

y obligent, à de faibles rayons. Ici, le résultat est d'autant plus remarquable qu'il a pu être atteint à l'aide de courbes dont les rayons ne descendent pas au-dessous de 125 mètres.

Cette utilisation intensive des 60 hectares disponibles a permis de donner un développement considérable aux voies de formation et de classement, qui mesurent au total 10.000 mètres, ainsi qu'aux voies réservées au débord public dont la longueur utile atteint 8.000 mètres, soit la place de près de 1.000 wagons simultanément en chantier. Les voies du groupe de l'entrepôt public ont à elles seules un développement de près de 3.000 mètres, les voies sous halles un développement de 2.000 mètres, celles qui desservent les terrains mis à la disposition du commerce, une longueur utile d'environ 1.000 mètres.

(b) **Plans des gares de Gand.** — Le Chemin de fer de l'État Belge a également exposé les plans de 3 gares de Gand et de sa banlieue. Ces plans sont ceux des gares de Gand-St-Pierre, de Meirelbeke, et de la gare maritime (Fig. 1, 2, 3, Planche XI).

Les modifications et extensions considérables à apporter à la gare de Gand St-Pierre dues également à l'inspiration de M. de Rudders, Administrateur des chemins de fer de l'État Belge, et exécutées sous sa direction, sont la conséquence de la création d'une nouvelle ligne directe de Bruxelles-Midi à Gand qui sera spécialement affectée aux trains rapides de ou pour Ostende.

Déjà actuellement, la plus grande partie des trains directs et express évitent le rebroussement dans la gare centrale de Gand-Sud, et font arrêt à la gare de Gand-St-Pierre qui dessert également la ville.

D'ailleurs, la ville tend à s'étendre de ce côté, l'Administration s'est préoccupée d'aménager cette gare de manière à y permettre l'échange des voyageurs amenés par les différentes lignes.

Les installations de la gare de Gand-St-Pierre (Pl. XI, Fig. 3) comprendront 10 voies à quai et deux voies de passage direct pour les trains d'Ostende qui ne font pas arrêt à Gand.

La nouvelle gare comporte, en outre, en dehors des remisages pour le matériel à voyageurs et les locomotives, un groupe de voies permettant la reconnaissance et la répartition des wagons destinés au service local des marchandises; une voie de tiroir relie ce groupe à l'ensemble des cours et halles de déchargement.

L'importance toujours croissante du trafic des marchandises à la gare de Meirelbeke située au sud-ouest de la ville sur la ligne actuelle de Bruxelles à Gand, a nécessité la transformation complète des installations existantes.

Cette gare (Planche XI, Fig. 1) est composée d'un premier groupe destiné à l'escale des trains de marchandises, soit pour l'attente en vue du triage, soit pour la mise au départ après formation.

Des groupes orientés vers les deux extrémités de la gare permettent la décomposition par directions et par stations, chacun de leur côté les divers chantiers sont donc doubles.

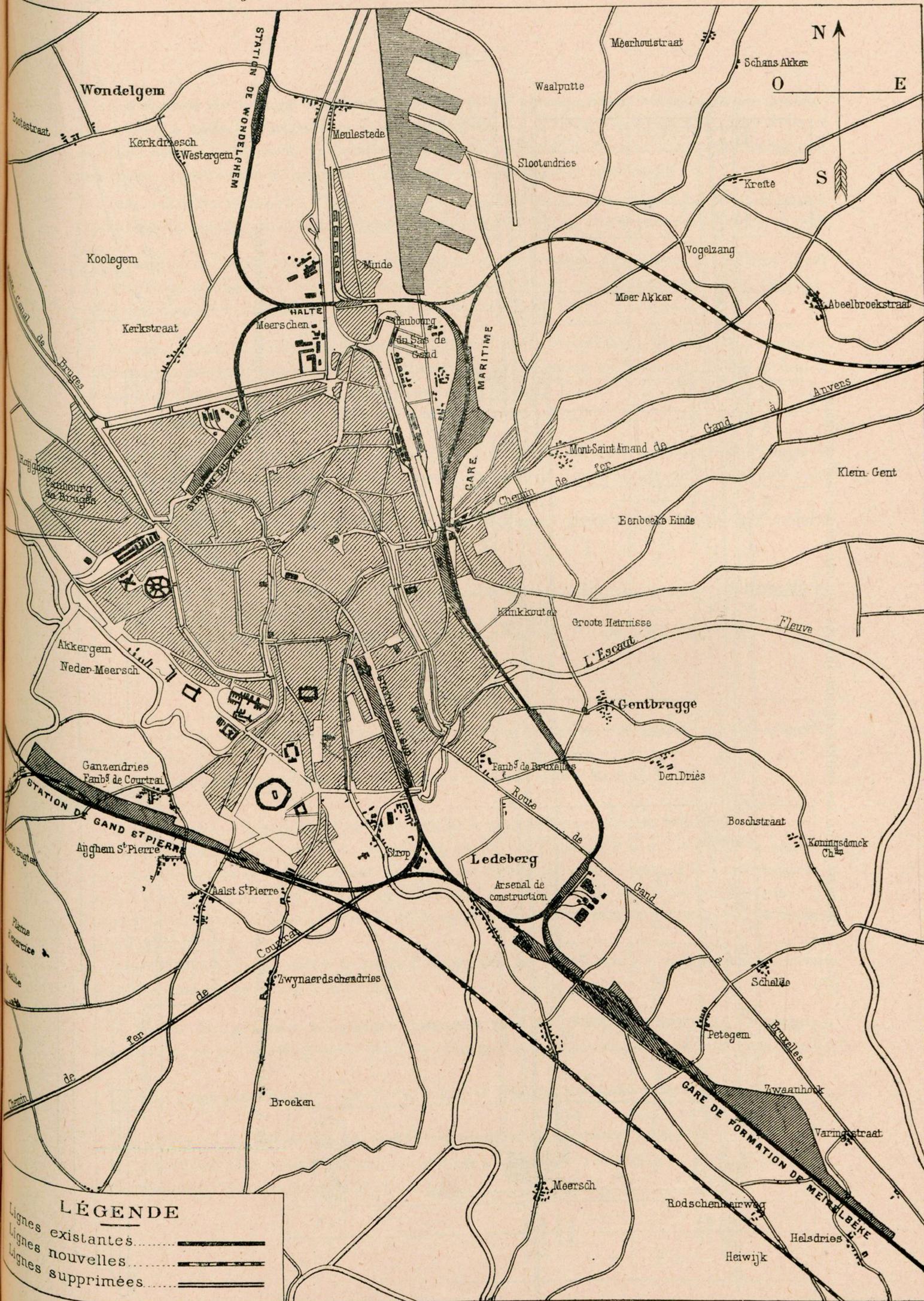
D'importantes installations sont d'ailleurs réservées pour les locomotives des trains de marchandises.

La gare maritime (Pl. XI, Fig. 2), créée à proximité de la station de Gand-Ecloo, dessert les quais des bassins nouvellement établis et destinés à remplacer les emplacements restreints qui bordaient le grand bassin et l'avant-port dont l'importance diminuera sans doute au fur et à mesure de l'utilisation des nouvelles installations évidemment beaucoup plus commodes.

Elle comporte également d'importants faisceaux de voies de classement qui permettent d'acheminer une partie du trafic sans encombrer la nouvelle gare de formation de Meirelbeke.

Cette gare est d'ailleurs conçue de telle manière que les relations entre la gare et le port puissent avoir lieu sans couper à niveau les voies principales.

Fig. 3. — CARTE D'ENSEMBLE DE LA VILLE ET DES GARES DE GAND.



L. Couvreur

Fig. 4. — CROCHETS DE CALAGE SYSTEME BUSSING ADAPTÉS A UN CHANGEMENT DE VOIE SIMPLE.

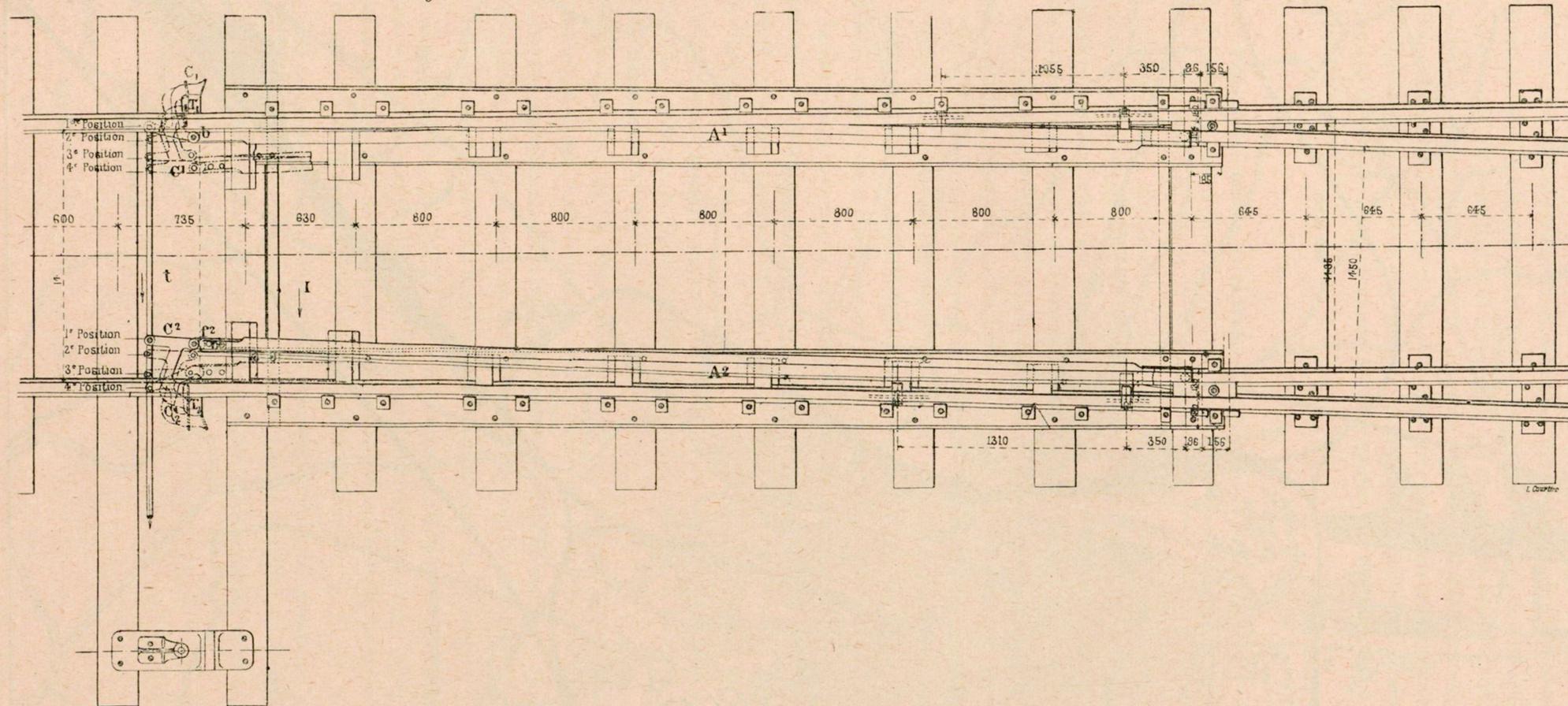


Fig. 5. — ATTACHE DE L'AIGUILLE.

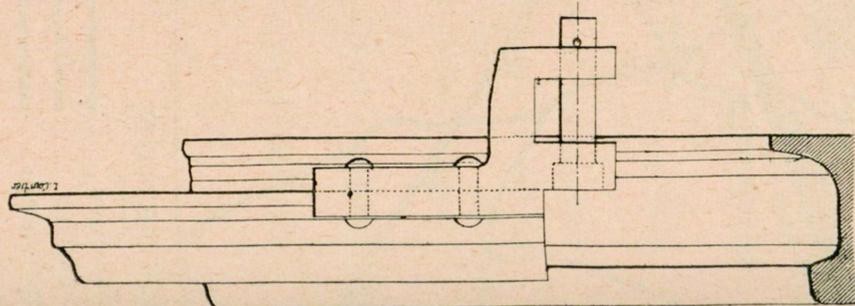


Fig. 6. — ATTACHE DE LA TRINGLE DE CONNEXION.

