Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 25

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: 22.07.2025

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

INHALT: Der neue Rangierbahnhof Basel S. B. B. auf dem Muttenzerfeld. — Die Renovation des Beckenhofs in Zürich (mit Tafeln 25 bis 28). — Statistik der Energieproduktion in der Schweiz. — Wasserkraftanlagen am Fusenko-Fluss in Korea. — Mitteilungen: Eine neue amerikanische Heliumgewinnungsanlage. Ueber die Betriebskosten von Flugzeugen. Ausfuhr elektrischer Energie. Eine eigenartige pneumatische Fundation. Neue englische Vorschriften für Automobile mit Vierradbremsen. — Wettbewerbe: Turnhalle mit Turnplatz auf dem Emmersberg in Schaffhausen. Neubau für die Thurgauische Kantonalbank in Sirnach. — Preisausschreiben: Vorschläge für die Dämpfung des Strassenlärms. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Band 94 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 25

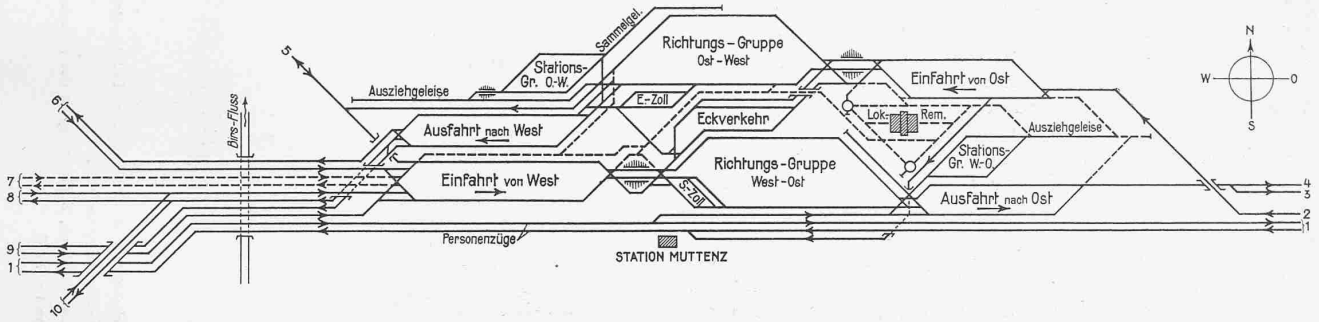

Abb. 2. Schema des neuen Rangierbahnhofs Basel-Muttenzerfeld, zweiteilige Anlage im Vollausbau.
LEGENDE: 1 Personenzüge Basel-Pratteln, 2 Güterzüge von Pratteln. 3 Güterzüge nach Pratteln, 4 Direkte Güterzüge nach Ost, 5 Verbindungsgeleise zum Rheinhafen, 6 Bad. Bahn (D. R. B.), 7 Lokomotiven, 8 Güterbahnhof Basel-Wolf (S. B. B.), 9 Elsässer Bahn (A. L.), 10 Delsberg.

Der neue Rangierbahnhof Basel S. B. B. auf dem Muttenzerfeld.

Anfangs Oktober d. J. haben die S. B. B. ihren bedeutendsten Rangierbahnhof im ersten Ausbau vollendet und in Betrieb genommen. Wenn wir dieses für weitere Kreise anscheinend weniger interessante Ingenieurbauwerk hier zu ausführlicher Darstellung bringen, so geschieht dies gerade aus dem Grunde, um die hohe Bedeutung dieses lange Zeit etwas gering geachteten Zweiges des Eisenbahnbetriebes an einem modernen Beispiel unserm Leserkreis vor Augen zu führen. Welchen Umfang neben dem Personenverkehr der Güterverkehr annimmt, das veranschaulicht für Basel untenstehende graphische Darstellung der an einem beispielsweise herausgegriffenen Stichtag bewältigten Rangierarbeit: In fast sämtlichen möglichen Kombinationen zwischen den 6×2 Richtungen mussten insgesamt 3135 Güterwagen rangiert werden. Welche Ausdehnung die dafür nötigen baulichen Anlagen annehmen, zeigen die Uebersichtspläne Abb. 3 u. 4, wo links oben zum Vergleich der Personenbahnhof im gleichen Masstab zu erkennen ist.

In der nachstehenden Beschreibung der stattlichen Neuanlage des Basler Rangierbahnhofs lassen wir grösstenteils Ausführungen folgen, die uns Ing. Hans Nydegger, Sektionschef für Tiefbau bei der Generaldirektion der S. B. B. in Bern frdl. zur Verfügung gestellt hat. In einem zweiten Teil sollen in nächster Nummer die mechanischen Einrichtungen zur Darstellung kommen.

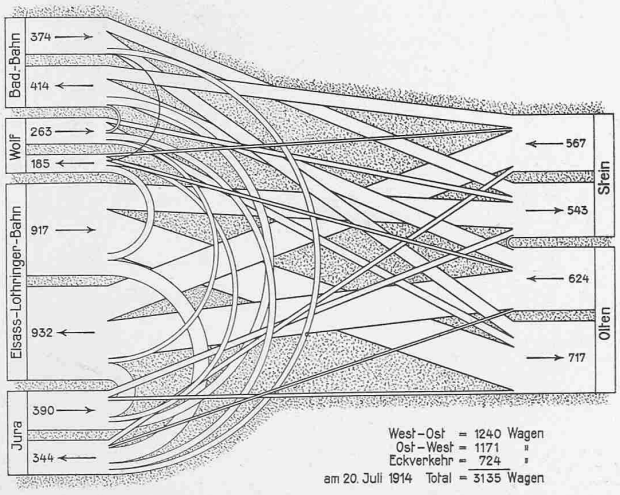

Abb. 1. Güterwagen-Verkehr Basel S. B. B. am 20. Juli 1914.

Vor dem Uebergang der schweizerischen Hauptbahnen an den Bund sorgten die verschiedenen Privatbahngesellschaften (J. S., S-C. B., G. B., N. O. B., V. S. B. usw.) nur gerade für *die* Rangieranlagen, die absolut nötig waren, um die für das eigene, verhältnismässig eng begrenzte, Netz bestimmten Wagen zu ordnen. In den Gemeinschafts-Bahnhöfen wurden die Transitwagen in der gleichen Unordnung, wie sie übernommen worden waren, der Nachbarverwaltung zugeführt. Es ist einleuchtend, dass bei diesem Verfahren das ganze Rangiergeschäft sehr unwirtschaftlich, die Güterbeförderung langsam und stockend und die Wagenausnützung schlecht war. Das Ziel der Bundesbahnen geht nun dahin, das Ordnen der Güterzüge auf die wichtigern Zugbildungsbahnhöfe zu konzentrieren und damit wirtschaftlicher zu gestalten. Das Rangiergeschäft in diesen Verkehrsknotenpunkten soll so geschehen, dass die Wagen nach ihrer Bestimmung zu Stückgüterzügen, direkten Güterzügen und Ferngüterzügen zusammengefasst werden, sodass die Züge bis auf bestimmte Endstationen ohne Veränderung durchlaufen, oder dass die Wagen in den Zwischenstationen ohne grosse Manöver abgegeben werden können. Der Vorteil dieser weitgehenden Ordnung der Güterzüge auf den Ausgangsbahnhöfen besteht in der Verminderung der Transportdauer der Güter, in der Beschleunigung des Wagenumlaufes und in der Verminderung der Kosten für das ganze Rangiergeschäft und damit für die Güterbeförderung. Selbstverständlich erfordern solche Ausgangsbahnhöfe genügende und entsprechend ausgebildete Anlagen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können.

Rangieranlagen, die den genannten Anforderungen wenigstens teilweise entsprechen, bestehen in Biel, Renens, Bellinzona und Chiasso. Der wichtigste Punkt für die Anlage eines modernen Verschiebebahnhofes ist aber ohne Zweifel Basel, das Haupteingangstor der Schweiz. Es seien hier zunächst die vorhandenen Verkehrsanlagen von Basel kurz erwähnt:

Von Basel ausstrahlende Hauptlinien sind: Elsässerlinien nach Mülhausen (Strassburg, Belfort); Badische Linie nach Karlsruhe und weiter; Rechtsrheinische Linie nach Waldshut; nach Stein-Zürich; nach Olten (Luzern-Gotthard, Bern-Lötschberg) und nach Delsberg-Biel (Bern, Lausanne).

Bahnhofanlagen und Rheinhäfen: S. B. B.-Personenbahnhof, Güter- und Rangierbahnhof Wolf; Güterbahnhof St. Johann, verbunden mit dem Rheinhafen St. Johann; Rheinhafen Kleinhüningen mit Hafenbahnhof; Bahnhofanlagen der D. R. B. durch die Verbindungsbahn mit den S. B. B.-Anlagen verbunden.

Der heutige S. B. B.-Bahnhof ist nach und nach aus primitiven Anfängen entstanden. Der Personenbahnhof wurde