

Messikommer, Alfred

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91 (1973)**

Heft 47

PDF erstellt am: **19.04.2024**

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.

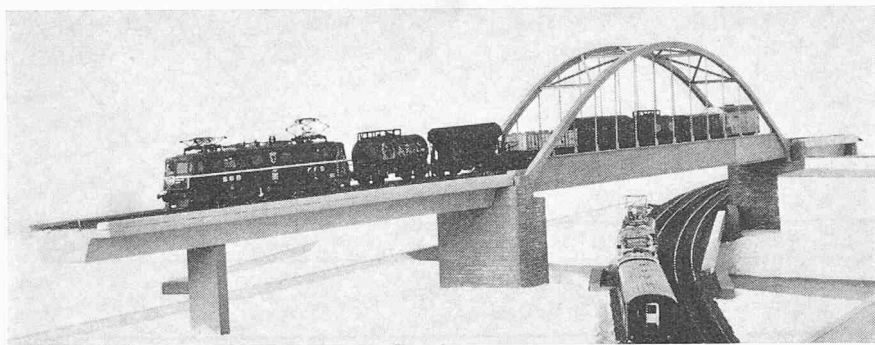


Bild 7. Eine der vorgeschlagenen Lösungen für die Gestaltung der Glattbrücken

Gleisanlagen benötigten Fläche noch im Bereich des Unterwerks Seebach Gelände für die provisorische Verlegung von Gleisen benutzt werden kann, ein Gelände, das später für die Erweiterung des Unterwerks gebraucht wird. Weiterhin steht kurzzeitig das Trasse der geplanten U-Bahn zur Verfügung.

Der Ablauf der Bauphasen der gewählten Variante 3 kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- Bau des Überführungsbauwerks im Seebacher Gleisdreieck, Verlegung der Einspur Glattbrugg–Oerlikon neben die heutige Strecke Kloten–Oerlikon.
- Verlegung der Linie nach Kloten-Dorf zwischen Glattbrücke und Giebeleichstrasse auf das U-Bahn-Trasse. Anschliessend wird im Bereich des Unterwerks Seebach diese Linie in definitiver Lage erstellt. Bau der neuen Glattbrücken.
- Bau der Flughafenlinie und Verlegung der Doppelspur nach Glattbrugg in den endgültigen Zustand.
- Anschluss der Flughafenlinie und Verlegen der Linie nach Kloten-Dorf auf das definitive Trasse zwischen den Glattbrücken und dem Unterwerk Seebach.

Leistungsfähigkeit der Abzweigung nach Seebach aus der Doppelspur Oerlikon–Glattbrugg

Bei der Projektierung von Gleisanlagen muss stets daran gedacht werden, welche Auswirkungen Veränderungen in der Betriebskonzeption auf die Gestaltung des Entwurfs haben können. Meistens handelt es sich aber darum nachzuweisen, dass eine Verkehrszunahme bei gleicher Betriebskonzeption noch verkraftet werden kann.

Als Beispiel für einen derartigen Fall soll die Lage der niveaugleichen Abzweigung nach Seebach aus der Doppelspur Oerlikon–Glattbrugg angeführt werden. Gemäss den heutigen Vorstellungen soll die Furtalllinie auch noch im Zustand Z1 als Einspurlinie betrieben werden. Damit ist gegenüber heute nur eine beschränkte Steigerung der Anzahl der Vorortzüge von und nach Richtung Zürich möglich. Verbesserte Verhältnisse für die Bedienung dieses Gebietes durch den öffentlichen Verkehr werden durch den Bau der U-Bahn geschaffen. Da die Möglichkeit eines stark verbesserten Vorortverkehrs dieser Linie aber durch die vorgesehene Erweiterung der Bahnanlagen im Oberhauserried nicht von vornherein ausgeschlossen

werden sollte, musste geprüft werden, welchen Einfluss ein auf halbstündigen Betrieb und in den Spitzenstunden weiter verdichteter Fahrplan der Reisezüge im Furtal auf die Gleisanlage in Oerlikon und im Oberhauserried hat, und ob neben der dann erforderlichen zweiten Spur ins Furtal auch noch ein separates Gleis von Seebach bis in den Bahnhof Oerlikon geführt werden muss. Dieses separate Gleis hätte erhebliche Mehraufwendungen für umfangreiche Kunstbauten erfordert.

Wie in Bild 3 dargestellt, ergibt der Halbstundenfahrplan eine vierfache Anzahl von Vorortzügen im Furtal gegenüber heute. Es muss nachgewiesen werden, dass diese Anzahl ohne erhebliche Schwierigkeiten im Oberhauserried ein- und ausgefädelt werden kann.

Derartige Nachweise lassen sich heute mit Hilfe der elektronischen Datenverarbeitung liefern. Als Grundlage dienen kritische Fahrplanausschnitte, mit denen beliebig viele Betriebssituationen auf einer geplanten Gleisanlage mit den dazugehörigen Signalen simuliert werden. Die mit Hilfe von Zufallszahlen festgelegten Verspätungen eintreffender Züge (Primärverspätungen) verursachen je nach Art der Gleisanlage und in Abhängigkeit von der Zugdichte Zusatzverspätungen. Die Summe der Zusatzverspätungen ist ein Mass, das den Ermessensspielraum eines Urteils über die betriebliche Güte der Gleisanlage bzw. notwendige zusätzliche Erweiterungen einschränkt.

Mit diesem Hilfsmittel konnte nachgewiesen werden, dass die gegenseitigen Zugsbehinderungen durch die niveaufreie Abzweigung nach Seebach bei Anwendung moderner Mittel der Signaltechnik selbst im Spitzenverkehr tragbar sind. Auch bei einer simulierten Signalstörung konnte gezeigt werden, dass ein zügiger Abbau der grossen Verspätungen erfolgt. Auf die Führung eines separaten Gleises von Oerlikon nach Seebach kann somit verzichtet werden.

Inzwischen ist auch die Detailprojektierung der Gleisanlagen zwischen Oerlikon und Glattbrugg soweit fortgeschritten, dass man bereits daran denken kann, das Werkzeug für den ersten Spatenstich im Oberhauserried zu putzen.

Adresse des Verfassers: W. Jerra, Bauabteilung, Generaldirektion SBB, 3000 Bern.

Nekrologe

† **Hans Burger**, Prof. Dr., Forstingenieur, ist am 31. Oktober gestorben. Der Verstorbene hat sich als Forscher und Lehrer sowie als Direktor der Eidg. Anstalt für das forstliche Versuchswesen, Annexanstalt der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich, grosse Verdienste erworben.

† **Alfred Messikommer**, dipl. Masch.-Ing., von Ober-
Uster, geboren am 21. März 1888, ETH 1907 bis 1912, GEP, ist am 5. November gestorben. Nach zwei Assistenten-
jahren an der ETH arbeitete der Verstorbene bis 1954 bei
Escher Wyss AG, Zürich.

† **Xavier Rémy**, ing. méc. dipl., geboren am 6. Mai 1884,
von Fribourg, ETH 1903–07, GEP, SIA, ist kürzlich gestor-
ben. Bis 1957, dem Jahre seines Rücktrittes, war der Ver-
storbene Direktor der Chemins de fer fribourgeois.