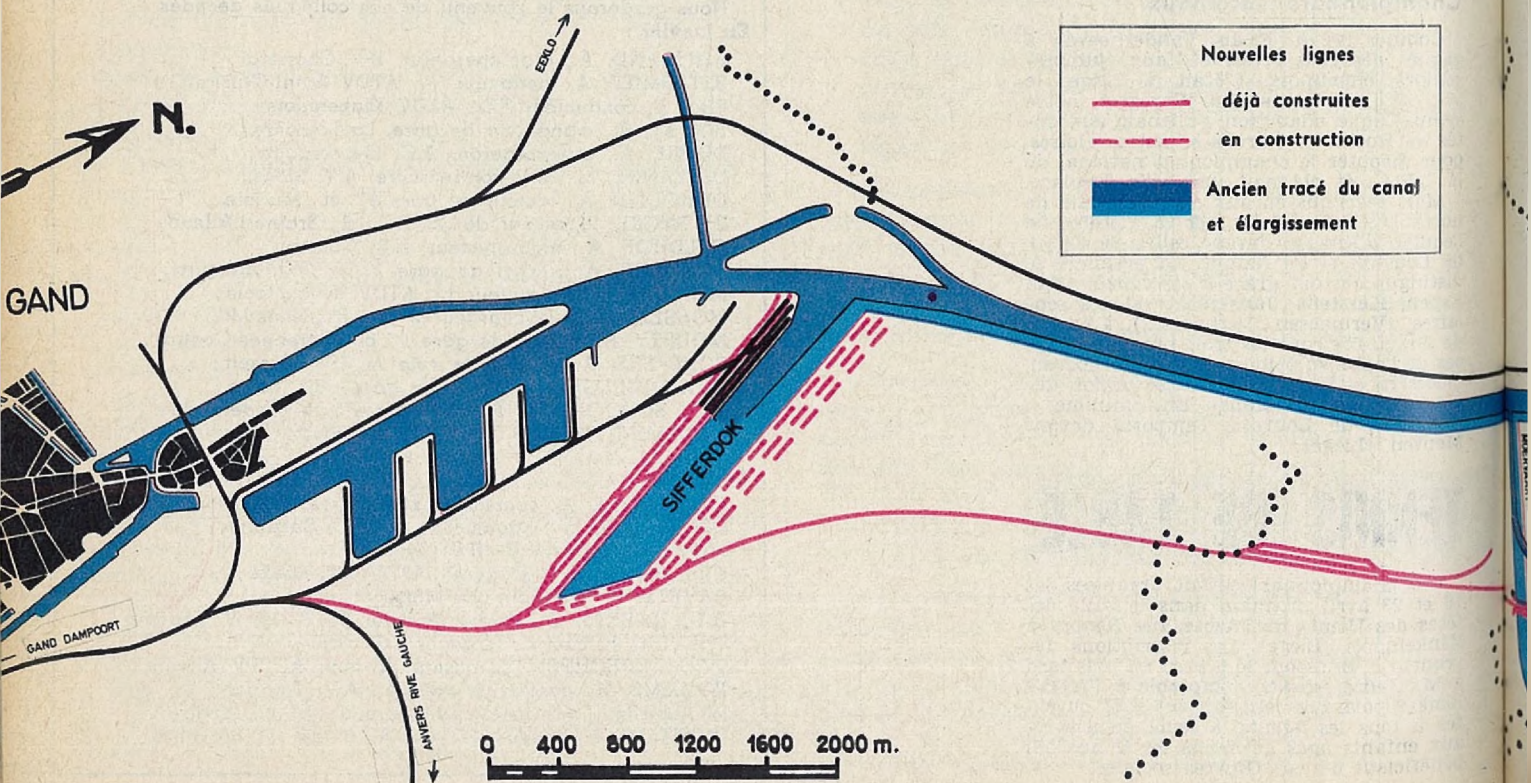
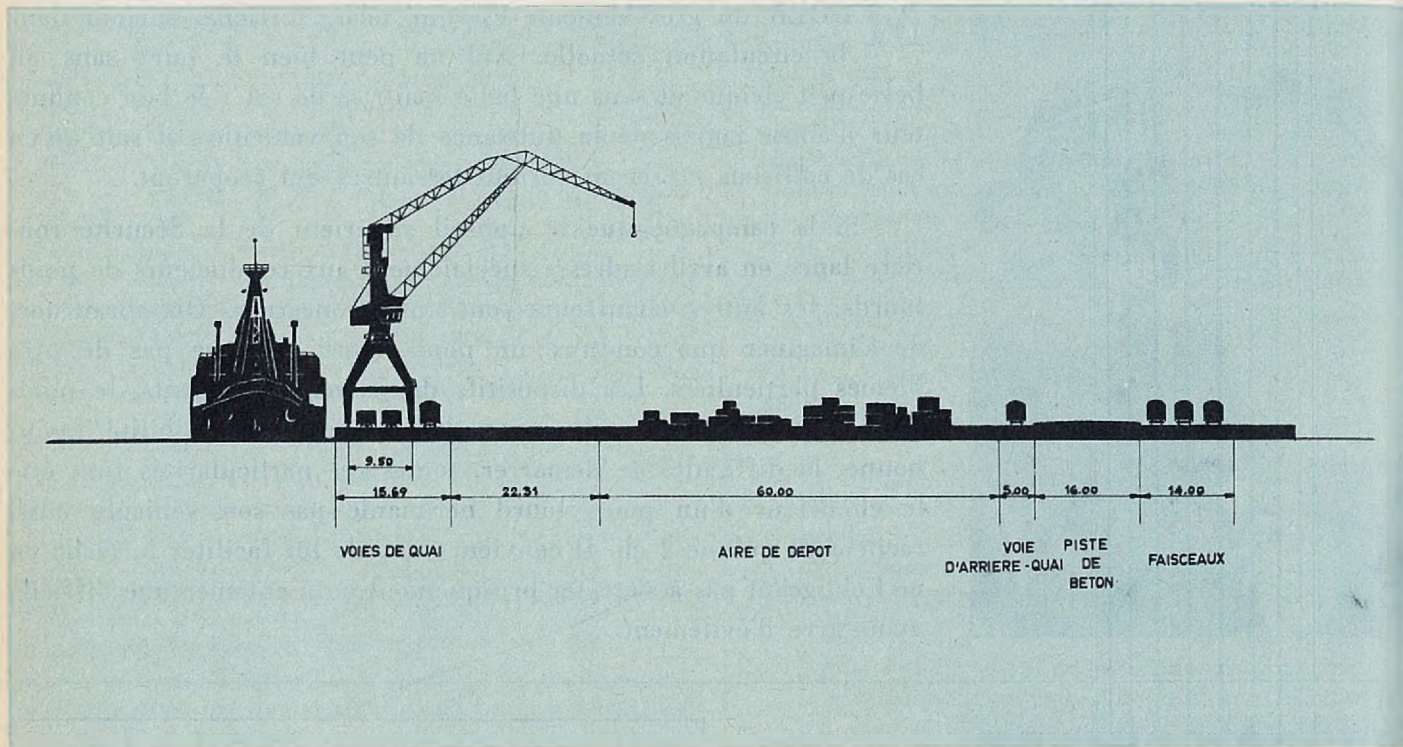


LE RAIL ET L'EXPANSION



DU PORT DE GAND

UNE AFFAIRE NATIONALE.

La Belgique, pays exportateur et importateur, a l'avantage de pouvoir disposer de ports maritimes nationaux, dont les plus importants sont Anvers, Gand et Bruges. Grâce à eux, elle peut importer et exporter directement et elle est assurée, en outre, d'un important trafic de transit, dont bénéficient la communauté nationale tout entière et les transporteurs en particulier.

Ces trois grands ports sont en pleine expansion et des travaux gigantesques sont entrepris pour qu'y puissent accoster plus de navires de gros tonnage. Tous les cheminots comprendront qu'il y va de l'intérêt du rail de suivre de très près ce triple développement et de s'y adapter afin qu'il ait sa part des suppléments de transports qui résulteront d'un trafic maritime plus important.

Nous parlerons ultérieurement des extensions ferroviaires qui sont entreprises à Anvers et à Bruges ; aujourd'hui, nous limiterons notre propos

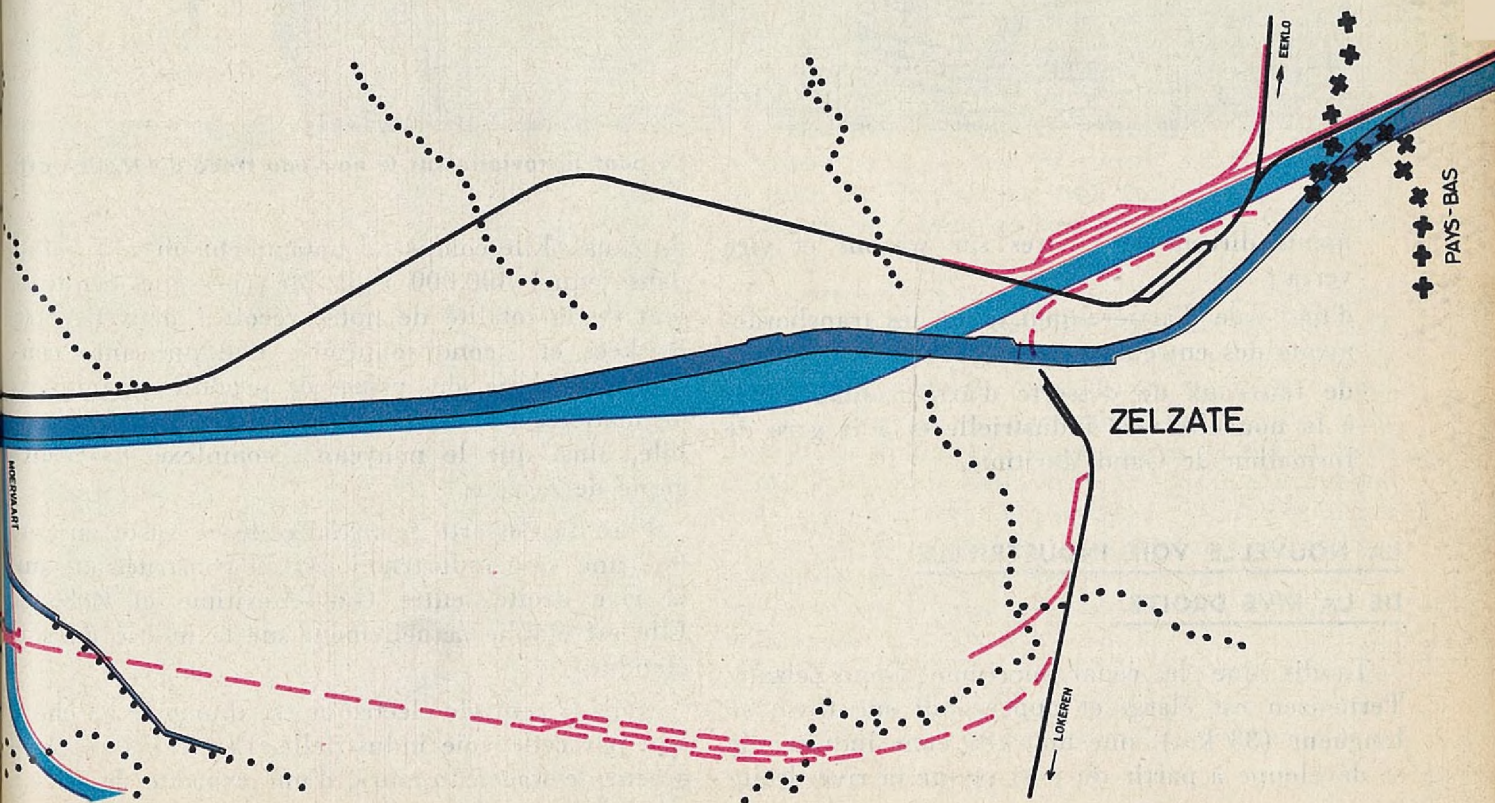
à donner une idée des principaux travaux dont la réalisation entre Gand et Zelzate incombe au service de la Voie.

Ces travaux se répartissent sur trois zones : la nouvelle zone portuaire contiguë aux anciens quais, la zone industrielle qui se développe sur la rive droite du canal Gand-Terneuzen et la zone de Zelzate.

LA DARSE SIFFER.

A côté des anciens bassins du port, on construit une nouvelle darse, large de 300 m et longue de 2.400 m, qui sera en relation directe avec le canal maritime Gand-Terneuzen et qui, comme lui, aura une profondeur de 12,50/13,50 m. Ce bassin, qui pourra accueillir des navires de 50.000 t, sera équipé, au point de vue ferroviaire, de la même manière que les nouveaux bassins du port d'Anvers, c'est-à-dire qu'il disposera :

— de trois voies de quai, pour les transborde-





Le pont ferroviaire sur le nouveau tracé du Moervaart.

ments directs de navires sur wagons et vice versa ;

- d'une voie d'arrière-quai, pour les transbordements des entrepôts sur wagons et vice versa ;
- de faisceaux de desserte d'arrière-quai, reliés à la nouvelle voie industrielle et à la gare de formation de Gand-Maritime.

LA NOUVELLE VOIE INDUSTRIELLE DE LA RIVE DROITE.

Tandis que le canal maritime Gand-Zelzate-Terneuzen est élargi et approfondi sur toute sa longueur (33 km), une nouvelle zone industrielle se développe à partir du port et sur la rive droite

du canal. Elle comprend notamment un silo géant, dans lequel 400.000 t de blé (presque l'équivalent de la totalité de notre récolte) peuvent être stockées et "conditionnées", une puissante centrale électrique, des usines de produits chimiques, de matières plastiques et de construction automobile, ainsi que le nouveau "complexe" sidérurgique de Zelzate.

Pour la desserte ferroviaire de ce vaste ensemble, une voie industrielle est en construction, sur la rive droite, entre Gand-Maritime et Zelzate. Elle est établie actuellement sur la moitié de son étendue.

Déjà, la centrale électrique est alimentée en charbon par cette voie industrielle. Les trains se composent de wagons-trémies, d'une capacité de 40 t ;

ils sont équipés d'un système de déchargement automatique (1.000 t à l'heure).

Depuis peu, un pont ferroviaire enjambe le nouveau tracé du Moervaart. Il permettra l'achèvement de la construction de la voie ferrée sur la rive droite du canal.

En attendant la fin de cet établissement, les installations sidérurgiques de Zelzate sont desservies par un réseau de voies en liaison avec Lokeren par Moerbeke.

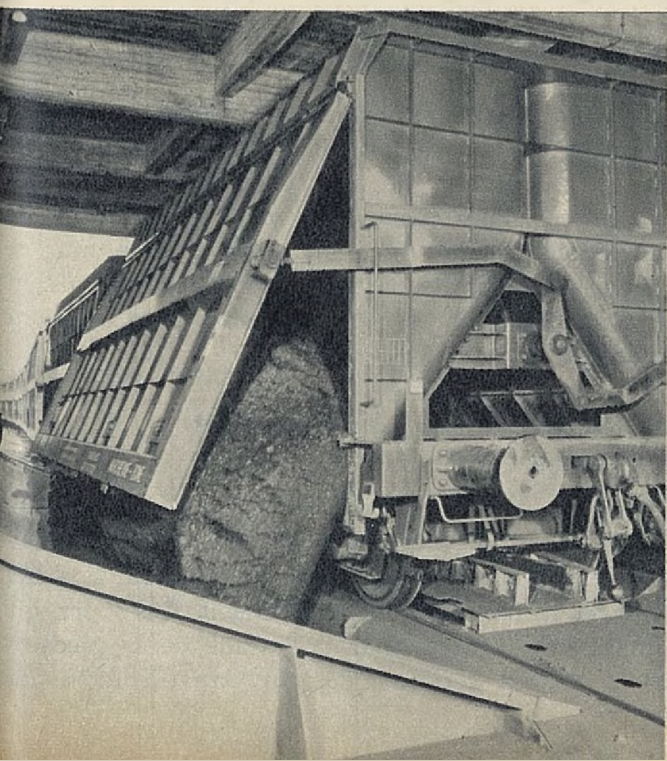
A ZELZATE.

Parce que, dans la zone de Zelzate, il n'est pas possible d'élargir le canal actuel, on creuse un nouveau lit rectiligne plus à l'ouest. En conséquence, la petite gare de Zelzate, qui se trouve sur la rive gauche de l'ancien tracé, sera transférée vers l'ouest, sur la rive gauche du nouveau tracé.

Notons enfin qu'à la suite de la construction d'un tunnel sous le canal, destiné au trafic routier entre Anvers et la côte, la ligne principale Gand-Terneuzen a dû être déviée provisoirement pour contourner les travaux de creusement du percuis de ce tunnel.

O. DEBAIZE,
ingénieur en chef, adjt.

Le déchargement automatique des trémies à la centrale électrique.



Nos inoubliables « VAPEUR »



Photo J. Warnotte.

On sait que le « Prix du Directeur général de la S.N.C.B. » a été décerné, en 1965, à Phil Dambly pour son essai **Nos Inoubliables « Vapeur »**. Il s'agit d'une rétrospective qui offre un grand intérêt historique. Le texte est illustré par des dessins, des tableaux et plus de deux cents photos, dont plusieurs sont rarissimes.

L'œuvre est attendue non seulement par les « vapo-ristes » mais encore par tous ceux qui se sont passionnés pour nos « machines ». Aux uns comme aux autres, nous sommes heureux d'annoncer que nous en commencerons la publication en feuilleton dans notre prochain numéro. Par après, la totalité du texte et des illustrations sera éditée en brochure et vendue à un prix modique. Les amateurs ne devront donc pas couper des pages de la revue ni nous écrire pour obtenir des exemplaires supplémentaires. Nous annoncerons en temps opportun comment il y aura lieu de se procurer la brochure.

Nous remercions déjà tous ceux qui, entre-temps, nous feront part de leurs remarques de façon que l'édition définitive de l'œuvre puisse être parfaitement mise au point.