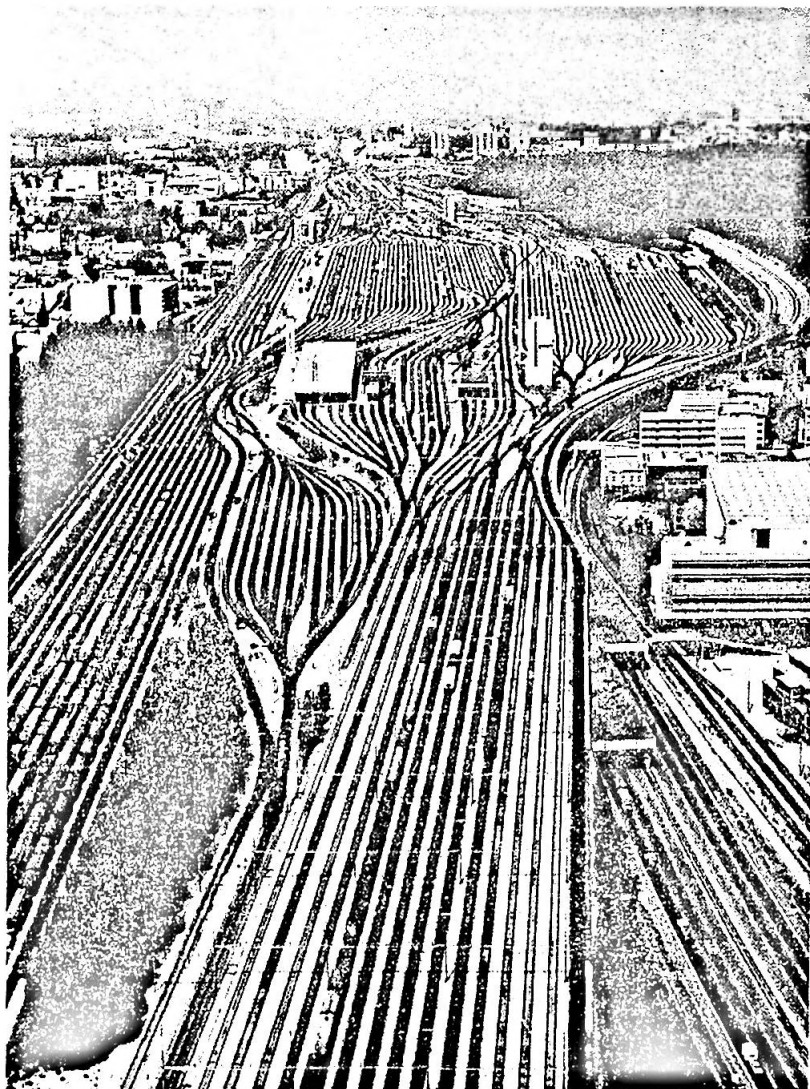


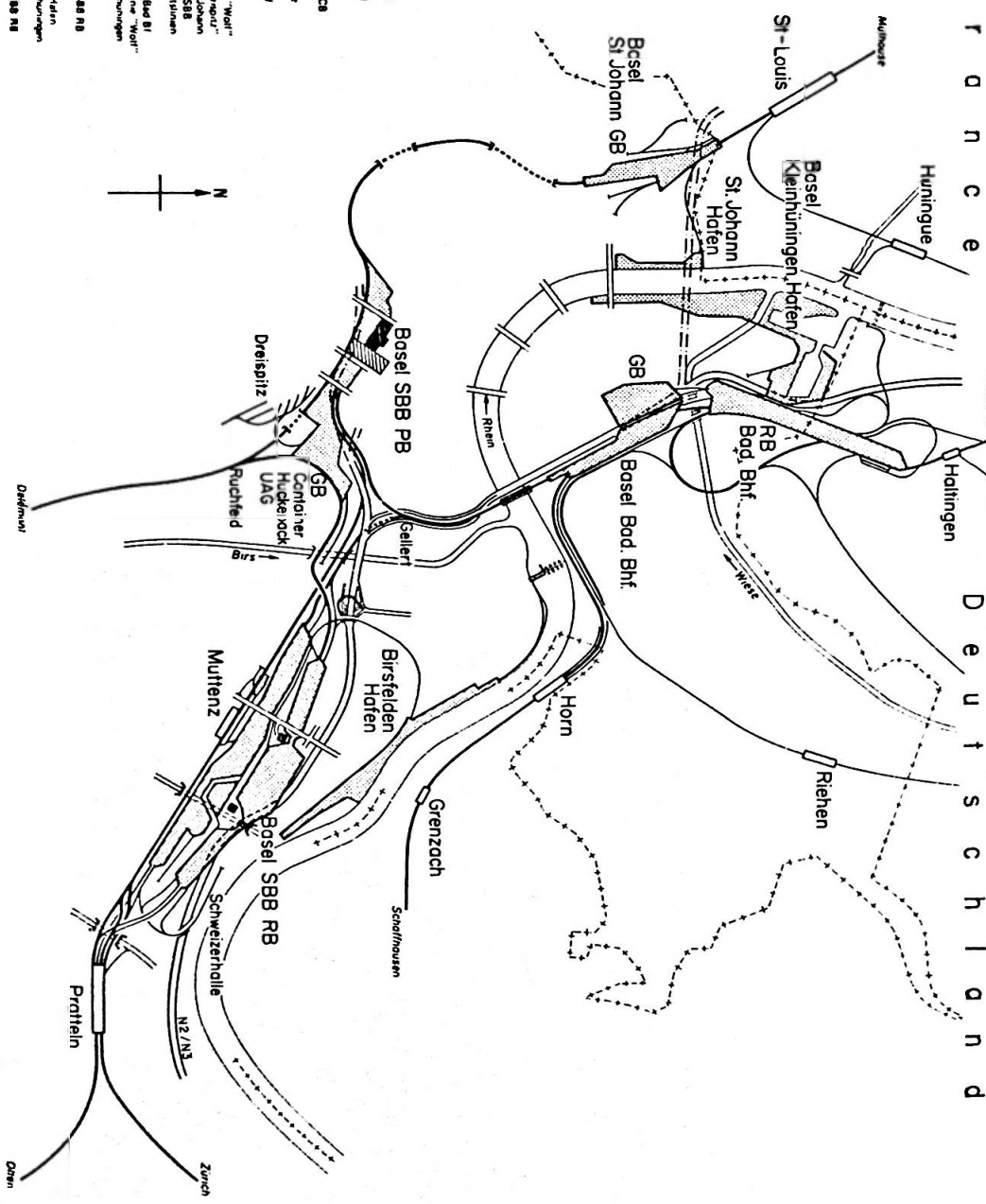
# Rangierbahnhof Basel SBB



Drehscheibe im europäischen Güterverkehr



# BASEL Übersichtsplan

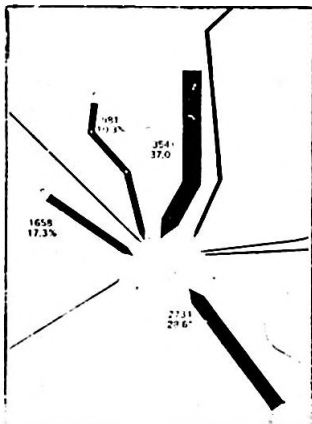


- 1844 Betriebsöffnungen
- 1854 St. Louis-Basel
- 1854 Basel (vor St. Louis)
- 1859 Basel - Hurlingue
- 1860 Grenzbahnhof Basel SBB
- 1862 Basel - Schopfheim
- 1872 Prätteln - Schweizerhölle
- 1873 Verbindungsbahn (VB) Basel SBB - Basel Bad Bf
- 1873 Basel - Detmold
- 1876 Prätteln - Brugg
- 1876 Prätteln - Güterbahnhof "Wald"
- 1876 Basel - Dorn
- 1876 Grenzbahnhof Basel St. Johann
- 1887 heutige Bahnhof Basel SBB
- 1887 Tafeleisen der Zufahrtlinien
- 1811 Rheinthalen St. Johann
- 1813 Gründung Kurs-Güterlinie "Wolff"
- 1877 Rheinthalen Basel Kurzunehmungen
- 1873 Bahnhofschützen
- 1923 Rangierbahnhof Basel SBB RB
- 1940 1. Teil Nord-Süd
- 1940 Rheinthalen Bräseiden Hofen
- 1942 Rheinthalen Basel Kurzunehmungen
- 1976 Rangierbahnhof Basel SBB RB
- 1976 2. Teil Nord-Süd

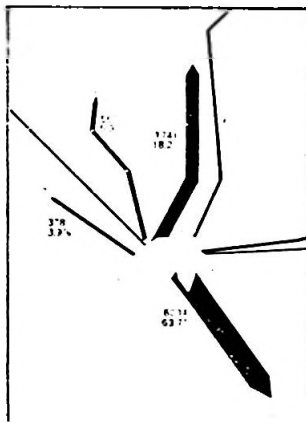
Basel nimmt im internationalen Güterverkehr der SBB eine dominierende Stellung ein: Zwei Drittel des Import- und Exportverkehrs der SBB und vier Fünftel des Transitverkehrs wickeln sich über diesen Grenzpunkt ab. Dem Rangierbahnhof Basel obliegt die Aufgabe, die Güterlasten aus den verschiedenen Richtungen zu sammeln, zu ordnen und den übrigen Rangierzentren und Grenzübergängen mit direkten Zügen zuzuführen, ferner die Region mit Nahgüterzügen zu bedienen.

Als Grenzbahnhof sind ihm besondere administrative Funktionen übertragen, z.B. die Datenerfassung für den internationalen Güterwarenaustausch, die technische Kontrolle der Fahrzeuge beim Grenzübertritt, Zollabfertigung und Behandlung der Frachtbriefe.

Transit Eingang

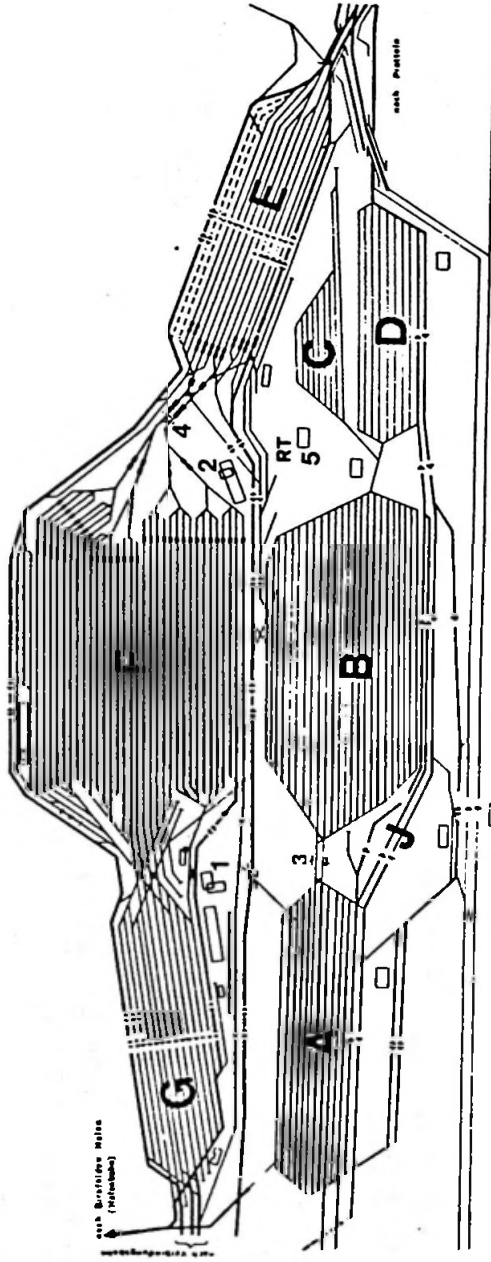


Transit Ausgang



Bis 1930 wurde der gesamte Rangierdienst auf Schweizer Seite Basels im Güterbahnhof Wolf abgewickelt. Die beschränkten Platzverhältnisse bewogen die SBB, ein neues Rangiersystem ausserhalb der Agglomeration zu erbauen. Als Standort anbot sich das Muttenerfeld. Wegen des Ausbruches der Wirtschaftskrise und des Zweiten Weltkrieges wurde aber damals nur das Nord-Süd System (RB I) erbaut. Die Realisierung der Süd-Nord Anlage musste zurückgestellt werden. Die Verarbeitung des Verkehrs nach dem Ausland und den Rheinhäfen verblieb deshalb im Güterbahnhof Wolf, von dem aus die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Rheinhäfen Kleinhüningen, Birsfelden und Au nur über eine Spitzkehre in Basel RB erreichbar waren.

Nachdem die Rangieranlage Wolf in den 50er Jahren nahezu die Kapazitätsgrenze erreicht hatte, wurde 1962 mit dem Bau des zweiten Rangiersystems Süd-Nord (RB II) auf dem Muttenerfeld begonnen. Nach 14jähriger Bauzeit konnte 1976 die modernste computergesteuerte Rangieranlage der Schweiz der Bestimmung übergeben werden.



nach Beständen des  
 (München)

nach Prof. Dr.

□ Gebäu.

- 1 Zentralstellwerk West Von hier aus werden die Zug- und Rangierfahrten auf der Westseite gesteuert. Im gleichen Gebäude ist die Bahnhofüberwachung untergebracht, welche den gesamten Betriebsablauf des Rangierbahnhofes koordiniert.
- 2 Stellwerk Ost Sicherung der Zug- und Rangierfahrten auf der Ostseite. Steuerung der Abrollanlage über den Operationsrechner.
- 3 Ablaufberg Mechanisierter Ablaufberg für die Zerlegung der Züge Nord-Süd. Die 1933 in Betrieb genommene Anlage stellte in bezug auf Automatisierung für die damalige Zeit eine Pionierleistung dar. Die Züge werden von der Einfahrgruppe her mit einer Rangierlok an den Ablaufberg gestossen, worauf die Wagen in darauffolgenden Gefälle nach den Richtungsgleisen rollen.
- 4 Abrollanlage Rechnergesteuerte Anlage mit hydraulischen Gleisbremsen und elektrodynamischen Richtungsgleisbremsen. Die Richtungsgleise sind mit mechanischen Fördererichtungen ausgerüstet. In Gegensatz zum Ablaufberg kann die Zerlegung der Züge ohne Rangierlok erfolgen, da die Einfahrgruppe E als schiefe Ebene angelegt ist.
- 5 Wartungsanlage Ca. 2% der Wagen, welche den Rangierbahnhof transittieren, sind schachhaft und müssen die Reparaturanlage durchlaufen.

Der Rangierbahnhof Basel ist als Anlage mit hintereinanderliegenden Gleisgruppen erbaut:

Einfahrgruppe - (Abrollanlage) - Richtungsgleisgruppe - Ausfahrgruppe

Die südlichen Gleisgruppen (A - B - C - D) gehören zum Rangiersystem I aus dem Jahre 1933. Sie dienen ausschließlich dem Nord-Süd Verkehr (Ausland - Schweiz). In der zusätzlichen Formationsgruppe C werden die Nahgüterzüge nachrangiert.

Die nördliche Hälfte mit den Gleisgruppen E - F - G gehört zum neuen Rangiersystem II, welches 1976 eröffnet wurde und den Süd-Nord Verkehr verarbeitet.

Die Zerlegung und Neuformierung der Züge erfolgt nach folgendem Prinzip:

Die Züge fahren in die Einfahrgruppe ein, d.h. in die Gleisgruppe A die Züge ab Frankreich / Deutschland bzw. in die Gleisgruppe E die Züge aus Richtung Schweiz. Nach erfolgter Eingangsbehandlung werden die Wagen oder Wagengruppen über den Ablaufberg (Anlage I) bzw. über die Abrollanlage (Anlage II) in die entsprechenden Richtungsgleise sortiert. Nachdem mehrere Züge auf diese Weise zerlegt worden sind, werden die Wagen der angefüllten Richtungsgleise wieder zusammengekuppelt und von einer Rangierlokomotive in die Ausfahrgruppe gezogen, wo eine Streckenlok vorgespannt wird.

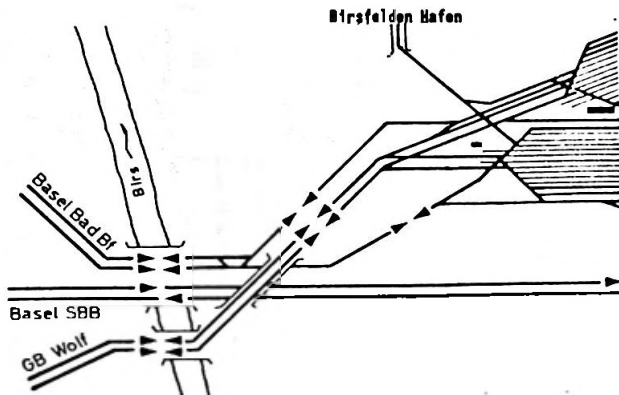
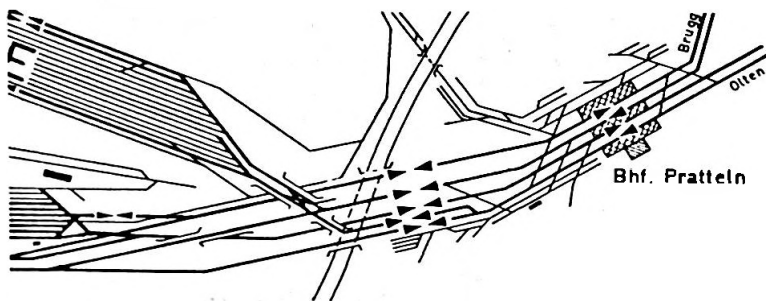


### Zufahrten von den Hauptlinien

Die Verbindungen zum Streckennetz erforderten ein besonders subtiles Studium. Die gegenseitige Lage der beiden Rangiersysteme berücksichtigt den Rechtsverkehr der Deutschen Bundesbahn und der französischen Staatsbahnen im Elsass. Der Uebergang vom Rechtsverkehr im gesamten Rangierbahnhof zum Linksverkehr auf den Linien der SBB machte auf den östlichen Zu- und Wegfahrten eine Führung der Züge auf verschiedenen Ebenen notwendig. Durch den Bau von Ueberwerfungsbauten konnte die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Pratteln denjenigen der beiden von und nach dem Mittelland führenden Linien angeglichen werden.

Eine vollständig kreuzungsfreie Linienentwicklung liess sich auf der zur Verfügung stehenden Länge zwischen Rangierbahnhof und dem benachbarten Bahnhof Pratteln nicht erreichen. Von acht ehemaligen höhengleichen Kreuzungen verblieben jedoch nur noch deren zwei. Die Einfahrten können dabei mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h erfolgen.

Die Gleisentwicklung Seite Basel gestaltete sich einfacher, da beide Hauptlinien (gleich wie die Rangiersysteme) im Rechtsverkehr betrieben werden. Sämtliche Fahrten in die Einfahrgruppe können dank einem Ueberwerfungsbauwerk unabhängig von den Fahrten aus der Ausfahrgruppe erfolgen. Ausgenommen hiervon sind lediglich Züge von Birsfelden Hafen.



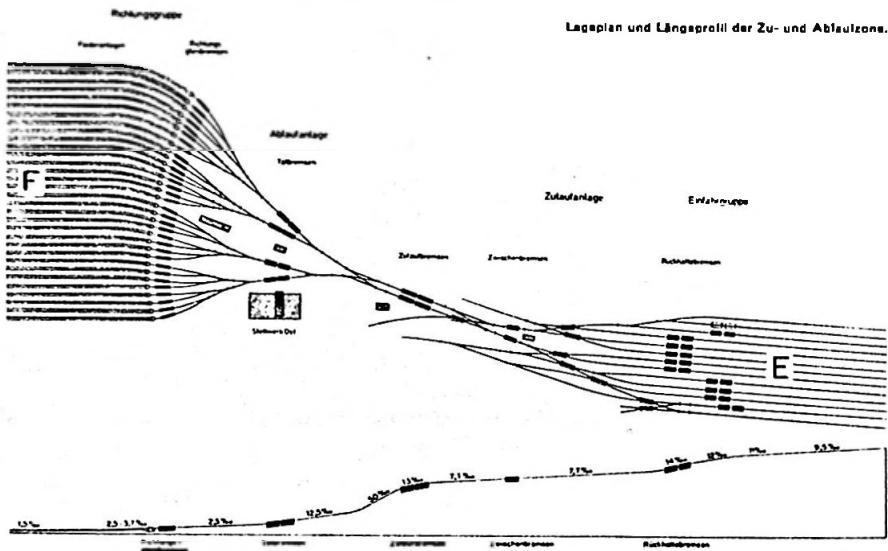


### Einige Zahlen

Länge des Rangierbahnhofes:	4,2 km	
Breite	400 m	
Gleislänge	150 km	(entspricht der Gleislänge Basel - Altdorf)
Anzahl Weichen	480	
Signale	680	
Kapazität Rangieranlage I	3'000 Wagen	Anzahl Wagen, welche pro Tag über den Ablaufberg bzw. über die Abrollanlage verteilt werden können.
" II	4'500 "	
	<hr/> 7'500 Wagen	

## Rangiersystem II: Verkehrsrichtung Süd - Nord

Im Gegensatz zum Flachlandbahnhof mit Ablaufberg ist die Anlage II ein Gefällsbahnhof. Hier hat man sich die günstigen topografischen Verhältnisse und vor allem die neusten Erkenntnisse der Computertechnik zunutze gemacht. Dank dem natürlichen Gefälle von Ost nach West ist die Anlage in einer schiefen Ebene angelegt, künstlicher Ablaufberg und Schiebelok sind deshalb nicht mehr nötig. Ein Prozessrechner steuert und überwacht die Zerlegung der Züge. Automatische Kess-, Brems- und Fördereinrichtungen entbinden den Menschen von eintönigen oder gefährlichen Aufgaben.



Die in der Einfahrtsgruppe angekommenen Güterzüge werden in der hydraulischen Rückhaltebremse festgehalten. Die Daten der einzelnen Wagen (Zielbahnhof, Anzahl Achsen, Gewicht usw.) werden per Funk an den Korrespondenten im Zentralstellwerk West übermittelt und dort direkt dem Computer eingegeben. Letzterer erstellt eine Zerlegerliste, mit der die Bahnhofüberwachung die Auflösung des Zuges disponieren kann. Im gleichen Arbeitsgang sind im Rechner alle für die Zerlegung nötigen Daten abgespeichert.





Mit dem Startbefehl an den Prozessrechner löst sich die Rückhaltebremse, Wagen und Wagengruppen rollen selbständig nach den Richtungsgleisen ab. Unterwegs messen Rdaranlagen laufend die Geschwindigkeiten, Lichtschranken kontrollieren die Abstände. Der Computer vergleicht diese Messungen sofort mit den eingegebenen Sollwerten und steuert die nachfolgenden Staffeln hydraulischer und elektrodynamischer Gleisbremsen. Die Weichen werden für die Abläufe automatisch in die richtige Stellung gebracht. Die Impulse für die Umstellung der Fahrstrassen werden durch die ablaufenden Wagen selbst gegeben. In den Richtungsgleisen schieben automatische Fördereinrichtungen die einzelnen Wagen kupplungsreif zusammen.

Nur die letzten Handgriffe werden in herkömmlicher Weise durch Rangierpersonal ausgeführt: das Zusammenkuppeln der sortierten Wagen untereinander und das Vorziehen in die Ausfahrleise.

Dank dem Einsatz der modernen Technik ist es möglich geworden, die Leistungsfähigkeit gegenüber der Anlage I um 50% auf 4'500 Wagen im Tag anzuheben und somit den Bahngüterverkehr wirtschaftlicher zu gestalten.

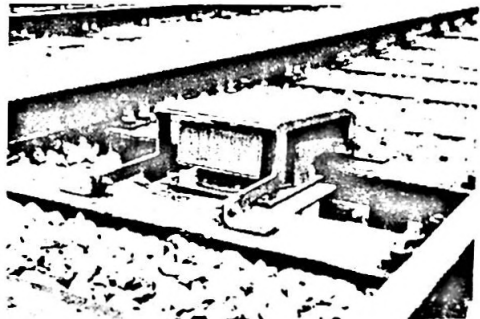


Foto Siemens



Foto Siemens

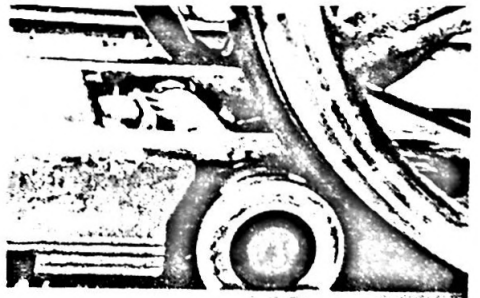






Foto Siemens



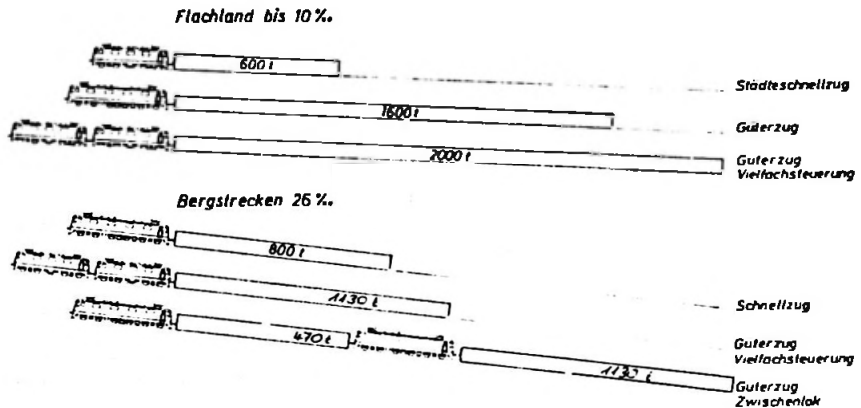
## Streckenlokomotiven

		Re 4/4 II	11 101-11 106	1964	6	5 450	140	80
			11 107-11 304	1967-1975	197	6 320	140	80
11 101-11 155	11 156	Re 4/4 III	11 351-11 370	1971	20	6 320	125	80
		Re 6/6	11 601-11 689	1972-1979	89	10 600	140	120
		Ae 6/6	11 401-11 520	1952-1966	120	5 830	125	120
								

## Traktionsarten

Die Traktionsarten werden bestimmt durch das Zugsgewicht und die maximale Zughakenlast, d.h. die zulässige gezogene Last mit Rücksicht auf die Stärke der Fahrzeugkupplungen. Die grösste Zughakenlast beträgt in der Ebene 2000 t und nimmt mit zunehmender Steigung ab. Am Gotthard ist sie auf 1130 t beschränkt.

Hieraus ergeben sich folgende Traktionsarten:



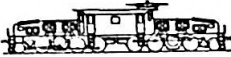




Die Güterzüge in Richtung Schweiz verkehren mit Hochleistungslokomotiven vom Typ Re 6/6, Ae 6/6 oder Re 4/4 II und III in Doppeltraktion. Die Anhängelasten betragen 1800 - 2000 t. Für Gotthardzüge wird bereits im Rangierbahnhof Basel die Last auf 1130 t beschränkt. Ist ab Erstfeld eine Zwischenlok vorgesehen, kann die Anhängelast maximal 1600 t betragen.

Nach Deutschland verkehren die Züge vorwiegend mit den Lokomotiven E 104, E 140 oder mit den Dieselloks V 218 der Deutschen Bundesbahn (DB). Bei Nürtingen, welche den Rangierbahnhof Basel SBB unverändert transitieren, wird der Lokwechsel im Badischen Rangierbahnhof der DB vollzogen.

Da Frankreich ein anderes Stromsystem besitzt, können Züge von und nach Frankreich nur mit Zweisystemlokomotiven der französischen Staatsbahnen (SNCF) geführt werden. In der Regel wird der Loktyp Bs 202C eingesetzt.



### Rangierlokomotiven

Typ	Baujahre	PS	km/h	Gewicht (t)		Baujahre	PS	km/h
 Ca 8/8 II	1921-1922	2 940	85	128		1960-1970	1 200	75
 Eam 4/6	1970-1971	elektr. 1 045 diesel 533	65	104		1958-1963	600	65
 Bm 8/6	1954-1961	1 700	75	106				

### Stellwerke

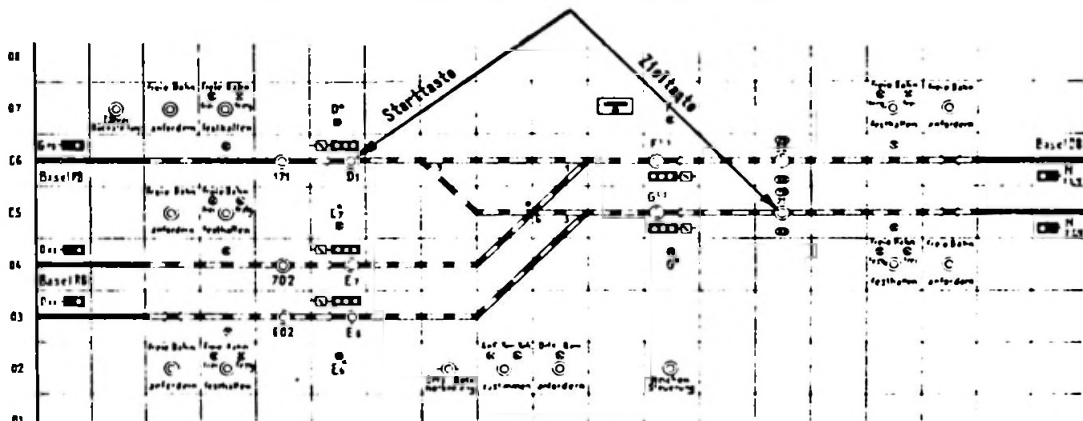
Das Rangiersystem I wurde von insgesamt 8 Stellwerken von unterschiedlicher Bedeutung gesteuert. Weil aber die Verständigung, Koordination und die einheitliche Abwicklung der Rangiermanöver durch eine derartige Zersplitterung der wichtigsten Posten eines Bahnhofes erschwert wurde, versuchte man im neuen Rangiersystem eine möglichst grosse Konzentration zu erreichen. So erhielt die Anlage II nur zwei Stellwerke (West und Ost), welche überdies noch die Aufhebung von drei Stellwerken der Anlage I erlaubten.

Um der Anforderung nach einwandfreien Sichtverhältnissen gerecht zu werden, sind die beiden Hauptstellwerkgebäude West und Ost als Turmbauten konstruiert, deren Kommandoräume 16 - 20 m über den Gleisen liegen. Die neuen Stellwerke sind mit Gleisbildstellwerken vom Typ SpDrS 60 von Siemens nach dem neusten Stand der Technik ausgerüstet.

## Gleisbildstellwerk Typ SpDrS 60 (Spurplan-Drucktasten-Stellwerk)

**Bedienung:** Es werden immer 2 Tasten miteinander gedrückt, die Starttaste beim Signal, welches auf Fahrt gestellt werden soll und die Zieltaste im gewünschten Zielgleis.

**Beispiel:** Beim Drücken der folgenden 2 Tasten wird der Fahrweg für einen Zug von Basel PB nach Basel DB (Gleis rechts) hergestellt.



Beim Drücken der beiden Tasten wird kontrolliert, ob  
- der gewünschte Fahrweg nicht durch einen Zug oder einzelne Wagen besetzt ist  
- der Fahrweg nicht durch eine andere Zugs- oder Rangierfahrt tangiert wird

Wenn diese Bedingungen erfüllt sind werden die Weichen automatisch in die richtige Stellung gebracht und in dieser festgehalten, bis sie vom Zug befahren worden sind. Weichen, die in den Fahrweg einbinden, werden in Schutzstellung umgesteuert und verschlossen, sodass eine Plankenfahrt nicht möglich ist.

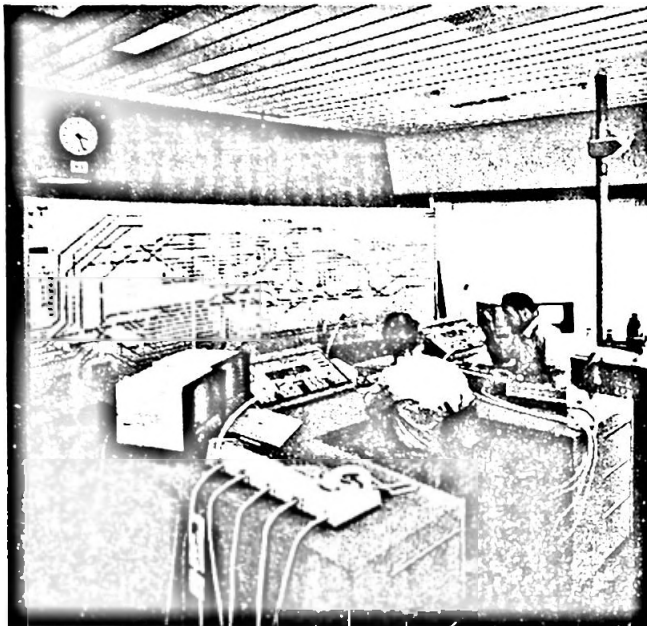
Das Signal geht nun in Fahrtstellung. Es reißt sofort wieder Halt, wenn eine der obennannten Bedingungen aus irgendeinem Grund nicht mehr erfüllt ist (Störung, Beschädigung, entlaufener Wagen...). In diesem Fall kann eine erneute Fahrtstellung nur mit Hilfe einer plombierten Notaste erfolgen. Nach normal ausgeführter Zugfahrt wechselt das Signal automatisch auf Halt.

### Fahrstrassenspeicher

Es ist möglich, über eine Fahrstrasse, welche für einen Zug freigegeben wurde, eine weitere Fahrstrasse einzutasten. Der Befehl wird gespeichert und vom Apparat erst ausgeführt, wenn die erste Fahrstrasse durch den Zug befahren wurde und sich abschliessend automatisch aufgelöst hat.

### Ausleuchten der Fahrstrassen auf dem Stellcult

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| Grundstellung:               | dunkel (Stellung der Weichen nicht ersichtlich)   |
| Fahrstrasse ist eingestellt: | Fahrstrasse wird weiss ausgeleuchtet  |
| Fahrstrasse wird befahren:   | Unmittelbar bei der Belegung der einzelnen Isolierabschnitte wechselt die Ausleuchtung von weiss auf rot und erlischt, sobald sie wieder frei werden. |
| Fahrstrasse ist gespeichert: | Die Start- und Zielstasten blinken, der Fahrweg leuchtet noch nicht auf   |



#### Bedienung mit Zehner-Tastatur

Die grosse Panoramatafel im Stellwerk Ost wird von einem separaten Stellpult aus mit einer Zehner-Tastatur bedient. Die Startgleis- und Zielgleisnummern werden eingetippt und dem Apparat durch Betätigung einer Identifikationsnummer Fahrstrassenart (Zugfahrt/Rangierfahrt) und Fahrrichtung, eingegeben.

#### Datensichtgerät und automatische Zuglenkung

Auf dem Datensichtgerät in den Stellwerken leuchten die Zugnummern der Züge in den verschiedenen Gleisen auf. Die Nummer muss nur einmal eingegeben werden. Danach wird sie immer mit dem fahrenden Zug automatisch in das neue Gleis weitertransportiert. Mit der ersten Zahl (zusätzlich zur Zugnummer) wird der Zug programmiert (Fahrweg und Fahrziel). So steuert der Zug selbsttätig die richtige Fahrstrasse an und stellt die Signale auf Fahrt, sofern bei diesen der automatische Signalbetrieb eingeschaltet ist. Selbstverständlich wird auch in diesem Fall ein Signal nur grün, wenn alle Bedingungen zum Herstellen einer Fahrstrasse erfüllt sind. Das Eingeben der Zugnummern, das Programmieren der Züge sowie das Ein- und Ausschalten des automatischen Signalbetriebes erfolgt vom Stellpult aus.



### Zwergsignale

Für Rangierfahrten werden keine Hauptsignale auf Fahrt gestellt. Der Fahrbefehl wird mittels Zwergsignalen gegeben. In der Regel befindet sich der Standort eines "Zwerges" vor einer Weiche oder Weichengruppe. Der Fahrbefehl "Senkrecht" oder "Schräg" sagt nichts über die Stellung der Weiche aus, sondern nur, dass die Weiche richtig steht und in dieser Stellung verschlossen ist, d.h. gegen unbeabsichtigtes Umlagen geschützt ist. Ein feindlicher Fahrweg kann nun nicht mehr hergestellt werden.

Das Signalbild der Zwergsignale wird mit zwei weissen Lichtern dargestellt. Dabei bedeuten:



Waagrecht:  
HALT



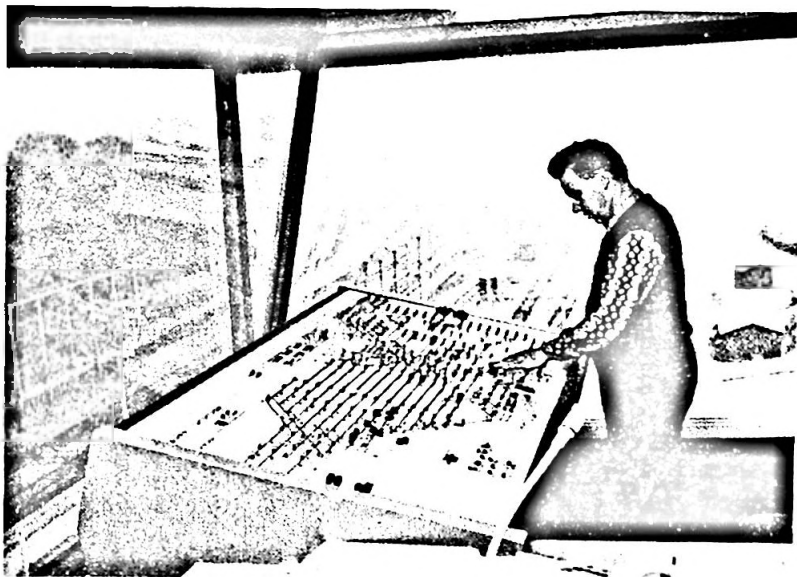
Schräg:  
VORSICHT



Senkrecht:  
FAHRT

Die Stellung Schräg (Vorsicht) bedeutet, dass entweder nach dem Zwergsignal ein Hindernis zu erwarten ist, dass das nächste Zwergsignal Halt zeigt oder dass kein Zwergsignal mehr folgt.

Auf dem Stellpult wird der Fahrbefehl mit einem grünen Licht dargestellt.



Der Rangierbahnhof bietet rund 700 Arbeitsplätze. Rund um die Uhr, Tag und Nacht stehen die Eisenbahner im Einsatz, sei es im Rangierdienst, beim Unterhalt von Anlagen und Rollmaterial, bei der Lenkung des Betriebes, auf den Lokomotiven oder bei der Bearbeitung von Frachtplänen oder administrativen Geschäften. Neben dem Personal der SBB sind hier auch Angehörige der französischen Staatsbahnen (SNCF) stationiert, der Rangierbahnhof wird als Gemeinschaftsbahnhof beider Verwaltungen betrieben.