

Der neue Rangierbahnhof in Chicago

Autor(en): **S.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 14

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-23344>

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.

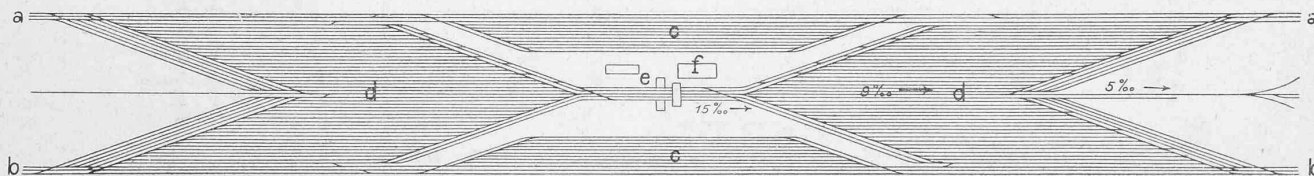
Haftungsausschluss

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.

Der neue Rangierbahnhof in Chicago.

Die Stadt Chicago ist infolge ihrer günstigen Lage am Michigansee und der vorzüglichen Verkehrsverbindungen zu Land und Wasser in beispiellos rascher Entwicklung zur zweitgrössten Stadt der Vereinigten Staaten Amerikas herangewachsen und der bedeutendste Eisenbahnknotenpunkt der neuen Welt geworden. Von den 27 Hauptbahnhöfen aus, die durch Gürtel- und Verbindungsbahnen unter sich in Zusammenhang stehen, gehen strahlenförmig 20 verschiedene Bahnen nach allen Richtungen, die namentlich den grossartigen Gütertausch zwischen dem Westen und Osten vermitteln. Durchschnittlich werden täglich etwa 10000 Güterwagen zugeführt, von denen über 60% im Transitverkehr von einem Bahnhof zum andern übergehen. Nach dem früher befolgten Verkehrssysteme wurden die Güterzüge in jedem Ankunftsbahnhof aufgelöst und die einzelnen Wagen durch besondere Maschinen zu ihren Bestimmungsorten befördert, sodass zu diesem Zwecke täglich etwa 260 Rundfahrten auszuführen waren. Bei der grossen Entfernung von einem Bahnhof zum andern, die bis zu 26 km beträgt, bedingte diese Betriebsart mannigfache Verzögerungen, indem die Spedition der Güter oft stunden- und tagelangen Aufschub erlitt. Um diese mit der Zeit unhaltbaren Zustände zu beseitigen, wurde in den letzten Jahren nach dem Entwurfe von A. W. Swanitz, Obergeringieur der «Chicago Union Transfer Railway Company», auf der östlichen Seite des städtischen Weichbildes ein grossartiger, centraler *Rangierbahnhof* erstellt, in dem die ankommenden Güterwagen zusammengeführt, sortiert und den verschiedenen Abfahrtspunkten oder städtischen Lagerhäusern zugewendet werden sollen. Die eigenartige Anlage des Bahnhofes darf wohl ein besonderes Interesse beanspruchen. Einer im «Scientific American» enthaltenen Beschreibung entnehmen wir die nachfolgenden bezüglichen Mitteilungen:

Der Bahnhof erstreckt sich von Westen nach Osten und bedeckt ein viereckiges Areal von rund 3900 m Länge und 200 m Breite, im Westen schliesst er an die «Chicago Terminal Transfer Railroad» und die «Chicago Junction Railway», im Osten an die «Chicago and West Indiana Railroad». Derselbe ist nach beistehender schematischer Abbildung mit Bezug auf die Längs- und Querachse symmetrisch ausgestaltet und zerfällt in zwei Empfangsbahnhöfe c (receiving yards) und zwei Verteilungsbahnhöfe d (classification yards), zwischen denen, central gelegen, das Ausziehgeleise e mit vier Nebengeleisen (gravity mount) und eine Kraftstation f sich befinden. Die von den Gürtelbahnen abzweigenden drei Durchgangsgeleise a—a und b—b bilden die nördliche und südliche Abgrenzung des Bahnhofgebietes. Die auf denselben ankommenden Güterzüge werden vorerst in die Empfangsbahnhöfe gefahren, die neun durch beidseitige diagonale Weichenstrassen verbundene Parallelgeleise von 480—960 m Länge



Schematische Darstellung des neuen Rangierbahnhofes in Chicago.

enthalten. Hier wird die Lokomotive abgekuppelt, um sie einem Zuge vorzuspannen, der in den Aufstellgleisen d bereits zusammengesetzt wurde. Der angekommene Zug wird nun von einer besondern Rangiermaschine auf das in der Längsachse des Bahnhofes gelegene Ausziehgeleise gebracht, indem hierzu die beiden neben den innern Weichenstrassen der Bahnhöfe d angeordneten und neben dem Ausziehgeleise verlaufenden Geleise benutzt werden. Nach bekannten Vorbildern hat das Ausziehgeleise vom Bahnhofmittelpunkte aus beidseitige Gefälle von 15, 9 und 5‰ erhalten, damit die einzelnen Wagen ohne maschinelle Beihilfe und nur infolge Schwerkraft in die Aufstellgeleise rollen können, die ebenfalls in einem allgemeinen Gefälle von 9‰ liegen. Der höchste Punkt des Ausziehgeleises befindet sich deshalb 6,5 m höher als das Planum der Empfangsbahnhöfe und die beiden Bahnhöfe d liegen auch in der Auffüllung. Letztere enthalten 40 Parallelgeleise von 720 m Länge, die auf beiden Seiten durch spitzwinklig sich vereinigende, diagonale Weichenstrassen begrenzt sind, sodass die in dieser Fläche zusammengesetzten Güterzüge durch die äusseren Weichenstrassen ihren Bestimmungsorten zugeführt werden können. Neben denselben liegen noch vier parallele Reservegeleise, die ebenfalls in die durchgehenden Geleise einmünden. Die Bremsen, welche die Wagen bei der Abfahrt in die Rangiergeleise begleiten, werden durch leichte Maschinen wieder zum Centrum der Bahnhofanlage zurückgebracht.

Für den innern Betriebsdienst sind bis jetzt sechs Maschinen von 54 und 83 t Gewicht verwendet worden, durch welche über 8000 Wagen täglich verstellt werden können. S.

Miscellanea.

Die Ausdehnung der Eisenbahnen am Schlusse des verflossenen Jahrhunderts. Aus der «Geschichte und Geographie der Eisenbahnen» bringt die Zeitschr. d. V. D. E. V. folgenden kurzen Ueberblick über die Entwicklung der Eisenbahnen der Erde bis Ende 1900:

Im Jahre 1825 zog zum ersten Mal eine Lokomotive einen mit Personen besetzten Wagenzug über den Schienenweg. Frankreich eröffnete die erste Eisenbahn 1828, England 1830, Deutschland 1835. Amerika hatte seine erste Eisenbahn 1829, Asien (Indien) 1849, Australien (Kolonie Viktoria) 1854, Afrika (Aegypten) 1856. Die ganze Welt hatte im Jahre 1830 332 km Eisenbahnen aufzuweisen; sie besass im Jahre 1840 deren 8641, fast 40000 km im Jahre 1850, fast 110000 im Jahre 1860, über 220000 im Jahre 1870, fast 370000 im Jahre 1880, rund 610000 im Jahre 1890 und nahezu 800000 km im Jahre 1900, Amerika nimmt von letztgenannter Zahl für sich allein die Hälfte, nämlich 400000 km, in Anspruch, dann folgt Europa mit 285000, Asien mit 60000, Afrika und Australien mit je 21000 km. Von den einzelnen Staaten stehen die Vereinigten Staaten von Amerika an der Spitze mit 307000 km Schienenweg, den zweiten Rang behauptet Deutschland mit 51000 km, dann folgen: das europäische Russland mit 50000, Frankreich mit 43000, Oesterreich-Ungarn mit 36500, Grossbritannien und Irland mit 35000, Kanada mit 28000, das australische Festland mit 21000 km u. s. w. Wenn die Kolonien mit den Stammländern zusammengerechnet werden, so ändert sich die Reihenfolge nach dem Eisenbahnbesitz wie folgt: An erster Stelle stehen noch immer die Vereinigten Staaten mit 310000 km, an zweiter aber das britische Reich mit 137000, an dritter das russische Reich mit 54000, an vierter das deutsche Reich mit 51500, an fünfter das französische Reich mit 48700 km u. s. w. In Bezug auf die Dichte des Eisenbahnnetzes, ausgedrückt durch das Verhältnis der Schienenlänge zum Flächenraum des Landes, hält Belgien mit 21 km Eisenbahn auf je 100 km² Fläche die Spitze. Dann folgen Grossbritannien und Irland mit 11, Deutschland mit 9,3, Holland und Schweiz mit je 9, Frankreich mit 7,9 km Eisenbahnen auf je 100 km². Die Vereinigten Staaten erscheinen hier erst mit der Verhältniszahl von 3,9, im europäischen Russland beträgt diese gar nur 0,9 und in Norwegen 0,6 km. Betrachtet man das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Zahl der Bevölkerung so stellt sich heraus, dass die am schlechtesten bevölkerten Länder nach dieser Richtung hin die am meisten begünstigten

sind Westaustralien z. B. besitzt über 130 km Schienenweg auf je 10000 Einwohner, Südastralien 83, Queensland 91; dagegen beträgt die entsprechende Zahl für Frankreich nur 10,9, für Deutschland 9,5, für Grossbritannien und Irland 9,6.

Die nördlichste Eisenbahn der Erde befindet sich in Schweden und geht über den Polarkreis hinaus. Es ist die Linie von Lulea am baltischen Meerbusen nach den Eisengruben von Gellivara, die 1894 eröffnet wurde und jetzt noch um 292 km nördlich, bis nach Ofoten an der norwegischen Küste verlängert werden soll. Es besteht auch der Plan, diese arktische Eisenbahn nach Uleaborg in Finnland fortzusetzen und so an das russische Eisenbahnnetz anzuschliessen. In Russland selbst reicht der Schienenweg seit 1898 bis Archangelsk, bleibt aber diesseits des Polarkreises. Auch die jetzt im Bau begriffene Eisenbahn in Alaska von der Meeresküste nach Dawson, der Hauptstadt von Klondyke, wird die geographische Breite der Linien von Uleaborg und Gellivara nicht erreichen. Die südlichsten Eisenbahnlinien der Erde sind diejenigen von Tasmanien, Neuseeland und Südamerika. Am nächsten dem Südpol liegt die Eisenbahnstrecke zwischen Invercargill und Campbelltown, der äussersten Südspitze von Neuseeland; sie ist aber viel weiter vom Südpol entfernt, als die vorgenannten Linien vom Nordpol. Der längste Eisenbahntunnel der Erde ist bis zur Fertigstellung des Simplon (19,729 km) noch immer der