Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 26

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 Kantonalbank in Sirnach. — 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 Ankunftgruppe 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 Ankunftgruppe 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 masstäblich 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 Zollanlage J, mit Längen bis zu 340 m und einer 300 m langen Rampe. Die weiter östlich liegenden, in letzter Nummer bereits besprochenen Anlageteile, 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 Eckverkehrgruppe) 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 Auffangen der Wagen nur durch Hemmschuhe 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 „Sommerrücken", ist für den Ablaufbetrieb unter normalen Verhältnissen bestimmt, das höhere, der „Winterrücken", wird zweckmässig bei erschwerter Lauffähigkeit der Wagen benützt. 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 Rangier-Bahnhof 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,

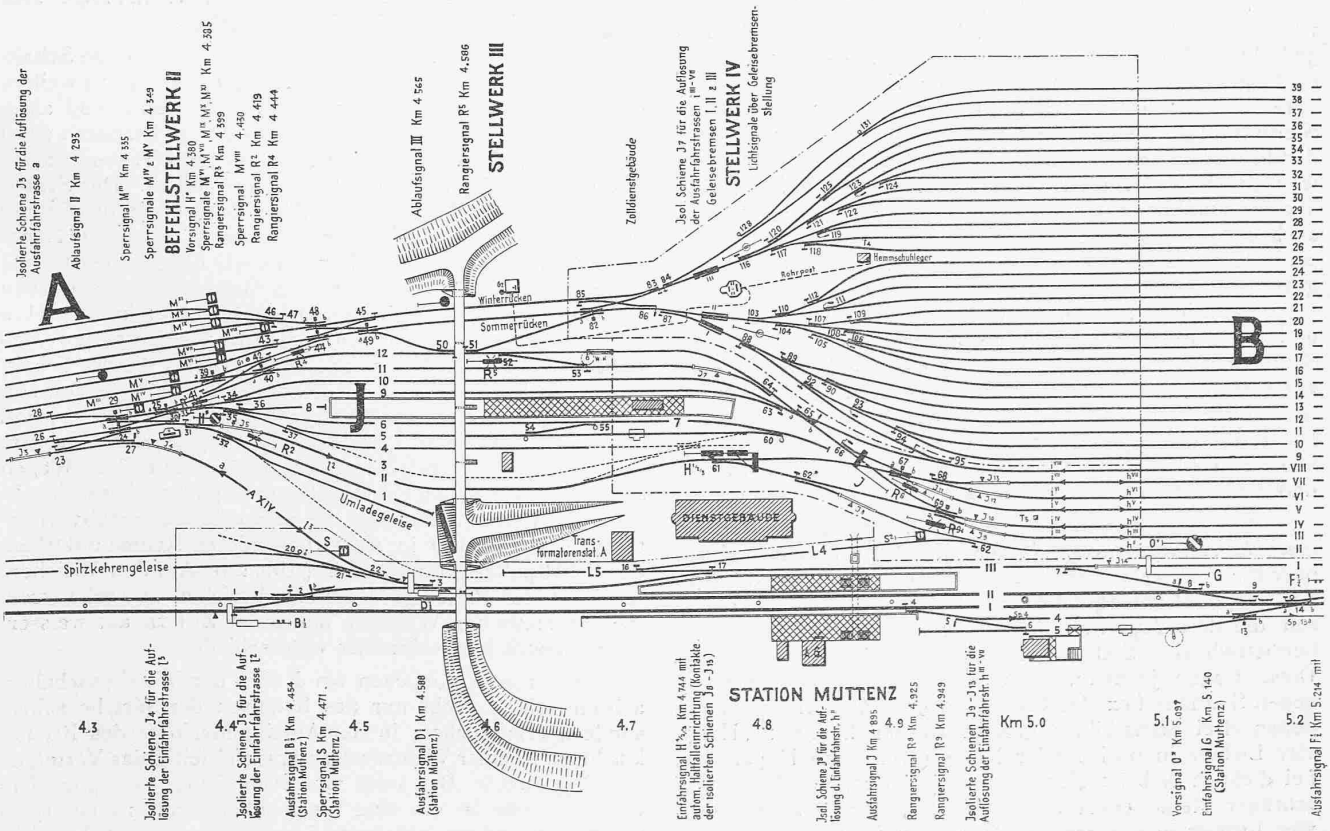

Abb. 12. Uebergang der Ankunftgruppe A in die Richtungsgruppe B, dazwischen Zollgruppe J. — Längen 1 : 2500, Breiten 1 : 5000.