Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 20

Artikel: Der Umbau der Station Oerlikon
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-26190

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: 11.07.2025

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

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 «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.)

Dritte deutsche Kunstgewerbe-Ausstellung in Dresden 1906.

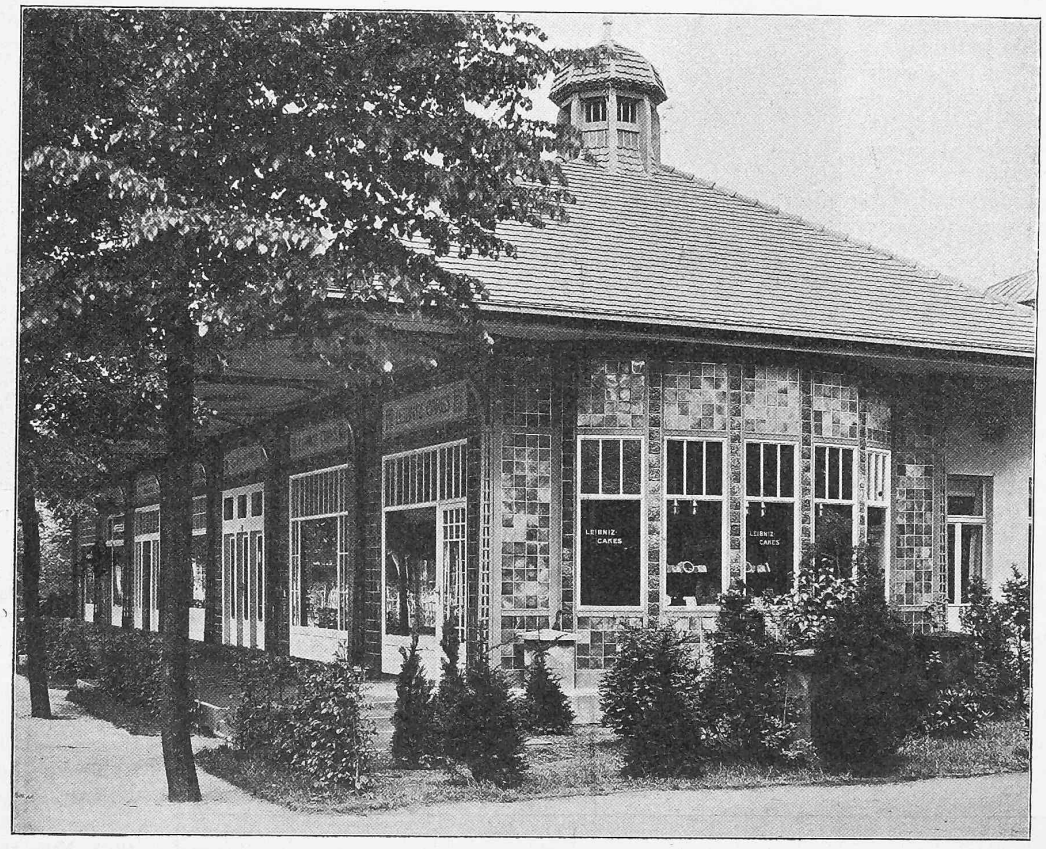

Abb. 27. Ladeneinrichtungen in Eisenkonstruktion mit Wandverkleidungen in farbigen Fliesen. — Architekt Prof. *Fritz Schuhmacher* in Dresden.

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 Niveaukreuzung der Tramzüge nicht bewilligt werden kann.

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 Anzahl 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 Verbindungsgeleises 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 Strassenkorrektion 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 äussern Zugsaufstellgeleise war für diese Gruppe in westlicher Richtung ein Ausziehgeleise projektiert.

2. Die beiden Gütergeleise wurden auf der Westseite ganz bedeutend verlängert und erhielten Anschluss an ein kürzeres Ausziehgeleise. 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 entgegenstellender Schwierigkeiten und ebenso der erheblichen, daraus sich ergebenden Mehrkosten wegen, fallen gelassen werden.

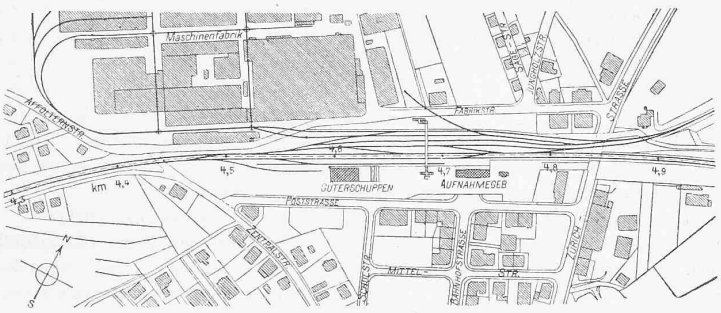

Abb. 1. Lageplan der Station Oerlikon im Jahr 1904. — Masstab 1 : 6000.

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.

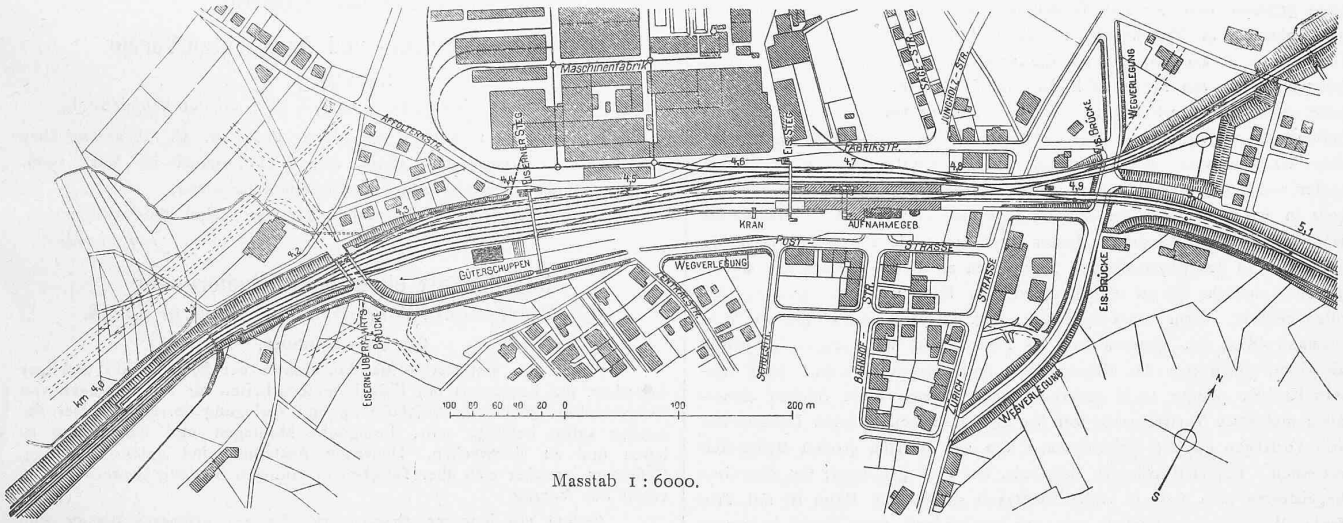

Abb. 2. Der Umbau der Station Oerlikon. (Beschluss des Verwaltungsrates der S. B. B. vom 22./23. April 1903).

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 weitern 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 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 umsomehr, als später, wenn es nötig wird, mittelst Drehscheiben noch ein weiteres langes Freiverladegeleise längs der verlegten Affolternstrasse an die Stationsgeleise angeschlossen werden kann.

Anderseits wird durch Unter- bezw. 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.

Miscellanea.

Eidg. Wasserrechtsgesetzgebung. Die vom Bundesrat bestellte Kommission zur Vorberatung der Wasserrechtsfragen bezw. zur Formulierung des neuen Artikels der Bundesverfassung nebst Ausführungsgesetz, deren Mitglieder wir bereits genannt haben (Bd. XLVII, S. 174), ist durch 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 Ersparniskasse Olten gehörenden Geländes beschlossen und in Aussicht genommen, es zur Erweiterung des Saalbaues, zu einem Theater