

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91 (1973)
Heft: 47

Nachruf: Rémy, Xavier

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 21.12.2024

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

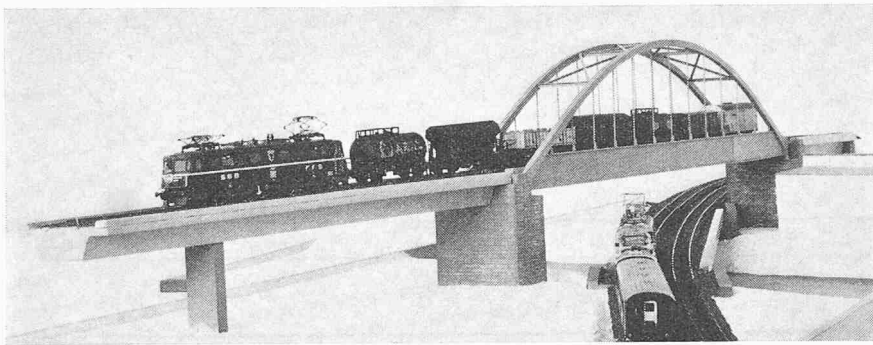


Bild 7. Eine der vorgeschlagenen Lösungen für die Gestaltung der Glattbrücken

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 Furttallinie 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 Furttal auf die Gleisanlage in Oerlikon und im Oberhauserried hat, und ob neben der dann erforderlichen zweiten Spur ins Furttal 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 Furttal 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 Oberuster, geboren am 21. März 1888, ETH 1907 bis 1912, GEP, ist am 5. November gestorben. Nach zwei Assistentenjahren 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 gestorben. Bis 1957, dem Jahre seines Rücktrittes, war der Verstorbene Direktor der Chemins de fer fribourgeois.