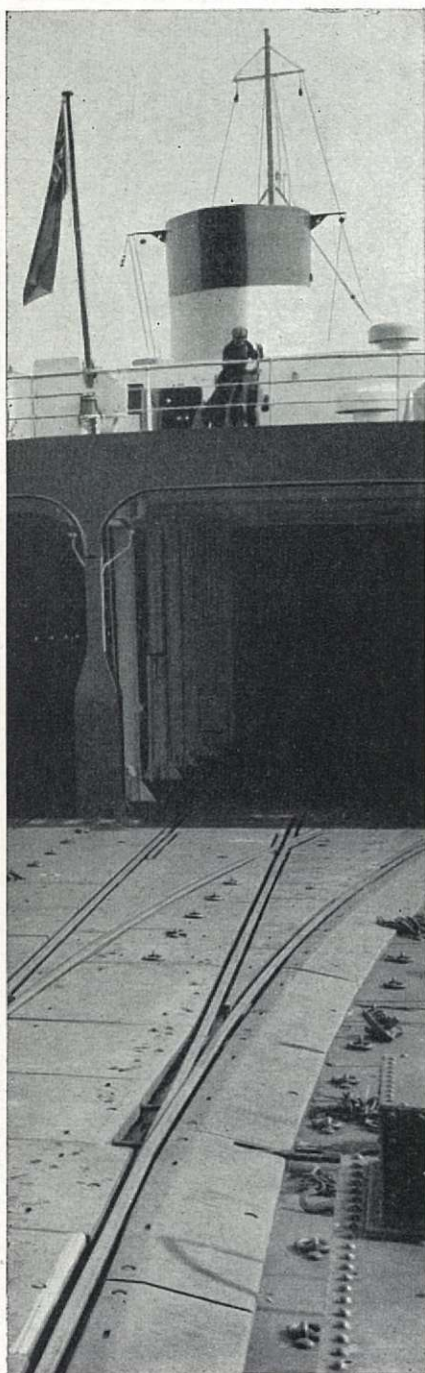


LES FERRY- BOATS ZEEBRUGGE- HARWICH

par M. WEBER
Administrateur délégué



Un ferry-boat permet aux wagons de chemin de fer d'effectuer un parcours maritime, sans exiger le transbordement des marchandises.

Ce n'est qu'après la première guerre mondiale que les chemins de fer continentaux et britannique se relièrent par une ligne de ferry-boat ouverte au trafic commercial.

Grâce à l'initiative belge se réalise en 1923 le premier lien entre Zeebrugge et Harwich, petit port situé à environ 100 km de Londres au nord de l'embouchure de la Tamise.

Ce n'est que plus tard, en 1932, qu'une seconde ligne du même genre relia la France (Dunkerque) à l'Angleterre (Douvres).

* * *

Le but essentiel poursuivi par une ligne de ferry-boat est d'éviter les transbordements de marchandises, dans des transports terrestres interrompus par un parcours maritime. L'avantage ainsi offert à l'expéditeur de marchandises est, pour beaucoup d'entre elles, considérable et se fait sentir sous deux aspects :

— *La réduction des avaries aux marchandises.*

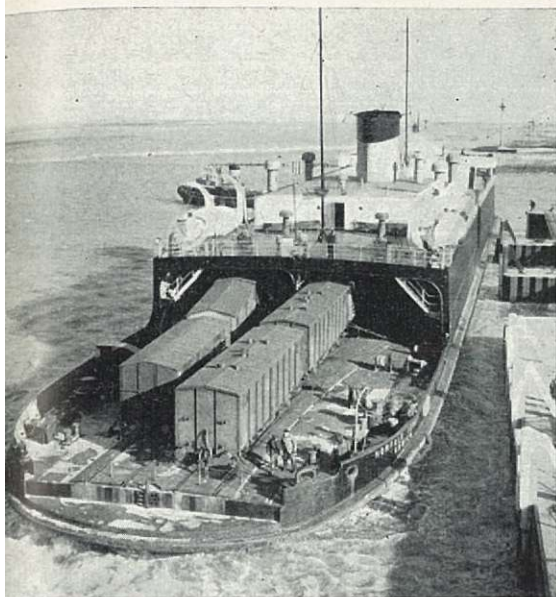
Les transbordements, quels qu'ils soient, exposent les marchandises à des avaries. Ce

danger est spécialement grand lorsqu'il s'agit de transbordement dans des ports maritimes.

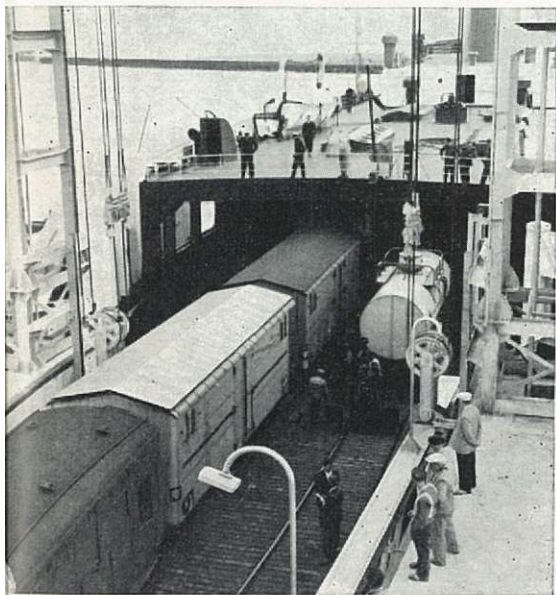
— *La diminution sensible des frais d'emballage.*

Nul n'ignore le coût élevé des emballages que nécessitent les transports maritimes. Le transport par wagons de chemins de fer, sans transbordement, permet de réduire considérablement, voire de supprimer parfois totalement l'emballage.

Les avantages offerts par une ligne de ferry-boats sont particulièrement appréciables pour des produits manufacturés ou les machines industrielles. Les tarifs sont simples, s'appliquent au transport de bout en bout et évitent les surprises désagréables et souvent tardives qui attendent les expéditeurs lorsque leur parviennent les factures de frais portuaires ou autres. L'expéditeur n'a en face de lui qu'un seul interlocuteur responsable : le chemin de fer auquel il a confié sa marchandise. La ligne Zeebrugge-Harwich ne limite pas son activité aux échanges entre la Grande-Bretagne et la Belgique, mais elle draine un trafic en transit par notre pays, en provenance ou à destination de nombreux pays continentaux, lequel constitue plus des trois quarts du trafic de la ligne. Il n'est pas sans intérêt, par

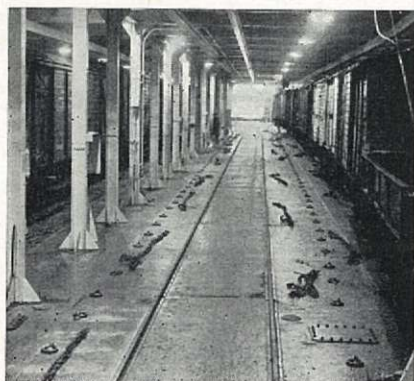


Le ferry-boat accostant à Zeebrugge.



Les wagons entrent dans le bateau par la rampe réglable.

Le „train-deck” du ferry-boat.



exemple, de savoir que c'est en particulier par cette voie que la Grande-Bretagne s'approvisionne en produits périssables tels que fruits et légumes d'Italie et viande fraîche de Yougoslavie, produits transportés en wagons isothermes.

* * *

Une des conditions à réaliser pour rendre attrayant un service de ce genre, est de pouvoir offrir au client un transport maritime régulier et fréquent. Les horaires ferroviaires sont basés sur une fréquence journalière et le service de ferry-boat pour s'intégrer dans ces horaires doit pouvoir offrir au moins un départ journalier.

L'ampleur actuelle du trafic a permis à la ligne Zeebrugge-Harwich, non seulement d'offrir un départ journalier, dimanches et jours fériés compris, mais même d'offrir deux départs par jour pendant la plus grande partie de l'année, voire trois départs en cas d'afflux exceptionnel. Aucune ligne réservée aux transports de marchandises ne peut offrir à sa clientèle une fréquence de ce genre.

La traversée dure six heures et demie. Les trois navires en service sont des plus modernes et furent construits après la guerre. Il est peut-être intéressant de signaler que ces navires permettent le passage à douze voyageurs dans des conditions normales de confort, lesquels peuvent être accompagnés de leur voiture automobile qui accède au bateau et le quitte par ses propres moyens sans usage d'une grue.

C'est une voie peu connue, qui peut être très utile en été, lors de l'encombrement général. Tous les renseignements relatifs au transport de passagers et de voitures peuvent s'obtenir soit à la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, à Bruxelles soit aux „Ferry-Boats” à Zeebrugge.

Quant à l'expéditeur de mar-

chandises il peut s'adresser aux mêmes adresses ou à n'importe quelle gare des chemins de fer. Il arrive parfois que des clients, non raccordés au rail, veulent expédier ou recevoir leurs marchandises sans aucun transbordement, les marchandises étant chargées ou déchargées dans leur usine, magasin ou atelier.

La Société Belgo-Anglaise leur offre cette possibilité en mettant à leur disposition des semi-remorques routières, dont la traction sur route est assurée, sans transbordement des marchandises jusqu'en Grande-Bretagne. Ces remorques routières prennent place à bord de navires spécialement construits pour le transport d'automobiles et de camions et qui relie Anvers à Tilbury, à proximité de Londres.

Fourniture des wagons.

Le parc de matériel des chemins de fer belges adapté au trafic par ferry-boat vers l'Angleterre, comprend des wagons ordinaires fermés et plats ainsi que des wagons-tombereaux et des wagons réfrigérants. Ces derniers sont du type à 2 bacs à glace.

Sur demande, les British Railways peuvent fournir pour le transport de machines et de pièces lourdes, des wagons plats de grand tonnage (jusqu'à 125 t).

Les wagons sont demandés par les expéditeurs directement au Bureau répartiteur des wagons ferry-boats, rue de Louvain, 21 à Bruxelles - téléphone 13.18.70, extension 3102).

Adresse de la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats (B.A.F.) à Bruxelles: 21, rue de Louvain (téléphone 12.15.14 et 12.55.13 - adresse télégraphique: Ferryboat-Bruxelles);

à Zeebrugge: téléphone 540.21 et 542.55 - adresse télégraphique: Ferry-boat Zeebrugge - Telex 010-20.

Arbre de transmission de 97 t transporté sur wagon surbaissé de Newcastle à Paris.

Taxation des transports.

L'expédition se fait, au choix de l'expéditeur, avec une lettre de voiture internationale (C.I.M.) ou une lettre de voiture intérieure belge établie jusqu'à Zeebrugge (avec réinscription de l'envoi dans cette gare pour les trajets maritime et britannique par les soins de la B.A.F.).

Les tarifs normaux belges sont appliqués jusqu'à Zeebrugge.

La B.A.F. se tient à la disposition de la clientèle pour la documenter sur le montant des frais afférents au trajet maritime et au trajet ferroviaire britannique.

Transports vers l'Angleterre en wagons ordinaires.

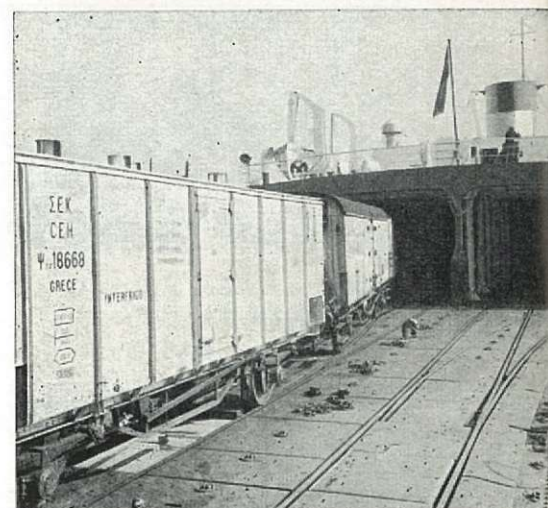
A défaut de wagons ferry-boats, les transports peuvent être effectués dans des wagons continentaux.

Dans ce cas, la marchandise est transbordée d'office à Zeebrugge dans des wagons ferry-boats par les soins de la B.A.F. et les frais de transbordement sont mis à charge de l'expéditeur ou du destinataire suivant le mode d'affranchissement.

Il peut être fait usage, même dans ce cas, d'une lettre de voiture directe jusqu'à destination en Grande Bretagne.

Ce service conserve la moitié des avantages du transport par ferry-boat, en ce sens qu'il permet d'épargner les frais et inconvénients d'un des deux transbordements indispensables en cas de transport maritime par navires ordinaires.

L'embarquement d'un wagon isotherme des chemins de fer helléniques transportant des raisins frais provenant de Crète et de la région de Salonique.



Wagons «FERRY-BOATS» de la S.N.C.B.

Numéros de série	Type (¹)	Effectif au 1er oct. 1962	Charge limite en Belgique (t)	Caisse (²)	Portes			Dimensions intérieures			Caractéristiques spéciales et observations (³)
					latérales		frontales	longueur (m)	largeur (m)	hauteur (m)	
					nom- bre	ouver- ture (m)					
1.050.000 - 1.050.099	tombereau	46	21	bois	2	1,31	—	7,55	2,21	1,56	
1.053.500 - 1.053.999	couvert	343	21	bois	2	1,50	—	7,59	2,24	2,00/2,25	10 vasistas, certains wagons sont munis de portes frontales de 2,16 m d'ouver- ture
1.054.500 - 1.054.999											
1.053.000 - 1.053.499	couvert	271	15,5	bois	2	1,50	—	7,31	2,24	2,00/2,25	10 vasistas, certains wagons sont munis de portes frontales de 2,16 m d'ouver- ture
1.054.000 - 1.054.499											
1.052.000 - 1.052.099	couvert	3	17,5	bois	2	4,10	—	10,73	2,142	2,13/2,450	4 vasistas
1.052.300 - 1.052.499	couvert	25	21	bois	2	1,80	2	11,38	2,27	1,91/2,07	10 vasistas, portes frontales de 2,21 m d'ouverture, grande capacité: 53 m ³
1.052.100 - 1.052.299	couvert	50	21	bois	2	1,95	—	11,27	2,27	1,91/2,07	10 vasistas, grande capacité: 51,25 m ³
1.052.500 - 1.052.699	couvert	25	21	bois	2	3,60	—	11,27	2,27	1,91/2,07	10 vasistas, portes latérales de grande largeur, grande ca- pacité: 51,25 m ³
1.052.700 - 1.052.799	couvert	100	25,2	bois	2	2,50	—	12,70	2,22	1,91/2,48	8 vasistas, grande capacité: 66,2 m ³
1.056.100 - 1.056.199	plat	43	15,5	bois	—	—	—	8,98	2,20	0,305	12 ranchers, hausset- tes rabattantes
1.056.200 - 1.056.499	plat	65	21	bois	—	—	—	12,20	2,30	0,415	12 ranchers, hausset- tes rabattantes

Remarques: (¹) Tous ces wagons sont à gabarit anglais;

(²) Le plancher de ces wagons est en bois.

(³) La fourniture de ces wagons pour un jour et une heure déterminés n'est pas garantie.