

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79 (1961)
Heft: 48

Artikel: Neuartige Rangieranlage für Laderampen
Autor: Ehrensperger, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-65641>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 27.01.2026

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

wenn in dieser Hinsicht die fast zu Schlagwörtern gewordenen Ausdrücke deutlicher erkennen liessen, was im Rahmen einer gesamten Verkehrsplanung nicht nur geplant wird, sondern was damit überhaupt erreicht werden soll.

Arch. Marti meint mit seinen Aufsätzen ganz spezifisch die Stadt Zürich und das bisherige Vorgehen in der Expressstrassenplanung in dieser Stadt und er verallgemeinert dann das Problem im weitesten Masse. All das, was er anregt und was von seinen Anregungen als positiv bewertet werden kann, wurde z. B. in Basel schon seit Jahren durch den Zusammenschluss aller Fachverbände in der Planung realisiert, ohne dass bisher mit dem gleichen publizistischen Aufwand Prioritätsrechte an diesen Ideen geltend gemacht worden wären. In Basel wurden seit Anbeginn zwischen Architekten und Ingenieuren keine Gegensätze geschaffen, sondern man hat versucht, zusammen mit den Gesetzesmachern und Gesetzesvollzugsbeauftragten etwas zu schaffen, das nicht nur den Bedürfnissen des Verkehrs und der Stadtplanung, sondern auch den gesetzlichen Voraussetzungen entspricht, d. h. etwas, das aus dem Planerischen so herauswächst, dass es auch innert vernünftigen Zeiten realisiert werden kann. Es besteht die sehr grosse Gefahr, dass Arch. Marti mit seiner wenig aufbauenden und zu weit gehenden Kritik, sofern man ihm wirklich nachgeben sollte, auf Jahre hinaus alles Aufbauende verhindern würde.

Es ist aber auch zu bedauern, dass der Bund Schweizer Architekten (BSA) erst jetzt und ganz plötzlich seine Liebe zur Stadtplanung im Zeichen der Verkehrsplanung entdeckt hat, nachdem die Vorarbeiten für die Schaffung des Gesetzes über die Nationalstrassen Jahre zurückliegen und die Rufe nach den Autobahnen und Expressstrassen nicht erst von gestern stammen. Leider muss aber auch gesagt werden, dass gerade bei den Architekten sehr oft das Gewissen hinsichtlich der Probleme der Gesamtplanung nicht sehr ausgeprägt zum Vorschein kommt, wenn es gilt, Einzelobjekte zu realisieren — eine Feststellung, die insbesondere dem Bürger und Politiker nicht unbekannt ist und die auch dazu führt, nicht alle als Warnruf ausgestossenen Töne der sich als besonders Ausgewählte vorkommenden allzu ernst zu nehmen.

Hoffen wir deshalb, dass der Streit so bald wie möglich wieder beigelegt werden kann und alle Teile zuerst einmal versuchen, sich im Gemeinsamen zu finden, nicht nur zu kritisieren, damit wir nicht immer selbst feststellen müssen, dass in der Demokratie die Lösung dieser Probleme besonders schwierig ist, weil vor allem die technisch Geschulten nur ihr Sonderproblem sehen wollen und deshalb gerne den Blick auf das Ganze verlieren.

Armin Aegerter, dipl. Ing., Malzgasse 32, Basel.

Neuartige Rangieranlage für Laderampen

DK 625.27

Von Ing. J. Ehrensperger, Bern

Die nachstehend beschriebene Anlage wurde für Anschlussgleise mit Laderampen entwickelt, um Wagenverschiebungen je nach Bedarf über kürzere oder längere Strecken ohne Hilfspersonal durchzuführen. Als wichtigstes Organ weist die Anlage eine geschlossene, motorisch angetriebene Seilschleife auf, welche die Wagen mitnimmt. Diese Massnahme ist wohl bekannt, neu hingegen ist die konstruktive Lösung der Seilführung und des Mitnehmers.

An einem Ende der Verladerampe ist der in Bild 1 links unten erkennbare Seilantrieb und am anderen eine Seilspanvorrichtung derart angeordnet, dass beide Vorrichtungen nicht über die Rampe vorspringen. Längs der Rampe laufen die beiden Seilstränge in einem Führungskanal, welcher von zwei stehend gegeneinander gekehrten U-Profilen gebildet wird und zugleich als vordere Randverstärkung gegen das Gleis hin dient. Die gegeneinander gerichteten Flansche der U-Profile lassen Schlitzfreiräume; durch den oberen Schlitz ragt ein am Seil befestigter Mitnehmerschenkel und bewegt seinerseits den in Bild 2 links dargestellten Mitnehmer, an welchem, wie Bild 3 genauer zeigt, eine Seilstruppe eingehängt ist, die mit ihrem anderen Ende am Bahnwagen angehängt werden kann. Der Mitnehmerschenkel überbrückt die Enden des die Schleife bildenden Seiles und macht somit

einen Seilspleiss entbehrlich. Der untere Schlitz des Kanals ist breiter als der obere und lässt Fremdkörper nach unten durchfallen; wie aus Bild 2 ersichtlich, ist der Kanal nicht auf seiner ganzen Länge, sondern nur etwa alle 4 m auf Betonkonsolen abgestützt. Längs der Rampe kann eine beliebige Anzahl Steuerstellen angeordnet werden, was dem Bedienungspersonal lange Wege erspart. An beiden Rampenenden sind Endabstellungen vorgesehen. Sollte ein Wagen durch seine Trägheit den Mitnehmer überholen, so löst sich die Seilstruppe von diesem automatisch.

Die Hauptvorteile der beschriebenen Vorrichtung lassen sich wie folgt zusammenfassen: Kein freiliegendes Schleppseil, dadurch Herabsetzung der Unfallgefahr; einfache Bedienung der Anlage von der Rampe aus; Einsparung an Arbeitskräften.

Die auf den Bildern dargestellte Anlage reicht für die Verschiebung von vier beladenen Güterwagen auf ebenem Gleis aus; sie wurde von der Gesellschaft der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke, Werk Bern, gebaut und zum Patent angemeldet.

Adresse des Verfassers: Ing. J. Ehrensperger, von Roll'sche Eisenwerke, Fabrikstr. 2, Bern.

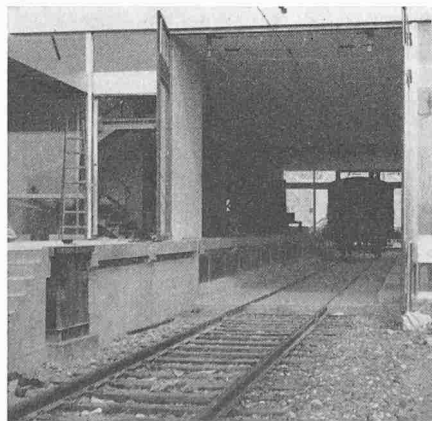


Bild 1. Laderampe mit Wagenverschiebevorrichtung

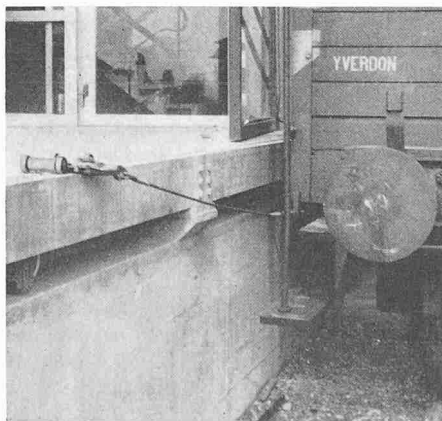


Bild 2. Mitnehmer an der Rampenkante mit Zugseil

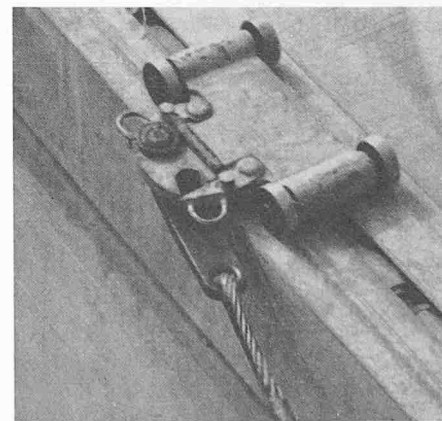


Bild 3. Mitnehmerschenkel mit Befestigungsvorrichtung für das Seil