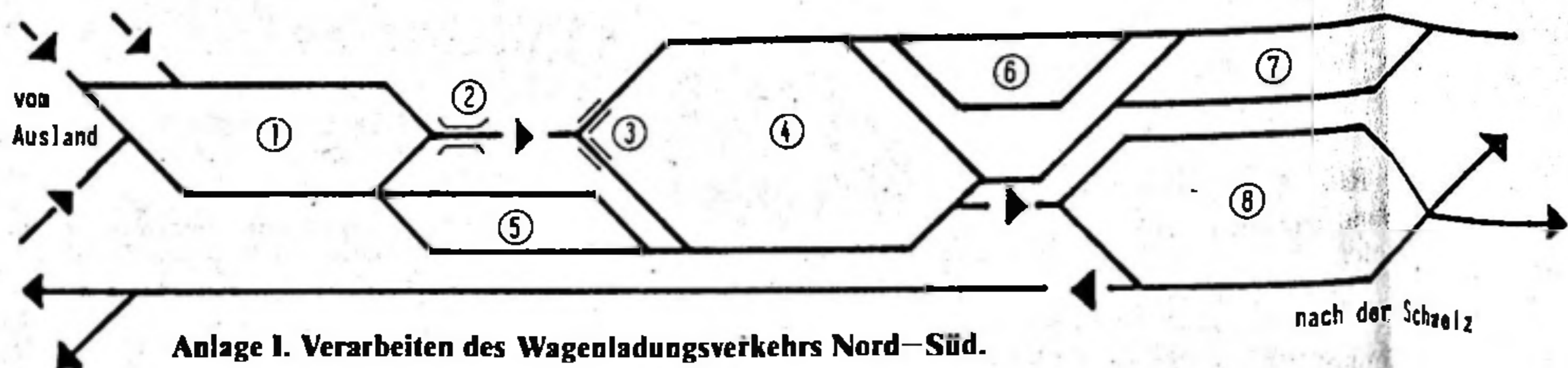


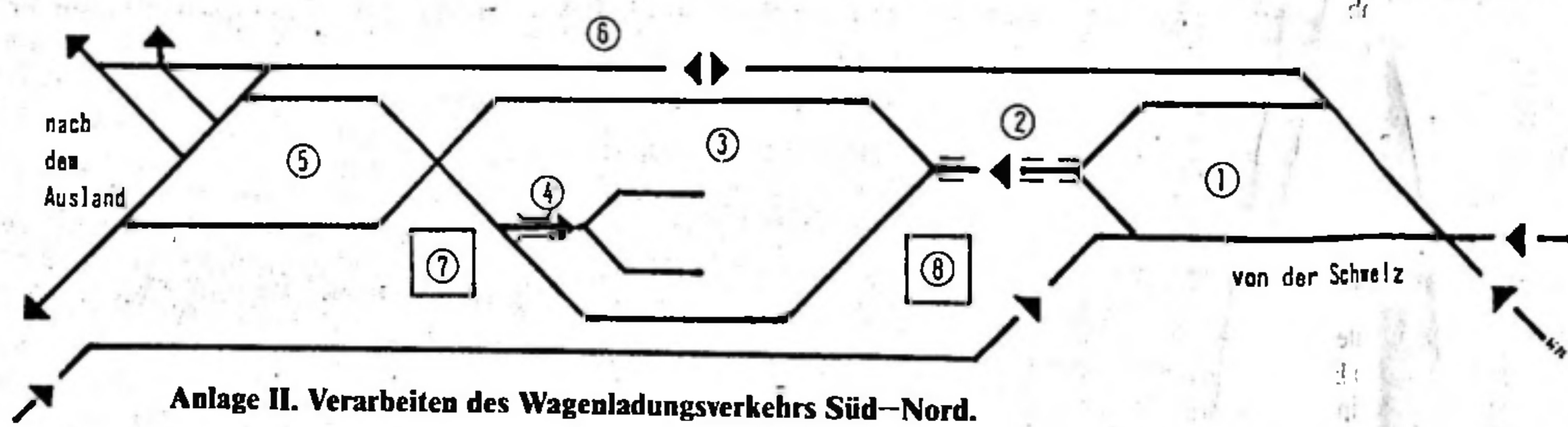


In den Abendstunden bietet der Rangierbahnhof Muttenz ein faszinierendes Bild.

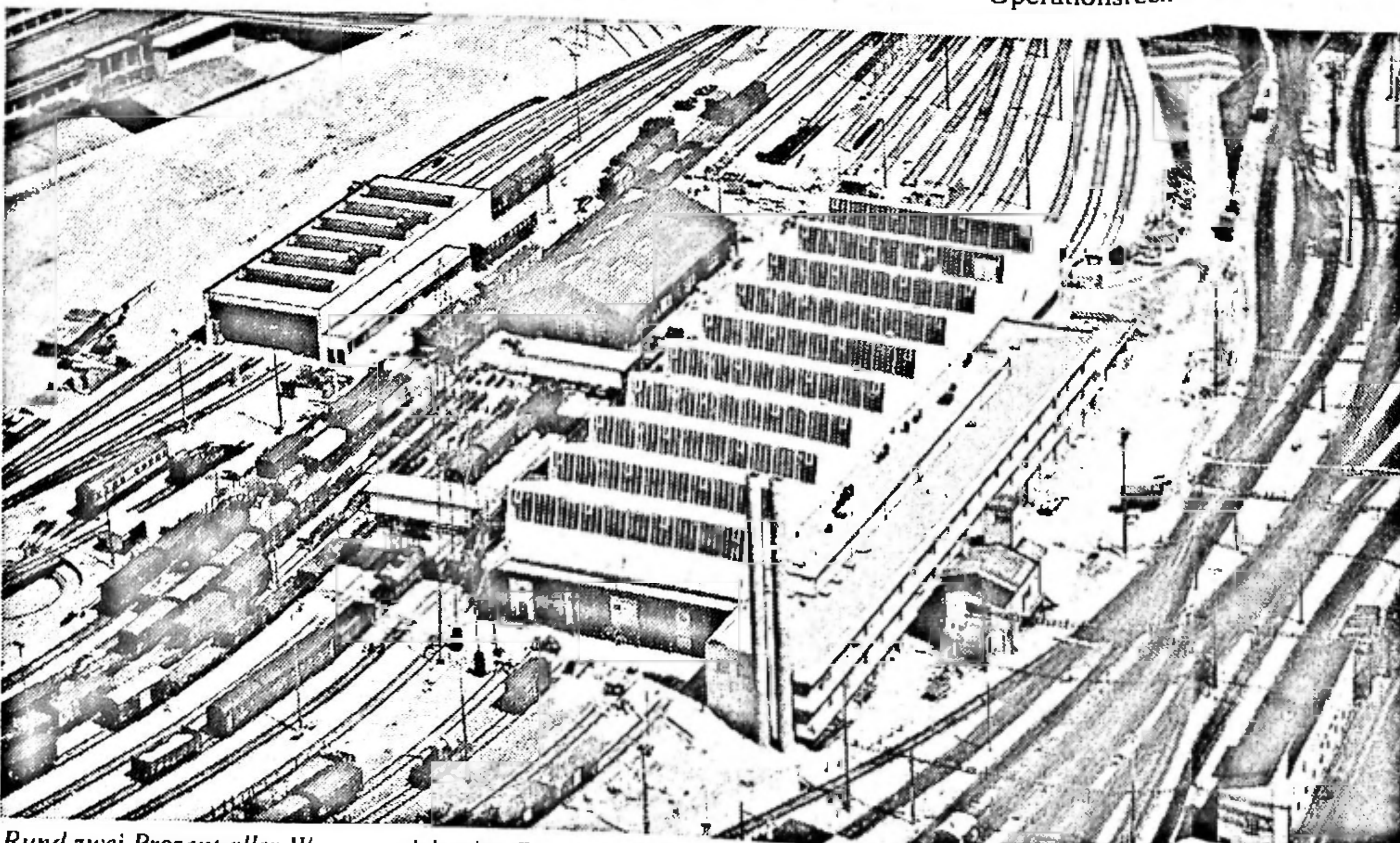
Schematische Darstellung des Rangierbahnhofs Muttenz



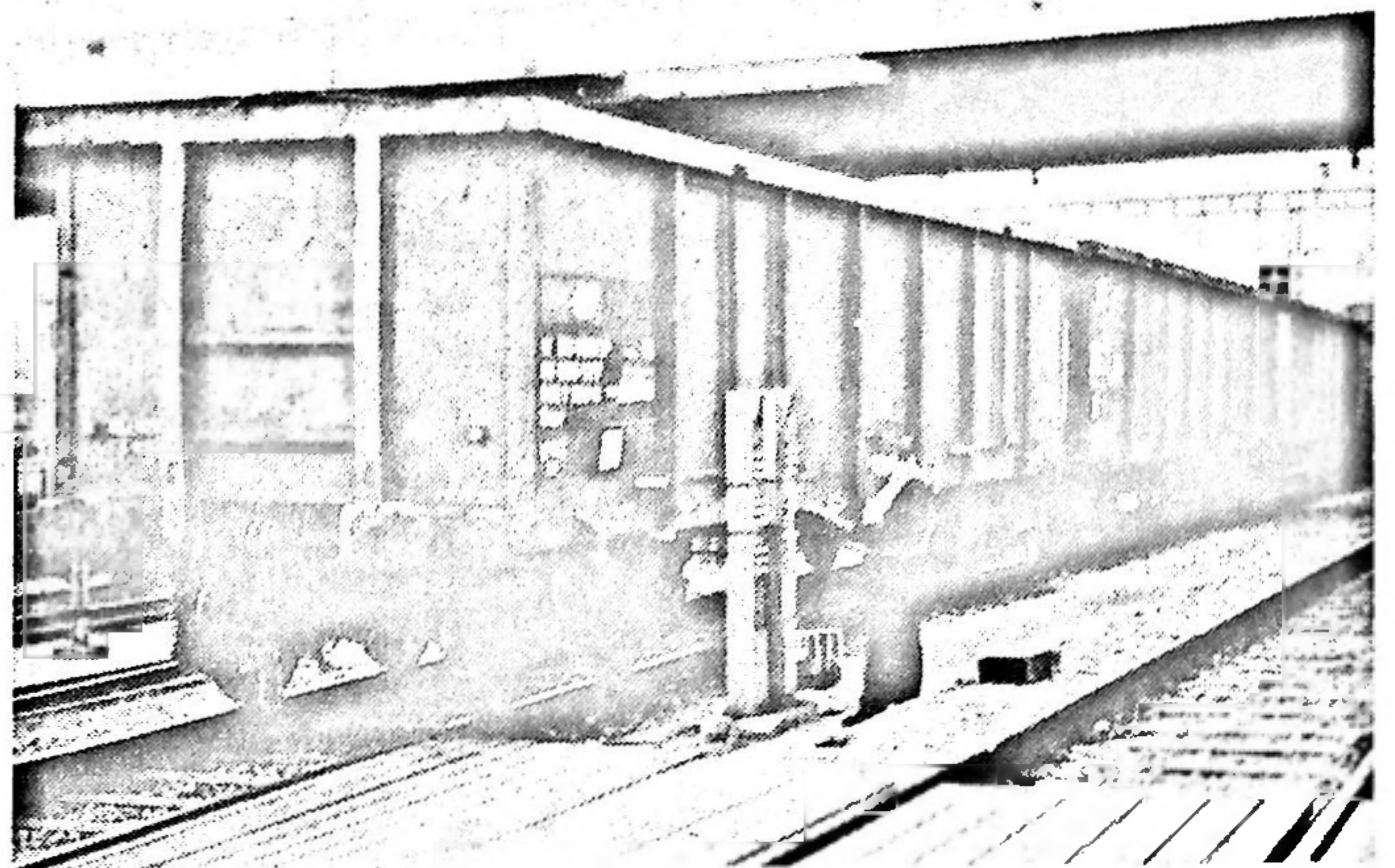
- 1 Einfahrgruppe mit 13 Gleisen. Technische Untersuchung der Züge aus Frankreich. Schriftenkontrolle, Anschreiben der Güterwagen mittels Etiketten, Rangierzettel erstellen, entkuppeln.
- 2 Mechanisierter Ablaufberg mit 50‰ Gefälle. Die Züge werden von der Einfahrgruppe her mit einer Rangierlok an den Ablaufberg gestossen, worauf die Wagen im Gefälle nach den Richtungsgleisen rollen, wo sie von Rangierangestellten mittels Hemmschuhen oder Gleisbremsen angehalten werden. Durchschnittliche Tagesleistung ca. 3000 Wagen.
- 3 Talbremsen = hydraulisch gesteuerte Bremsbrücken mit mechanischer Wirkung.
- 4 Richtungsgruppe mit 42 Gleisen. Teilweise vollautomatische elektrische Gleisbremsen mit magnetischer Wirkung. Zusammenkuppeln der Wagen zu ganzen Zügen nach den Anschlusslinien und den schweizerischen Rangier- und Grenzbahnhöfen.
- 5 Zollrampe für Einfuhrverzollungen.
- 6 Wagenreparaturanlage mit vier Halngleisen. Rund zwei Prozent der Wagen, welche den Rangierbahnhof transitieren, sind schadhaft und müssen die Reparaturanlage durchlaufen.
- 7 Stationsgruppe, feintrangieren der Nahgüterzüge.
- 8 Ausfahrgruppe mit 11 Gleisen. Bereitstellen der Abgangzüge, technische Untersuchung und Bremsprobe, Beistellen der Zuglokomotive.



- 1 Einfahrgruppe mit elf Gleisen. Gefällanlage mit Schwerkraftbetrieb. Die hydraulischen Rückhaltebremsen vermögen einen 700 m langen Güterzug mit bis zu 2000 t Gewicht zu halten. Eingangskontrolle durch Schriftenkontrolleur und Visiteur.
- 2 Abrollanlage mit 53‰ Gefälle. Rechnergesteuerte Anlage mit hydraulischen Gleisbremsen. Im Gegensatz zum Ablaufberg der Anlage I kann hier die Zerlegung der Züge ohne Rangierlok erfolgen, da die Einfahrgruppe als schiefe Ebene angelegt ist. Durchschnittliche Tagesleistung ca. 4500 Wagen.
- 3 Richtungsgruppe mit 32 Gleisen. Vollautomatische elektrische Gleisbremsen mit magnetischer Wirkung. Die Richtungsgleise sind mit mechanischen Fördereinrichtungen ausgerüstet, welche die Wagen kuppelreif zusammenschieben.
- 4 Hilfsablaufberg mit acht der Richtungsgruppe angeschlossenen Gleisen für die Feintrangierung der Mehrgruppenzüge.
- 5 Ausfahrgruppe mit 11 Gleisen.
- 6 Umfahrlinie Nord mit Signal-mässigem Zugverkehr in beiden Richtungen.
- 7 Zentralstellwerk West. Von hier werden die Zugs- und Rangierfahrten auf der Westseite gesteuert. Dispositionsrechner. Im gleichen Gebäude ist die Bahnhofüberwachung untergebracht, welche den ganzen Betriebsablauf des Rangierbahnhofs koordiniert.
- 8 Stellwerk Ost. Sicherung der Zugs- und Rangierfahrten auf der Ostseite. Steuerung der Abrollanlage über den Operationsrechner.



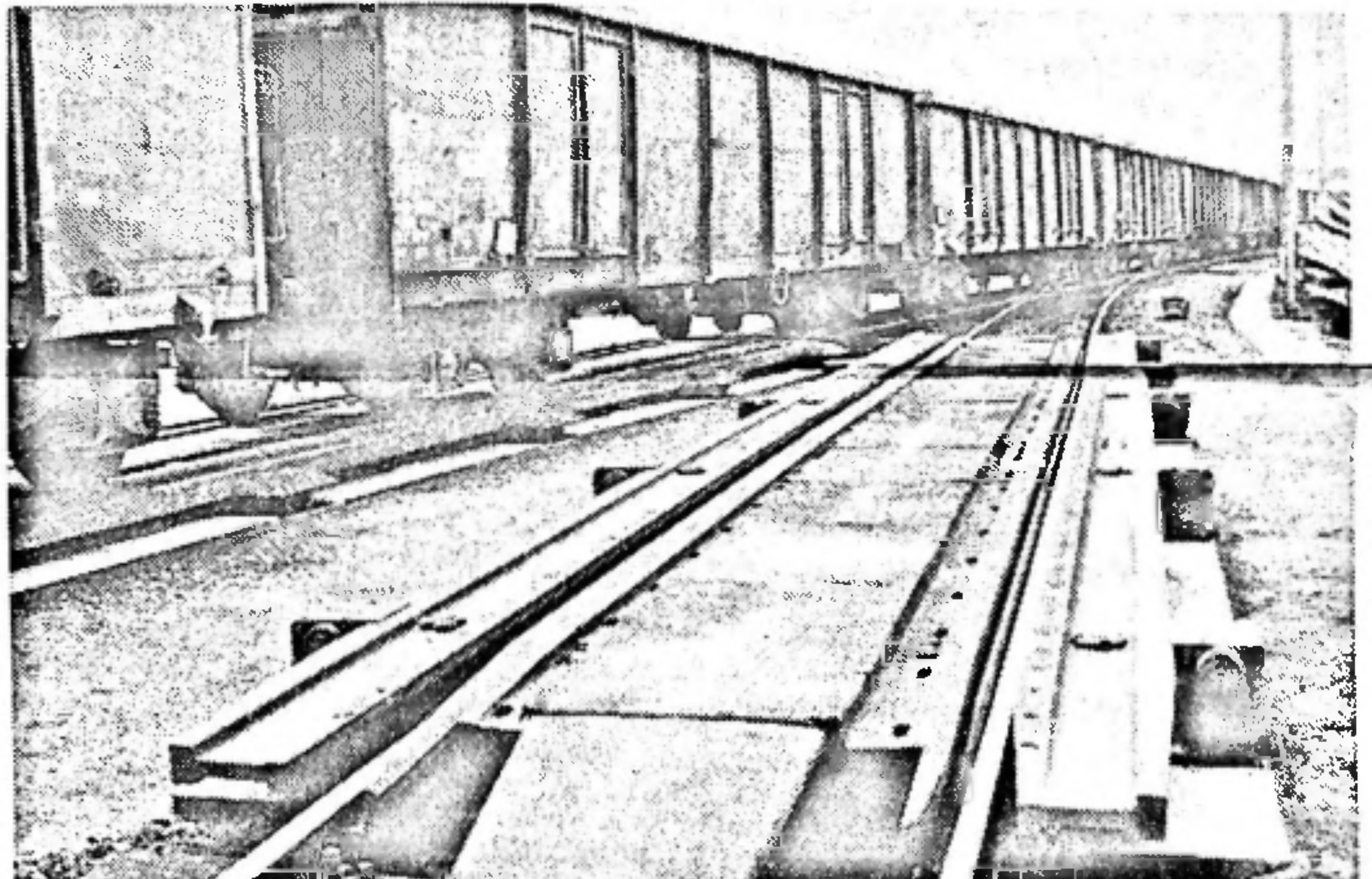
Rund zwei Prozent aller Wagen, welche den Rangierbahnhof transitieren, sind schadhaft und müssen die Wagenreparaturanlage durchlaufen.



Ein Güterzug wird zum Scheitelpunkt des Ablaufbergs gestossen.



Ein Hemmschuhleger bei seiner nicht ungefährlichen Arbeit.



Diese mächtigen automatischen Bremsen im RB I dienen als Pilotanlage für den RB II.



Der Arbeitsplatz des Ablaufmeisters.



Die grosse Panoramatafel im Stellwerk Ost gibt permanent Auskunft über die Belegung der Fahrstrassen.