

Beleuchtung von Aufbruchstellen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **46 (1930)**

Heft 13

PDF erstellt am: **09.05.2024**

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 betriebstechnischen 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 Verkleidung aus wetterfestem Steinzeugmosaik, entworfen und ausgeführt von Maler Karl Rösch in Dießenhofen. Das ganze Haus wird mit Pumpenheizung erwärmt, für die das Zirkulationswasser durch Heißwasser aus der städtischen Rehrichtverbrennungsanstalt erwärmt wird. Die Apparate der Personalküche und die Herde und Wascherde der Dienstwohnungen werden elektrisch geheizt.

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

Im Erdgeschoß liegen auf der Sihlseite des Nordflügels die Schalter des Annahmeamtes, ein Schloßfächerstand für 900 Fächer, die Schalter für Massenspaketannahme, und es ist hier die Leitung für den Paketversand und Umlad untergebracht. Im Südflügel liegen die Räume für Paket- und Spreßaufstellung und den Auslandpaketempfang 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 Zeitungsamt.

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

Von den zwei Anbauten dient die eine dem Paketversand, die andere der Paketaufstellung. Zur Sihlpostanlage gehört ferner eine hufeisenförmig angelegte Garage mit überdecktem Hofe, 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 Holzkästchen einzelne Briefe, Bunde, Päckchen usw. bis zum Gewicht von 10 Kilogramm aufnimmt; Schaufelförderer im Briefversand, welche Briefpost von den Stempelmaschinen und Auspacktischen zu den Vorsortierstellen für Briefe und für Drucksachen befördern, von den Auspacktischen und Vorsortierstellen für Briefe zu den Feinsortierstellen, und von den Auspacktischen und Vorsortierstellen zu den Versackungsstellen; der Sackelevator, der dazu dient, die Waren aus den Säcken in die Briefämter zu fördern; die Förderanlage an den Stempeltischen im Briefversand; die Förderanlage vom Auspacktisch zur Wertkammer im Briefversand; die Doppelspiralrutsche 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 Regierungsvertretern, des Stadtrates von Zürich, des Vorstandes der Zürcher Handelskammer, des Zürcher Pressvereins, und der am Bau beteiligten Architekten und Unternehmer besichtigt, bei welcher Gelegenheit Kreispostdirektor Rüd eine eingehende Darstellung des Betriebsdienstes gab, Dr. von Salis über die technischen Anlagen orientierte und Architekt Bräm einige bauliche Fragen beleuchtete.

Beleuchtung von Aufbruchstellen.

(Korrespondenz.)

Daß man aufgebrochene Straßenstellen über Nacht absperren und genügend beleuchten muß, ist eine alte Vorschrift. Aber der heutige stark gesteigerte 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 Autofahrer von weitem 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 Vor- sicht geboten ist.

I.

Die 5,5 m breite Straße war zufolge Gasanschluß auf der westlichen Hälfte aufgebrochen und nach Stige (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.

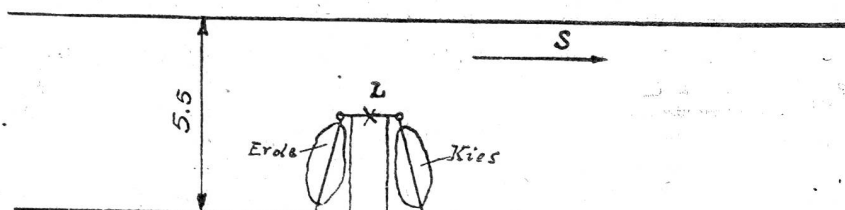


Abb. 1. Grundriß M. 1:200.

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 links (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-

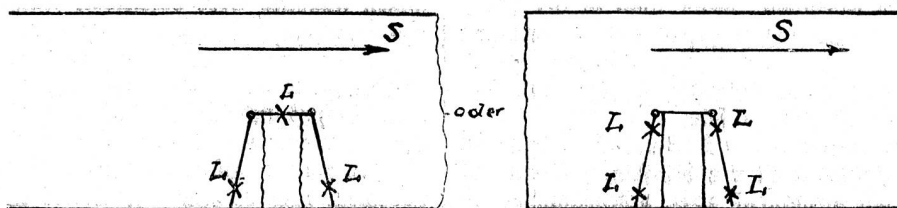


Abb. 3. Grundriß M. 1:200.

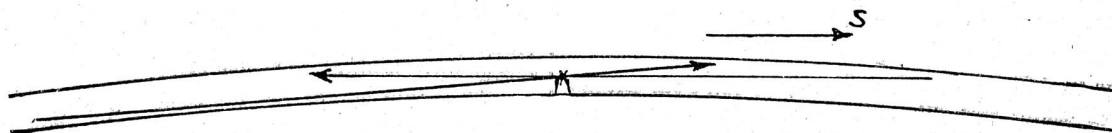


Abb. 4. Grundriß M. 1:1000.

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 ausgefallenen Verdienst haftbar.

Für den daraus entstehenden Gerichtsfall waren folgende 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 fehlte und zu beanstanden ist.

Die Antwort lautete:

1. Die Absperrung war richtig und stark genug. Vorstehende Satten 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,

bern mittels eingeschlagenen Eisenstangen über der Absperrung, damit die Abbruchhaufen 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 statt rotes Glas) wie über die Richtung des aufgeworfenen Grabens — ob von der Straßenmitte nach Osten 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 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 schleppte den Pfahl samt Brett mit. Das Auto kippte

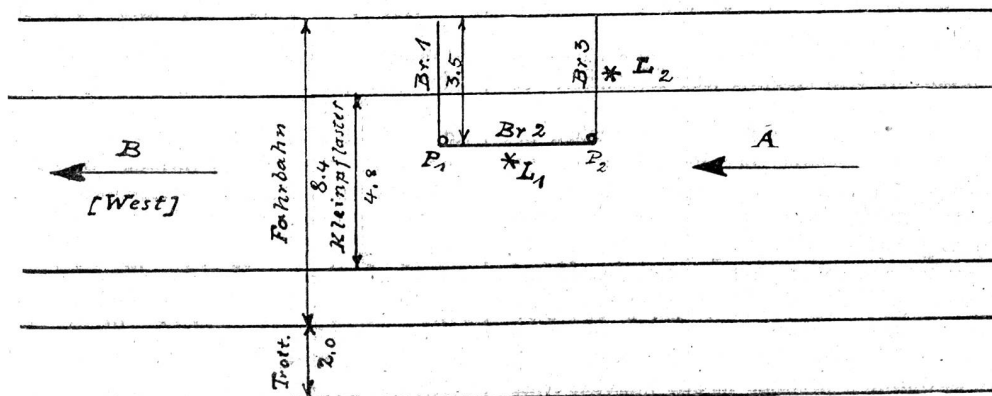


Abb. 5. Grundriß M. 1:200.

um. Die Insassen kamen mit heller Haut davon; es war einzig der Sachschaden zu vergüten. Durch Zeugen wurde festgestellt, daß die zwei Laternen rechtzeitig angezündet wurden. Die Autoinsassen machten geltend, nur die Laterne L₂ bemerkt, aber die Absperrung nicht gesehen zu haben. Offenbar hatte jemand in böss. 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 Straßensfläche zu beleuchten. Die Absperrung war in allen Zellen 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, gegeneinander abwechselnden 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 bedeutend verbessert werden könnten.

Ueber die Verwendung von Holz im Wohnungsbau.

Darüber finden wir im „Holzzentralblatt“ Nr. 68 vom 7. Juni 1930 folgende interessante Ausführungen von Prof. Schmitthenner, 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 Weißenhofsiedlung und andere Versuchssiedlungen haben in dieser Hinsicht keinerlei positive Beweise geliefert.

Die so viel berufene Rationalisierung im Bauen will besagen, mit Vernunft und Können jede Möglichkeit benützen, um die notwendigen Wohnungen so gut, so schnell und so billig wie möglich zu erstellen zum Nutzen der Allgemeinheit und zur Erhebung 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 Fachwerkbbaus sind entscheidend das Material und die Behandlung des tragenden Gerippes und das Material der nichtbelasteten füllenden Fülle. 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 Faktoren lag der natürliche Schutz gegen die Zerstörung durch Witterungseinflüsse. Die Ausfachung geschah durch Lehmstufung oder mit Steinen, sie wurde verputzt oder unverputzt gelassen. Zur Verbesserung des Wärmeschutzes wurden die Fachwerkwände im Innern verkäfelt, außen mit Schindeln, Schiefer oder Holzbrettern verschalt. Das außen sichtbare oder verklebte 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 Anschein 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 Witterschutz, den Schutzschirm 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 Bauernsitzen, zu einer zweitklassigen Bauweise allmählich herabgedrückt wurde. Und doch ist bei dieser Bauweise alles in Ordnung, wenn die Fachwerkbauten einen fachgemäßen äußeren Schutzschirm erhalten. Die früher als solche verwendete Verschindelung, Verschieferung und Holzverschalung sind in fach- und werktreuer 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 Holze Luftstrom 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 Ausfachung. Ganz besondere Sorgfalt verdient die Behandlung der Schwelle, die sozusagen das Fundament des Fachwerkhausees 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 Fachwerkbbaus, wie ich mir dieselbe als Aufgabe nach dem Kriege stellte, galt es also, die bisherigen Fehler und Mängel des Fachwerkbbaus zu vermeiden durch zweckmäßigere und zugleich wirtschaftlichere Konstruktion. Und zwar nach drei Richtungen hin: 1. Putzrisse zu vermeiden, die das Faulen des Holzes und das Abfallen des Putzes herbeiführen können, 2. mit dem geringsten Holzverbrauch auszukommen, 3. die Wärmehaltung der Fachwerkwand wesentlich zu steigern.

Die jahrelangen Bestrebungen und Bemühungen nach dieser Richtung führten vor drei Jahren dazu, an Stelle des abgeordneten, für jeden Bau besonders herzustellen, den Fachwerks das fabriizierte 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-Mannslasten