

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 27

Artikel: Ueber die Anlage neuerer Güterschuppen und Remisen
Autor: Moser, Rob.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-20834>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.01.2025

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

INHALT: Abonnements-Einladung. — Ueber die Anlage neuerer Güterschuppen und Remisen. — Die früh-mittelalterliche Kunst der germanischen Völker. — Miscellanea: Verhandlungen der schweizerischen Bundesversammlung. Stiftung zu Gunsten der Witwen und Waisen verstorbener Professoren des eidg. Polytechnikums. Schweizerischer Bundesrat. Neubau der Hochschule in Bern. Eidg. Polytechnikum. — Konkurrenzen: Neues Primarschulgebäude in Winterthur. — Druckfehler-Berichtigung. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Polytechniker: Stellenvermittlung.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 7. Januar 1899 beginnenden XVII. Jahrgang der *Schweizerischen Bauzeitung* kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei Herrn **Ed. Rascher, Meyer & Zeller's Nachfolger** in **Zürich** und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 20 Fr. für die Schweiz und 25 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 16 Fr. bzw. 18 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 31. Dezember 1898.

Herausgeber der *Schweizerischen Bauzeitung*:

A. Waldner, Ingenieur,

Flössergasse Nr. 1 (Selnau), Zürich.

Ueber die Anlage neuerer Güterschuppen und Remisen.

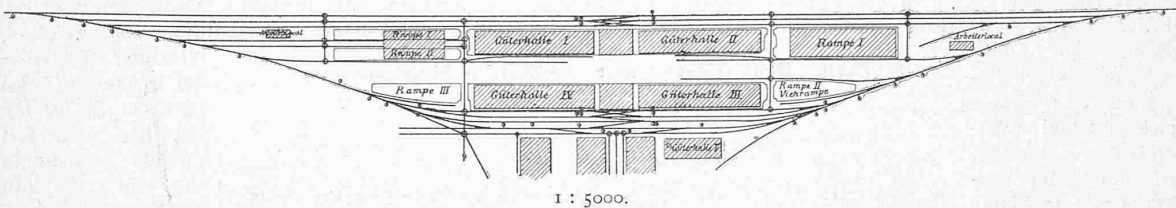
Von Obergeringieur **Rob. Moser.**

Lange, an einem Geleise gelegene Güterschuppen sind bei der bisherigen Anordnung mit dem Nachteil verbunden, dass einzelne Wagen oder kleinere Gruppen von solchen, sofern sie sich nicht gerade an einem Ende befinden, nicht bewegt werden können, ohne das gesamte Ladegeschäft zu stören und zu unterbrechen. Es ist gesucht worden, diesem Uebelstande durch Anlage und Einschlebung kleiner Dreh-

hausen ein anderes System zur Anwendung gekommen, welches darin besteht, dass die Rampen längs den Güterschuppen nicht gerade, sondern gebrochen, sägeförmig angeordnet, und dass nach jeder dieser Staffeln besondere Stumpengeleise geführt wurden. Es ist dieses nämliche System schon im Jahre 1888 für den Umbau des Bahnhof Zürich in Vorschlag gebracht worden, es ist dem Verfasser aber nicht bekannt, ob ähnliche Vorschläge oder Ausführungen früher anderwärts schon gemacht worden sind.

Die nähere Anordnung des Güterschuppens in Schaffhausen und dessen Ausstattung mit Kränen etc. ist leicht den Zeichnungen, Fig. 3 und 4 (Seite 208), zu entnehmen,

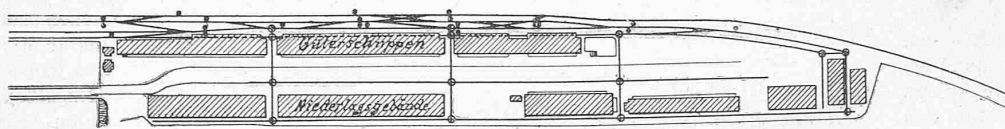
Fig. 1. Alter Güterbahnhof in Basel. Situationsplan.



scheiben zu begegnen, wie aus den Darstellungen der alten Güterbahnhöfe von Basel und Zürich (Fig. 1 und 2) zu ersehen ist. Aehnliche Anordnungen finden sich bei fast allen grösseren Bahnhöfen, namentlich in der Schweiz, so z. B. in Bern, Winterthur, Romanshorn etc., sowie auch bei dem erst in jüngster Zeit erstellten neuen Bahnhof in Luzern. Auch bei dieser Anordnung wird aber das Ladegeschäft

so dass nur wenig beizufügen sein wird; zu bemerken ist nur, dass die Fundationen im dortigen Krebsbachthal eine erhebliche Tiefe erheischen und dies zur Anlage von Kellern führte, die entsprechend abgeteilt und mit Rollbahngleisen versehen wurden. Der Hauptstrang befindet sich dabei direkt unter den Oeffnungen, die von den oberen Kränen erreicht werden können.

Fig. 2. Alter Güterbahnhof in Zürich. Situationsplan.



noch in erheblichem Masse gestört, wenn einzelne Wagen in die lange Reihe der übrigen Wagen eingeschoben oder aus derselben herausgeholt werden sollen; zudem sind die Drehscheiben, die dabei zu passieren sind, mit dem grossen Uebelstande verbunden, dass die auf ein anderes Geleise zu bringenden Wagen von Hand manövriert werden müssen und dass längere Wagen überhaupt nicht auf diesem Wege, sondern nur auf dem langen Hauptgeleise befördert werden können.

Um diesen Mängeln zu begegnen, ist bei dem im Jahr 1893 und 1894 erstellten neuen Güterbahnhof in Schaff-

Die einzelnen Abteilungen der sägeförmigen Rampe haben in Schaffhausen eine Länge von 27 m, während diejenige des zugehörigen Geleises noch etwas grösser ist, so dass leicht drei bis vier Güterwagen an jedem solchen Zahn Platz finden. Die Gesamtlänge des Schuppens beträgt 200 m, wovon 98 m auf die Güterabteilung der Nordostbahn, 42 m auf diejenige der badischen Bahn und 60 m auf die zwischen beiden liegende Abteilung kommen, in welcher sich die Räume für den Expeditions- und Zolldienst befinden.

Diese Anordnung hat den Vorteil, dass die Wagen jeder einzelnen Abteilung leicht und mit der Maschine be-

wegt werden können, ohne dass das Ladegeschäft der übrigen Abteilungen dadurch im Geringsten gestört wird. Die immer unbequeme Anlage von Drehscheiben ist beseitigt und damit das Verschieben der Wagen von Hand dahingefallen, und ebenso ist die Länge der einzelnen Wagen nicht mehr mit besonderen Unbequemlichkeiten verbunden, wie es bei der älteren Anordnung der Fall gewesen ist.

Die ganze Anlage hat sich sofort ausserordentlichen Beifall erworben, indem sie dem Betrieb noch eine Menge anderer Vorteile bietet und leicht eine Trennung der verschiedenen Güter gestattet, so z. B. der Empfangs- und Versandgüter, nach Waren-gattungen, Richtungen, Linien, Stationen etc.

Die überausgünstigen Ergebnisse der ersten derartigen, von der Bahnbau-Abteilung der Nordostbahn in Schaffhausen ausgeführten Anlage war ohne Zweifel die Veranlassung, dass sich die Betriebsabteilung beim neuen Güterbahnhof in Zürich, wie Fig. 5 zu entnehmen ist, für eine ähnliche Ausführung entschloss. Dabei wurden nur, wie es bei den breiten Schuppen von 30 m auch angezeigt war, die Geleise in das Innere der Schuppen hineingezogen, wodurch die Rampen und Vordächer vor denselben bahnseits in Wegfall kamen. Alles andere ist, wenn auch zum Teil in etwas anderer Form als bei der ersten Anwendung, beibehalten, so das Holz-

cementdach mit Oberlichtern, die Unterkellerung u. s. w. Die Anlage in Zürich ist selbstverständlich eine viel umfangreichere, indem der Versandschuppen eine Länge von 160 m und der Empfangsschuppen sogar eine solche von 412 m hat. Die einzelnen Staffeln oder Zähne haben ebenfalls eine grössere Länge erhalten, als in Schaffhausen und es beträgt diese 36 statt 27 m, so dass sie je fünf bis sechs Wagen aufnehmen können. Auch die Gesamtanordnung ist in Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse eine etwas andere. Da Zürich Kopfbahnhof ist, so

wurde auch der Güterbahnhof als solcher ausgebildet und das Verwaltungsgebäude mit den Räumlichkeiten für den Expeditions- und Zolldienst, und was damit zusammenhängt, demgemäss an das Kopfende der Geleise gelegt, während rechts der Versand- und links der Empfangsschuppen sich anschliessen, und sich zwischen beiden die sechs Aufstell-, Zu- und Abfahrtsgeleise befinden.

Dieses System lässt sich aber nicht nur bei Güterschuppen mit Vorteil zur Anwendung bringen, sondern es können mit ebenso grossem Erfolg auch Lokomotiv- und

Remisen aller Art hienach konstruiert werden, wie dies ebenfalls schon im Jahre 1888, bei den bereits erwähnten Umbauprojekten für den Bahnhof Zürich, namentlich auch bei Lokomotivremisen vorgeschlagen worden ist. Bei der weitern Ausarbeitung der Projekte, die der Betriebsabteilung zukam, ist jedoch diese Anregung nicht weiter verfolgt worden und hat man sich darauf beschränkt, das System bei den Güterschuppen zur Anwendung zu bringen.

Bei grösseren Lokomotivremisen war bis-anhin, wenn nicht ein sehr grosser Raum die Anlage von Parallelgeleisen mit Weichen ermöglichte, die Anlage von Remisen mit vorgelegten Drehscheiben oder Schiebebühnen üblich, eine Anlage, die jedoch mit verschiedenen Uebelständen und Unbequemlichkeiten

verbunden ist und u. a. auch den Nachteil hat, dass sämtliche Maschinen eingeschlossen sind, wenn etwas an der Drehscheibe oder Schiebebühne defekt geworden ist. Während sodann bei dieser älteren Anordnung die Lokomotiven nicht allein in ihr Depot oder aus demselben gelangen können und eines

Zwischengliedes bedürfen, wird dasselbe nach dem neuen Vorschlag eliminiert, und es können die Fahrzeuge auf die gewöhnliche Weise direkt mit den Remisen verkehren. Die Skizze Fig. 6, welche einer der im Jahr 1888 für den Bahnhof Zürich vorgeschlagenen Varianten entnommen ist, zeigt die Anwendung dieses Systems bei grösseren Lokomotivremisen. Es ist leicht ersichtlich, dass mit einer solchen Anordnung nicht nur sehr viel Raum gespart werden kann, sondern dass es auch möglich ist, dieselbe zwischen parallele Geleisegruppen einzuschalten, was oft sehr wünschbar ist, bei der älteren Anordnung und bei einer grösseren Zahl von Geleisen aber nicht so leicht angeht.

Auch für diese Schuppen wird eine flache Ueberdachung und daher das Holzcementdach, das sich für solche Dachkonstruktionen in jeder Beziehung vorzüglich bewährt hat, vorzuziehen sein, weil namentlich auch Oberlichtöffnungen und Kamine sich bei demselben sehr leicht einfügen lassen. Ob dabei das Dach einfach parallel mit den Geleisen oder sägeförmig, dem Grundriss der Mauern entsprechend, wie es bei den neuen Güterschuppen in Zürich geschehen ist, anzuordnen wäre, dürfte

noch einer näheren Untersuchung wert sein. Irgend welche Schwierigkeiten kann die Anlage im übrigen nicht machen. Die Ein- und Ausgangsthore wären mit Rolläden zu schliessen, wie dieses auch jetzt schon bei Lokomotivschuppen der gewöhnlichen Form vielfach mit Vorteil geschieht.

Güterschuppen in Schaffhausen.

Fig. 3. Situationsplan.

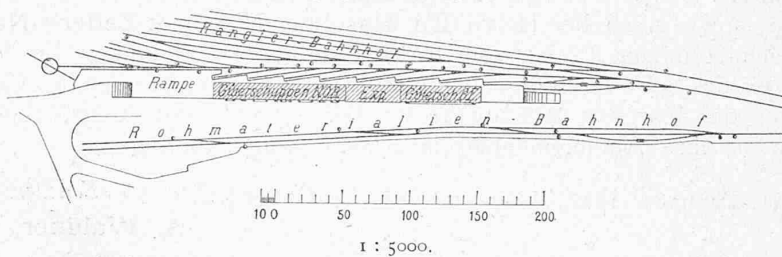


Fig. 4. Grundriss und Querschnitt.

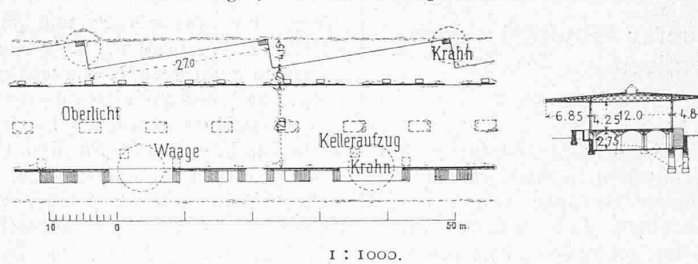


Fig. 5. Neue Güterschuppen in Zürich. Situationsplan.

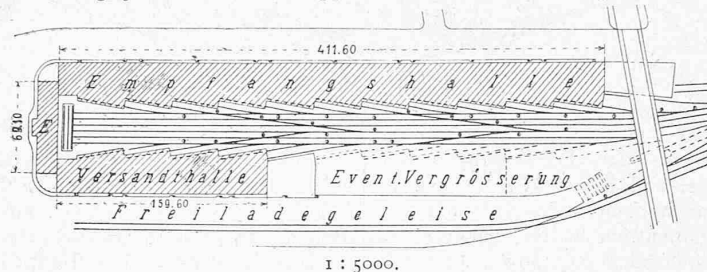
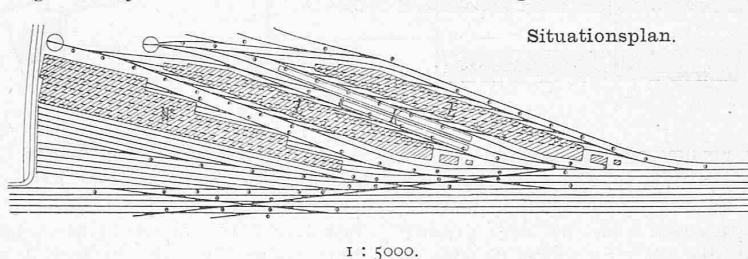


Fig. 6. Projekt von 1888 für Lokomotiv- und Wagen-Remisen in Zürich.



Legende: L. Remise für 28 Lokomotiven, W. Wagenremise, K. Kohlenbühnen.