

Gross-Rangierbahnhof Basel

Autor(en): **Bauer, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **6 (1930)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.07.2024**

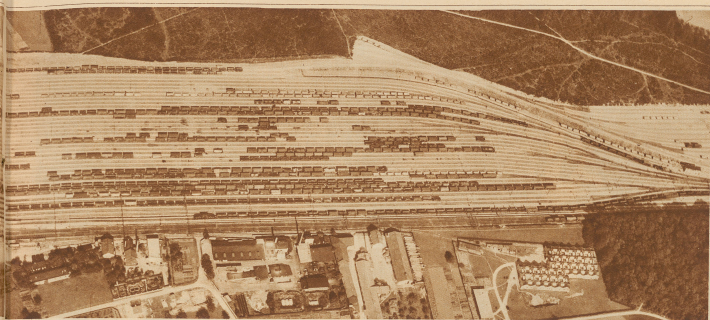
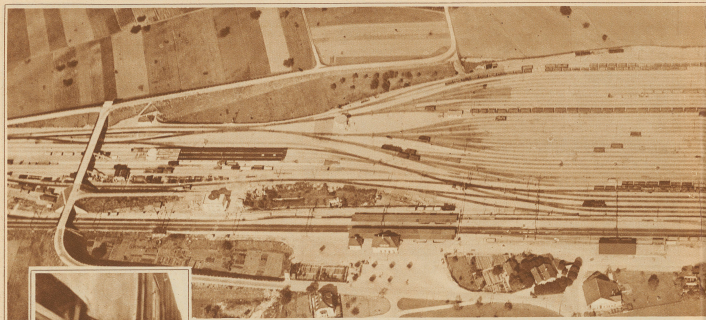
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-755618>

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.



Groß-Rangierbahnhof Basel

(Aufnahmen von E. Haberkorn)

Fliegeraufnahme des Basler Rangierbahnhofs in Mattenz. Von links her sind die schweren Lokomotiven die 50-70 Wagen starken Rangierzüge auf den Abfahrtsberg, der neben der Straßengraben (links im Bild) verläuft, zu sehen. (Foto: Anstalt Peter Bau)



Im Führerstand einer Rangierlokomotive

Mit Dampfgepäck rollt die schwere Last auf den Gleisen herein

Der vom Altkönig abrollende Wagen passiert die Güterbremse, deren Schienen die Wagenräder spindeln und die durch die Geschwindigkeit fesseln. Die Bremsen funktionieren, je nach Gewicht des Wagens, automatisch, außerdem kann ihre Wirkung im Stellwerk je nach Bedarf gesteigert werden



Die Schweiz wird die «Drehscheibe Europas» genannt. Sie vermittelt zwischen Nord und Süd, zwischen Ost und West. Hier treffen und kreuzen sich vielfach die vielen Schienenstränge, die von Meer zu Meer reichen, die unser Zentrum nach allen Seiten mit der Peripherie des Erdteils verbinden, und unabsehbar rollen die Züge aus nahen und fernen Stationen herbei. Man braucht nur einen Tag lang auf irgendeinem der größten Bahnhöfe die Signaturen der Wagen zu studieren, und man glaubt, eine Eisenbahnparade von halb Europa zu sehen. So kommt es nicht von ungefähr, wenn die Schweizerischen Bundesbahnen seit Jahren große Anstrengungen machen, ihre Einrichtungen zu vervollkommen und auf eine modernste Ausgestaltung. Sie haben vor wenig mehr als einem Vierteljahrhundert die Erbschaft der Privatnetze angetreten, die einem vereinheitlichten Staatsbahnbetrieb in mancher Beziehung gar nicht mehr genügte. Es fehlte an doppelgleisigen Ausbau wichtiger Strecken, es fehlte an hinreichenden Bahnhöfen, und die Rangieranlagen waren für die einstigen Privatbahnen, nicht aber für das Netz der Bundesbahnen geschaffen. So wird nun Jahr um Jahr gebaut, erweitert, vervollkommen. Jede größere Stadt hat ihre Bahnhofprobleme und Bahnhofprojekte.

Am Rande der «Drehscheibe» steht, wie ein geöffneter Wort



Der Kollege auf der elektrischen Lokomotive

Unverändert bleibt: Von der Zellenkammer an der die Züge aus Frankreich und Deutschland abgefernt werden



Bild unten im Kreis: Das «Gehirn» des Rangierbahnhofs, elektrische Weichenstellung im Stellwerk



Bild im Kreis: Die beiden Altkönigberge. Links der südliche «Sommerberg», auf dem eben ein Zug beauftragt wird. Rechts der höhere «Winterberg», der langgestreckt bei schlechten Wetterverhältnissen, vor allem eben zur Winterzeit, gute Dienste leistet



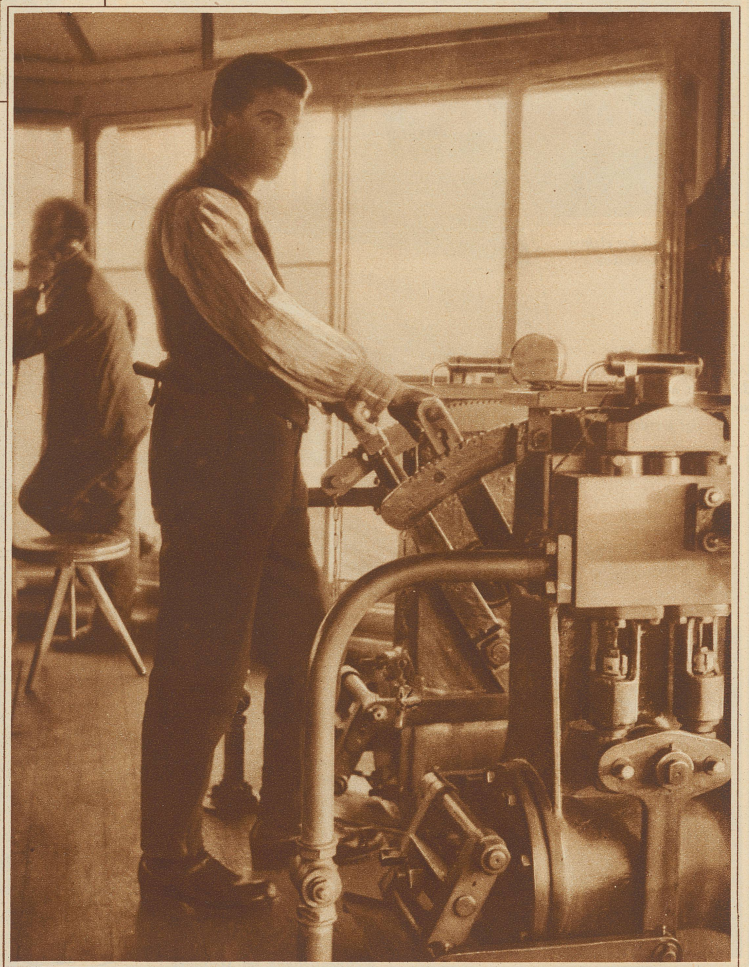
Das Dampfroß schnaubt

sagt, «das goldene Tor der Schweiz»: Basel, als internationales Verkehrszentrum an der Dreiländerecke, in dem Hauptlinien der Schweiz, Deutschlands und Frankreichs sich treffen. Die Bundesbahnen allein bewältigen hier einen Jahres-Güterverkehr in den Bahnhöfen Basel SBB., Basel-St. Johann und Rheinhafen-Kleinhüningen von zusammen 5,3 Millionen Tonnen, die deutsche Reichsbahn im Badischen Bahnhof bewältigt 3,3 Millionen Tonnen und die französische Elsaß-Lothringerbahn 900 000 Tonnen, also insgesamt 9½ Millionen Tonnen in Basels Bahnhöfen. Genf mit seinem zweitgrößten Güterverkehr der Schweiz bewältigt rund eine Million Tonnen und Zürich an dritter Stelle, zugleich internes Eisenbahnzentrum, verzeichnet in seinen sämtlichen Bahnhöfen rund 980 000 Tonnen. Es ist also nicht übertrieben, von einem «goldenen Tor» zu sprechen, und es entspricht dem Verkehr, wenn die Bundesbahnen, nachdem mit dem Badischen Bahnhof im Jahre 1913 ein großzügiger Rangierbahnhof eröffnet wurde, nun auch ihrerseits mit einem Kostenaufwand von 37 Millionen Franken einen Rangierbahnhof bauen. Im Oktober wurde dieser Bahnhof, der von Pratteln nach Basel reicht, in seinem ersten Ausbau eröffnet.

Wer heute gen Basel fährt, wird 3,6 Kilometer weit vom breiten, glitzernden Geleisefeld begleitet. Und bei Nacht wird der Anblick besonders pittoresk, wenn Licht um Licht aufblitzt und die gespenstischen Schatten der Wagen und Züge, umflackert von den weißen Dampfvolken der Lokomotiven, scheinbar führerlos umherirren. Führerlos: auf den vierzig Kilometern Geleise mit ihren 165 Weichen sieht man keine Bahnwärter mit grellroten Fähnchen und laut tönenden Hörnern. Wie von geheimnisvollen Kräften gelenkt, klappen Signale auf und zu, blitzen Lichter, drehen sich die Weichenlampen, verschieben sich selbst Weichen, treten Bremsen in Funktion. Nur die Dampflokomotiven — sie beherrschen das Feld, weil die wichtigsten deutschen und französischen Zufahrten noch nicht elektrifiziert sind — scheinen sich eigenwillig und energisch zu regen und zu bewegen, aber auch sie gehorchen der unsichtbaren Kraft. Diese ist in den Stellwerken verborgen, in diesen Kommandobrücken des Bahnhofes, in denen das

Drehen eines kleinen Griffes, das Schieben eines Hebels Züge in Bewegung setzt oder stoppt, Geleise trennt und wieder verbindet, Ordnung ins unübersehbare Ganze bringt. Die flachgedeckten Stellwerke an jedem Ende des Bahnhofes regulieren die Aus- und Einfahrten, das eigentliche Zentrum des Rangierbahnhofes aber ist der Stellwerkturm, der unterhalb des Rangierberges steht und alle Apparate enthält, von denen aus eben jene geheimnisvollen elektrischen Impulse ins Geleisegewirr hinausstrahlen. Von Westen (im Gesamtbild zur Linken) her schieben schwere Lokomotiven die 60 bis 70 Wagen starken Rangierzüge auf den Ablaufberg unmittelbar östlich (rechts) unter der großen Straßenbrücke. Die Züge sind nach Wagen und Wagengruppen bereits zerlegt, ihre Kupplungen entsprechend gelöst, und nun rollen die Wagen von selbst den Rangierberg hinunter. Kaum sind sie wieder auf ebener Erde angelangt, passieren sie die automatischen und hydraulischen Geleisebremsen, eine Art in die Geleise eingebauter Pritschen, die mit massiven Eisenschienen die Wagenräder entsprechend dem Wagengewicht einklemmen. Je nach der im Stellwerk genau bekannten Laufweite des einzelnen Wagens verstärkt der Bremser dort oben durch Hebeldruck die Bremswirkung, denn die Hebel lösen Wasserkraft aus, die sich durch Pumpen und Pressen auf die Bremsen übertragen. Nun verzweigen sich die Geleise und strahlen in 36 Strängen über viele Weichen hin nach verschiedenen Richtungen. Auf einem Pult im Stellwerk sind sie alle zum voraus durch Drehknöpfe gestellt worden und kleine Lämpchen kontrollieren den richtigen Lauf der Wagen nach ihrem Bestimmungsort. Lautsprecher, Rohrpost und Telefon verbinden das Stellwerk mit dem Rangiermeister auf dem Ablaufberg. Täglich werden in vierundzwanzigstündiger Arbeit etwa 60 Züge bewältigt und bis 2500 Wagen umdisponiert. Zur Entlastung innerschweizerischer Bahnhöfe und zur Beschleunigung des Güterverkehrs werden hier direkte Züge nach schweizerischen Zielstationen oder für das Ausland aus den vom Jura, von Deutschland und Frankreich her eintreffenden Zügen formiert. In umgekehrter Richtung wird noch im alten Rangierbahnhof rangiert, bis der neue voll ausgebaut, das heißt von den heutigen vierhundert Metern fast auf die doppelte Breite gebracht sein wird. Dieser Bahnhof ist einzig in seiner Art, ausgerüstet mit allem Raffinement der modernen Eisenbahntechnik und namentlich im Vollausbau nicht nur weitaus die größte Anlage dieser Art in der Schweiz, sondern einer der vollkommensten Rangierbahnhöfe Europas, was unseren Bundesbahnen füglich zur Ehre gereicht.

Dr. Hans Bauer.



Nebstehendes Bild:
Der Bremser im Stellwerk.
Die Hände an den Bremsgriffen, den Blick auf die den Rangierberg herabrollenden Wagen gerichtet, betätigt er die hydraulischen Geleisebremsen