

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 67 (1949)  
**Heft:** 43

## Vereinsnachrichten

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

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

Die Signale auf der Strassenoberfläche (Bodenmarkierungen) sind in Amerika von ausschlaggebender Wichtigkeit. Sie können verbietenden, warnenden oder hinweisenden Charakter aufweisen. Sicherheits- und Trennungslinien sind fast ausnahmslos auf dem ganzen Hauptstrassennetz vorhanden. Neuerdings werden sie über grosse Strecken sogar in reflektierender Farbe (mit feinen Glaskügelchen vermischt) angebracht. Aus eigener Anschauung konnte festgestellt werden, dass diese reflektierenden Leitlinien wesentlich weiter sichtbar sind als solche in gewöhnlicher Signalfarbe. Dieses ist vor allem bei unsichtiger Witterung und bei blendenden Scheinwerfern herannahender Wagen wertvoll.

Die Sicherheits- und Trennungslinien weisen alle Fahrzeuge auf die ihnen zukommende rechte Fahrbahnhälfte. Sie rufen jedem Fahrer fortwährend die Grundregel des Strassenverkehrs, das Rechtsfahren, in Erinnerung, eine Mahnung, die gerade bei uns ausserordentlich notwendig wäre. Was dem Eisenbahner selbstverständlich ist, auf einer Spur nur in einer Richtung zu fahren, das vergisst der Automobilist immer wieder. Nach dem amerikanischen Motorfahrzeuggesetz gilt das Ueberfahren der Sicherheitslinien in unübersichtlichen Kurven und Strassenbuckeln als dangerous driving und wird unachtsamlich bestraft, auch wenn damit kein Unfall verursacht wird. Um deutlicher zu markieren, werden die durchgehend ausgezogenen Sicherheitslinien gelegentlich verdoppelt; häufig werden auch weisse Mittellinien, die beidseitig von gelben flankiert sind, verwendet.

Die Bodenmarkierung sieht in den USA noch eine ganze Reihe von Arten vor, die alle eine deutliche Sprache sprechen und ganz wesentlich zur Disziplinierung der Fahrer und zum Erreichen eines flüssigen, unfallfreien Verkehrs beitragen. Die hauptsächlichsten sind: Mittellinien auf zwei- oder mehrspurigen Strassen; Fahrbahn-Trennungslinien zwischen den einzelnen Fahrspuren von Strassenzügen oder zur Kanalisierung auf Plätzen; Sicherheitslinien als Ueberfahrverbot, Ueberholungsverbot; Randmarkierungen, besonders in nebligen Gegenden; Stopplinien zur Markierung der Anhaltestelle; Abbiegepeile als Hinweis für Abbieger; Strassennummer mit Pfeil als Wegweiser; Orts- oder Strassenamen mit Pfeil als Wegweiser; Warnungszeichen für Bahnübergang usw.

Die Verwendung von Bodenmarkierungen aus Stahl oder Metallen ist sehr selten. Der Chef der Verkehrspolizei von New York ist der Ansicht, dass Bodenmarkierungen dieser Art besonders bei Fussgängern unbeliebt seien, da man leicht darauf ausgleitet.

Ueber die Bewahrung von reflektierenden Signalfarben für Leitlinien konnten vom Strassenbaudirektor des Staates Connecticut, Dr. Hill, interessante Erfahrungswerte übernommen werden: Stark befahrene Hauptstrassen müssen jährlich zweimal mit gewöhnlicher Signalfarbe gespritzt werden, solche mit weniger intensivem Verkehr einmal. Bei Verwendung von reflektierender Signalfarbe (vor allem bei «Centerlite») reduziert sich die Abnutzung und dementsprechend die Anzahl der Erneuerungen auf die Hälfte oder gar auf ein Drittel. Alle Linien beider Farbtypen werden mit motorisierten schmalen Spezialfahrzeugen mit einer Geschwindigkeit von etwa 13 km/h gezogen, ohne dass der Verkehr auch nur teilweise gesperrt werden müsste. Eine Tafel am Rückende des Spritzwagens weist den nachfolgenden Verkehr auf Rechtsverfahren. Von einem nachfolgenden Lastwagen aus werden Holzböcke über die noch nassen Linien gestellt. Nach zwei Stunden werden diese Böcke von einem zweiten Lastwagen wieder aufgenommen und zur Weiterverwendung nach vorn gebracht. Die Strassenfläche braucht vor dem Spritzen nicht gereinigt zu werden, da dies vom Linienzieher mit Druckluft besorgt wird. Der Staat Connecticut besitzt zwei solcher Maschinen, die während des ganzen Sommers unterwegs sind, um die Linien des gesamten Hauptstrassennetzes von 5200 km zu unterhalten. Davon sind rund ein Drittel mit reflektierenden Linien versehen. Die Gesamtkosten für das Spritzen (einschl. Material) betragen für gewöhnliche Signalfarbe 49,6 Fr./km und für reflektierende Signalfarbe 88,2 Fr./km.

## MITTEILUNGEN

**Das Kraftwerk Plons-Mels.** Im Verzeichnis der Lieferfirmen in Nr. 30, S. 413\* des lfd. Jgs. wurde leider unterlassen, den örtlichen Bauleiter, Ing. *Heinrich Bünzli*, zu erwähnen, der die zahlreichen Schwierigkeiten mit Umsicht, Ruhe und Geschick meisterte und dem zum grossen Teil die termingerechte Inbetriebsetzung zu verdanken ist. Kollege Bünzli

leitet gegenwärtig den Bau eines Kraftwerkes in Chekka im Libanon.

**Persönliches.** Am vergangenen 12. Oktober hat Arch. *Dagobert Keiser* seinen 70. Geburtstag begangen. Unser Kollege hat seit 1907, davon 3 Jahrzehnte lang zusammen mit Arch. R. Bracher, besonders in der Innerschweiz eine bedeutende Bautätigkeit entwickelt; nebst Privatbauten in reicher Ausführung zeugen von seinem weitreichenden Wirken Schulhäuser, Spitäler, Theaterbauten und Geschäftshäuser.

**Kurs über Betriebspsychologie.** Einen solchen veranstaltet die Technische Vereinigung Zug an sechs Donnerstag-Abenden vom 27. Okt. bis 1. Dezember 1949. Wir werden die einzelnen Vorträge wöchentlich in unserem Vortragskalender bekannt geben. Kursgeld für Nichtmitglieder 12 Fr., Einzelvortrag Fr. 2.50.

**Ein fahrbarer Bagger**, der gleichzeitig schürft, sibt und belädt, ein Fabrikat der Nelson Iron Works, Clifton, N. J., ist dargestellt in «Eng. News-Record» vom 23. Juni. Die schwere Maschine, die etwa 70 m<sup>3</sup> Material pro Stunde verarbeitet, benötigt nur einen einzigen Bedienungsmann.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telefon (051) 23 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein Hauptversammlung vom 12. Oktober 1949

Vortrag von Dr. H. Curjel, Zürich:

#### Wandlungen im Theaterbau

Der Vortragende verstand es, in seinem sehr instruktiven Vortrag uns in die besondere Atmosphäre des Theaters zu versetzen. Da die Entwicklung des Theaterbaues, die vom Theater in Epidaurus bis zum Mehrzweckbau in Malmö führt, bereits im Bericht über einen Vortrag von Dr. Curjel in der Sektion Bern geschildert ist (siehe SBZ 1949, Nr. 8, S. 124), möchte ich ergänzend nur noch auf die interessanten Parallelen hinweisen, die der Vortragende zog zwischen den modernsten Ausführungen von Mehrzweckbauten des Auslandes und dem Resultat der letzten Saalbaukonkurrenz in Grenchen, wo, obschon in ungleich kleinerem Masstab, dennoch ähnlich liegende prinzipielle Fragen mit erstaunlich mutigem Gestaltungswillen angepackt wurden. In der Entwicklung dieser Möglichkeiten dürfte die Lösung der Saalbaufrage in kleineren Städten liegen. In der Diskussion wurden jedoch für schweizerische Gross-Städte für die verschiedenen Nutzungsarten differenzierte Bauten vorgezogen.

Es wurden die Schwierigkeiten gestreift, die schon vor der Projektierung eines Theaterbaues entstehen in der Bestimmung der Platzzahl, die nicht nur aus der im Einzugsgebiet verfügbaren Bevölkerungszahl ermittelt werden kann, sondern durch differenzierte Untersuchungen über den Bildungsgrad und die soziale Struktur der Bevölkerung bestimmt werden sollte.

Der Bericht über den geschäftlichen Teil der Hauptversammlung folgt später.

## VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) jeweils bis spätestens Mittwoch Morgen der Redaktion mitgeteilt sein.

- 22. Okt. (heute Samstag). Geolog. Ges. in Zürich. Herbstexkursion in die Umgebung des Rheinfalls, Führung J. Hübscher, Reallehrer in Neuhausen. Abfahrt Zürich HB 13.30 h, Rückkunft 20.13 h.
- 26. Okt. (Mittwoch) Z. I. A. Zürich. 20.15 h im Zunfthaus zur Schmiden, Marktgasse 20. Dr. Ing. P. Rappaport, Arch., Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Essen: «Betrachtungen zum Wiederaufbau Deutschlands unter besonderer Berücksichtigung des Ruhrgebiets».
- 26. Okt. (Mittwoch) Geogr.-ethnogr. Ges. Zürich. 20.15 h im Auditorium I der E. T. H. Prof. Dr. H. Bernhard, Zürich: «Kanada, Land und Wirtschaft».
- 27. Okt. (Donnerstag) Techn. Vereinigung in Zug. 20.00 h im Restaurant zur Eisenbahn. Dr. H. Moeteli, St. Gallen: «Zusammenarbeit zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Verwaltung».
- 28. Okt. (Freitag) Techn. Verein Winterthur. 20 h im Casino. Arch. A. Kellermüller: «Probleme des Wohnungs- und Siedlungsbaues».
- 28. Okt. (Freitag) S. I. A. Bern. 20.15 h im Hotel Bristol. O. Wisser, Obering. für Bahnbau bei der Generaldirektion SBB: «Militär-Eisenbrückenbau» (nur für Mitglieder).