**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:** 13.12.2025

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

so wurde benn in Verbindung mit ben Schweizerischen Bundesbahnen der Bau des Sihlpofigebäudes anhand genommen. Die bauliche Leitung lag in den Händen der Architekten Gebrüder Bram, die technische Örganisation und die Bauleitung für alle betriebstechnischen Einrichtungen besorgte Dr. von Salis, Leiter des technischen nischen Dienftes bei der Oberpoftbirektion. Die Planungs. arbeiten wurden 1923 aufgenommen, mit dem Bau konnte im Geptember 1927 begonnen werden; im Berbft 1929 konnten die Raume 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 m8.

Alle Räume besitzen gutes Tageslicht. Architektonischen Schmud erhielten nur die beiden Gingange burch Bertletdung aus wetterfeftem Steinzeugmofait, entworfen und ausgeführt von Maler Karl Rosch in Dießenhofen. Das ganze haus wird mit Pumpenhelzung erwarmt, für die das Zirkulationswaffer durch Heißwaffer aus der ftadtiichen Rehrichtverbrennungsanftalt erwarmt wird. Die Apparate ber Personaltuche und die Herbe und Basch. herbe der Dienftwohnungen werden elettrifch geheizt.

Der Hauptbau ift ein fünfftödiger Rechtedbau mit einem Untergeschoß, das den wichtigften Betriebsraum enthalt, die zentrale Umleitstelle, wo der Postiunnel und die Berbindungsbahn sowie verschiedene Förderanlagen ihren Ausgangspunkt haben. Ferner befinden sich hier die Beis: raume, die Rohrpoftanlage, Wertflatten, Entftaubungs. anlagen, Reller und Wohlfahrtseinrichtungen: Ruche, Spelferaume, Baber, Erockenraum und Sanitatszimmer. Im Erdgeschoß liegen auf der Sihlsette des Rord-

flügels die Schalter des Annahmeamtes, ein Schloßfächer= ftand für 900 Fächer, die Schalter für Maffenpaletan. nahme, und es ift hier die Leitung für ben Pakeiverfand und Umlad untergebracht. Im Gubflügel liegen bie Raume für Batet- und Expressuftellung und ben Auflandpaketempfang mit Transitzollamt.

Der 1. Stock enthalt im Gubflügel Raume für ben Boll, im Nordflügel für das Bahnpoftamt, Aufenthalts. und Rubezimmer für das Personal und einen großen

Saal mit Nebenraumen für den Briefverfand.

Der 2. Stod weift sublich Raume für ben Boll auf, daneben ein Brufungs- und Konferenzzimmer fur Bahn, Boll und Poft, im rechten Flügel die Raume der Kreisposidirettion und im mittleren Teil die Briefausgabe und das Zeitungsamt.

Der 3., 4. und 5. Stock dient der Kreisdirektion III der Bundesbahnen und der Kreispofikontrolle, fie enthalten Archivraume, Dienftwohnungen und das Saus.

telephonamt.

Bon den zwei Anbauten dient die eine dem Paketverfand, die andere der Paketzuftellung. Bur Sihlpoftan: lage gehört ferner eine hufelfenformig angelegte Garage mit überbecttem Bofe, Bertftattraumen, einer Wohnung für ben Garagechef, ber Kraftanlage; fie enthalt im Untergeschoß Raum für 400 Fahrräder. In der Garage können 100 Wagen unter Dach gestellt werden. An Förderanlagen weist die Sihlpost auf: eine auto-

matische Brieftaftenleerung, die jede in die Ginwurfe ge-

legte Briefpoftsendung selbsttätig in bas im 1. Stod liegende Briefversandamt befördert; eine Sangebahn im Erdgeschoß, welche die Gilzuftellung, Aufgabeftelle und ben Eilversand im Erdgeschoß mit dem Briefversand und ber Briefausgabe im 1. und 2. Stock verbindet und in fleinen Solztäfichen einzelne Briefe, Bunde, Backen ufm. bis zum Gewicht von 10 Kilogramm aufnimmt; Schau. telforberer im Briefverfand, welche Briefpoft von ben Stempelmaschinen und Auspactischen zu den Borfortier. ftellen für Briefe und für Dructfachen befördern, von ben Auspacktischen und Borfortierftellen für Briefe gu den Feinsortterftellen, und von den Auspactischen und Borfortierstellen zu den Berfackungsftellen; ber Sackele vator, der dazu dient, die Waren aus den Sacten in die Briefamter zu fördern; die Förderanlagen an den Stempeltischen im Briefversand; die Förderanlage vom Auspacktisch zur Wertkammer im Briefversand; die Doppelspiralrutsche von der Briefausgabe im 2. Stock und vom Briefverfand im 1. Stock ins Erdgeschoß; die For beranlage in der Maffenannahmeftelle für Patete; bie Förderbander zur Paketausgabe mit Sortieranlage, und die Förderbander zum Paketversand mit Sortieranlage.

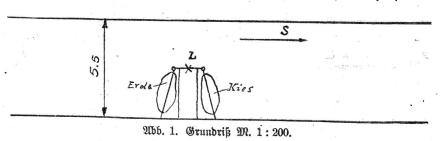
Das Sihlpostgebäude, die neue Zürcher Hauptpost, wurde am 11. Juni, nachmittags in Anwesenheit von Regierungsvertretern, des Stadtrates von Zürich, bes Borftandes der Zürcher Handelstammer, des Zürcher Bregvereins, und der am Bau beteiligten Architetten und Unternehmer besichtigt, bei welcher Gelegenheit Rreis. poftdirektor Rud eine eingehende Darftellung des Betriebs. dienftes gab, Dr. von Galis über die technischen Anlagen orientierte und Architett Bram einige bauliche Fragen

beleuchtete.

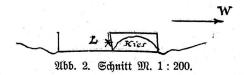
# Beleuchtung von Aufbruchftellen.

Daß man aufgebrochene Straßenftellen über Nacht absperren und genügend beleuchten muß, ift eine alte Vorschrift. Aber der heutige ftark gesteigerte Automobilverkehr erfordert umfaffendere Vorkehrungen als fie früher gebräuchlich waren. Man muß immer darauf bedacht sein, daß die abgesperrten Straßenstücke auch bei Regen und Nebelwetter dem Autoführer von weitem und so auffallen muffen, daß ein Irrtum, ein Bersehen ober gar ein Unfall ausgeschlossen bleiben. Die Organe ber Staatsverwaltung und der größeren Gemeinden find fich gewohnt, den heutigen Ansprüchen entsprechend die Ab sperrungen einwandfret, die Beleuchtung ausreichend gu machen. An zwei Beispielen wollen wir klarlegen, bas beim heutigen Schnellverkehr auf den Straßen alle Vorficht geboten ift.

Die 5,5 m breite Straße war zufolge Gasanschluß auf der weftlichen Salfte aufgebrochen und nach Glist (Abbildung 1 und 2) abgesperrt. Etwa 50 cm über ber Straße hing an der öftlichen Abschlußftange und in beren Mitte eine sogenannte Sturmlaterne L mit gewöhnlichem, hellem Glas. Gegen Süden war Schotter, gegen Norben Erde gelagert. Diefer Erdhaufen mar etma 70 cm hon



Die nur 50 cm über ber Straßenfläche gelegene Petrolflamme konnte bemnach von der Nordsette her gar nicht gesehen werden, well sie im Schatten dieses Erdhausens lag. (Abildung 2). Aus der nördlichen Richtung suhr



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 öfilichen Stange hing, war sie, von Norden oder Süden gesehen, trot den etwas schlef stehenden Pfählen, teilweise verdeckt; zudem beschattete sie die Nordsette des Erdhausens. Eine 14 m nördlich angebrachte Straßenlampe vermochte auf diesen Abstand den Erdhausen nicht genügend zu beleuchten, abgesehen davon, daß der Unternehmer selbst für genügende Beleuchtung solcher Baustellen zu sorgen hat.

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

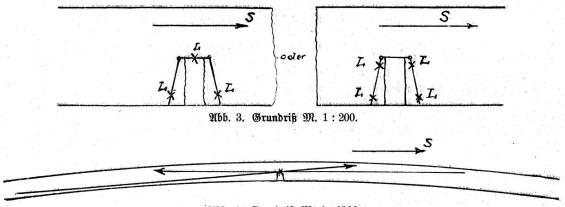


Abb. 4. Grundriß M. 1:1000.

au 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 Verpstegungskosten, sowie für den während mehrerer Bochen ausgefallenen Verdienst haftbar.

Für den baraus entftehenden Gerichtsfall maren fol-

gende Fragen zu beantworten:

1. War die Absperrung des Erdaushubes und die

Beleuchtung dieses Hindernisses richtig?

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

Die Autwort lautete:

1. Die Absperrung war richtig und stark genug. Borstehende Latten sollte man gegen die für den Berkehr freibleibende Straßensläche nicht dulben.

2. Die Beleuchtung war ungenfigend, und zwar aus

folgenden Gründen:

a) Wenn die halbe Straßenbreite aufgebrochen ift, genügt eine einzige Laterne in der Straßen mitte nicht,

dern mittelft eingeschlagenen Eisenstangen über der Abschraftung, damit die Abbruchhaufen allseitig beleuchtet werden.

Diese umsassende Beleuchtung war hier um so nötiger, weil die Straße an der Unsalstelle nach Often ausdiegt, wodurch der von Norden kommende Morradsahrer über die Art der Beleuchtung (nur eine einzige Flamme und gewöhnliches statt rotes Glas) wie über die Richtung des ausgeworsenen Grabens — ob von der Straßenmitte nach Often oder nach Westen getäuscht werden konnte (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 frete Straßenstäche 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 Stirnsette an und schleppte den Pfahl samt Brett mit. Das Auto kippte

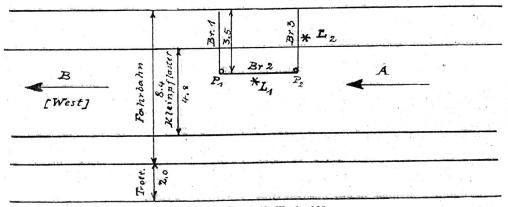


Abb. 5. Grundriß M. 1: 200.

um. Die Insagen tamen mit heiler Saut davon; es war einzig der Sachschaden zu vergüten. Durch Zeugen wurde festgestellt, daß die zwei Laternen rechtzeitig angezündet murben. Die Autoinfagen machten geltend, nur die Laterne L2 bemerkt, aber die Absperrung nicht gesehen zu haben. Offenbar hatte jemand in bos, oder mutwilliger Weise die Laterne Li gelöscht.

Die Fragestellung des Untersuchungsbeamten lautete? Waren Absperrung und Beleuchtung bei ber Unfall-

ftelle richtia?

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

Immerhin wird man aus diesem Unfall folgeude

Lehren ziehen:

1. Beffer wäre jedenfalls, wenn auch in der Mitte des Brettes Br. eine Laterne aufgestellt würde; benn 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 Br. und Br., also diejenigen quer zur Straße, follten nicht roh belaffen, fondern auf die ganze Breite mit wenigftens zwet, gegeneinander ab. ftechenden Farben geftrichen fein, damit der Autofahrer nicht bloß das Licht, sondern auch das bemalte Brett icon von weltem fieht.

Diese zwei Beispiele mogen 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 bedeutend verbessert werden könnten.

## Ueber die Verwendung von Holz im Wohnungsbau.

Darüber finden wir im "Holzzentralblatt" Rr. 68 vom 7. Juni 1930 folgende intereffante Ausführungen von Prof. Schmitthenner, welche ficherlich auch unfere

Lefer intereffteren werden:

Die Theorie macht sich heute auf dem Gebiet des Wohnungsbaus übermäßig breit, ohne imftande zu sein, bas eigentliche Problem besfelben lofen gu tonnen, benn es fehlt bei demselben einfach am Geld. Wir brauchen Bauwelsen, die billiger find, als der übliche Massivbau, die aber nicht qualitätsgeringer sein dürften als dieser, ihn im Gegenteil an Gute noch übertreffen mußten. Die Bersuche der Stuttgarter Weißenhoffiedelung und andere Bersuchsstedelungen haben in dieser Sinsicht keinerlet posttive Beweise geliefert.

Die so viel berufene Rationalifterung im Bauen will besagen, mit Vernunft und Können jede Möglichkeit benützen, um die notwendigen Wohnungen fo gut, fo fchnell und so billig wie möglich zu erftellen zum Rugen ber Allgemeinheit und zur Hebung der Lebenshaltung des Einzelnen. Diese murde wohl am beften badurch eintreten, daß jeder Deutsche eine anftandige und menschenwürdige Wohnung erhalt. Ein Weg führt meines Erachtens über ben Fachwerksbau, ber in gang Deutschland feit Jahrhunderten genbt ift und für einzelne Gegenden: Thüringen, Bürttemberg, Baben und Elfaß ichlechthin bie für das Bilb bes Landes eigentumliche Bauweise ift. Sein invisches Geftaltungsmerkmal ift bas fichtbare Fachwert, heute Stelett genannt.

Für die Güte des Fachwerksbaus sind entscheidend das Material und die Behandlung des tragenden Gerippes und das Material der nichtbelafteten füllenden Teile. Als Material diente beim hiftorischen Fachwerks. bau ursprünglich Gichenholz, vom 18. Jahrhundert ab ist aber auch schon Weichholz zu finden, das dann herr. schend blieb. Die Holzstärken find viel größer als fta-tisch notwendig, das verwendete Holz ift gebeilt, oft unter Beibehaltung ber Wachstumsrichtung, g. B. bei Verwendung frummer Hölzer zu Streben. In beiden Faktoren lag ber natürliche Schutz gegen die Zerftorung burch Witterungseinstüffe. Die Ausfachung geschah durch Lehmstakung oder mit Stelnen, sie wurde verputt oder unverputt gelassen. Bur Berbesserung des Wärmeschuses wurden die Fachwerkswände im Innern vertäfelt, außen mit Schindeln, Schiefer oder Holzbrettern verschalt. Das außen sichtbare oder verkleidete Kachwerk bestimmte oft das Landschaftsbild ganzer Landesteile. Zu Ende des 18. Jahrhunderts und vor allem im 19. Jahrhundert wurden viele alte Fachwertsbauten mit fichtbarem Fach wert nachträglich verputt, um ben Saufern ben Anschein des jest immer mehr auftommenden Maffivbaus zu geben. In ber zweiten Balfte bes 19. Jahrhunderts ging man allgemein zum verputten Fachwerk über, wobei man die Holzftarten verminderte und ftatt des gebeilten Holzes gesagtes Holz verwendete. Die Buthaut foll jest den Wetterschut, den Schutschirm für diesen veranderten Fachwerksbau abgeben. Mit dem Verputen des Fach:

werks aber beginnt das Problem.

Es waren gerade die zahlreichen Fehler, die bei dem Verputen gemacht wurden, die Ursache, daß der Fachwerksbau, der früher zu den vornehmften bürgerlichen Bauten verwendet wurde, zu Herrenhäusern und reichen Bauernsthen, zu einer zweitklaffigen Bauweise allmählich herabgedrückt wurde. Und doch ift bei dieser Bauweise alles in Ordnung, wenn die Fachwerksbauten einen sach gemäßen außern Schutschirm erhalten. Die früher als solche verwendete Verschindelung, Verschieferung und Holzverschalung find in sach: und wertrechter Ausführung vorzügliche Wetterschirme. Der Koften wegen und auch aus Gründen des Aussehens wird unsere Zeit meift zum Bug greifen, ber bann aber auch technisch richtig ausgeführt sein muß. Fehler werden zumeift bei dem notwendigen Butträger gemacht, der stets dem Holze Luftraum und Raum jum Arbeiten laffen muß und, um den But ganz unabhängig von dem Arbeiten des Holzes zu machen, niemals auf dem Holze selbst befestigt werden darf, sondern nur auf der Ausfachung. Ganz besondere Sorgfalt verdient die Behandlung der Schwelle, die fozusagen das Fundament des Fachwerkshauses ist und des, halb am metsten vor jeder Zerftorung, insbesondere vor dem Eindringen von Räffe bewahrt werden muß.

Bet der zwecks weiterer Verbilligung nötigen tech nischen Umformung des Fachwerksbaus, wie ich mir die selbe als Aufgabe nach dem Kriege ftellte, galt es also, die bisherigen Fehler und Mängel des Fachwerksbaus zu vermeiden durch zweckmäßigere und zugleich wirtschaft, lichere Konftruktion. Und zwar nach drei Richtungen hin: 1. Bugriffe zu vermeiden, die das Faulen des Holzes und das Abfallen des Butes herbeiführen können, 2. mit dem geringften Holzverbrauch auszukommen, Wärmehaltung der Fachwerkswand wesentlich zu fteigern

Die jahrelangen Beftrebungen und Bemühungen nach diefer Richtung führten vor drei Jahren dazu, an Stelle des abgebundenen, für jeden Bau besonders herzustellen den Fachwerks das fabrizierte Fachwerk aus Ein heitswandrahmen von gleicher Breite, Höhe und Stärke herzuftellen, unter Berwendung möglichft bunner, leichter, trodener Hölzer, die auch weniger arbeiten und breben Die verwendeten Bauteile dürfen nur Zwei-Mannelaften