

Der Umbau der Station Oerlikon

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **47/48 (1906)**

Heft 20

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-26190>

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.

einen Vermögensbestand von rund 617000 M. aufzuweisen, der sich infolge der Einberufung der zahlreichen, dem Museum gestifteten Sammlungsgegenstände von teilweise ausserordentlich hohem Werte nach einer generellen Schätzung im September 1905 auf etwa 2 Millionen Mark erhöhte. In dieser Aufstellung war der historische Wert der Objekte, der sich wie bei dem Heliometer von Fraunhofer, der Teilmaschine von Reichenbach, der ältesten Dampfmaschine, der ersten elektrischen Lokomotive gar nicht schätzen lässt und im Falle des Verlustes auch nicht ersetzbar wäre, nicht berücksichtigt. Inzwischen hat sich aber dieser Millionenwert noch ganz erheblich weiter erhöht. Im Jahre 1905 wurde schliesslich der Name

5. Endlich ist noch zu erwähnen, dass seit der Uebernahme der Nationalbahn durch die Nordostbahn, die Züge der Linie Wettingen-Seebach spitzkehrenartig in die Hauptgeleise Zürich-Bülach der Station Oerlikon eingeführt wurden, wodurch der Betrieb erschwert und gefährdet erscheint.

Behufs Beseitigung dieser erheblichen und zum Teil längst bestehenden Uebelstände wurde schon im Jahre 1893 Vorarbeiten für einen Umbau der Station in Angriff genommen. Nach verschiedenen Studien und Planvorlagen, sowohl von Seite der Nordostbahn, wie auch von der Gemeinde Oerlikon wurde aber erst am 26. Juni 1899 in einer Konferenz unter Leitung des Vorstehers des Eisenbahndepartements über eine grössere An-

Dritte deutsche Kunstgewerbe-Ausstellung in Dresden 1906.



Abb. 27. Ladeneinrichtungen in Eisenkonstruktion mit Wandverkleidungen in farbigen Fliesen. — Architekt Prof. Fritz Schumacher in Dresden.

«Deutsches Museum» als offizielle Bezeichnung für das Unternehmen gewählt. Nach genauen Berechnungen sind die Kosten für den Neubau mit Einschluss aller technischen Einrichtungen und der künstlerischen Ausschmückung auf 7 Millionen Mark veranschlagt, wovon das Königreich Bayern, das Deutsche Reich und die deutsche Industrie je 2 Millionen Mark, die Stadt München (die auch den Bauplatz im Werte von 2 Millionen gab) 1 Million tragen sollen. (Schluss folgt.)

Der Umbau der Station Oerlikon.

Schon seit einer Reihe von Jahren konnte auf der Station Oerlikon, die an fünf verschiedenen Verkehrslinien liegt, sowohl der beständig zunehmende Transitverkehr, als auch der, infolge der industriellen Entwicklung dieser Ortschaft, ganz bedeutende Lokalverkehr nur mit Mühe abgewickelt werden. Als hauptsächlich unzulängliche Einrichtungen und Mängel dieser Stationsanlage waren namentlich folgende zu bezeichnen:

1. Die Zugsaufstellgeleise waren zu kurz.
2. In Ermanglung eines Zwischenperrons musste oft über zwei bis drei Geleise hinweg ein- und ausgestiegen werden.
3. Es fehlten Ueberholungsgeleise und die Längen der Freiverlade- und Abstellgeleise reichten für die heutigen Bedürfnisse nicht mehr aus.
4. Mit dem wachsenden Verkehr waren auf den beidseits der Station liegenden Niveauübergängen unhaltbare Verhältnisse eingetreten, besonders seitdem die Trambahn Zürich-Seebach erstellt wurde und die Trampassagiere an der Bahnkreuzung in Oerlikon umsteigen müssen, weil eine Niveaureizung der Tramzüge nicht bewilligt werden kann.

zahl von Punkten eine Einigung erzielt. Die unerledigt gebliebenen Differenzen sind vom Eisenbahndepartement geprüft und durch Schlussnahme vom 11. Dezember 1899 entschieden worden.

Auf Grundlage dieses Beschlusses konnte die Nordostbahnverwaltung eine bereinigte Vorlage mit Inbegriff des Verbindungseises Oerlikon-Seebach ausarbeiten lassen und dieselbe am 13. Februar 1901 dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung unterbreiten. In diesem Projekte, dessen Kosten zu 1600000 Fr. veranschlagt waren, wurden eine Reihe von Umänderungen und Verbesserungen sowohl bezüglich der Strassenanlagen wie auch der Stationsanlage vorgesehen. So namentlich:

a) Bezüglich der Strassenanlagen:

1. Unterführung der Zürcherstrasse samt Strassenbahn, in einer Breite von 14,0 m und unter Verlegung der Strasse auf 400 m Länge.
2. Ueberführung der Affolternstrasse 200 m südwestlich vom jetzigen Uebergang, ebenfalls mit einer längern Strassenkorrektur verbunden. Diese letztere mit einem einseitigen Trottoir versehen, war in einer Breite von 8,0 m, die Ueberfahrtsbrücke jedoch mit beidseitigen Trottoirs in einer solchen von 10 m vorgesehen.
3. Erstellung einer Passerelle über den Güterbahnhof bei Km. 4,413, in der Nähe des bestehenden Niveauüberganges für die Affolternstrasse.
4. Unterdrückung des Strassenüberganges bei Km. 5,380 der Linien nach Seebach und Glattbrugg und Ersetzung desselben durch eine 6 m weite Unterführung bei Km. 5,270.

b) Bezüglich der Stationsanlage:

1. Nebst einer geringen Verlängerung der äusseren Zugsaufstellgeleise war für diese Gruppe in westlicher Richtung ein Ausziehgeleise projektiert.

2. Die beiden Gütergleise wurden auf der Westseite ganz bedeutend verlängert und erhielten Anschluss an ein kürzeres Ausziehgleise. Zwischen denselben und der verlegten Affolternstrasse war ein ausgedehnter Freiverladeplatz in Aussicht genommen.

Nach Uebergang der Schweizerischen Nordostbahn an die Schweizerischen Bundesbahnen wurde auf Grund dieses Projektes von deren Organen die Frage weiter studiert. Die Anregung, die Herr a. Oberingenieur R. Moser im Verwaltungsrate der S. B. B. gemacht hatte, einen Gemeinschaftsbahnhof Oerlikon-Seebach zu erstellen, musste verschiedener, sich entgegensehender Schwierigkeiten und ebenso der erheblichen, daraus sich ergebenden Mehrkosten wegen, fallen gelassen werden.

Das endgültig von der Generaldirektion vorgelegte und von dem Verwaltungsrat der S. B. B. in seiner Sitzung vom 22./23. April 1903 angenommene Umbauprojekt sieht die Beibehaltung der ursprünglichen Lage des Bahnhofes Oerlikon vor. Es lehnt sich an das Projekt der Nordostbahn vom Jahr 1901 an und nimmt, von den bestehenden Anlagen ausgehend daran die erforderlichen Erweiterungen und Umbauten vor.

nach Erledigung der eingelaufenen Rekurse im Januar 1905 begonnen werden konnte. Nach Durchführung der Arbeiten wird die erweiterte Station nicht nur den heutigen Anforderungen entsprechen, sondern auch einem später zu erwartenden gesteigerten Verkehr zu genügen vermögen, und dies umso mehr, als später, wenn es nötig wird, mittelst Drehscheiben noch ein weiteres langes Freiverladegeleise längs der verlegten Affolternstrasse an die Stationsgleise angeschlossen werden kann.

Andererseits wird durch Unter- bzw. Ueberführung der hauptsächlichsten Strassenzüge dafür gesorgt, dass die Bahnanlagen kein Hindernis mehr bilden für die Entwicklung und den Verkehr der beiden Ortschaften Oerlikon und Seebach.

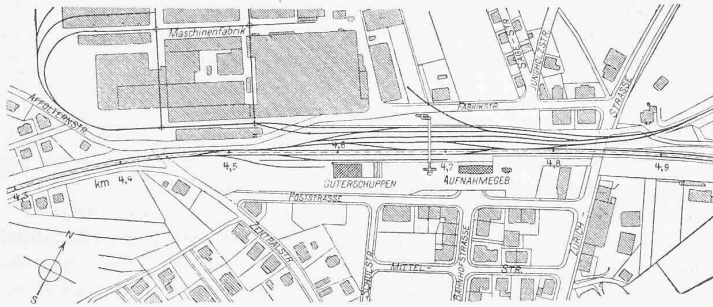


Abb. 1. Lageplan der Station Oerlikon im Jahr 1904. — Masstab 1 : 6000.

Miscellanea.

Eidg. Wasserrechtsgesetzgebung. Die vom Bundesrat bestellte Kommission zur Vorberatung der Wasserrechtsfragen bzw. zur Formulierung des neuen Artikels der Bundesverfassung nebst Ausführungsgesetz, deren Mitglieder wir bereits genannt haben (Bd. XLVII, S. 174), ist durch

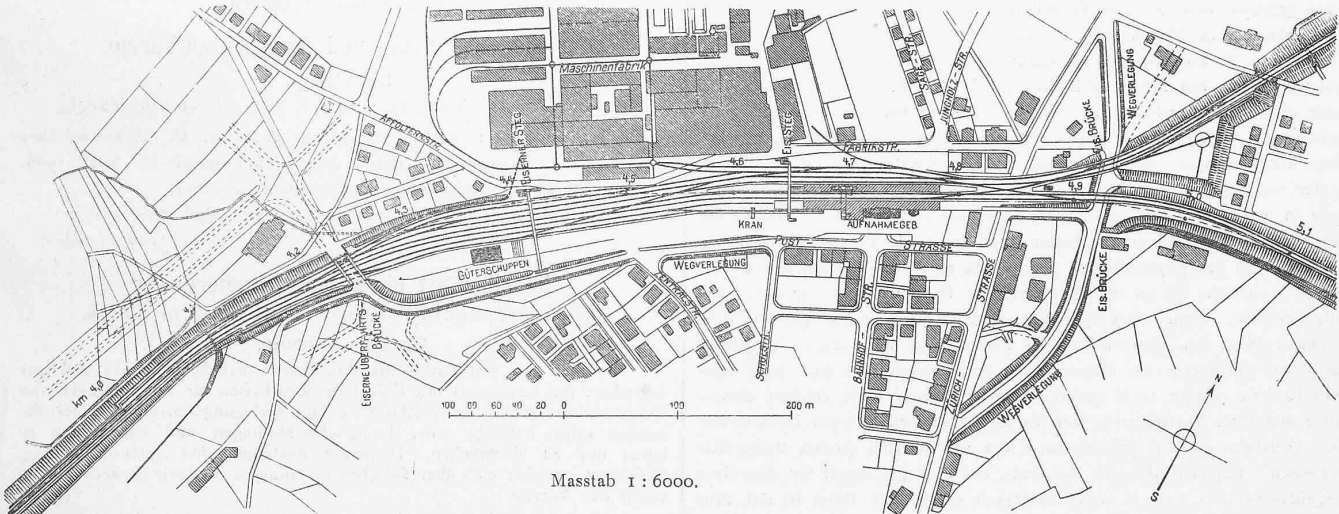


Abb. 2. Der Umbau der Station Oerlikon. (Beschluss des Verwaltungsrates der S. B. B. vom 22./23. April 1903).

Als hauptsächlichste Abänderungen des endgültigen Projektes, wie es unsere Abbildung 2 wiedergibt, sind gegenüber demjenigen der Nordostbahn zu erwähnen:

1. Erstellung eines Zwischenperrons mit Perrondach und Personentunnel, um die Notwendigkeit des Ueberschreitens der Geleise beim Ein- und Aussteigen zu beseitigen.
2. Erstellung von zwei Ueberholungsgeleisen mit je 400 m Nutzlänge ausser den drei an den Perrons liegenden Zugsaufstellgeleisen.
3. Versetzung des Güterschuppens auf die Südwestseite der Station und Verlängerung des Freiverladegeleises gegen das Aufnahmegebäude.
4. Erstellen eines weitem Abstellgeleises.
5. Errichtung einer Lokomotivdrehscheibe für den Maschinendienst der Linie Oerlikon-Seebach-Wettingen.
6. Verbreiterung der Ueberfahrtsbrücke für die Affolternstrasse von 10 auf 14 m.
7. Verschiebung der Passerelle beim Aufnahmegebäude in die Verlängerung der Schulstrasse.
8. Erweiterung der Durchfahrt unter der Linie nach Seebach bei Km. 5,270 von 6 auf 9 m.

Die Kosten dieser Stationserweiterung sind zu 1 890 000 Fr. veranschlagt.

Seit dem Beschluss des Verwaltungsrates vom 22./23. April 1903 ist das endgültige Projekt am 24. Mai 1904 von dem schweizerischen Eisenbahndepartement zur Ausführung genehmigt worden, sodass mit dieser

die nachträglich erfolgte Wahl der Herren Ingenieur *Giovanni Rusca* in Locarno, Dr. *Emil Klöti*, Sekretär der Baudirektion in Zürich, Nationalrat *Ed. Will* in Bern und Redakteur Dr. *O. Wettstein* in Zürich ergänzt worden.

Die Expertenkommission soll im Monat Januar 1907 zu ihrer ersten Sitzung in Bern zusammentreten. Das Departement hat für sie ein Arbeitsprogramm ausgearbeitet, das die nachstehenden Fragen zur Beantwortung stellt:

1. Soll die Gewässerhoheit auf den Bund übertragen werden und damit eine Neuordnung des gesamten Wasserrechtes durch den Bundesgesetzgeber stattfinden?
2. Wie hat die Abgrenzung der Bundeskompetenzen gegenüber den kantonalen Befugnissen hinsichtlich des Wasserrechtes stattzufinden?
3. Welche Bestimmungen soll das nach der Annahme des Verfassungsartikels zu erlassende Bundesgesetz enthalten und zwar in Rücksicht auf a) die Verleihung der Konzession; b) den Inhalt der Konzession; c) die Rechte des Bundes; d) die Massnahmen des Bundes im Interesse des allgemeinen Wohles; e) die interkantonale Wasser-Konzessionserteilung durch den Bund oder unter Vermittlung des Bundes durch die interessierten Kantone, wo es sich um Grenzgewässer handelt?
4. Wie soll der Vorschlag für einen neuen Verfassungsartikel lauten?

Erweiterung des Saalbaues in Olten. Der Burgerrat von Olten hat die Ueberbauung des an das Verwaltungs- und Saalgebäude anstossenden, der Ersparnkasse Olten gehörenden Geländes beschlossen und in Aussicht genommen, es zur Erweiterung des Saalbaues, zu einem Theater