

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 26

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: 30.01.2025

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

INHALT: Der neue Rangierbahnhof Basel S.B.B. auf dem Muttenzerfeld. — II. Wettbewerb für eine reformierte Kirche mit Kirchgemeindehaus in Zürich-Unterstrass. — Mitteilungen: Vom Bau der Hudson-Brücke in New York. Schweizerischer Bundesrat. Internationale Vereinigung für Brückenbau und Hochbau. Schnellfahrten mit Autobussen. Generalversammlung der G.E.P. in Paris. Die neue

Lorraine-Brücke in Bern. — Nekrologe: Eduard Ruprecht, Jakob Dübendorfer. — Wettbewerbe: Neubau für die Thurgauische Kantonbank in Sirmach. — Literatur: Haus und Raum. Eingegangene Werke. — Mitteilungen der Vereine: Gesellschaft Ehemaliger Studierender an der E.T.H. — An unsere Abonnenten.

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. 26

Der neue Rangierbahnhof Basel-SBB auf dem Muttenzerfeld.

(Schluss von Seite 318)

Im Anschluss an die Ausführungen über die Gesamtanlage in voriger Nummer sei hier noch das wichtigste an mechanischen Einrichtungen zum Betrieb und über diesen selbst mitgeteilt.

Von den Anlagen des ersten Unterabschnittes sind im Oktober d. J. in Betrieb genommen worden die Ankunftsgruppe A mit zehn Geleisen und Nutzlängen von 625 bis 740 m, sowie die Richtungsgruppe B mit 31 Geleisen (9 bis 39) und Nutzlängen von 425 bis 830 m. Das Ende der Ankunftsgruppe und der Uebergang über den Ablaufberg in die Richtungsgruppe sind samt den zugehörigen Signalen u.s.w. in untenstehender Abb. 12 (in Breitenverzerrung) dargestellt, die eigentliche Ablaufanlage zudem noch massstäblich unverzerrt in Abb. 13 Seite 327; desgleichen wird diese Partie bildlich veranschaulicht in Abb. 14 und 15. Zwischen diesen Gruppen A und B sind die Geleise der Zolanlage J, mit Längen bis zu 340 m und einer 300 m langen Rampe. Die weiter östlich liegenden, in letzter Nummer bereits besprochenen Anlagenteile, wie die Ausfahrgruppe D mit fünf Geleisen von 450 bis 800 m Länge, die Reparatur- und Depot-Anlage R/T und die übrigen Geleise, ziehen wir hier nicht weiter in Betracht.

Die Gesamtzahl von 44 Geleisen der Richtungsgruppe B (einschliesslich Eckverkehrsgruppe) dürfte das Maximum darstellen, was an eine Ablaufanlage angeschlossen werden kann. Bei der grossen Zahl und der grossen Länge der Richtungsgeleise wäre ein leistungsfähiger Ablaufbetrieb bei Anwendung eines gewöhnlichen Ablaufberges mit Aufhängen der Wagen nur durch Hemmschube nicht denkbar.

Der Berg muss so hoch gemacht werden, dass die Wagen auch unter ungünstigen Verhältnissen die ausgedehnte Verteilungszone sicher durchlaufen, z. B. auch bei Frost, wenn die abzudrückenden Züge vorher infolge der Zollbehandlung lange stehen geblieben sind, und infolgedessen grosse Laufwiderstände aufweisen, sowie bei Gegenwind. Zur Anpassung an diese stark wechselnden Einflüsse sind daher zwei Ablaufgeleise von verschiedener Höhe über den Rücken geführt, wie aus dem Längenprofil in Abb. 13 und 14 deutlich ersichtlich. Das tiefer liegende Geleise, der „Sommerücken“, ist für den Ablaufbetrieb unter normalen Verhältnissen bestimmt, das höhere, der „Winterrücken“, wird zweckmässig bei erschwerter Lauffähigkeit der Wagen benutzt. Da aber die Wagen unter sich je nach ihrem Lade- und sonstigen Zustand sehr grosse Unterschiede in der Lauffähigkeit aufweisen, muss ihre Geschwindigkeit beim Einlauf in die Richtungsgruppe individuell geregelt werden, insbesondere bei der beträchtlichen Anfangsgeschwindigkeit, die sie beim Ablauf über den Winterrücken erhalten. Zu diesem Zweck sind im Mutterstrang eines jeden Geleisebüschels beim Stellwerk IV Geleisebremsen eingebaut; vorläufig sind deren drei im Betrieb.

Es ist klar, dass ein so weitverzweigter Betrieb einer weitgehenden Mechanisierung sowie einer klaren Zentralisierung der Betriebsleitung bedarf. So ist der Rangierbahnhof mit einer elektrischen Sicherungsanlage versehen, für die im ersten Baustadium errichtet wurden: Das Befehlsstellwerk II, die Ablaufstellwerke III und IV und die Wärterstellwerke IV und V; die letztgenannten (IV und V) stehen in elektrischer Abhängigkeit vom Befehlsstellwerk,

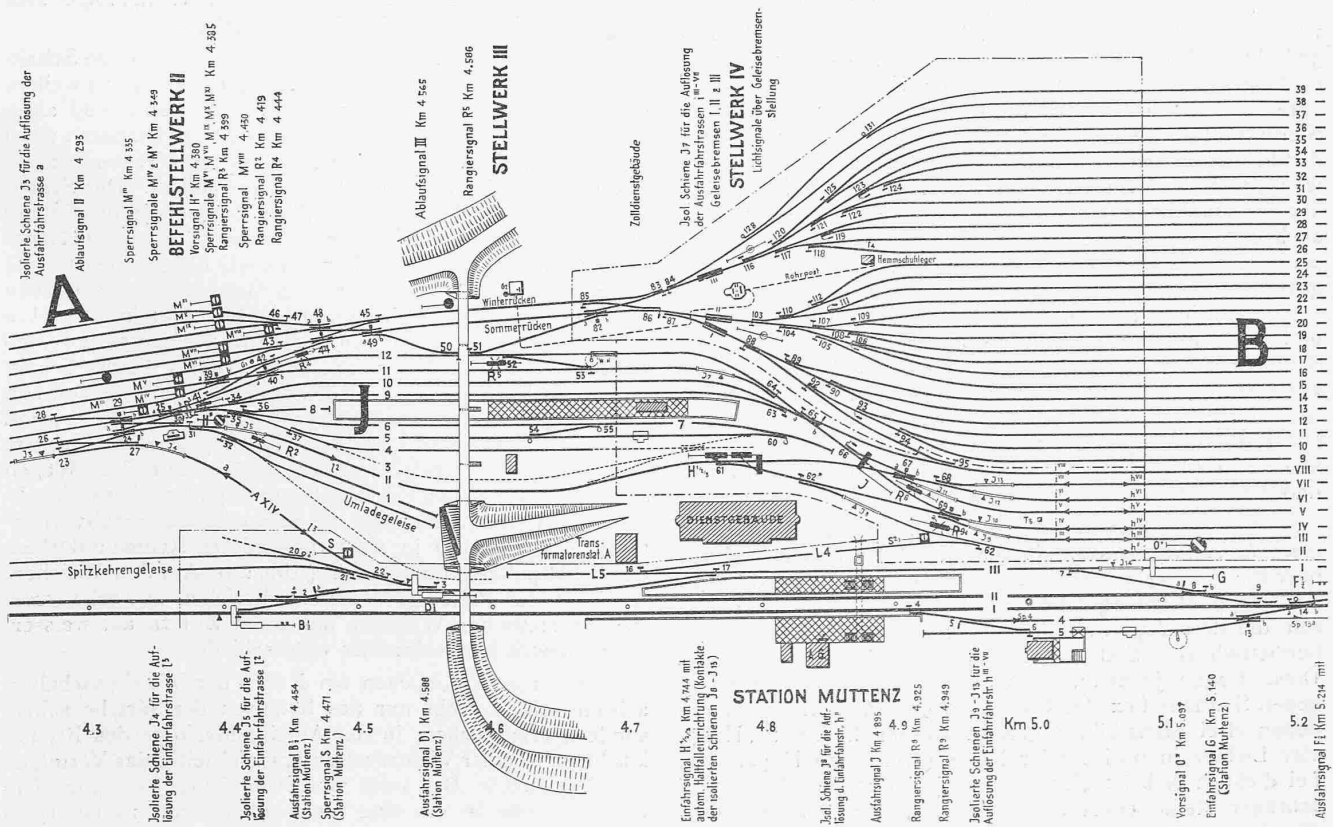


Abb. 12. Uebergang der Ankunftsgruppe A in die Richtungsgruppe B, dazwischen Zollregulierung J. — Längen 1 : 2500, Breiten 1 : 5000.