

1. CRONICĂ

SERVICIUL MARITIM

Al departamentului des Basses Pyrénées, condus de D-l Inginer-Chef Delure și D-l Inginer ordinar Labordère

I. Incă de acum mai bine de 10 ani s'a dat acestui serviciu studiul unei linii de drum de fer de raccordare între cheiul aleelor marine (țermul stîng al Adurului) și linia ferată care merge de la Bordeaux în Spania prin Irun. Noua linie e destinată să formeze portul orașului Bayonne pe umărul stîng al Adurului, să transporte ast-fel mărfuri atrăgând o parte din mișcarea de pe țermul drept. Avant-proiectul e început încă de înainte de 1890 însă cum noua linie face în acelaș timp ca un drum de fer de centură pentru orașul Bayonne a dat loc la numeroase conferințe cu cei interesați:

a). Mai întăiu cu Ministerul de Rezboi, căci noua linie era în afara fortificațiilor orașului Bayonne. Traseurile propuse de Geniu fiind puțin practice în cele din urmă s'a renunțat în parte la modificarea acestui inconvenient.

b). Cu Compania Tramvayului Bayonne Biarritz pe care 'l traversează printr'un passage en dessous

c). Cu Compania drumului de fer de interes local B.Ă.B. (Bayonne, Anglet, Biarritz) pe care 'l traversează printr'un passage la nivel, cam la 600 m. distanță de la gara terminus Bayonne a C-niei B.Ă.B. Pentru a evita acest passage la nivel C-nia B.Ă.B. propusese 2 soluții:

1). Să primească vagoanele noiei linii pe linia sa și apoi să le refuleze în spre cheiul Aleelor marine. La această soluție s'a opus Compania du

Midi cărei s'a cedat noua linie de și construită de Stat.

2). Să evite acest passage prin curbe de 150 m. de diametru ocolind ast-fel gara C-niei B.Ă.B. Inșă această soluție a fost respinsă de Serviciul constructor al noiei linii, mai ales că s'a demonstrat, că passagiul fiind aproape de gară se poate stabili o strictă supraveghere de și trenurile B.Ă.B. pleacă din gara Bayonne aproape la fie-care demioră, trenurile noiei linii fiind de marfă pot aștepta până când passagiul e liber.

In fine ast-fel cum e aprobată construcția noiei linii s'a dat în întreprindere încă din 1899 și trebuia să fie gata la finele acestui an. Dar construcția acestei linii necesita 2 subterane; unul de 300 m. lângă Arenele Bayonnesse, care e terminat, cel-l-alt de 800 m. a cărei construcție presintă numeroase dificultăți. Terenul fiind argilos impropriu construcției tunelului aș fost obligați să construească o parte à ciel découvert, căci nu se găsea la o mare profunđiune de la nivelul solului. De asemenea un accident producându-se la cintre a dat naștere la expertize. Din toate acestea rezultă, că le va fi imposibil întreprinzătorilor de a remite lucrarea gata la finele lui Decembrie, tunelul de 800 m. ne fiind gata de cât pe o distanță de 300 m. Ca materiale de construcție se întrebuița un granit cam roșatec pentru capetele tunelului și o gresie albăstrue, care

fiind mai gelivă se întrebuița în interior; carierile erau în apropiere.

Terrassamentele în parte sunt făcute însă nu cred ca linia să pótă fi dată circulației mai înainte de un an minimum.

Tot aici pot menționa linia de la Negresse la Biarritz. Linia Bordeaux Espagne trece pe la stațiunea de la Negresse la 3^{km} de Biarritz, pentru bunul motif, că la construirea acestei linii Biarritz nu era dezvoltat ca astăzi. Însă această mică branșă abia există în stare de Avant-Projet.

II. Ajungând în fine la lucrările proprii ale Serviciului maritim.

Ca lucrare terminată de curând pot cita o formă de radoub în comunicație cu Adurul, ale cărei machinării destul de complete sunt instalate de o casă din Rouen. Ceea ce constituia însă ocupația continuă a Inginerilor acestui Serviciu era întreținerea portului Bayonne, deci navigația pe Adour și prin urmare lucrările «à la barre de l'Adour». În adevăr Oceanul tinde continuă să astupe cu nisip gura Adurului și să nu permită vaselor a intra pe Adour până la Bayonne.

În contra acestui fenomen natural s'a construit unele dighe Nord și alta Sud, prelungind astfel chenalul Adurului destul de mult în Ocean. Însă numeroase reparații sunt de făcut la aceste diguri, cari sunt construite din blocuri artificiale maçonate. Cum cea de Sud este constituită din bolți, actualmente se construiește în dosul său un fel de brise-lames, cari să amortiseze astfel lamele ce intră în Adour până la o distanță destul de mare. Două drage d'între care una construită de curând de o casă Holandesă pentru suma de aproape 500.000 fr., lucrează în continuă la menținerea profundității șenalului.

Tot de acest serviciu ține și portul St Jean de Luz, port demi-circular destul de bine închis prin diga de Socoa și de Artha, însă cea din mijloc a fost dărâmată în partea centrală de Ocean și se repară cu blocuri artificiale construite din zidării. Lucrările însă aici ca și barre de l'Adour merg foarte încet, căci nu se poate lucra de cât în timp de ape joase.

I. Themis Alexandrescu.

Elev în ultimul an al Școalei de Poduri și Șosele din Paris.