Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81 (1963)
Heft: 25

Artikel: Lagerhaus der Eisenhandlung Pestalozzi & Co in Dietlikon
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-66822

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: 13.07.2025

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

für die Erweiterung des Bahnhofes Thalwil betragen Fr. 9 603 000.—.

Die im Jahr 1961 begonnenen Bauarbeiten werden durch den dichten Zugverkehr stark behindert. Es muss deshalb mit einer Bauzeit von vier Jahren gerechnet werden.

*

Die 17 km lange Linie Thalwil - Zug bildet eine wichtige Zufahrt zum Gotthard und in den Raum Luzern. Sie wird täglich von 100 Zügen mit ausgeprägten Verkehrsspitzen befahren. Diese starke Streckenbelegung sowie die lebhafte industrielle Entwicklung im Raume Cham - Zug - Baar und die Ausdehnung des Vorortsverkehrs von Zürich bis Zug machten es notwendig, die Leistungsfähigkeit der einspurigen Linie Thalwil - Baar durch bauliche Massnahmen wesentlich zu verbessern. In den Jahren 1958 bis 1962 wurde deshalb die 4,7 km lange Teilstrecke *Thalwil - Horgen/Oberdorf mit dem zweiten Gleis versehen* und die zwischen dem Horgener- und Albistunnel gelegene Station Sihlbrugg grosszügig ausgebaut.

Der doppelspurige Ausbau der landschaftlich freundlichen Strecke am Hang des Zimmerberges mit den vielen Querstrassen erforderte eine grosse Zahl von Kunstbauten. Nicht weniger als 10 Unterführungen waren zu verlängern, die Bürgertobel- und Grenzbach-Viadukte zu verbreitern, eine Ueber- und drei Unterführungen zu ersetzen und zahlreiche Stützmauern zu erstellen. Die Unterbauarbeiten umfassten ferner ansehnliche Dammschüttungen.

Der Güterverkehr der Station Oberrieden Dorf wird künftig von der Station Oberrieden der Strecke Thalwil - Wädenswil übernommen, so dass auf der erstern nur noch die zwei durchgehenden Streckengleise notwendig sind. Auf der Seeseite des Gleises Thalwil - Horgen/Oberdorf wurde ein Aussenperron mit Wartehallen erstellt, welcher durch eine Personenunterführung mit dem verbleibenden Stationsgebäude und dem unteren Dorfteil verbunden ist. Die Station Horgen/Oberdorf erfuhr den für die Durchführung des Doppelspurbetriebes erforderlichen Ausbau der Gleisanlagen und erhielt einen schienenfrei zugänglichen Zwischenperron. Dieser Verbreiterung der Station mussten die alten Hochbauten weichen. Aufnahmegebäude, Nebengebäude und Güterschuppen sind neu erstellt. Sie fügen sich als moderne Bauten sehr gut in die industrialisierte Umgebung dieses Bahnhofes.

Eine ganz besondere Bedeutung kam der *Neugestaltung der Stationsanlage Sihlbrugg* zu. Diese war so auszubauen, dass auf den beidseits anschliessenden einspurigen Tunnelstrecken auch während der Betriebsspitzen eine flüssige Verkehrsabwicklung gewährleistet ist. Signalhalte in diesen Einspurabschnitten müssen vermieden werden, wozu die Station Sihlbrugg für sämtliche notwendigen Kreuzungen und Ueberholungen über genügend Platz verfügen muss. Die Lösung wurde gefunden im Rahmen einer Anlage mit drei Hauptgleisen für die SBB-Züge und einem vierten Gleis für die in Sihlbrugg einmündende Sihltalbahn. Damit die Hauptgleise mit der erforderlichen Nutzlänge verlegt werden konnten, war der Bau einer zweiten, 70 m langen Brücke über die Sihl notwendig. Dieser neue Bau wurde als hohler, vorgespannter Betonkasten, System Dywidag, ausgebildet; er überspannt den Fluss in gerader Linie und steht in wohltuendem Gegensatz zum Fachwerk der alten Brücke. Zwischen den äussern Hauptgleisen liegt ein schienenfrei zugänglicher Zwischenperron. Für den Uebergang dieser zwei Hauptgleise auf die anschliessenden Einspuren wurden schlanke Bogenweichen eingelegt, die auch auf Ablenkung mit Streckengeschwindigkeit befahren werden können. Die Neugestaltung der Gleisanlagen verlangte die Verschiebung des Güterschuppens. Das alte Stationsgebäude wurde durch ein einfach gehaltenes neues ersetzt.

Die mechanischen Stellwerke der Stationen Horgen/Oberdorf und Sihlbrugg aus dem Jahre 1897 sind modernen elektrischen Sicherungsanlagen mit Gleisbildstellwerken gewichen, und für die Strecke Thalwil - Sihlbrugg ist der Gleichstromblock mit automatischer Zugschlusskontrolle eingerichtet worden.

Die Abrechnung für den Ausbau Thalwil - Horgen/Oberdorf und Station Sihlbrugg wird den Betrag des Kostenvoranschlages von 12,5 Mio Franken erreichen.

Lagerhaus der Eisenhandlung Pestalozzi & Co in Dietikon

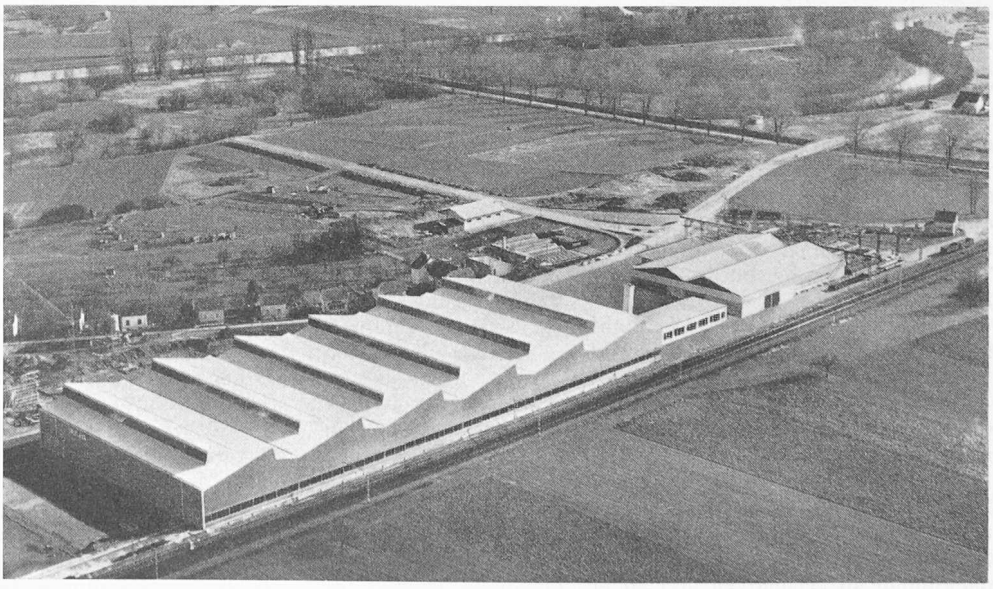
DK 725.35:624.014.2

Das Unternehmen der Familie Pestalozzi hat sich, als eine der «historischen» Handelsfirmen Zürichs, aus einem kleinen Lager samt Kontor am Limmatufer (oberhalb des ehemaligen Kaufhauses) seit etwa 1790 zum heutigen Grossbetrieb des Eisenhandels entwickelt. Die wichtigsten dabei zurückgelegten Etappen werden markiert durch den Bau des ersten Lagers in Wollishofen, 1891, und weitere Neubauten auf diesem Areal in den Jahren 1930 bis 1934 [1]). Um einem weiteren Bedarf zu genügen, hat die Firma Pestalozzi & Co. in Dietikon Landreserven erworben. Auf Grund einer Gesamtplanung durch Arch. † *E. F. Burckhardt* wurde 1957/58 die Abbiegerei für Armierungseisen erstellt.

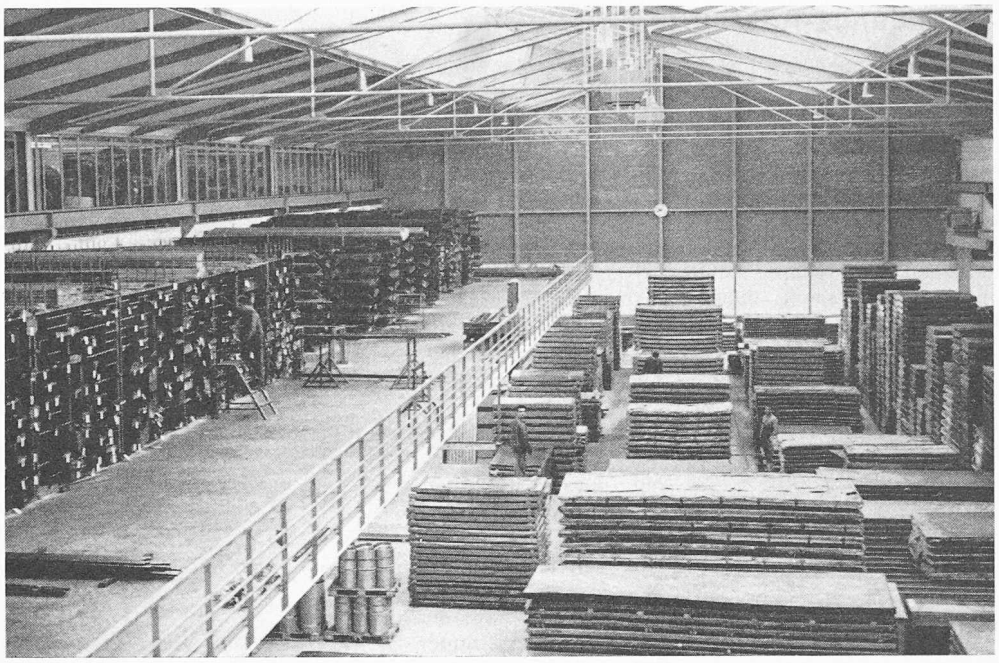
Es folgte der Bau eines grossen *Lagerhallenkomplexes* nach dem Projekt der Architekten *Debrunner & Blankart* (Mitarbeiter *M. Farner*), der vor kurzem vollendet worden ist. Von den geschlossenen sechs Hallen dienen deren vier für die Einlagerung von Profilträgern, Stabeisen, Röhren und Grobblechen. In zwei Hallen sind Feinbleche und Kleinmaterial (Schrauben, Fittings usw.) untergebracht. Der interne Materialfluss erfolgt quer zu den öffentlichen Verkehrswegen (Anlieferung durch die Bahn, Auslieferung an die Kunden mit Lastwagen). Die Hallenbauten werden ergänzt durch verschiedene Betriebsräume und Einrichtungen, wie Büros, Warenausgabe, Spedition, Waschräume, Garderoben, Rohrpostanlage. Eine direkte Telexverbindung besteht mit dem Geschäftssitz in Zürich. Dem Lastwagenbetrieb dient eine Reparaturwerkstätte mit Waschraum.

Als maximale, konstruktiv noch wirtschaftliche Hallenbreite ergaben sich 27,50 m mit 10 m Säulenabstand. Der Vollausbau der gesamten Anlage wird acht Hallen umfassen. Technische Merkmale: Stahlkonstruktion; einfache Be-

[1]) Vgl. SBZ Bd. 102, S. 244 (11. Nov. 1933)



Die neuen Lagerhallen in Dietikon der Eisenhandlung Pestalozzi & Co., Zürich. Ansicht aus Westen



Blick in eine der sechs Lagerhallen mit Galeriegeschoss

dachung; einfache Aussenwände; Bodenbelastung 10 000 kg/m²; Kranbahnen für einen 5-t-Kran pro Halle. Die überbaute Fläche umfasst 13 000 m², der umbaute Raum 17 400 m³. Die Hallen eins und zwei werden durch Luftheizung erwärmt und besitzen je einen Warmluftvorhang. Mit dem Abschluss dieser neuesten Erweiterungsetappe verfügt die Firma Pestalozzi & Co. über einen der modernsten Eisenlagerbetriebe in weitem Umkreis.

Jubiläumstage der VSS in St. Gallen

DK 061.2:625.7

Vom 16. bis 18. Mai 1963 hielt die Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner (VSS) in St. Gallen ihre Generalversammlung ab und feierte gleichzeitig das Jubiläum des 50jährigen Bestehens. In der festlich geschmückten Stadt trafen sich über 900 Teilnehmer. Der erste Tag brachte wissenschaftliche Vorträge. Prof. *T. Keller* von der Handelshochschule St. Gallen sprach über «Strassen und Volkswirtschaft». Er beleuchtete in anschaulicher Weise die Wichtigkeit der Strassen im Ablauf der Zeiten, ihre Entwertung durch die Eisenbahn und ihre heute wieder entstandene universelle Bedeutung. Die Entwicklung der Wirtschaft erfordere den Ausbau des Nationalstrassennetzes, ungeachtet der Bemühungen um die Konjunkturdämpfung, da dieses Strassennetz neben anderen Vorteilen in weitgehendem Masse einen Ausgleich in den Wirtschaftsräumen bringen werde.

Prof. *M. Stahel,* Vorsteher des Institutes für Strassenbau an der ETH, sprach über «Strassenbau und Strassenverkehr — Stand der Erkenntnisse». Er zeigte die vielseitigen Probleme, darunter die Notwendigkeit der Zusammenarbeit der verschiedenen Forschungsstätten des In- und Auslandes. Erwähnung fanden unsere Pioniere des Strassenbaues J. N. Grubenmann, Dr. Goudron und A. Schläpfer. Heute wird durch das Institut für Strassenbau an der ETH wissenschaftliche Forschung betrieben, und durch Versuche an fertigen Bauwerken werden Erkenntnisse entwickelt und ausgewertet. Normen sollen die grundlegenden Daten für einen einheitlichen, sparsamen und doch zweckmässigen Ausbau der Strassen festlegen.

Prof. *B. Bagdasarjanz* von der Abteilung für Forstwirtschaft an der ETH orientierte die Versammlung «Ueber die Verwendung anstehenden Bodens im Wald- und Güterstrassenbau». Bei diesem Strassenbau, dessen Kosten zu über 90 % von den Waldbesitzern selbst übernommen werden müssen, ist eine billige und doch gute Bauweise besonders notwendig. Die Motorisierung der Landwirtschaft ergibt auch für diese Kategorie von Strassen heute viel weitergehende Ansprüche. Als ein zweckmässiges Mittel für die rasche und billige Erstellung eines geeigneten Unterbaues hat sich die Stabilisierung mit Zement oder Kalk erwiesen. Bei Kies und Sand ist eine solche Stabilisierung kein schwieriges Problem, im plastisch-fliessfähigen Boden kann eine Verdichtung durch Beigabe von Kalk erreicht werden, da dieser einen Teil des Wassers bindet und die Struktur des Bodens ändert.

Prof. Dr. *E. Brandenberger,* Direktor der EMPA, sprach über «Materialprüfung beim Strassenbau — Aufgabe und Zweck, Möglichkeiten und Grenzen, sinnvolle Organisation». Seine Ausführungen gaben Aufschluss über die Bedeutung der Materialprüfungen und Normung, die aber auch Nachteile hat bei einer zu starren Festlegung aller Bedingungen. Die Entwicklung und Verbesserung der Baumaterialien und ihrer Verwendung muss in sinnvoller Zusammenarbeit von Fabrikant, Lieferant, Bauherrschaft und Bauaufsicht erfolgen. Auch der Unternehmer soll mit seiner Erfahrung zur Entwicklung der Baumethoden beitragen können. Trotz aller Vorschriften ist der volle Einsatz und Wagemut aller Beteiligten zur Erzielung weiterer Fortschritte notwendig.

Prof. *G. Schnitter,* Direktor der Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der ETH, referierte über «Die Geotechnik im neuzeitlichen Strassenbau». Die Bedeutung des Untergrundes im Strassenbau ist die gleiche wie für die Fundation anderer Bauwerke. Die Bodenmechanik soll über diese Fragen Auskunft geben. Ingenieur, Geologe, Petrograph und Physiker müssen hiebei zusammenarbeiten. Vielfach sind zur Beurteilung der Böden Grossversuche im Felde notwendig.

Am Freitag, den 17. Mai 1963, morgens, fand in der Tonhalle St. Gallen die Festversammlung statt, an der *Bundesrat Tschudi* dem initiativen Strassenbau in den Kantonen St. Gallen und Graubünden Anerkennung zollte. Dieser Initiative ist es zu verdanken, dass die Ostschweiz heute das grösste zusammenhängende Teilstück des Nationalstrassennetzes besitzt. Durch die Verfassungsrevision von 1958 wurde dem Bund die Führung bei der Verwirklichung des Nationalstrassennetzes übertragen. Die Kantone treten als Bauherren in Erscheinung und führen die Aufgabe als Treuhänder der Eidgenossenchaft durch. Die VSS hat ihren bedeutenden Anteil an der privaten Initiative, indem sie durch ihre Fachkommissionen, in denen Leute der Wissenschaft, Verwaltung und Praxis mitwirken, die aktuellen Probleme bearbeitet. Das VSS-Normenwerk kann als Kodex des schweizerischen Strassenbaues bezeichnet werden. Die Finanzierung des Baues der Nationalstrassen ist ein besonders wichtiges Problem, da die Benzinzollerträgnisse die Ausgaben bei weitem nicht decken. Im Zusammenhang damit stehen auch konjunkturpolitische Gesichtspunkte: Zur Erhaltung der Kaufkraft der Währung muss auch beim Strassenbau im Rahmen des Möglichen Zurückhaltung geübt werden.

Als zweiter Redner begrüsste Landammann Dr. *S. Frick* die Versammlung. Er gab einen Ueberblick über die Bedeutung der Strasse und die Entwicklung des Verkehrs seit der Gründung der VSS vor 50 Jahren in St. Gallen. Er erwähnte den Nachholbedarf im Strassenbau, der einschränkende Massnahmen kaum rechtfertige. Sodann wies er auf die unterschiedlichen Verhältnisse der Konjunktursteigerung in den

Schluss siehe Seite 466