Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 46 (1920)

Heft: 10

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

46me année 15 Mai 1920 N° 10

BULLETIN TECHNIQUE DE LA SUISSE ROMANDE

Réd. : Dr H. Demierre, ing. Paraissant tous les 15 jours

ORGANE EN LANGUE FRANÇAISE DE LA SOCIÉTÉ SUISSE DES INGÉNIEURS ET DES ARCHITECTES

SOMMAIRE : *Le projet de la nouvelle gare de triage de Bâle, élaboré par la Direction générale des C. F. F. — Calcul du coup de bélier dans les conduites formées de deux ou trois tronçons de diamètres différents*, par Ed. Carey, ingénieur, à Marseille (suite). — *Le problème du logement et les systèmes de constructions économiques*, par M. F. Gilliard, architecte (suite et fin). — *Concours d'idées pour la reconstruction du Temple national, à La Chaux-de-Fonds. — Deux applications du ciment armé aux usages de guerre. — Société suisse des Ingénieurs et des Architectes. — Carnet des concours.*

Le projet de la nouvelle gare de triage de Bâle, élaboré par la Direction générale des C. F. F.[1]

Jusque vers 1870, les voies de l'ancienne gare « centrale » de Bâle devaient servir aussi à la décomposition des trains de marchandises qui arrivaient et à la formation de ceux qui partaient. Quand, après la guerre franco-allemande, les chemins de fer de l'Alsace-Lorraine eurent passé aux mains de l'administration allemande et que celle-ci eut réussi à faire emprunter plus qu'autrefois ses lignes au trafic des contrées du Rhin inférieur, de la Belgique et de la Hollande à destination de Bâle ou via Bâle, le mouvement local des marchandises et, surtout, leur transit augmentèrent considérablement. Les manœuvres prirent même une telle extension que les anciennes installations ne suffirent plus à assurer un service régulier.

Les chiffres suivants donneront une idée du développement du trafic de la gare de Bâle à cette époque :

	1869	1872
Trafic local	1,353,000 quintaux	1,859,000 quintaux
Trafic en transit	5,582,000 quintaux	9,264,000 quintaux

Comme le chemin de fer de raccordement ouvert en 1873 entre les deux gares de Bâle avait eu pour conséquence de surcharger encore les installations et que l'établissement de la ligne du Jura et de celle du Bötzberg semblait certain, la compagnie du Central suisse se décida à créer une gare spéciale de triage au Wolffeld ; cette dernière fut en effet construite pendant les années 1874 et 1875.

A l'origine, ces voies de triage comprenaient un groupe de 14 voies de 500 à 600 m. de longueur pour la formation et la manœuvre des trains de marchandises, ainsi que 4 voies de manœuvres et 2 groupes de stationnement composés de 12 voies de 300 m. en moyenne. En outre, il fut établi un dépôt de locomotives avec 12 emplacements. Ces installations, qui furent encore agrandies par la suite, ont suffi pendant de longues années.

Mais, peu à peu, l'accroissement du trafic de l'ancienne gare aux voyageurs et aux marchandises finit par amener un état de choses tel, et occasionna notamment, en raison du grand mouvement des trains, de si sérieuses entraves à la circulation sur les routes aux passages à niveau, que le Grand Conseil du canton de Bâle-Ville chargea, en 1890, le Conseil d'Etat d'entrer en pourparlers avec le Central suisse pour la transformation de la gare. Ces négociations aboutirent au programme suivant, consigné au procès-verbal de clôture du 11 février 1893 :

1re *période de construction.* Déplacement de la ligne d'accès des chemins de fer d'Alsace-Lorraine en vue de la supression de nombreux passages à niveau, et établissement d'une gare aux marchandises à St-Jean.

2me *période de construction.* Transfert des installations aux marchandises et des entrepôts sur le Wolffeld avec raccordement à la gare aux manœuvres s'y trouvant.

3me *période de construction.* Transformation et abaissement de la gare aux voyageurs avec modification de l'entrée de la ligne de Delémont et passage supérieur de la St-Jakobstrasse.

4me *période de construction.* Agrandissement de la gare aux manœuvres du Wolffeld.

Lorsque le chemin de fer du Central suisse devint propriété de la Condéfération, les constructions prévues pour la 1re et la 2me période étaient terminées, et les travaux de la transformation de la gare aux voyageurs assez avancés. L'administration des chemins de fer fédéraux eut ensuite à s'occuper de l'achèvement de la dite gare aux voyageurs, ainsi que de l'extension de la gare aux manœuvres prévus pour la 4me période.

La nouvelle gare aux voyageurs put être ouverte à l'exploitation en 1906, mais l'extension de la gare aux manœuvres fut ajournée parce que d'autres constructions étaient encore plus urgentes.

De 1910 à 1914, le trafic a pris un tel développement sur ces voies de manœuvres que, malgré l'utilisation pour de nouvelles voies de tout le terrain appartenant à notre administration et malgré l'installation d'un dos d'âne, l'opération régulière des manœuvres offrit des difficultés toujours plus considérables. Pendant la guerre, le trafic par Bâle avait, il est vrai, tellement diminué que les installations existantes étaient suffisantes, mais il est certain que les conditions créées par le traité de paix donneront à la place de Bâle une nouvelle importance, et que le trafic par chemin de fer augmentera peu à peu dans des proportions considérables. L'extension des voies de manœuvres est par conséquent devenue une nécessité.

La profonde vallée de la Birse, ainsi que le vœu légitime de voir respecter autant que possible la petite église de Saint-Jacques, les bâtiments qui l'environnent et le champ de bataille y attenant, constituaient de sérieux obstacles au prolongement de la gare du Wolffeld, autrement dit à l'installation, dans la direction Est, de faisceaux successifs de voies, avec voies principales de formation. Nos études sur la possibilité d'étendre les voies dans la direction Sud, du côté du Ruchfeld ne donnèrent pas de meilleurs résultats, car, d'une part, on ne disposerait pas de la longueur nécessaire et, de de l'autre, les voies devraient avoir une courbe très prononcée. La solution qui parut la plus avantageuse fut le transfert de la gare aux manœuvres sur le Muttenzerfeld et dans la Hard

[1] Approuvé par le Conseil d'administration des C F F le 29 mars 1920.