

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85 (1967)
Heft: 20

Artikel: Die Zürcher Ziegeleien im Jahre 1966
Autor: Risch, G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-69455>

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: 04.02.2026

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

nung 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 Passtrasse zur Verfügung. Die Schöllen-

strasse 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 1966¹⁾

Obgleich die schweizerische Wohnungsproduktion im Berichtsjahr rund 5% unter dem Höchststand von 1965 lag, ergab sich für die Ziegeleindustrie 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 Ausmass der fortschreitenden Teuerung ansteigen. 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

DK 061.5:666.7

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 *Stahltion-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.