

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 3 (1929)
Heft: 11

Artikel: Vollbetrieb im neuen Rangierbahnhof Basel SBB = La nouvelle gare de triage de Bâle CFF en pleine activité
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780264>

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

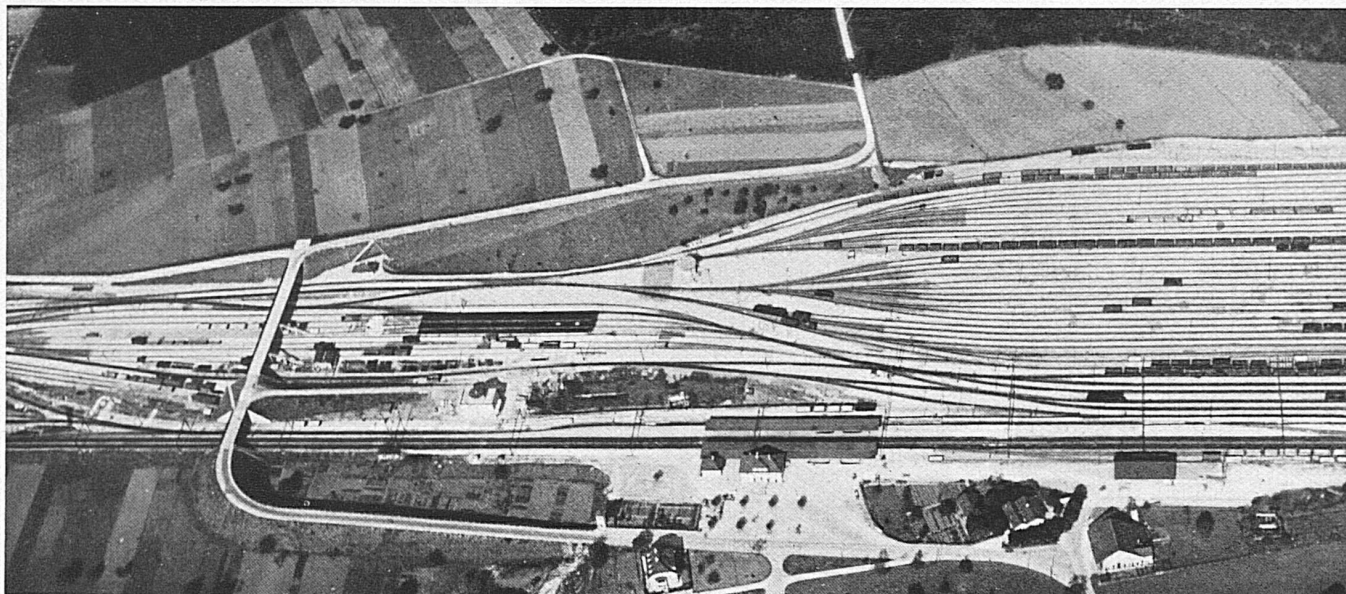
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 22.01.2025

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

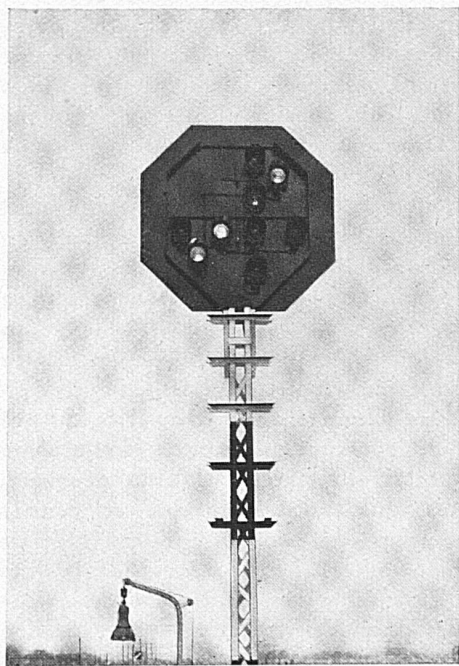


Vollbetrieb im neuen Rangierbahnhof Basel SBB

Die Bundesbahnen haben auf dem Muttenerfeld bei Basel einen Rangierbahnhof erstellt, der zu den modernsten Anlagen dieser Art gehört. Was die neueste Verschiebetechnik an elektrisch-automatischen Einrichtungen, optischen und akustischen Hilfsmitteln zur raschen Behandlung der Güterzüge kennt, ist hier vereinigt. Alle Güterzüge, die aus Deutschland, Frankreich und vom Jura her in Basel eintreffen, werden auf dem Muttenerfeld zerlegt und in neue Züge für die schweizerischen Endstationen oder für die Weiterfahrt ins Ausland zusammengestellt. Das sind jeden Tag 1800 bis 2200 Güterwagen. Die ganze Anlage ist mit 40 km nutzbarem Geleise 3,6 km lang und 400 m breit. Grosse gedeckte Zollrampen, Ablaufberge, Transformatorstationen, Stellwerke und 165 elektrische Weichen vervollständigen die Ausrüstung dieser Anlage, die viel zur Beschleunigung des schweizerischen Güterverkehrs beitragen wird.

Links: Elektrische Lichtsignale und Lautsprecher regeln das Ablaufmanöver.

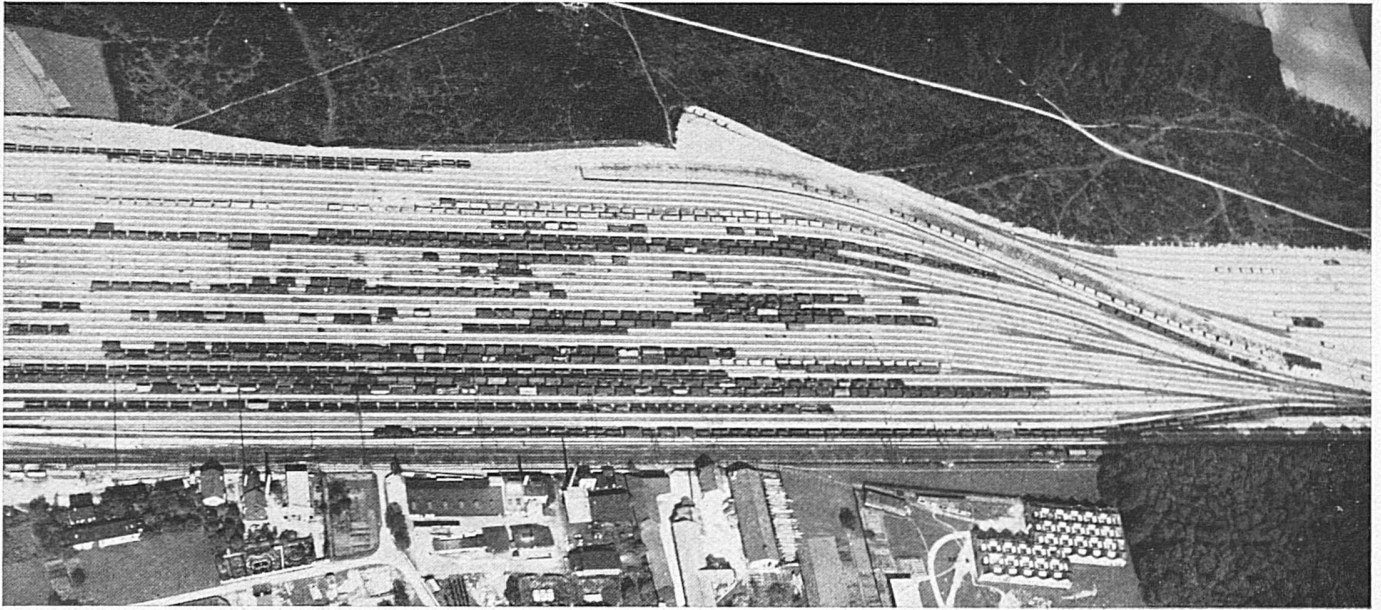
A gauche: Des signaux lumineux électriques et des haut-parleurs règlent la manœuvre à la gravité.



Rechts: Hydraulische Geleisebremsen. Die vom Ablaufberg heransausenden Wagen werden hier je nach Gewicht auf Laufweite gebremst und rollen dann in ruhiger Fahrt in eines der 39 Richtungsgeleise. Da sie elektrisch heizbar sind, frieren sie im Winter nicht ein.

A droite: Sabot hydraulique sur rail. Les wagons qui descendent à toute allure du dos d'âne sont freinés plus ou moins fortement, suivant leur poids et le chemin qu'ils ont à parcourir, et s'engagent à la vitesse voulue sur l'une des 31 voies de triage par directions. Comme ils se chauffent à l'électricité, ces sabots ne risquent pas de geler en hiver.



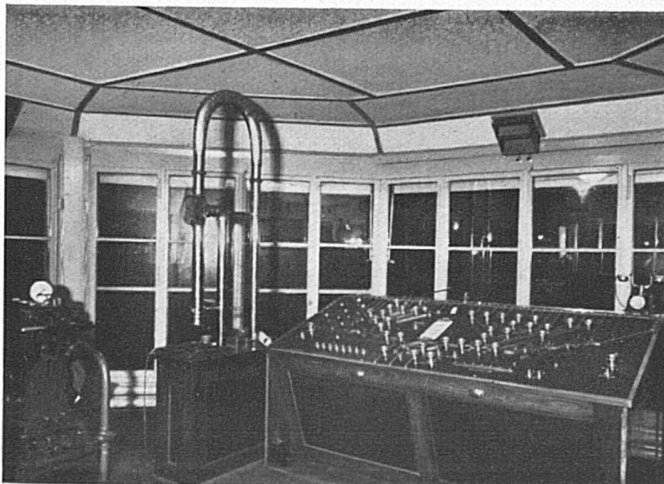
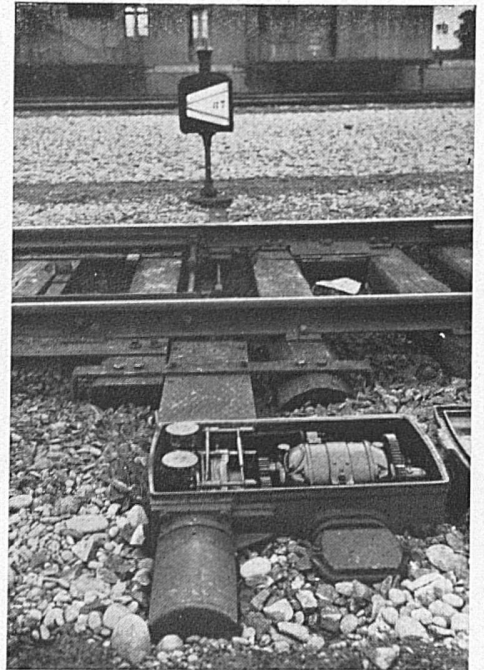


La nouvelle gare de triage de Bâle CFF en pleine activité

Les chemins de fer fédéraux ont construit sur le « Muttenerfeld », près Bâle, une gare de triage modèle, où les derniers perfectionnements de la technique: appareils électro-automatiques, signaux optiques et acoustiques, ont trouvé leur application. Elle disloque tous les trains de marchandises arrivant d'Allemagne, de France et du Jura pour en former de nouveaux à destination soit de la Suisse, soit de l'étranger. Elle manœuvre ainsi, chaque jour, de 1800 à 2200 wagons. L'installation complète, qui occupe un espace de 3,6 km sur 400 m, comprend 40 km de longueur utile de voies. De grands quais couverts pour la douane, des dos d'âne, des postes centraux d'aiguillage et 165 aiguilles à commande électrique complètent l'équipement de cette installation, qui contribuera largement à accélérer le service des marchandises en Suisse.

A droite: Des aiguilles à commande électrique permettent d'acheminer les wagons très rapidement jusqu'aux voies de triage par destinations.

Rechts: Elektrisch gesteuerte Verteilungswweichen ermöglichen ein äusserst rasches Anrollen der Wagen in ihre Bestimmung-geleise.



A gauche: Poste de commande de la gare de triage. De son pupitre, l'aiguilleur manœuvre les aiguilles en tournant un simple bouton, et de petites lampes à incandescence l'avertissent dès que le wagon a franchi l'aiguille. Il reçoit et expédie les bulletins de manœuvre par le tube pneumatique. L'appareil qu'on voit à gauche de notre image actionne le sabot sur rail.

Links: Im Kommandostand des Rangierbahnhofes. Am Pult stellt der Beamte mit Drehknöpfen die elektrischen Weichen und kleine Glühlämpchen melden ihm, sobald der Wagen die Weiche verlassen hat. Die Rohrpost bringt und nimmt die Rangierzettel. Am Apparat, links im Bilde, wird die Geleisebremse betätigt.