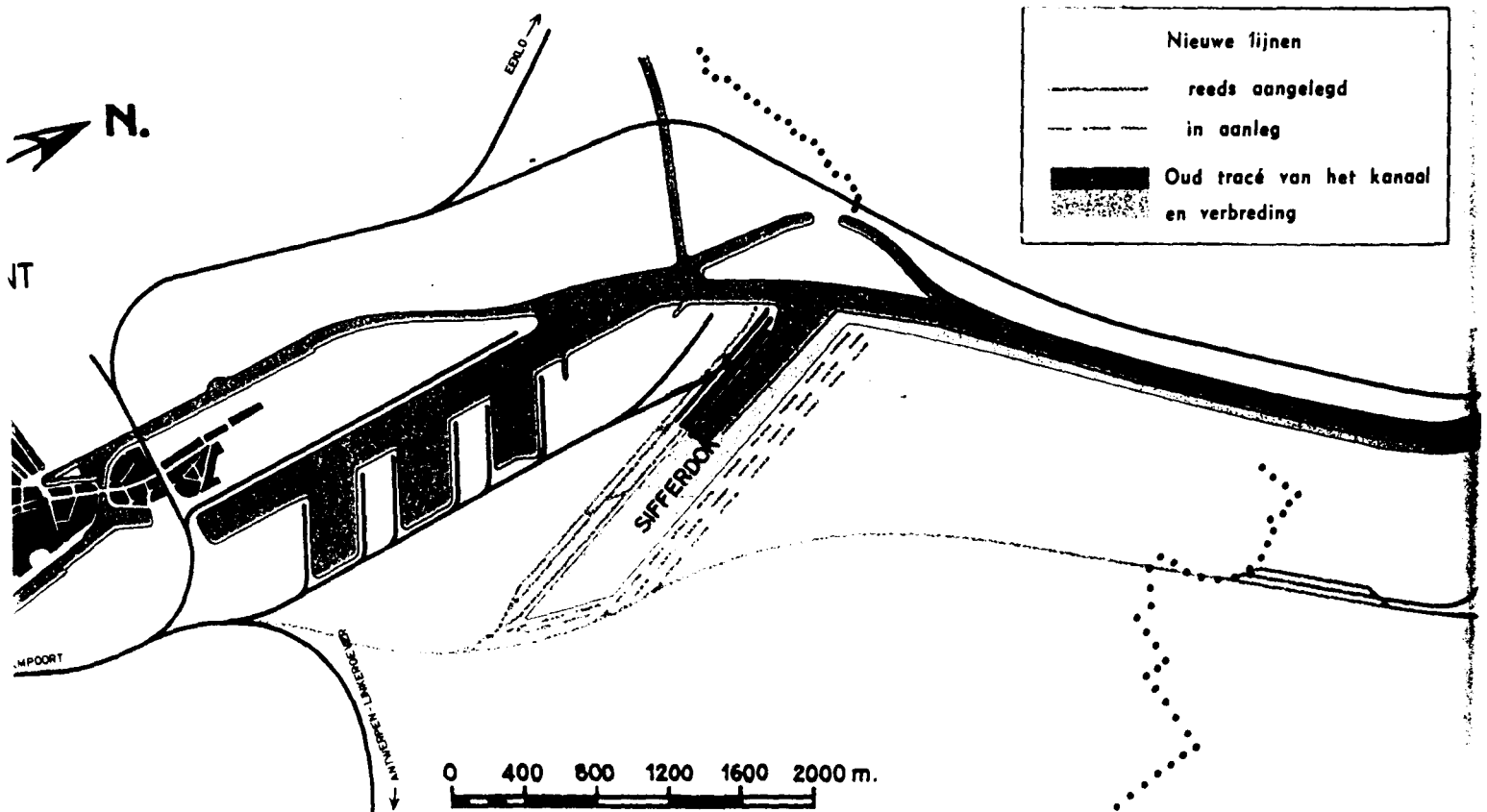
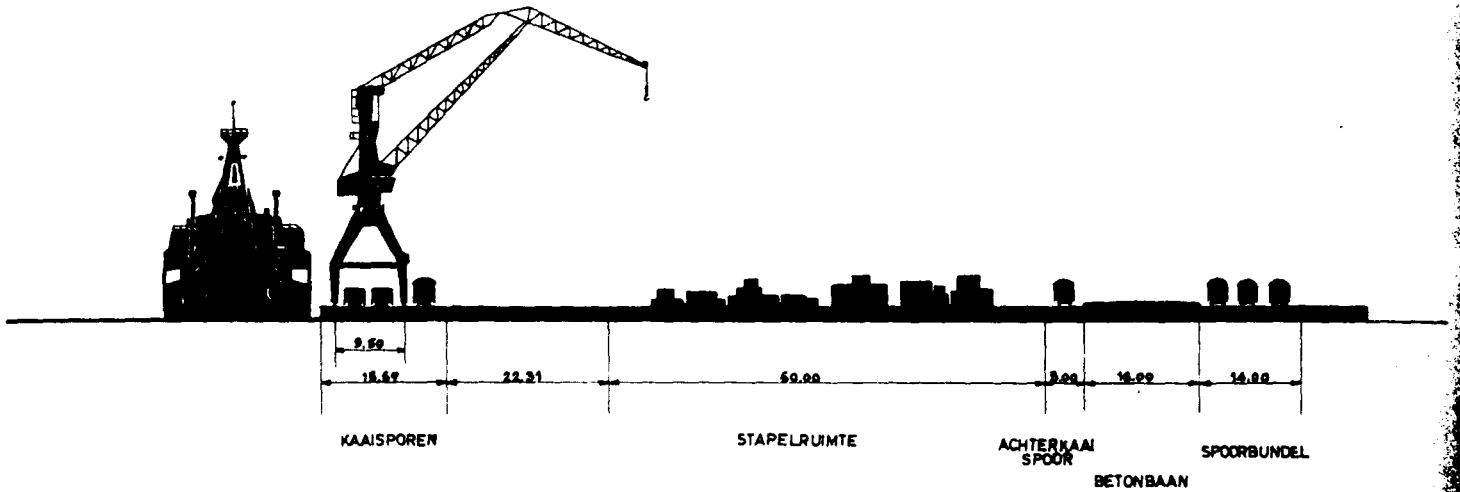


# EN DE UITBREIDING



# AN DE

## EEN NATIONALE AANGELEGENHEID.

Als invoer- en uitvoerland geniet België het voordeel te kunnen beschikken over nationale zeehavens, waarvan Antwerpen, Gent en Brugge de belangrijkste zijn. Dank zij deze havens, kan ons land rechtstreeks in- en uitvoeren en kan het, bovendien, rekenen op een belangrijk transitovervoer dat heel de gemeenschap en de vervoerders in het bijzonder ten goede komt.

Die drie grote havens zijn in volle uitbreiding en reusachtige werken worden ondernomen opdat er meer schepen met een grote tonnenmaat kunnen aanleggen. Alle spoormannen zullen begrijpen dat het voor het spoor van het grootste belang is die drievoudige ontwikkeling van dichtbij te volgen en zich aan die evolutie aan te passen opdat het zijn deel krijgt in het bijkomend vervoer dat een belangrijker zeeverkeer met zich zal brengen.

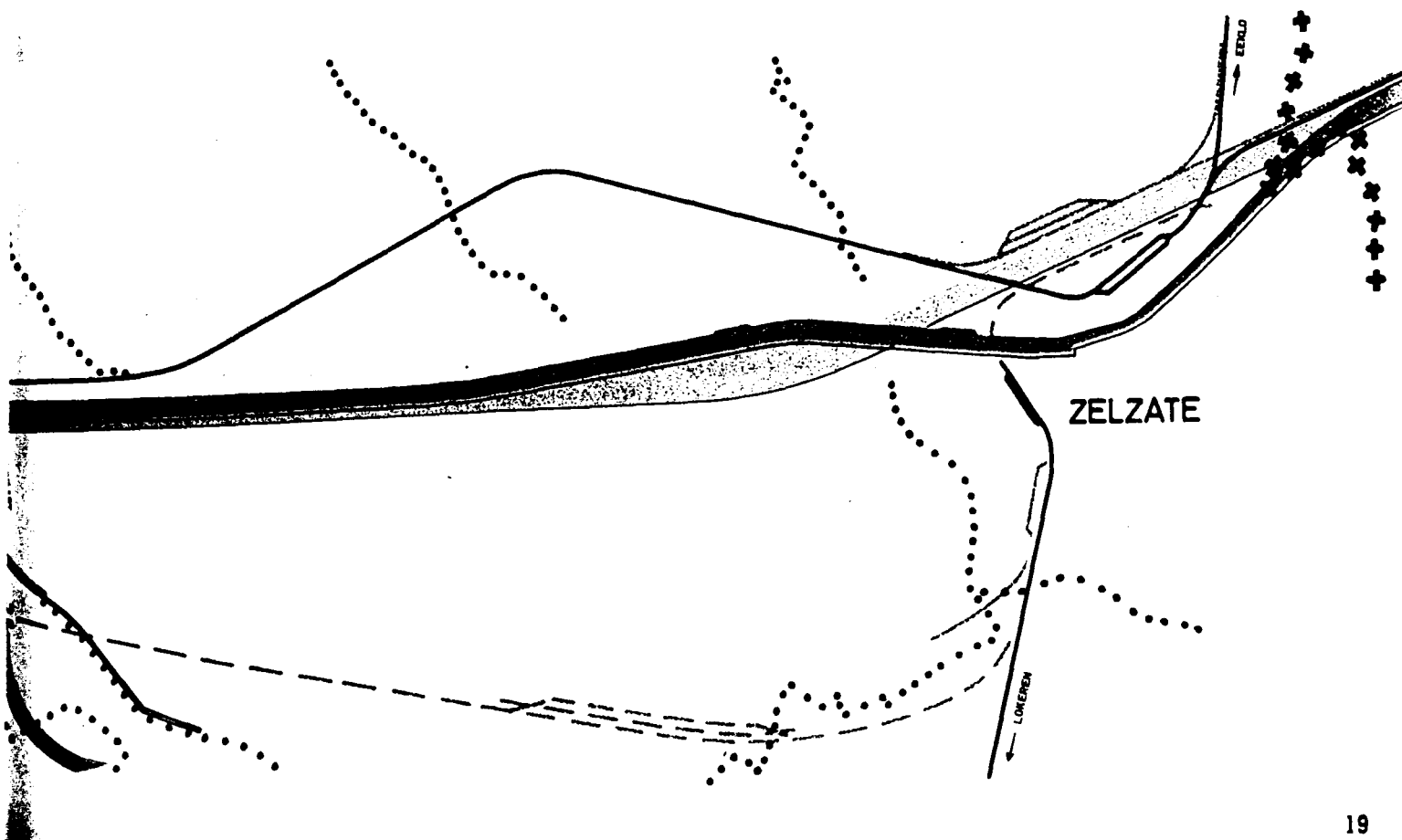
Wij zullen het later hebben over uitbreidingen die er op spoorweggebied aan de gang zijn te Ant-

werpen en Brugge : vandaag zullen wij hier alleen maar een idee geven van de voornaamste werken waarvan de uitvoering tussen Gent en Zelzate berust bij de dienst van de Baan.

Die werken worden over drie zones verdeeld : de nieuwe havenzone grenzend aan de oude kaaien, de industriezone die zich op de rechteroever van het kanaal Gent - Terneuzen ontwikkelt en de zone van Zelzate.

## HET SIFFERDOK.

Naast de oude havendokken, wordt een nieuw dok gebouwd met een breedte van 300 m en een lengte van 2.400 m, dat in open verbinding zal staan met het zeekanaal Gent - Terneuzen en dat, zoals het kanaal, een waterhoogte van 12,50/13,50 m zal hebben. Dit dok, dat schepen van 50.000 t zal kunnen ontvangen, zal, inzake spoorwegen, op dezelfde manier uitgerust worden als de nieuwe dokken van de haven van Antwerpen, d.w.z. dat het zal beschikken over :





De spoorwegbrug over het nieuwe tracé van de Moervaart.

- drie kaaisporen, voor de rechtstreekse overlading van schip op wagen en omgekeerd ;
- een achterkaaispoor, voor de overladingen van de opslagruimten op de wagens en omgekeerd ;
- sporenbundels voor de bediening van de achterkaai, verbonden met het nieuwe industriespoor en met het vormingsstation Gent - Zeehaven.

### HET NIEUWE INDUSTRIESPOOR

#### OP DE RECHTEROEVER.

Terwijl het zeekanaal Gent - Zelzate - Terneuzen over heel zijn lengte (33 km) breder en dieper gemaakt wordt, komt een nieuwe industriezone tot ontwikkeling vanaf de haven en op de rechteroever van het kanaal. Zij omvat onder meer een reuzen-

silos, waarin 400.000 t graan opgeslagen en geconditioneerd kan worden (wat ongeveer met onze volledige nationale opbrengst overeenstemt), een krachtige elektrische centrale, fabrieken van chemische producten van plasticen stoffen en van autoassemblage, evenals het nieuwe staalcomplex van Zelzate.

Voor de bediening, door de spoorweg, van dit omvangrijk geheel, wordt er thans op de rechteroever, tussen Gent - Zeehaven en Zelzate, een industriespoor aangelegd. Op dit ogenblik is het reeds half voltooid.

Nu reeds wordt de elektrische centrale via dit industriespoor in kolen bevoorrad. De treinen zijn samengesteld uit zelflossende tremelwagens van 40 t ; ze zijn voorzien van een automatisch lossysteem (1.000 t per uur).

Onlangs kwam de spoorwegbrug over het nieuwe tracé van de Moervaart klaar, zodat thans de aanleg van de spoorlijn op de rechteroever van het kanaal voltooid zal kunnen worden.

In afwachting van de voltooiing van die werken wordt het staalcomplex te Zelzate bediend door een spoornet dat via Moerbeke met Lokeren verbonden is.

### TE ZELZATE.

Daar het in de zone van Zelzate niet mogelijk is het huidige kanaal te verbreden, wordt er, meer westwaarts, een nieuw, rechtlijnig tracé gegraven. Het station Zelzate, dat op de linkeroever van het oude tracé ligt, zal dientengevolge in westelijke richting, op de linkeroever van het nieuwe tracé, worden overgebracht.

Laten wij tenslotte nog vermelden dat ingevolge het bouwen van een tunnel, ten behoeve van het wegverkeer tussen Antwerpen en de zee kust, de hoofdlijn Gent-Terneuzen voorlopig diende te worden omgelegd om de graafwerken van de bouwput van die tunnel uit de weg te gaan.

O. DEBAIZE,  
hoofdingenieur, adjunct.

De automatische lossing van de tremelwagens  
in de elektrische centrale.

