

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

Artikel: Ausbau des Bahnhofes Thalwil und der Strecke nach Sihlbrugg
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-66821>

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: 16.02.2026

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

Industrie, Gewerbe und Haushalt. Darum wird es auf lange Sicht für die Elektrizitätserzeugung in grossen Dampfkraftwerken immer mehr nur zu den Schwachlastzeiten der Gasversorgung zu preislich interessanten Bedingungen geliefert werden können; dies ist z. B. in den USA der Fall.

Die Wahl des günstigsten Standortes der Dampfkraftwerke für die wahlweise Belieferung mit verschiedenen Rohstoffquellen ist also von grösster Bedeutung.

V

Die Lösung der weitschichtigen Probleme, die zur *Gestaltung der anbrechenden Entwicklungsstufe der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft* zu erörtern sind, stellt sehr hohe Anforderungen. Sie wird je nach dem Blickfeld des Einzelnen — ob Elektrizitätsproduzent oder -wiederverkäufer, Konsument oder Maschinenindustrieller, Finanz- oder Verwaltungsfachmann — anders beurteilt. Das Für und Wider der einzelnen technisch-wirtschaftlichen Möglichkeiten ist weitgehend eine Ermessenssache.

Die Schwierigkeiten liegen nicht auf technischem Gebiet, sondern vielmehr darin, dass im allgemeinen die Konzeption der regionalen (hier als dritte Stufe bezeichneten) Elektrizitätsversorgung vorherrscht. Zur Gestaltung der zukünftigen 5. Etappe ist also eine *Umstellung der heutigen Denkweise* notwendig, ohne die es kaum möglich sein wird, weitblickende Dispositionen zu treffen.

Für die *langfristigen* Massnahmen wird allgemein der weitere Ausbau der noch verfügbaren Wasserkräfte und für die Zukunft die Eingliederung der Kernenergie als weitere Rohstoffquelle für unsere Elektrizitätsversorgung als im Interesse des Landes liegend anerkannt.

Umstritten sind also nur die zur Ueberbrückung der *Uebergangszeit* zu treffenden Massnahmen. Hier sollten nun Sinn für Mass und Wirklichkeit sowie grösste Unvoreingenommenheit wegleitend sein, um eine gesamtschweizerische Konzeption anzustreben, die den nachfolgenden Gegebenheiten Rechnung trägt:

Vom Standpunkt der Elektrizitätsversorgung aus betrachtet, ist die Erstellung von Wärmekraftwerken er-

wünscht und, sofern alle Interessenten zum Bau einer *Grösstanlage* mit Maschinensätzen von mindestens 300 MW Einheitsleistung zusammenspannen, auch wirtschaftlich ge- rechtfertigt; denn es ist mit Sicherheit vorauszusehen, dass schon in einigen Jahren Einheitsleistungen von weniger als 300 MW auch in unserem Lande als wirtschaftlich überholt gelten werden.

Vom Standpunkt der Versorgungssicherheit ist ein im Inland aufzustellendes thermisches Grosskraftwerk zu begrüssen, sofern es hinsichtlich Energiekosten und Rohstoffzufuhr günstigste Bedingungen aufweist und der Standort so gewählt wird, dass mit Rücksicht auf die Anlieferungsmöglichkeiten wahlweise feste oder flüssige Brennstoffe verfeuert werden können.

Vom Standpunkt des Maschinenbauers ist die Leistungskonzentration in Einheiten von über 250 MW interessant, weil mit der Entwicklung des Verbundbetriebes die wirtschaftlichen Vorteile gröserer Leistungseinheiten die Nachteile überwiegen, die infolge von Ausfällen entstehen können; darum das wachsende Interesse an Grossmaschinen in den industriell entwickelten Ländern.

Sollen im höheren Landesinteresse Elektrizitätswerke und Maschinenindustrie zusammenarbeiten und sofort nach der Verwirklichung des Kernkraftwerkes Lucens auf Grund der hier gewonnenen Erfahrungen den Bau eines leistungsfähigen Grossreaktors an die Hand nehmen, so dürfte es sich empfehlen, auf die Erstellung von Wärmekraftwerken im Inland zu verzichten und die Beteiligungen an ausländischen Wärmegrosskraftwerken zu vermehren; denn die Erstellung von Wärmekraftwerken der herkömmlichen Art im Inland wird unfehlbar den Bau von Kernkraftwerken mit Reaktoren hoher Leistung verzögern. Dadurch verschärft sich die Gefahr, dass sich unsere Maschinenindustrie nicht rechtzeitig auf die Herstellung von Maschinen und Apparaten zur Kernenergieerzeugung umstellen kann. — Hier liegt der Kern des Problems.

Adresse des Verfassers: *Eugène Etienne, El.-Ing., Petite Grangette, La Conversion VD.*

Ausbau des Bahnhofes Thalwil und der Strecke nach Sihlbrugg

DK 656.21

Im *Bahnhof Thalwil* zweigt die Linie Zürich - Zug - Gottard/Luzern aus der linksufrigen Seelinie Zürich - Sargans - Chur/Buchs ab. Die Strecke Zürich - Thalwil gehört zu den am stärksten belasteten Doppelspurstrecken des SBB-Netzes. Die durchschnittliche Streckenbelastung hat 1961 240 Züge pro Tag erreicht und weist seit dem letzten Vorkriegsjahr 1938 eine Zunahme von 77 % auf. Infolge der Konzentration des Schnellzugverkehrs der drei Richtungen Sargans, Gottard und Luzern auf gemeinsame Anschlussgruppen im Bahnhof Zürich und wegen des intensiven Berufsverkehrs aus den Ortschaften des linken Seufers ist der Tagesablauf des Zugverkehrs durch ausgeprägte Spitzen gekennzeichnet, die bis zu 17 regelmässige Ein- und Ausfahrten im Bahnhof Thalwil pro halbe Stunde erreichen. Während der Reisesaison vergrösserte sich diese Zahl noch wegen der doppelt oder mehrfach geführten Schnellzüge.

Für diesen dichten Zugverkehr bedeutet die Ueberkreuzung der Fahrstrassen Sargans - Zürich und Zürich - Zug den am meisten hemmenden Engpass. Die wirkungsvollste Massnahme zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Bahnhofes Thalwil und der anschliessenden Gemeinschaftsstrecke nach Zürich war deshalb der Bau einer Ueberwerfung. Diese wurde — kaum glaublich, aber wahr: als erste des ganzen SBB-Netzes! — am 7. Dez. 1962 dem Verkehr übergeben (siehe Gleisschema Seite 458).

Die in ihrer heutigen Lage verbleibenden Perronleise werden jetzt wie folgt benutzt: Perron 2: Gleis 3 von Zürich nach Sargans und Gleis 4 von Zürich nach Zug - Gotthard/Luzern; Perron 3: Gleis 5 von Gotthard/Luzern - Zug nach Zürich und Gleis 6 von Sargans nach Zürich. Um bei kurzfristigen Anschlässen des Eckverkehrs Gotthard/Luzern - Zug - Sargans und umgekehrt das Umsteigen und den Gepäckumlad zu erleichtern und zu beschleunigen, erlaubt die Gleisanlage die Annahme korrespondierender Züge am

gleichen Perron durch den Wechsel der Fahrrichtungen auf den beiden mittleren Perronleisen der Zugerlinie (Gleise 4 und 5), ohne dass die Fahrstrassen der Sarganserlinie überkreuzt werden müssen.

Als weitere betriebliche Verbesserung bringt der Umbau eine Erhöhung der Durchfahrgeschwindigkeiten. Während in der alten Anlage auf der Sarganserlinie 60 km/h und auf der Zugerlinie nur 40 km/h zugelassen waren, lässt die Neuanlage bei Fahrt über die normalen Perronleise im Nordkopf 90 km/h und im Südkopf 80 km/h zu. Durch diese Geschwindigkeitserhöhung wird nicht nur eine Kürzung der Reisezeiten, sondern auch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit infolge kürzerer Fahrstrassenbelegung erreicht.

Die heutigen Perronanlagen bleiben weitgehend erhalten und erfahren eine Verlängerung auf je 370 m. Die bestehende Ueberdachung wird erneuert und auf 110 m Länge ausgedehnt. Die bestehende Personenunterführung wird baulich saniert, die beiden Passerellen werden neu gebaut. Das aus dem Jahr 1870 stammende Aufnahmegebäude wird durch einen Neubau ersetzt, indem die Gemeinde Thalwil bereit ist, die Mehrkosten gegenüber einem Umbau zu übernehmen.

Mit dem Umbau der gesamten Weichenanlage wird auch die Sicherungsanlage neu gebaut und in einem zentralen Gleisbildstellwerk zusammengefasst. Damit kann die heute bestehende Aufteilung in ein Freigabewerk und zwei Wärterstellwerke aufgegeben werden. Zur Abwicklung des Rangierverkehrs werden Zwergsignale in Abhängigkeit mit den Rangierfahrstrassen aufgestellt. Zur Leitung des Rangierbetriebes wird eine Funkanlage gebaut.

An die Kosten des Neubaues des Aufnahmegebäudes, der zwei Perrondächer, der nördlichen und der südlichen Passerelle leistet die Gemeinde Thalwil einen Beitrag von Fr. 622 000.— das sind rund 43 % der gesamten, für diese Anlage teile vorgesehenen Aufwendungen. Die totalen Baukosten

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 Raum 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 schienefrei 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 eimündende 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 schienefrei zugänglicher Zwischenperron. Für den Uebergang dieser zwei Hauptgleise auf die anschliessenden Einspuren wurden schlanke Bogenweichen eingelegt, die auch auf Ablenkung mit Streckengeschwindigkeit befahren wer-

den 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

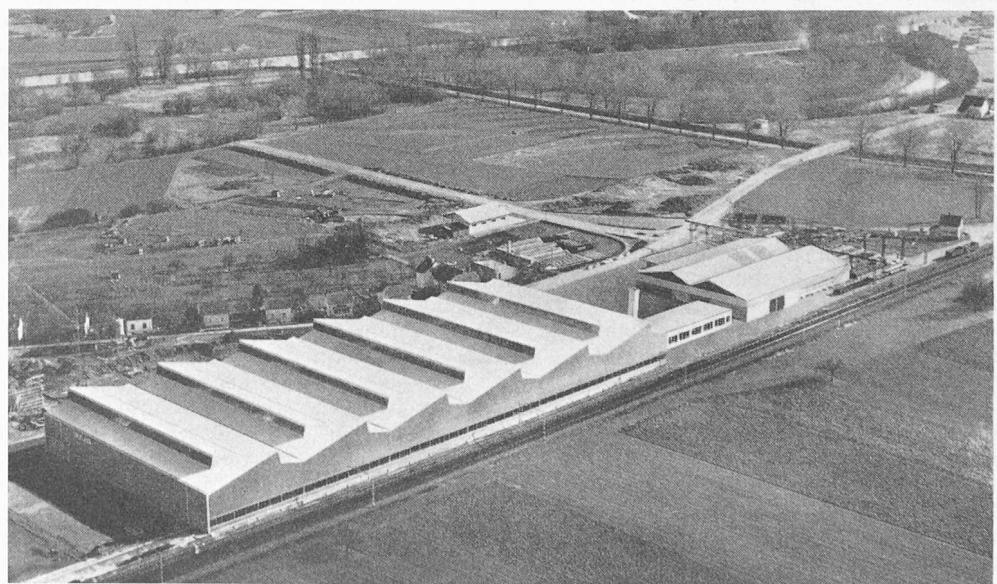
DK 725.35:624.014.2

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 1934¹⁾. 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 Reparaturwerkstatt 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