

venablement entretoisés et contreventés, portant les consoles et les entretoises des trottoirs.

Le tablier aura 56^m.80 de longueur et 10^m.16 de largeur, dont 5^m.58 pour la voie routière et 4^m.58 pour le railway. Le pivot, qui occupera le milieu de la longueur du tablier, sera placé de manière à réaliser aussi l'équilibre transversal, ce qui fait qu'il ne correspondra pas au milieu de la largeur du tablier et que la largeur libre des deux passes marinières sera différente; cette largeur sera de 12^m.50 pour l'une des passes et de 11^m.40 pour l'autre.

Démolition du pont actuel. — En vue de ne pas interrompre la circulation sur le railway et sur la chaussée de Termonde vers Lokeren et Saint-Nicolas, la démolition du pont actuel ne pourra être entamée que lorsque les communications entre les deux rives du fleuve auront été assurées par le nouveau pont.

Ouvrages accessoires. — Le raccordement de la culée de la rive gauche du nouveau pont avec la nouvelle rive gauche du fleuve se fera, en amont et en aval, sur un développement de 50 mètres, au moyen de perrés maçonnés établis suivant une surface gauche présentant, à son extrémité, une inclinaison de 8/4. Ces perrés seront fondés sur une aire de béton, protégée par une file de pilots et de palplanches.

En aval du pont, le perré dont il vient d'être question sera continué, suivant l'inclinaison de 8/4, sur une longueur de 50 mètres, de façon à pouvoir être utilisé pour le transbordement du bois.

L'entreprise actuellement en cours, comporte, en outre, l'exécution d'autres ouvrages, tels que les travaux de terrassements nécessaires à l'élargissement et à l'approfondissement du fleuve en amont et en aval du nouveau pont, l'installation d'une voie ferrée raccordant la nouvelle rive gauche en aval du nouveau pont avec les voies principales du railway de Termonde à Lokeren et Saint-Nicolas, la construction de deux bâtiments, devant servir, l'un au logement d'un garde-rivière et d'un portier militaire, l'autre d'habitation aux pontiers du chemin de fer de l'État, la construction d'égouts, etc.

L'entreprise de ces travaux a été adjugée au sieur Goossens, Englebert, entrepreneur à Schaerbeek, moyennant la somme de 948,250 francs.

Il restera ensuite, pour compléter ces travaux, à construire, le long de la rive droite de l'Escaut, en amont comme en aval du nouveau pont, des murs de quai permettant l'accostage immédiat des bateaux et, sur une certaine longueur, celui des navires de mer.

LES
TRAVAUX DE DRAGAGE
EN COURS D'EXÉCUTION

DANS

L'ESCAUT MARITIME, EN AVAL D'ANVERS

PLANCHE XXXIX.

Passe de Melsele et de Krankeloon. — Dans la notice sur les travaux de dragage en cours d'exécution dans l'Escaut maritime, à Melsele, insérée au 4^e fascicule, août 1896, des *Annales des Travaux publics*, figurent, planche XXVIII, d'une part, la situation antérieure aux travaux, d'autre part, la situation réalisée à la fin de 1895, laquelle s'est maintenue durant l'hiver 1895-1896. La sonde accusait alors, sur le seuil du Krankeloon, une profondeur minimum de 4^m.50 à marée basse.

Les dragages ont été poursuivis, tant sur le seuil précité que dans les passes de Melsele et de Krankeloon, au point que vers la fin de l'été de 1896, on sondait une passe de 6 mètres de mouillage à basse mer, profondeur à laquelle avait été limité jusqu'alors le travail des dragues.

Vers cette époque on avait constaté un relèvement du fond de la passe de Fort Philippe, un steamer s'était même échoué sur le seuil de cette passe. Ces circonstances amenèrent la navigation à réclamer la pratique régulière de la nouvelle passe de Krankeloon, laquelle fut balisée le 10 octobre 1896.

La figure 1 de la planche XXXIX, annexée à la présente note, se rapporte à la situation des passes à la date prémentionnée.

Les sondages auxquels il est procédé périodiquement, ont prouvé qu'à mesure qu'on fait reculer la rive gauche, à mesure aussi les profondeurs diminuent le long de la rive opposée, qui tend à être abandonnée par les courants de jusant. On a constaté que cet effet, qui était du reste prévu, est sensible et se manifeste surtout dans le schaar de flot dit

« Schaar de la Pipe de Tabac », existant le long de la rive droite, à la hauteur du fanal du Draaiende Sluis, jusqu'à la passe de jusan traversant la rivière, passe qui s'atterrit également et qui doit être déplacée le long de la rive de Melsele. Le moment a été jugé favorable pour déverser, dans le Schaar prémentionné, une partie des produits de dragage.

Depuis octobre 1896, on procède à l'amélioration, par voie de dragage, de la passe de Krankeloon, et à l'approfondissement, à 8 mètres sous marée basse, de la passe déplacée de Melsele.

A la fin de juillet 1897, on avait obtenu le résultat reproduit à la figure 2 de la planche XXXIX. Ce résultat accuse une nouvelle amélioration de la navigation entre la passe du Krankeloon et celle de Melsele. A la susdite date, le volume extrait des passes de Melsele et de Krankeloon atteignait 5,400,000 mètres cubes, et celui déversé dans le fleuve, au Schaar de la Pipe de Tabac, était de 1,140,000 mètres cubes.

Le matériel de dragage décrit dans la notice du 16 mai 1896, est resté constamment le même.

Hauts-fonds près du « Belgische sluis ». La sonde a accusé, de tout temps, un haut-fond entre l'extrémité aval du coude de Kruisschans et l'extrémité amont de la passe de Lillo. D'autre part, des monticules, de mouillage fort réduit, dont l'existence ne s'explique pas, se montrent sur la berge (fig. 3 de la planche).

Des dragages, entrepris depuis septembre 1896, ont permis de reconnaître que le haut-fond et les monticules sont composés, à leur partie supérieure, de rognons de pierre, grès et amas ferrugineux, noyés dans une gangue d'argile; plus bas, à 8 mètres sous marée basse, la drague ramène de l'argile dans laquelle on rencontre des grès en formation.

Ces substances, fort compactes, se laissent difficilement enlever. La drague à succion n'y a pas réussi; les bateaux à godets seuls parviennent à en avoir raison. On comprend, dès lors, que les courants de marée n'aient pu entamer ces dépôts.

Le but qu'on poursuit est de creuser à 8 mètres sous marée basse le seuil figuré au plan par des hachures.

Pour ne pas créer d'entraves à la navigation, on commence le déblai, d'abord, le long de la rive droite. Le 1^{er} août, on avait réalisé la situation de la figure 3, après avoir extrait un volume de 294,000 mètres cubes.

Anvers, le 16 août 1897.

L. VAN GANSBERGHE,
Ingénieur principal des Ponts et Chaussées.

CHRONIQUE

ALLEMAGNE.

Production de l'industrie du fer et de l'acier en Allemagne. — Voici, d'après les chiffres publiés par l'Office impérial de statistique d'Allemagne, quelle a été cette production pendant les années 1886, 1890 et 1895.

	1886	1890	1895
<i>Minerais de fer :</i>			
Production t.	6,051,579	8,046,719	8,456,523
Valeur fr.	51,081,270	51,577,962	41,754,252
<i>Hauts-fourneaux :</i>			
Production t.	5,128,016	4,099,537	4,769,687
Valeur fr.	165,021,241	299,485,950	264,018,469
<i>Produits fabriqués :</i>			
Production t.	5,512,157	4,845,449	6,216,445
Valeur fr.	556,095,970	941,102,945	900,991,869

Les données de ce tableau montrent qu'en l'espace de 10 ans (1886 à 1895) la production des fers et aciers s'est accrue en Allemagne d'environ 75 p. c. Les prix n'ont pas suivi la même marche ascendante. En effet, la valeur de la tonne de produits fabriqués, qui était de fr. 158-34