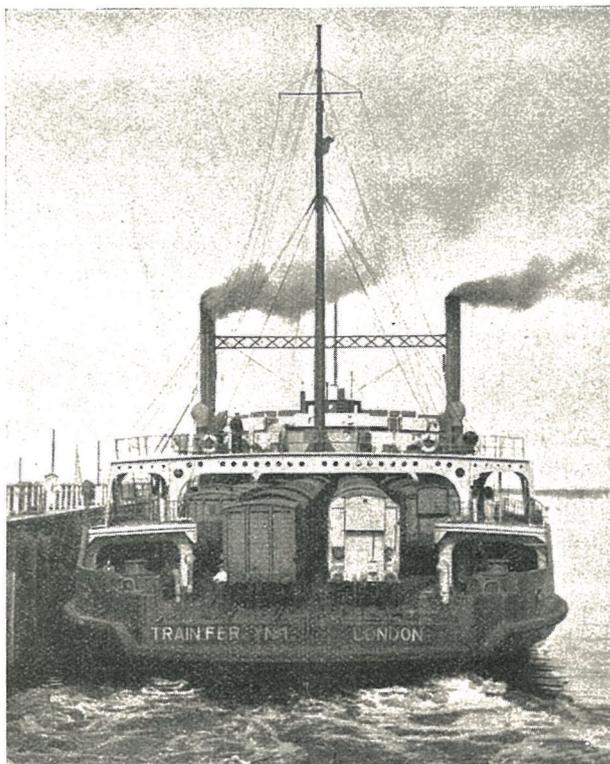
Le matériel de guerre que ces navires ont transporté comporte un tonnage énorme, et leur circulation n'a jamais été interrompue.

Après la guerre, l'activité des ferry-boats s'est limitée au rapatriement d'une partie du matériel qui avait été envoyé en France, et puis elle s'est complètement arrêtée.

C'est alors qu'un groupe, composé de personnalités anglaises et belges s'est formé en vue d'utiliser les ferry-boats pour des transports commerciaux.

Les négociations ont été longues et laborieuses. Après bien des vicissitudes elles ont abouti à l'établissement du service Zeebrugge-Harwich.

Au printemps de 1923, le groupe susdit conclut des accords avec le London & North



Ferry-boat chargé quittant Zeebrugge

Eastern Railway, les chemins de fer de l'Etat belge et la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges. Deux Sociétés privées furent constituées pour l'exploitation du service : The Great Eastern Train Ferries Ltd au capital de 400.000 livres sterling et la Société Belgo-Anglaise des Ferry Boats au capital de 3.000.000 fr. belges.

En 1923 la passerelle d'accostage de Southampton fut transférée à Harwich, et celle de Dunkerque à Zeebrugge. Ajoutons, à titre documentaire, que les passerelles de Calais et de Richborough existent toujours et que celles de Dieppe et de Immingham furent démolies.

Chacun sait que la passerelle d'accostage est une espèce de pont-levis destiné à relier la terre ferme au plancher du navire. Son inclinaison réglable permet d'établir la liaison quel que soit l'état de la marée.

Nous avons dit plus haut que les négociations qui ont précédé la conclusion des accords furent longues et laborieuses. De nombreuses difficultés devaient être vaincues. Une des principales était la question du matériel roulant.

L'écartement des rails est le même sur le Continent et en Grande-Bretagne, mais la superstructure des voies diffère. De plus, les Compagnies anglaises de chemin de fer n'adhèrent pas à l'Unité technique continentale. Il en résulte que les wagons continentaux ne peuvent



Wagon ferry-boat belge de la S. N. C. B.

pas circuler en Angleterre, et inversement les wagons anglais ne sont pas admis sur le Continent. Il fallait donc créer un type spécial de véhicules, répondant à la fois aux conditions techniques imposées des deux côtés de la Manche.

La solution du problème posé aux organisateurs du service fut rendue possible par le fait que l'Etat Belge avait acquis après la guerre

1924 par S. A. R. le Prince George d'Angleterre, actuellement Duc de Kent et le lendemain une cérémonie analogue eut lieu à Zeebrugge avec l'auguste assistance de S. A. R. le Prince Léopold de Belgique, actuellement S. M. le Roi Léopold III.

Trois navires sont affectés au service Zeebrugge-Harwich. Nous donnons ci-après les caractéristiques de ces navires :

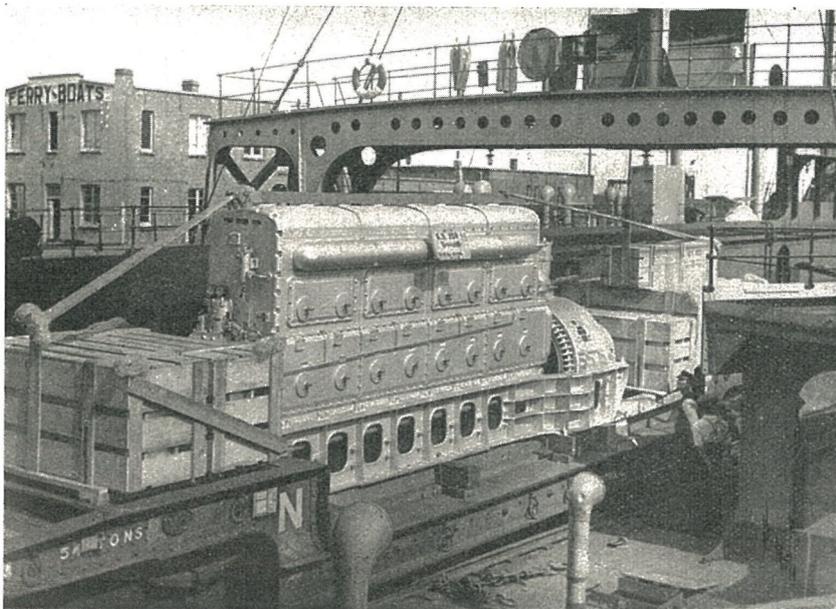
Longueur totale : 110 m. 80.

Largeur totale : 18 m. 75.

Tonnage brut : 2.672 tonnes.

Sur les ponts des bateaux sont établies quatre voies de chemin de fer qui ont une longueur utile totale de 329 mètres, permettant le chargement d'environ 40 wagons de chemin de fer. Des dispositifs spéciaux permettent l'amarrage solide de chaque wagon au moyen de chaînes avec tendeurs, de manière à empêcher tout déplacement des wagons pendant la traversée.

La création du Service des Ferry-Boats Zeebrugge-Harwich coïncida avec une évolution importante dans les transports internationaux des marchand-



Transport spécial d'une machine de 30 tonnes

ses. Les trains de marchandises qui jusque là circulaient à une vitesse moyenne de 40 Km. à l'heure furent graduellement accélérés grâce à l'application du frein à air au matériel roulant. Actuellement ils atteignent la vitesse des grands express et font, sur certains réseaux, des parcours de 90 Km. à l'heure.



Wagon ferry-boat allemand de la Reichsbahn

Les transports maritimes se devaient de suivre l'évolution des transports terrestres. Les installations et la vitesse des navires furent améliorées. Mais il restait les transbordements dans les ports d'embarquement et de débarquement, avec leur cortège de retards, d'avaries, de vols, etc.

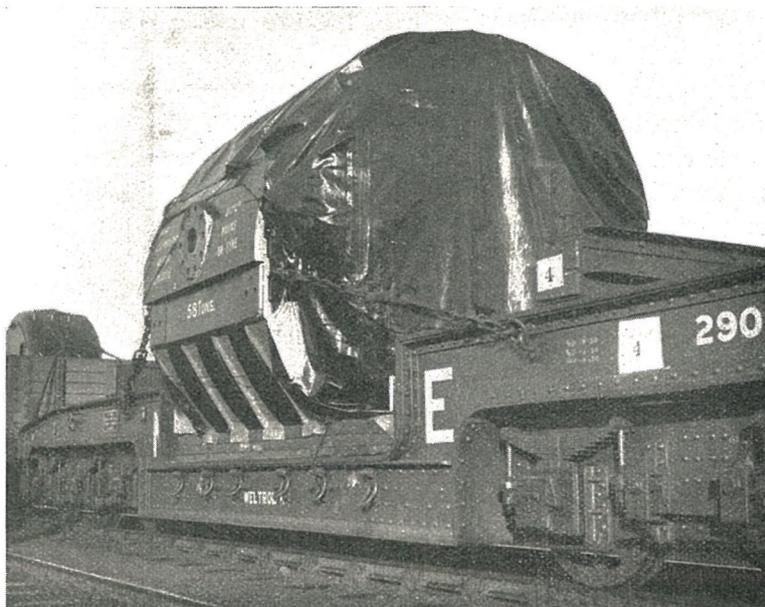
Les ferry-boats ont supprimé ces manipulations coûteuses et nuisibles, en permettant d'effectuer les transports en wagons directs sans transbordement, assimilant ainsi les transports maritimes à un simple transport intérieur d'une ville à une autre.

Dès sa création le nouveau service rencontra la faveur des exportateurs et le trafic se développa rapidement.

Le stock des wagons du début fut bientôt insuffisant et divers pays du Continent, se rendant compte de l'intérêt que le trafic par ferry-boat offrait pour leur commerce avec la Grande-Bretagne, mirent en service de nombreux wagons capables de circuler sur les réseaux anglais. Actuellement, plusieurs milliers de wagons appartenant aux chemins de fer d'Italie, d'Allemagne, de Hongrie, de Bulgarie et de Belgique, font régulièrement la navette via Zeebrugge-Harwich.

Ce stock imposant comprend plusieurs centaines de wagons isothermes et réfrigérants affectés au transport des produits périssables.

A raison des avantages que le service des ferry-boats offre pour le transport des marchandises délicates et fragiles, il a obtenu tout naturellement la clientèle des exportateurs de matières alimentaires. Les transports de fruits,



Transport d'un transformateur de 70 tonnes

légumes, d'œufs, de viande, de volaille morte, etc. se font presque exclusivement dans les wagons directs du service des ferry-boats.

Les pêches d'Italie, les raisins de Grèce et de Bulgarie, les prunes et les melons de Hongrie, sont transportés vers les marchés de Londres dans des conditions d'emballage et de célérité telles qu'ils arrivent à destination dans un état de fraîcheur remarquable.

Mais le service des ferry-boats ne se limite pas au transport des produits alimentaires. L'absence de transbordement le rend particulièrement attrayant pour le trafic des marchandises fragiles, telles que verreries, poteries, baignoires, articles émaillés, pour les meubles neufs et en déménagement et également pour les machines et les pièces lourdes dont l'emballage et la manipulation par les services maritimes ordinaires sont particulièrement difficiles.

Du matériel spécial pour chacune des catégories de marchandises ci-dessus se trouve à la disposition de la clientèle.

Les avantages énumérés ci-dessus, joints à la régularité absolue du service journalier des ferry-boats Zeebrugge-Harwich ont donné lieu à la création de trafics nouveaux et au développement des trafics existants.

Alors que les services maritimes ordinaires doivent se borner à débarquer les marchandises dans l'un ou l'autre port britannique, le service des ferry-boats a permis l'acheminement à destination de n'importe quelle localité de la Grande-Bretagne. Un nombre croissant d'exportateurs continentaux s'intéressent ainsi aux marchés importants de la province anglaise. Au lieu de concentrer toutes leurs exportations sur les marchés de Londres, ils préfèrent adresser une partie de leurs produits directement sur des villes comme Birmingham, Manchester, Liverpool, Bradford, Leicester, etc., dont quelques-unes desservent des millions d'habitants.

Pour la livraison des produits périssables dans les villes de la province anglaise, le service des ferry-boats Zeebrugge-Harwich est idéal. Les wagons directs chargés sur le Continent partent de Harwich directement vers la province, sans transbordement et sans manipulation de la marchandise.

Si les expéditeurs continentaux ont été particulièrement attirés par les facilités offertes par les ferry-boats, il en est de même des destinataires anglais qui apprécient hautement leurs avantages au point de vue du dédouanement de la marchandise. Grâce aux dispositions prises par l'Administration anglaise des douanes, les marchandises pour Londres sont dédouanées à Londres même. Il en résulte que les commissionnaires-expéditeurs ne sont plus obligés d'entretenir de coûteux services de dédouanement dans les ports et peuvent, au contraire, concentrer toute leur activité à Londres même.

Les avantages techniques offerts par le service des ferry-boats Zeebrugge-Harwich sont complétés par une organisation commerciale et un service de répartition des wagons qui s'étendent sur l'Europe entière. Dans n'importe quel pays du Continent, il suffit d'adresser une demande au chef de gare de sa localité pour obtenir la mise à disposition rapide du matériel spécial destiné au transport par ferry-boat.

De même, tous les renseignements relatifs à la tarification et aux conditions de transport, peuvent être obtenus partout chez les représentants du service des ferry-boats.

Dans la période actuelle où les échanges internationaux sont rendus difficiles par les entraves économiques et politiques de toute nature, il importe de faciliter autant que possible les transports et, à cet égard, le service des ferry-boats Zeebrugge-Harwich rend au commerce international des services éminents.

