

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 46 (1930)

**Heft:** 17

**Artikel:** Beleuchtung und Absperrung von Aufbruchstellen

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-576878>

#### 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:** 08.01.2026

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

gesetzt, an dieses dann ein 3 mm starkes Blech angepreßt, das bis zur künftigen Straßenseite reichte. War die Stampschine darüber gefahren, wurde das Blech herausgezogen; damit hat man vermieden, daß sich die Fugen wieder schleßen, oder daß an der Oberfläche Unebenheiten entstanden.

Beim Bau der Staatsstraße Wittenbach-Häggenschwil ist die Fugenausbildung wieder etwas anders, wie wir es unten näher beschreiben werden.

### III. Die Betonstraße Wittenbach-Häggenschwil (Kt. St. Gallen).

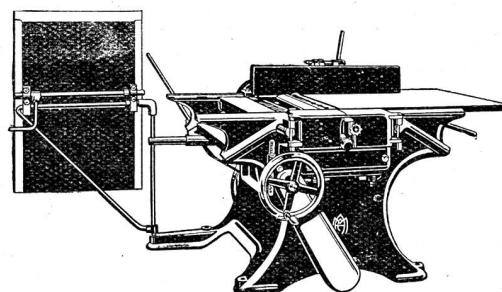
Ausgenommen die eingangs erwähnten Kieserling-Basaltbeläge in Rorschach, ist dies die erste Betonstraße im Kanton St. Gallen. Ein früheres Projekt betraf eine Staatsstraße am Walensee vor vier Jahren. Doch eine Gemeinde lehnte die Betonstraße ab, weil die durch die um 15 cm gegenüber der bestehenden Straße höhere Lage größere Anpassungsarbeiten entstanden, die nach dem damaligen kantonalen Strafengesetz ganz zu Lasten der Anflößer fielen.

Die Straße Wittenbach-Häggenschwil ist eine Ausfallstraße der Stadt St. Gallen; sie vermittelt den Verkehr zwischen Konstanz (Süddeutschland) und St. Gallen einer- und mit dem Appenzeller-Borderland anderseits. Bei einem Verkehr von 600 t täglich war beabsichtigt, die Straße mit Kleinpflasterung zu versehen, wie es die kantonale Straßenverwaltung bei allen übrigen Ausfallstraßen der Stadt getan. Hier wurde Beton gewählt, der zwiefelsohne den Dienst ebensogut versehen wird. Für die Ausführung wurde mit der „Betonstrassen A.-G. Wildegg“ ein Vertrag abgeschlossen. Sie führt die Straße auf eigene Verantwortung aus, hat aber die Arbeiten den zwei St. Gallerfirmen R. Venedel und Jean Müller Söhne übertragen. Die kantonale Straßenverwaltung steht nur in Verbindung mit der Betonstrassen A.-G. Wildegg, hinter der das Zement syndikat steht. Der Vertrag lautet auf Übernahme des Unterhaltes auf 10 Jahre. Die Straße kostet den Staat Fr. 12.10/m<sup>2</sup>, inbegriffen den zehnjährigen Unterhalt, dazu für Planie Fr. 1.50/m<sup>2</sup>, zusammen demnach Franken 13.60/m<sup>2</sup>. Die Kosten des zehnjährigen Unterhaltes werden geschätzt auf Fr. 1.—/m<sup>2</sup>. Im Kanton St. Gallen muß man rechnen für Kleinpflasterstraßen mit Fr. 15 bis 16 und Fr. 9 bis 10 für Leerbeton- oder Asphaltstraßen. Die Kosten der neuen Betonstraße liegen demnach etwa in der Mitte.

Zum Unterschied von den oben besprochenen Betonstraßen wird diejenige von Wittenbach nach Häggenschwil einschichtig erstellt. Die Mischung besteht aus Hartschotter, Bruchschotter, Flussand und Zement. Der sonst billigere Unterbeton hatte in hier keine Berechtigung, weil entsprechend den großen Zufahrstrecken vom See her und den beträchtlichen Höhenunterschieden kein Preisunterschied zu erwarten war. Die Errichtung in zwei Schichten läßt sich nur dort rechtfertigen, wo für den Unterbeton einheimischer Schotter in unmittelbarer Nähe der Baustrecke zur Verfügung steht.

Der Querschnitt ist dachförmig, mit 2½% Quergefälle; in den Kurven ist das Gefälle einseitig ausgebildet, mit 5% bis 6% Steigung. Die Betonstärke ist in der Straßenmitte mit 11 cm am geringsten, an den Rändern mit 16 cm am größten. Die Eiseneinlagen sind etwas reichlicher als bei den früher erstellten Betonstraßen, nämlich 4,0 kg/m<sup>2</sup> statt 3,2 kg/m<sup>2</sup>; am Rand sind die Maschen des Eisengeflechtes enger, weil dort die Beanspruchung am größten ist. Die Zusammensetzung der Kleinsandmischung erfolgt nach der sogenannten Grafischen Kurve. Die Mischung besteht aus 10% Vollbrechsand; 35% Material aus der Bregenzer-Aach; 22%

### SÄGEREI- UND HOLZ-BEARBEITUNGSMASCHINEN



KOMBINIERTE HOBELMASCHINE — Mod. H. D. L.  
410, 510, 610 mm Hobelbreite 63

**A. MULLER & CIE. A. - BRUGG**

Hartsplitter von den Basaltwerken Buchs (St. Gallen), in den Körngrößen 8/15 mm und 15/22 mm; 34,5% Grubenkies.  
(Schluß folgt.)

### Beleuchtung und Absperrung von Aufbruchstellen.

(Korrespondenz.)

In Nr. 13 der „Ill. schweiz. Handw.-Ztg.“ vom laufenden Jahre wird in einer Einführung die Beleuchtung der Aufbruchstellen gestreift und ein Gebiet angeschnitten, das unbedingt bei dem heutigen Verkehr etwelche vermehrte Aufmerksamkeit verdient.

Es sei daher versucht, im Nachfolgenden noch etwas mehr auf diese Angelegenheit einzutreten. Es ist von größter Wichtigkeit, daß der heute immer noch zunehmende Verkehr in sichere Bahnen gelenkt wird und daß durch entsprechende Kennzeichnung von Aufbruch-, wie auch andern Baustellen auf Straßen, der Verkehr erleichtert wird, ohne sich etwelcher Gefahr auszusetzen zu müssen. Wird vom Fahrzeugführer richtiges und korrektes Fahren verlangt, so darf andererseits auch verlangt werden, daß Gefahrenstellen auf Straßen deutlich gekennzeichnet werden und zwar bei Tag und Nacht.

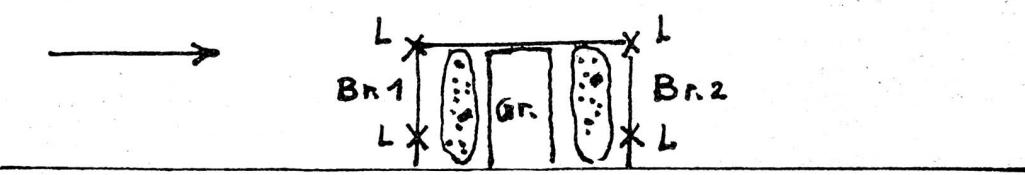
Wer Gelegenheit hat, etwas über sein alltägliches Tätigkeitsgebiet hinaus zu kommen, kann sehr oft konstatieren wie mangelhaft, manchmal geradezu gefährlich und ungenügend abgesperrt wird. Dies ist nicht nur bei kleinen, sondern sehr oft auch bei größeren Baustellen auf Straßen zu beobachten.

Die Beleuchtung aller Baustellen benötigt etwelche Überlegung um sie zweckentsprechend zu gestalten. Die Laternen, besonders die meist verwendeten Petrolaternen (Sturmlaternen) sind öfters derart aufgehängt, daß sie entweder nur von einer Seite oder manchmal gar nicht zu sehen sind, bis man die Baustelle fast erreicht hat. Entweder hängen sie zu tief und werden verschmutzt, sodaß die Leuchtkraft verloren geht oder sie kommen hinter einen Pfahl oder Erdhaufen zu hängen. Die die Beleuchtung bedienende Person sollte sich in die Lage des Fahrzeugführers versetzen und sich vergewissern, ob das Licht deutlich genug sichtbar ist und ihm als Selbstfahrer genügen würde. Die geeignete Höhe über Boden dürfte 0,80—1,00 m sein. Ob dann für die Beleuchtung eventuell elektrisches Licht verwendet wird oder Petrol, so gilt die Sichtbarmachung für alle Arten. Beim elektrischen Licht kann das Licht etwas höher gehängt werden, infolge Lichtwirkung nach unten. Ein etwas nachteiliger Umstand bei Beleuchtungen auf Baustellen ist der, daß man nie weiß, wann die Lichter böswillig, mutwillig oder auf Witterungsseinflüsse

zurückführend, ausgelöscht werden. Dies kann bei beiden Lichtarten vorkommen. Auf alle Fälle sollte bei Verwendung von elektrischem Licht, dafür gesorgt werden, daß bei plötzlichem Versagen der Stromlieferung, sofort andere Beleuchtungskörper zur Verfügung stehen. Eine Kontrolle über die Beleuchtung in später Abendstunde dürfte als angezeigt erscheinen und unter Umständen von großer Tragweite sein. Um auf das Beispiel 1 in Nr. 13 zurückzukommen, mag erwähnt sein, daß die Absperrung wirklich richtig war, hingegen die Beleuchtung unter allen Umständen ungenügend. Aus vorstehender Abbildung ist zu ersehen, daß es am zweckmäßigsten ist, wenn in die Absperrung die Materialhaufen einbezogen werden und auf jede Seite 2 Laternen befestigt werden, die von allen Seiten sichtbar sind. Nur so kann das

verbindlich zu erklären, damit wir endlich in der kleinen Schweiz etwas einheitliches bekommen hätten, wenigstens in dieser Richtung. Immerhin wollen wir den Mut nicht sinken lassen. Anfänge sind im Kanton Glarus gemacht, ebenso im Kanton St. Gallen und soviel bekannt folgen auch andere Kantone. Es dürfte aber gleichwohl noch geraume Zeit vergehen, bis die Einführung dieser Signal-Ordnung allgemein ist. Es macht sehr oft den Anschein, als seien die Automobilisten in den Behörden oder Verwaltungen zu wenig oder gar nicht vertreten und daß das neuzeitliche Fahrzeug auf der Straße immer noch gewisse Feinde hat, braucht nicht besonders erwähnt zu werden.

Um auf die Signal-Ordnung noch näher einzutreten, ist es wünschenswert die für Baustellen in Frage kom-



Br. 1 u. Br. 2 = Bretter.  
L = Laternen.

Auffahren auf Materialhaufen vermieden werden, ebenso kommt es nicht mehr vor, daß die eine oder andere Laterne durch meterhohe Materialhaufen verdeckt wird. Ebenso zweckmäßig ist es, wenn die Bretter Br. 1 und Br. 2 eventuell mit Kalk oder Farbe weiß gestrichen werden, sodaß dieselben deutlich sichtbar sind. Ebenso dürfte eine ähnliche Beleuchtung auch für den Fall in Abb. 2 von Nr. 13 als angezeigt erscheinen. Ob hier nun weißes oder rotes Licht zur Anwendung kommt, dürfte nicht gerade von großem Belang sein. Die neuern Vorschriften schreiben rotes Licht nur bei gänzlich gesperrten Baustellen vor, während bei einer Baustelle wie hier erwähnt, die eine Hälfte der Straße fahrbar, also nicht ganz gesperrt ist. Wohl ist die Baustelle ganz gesperrt, aber nicht die Straße, sodaß also ein gelbes oder weißes Licht, das das Zeichen für „Achtung“ bedeutet, nicht falsch angewendet sein dürfte. Immerhin soll die Beleuchtung doch im Sinne der nebenstehenden Abb. erfolgen, damit man deutlich sieht, welche Hälfte der Straße gesperrt ist und es nicht vorkommen kann, daß in die Baustelle gefahren wird.

Im weiteren kommt es sehr oft vor, daß für gewisse Arbeiten zum voraus längs dem Straßenrande Materialhaufen deponiert werden müssen. Sind solche in kurzen Abständen vorhanden, d. h. nur wenige Meter, so dürfte es sich erübrigen, auf jedem Haufen eine Laterne zu stellen. Sind jedoch die Haufen mehrere Meter voneinander entfernt, so sollten auf jedem Haufen die Laternen zur Anwendung kommen. Nur so kann sich der Unternehmer, die Behörde oder Verwaltungen vor Unannehmlichkeiten schützen, die aus eventuellen Unfällen entstehen könnten.

Nun aber hat seit einigen Monaten das eidg. Justiz- und Polizeidepartement in Bern eine Signal-Ordnung für den Straßenverkehr in der Schweiz erlassen und den Kantonen zur Einführung empfohlen. Es ist dabei zu bedauern, daß es leider nicht möglich war, diese Signal-Ordnung vom Bundesrat aus für die Kantone

menden Signale etwas genauer zu erläutern. Das Signal Nr. 6, Dreiecktafel mit Ausrufzeichen, gilt allgemein als Kennzeichen „Aufmerksam machen“ auf eine Gefahr. Die eidg. Ordnung sieht vor, dieses Signal mindestens 150 m vor der Gefahrenstelle aufzustellen, doch kann die Distanz bis zu 250 m erhöht werden. Selbstverständlich kann es nicht gleichgültig sein, wohin diese Tafel zu stehen kommt. Auf alle Fälle gehört sie auf die rechte Fahrbahnhälfte, damit sie dem Fahrzeugführer unwillkürlich vor dem Wagen erscheinen muß. Auch dürfte die Distanz nicht nach Schema oder nach dem Buchstaben der Verordnung gehandhabt werden, indem keine Baustelle mit der andern übereinstimmt. Die eine verlangt das Aufstellen in näherer, die andere aber wieder in etwas weiterer Entfernung. Hierbei sollte die Entfernung unter dem Dreieck mit der entsprechenden Distanz angeschrieben werden (z. B. 200 m).

Als weiteres Signal auf Baustellen kennen wir Nr. 15 „Baustelle“. Diese Tafel soll dazu dienen, den Beginn und das Ende der Baustelle zu kennzeichnen und den Fahrer zu veranlassen, sein Tempo entsprechend einzuhalten, daß Unfälle vermieden werden können. Sehr oft glauben verschiedene Fahrzeugführer, solche Stellen mit unverminderter und oft geradezu unverantwortlicher Geschwindigkeit durchfahren zu müssen. Nun ist aber nicht gesagt, daß diese Tafel „Baustelle“ bei jeder kleinen Baustelle zur Anwendung kommen muß und besonders bei Tag dürfte es genügen, bei ganz kleinen Aufbrüchen letztere durch Hinstellen von Handkarren etc. kenntlich zu machen. Hingegen sollte nicht unterlassen werden, in gewisser Distanz die Fahrer mit der Vorsichttafel Nr. 6 auf eine kommende Gefahr aufmerksam zu machen. Dadurch enthebt sich der Unternehmer oder die Verwaltung der Verantwortung für Unfälle, die sich aus Nichtbeachtung der Vorschriften ergeben, sofern auf der Baustelle entsprechende Ordnung auch vorhanden war.

Es dürfte somit Sache der Behörden und Verwaltungen der Kantone wie auch der Gemeinden sein, die

Unternehmer ebenfalls anzuhalten, bei Arbeiten am Straßenträger die entsprechenden Warnungstafeln anzuwenden und deren Verwendung überhaupt vorschreiben. Aber nicht nur der Unternehmer, sondern auch die Verwaltungen sollen es sich zur Pflicht machen, mit gutem Beispiel voranzugehen. Der Verkehr nimmt zu seiner heute schon respektablen Größe, immer noch mehr zu. Die Gefahren mehren sich und wenn diese vermieden werden sollen, so muß auf der einen Seite verlangt werden, daß richtige Orientierungstafeln, Warnungstafeln, Beleuchtungen etc. zur Anwendung kommen, während man dann von der andern Seite, also Fahrzeuglenker, volle Respektierung dieser Anordnungen sollte verlangen können. Nur dann dürften die Unfälle auf ein Minimum herabgesetzt werden können. Zum Schlusse ist zu hoffen, daß bis zur Einführung der einheitlichen Signal-Ordnung in der ganzen Schweiz nicht mehr allzulange Zeit vergehen möchte. Nebenbei sei erwähnt, daß die Signal-Ordnung bei der Druckschriftenverwaltung in Bern zum Preise von Fr. 0.50 bezogen werden kann und ist dieselbe den Unternehmern, Automobilisten und Gemeindeorganen sehr zu empfehlen.

M.

## Zur Tagung des Schweiz. Gewerbeverbandes in Wädenswil.

Nächsten Samstag und Sonntag hält der Schweizerische Gewerbeverband in Wädenswil seine ordentliche Jahresversammlung ab. Die Tagung ist deshalb von besonderem Interesse, weil an ihr der neue Präsident des Schweizerischen Gewerbeverbandes gewählt werden soll, nachdem Herr Nationalrat Dr. Tschumi seinen Rücktritt erklärt hat.

Im Vordergrund des Interesses stehen 2 Kandidaten, ein Ostschweizer, Herr Nationalrat Schirmer und ein Berner, Herr Regierungsrat Joz. Die Präsidentenkongferenz des Schweizerischen Gewerbeverbandes hat beschlossen, diese beiden Kandidaten der Generalversammlung als gleich qualifiziert zu empfehlen, um es dann der Versammlung zu überlassen, welcher dieser Kandidaten ihr genehm ist. Beide haben sich bereit erklärt, die Funktionen eines Präsidenten des Schweizerischen Gewerbeverbandes im Nebenamt zu übernehmen. Beide erklärt, eine Kandidatur nicht annehmen zu können, falls für den Präsidenten des Verbandes eine Stelle im Hauptamt geschaffen würde.

Wir haben in der Schweiz drei große Verbände:

1. Der Schweizerische Handels- und Industrieverein.
2. Der Schweizerische Bauernverband.
3. Der Schweizerische Gewerbeverband.

Der Schweizerische Handels- und Industrieverein und der Bauernverband besitzen in ihrer Leitung sehr qualifizierte Personen, die diese Funktionen im Hauptamt ausüben. Einzig der Schweizerische Gewerbeverband nimmt bis jetzt mit einem Präsidenten im Nebenamt vorlieb. Es würde sich gewiß lohnen, einmal energisch die Frage zu ventilieren, ob der Schweizerische Gewerbeverband nicht besser wäre, seine Leitung in einem Hauptamt zu verankern. Die Fragen, die jahraus jahrein die Verbandsleitung beschäftigen, sind von derart einschneidender Bedeutung, daß man sich fragen kann, ob ihre Erledigung nicht einer hauptamtlich eingesetzten Leitung vorbehalten werden sollte. Das schweizerische Gewerbe macht zur Zeit keine rostigen Zeiten durch. Es gibt sozusagen keine Branche, die nicht schwer unter den heutigen Konkurrenz- und Produktionsverhältnissen leidet. Wohl werden in den einzelnen Sektionen und Branchen anerkennenswerte Versuche unternommen, die Sachlage zu bessern, durch Hebung der beruflichen Ausbildung die Mitglieder konkurrenzfähiger zu machen, durch vernünftige Submissionsordnungen den Konkurrenzkampf erträglicher zu gestalten. Alle diese Maßnahmen, denen volle Anerkennung gezollt werden muß, haben aber doch für das schweizerische Gewerbe bis zum heutigen Tage keinen durchschlagenden Erfolg gehabt. Wir müssen fast Jahr für Jahr konstatieren, daß die Existenzverhältnisse unseres Gewerbes prekärer und schwieriger werden. Wohl ist zuzugeben, daß in einzelnen Branchen die Verdienst- und Arbeitsmöglichkeiten noch normale sind, in andern aber, namentlich im Holzgewerbe, sind die Verhältnisse seit Jahren unerfreuliche.

Wenn der Schweizerische Bauernverband eine behördliche Maßnahme verlangt, so führt er vorher große und auf weite Sicht angelegte Erhebungen durch, um seine Begehren zu belegen.

Auch der Handels- und Industrieverband ist bekannt für die Gründlichkeit seiner Enquêtes und Berichte. Der Schweizerische Gewerbeverband ist bis heute nicht in der Lage, Untersuchungen über die Verhältnisse in unserem Gewerbe durchzuführen, wie das namentlich das Bauernsekretariat in Brugg für die Landwirtschaft tut. Es wäre sicherlich für das schweizerische Gewerbe von größter Bedeutung, wenn seine Existenzgrundlagen ein-

2765 a

**Graber & Wening**

**NEFTENBACH**

**EISEN & BLECHKONSTRUKTIONEN**

M. Janner