Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande

Band: 46 (1920)

Heft: 11

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 29 Mai 1920 N° 11

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.* (suite et fin). — *Concours pour l'étude d'un projet d'hôtel de la Société de Banque suisse, à Lausanne.* — *A propos de la turbine Donat Banki.* — *La traction électrique sur les grands réseaux de chemins de fer.* — *Conférence sur le principe de relativité.* — *Le fer « Armco » et le fer « électrolytique ».* — *Société suisse des Ingénieurs et des Architectes.* — *Quelques mots sur l'activité de la Section neuchâteloise de la S.I.A. pendant le premier trimestre 1920.* — *Carnet des Concours.*

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

(Suite et fin) [1]

Installations pour les manœuvres proprement dites.

Ces installations auront plus de trois kilomètres de longueur. Situées au Nord de la ligne actuelle Bâle-Pratteln. elles s'étendront en partie sur un terrain ouvert où ne s'élèvent que très peu de constructions, et en partie sur l'emplacement de la forêt du Hard. Elles occuperont entre le pont de la route Birsfelden-Muttenz et la lisière Est de la forêt du Hard, près de Pratteln, une superficie de 92 hectares 80 ares dont 52 hectares 50 ares font partie de la forêt. (Voir schéma fig. 3).

A. Installation Sud.

Le *faisceau d'arrivée* de l'installation Sud situé tout près des voies directes et qui recevra les trains de marchandises venant d'Alsace, de l'Etat de Bade et du Jura, ainsi que les trains des gares aux marchandises et des ports de Bâle, comprendra 6 voies de formation et 3 voies de réserve de 590 à 770 m. de longueur utile ; 2 voies de niveau différent passeront sur le dos d'âne se raccordant à ce faisceau ; on emploiera tantôt l'une tantôt l'autre, suivant les conditions atmosphériques et la direction du vent.

Le *faisceau des directions* se composera de 3 parties juxtaposées. La partie moyenne comprendra 30 voies, dont 6 de réserve ne seront établies qu'au fur et à mesure des besoins. Sur ces voies on répartira non seulement d'après les diverses directions, mais encore d'après les sections de lignes et les espèces de trains, dans une très large mesure, les wagons destinés à l'intérieur du pays ou transitant par la Suisse. De cette façon, les grands centres de l'intérieur seront déchargés et il ne sera, par conséquent, pas nécessaire d'y procéder à des extensions de voies ou du moins ces agrandissements seront réduits au minimum. C'est ainsi que les wagons pour Chiasso et au delà seront triés à Bâle de manière à former des trains de marchandises directs Bâle-Chiasso, lesquels n'auront pas de wagons à prendre ou à laisser en route. En outre, un grand nombre de trains de marchandises locaux pourront être formés à Bâle déjà et cela non seulement pour les tronçons partant de Bâle même, mais encore pour Olten-Lucerne, Olten-Aarau-Arth-Goldau, par exemple. On évitera ainsi de nombreux arrêts inutiles des trains de marchandises et l'on accélérera sensiblement la circulation des wagons, c'est-à-dire le transport des marchandises. Faisons remarquer en passant que les wagons destinés à la Suisse ne sont pas triés à la nouvelle gare badoise, mais simplement visités par les employés de la douane suisse, et expédiés sans autre manutention aux chemins de fer fédéraux.

La deuxième partie du faisceau de directions, celle de gauche, est réservée au trafic dit de rebroussement ; elle servira donc aux wagons venant de l'Ouest (du Jura, par exemple), à destination d'une autre ligne de l'Ouest (l'Alsace, par exemple) et qui doivent être amenés par le chemin le plus court dans la partie Nord de l'installation de triage Est-Ouest. De plus le faisceau de rebroussement comprendra quelques voies pour les wagons à réparer et pour du matériel de réserve.

La partie de droite enfin se compose de quelques voies pour les wagons dont les destinataires n'ont pas encore disposé. Afin de permettre aux marchands et acheteurs d'accéder sans danger à ces vagons, on a prévu l'établissement d'une passerelle reliée à des chemins pour piétons le long de la voie.

En tant que les wagons triés par directions, doivent l'être encore par stations, ils seront amenés dans la direction Est sur la voie de formation principale et triés encore une fois dans le *faisceau des gares*. Les voies de ce faisceau sont situées du côté Ouest et ont une déclivité de 5,5‰, de sorte que les wagons s'y trouvant puissent, dès que les freins sont desserrés, être entraînés par leur propre poids sur la voie de garage qui est à l'Ouest.

Le train accouplé est enfin conduit de la voie de garage sur le *faisceau de départ* qui comprend 5 voies de 565 à 670 m. de longueur. En outre, on a réservé l'emplacement nécessaire pour deux autres voies.

Disons encore que la disposition selon laquelle le faisceau des gares est à côté du faisceau de départ, qui se raccorde par conséquent directement au faisceau des directions, présente l'avantage que les trains pour grandes distances qui n'ont pas besoin d'être formés par gares peuvent passer sans détour du faisceau des directions au faisceau de départ et peuvent même, au besoin, être expédiés du faisceau de directions.

B. Installation Nord.

Destinée au trafic Est-Ouest, elle est disposée d'une manière analogue à celle de l'installation Sud.

A l'extrémité Est se trouve le *faisceau d'arrivée* ; il comprend 6 voies de formation et 2 voies de réserve et reçoit les trains de marchandises venant de Pratteln. Ce faisceau est relié d'une part au faisceau de rebroussement, afin qu'on puisse aller chercher avec les locomotives de manœuvre les wagons placés sur ce dernier et, d'autre part, au faisceau des directions par le dos d'âne. *Le faisceau des directions* se compose de 29 voies. Outre les voies dans la direction des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, des chemins de fer de l'Etat de Bade et de la ligne du Jura, ce faisceau comprendra de nombreuses voies pour le triage des wagons à desti-

[1] Voir *Bulletin technique* du 15 mai 1920, p. 109.