

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 8

Inhaltsverzeichnis

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: 14.05.2025

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

INHALT: Die Verschiebebahnhöfe am X. internationalen Eisenbahnkongress 1925. — Zur Architektur der Internat. Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung, Basel (mit Tafel 6 und 7). — Kleinste Wasserkraft-Stromerzeuger. — Zur Frage der Bewertung von Rostschutzfarben. — Miscellanea: Grosswasserkraftanlage Conowingo am Susquehanna River U.S.A. Eidgen. Techn. Hochschule. Verwendung von Leicht-

beton im Hochbau. Architekten-Vereinigung „Der Ring“. Die Versuchsanstalt für Turbinen, Regulatoren und Zentrifugalpumpen. Die Generalversammlungen des V. S. E. und des S. E. V. Internationale Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung, Basel 1926. Aussprache über aktuelle Fragen des Brücken- und Hochbaues. — Nekrologie. — Literatur. — Vereinsnachrichten.

Band 88.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 8

Die Verschiebebahnhöfe am X. internationalen Eisenbahnkongress 1925¹⁾.

Von Prof. C. ANDREAE, Zürich.

Einer der wichtigeren Verhandlungsgegenstände des X. internationalen Eisenbahnkongresses war die Frage der zweckmässigsten Anordnung der Verschiebebahnhöfe. Diese wurde in zwei gemeinsamen Sitzungen der Sektionen I (Bau und Unterhalt) und III (Betrieb), sowie in einer Plenarsitzung behandelt. Die Bedeutung der Ausbildung dieser Anlagen ist äusserlich schon dadurch gekennzeichnet, dass ihr schon an der Eisenbahntechnischen Tagung in Berlin im Herbst 1924²⁾ grosse Aufmerksamkeit geschenkt wurde, und dass gegenwärtig die ausländische, ganz besonders die deutsche Fachliteratur sich in ausserordentlichem Umfange damit befasst³⁾.

Die „S. B. Z.“ hat am 13. Juni 1925 ihre Leser über die technische Anordnung der Verschiebebahnhöfe kurz orientiert.⁴⁾ Mit Rücksicht auf die Bedeutung, die in neuester Zeit diese Anlagen auch für unser Land erlangten, soll hier über die betreffenden Verhandlungsergebnisse des Londoner Kongresses etwas eingehender berichtet werden.

Die Bearbeitung dieses Verhandlungsgegenstandes war mehreren Berichterstattern übertragen worden, die die Erfahrungen der verschiedenen Länder zu sammeln und zu verarbeiten hatten: Ingenieur W. Simon-Thomas (Utrecht) bearbeitete sämtliche Länder ausser Amerika, Belgien, Frankreich, Grossbritannien und seinen Kolonien, die Ingenieure Moutier und Pellarin (Paris) Frankreich und Belgien, Ingenieur H. Nicholls (Great Western Ry. England) Grossbritannien und Dominions, Ingenieur S. Wagner (U.S.A.) Amerika.

Die vier Berichte erschienen in den Nummern vom Oktober und November 1924, Januar und April 1925 des „Bulletin de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer“ und wurden einige Wochen vor Beginn des Kongresses mit den Berichten über die andern Fragen als Sonderdrucke den Kongressteilnehmern zugestellt. Die Juninummer 1925 des Bulletin enthält ausserdem das aus den vier Einzelberichten zusammengefasste Referat des Hauptberichterstatters (Simon-Thomas), dessen Thesen in den Sektionssitzungen besprochen wurden. Schon aus diesen Berichten geht der Unterschied der Auffassung in den verschiedenen Ländern hervor, ein Unterschied, der allerdings grossenteils in der historischen Entwicklung und auch in den verschiedenartigen Verhältnissen und Bedürfnissen begründet ist. Während Deutschland, dessen neueste Einrichtungen durch den Holländer Simon-Thomas sehr eingehend gewürdigt wurden⁵⁾, darauf ausgeht, den durch die Vereinigung seiner Hauptbahnen zur Reichsbahn und durch den Versailler Vertrag veränderten Verhältnissen durch Umgestaltung, Neubau und Vervollkommen seiner Verschiebebahnhöfe Rechnung zu tragen und dabei nach wissenschaftlichen Grundsätzen vorgeht, sind in einzelnen Ländern, wie z. B. England und Amerika, die meisten grossen Anlagen durch allmähliche Vergrösserung und Ergänzung der bestehenden entstanden, was Ersparnisse an Baukapital auf Kosten der Wirtschaftlichkeit des Betriebes bedeutet. Der britische Berichtersteller selber weist darauf hin, dass ein teurer,

vollständiger Neubau in manchen Fällen wirtschaftlicher wäre, als eine billigere, blosser Erweiterung. In Frankreich, das noch viele alte und veraltete Anlagen besitzt, haben einige Verwaltungen in jüngster Zeit — wohl zum Teil infolge ihrer Kriegserfahrungen — ebenfalls neuere Wege betreten.

Im folgenden seien der Reihe nach die 32 *Schlussfolgerungen*, wie sie von den Sektionen I und III dem Kongress vorgeschlagen und von diesem angenommen wurden, mitgeteilt und, soweit sie wenigstens besonderes Interesse bieten, etwas eingehender besprochen.

1. *Durch die Verschiebebahnhöfe lassen sich eine Beschleunigung des Verkehrs, eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen und eine Verbesserung des Wagenumlaufes erzielen.*

Diese Verschiebebahnhöfe sind in Verkehrszentren mit genügend grossem Verkehr anzulegen, insbesondere in Knotenpunkten.

Ihre Anordnung hängt von der Grösse des Güterverkehrs und dessen Einteilung in Fern-, Durchgangs- und Nahgüterzüge ab.

Die historische Entwicklung der Eisenbahnnetze hat es in den meisten Ländern mit sich gebracht, dass heute zu viele, dafür häufig zu kleine Verschiebebahnhöfe vorhanden sind. So hatte z. B. jedes der Privatbahnnetze, aus denen unsere Bundesbahnen entstanden sind, seine eigenen Anlagen nur der Grösse des eigenen Netzes und des damaligen Verkehrs angepasst. Jede Privatbahn rangierte die Güterzüge nach ihrem eigenen Bedarf und übergab die Güterwagen, deren Bestimmungsort ausserhalb des eigenen Netzes lag, der Nachbarbahn ungeordnet, ihr das Ordnen nach eigenem Bedarf überlassend. Diese Verhältnisse mussten die S. B. B. übernehmen. Den heutigen Verkehrsanforderungen sind die Anlagen nicht mehr gewachsen. Ein Güterwagen, der eine längere Strecke zu durchfahren hat, muss, wenn die Züge nur für die Bedürfnisse der Strecke bis zum nächsten Verschiebebahnhofe geordnet werden können, mehrmals in solchen neu behandelt werden, was jedesmal Kosten und solchen Zeitverlust verursacht, dass die Güterwagen nur einen kleinen Teil der Zeit, die sie unterwegs sind, wirklich fahren und den grösseren Teil in Verschiebebahnhöfen herumstehen. Immer mehr hat sich das Bedürfnis gezeigt, die Zahl der Verschiebebahnhöfe zu vermindern, sie aber so leistungsfähig zu gestalten, dass drei Arten von Güterzügen: Fern-, Durchgangs- und Nahgüterzüge¹⁾ gebildet werden können, damit die Wagen möglichst lange Strecken ohne Rangierhalte und -bewegungen durchfahren können. Dadurch werden Kosten gespart, die Förderzeiten abgekürzt, das Rollmaterial besser ausgenutzt und geschont. Solche grosse Anlagen kommen zweckmässigerweise in die grossen Zentren, Sammel- und Verteilungspunkte des Güterverkehrs zu liegen. Das sind die *grossen* Knotenpunkte, die Schwerpunkte grosser Massenproduktion (Bergbau- und Schwerindustriebezirke usw.), Umschlagstellen zwischen Schifffahrt und Eisenbahn, sowie die grossen Grenzbahnhöfe. Diese Erwägungen und Erfahrungen haben bei uns dazu geführt, die Verschiebebahnhöfe von Renens und Chiasso zu bauen, denjenigen von Basel-Muttenz in Angriff zu nehmen und auch für Genf (Vernier-Meyrin) einen solchen zu projektieren. Dort sollen die Güterzüge für den Verkehr weit ins Land hinein, Fernzüge bis an die andere Landesgrenze (Transit) gebildet werden. Ähnliche Bedürfnisse bestehen nament-

¹⁾ Vgl. „S. B. Z.“ Bd. 86, S. 47, vom 25. Juli 1925.

²⁾ Vgl. „S. B. Z.“ Bc. 84, S. 231 vom 8. November 1924.

³⁾ So hat z. B. die „Verkehrstechnische Woche“ (Hackebeil-Verlag, Berlin) ihrer Sonderausgabe über Verschiebebahnhöfe vom Dezember 1922 im Juni 1925 einen zweiten Band folgen lassen.

⁴⁾ Ing. H. Hugli: Über Verschiebebahnhöfe.

⁵⁾ Ing. Simon-Thomas war auch Referent über die Frage der „Gefällsbahnhöfe“ an der Eisenbahntechnischen Tagung in Berlin 1924. Vgl. Sonderausgabe über Eisenbahnwesen der „Z. V. D. I.“, Berlin 1925, Seite 248 ff.

¹⁾ Vgl. Ing. H. Hugli, Verschiebebahnhöfe, „S. B. Z.“ vom 13. Juni 1925.