Die Zürcher Ziegeleien im Jahre 1966

Autor(en): **Risch, G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85 (1967)**

Heft 20

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-69455

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

rung auf der 30. höchsten Stunde, d.h. an 29 Stunden im Jahr darf der Verkehr grösser sein als die zulässige Belastung.

In den Bildern 1 und 2 sind die in Tabelle 2 errechneten Werte als Dauerkurven aufgetragen. Auch hier müssen die beiden Möglichkeiten mit geschlossenem und geöffnetem Pass getrennt untersucht werden.

a) Im Winterhalbjahr und bei schlechtem Wetter

Stehen dem Transitverkehr der Strassentunnel und der jetzige Bahnverlad zur Verfügung, so ist gemäss Dimensionierungsvorschrift (30. höchste Stunde) bereits 1978, d.h. 1 Jahr nach Eröffnung des Tunnels, der kritische Wert erreicht (Bild 1). Wählt man die 50. höchste Stunde als Dimensionierungsbasis, so ist im schlechten Wetter oder im Winter die Kapazität von Strassentunnel und bestehendem Bahnverlad im Jahre 1980 erschöpft.

Eine Lösung am Gotthard, die auf den heutigen Bahnverlad verzichtet, wäre bereits nach der Eröffnung am ersten Schlechtwettertag in der Hochsaison überfordert.

Man könnte jetzt einwenden, das Kriterium der 30. bzw. 50. höchsten Stunde könne nur angewendet werden, wenn der Pass das ganze Jahr geschlossen wäre, denn nur dann werde während 30 bzw. 50 Stunden im Jahr der zulässige Verkehr erreicht oder überschritten. Normalerweise steht dem Verkehr aber bei Erreichen der zulässigen Belastung noch die Spanne bis zur Leistungsfähigkeit zur Verfügung, das heisst die Fahrzeuge können noch in dichter Kolonne verkehren. Bei der Tunnelstrecke Göschenen–Airolo ist die zulässige Belastung, wie oben erwähnt, identisch mit der Leistungsfähigkeit, da aus Gründen der Sicherheit nicht mehr Fahrzeuge durchgelassen werden dürfen, als der Lüftungsdimensionierung zu Grunde liegen. Treffen mehr Autos an den Tunnelportalen ein, als die Lüftung zulässt, so müssen die zuvielen angehalten werden und dürfen erst an weniger belasteten Stunden durchgelassen werden; ab 1978 wird dies während einiger Stunden der Fall sein.

b) Bei geöffnetem Pass im Sommerhalbjahr

Wie oben erwähnt, steht dem Gotthardverkehr im Sommer normalerweise auch die Passstrasse zur Verfügung. Die Schöllenenstrasse muss der Transitverkehr aber mit dem Lokal-, dem Furka- und Oberalpverkehr teilen, deshalb sind die Werte des Gesamtverkehrs in Bild 2 als Dauerkurven aufgetragen.

Nach dem Kriterium der 30. höchsten Stunde genügt die Gotthardroute ab 1984 auch bei geöffnetem Pass dem anfallenden Verkehr nicht mehr

Verlässt man die international anerkannten Bestimmungen und wählt man anstelle der 30. Stunde die 50. höchste Stunde, so ist ab 1987 die Gotthardroute definitiv überlastet.

*

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die Leistungsfähigkeit der Strassentunnel-Variante vom Wetter abhängig ist, und dass der belüftete Strassentunnel wenige Jahre nach Eröffnung dem Verkehr nicht mehr gewachsen sein wird. Die Gotthardroute braucht in den achtziger Jahren dringend eine Ergänzung durch einen zweiten Strassentunnel. Der Bau einer zweiten Röhre liegt aber noch in weiter Ferne und ist nicht Bestandteil des heutigen Projektes. In der Zwischenzeit werden am Gotthard chaotische Verkehrsverhältnisse eintreten.

5. Zusammenfassung

Die Auswertung der recht vorsichtigen Prognose des Schlussberichtes der Studiengruppe Gotthardtunnel ergibt folgendes:

Die projektierte Strassentunnel-Lösung am Gotthard genügt an Schlechtwettertagen in der Hochsaison nur bis zu den Jahren 1978–80. Bis zu diesem Datum kann sie als winter- und wettersichere Verbindung bezeichnet werden. Ab 1984–87 wird ihre Leistungsfähigkeit auch mit Einbezug des geöffneten Passes erschöpft sein.

Die erstklassige Stellung des Gotthards als internationale Nord-Süd-Verbindung erfordert auch eine erstklassige Lösung; die heutige Planung erfüllt aber diese Forderung nicht. Insbesondere vermisst man eine Gesamtkonzeption für den Gotthard, die Strasse und Bahn einschliesst und bis zum Endausbau beider Verkehrsmittel reicht. Eine Neuüberprüfung der Situation tut Not, noch ist es nicht zu spät!

Adresse des Verfassers: *Peter Püntener,* dipl. Ing. ETH, Institut für Strassenbau an der ETH, Gloriastrasse 82, 8044 Zürich

Die Zürcher Ziegeleien im Jahre 1966 [1])

DK 061.5:666.7

Obgleich die schweizerische Wohnungsproduktion im Berichtsjahr rund 5% unter dem Höchststand von 1965 lag, ergab sich für die Ziegeleiindustrie ein Absatzvorsprung, der bei Jahresende noch rund 3% für Mauersteine und 7% für Dachziegel betrug. Die Produktionskapazität reichte für diesen Absatzzuwachs aus. Die von den Zürcher Ziegeleien seit langem und andauernd betriebenen Rationalisierungsmassnahmen konnten sich im Betriebsergebnis wiederum nicht voll auswirken, wohl aber verhindern, dass die Herstellungskosten im Ausmasse der fortschreitenden Teuerung anstiegen. Die auf das Frühjahr 1968 vorgesehene Betriebsaufnahme der Ziegelei Tuggen soll, angesichts der scharfen Konkurrenzlage, die Angebotselastizität verbessern und die Stillegung älterer Werke ermöglichen, sei es endgültig oder nur vorübergehend zur Vornahme von Modernisierungen.

Gewisse Produktionsverlagerungen werden in naher Zukunft auf Grund der Rohmaterialverhältnisse unvermeidlich sein, so auch für die Dachziegelproduktion in Zürich. Ergänzt werden müssen die Rohmaterialreserven z.B. auch in der Ostschweiz. Von Jahr zu Jahr wird es schwieriger, neue Lehmlager zu finden, nicht allein der seltener werdenden Vorkommen wegen, sondern auch weil sich der Erwerb von landwirtschaftlichem Boden für industrielle Zwecke zunehmend erschwert. Dies zwingt teilweise zu komplizierten Tauschoperationen, wobei sich 1966 eine leichte Verminderung der Gesamtfläche ergeben hat. Die weitere Ausdehnung der Tätigkeit der Zürcher Ziegeleien auf neue Baustoffe, deren Herstellung von den Tonvorkommen unabhängig ist, drängt sich deshalb auch vom Gesichtspunkt des Rohmaterials auf. Mit der Eingliederung des Betonziegels, dessen Produktion ein soeben fertiggestelltes Betondachziegelwerk der Betonziegel AG in Döttingen in Kürze aufnimmt, wird das Angebotssortiment der Zürcher Ziegeleien zwar nicht um ein grundsätzlich neues, wohl aber den heutigen architektonischen Tendenzen nach Form und Farbe gut entsprechendes Produkt ergänzt. Lizenzgeberin ist die englische Redland-Gruppe. Die Umsätze im Sektor der nichttonhaltigen Erzeugnisse entsprechen zurzeit ungefähr denjenigen der Ziegeleiprodukte.

[1]) Aus dem 25. Geschäftsbericht

Unter den entsprechenden Tochter- und Beteiligungsgesellschaften hat die Zementröhren fabrizierende *Favre & Cie AG,* Zürich, ein gutes Ergebnis aufzuweisen. Deren Leistungsfähigkeit wird das Ende 1966 eröffnete Werk Dänikon SO für bestimmte Röhrentypen künftig steigern. Trotz ungünstigen Voraussetzungen konnte die *Siporex (Schweiz) AG* den Absatz ihrer Gasbeton-Produkte namentlich in Form von Leichtbausteinen und Isolierplatten (im Wohnungsbau) spürbar verbessern. Der neu entwickelte Winterkleber gestattet es, die Maurerarbeiten auch bei tiefen Temperaturen fortzusetzen und dadurch in Gebirgsgegenden die Bausaison zu verlängern. Ein neues Verfahren zur Beschichtung grossformatiger Platten soll die Anwendungsmöglichkeiten von Siporex erweitern. Man hofft das Werk im laufenden Jahr erstmals auslasten zu können. Auch für die *Stahlton-Prebeton AG,* Bern, wird eine Gesamt-Absatzverbesserung erwartet, besonders weil die neu ins Sortiment aufgenommenen Produkte steigende Nachfrage finden. Die *Briqueterie Renens S.A.* hatte im Vorjahr einen scharfen Absatzeinbruch erlitten. Er konnte im Berichtsjahr aufgefangen werden, da sich die Wohnbautätigkeit in der Westschweiz etwas erholt hat, ohne indessen den Stand von 1964 zu erreichen. Die *Tonwerk Döttingen AG* hat ihr erstes Geschäftsjahr befriedigend abgeschlossen. Von den Gesellschaften im Ausland behaupteten sich die *Ziegelwerk Mühlacker AG* erfolgreich, während die Beteiligungsgesellschaft *SALPI* weiterhin dem Einfluss der ungünstigen Baumarktverhältnisse in Italien unterliegt.

Im laufenden Jahr 1967 rechnen die Zürcher Ziegeleien nicht mit einer erheblichen Veränderung der Lage auf dem Baumarkt. Die vielfältigen Ansätze und Bestrebungen zur Baurationalisierung sowie die aktuelle Diskussion über dieses Thema haben zur Folge, dass eine Reihe neuer Baustoffe und Verfahren angeboten werden, die ihre technische und wirtschaftliche Eignung erst noch zu beweisen versuchen. Bei eher stagnierendem Gesamtbedarf wird dadurch die Wettbewerbslage verschärft. Demgegenüber sind die Zürcher Ziegeleien bestrebt, auf Grund von Erfahrung und durch systematische Entwicklungsarbeit ihre bekannten Fabrikate noch zu verbessern und neue zur Produktionsreife zu bringen. *G. R.*