

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 46 (1930)

Heft: 13

Artikel: Beleuchtung von Aufbruchstellen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-576799>

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: 14.01.2026

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

so wurde denn in Verbindung mit den Schweizerischen Bundesbahnen der Bau des Sihlpostgebäudes anhand genommen. Die bauliche Leitung lag in den Händen der Architekten Gebrüder Bräm, die technische Organisation und die Bauleitung für alle betriebs-technischen Einrichtungen besorgte Dr. von Salis, Leiter des technischen Dienstes bei der Oberpostdirektion. Die Planungsarbeiten wurden 1923 aufgenommen, mit dem Bau konnte im September 1927 begonnen werden; im Herbst 1929 konnten die Räume der Bundesbahnen im 3., 4. und 5. Stockwerk bezogen werden.

Die Grundfläche der ganzen Anlage misst 23,200 m², inbegriffen den Postbahnhof von über 10,000 m²; der umbaute Raum umfasst 112,460 m³.

Alle Räume besitzen gutes Tageslicht. Architektonischen Schmuck erhielten nur die beiden Eingänge durch Bekleidung aus wetterfestem Steinzeugmosaik, entworfen und ausgeführt von Maler Karl Rösch in Diefenbach. Das ganze Haus wird mit Pumpenheizung erwärmt, für die das Zirkulationswasser durch Heißwasser aus der städtischen Kehrichtverbrennungsanstalt erwärmt wird. Die Apparate der Personalküche und die Herde und Waschherde der Dienstwohnungen werden elektrisch geheizt.

Der Hauptbau ist ein fünfstöckiger Rechteckbau mit einem Untergeschoss, das den wichtigsten Betriebsraum enthält, die zentrale Umleitstelle, wo der Posttunnel und die Verbindungsahn sowie verschiedene Förderanlagen ihren Ausgangspunkt haben. Ferner befinden sich hier die Heizräume, die Rohrpostanlage, Werkstätten, Entstaubungsanlagen, Keller und Wohlfahrtseinrichtungen: Küche, Speiseraume, Bäder, Trockenraum und Sanitätszimmer.

Im Erdgeschoss liegen auf der Sihlseite des Nordflügels die Schalter des Annahmeamtes, ein Schloßfächerschrank für 900 Fächer, die Schalter für Massenpaketannahme, und es ist hier die Leitung für den Paketversand und Umlad untergebracht. Im Südflügel liegen die Räume für Paket- und Expresszustellung und den Auslandspaketempfang mit Transitzollamt.

Der 1. Stock enthält im Südflügel Räume für den Zoll, im Nordflügel für das Bahnpostamt, Aufenthalts- und Ruhezimmer für das Personal und einen großen Saal mit Nebenräumen für den Briefversand.

Der 2. Stock weist südlich Räume für den Zoll auf, daneben ein Prüfungs- und Konferenzzimmer für Bahn, Zoll und Post, im rechten Flügel die Räume der Kreispostdirektion und im mittleren Teil die Briefausgabe und das Zeitungssamt.

Der 3., 4. und 5. Stock dient der Kreisdirektion III der Bundesbahnen und der Kreispostkontrolle, sie enthalten Archivräume, Dienstwohnungen und das Haustelephonamt.

Von den zwei Anbauten dient die eine dem Paketversand, die andere der Paketzustellung. Zur Sihlpostanlage gehört ferner eine hufeisenförmig angelegte Garage mit überdecktem Hof, Werkstatträumen, einer Wohnung für den Garagechef, der Kraftanlage; sie enthält im Untergeschoss Raum für 400 Fahrräder. In der Garage können 100 Wagen unter Dach gestellt werden.

An Förderanlagen weist die Sihlpost auf: eine automatische Briefkastenleerung, die jede in die Einwürfe ge-

legte Briefpostsendung selbsttätig in das im 1. Stock liegende Briefversandamt befördert; eine Hängebahn im Erdgeschoss, welche die Eilzustellung, Aufgabestelle und den Eilversand im Erdgeschoss mit dem Briefversand und der Briefausgabe im 1. und 2. Stock verbindet und in kleinen Holztäfchen einzelne Briefe, Bunde, Päckchen usw. bis zum Gewicht von 10 Kilogramm aufnimmt; Schaukofferderer im Briefversand, welche Briefpost von den Stempelmaschinen und Auspaktischen zu den Vorsortierstellen für Briefe und für Drucksachen befördern, von den Auspaktischen und Vorsortierstellen für Briefe zu den Feinsortierstellen, und von den Feinsortierstellen zu den Versackungsstellen; der Sackelator, der dazu dient, die Waren aus den Säcken in die Brüderanlagen zu fördern; die Förderanlagen an den Stempeltischen im Briefversand; die Förderanlage vom Auspaktisch zur Werkammer im Briefversand; die Doppelpulsatursche von der Briefausgabe im 2. Stock und vom Briefversand im 1. Stock ins Erdgeschoss; die Förderanlage in der Massenannahmestelle für Pakete; die Förderbänder zur Paketausgabe mit Sortieranlage, und die Förderbänder zum Paketversand mit Sortieranlage.

Das Sihlpostgebäude, die neue Zürcher Hauptpost, wurde am 11. Juni, nachmittags in Anwesenheit von Regierungsvorstehern, des Stadtrates von Zürich, des Vorstandes der Zürcher Handelskammer, des Zürcher Preßvereins, und der am Bau beteiligten Architekten und Unternehmern besichtigt, bei welcher Gelegenheit Kreispostdirektor Räd eine eingehende Darstellung des Betriebsdienstes gab, Dr. von Salis über die technischen Anlagen orientierte und Architekt Bräm einige bauliche Fragen beleuchtete.

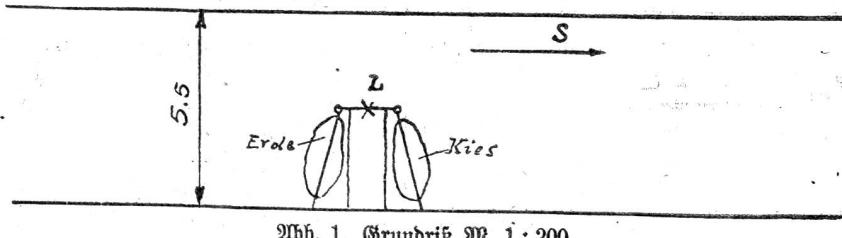
Bedeutung von Aufbruchstellen.

(Korrespondenz.)

Dass man aufgebrochene Straßenstellen über Nacht absperren und genügend beleuchten muss, ist eine alte Vorschrift. Aber der heutige stark gestiegerte Automobilverkehr erfordert umfassendere Vorkehrungen als sie früher gebräuchlich waren. Man muss immer darauf bedacht sein, dass die abgesperrten Straßenstücke auch bei Regen- und Nebelwetter dem Autoführer von weltem und so auffallen müssen, dass ein Irrtum, ein Versehen oder gar ein Unfall ausgeschlossen bleiben. Die Organe der Staatsverwaltung und der größeren Gemeinden sind sich gewohnt, den heutigen Ansprüchen entsprechend die Absperrungen einwandfrei, die Beleuchtung ausreichend zu machen. An zwei Beispielen wollen wir klarlegen, dass beim heutigen Schnellverkehr auf den Straßen alle Vorsicht geboten ist.

I.

Die 5,5 m breite Straße war zufolge Gasanschluss auf der westlichen Hälfte aufgebrochen und nach Skizze (Abbildung 1 und 2) abgesperrt. Etwa 50 cm über der Straße hing an der östlichen Abschlussstange und in deren Mitte eine sogenannte Sturmlaterne L mit gewöhnlichem, hellem Glas. Gegen Süden war Schotter, gegen Norden Erde gelagert. Dieser Erdhaufen war etwa 70 cm hoch.



Die nur 50 cm über der Straßenfläche gelegene Petrolflamme konnte demnach von der Nordseite her gar nicht gesehen werden, weil sie im Schatten dieses Erdhaufens lag. (Abbildung 2). Aus der nördlichen Richtung fuhr

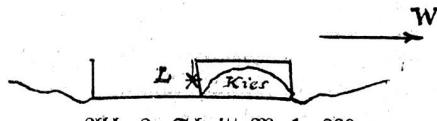


Abb. 2. Schnitt M. 1: 200.

ein Motorradfahrer mit mäßiger Geschwindigkeit gegen Süden. Er glaubte, die Laterne L gehöre zu einem Fahrrad, das auf der von ihm aus linken (östlichen) Straßenseite gegen den Motorradfahrer sich bewege. Als es schon

weil Fahrzeuglenker (Fuhrwerk, Auto, Motorrad) damit nicht wissen, ob nur in Straßenmitte, oder welche von beiden Straßenhälften aufgebrochen ist.

b) Da die Flamme nur 50 cm über der Straße und an der östlichen Stange hing, war sie, von Norden oder Süden gesehen, trotz den etwas schief stehenden Pfählen, teilweise verdeckt; zudem beschattete sie die Nordseite des Erdhaufens. Eine 14 m nördlich angebrachte Straßenlampe vermochte auf diesen Abstand den Erdhaufen nicht genügend zu beleuchten, abgesehen davon, daß der Unternehmer selbst für genügende Beleuchtung solcher Baustellen zu sorgen hat.

3. Zur ausreichenden Beleuchtung der Aufbruchstelle waren wenigstens drei Laternen nötig (Abbildung 3) und zwar nicht an oder unterhalb der Absperrstangen, son-

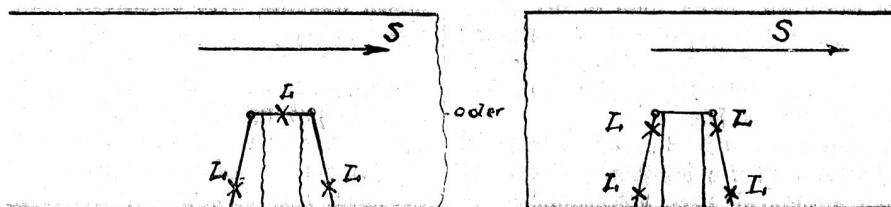


Abb. 3. Grundriß M. 1: 200.

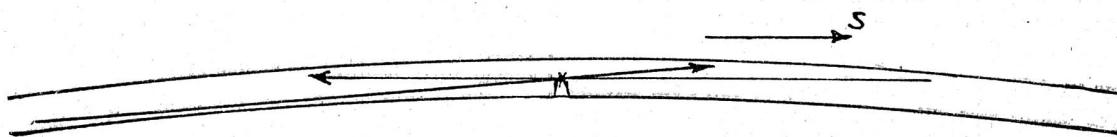


Abb. 4. Grundriß M. 1: 1000.

zu spät war, bemerkte er den Erdhaufen und die Absperrung; er verunglückte mit seinem Rad und machte den Unternehmer der Grabarbeiten für die Beschädigung des Motorrades, für Arzt- und Verpflegungskosten, sowie für den während mehrerer Wochen ausgesallenen Verdienst haftbar.

Für den daraus entstehenden Gerichtsfall waren folgende Fragen zu beantworten:

1. War die Absperrung des Erdhaufens und die Beleuchtung dieses Hindernisses richtig?

2. Sofern Absperrung und Beleuchtung nicht richtig und daher ungenügend waren, ist anzugeben, was daran schleite und zu beanstanden ist.

Die Antwort lautete:

1. Die Absperrung war richtig und stark genug. Vorstehende Latten sollte man gegen die für den Verkehr freibleibende Straßenfläche nicht dulden.

2. Die Beleuchtung war ungenügend, und zwar aus folgenden Gründen:

a) Wenn die halbe Straßenbreite aufgebrochen ist, genügt eine einzige Laterne in der Straßenmitte nicht,

denn mittels eingeschlagenen Eisenstangen über der Absperrung, damit die Absperrhaufen allseitig beleuchtet werden.

Diese umfassende Beleuchtung war hier um so nötiger, weil die Straße an der Unfallstelle nach Osten ausbiegt, wodurch der von Norden kommende Motorradfahrer über die Art der Beleuchtung (nur eine einzige Flamme und gewöhnliches flatt rotes Glas) wie über die Richtung des aufgeworfenen Grabens — ob von der Straßenmitte nach Osten oder nach Westen getäuscht werden könnte (Abbildung 4).

II.

Die Straße von A nach B war auf der rechten Seite bis zur Mitte nicht fahrbar und mit den drei Brettern Br₁, Br₂ und Br₃ (Abbildung Nr. 5), die an den zwei Pfählen P₁ und P₂ gut befestigt. Gegen die freie Straßenfläche hingen an 1,30 m hohen Eisenstangen, mit 25 cm Auslagern, zwei Laternen L₁ und L₂. Ein Auto fuhr das Brett Br₂ beim Pfahl P₂ auf der Stirnseite an und schleppete den Pfahl samt Brett mit. Das Auto kippte

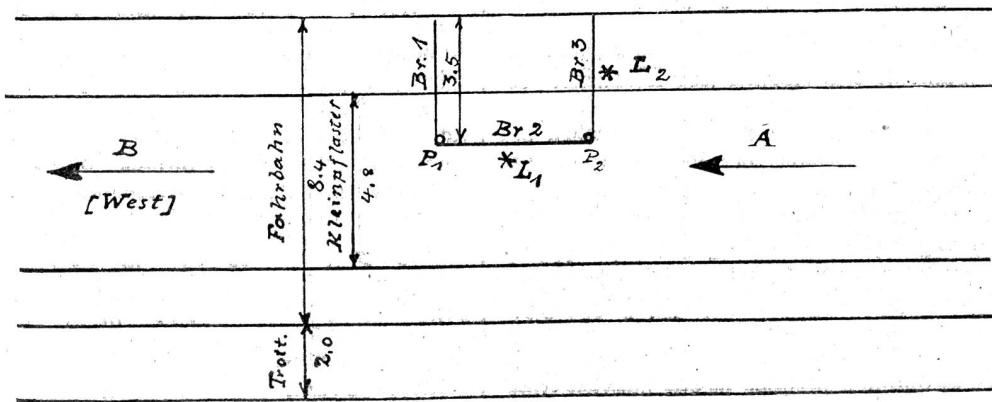


Abb. 5. Grundriß M. 1: 200.

um. Die Insassen kamen mit heller Haut davon; es war einzig der Sachschaden zu vergüten. Durch Zeugen wurde festgestellt, daß die zwei Laternen rechtzeitig angesündet wurden. Die Autoinsassen machten geltend, nur die Laterne L₂ bemerkte, aber die Absperrung nicht gesehen zu haben. Offenbar hatte jemand in böser oder mutwilliger Weise die Laterne L₁ gelöscht.

Die Fragestellung des Untersuchungsbeamten lautete?

Waren Absperrung und Beleuchtung bei der Unfallstelle richtig?

Im vorliegenden Fall war die abgesperrte Stelle gegen die Richtung A und gegen die freie Straßenseite zu beleuchten. Die Absperrung war in allen Teilen stark und richtig, die Beleuchtung mit zwei Laternen genügend.

Immerhin wird man aus diesem Unfall folgende Lehren ziehen:

1. Besser wäre jedenfalls, wenn auch in der Mitte des Brettes Br₁ eine Laterne aufgestellt würde; denn bei allfälligem Vorfahren eines Autos in der Richtung B—A muß die Absperrung samt Beleuchtung auch auf der nördlichen Straßenseite sichtbar sein.

2. Die Absperrbretter Br₁ und Br₂, also diejenigen quer zur Straße, sollten nicht roh belassen, sondern auf die ganze Breite mit wenigstens zwei, gegenüberliegenden Farben gestrichen sein, damit der Autofahrer nicht bloß das Licht, sondern auch das bemalte Brett schon von weitem sieht.

* * *

Diese zwei Beispiele mögen klarlegen, daß vom Standpunkt des Auto- und Motorradfahrers Absperrung und Beleuchtung von nicht fahrbaren Straßenteilen nicht immer so gut sind, wie sie dem Bauunternehmer und seinen Organen erscheinen, daß sie manchmal nicht genügend und mit wenig Mehrausgaben bedeutsam verbessert werden könnten.

Über die Verwendung von Holz im Wohnungsbau.

Darüber finden wir im „Holzzentralblatt“ Nr. 68 vom 7. Juni 1930 folgende interessante Ausführungen von Prof. Schmittbennner, welche sicherlich auch unsere Leser interessieren werden:

Die Theorie macht sich heute auf dem Gebiet des Wohnungsbaus übermäßig breit, ohne imstande zu sein, das eigentliche Problem desselben lösen zu können, denn es fehlt bei demselben einfach am Geld. Wir brauchen Bauweisen, die billiger sind, als der übliche Massivbau, die aber nicht qualitätsgeringer sein dürfen als dieser, ihn im Gegenteil an Güte noch übertreffen müssen. Die Versuche der Stuttgarter Weissenhoffiedlung und andere Versuchsfiedlungen haben in dieser Hinsicht keinerlei positive Beweise geliefert.

Die so viel berufene Nationalisierung im Bauen will besagen, mit Vernunft und Können jede Möglichkeit benutzen, um die notwendigen Wohnungen so gut, so schnell und so billig wie möglich zu erstellen zum Nutzen der Allgemeinheit und zur Hebung der Lebenshaltung des Einzelnen. Diese würde wohl am besten dadurch eintreten, daß jeder Deutsche eine anständige und menschenwürdige Wohnung erhält. Ein Weg führt meines Erachtens über den Fachwerkbau, der in ganz Deutschland seit Jahrhunderten geübt ist und für einzelne Gegenden: Thüringen, Württemberg, Baden und Elsaß schlechthin die für das Bild des Landes eigentümliche Bauweise ist. Sein typisches Gestaltungsmerkmal ist das sichtbare Fachwerk, heute Skelett genannt.

Für die Güte des Fachwerksbaus sind entscheidend das Material und die Behandlung des tragenden Geripps und das Material der nichtbelasteten füllenden Zelle. Als Material diente beim historischen Fachwerkbau ursprünglich Eichenholz, vom 18. Jahrhundert ab ist aber auch schon Weichholz zu finden, das dann herrschend blieb. Die Holzstärken sind viel größer als statisch notwendig, das verwendete Holz ist gebeilt, oft unter Beibehaltung der Wachstumsrichtung, z. B. bei Verwendung krummer Hölzer zu Streben. In beiden Fällen lag der natürliche Schutz gegen die Zerstörung durch Witterungseinflüsse. Die Aussähung geschah durch Lehmkalung oder mit Steinen, sie wurde verputzt oder unverputzt gelassen. Zur Verbesserung des Wärmeschutzes wurden die Fachwerkswände im Innern vertäfelt, außen mit Schindeln, Schiefer oder Holzbrettern verschalt. Das außen sichtbare oder verkleidete Fachwerk bestimmte oft das Landschaftsbild ganzer Landesteile. Zu Ende des 18. Jahrhunderts und vor allem im 19. Jahrhundert wurden viele alte Fachwerkbauten mit sichtbarem Fachwerk nachträglich verputzt, um den Häusern den Ansehen des jetzt immer mehr aufkommenden Massivbaus zu geben. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ging man allgemein zum verputzten Fachwerk über, wobei man die Holzstärken verminderte und statt des gebeilten Holzes gesägtes Holz verwendete. Die Putzhaut soll jetzt den Wetterschutz, den Schutzhelm für diesen veränderten Fachwerkbau abgeben. Mit dem Verputzen des Fachwerks aber beginnt das Problem.

Es waren gerade die zahlreichen Fehler, die bei dem Verputzen gemacht wurden, die Ursache, daß der Fachwerkbau, der früher zu den vornehmsten bürgerlichen Bauten verwendet wurde, zu Herrenhäusern und reichen Bauernsäften, zu einer zweitklassigen Bauweise allmählich herabgedrückt wurde. Und doch ist bei dieser Bauweise alles in Ordnung, wenn die Fachwerkbauten einen sachgemäßen äußeren Schutzhelm erhalten. Die früher als solche verwendete Verschindelung, Verschieferung und Holzverschalung sind in sach- und werkrechter Ausführung vorzügliche Wetterschirme. Der Kosten wegen und auch aus Gründen des Aussehens wird unsere Zeit meist zum Putz greifen, der dann aber auch technisch richtig ausgeführt sein muß. Fehler werden zumelst bei dem notwendigen Putzträger gemacht, der stets dem Holz Luftraum und Raum zum Arbeiten lassen muß und, um den Putz ganz unabhängig von dem Arbeiten des Holzes zu machen, niemals auf dem Holze selbst befestigt werden darf, sondern nur auf der Aussähung. Ganz besondere Sorgfalt verdient die Behandlung der Schwelle, die sozusagen das Fundament des Fachwerkshauses ist und deshalb am meisten vor jeder Zerstörung, insbesondere vor dem Eindringen von Nässe bewahrt werden muß.

Bei der zwecks weiterer Verbilligung nötigen technischen Umformung des Fachwerksbaus, wie ich mir dieselbe als Aufgabe nach dem Kriege stellte, galt es also, die bisherigen Fehler und Mängel des Fachwerksbaus zu vermeiden durch zweckmäßiger und zugleich wirtschaftlichere Konstruktion. Und zwar nach drei Richtungen hin: 1. Putzrisse zu vermeiden, die das Fallen des Holzes und das Absallen des Putzes herbeiführen können, 2. mit dem geringsten Holzverbrauch auszukommen, 3. die Wärmehaltung der Fachwerkswand wesentlich zu steigern.

Die jahrelangen Bemühungen und Bemühungen nach dieser Richtung führten vor drei Jahren dazu, an Stelle des abgebundenen, für jeden Bau besonders herzustellenden Fachwerks das fabrizierte Fachwerk aus Einheitswandrahmen von gleicher Breite, Höhe und Stärke herzustellen, unter Verwendung möglichst dünner, leichter, trockener Hölzer, die auch weniger arbeiten und drehen. Die verwendeten Bauteile dürfen nur zwei Mannsläften