

# Der neue Rangierbahnhof Basel S.B.B. auf dem Muttenzerfeld

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 25

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-43475>

## **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.

INHALT: Der neue Rangierbahnhof Basel S. B. B. auf dem Muttenerfeld. — Die Renovation des Beckenhofs in Zürich (mit Tafeln 25 bis 28). — Statistik der Energieproduktion in der Schweiz. — Wasserkraftanlagen am Fusenko-Fluss in Korea. — Mitteilungen: Eine neue amerikanische Heliumgewinnungsanlage. Ueber die Betriebskosten von Flugzeugen. Ausfuhr elektrischer Energie. Eine eigen-

artige pneumatische Fundation. Neue englische Vorschriften für Automobile mit Vierradbremzen. — Wettbewerbe: Turnhalle mit Turnplatz auf dem Emmersberg in Schaffhausen. Neubau für die Thurgauische Kantonalbank in Sirnach. — Preisausschreiben: Vorschläge für die Dämpfung des Strassenlärms. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

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. 25

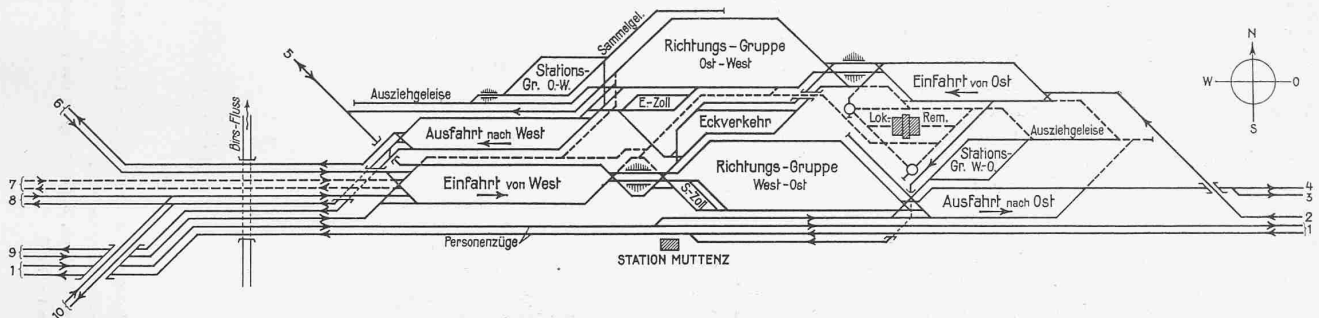


Abb. 2. Schema des neuen Rangierbahnhofs Basel-Muttenerfeld, zweiteilige Anlage im Vollausbau. LEGENDE: 1 Personenzüge Basel-Pratteln, 2 Güterzüge von Pratteln, 3 Güterzüge nach Pratteln, 4 Direkte Güterzüge nach Ost, 5 Verbindungsgeleise zum Rheinhafen, 6 Bad. Bahn (D. R. B.), 7 Lokomotiven, 8 Güterbahnhof Basel-Wolf (S. B. B.), 9 Elsässer Bahn (A. L.), 10 Delsberg.

### Der neue Rangierbahnhof Basel S. B. B. auf dem Muttenerfeld.

Anfangs Oktober d. J. haben die S. B. B. ihren bedeutendsten Rangierbahnhof im ersten Ausbau vollendet und in Betrieb genommen. Wenn wir dieses für weitere Kreise anscheinend weniger interessante Ingenieurbauwerk hier zu ausführlicher Darstellung bringen, so geschieht dies gerade aus dem Grunde, um die hohe Bedeutung dieses lange Zeit etwas gering geachteten Zweiges des Eisenbahnbetriebes an einem modernen Beispiel unserm Leserkreis vor Augen zu führen. Welchen Umfang neben dem Personenverkehr der Güterverkehr annimmt, das veranschaulicht für Basel untenstehende graphische Darstellung der an einem beispielsweise herausgegriffenen Stichtag bewältigten Rangierarbeit: In fast sämtlichen möglichen Kombinationen zwischen den 6x2 Richtungen mussten insgesamt 3135 Güterwagen rangiert werden. Welche Ausdehnung die dafür nötigen baulichen Anlagen annehmen, zeigen die Uebersichtspläne Abb. 3 u. 4, wo links oben zum Vergleich der Personenbahnhof im gleichen Masstab zu erkennen ist.

In der nachstehenden Beschreibung der stattlichen Neuanlage des Basler Rangierbahnhofs lassen wir grösstenteils Ausführungen folgen, die uns Ing. Hans Nydegger, Sektionschef für Tiefbau bei der Generaldirektion der S. B. B. in Bern frdl. zur Verfügung gestellt hat. In einem zweiten Teil sollen in nächster Nummer die mechanischen Einrichtungen zur Darstellung kommen.

Vor dem Uebergang der schweizerischen Hauptbahnen an den Bund sorgten die verschiedenen Privatbahngesellschaften (J. S., S. C. B., G. B., N. O. B., V. S. B. usw.) nur gerade für die Rangieranlagen, die absolut nötig waren, um die für das eigene, verhältnismässig eng begrenzte, Netz bestimmten Wagen zu ordnen. In den Gemeinschaftsbahnhöfen wurden die Transitwagen in der gleichen Unordnung, wie sie übernommen worden waren, der Nachbarverwaltung zugeführt. Es ist einleuchtend, dass bei diesem Verfahren das ganze Rangiergeschäft sehr unwirtschaftlich, die Güterbeförderung langsam und stockend und die Wagenausnutzung schlecht war. Das Ziel der Bundesbahnen geht nun dahin, das Ordnen der Güterzüge auf die wichtigeren Zugbildungsbahnhöfe zu konzentrieren und damit wirtschaftlicher zu gestalten. Das Rangiergeschäft in diesen Verkehrsknotenpunkten soll so geschehen, dass die Wagen nach ihrer Bestimmung zu Stückgüterzügen, direkten Güterzügen und Ferngüterzügen zusammengefasst werden, sodass die Züge bis auf bestimmte Endstationen ohne Veränderung durchlaufen, oder dass die Wagen in den Zwischenstationen ohne grosse Manöver abgegeben werden können. Der Vorteil dieser weitgehenden Ordnung der Güterzüge auf den Ausgangsbahnhöfen besteht in der Verminderung der Transportdauer der Güter, in der Beschleunigung des Wagenumlaufes und in der Verminderung der Kosten für das ganze Rangiergeschäft und damit für die Güterbeförderung. Selbstverständlich erfordern solche Ausgangsbahnhöfe genügende und entsprechend ausgebildete Anlagen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können.

Rangieranlagen, die den genannten Anforderungen wenigstens teilweise entsprechen, bestehen in Biel, Renens, Bellinzona und Chiasso. Der wichtigste Punkt für die Anlage eines modernen Verschiebebahnhofs ist aber ohne Zweifel Basel, das Haupteingangstor der Schweiz. Es seien hier zunächst die vorhandenen Verkehrsanlagen von Basel kurz erwähnt:

Von Basel ausstrahlende Hauptlinien sind: Elsässerlinien nach Mülhausen (Strassburg, Belfort); Badische Linie nach Karlsruhe und weiter; Rechtsrheinische Linie nach Waldshut; nach Stein-Zürich; nach Olten (Luzern-Gotthard, Bern-Lötschberg) und nach Delsberg-Biel (Bern, Lausanne).

Bahnhofanlagen und Rheinhäfen: S. B. B.-Personenbahnhof, Güter- und Rangierbahnhof Wolf; Güterbahnhof St. Johann, verbunden mit dem Rheinhafen St. Johann; Rheinhafen Kleinhüningen mit Hafbahnhof; Bahnhofanlagen der D. R. B. durch die Verbindungsbahn mit den S. B. B.-Anlagen verbunden.

Der heutige S. B. B.-Bahnhof ist nach und nach aus primitiven Anfängen entstanden. Der Personenbahnhof wurde

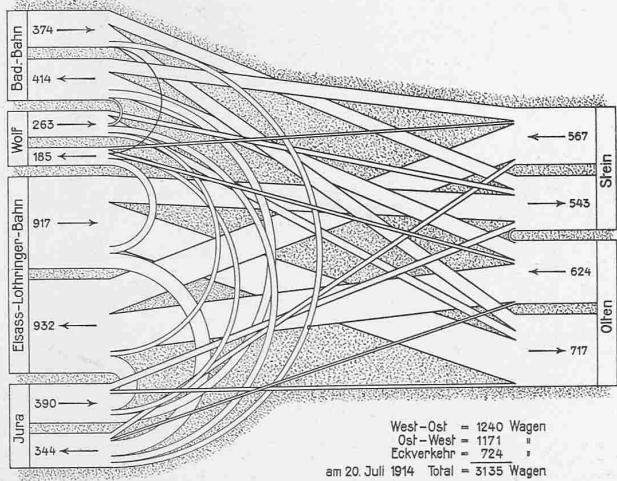


Abb. 1. Güterwagen-Verkehr Basel S. B. B. am 20. Juli 1914.

in der heutigen Form (Abb. 3, oben links) im Jahre 1906 dem Betrieb übergeben. Der Güter- und Verschiebebahnhof auf dem sog. „Wolf“ entstand 1874/1875 und ist in der Folge bis zum gegenwärtigen Stand erweitert worden.

Bei der grossen und sprunghaften Verkehrszunahme in den Vorkriegsjahren und auch direkt nach dem Kriege erwies sich der Wolfbahnhof bald als zu klein und die richtige Abwicklung des Rangiergeschäftes bot immer grössere Schwierigkeiten. Die Verhältnisse riefen einer durchgreifenden Vergrösserung und Verbesserung des Verschiebebahnhofes, umso mehr, als nach dem besprochenen Grundsatz dem Bahnhof Basel mit der Zeit erweiterte Aufgaben zugewiesen werden sollten, zur Entlastung der kleineren Bahnhöfe im Innern des Landes und im Interesse der Wirtschaftlichkeit des ganzen Rangiergeschäftes.

Ein grosszügiger Umbau des Verschiebebahnhofes an bestehender Stelle war infolge der Geländeverhältnisse ausgeschlossen. Die schon vor dem Kriege begonnenen Studien ergaben als günstigste Lage für den neuen Verschiebebahnhof das Gelände zwischen der Birs und dem Bahnhof Pratteln. Ungefähr die Hälfte der benötigten Grundfläche bestand aus Wald, die andere Hälfte aus sozusagen unüberbautem Kulturland.

Bei der Wahl der Grundform (einteilige oder zweiteilige Anlage) wären folgende Erwägungen zu machen: Die in Basel zu zerlegenden und neu zu ordnenden Güterzüge treffen ungefähr in gleicher Anzahl einerseits von Westen ein und rollen nach Osten weiter, andererseits kommen sie von Osten und fahren nach Westen weiter. Daneben besteht noch ein gewisser „Eckverkehr“ von Wagen, die von Westen her eintreffen und wieder nach Westen abgehen (Vgl. Abb. 1). Bei dem Verkehr von Westen nach Osten, also vom Ausland nach dem Innern der Schweiz, handelt es sich zur Hauptsache um beladene Wagen, während in der Gegenrichtung das Leermaterial überwiegt. Das Gelände, das von Pratteln bis zur Birs langsam in einzelnen Terrassen abfällt, hätte eine einseitige Anlage mit Bewegungsrichtung Ost-West günstig gestaltet. Eine solche Anordnung hätte aber zur Folge gehabt, dass gerade die beladenen Züge, die von Westen eintreffen und nach Osten weiterfahren, den Bahnhof dreimal hätten durchlaufen, somit weite verlorene Wege in der Steigung zurücklegen müssen.

Diese Verhältnisse und andere Erwägungen haben dazu geführt, für den Vollausbau des Basler Rangierbahnhofes eine *zweiteilige* Anlage mit Rangierfeldern von entgegengesetzter Bewegungsrichtung vorzusehen (Abb. 2). Das südliche Feld längs der Stammlinie dient der Behandlung der Züge von Deutschland und vom Elsass nach der Schweiz (West-Ost), das nördliche Rangierfeld der Zugsrichtung aus der Schweiz nach Deutschland und dem Elsass (Ost-West). Als Nachteil der zweiteiligen Anlage ist allerdings zu nennen, dass sie für den Betrieb gewissermassen zwei Bahnhöfe bildet; sie ist aber leistungsfähiger und besser erweiterungsfähig als eine einteilige Anlage und bietet in unserem Fall den sehr grossen Vorteil, dass sie etappenweise erstellt werden kann.

Es mag auffallen, dass die beiden getrennten Rangierfelder im Sinne des *Rechtsfahrens* neben einander gruppiert sind, obwohl wir in der Schweiz links fahren. Diese Anordnung ergab sich aus dem Umstand, dass auf den ausländischen Zufahrtslinien von Baden und vom Elsass rechts gefahren wird und dass zur Zeit der Projektaufstellung der Uebergang zum Rechtsfahren für die Schweiz stark in Frage stand. Als 1918 die Elsässerbahnen an Frankreich fielen, und daher die Möglichkeit eines späteren Umbaus auf Linksfahren (wie im Innern Frankreichs) vorlag, als ferner zu dieser Zeit die Idee des Rechtsfahrens in der Schweiz endgültig begraben war, wurde eine Variante für den Rangierbahnhof mit vertauschten Rangierfeldern, also im Sinne des *Linksfahrens*, untersucht. Aber es zeigte sich, dass dabei sowohl die baulichen wie die betrieblichen Verhältnisse eher ungünstiger wurden und es blieb daher bei der ursprünglich gewählten Grundform.

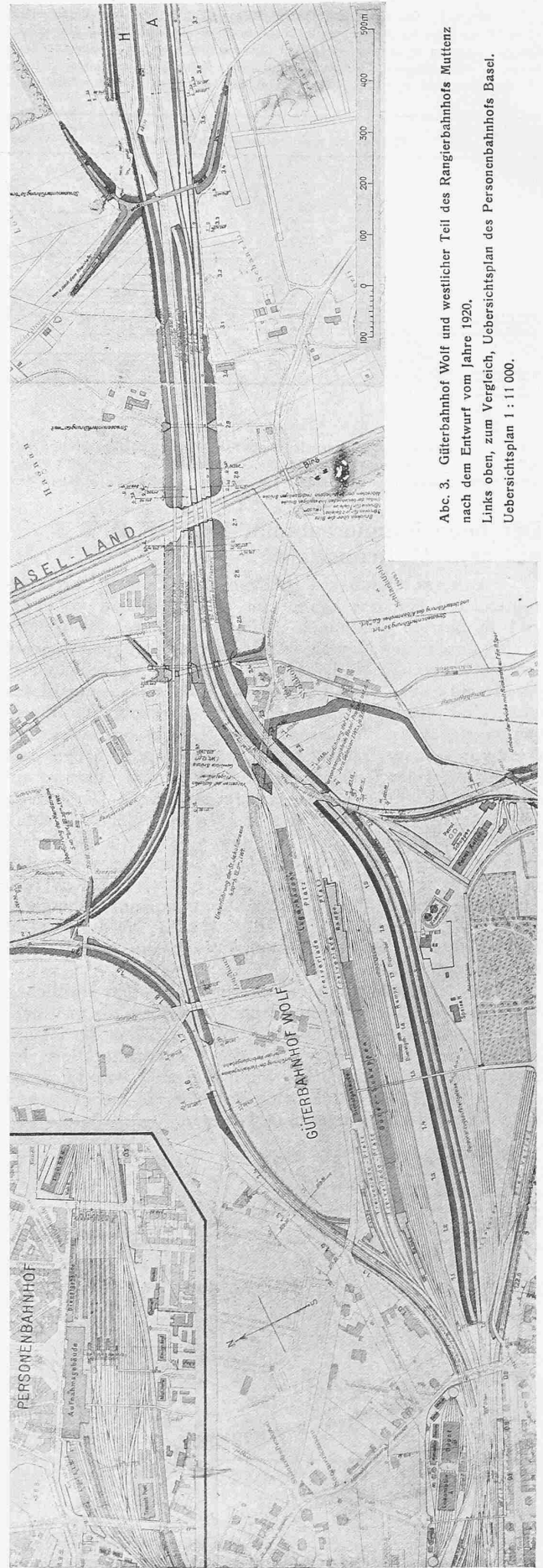


Abb. 3. Güterbahnhof Wolf und westlicher Teil des Rangierbahnhofs Mufflens nach dem Entwurf vom Jahre 1920.  
Links oben, zum Vergleich, Uebersichtsplan des Personenbahnhofs Basel.  
Uebersichtsplan 1 : 11 000.

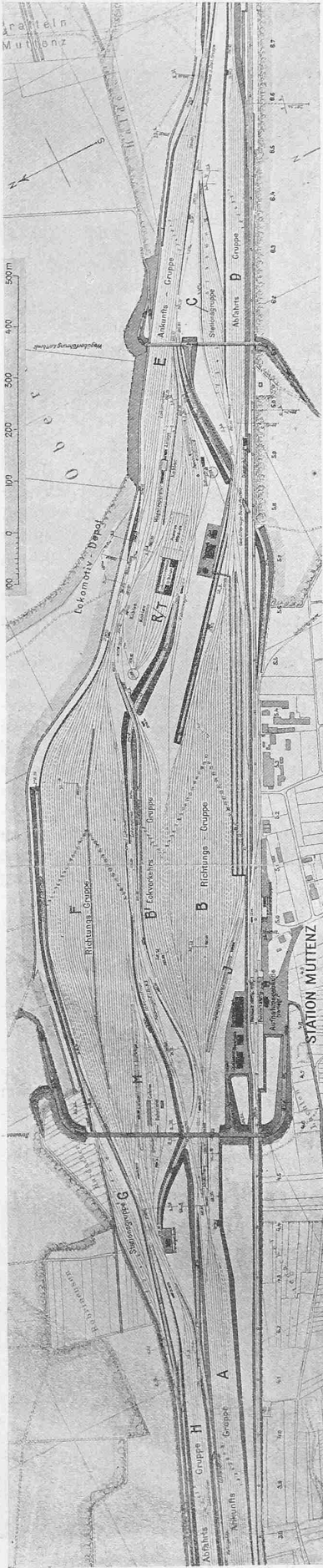


Abb. 4 (Fortsetzung von Abb. 3). Oestlicher Teil des Rangierbahnhofs Muttentz nach Entwurf 1920. — Uebersichtsplan 1 : 11 000.

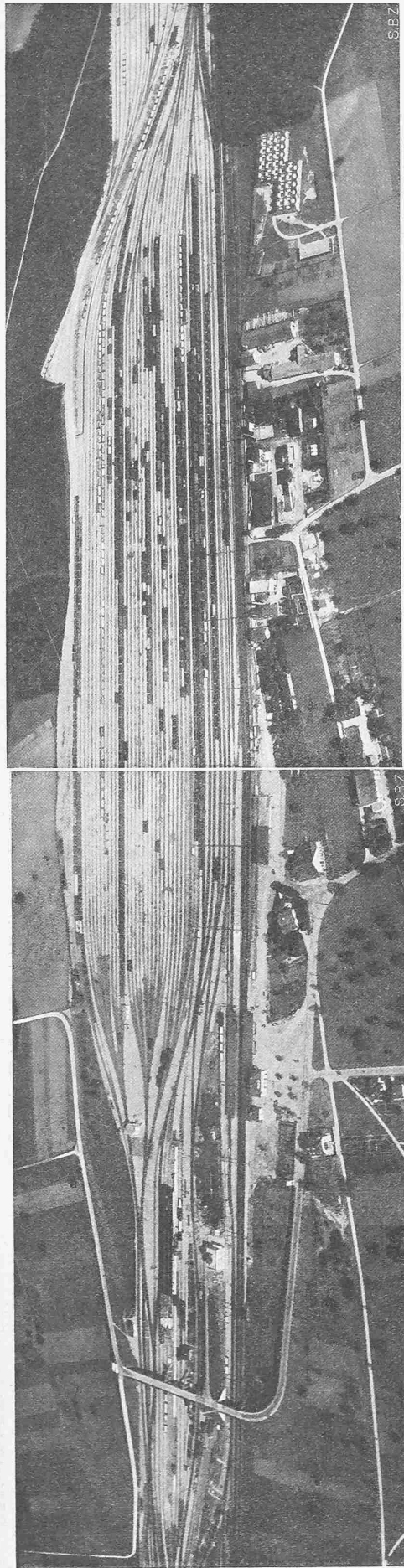


Abb. 5. Gesamtübersicht aus Süden der Geleisegruppen J, B und R-T, erster Ausbau des Rangierbahnhofs Muttentzzerfeld. Zwei Fliegeraufnahmen der „Aviatic beider Basel“, Flugplatz Birsfelden.

In dem Projekte, das im Jahr 1919 den Behörden und den mitbeteiligten ausländischen Bahnverwaltungen vorgelegt (Abb. 3 u. 4) wurde, waren beide Rangierfelder als sogen. *Flachbahnhöfe* mit Ablaufrücken zwischen der Ankunfts- und der Richtungsgruppe vorgesehen. Spätere Untersuchungen haben dann dazu geführt, für das nördliche Feld (Richtung Ost-West) das vorhandene Terrain-Gefälle auszunützen und einen *Gefällsbahnhof* vorzusehen. Das natürliche Gefälle des Geländes ist allerdings etwas zu klein, sodass noch ziemlich umfangreiche Erdarbeiten nötig werden. Trotzdem wurde berechnet, dass für das nördliche Feld der Gefällsbahnhof einem Flachbahnhof wirtschaftlich überlegen sei. Heute ist diese Schlussfolgerung schon wieder stark in Frage gestellt. Denn die Verhältnisse, welche für die Wirtschaftlichkeit von bestimmendem Einfluss sind, haben sich inzwischen nicht unwesentlich geändert und können sich noch weiter verändern. Wir erwähnen nur die Arbeitslöhne des Rangierpersonals, die Kosten pro Lokomotivstunde, je nachdem elektrisch oder mit Dampf rangiert wird, und dann namentlich die inzwischen mit Erfolg eingeführte Mechanisierung des Ablaufbetriebes. Zur Zeit kann noch nicht angegeben werden, wann das nördliche Rangierfeld zum Bau kommt; wir wissen also auch nicht, wie sich die einzelnen Faktoren, die die Wirtschaftlichkeit der einen oder jener Grundform bestimmen, dann verhalten werden. Jedenfalls darf diese Frage heute nicht als erledigt hingenommen, sondern muss zu gegebener Zeit neu geprüft werden.

Für die *Beschreibung der einzelnen Geleisegruppen* betrachten wir zunächst das im Oktober 1929 in Betrieb genommene südliche Rangierfeld.

*Ankunftsgruppe A.* Für den Vollausbau ist Platz für elf Geleise vorhanden. Dies mag auf den ersten Blick als überreichlich erscheinen. Es ist aber zu berücksichtigen, dass wir es mit einem Grenzbahnhof zu tun haben. Die Uebernahme der Güterzüge von den ausländischen Bahnverwaltungen und namentlich

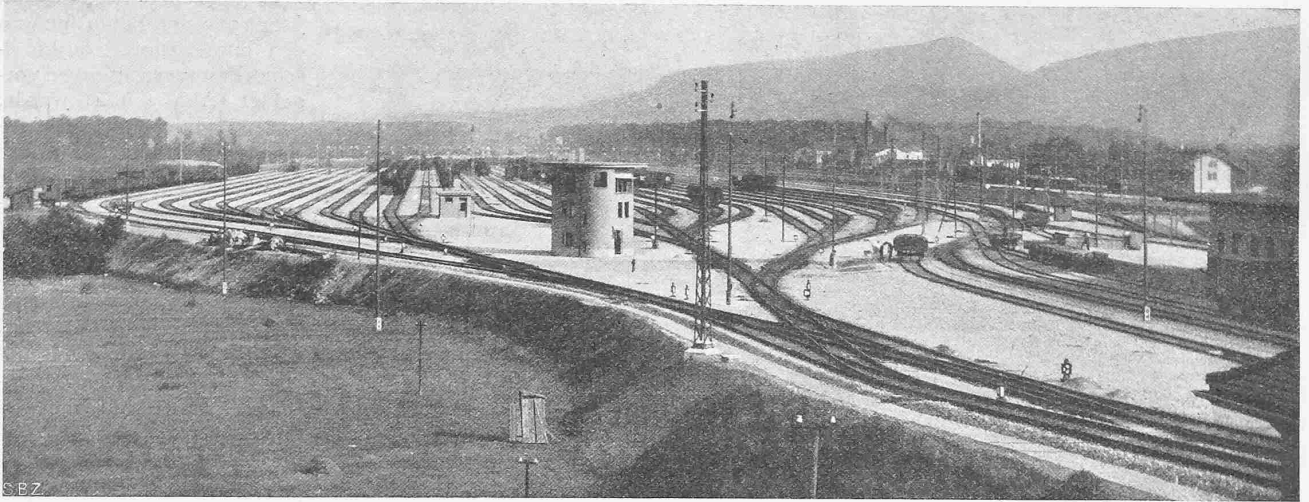


Abb. 6. Westliche Einfahrt vom Ablaufberg (rechts) in Richtungsgruppe B, beim Stellwerk IV.

die Zollbehandlung verlängern die Aufenthaltszeit in der Ankunftsgruppe, sodass das durch diese gebildete Reservoir gross genug sein muss, um Rückstauungen der ankommenden Züge in den Zufahrtslinien zu vermeiden.

Die Züge werden hierauf über den *Ablaufberg* in die *Richtungsgruppe B* rangiert. Der nördliche Teil dieser Gruppe, die sog. *Eckverkehrsgruppe*, übernimmt die Wagen, die auf das Rangierfeld Ost-West übergehen und von da wieder nach Westen weiterrollen müssen. Die in der Richtungsgruppe zusammengestellten Ferngüterzüge, die einer weiteren Ordnung nicht mehr bedürfen, können direkt aus der Richtungsgruppe abfahren, oder sie werden, wenn in der Richtungsgruppe Platz geschaffen werden muss, in die Abfahrtsgruppe vorgezogen, um dort ihre Abfahrtszeit abzuwarten.

Diejenigen Züge einer bestimmten Richtung, die noch eingehender geordnet werden müssen (z. B. die Stückgüterzüge), werden nach dem Ausziehgeleise der *Stationsgruppe* geschleppt, um in dieser weiter geordnet zu werden. Die Stationsgruppe des Südfeldes ist seitwärts angeordnet und als Freiablaufanlage geplant. Vom bereits genannten Ausziehgeleise aus bewegen sich die Wagen ohne Mitwirkung einer Rangierlokomotive durch die Ordnungsgruppe und werden in dem Sammelgeleise zu Zügen zusammengestellt, die dann in die Abfahrtsgruppe verbracht und dort abgefertigt werden.

Ausser den beschriebenen Hauptgruppen enthält der Bahnhof folgende Anlagen:

*Die Zollgruppen J und M.* Die Wagen mit Gütern, die einer eingehenden Zollrevision unterzogen werden sollen, werden in einem bestimmten Geleise der Richtungsgruppe gesammelt, dann an die Zollrampe zurückgezogen, um nach

beendeter Zollbehandlung zum zweiten Mal über den Ablaufberg nach ihrem Bestimmungsort eingeordnet zu werden.

*Das Lokomotivdepot T,* mit den verschiedenen Gruppen durch besondere Lokomotivzirkulationsgeleise verbunden, unter Vermeidung schienengleicher Kreuzungen.

*Die Wagenreparaturanlage.*

*Die Packwagengeleise* zum Abstellen der ausländischen Packwagen.

Besondere *Anlagen für den Bahnunterhaltungsdienst.*

Besonders zu erwähnen sind noch die *Geleise für die sog. „Ohnedispositionswagen“*. Es handelt sich dabei um Wagenladungsgüter, über die bei ihrer Ankunft von den Empfängern noch nicht verfügt worden ist. Zu ihrer Aufnahme sind vier im südlichen Teil der Richtungsgruppe B gelegene Geleise vorgesehen. Ihr Abstand ist auf 6 m vergrössert worden, um die Anlage von Fusswegen zwischen den Geleisen zur Benützung durch die Händler und Käufer zu ermöglichen. Auch diese Wagen werden in der Regel nach erfolgter Adressierung ein zweites Mal über den Ablaufberg rangiert werden müssen.

*Die Zufahrtslinien.* Nach dieser Uebersicht über den eigentlichen Verschiebebahnhof wenden wir uns den Zufahrtslinien zu. Diese sollen so angelegt werden, dass für die ein- und ausfahrenden Güterzüge schienenebene Kreuzungen vermieden werden. Diese Forderung bedingt die Erstellung einiger Ueberwerfungsbauwerke.

Auf der *Westseite* (Abb. 3) muss die Personenzuglinie aus ihrem heutigen geraden Tracé nach Süden ausgeschwenkt werden. Sie überschreitet dann die Birs am weitesten flussaufwärts und führt durch den heutigen Wolfbahnhof nach dem Personenbahnhof Basel. Die zwei Gütergeleise der Elsässerlinie werden neben der verlegten

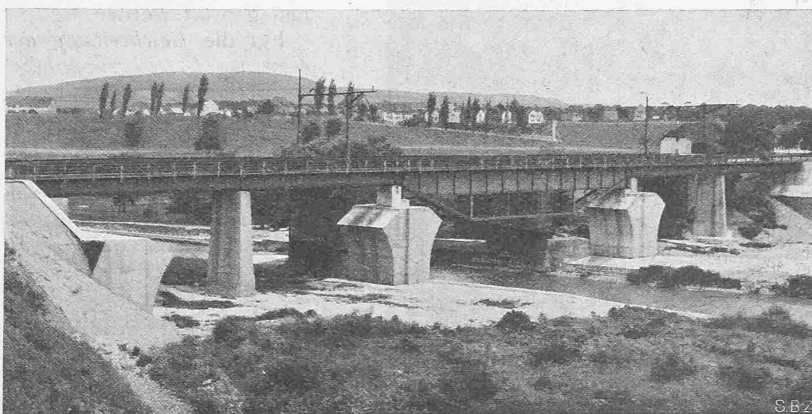


Abb. 7. Provisorische Zufahrt; Birsbrücke, vorbereitet für eine viergeleisige Bogenbrücke.

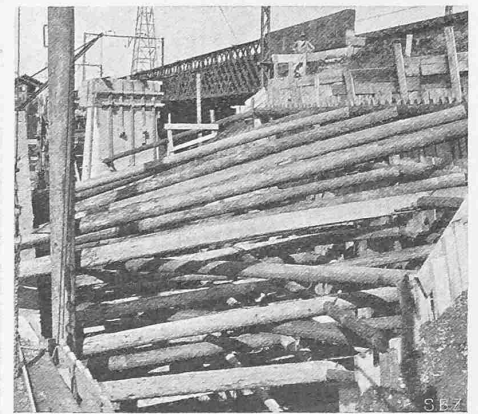


Abb. 8. Widerlager-Bau neben der alten Birsbrücke.

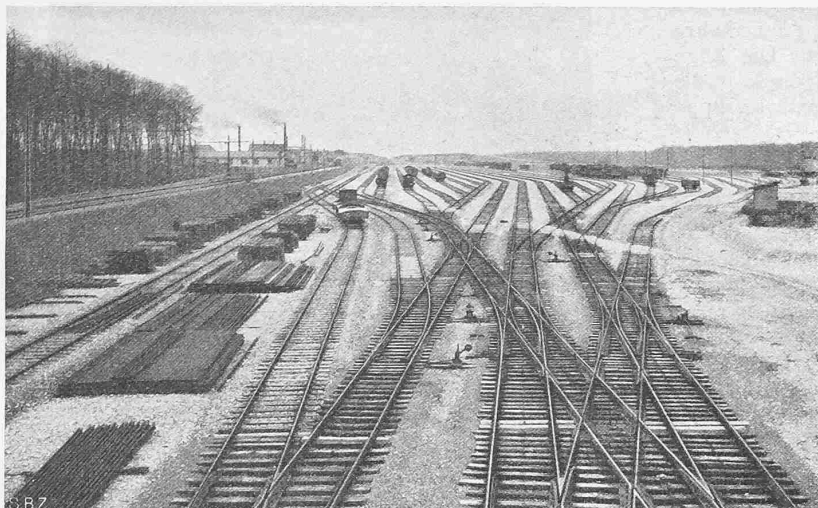


Abb. 9. Oestliches Ende der Richtungsgruppe B im ersten Ausbau; Blick westlich.

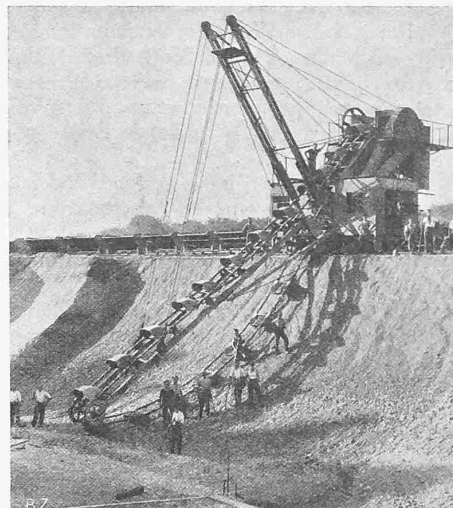


Abb. 10. Baggerarbeit in Gruppe D; täglich bis 1200 m<sup>3</sup>.

Personenzuglinie nach dem neuen Rangierbahnhof geführt. Sie werden so angelegt, dass die heute bestehende schienen-ebene Durchkreuzung mit den Personenzugsgeleisen der Juralinie beseitigt wird. Eine weitere doppelspurige Zufahrtslinie dient gemeinsam den Güterzügen von und nach dem Jura und von und nach dem Lokalgüterbahnhof Basel-Wolf.

Als Zufahrt für die Züge der Deutschen Reichsbahn ist vorerst nur eine einspurige Linie vorgesehen; am rechten Birsufer gabelt sie sich in einen Strang nach der Ankunftsgruppe des Südfeldes und in einen andern Strang nach der Abfahrtsgruppe des Nordfeldes. Nach dem zweigeleisigen Ausbau der Rheinbrücke der Verbindungsbahn wird der Verkehr von und nach dem badischen Bahnhof von zwei getrennten einspurigen Linien besorgt: der Personenzuglinie nach dem Personenbahnhof Basel S. B. B. und der Güterzuglinie nach dem neuen Rangierbahnhof. Beide Linien überkreuzen sich im sog. Gellert schienenfrei; der spätere Ausbau beider Linien auf Doppelspur ist im Bedarfsfalle ermöglicht. — Für den Verkehr der Lokomotiven zwischen dem Rangierbahnhof und dem Zentraldepot beim Personenbahnhof ist eine zweispurige Verbindungslinie in einem späteren Ausbau vorgesehen.

Wesentlich einfacher liegen die Verhältnisse auf der Ostseite, wo nur zwei doppelspurige Linien an den Rangierbahnhof anschliessen, nämlich die Linien von und nach Olten und von und nach Stein. Auch hier finden keine schienenebenen Kreuzungen zwischen ein- und ausfahrenden Güterzügen statt; dagegen konnten bei den beschränkten Platzverhältnissen in Pratteln auf dieser Trennungstation schienengleiche Kreuzungen zwischen Personen- und Güterzügen nicht vermieden werden (Abb. 11).

*Erster Bauabschnitt des etappenweisen Ausbaues.* Die Unsicherheit der Verkehrsentwicklung in den Nachkriegsjahren und die ungünstige Finanzlage der Bahnverwaltung haben die Erstellung des voll ausgebauten Bahnhofes in einem Guss verhindert und überhaupt die Inangriffnahme der Arbeiten verzögert. Die ersten Arbeiten wurden anfangs 1922 als Notstandsarbeiten zur Linderung

der Arbeitslosigkeit begonnen. Es handelte sich um die Verlegung der Station Muttenz, zu welchem Zwecke auch ein Teil des Einschnittes für die Richtungsgruppe B ausgehoben werden musste. An den Bau des Rangierbahnhofes selbst konnte man damals noch nicht ernstlich denken. Den Anstoss zu einer energischen Anhandnahme der Bauarbeiten gaben verschiedene Misstände im alten Wolfbahnhof infolge zeitweiser Verstopfung der dortigen Geleiseanlagen, sodass man sich dann entschliessen musste, als ersten Ausbau des Verschiebebahnhofes das südliche Rangierfeld mit seinen Zufahrtslinien zu erstellen.

Bei diesen handelt es sich um eine einspurige Zufahrtslinie für die badischen Züge, abzweigend von der Verbindungsbahn im Gellert, um eine doppelspurige Verbindungslinie zwischen dem Wolfbahnhof und der Ankunftsgruppe für die Einföhrung der Elsässerzüge und die Ueberföhren Wolf-Muttenzerfeld und umgekehrt, sodann um eine einspurige Verbindungsbahn nach der Station Pratteln. Vom südlichen Rangierfeld wird die Ankunftsgruppe A beinahe vollständig, die Richtungsgruppe B (ohne die Eckverkehrsgruppe) vollständig und die Abfahrtsgruppe D teilweise erstellt. Von der Stationsgruppe C ist vorläufig erst der Unterbau erstellt; der fertige Ausbau wird aber voraussichtlich nicht lange auf sich warten lassen.

Bei diesem etappenweisen Vorgehen waren natürlich Provisorien, die beim späteren Vollausbau wieder verschwinden werden, nicht zu vermeiden. Sie beschränken sich aber sozusagen ganz auf die Zufahrtslinien. So kann die Zufahrtslinie für die Züge der S. B. B. zwischen St. Jakob und dem Rangierbahnhof erst dann in der endgültigen Lage erstellt werden, wenn die Stammlinie verlegt sein wird. Im ersten Bauabschnitt wird sie provisorisch parallel der Stammlinie über das Birstal geführt und schliesst nun zunächst an die Richtungsgruppe an. Von dieser Gruppe müssen somit im ersten Ausbau die südlichsten Geleise als Einfahrtgeleise vorbehalten bleiben und dürfen nicht an den Ablaufrückten angeschlossen sein. Ein weiteres Provisorium bildet die Ueberföhrung der zweispurigen Linie vom „Wolf“ nach dem Rangierbahnhof über die noch nicht verlegte Stammlinie bei Km. 3, ebenso auf der Ostseite die Ausfahrt nach Pratteln.

Nach diesem ersten Ausbau, der voraussichtlich längere Zeit bestehen bleiben wird, kann die Ordnung aller von Westen her einfahrenden Züge im neuen Bahnhof erfolgen und zwar wie folgt:

Die Güterzüge der A. L. fahren via Wolfbahnhof in die Ankunftsgruppe A ein, werden in die Richtungsgruppe verteilt, allenfalls mit weiterer Ausscheidung in der Stationsgruppe. Die Züge werden zusammengestellt und fahren nach Pratteln aus, mit Ausnahme derjenigen Wagengruppen,

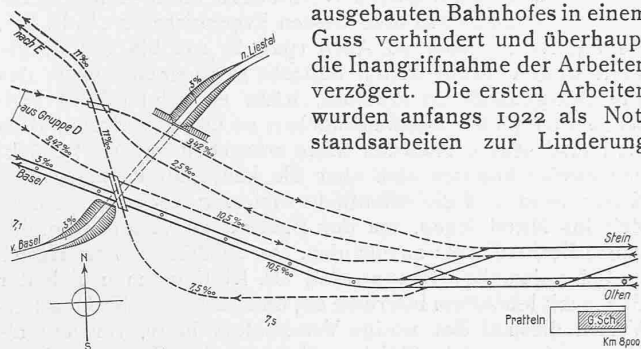


Abb. 11. Anschluss an Pratteln, im viergeleisigen Vollausbau. Längen 1 : 1000, Breiten dreifach verzerrt.

die wieder nach Westen abfahren müssen (z. B. nach der Juralinie). Diese Wagen machen in der D-Gruppe Spitzkehre und werden nach dem Wolfbahnhof überführt. Die Züge der Reichsbahn gelangen, wie bereits erwähnt, direkt in die Richtungsgruppe, werden von hier in die Einfahrtsgruppe zurückgezogen und in gleicher Weise wie die Elsässerzüge verarbeitet.

Die von Osten her aus der Schweiz eintreffenden Züge müssen nach wie vor im Wolfbahnhof behandelt werden, da das nördliche Geleisefeld noch nicht vorhanden ist. Sie zweigen in der Station Pratteln von der Stammlinie ab und gelangen über die neue Zufahrtslinie nach dem Wolfbahnhof. Die direkten Züge nach der Reichsbahn werden ohne Berührung des Wolfbahnhofs auf der neuen Verbindungslinie nach dem badischen Bahnhof geleitet und dort rangiert.

Finanzielle und bauliche Gründe, namentlich die Verzögerung in der Projektbereinigung mit dem Kanton Basel-Stadt betr. Strassenunterführungen bei St. Jakob, führten dazu, vorläufig die *Inbetriebnahme eines Zwischenstadiums* in Aussicht zu nehmen. Bei diesem fällt die kostspielige Zufahrt vom Wolf nach der Ankunftsgruppe A noch weg. Sämtliche von Westen kommenden Güterzüge benützen das später ausschliesslich für die Reichsbahnzüge vorbehaltene neue Geleise zwischen Birsbrücke und Richtungsgruppe B und gelangen in die fünf südlichsten Geleise dieser Richtungsgruppe, die vorerst als Einfahrtsgeleise ausgebildet werden. Die angekommenen Güterzüge werden dann nach Westen in die Gruppe A ausgezogen und über den Ablaufberg verarbeitet. Da dieses Zwischenstadium für den Betrieb nicht befriedigend sein wird, muss getrachtet werden, die direkte doppelspurige Linie vom Wolf nach der Ankunftsgruppe A möglichst bald zu erstellen.

Zum fertigen Ausbau des südlichen Rangierfeldes wird dann noch der Bau von Strassenunterführungen auf der Ostseite und einer doppelspurigen Verbindungslinie mit Pratteln in endgültiger Lage anschliessen müssen (Abb. 11). Damit werden dann voraussichtlich die Bauarbeiten für längere Zeit abgeschlossen sein, bis die weitere Verkehrsentwicklung die Inangriffnahme des nördlichen Rangierfeldes notwendig macht und damit zum Vollausbau dieses grossen Verschiebebahnhofes geschritten werden kann.

*Bauleistungen und Kosten.* Der erste Bauabschnitt umfasst folgende Leistungen:

Erdbewegung rd. 1250000 m<sup>3</sup> Mauerwerk rd. 44 000 m<sup>3</sup>  
Beschotterung „ 85000 m<sup>3</sup> Geleiseanlagen „ 60 km.

Die Kosten, einschliesslich Landerwerb für den grössten Teil des später nachfolgenden Vollausbau und einschliesslich der neuen Station Muttenz, werden angenähert 25 Mill. Fr. betragen. Der Vollausbau nach Projekt vom Jahre 1918 war zu total 37 Mill. Fr. veranschlagt. Mit der inzwischen eingetretenen Preiserhöhung und durch die wesentlichen Projektverbesserungen und Ergänzungen dürften sich die schliesslichen Gesamtkosten dem Betrage von 50 Mill. Fr. nähern. (Schluss folgt).

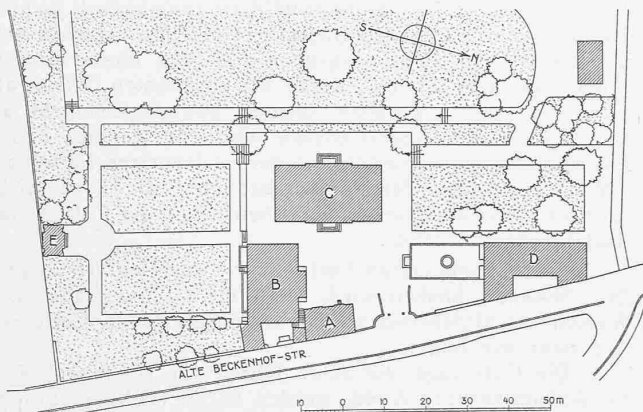


Abb. 1. Uebersichtsplan der Gebäude des Beckenhofs. — Masstab 1:1600.  
A Grebelhaus, B Pestalozzianum, C Herrschaftshaus,  
D Sozialmuseum, E Gartenhaus.

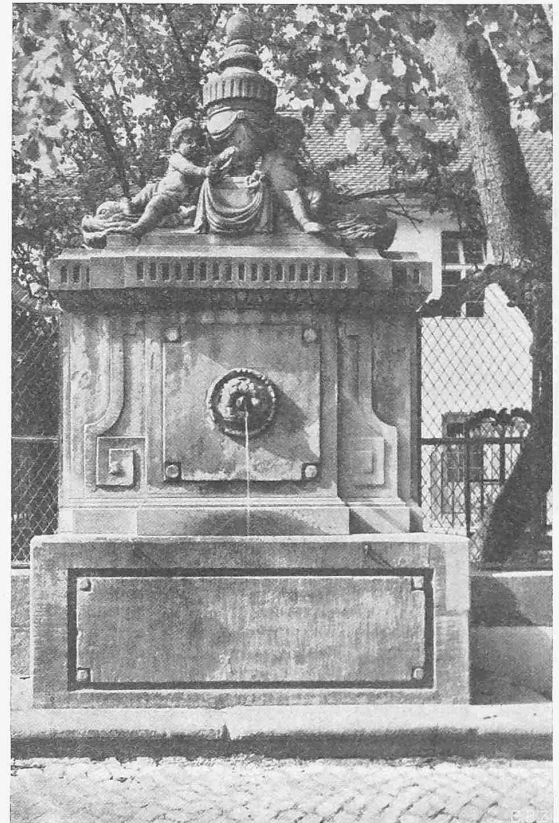


Abb. 2. Brunnen im Hof, gegenüber dem Pestalozzianum.

## Die Renovation des Beckenhofs in Zürich.

Arch. MÜLLER & FREYTAG, Thalwil und Zürich.

### I.

Ueber die Vorgeschichte und den Zustand vor der Renovation unterrichtet Band IX des Bürgerhauswerkes auf Seite XLI und den Tafeln 63 bis 65. Das Areal dieses stattlichen Landgutes, das als das vornehmste neben dem Beyelschen Landgut in Hottingen bezeichnet wird, reichte von der alten Beckenhofstrasse bis zur heutigen Wasserwerkstrasse. Es wird von der „Neuen Beckenhofstrasse“ durchschnitten; der ganze untere Teil ist überbaut, sodass nur noch die obere Hälfte als Park erhalten war, mit den Gutsgebäuden. Die späteren Schicksale sind ausführlich dargestellt in der Weisung des Stadtrates zur Gemeinde-Abstimmung vom 11. Juli 1926, bei der die nötigen Kredite „für die Umwandlung des Beckenhofgutes in einen öffentlichen Park und die Herstellung der Gebäude des Beckenhofs“ bewilligt wurden. Im Jahr 1923 war die Liegenschaft in die Hände des Bauunternehmers Hatt-Haller übergegangen, der sie gänzlich überbauen wollte. Die zu diesem Zweck gegründete Baugesellschaft Beckenhof veranstaltete einen beschränkten Wettbewerb unter sechs zürcherischen Architektenfirmen, dessen Ergebnisse in „S. B. Z.“, Bd. 83, Nr. 17, vom 26. April 1924, S. 191 bis 195 dargestellt sind. Obwohl darauf Bedacht genommen wurde, das alte Gutsgebäude zu erhalten, hätte es seinen Sinn zwischen den hohen Miethausblöcken so völlig verloren, dass man fast seinen Abbruch hätte wünschen müssen; glücklicherweise konnten sich aber die kantonale Heimatschutz-Kommission und die öffentliche Meinung noch zur rechten Zeit ins Mittel legen, um den Stadtrat zu veranlassen, das ganze Beckenhofgut anzukaufen. Der Stadtbaumeister Herter und der damalige Bauvorstand Dr. Klöti nahmen sich der Sache mit lebhaftem Interesse an, und dass auch der Quartier-Verein diesmal das nötige Verständnis hatte, verdient als Gegensatz zur schmählichen Haltung des Quartiers Enge gegenüber dem Muraltengut besonders hervorgehoben zu