

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 6 (1930)
Heft: 2

Artikel: Gross-Rangierbahnhof Basel
Autor: Bauer, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-755618>

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

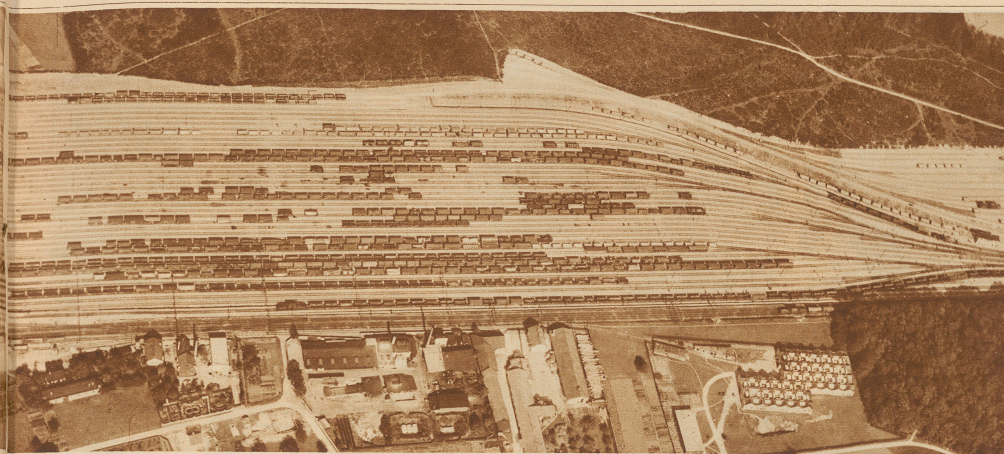
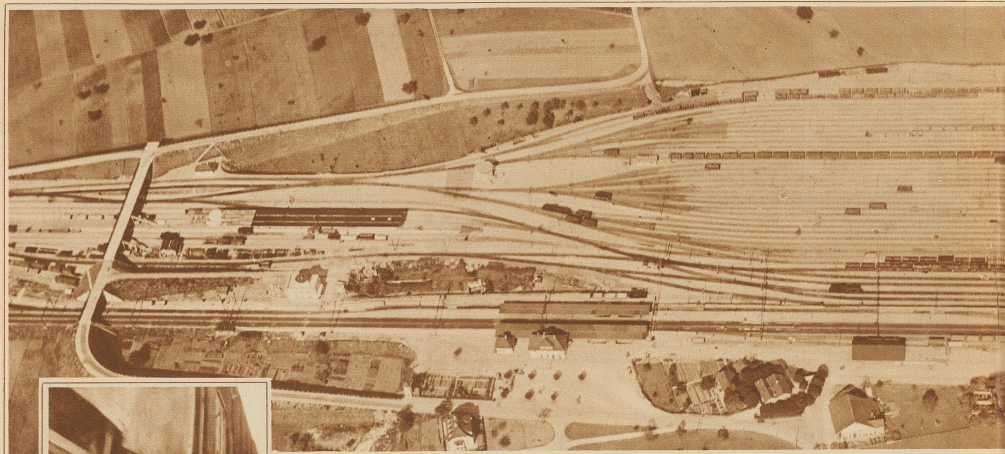
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 14.01.2026

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



Groß-Rangierbahnhof Basel

(Aufnahmen von
E. Haberkorn)

Fliegeraufnahme des Basler Rangierbahnhofes in Muttenz.
Von links her schicken schwere Lokomotiven die
50—70 Wagen starken Rangierzüge auf den
Ablaufberg, der neben der Straßenbrücke
(links im Bilde) ersichtlich ist
(Phot. Aviauk beider Basel)

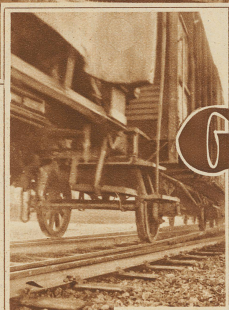
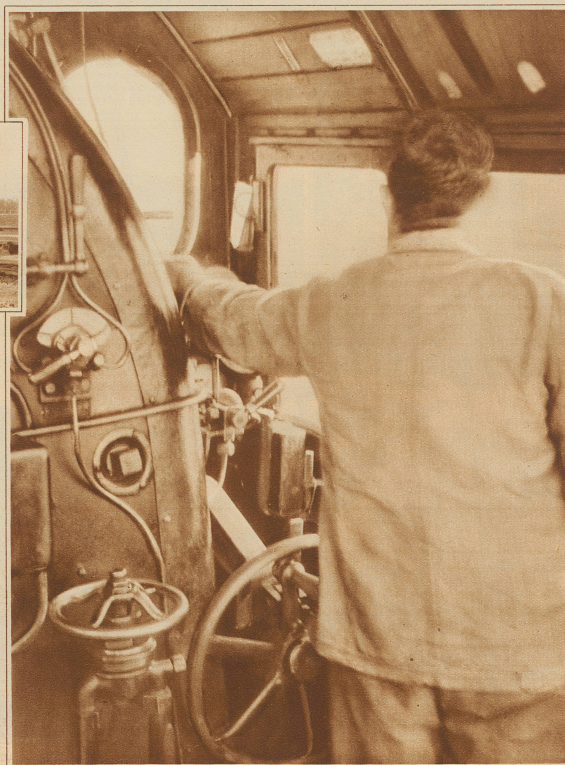
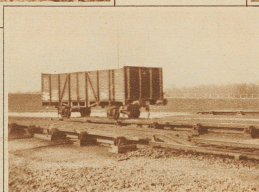


Bild rechts:
Im Führerstand einer
Rangierlokomotive

Mit Donnergepolter
rollt die schwere Last
auf den Geleisen
heran

Der vom Ablaufberg
abrollende Wagen
passiert die Geleise-
bremse, deren Schie-
nen die Wagensräder
einklemmen und da-
durch die Geschwin-
digkeit hemmen. Die
Bremsfunktioniert, je nach Gewicht des Wagens, automatisch, außer-
dem kann ihre Wirkung im Stellwerk je nach Bedarf gesteigert werden



Der Kollege auf der elektri-
schen Lokomotive

Untenstehendes Bild:
Vor der Zollrampe, an der
die Züge aus Frankreich
und Deutschland abgeje-
rigt werden



Bild rechts im Kreis:
Das «Gehirn» des Ran-
gierbahnhofes. Elektrische
Weichenstellung im Stellwerk

Bild im Kreis:
Die beiden Ablauf-
berge. Links der niedere
«Sommerberg», auf dem eben
ein Zug herangeschoben wird. Rechts
der höhere «Winterberg», der haupt-
sächlich bei schlechten Wetterverhältnissen,
vor allem eben zur Winterzeit, gute Dienste leistet

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 Staaten 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 aufs modernste auszugestalten. Sie haben vor wenig mehr als einem Vierteljahrhundert die Erbschaft der Privatnetze angetreten, die einem vereinheitlichten Staatsbahnbetrieb in mancher Beziehung gar nicht mehr genügt. Es fehlte an doppelspurigem 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 geflügeltes Wort



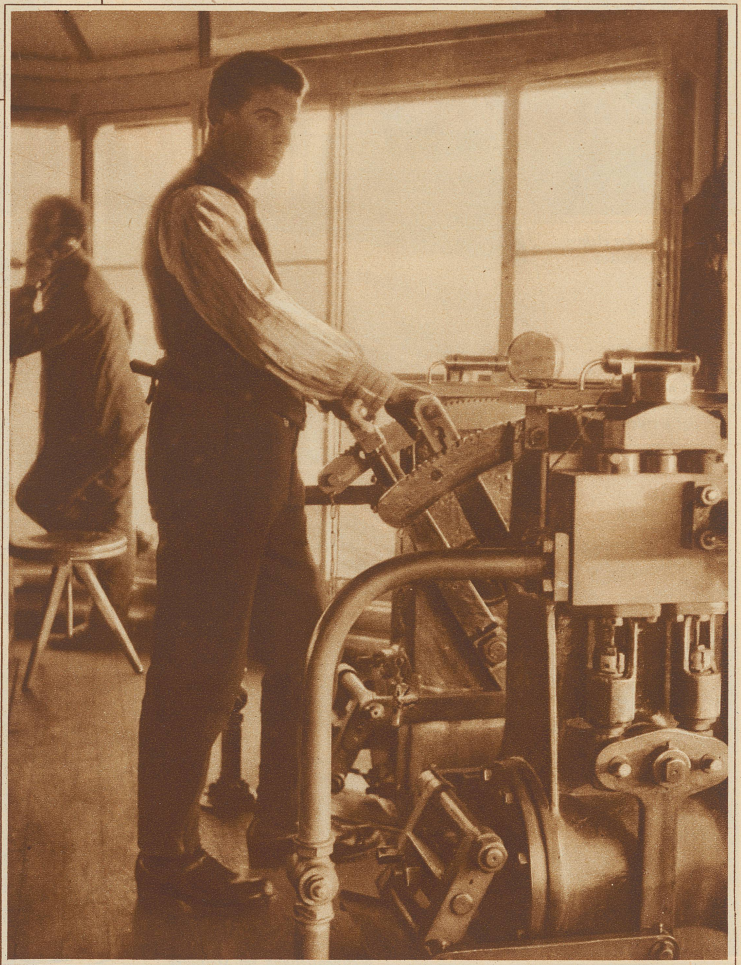
Das Dampfproß schnaubt

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 Stellwerksturm, 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 Bremsen 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 Bremsen im Stellwerk.
Die Hände an den Bremsgriffen, den Blick auf die den Rangierberg herabrollenden Wagen gerichtet, betätigt er die hydraulischen Geleisebremsen*