

INTERNATIONALER STÄNDIGER VERBAND  
DER STRASSEN-KONGRESSE

*Generalsekretariat : 1, Avenue d'Iéna, Paris.*

III. KONGRESS - LONDON - 1913

2. Abteilung : Verkehr und Betrieb.  
6. Mitteilung.

Richtungs- und Entfernungsanzeiger

BERICHT

von

**GAETJENS**

Landesbaurat, Kiel

und

**SCHREITMÜLLER**

Königlichem Bauamtmann, Traunstein.

**PARIS**

SOCIÉTÉ ANONYME DES IMPRIMERIES OBERTHUR

3, RUE ROSSINI, 3

1913



II- 353514

091- 0- 483/ 208

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317660



# RICHTUNGS- UND ENTFERNUNGSANZEIGER

## A. -- Norddeutschland und Elsass-Lothringen

VON

GAETJENS

Landesbaurat in Kiel.

In dem Gebiete, für welches die vorstehenden Fragen bearbeitet sind, ist die Verwaltung der Chausseen und Wege in so verschiedenen Händen (Staat, Provinz, Kreis, Gemeinden), dass eine einheitliche Darstellung unmöglich ist, wie auch die Ausführung von Vorschlägen zu einer einheitlichen Regelung auf sehr grosse Schwierigkeiten stossen würde. Es soll versucht werden, ein Bild des jetzigen Zustandes zu geben, woran sich Vorschläge zu einer Abänderung anschliessen würden. Es mag hierbei bemerkt werden, dass von den einzelnen Verwaltungen keinerlei Vorschläge zu etwaigen Abänderungen gemacht sind, die Verwaltungen sind vielmehr nahezu sämtlich der Ansicht, dass ihre Einrichtungen zweckmässig seien und einer Abänderung nicht bedürften.

Die Richtungs- und Entfernungsanzeiger sind entweder Wegweiser, d. h. Anzeiger, auf denen Name und Entfernung einer oder mehrerer Ortschaften angegeben sind, oder Zeichen, welche lediglich Entfernungsangaben enthalten, also Entfernungsanzeiger im engeren Sinne.

### 1. Wegweiser.

a) **Gesetzliche Vorschriften** bestehen nur in einigen Gebieten hinsichtlich der Aufstellungs- und Unterhaltungspflicht, und zwar wird diese Pflicht meistens denjenigen zugeschoben, welchen die Unterhaltung der abzweigenden Wege obliegt, während in einigen Fällen auch der Unterhaltungspflichtige des Hauptweges, auf dessen Gelände der Wegweiser aufgestellt wird, für die Unterhaltung zu sorgen hat.

b) **Aufstellung des Wegweiser.** Sie stehen im allgemeinen an denjenigen Stellen, an welchen Wege abzweigen, deren Ziel für den Verkehr auf dem Hauptwege von Bedeutung ist. Nur

etke 3685/51

ganz vereinzelt werden auch Feldwege als solche oder auch als "Sackgasse" gekennzeichnet. Eine derartig weitgehende Bezeichnung erscheint überflüssig. Wenn an einem solchen Wege ein Wegweiser fehlt, weiss der Reisende, dass der Weg für ihn nicht in Betracht kommen kann. In dieser Beziehung wirkt eine gewisse Beschränkung klarer. Alle Wege aber, die nach seitlich gelegenen *Ortschaften* führen, sollen an den Abzweigestellen Wegweiser erhalten.

Die Lage wird zweckmässig so gewählt, dass die Wegweiser von weitem deutlich sichtbar sind und nicht durch Bäume oder Buschwerk verdeckt werden. Bei Wegen, welche ein Dreieck zwischen den abzweigenden Armen freilassen, eignet sich dieses am besten zur Aufstellung, indem der Wegweiser zugleich zum Mittelpunkt eines kleinen Schmuckplatzes wird.

c) **Material und Form.** So verschieden die Verwaltungen, so verschieden sind auch die Materialien und demgemäss auch die Formen, in denen die Wegweiser hergestellt werden. Im allgemeinen findet man entweder Pfosten mit Armen in Holz und Eisen oder obeliskentartige Wegweiser aus natürlichem oder künstlichem Stein oder endlich Tafeln an Häusern. Der billigste Wegweiser in der Unterhaltung ist wohl zweifellos der steinerne. Es gibt aber namentlich in Norddeutschland grosse Gebiete, wo die Beschaffung von natürlichen Steinen teuer ist. Hier wird der künstliche Stein den natürlichen ersetzen können. Andererseits ist, was Deutlichkeit anbelangt, dem Stein der Wegweiser mit Armen bedeutend vorzuziehen. Er fällt, namentlich wenn er in hellen Farben gehalten ist, schon von weitem auf, und die Schrift ist in einer für das Auge günstigeren Höhe angebracht als auf dem verhältnismässig niedrigen Steine. Diese Wegweiser mit Armen werden in manchen Verwaltungen grundsätzlich aus Eisen und nach gewissen Mustern angefertigt. Andere Verwaltungen wie z. B. die Provinz Schleswig-Holstein, kehren neuerdings wieder zu den früher üblichen hölzernen Wegweisern zurück. Als Vorzüge dieser letzteren gegenüber den eisernen können genannt werden :

1) Billige Herstellung und billige Unterhaltung. Ein Wegweiser mit eichenen Pfosten und kiefernen Tafeln kostet etwa  $\frac{1}{3}$  des Betrages für einen gusseisernen Wegweiser. Die Lebensdauer kann zu 20 Jahren angenommen werden, namentlich wenn der Uebergang zu dem in der Erde steckenden Teile des Pfostens sauber bearbeitet ist (ohne Verletzungen des Holzes durch Risse).

2) Bessere Sichtbarkeit, da der Pfosten dicker zu sein pflegt und

3) schönerer Anblick und bessere Einpassung in das Bild der Landschaft. Namentlich die leicht rostenden Arme der eisernen Wegweiser bieten einen wenig erfreulichen Anblick. Das letztere gilt auch von den Blechtafeln, die vielfach in grellen Farben an den Hausecken angebracht, den Eingang des Dorfes verunzieren, zumal wenn sie durch Steinwürfe und Rost beschädigt sind. Wenn solche Tafeln für nötig erachtet werden, sollte man sie aus Holz herstellen, sodass sie von jedem Dorftischler angefertigt und auch ausgebessert werden können.

d) **Die Aufschriften** auf den Wegweisern enthalten die Namen der Ortschaften, nach denen die Wege führen, und die Entfernungen von der Lage des Wegweisers aus. Werden die Aufschriften auf Steinen oder Tafeln angebracht, so sind Pfeile zur Kennzeichnung der Richtung nötig. Auf den Wegweisern mit Pfosten und Armen gibt die Richtung der Arme auch die Richtung der Wege an. Für das schnelle Aufsuchen der Richtung sind daher zweifellos diese Wegweiser vorteilhafter. Wird auf den Tafeln oder Steinen durch Beschädigungen, Schmutz, Rost der Pfeil undeutlich, so fehlt dem Reisenden jeder Anhalt über die Richtung.

Die Wegweiser mit Armen enthalten meist nur soviele Arme als Wege *abzweigen*, also meistens einen, an Kreuzwegen zwei Arme. Es empfiehlt sich jedoch, auch die Ziele des durchgehenden Hauptweges von Zeit zu Zeit zu wiederholen, damit Gelegenheit gegeben wird, die Veränderung in den Entfernungen anzubringen.

Bezüglich der Aufschriften an den abweisenden Tafeln ist zu unterscheiden, ob es sich um einen Hauptweg oder um einen Nebenweg handelt. Im ersteren Falle wird die Aufschrift den Namen des Zieles dieses Hauptweges, also meistens einen grösseren Ort, bringen. Bei Nebenwegen pflegt nur der Name des nächsten Ortes, zu dem der Weg führt, genannt zu werden. Vielfach wird bei den abweisenden Tafeln auch ein zweiter Ort bezeichnet, doch sind mehr als 2 Namen selten.

Für die deutliche Lesbarkeit der Tafeln, namentlich von schnellfahrenden Fahrzeugen aus, ist es zweifellos besser, die Anzahl der Namen zu beschränken. Auf den nach Nebenwegen zeigenden Tafeln müssen aber mindestens die Namen der zunächstliegenden Ortschaften angebracht sein, da solche Bezeichnungen vom Militär im Manöver-oder Kriegszeiten nicht

entbehrt werden können. Den Namen einer weitab gelegenen grösseren Ortschaft mit auf diese Arme zu bringen, hat nur dann Wert, wenn die Benutzung des Weges dorthin wirklich eine zweckmässige Abkürzung darstellt.

Die Entfernung wird stets in Kilometer mit 1 Dezimalstelle z. B. "4,5 Km" angegeben.

Die vorstehend geschilderten Einrichtungen haben sich in den eingangs erwähnten Gebieten für den bisher im allgemeinen üblichen Ortsverkehr bewährt. Sie werden aber auch dem *Fernverkehr* der Kraftwagen genügen können, denen die Chausseen seit einem Jahrzehnt wieder dienen, wenn nur für eine genügende Bezeichnung der Richtung zwischen den grösseren Orten gesorgt wird, wenn also an den Schnittpunkten wichtiger Verkehrsstrassen dem Reisenden kein Zweifel gelassen wird, welchen Weg er zur nächsten grösseren Ortschaft einzuschlagen habe. Darüber hinaus aber auch die Richtung nach der Hauptstadt des Landes oder dem Verkehrsmittelpunkt der Gegend anzubringen, erscheint überflüssig. Denn eine längere Reise wird man zwischen einzelnen grösseren Orten festsetzen, und deren sichere Erreichung soll durch die Wegweiser gewährleistet werden.

## 2. Die Entfernungsanzeiger.

Im engeren Sinne sind es Steine, welche seitlich an den Chausseen angebracht werden und eine Längeneinteilung der Wege für die Zwecke der Unterhaltung herbeiführen sollen. Im allgemeinen werden solche Steine alle 100 m gesetzt und tragen an der Vorderseite die Länge vom Anfangspunkt der Chaussee aus, und zwar in Kilometer mit einer Dezimalstelle. Bei grösseren Abschnitten wie 10, 50, 100 Kilometer stehen grössere z. T. künstlerisch ausgeführte Steine, auf denen dann auch seitlich die grösseren Orte mit ihren Entfernungen angegeben sind. Für den Reisenden haben diese Anzeiger keinen Wert, da ihnen der Anfangspunkt der Zählung nicht bekannt ist.

Eine Aenderung hierin herbeizuführen, etwa in dem Sinne, dass die Zählung stets von dem Mittelpunkte eines grösseren Gebietes (Staat oder Provinz) auszugehen habe, wird nicht durchzuführen sein, da die meisten Verwaltungen sich sträuben werden, ihre Akten und Nachweisungen, die auf dieser Nummereinteilung seit vielen Jahren aufgebaut sind, umzuändern.

# RICHTUNGS- UND ENTFERNUNGSANZEIGER

---

## B. - Süddeutschland und Königreich Sachsen.

VON

**SCHREITMÜLLER**

Kgl. Bauamtman in Traunstein.

---

Die folgenden Ausführungen behandeln die Verhältnisse bezüglich der Richtungs- und Entfernungsanzeiger und aller sonstigen Einrichtungen auf Strassen, die sich hier noch einreihen lassen, in den drei deutschen Bundesstaaten Baden, Bayern und Sachsen, und zwar beschränkt sich die Abhandlung nicht auf die Erörterung der Richtungs- und Entfernungsanzeiger im engsten Sinne des Wortes, sondern sie umfasst auch die Besprechung der bestehenden und wünschenswerten Einrichtungen hinsichtlich der Ortstafeln.

An Strassengattungen werden Staats- (Land-), Kreis-, Distrikts-, Gemeinde-, Orts- und Forststrassen, sowie Kommunikations-, Ortsverbindungs- und Privatwege unterschieden. Diese verschiedenartigen Strassen stehen auch unter verschiedenen, meist nicht von einander abhängigen Verwaltungen, weshalb die Richtungs- und Entfernungsanzeiger und Einteilung der einzelnen Strassenzüge auch im einzelnen Bundesstaat für alle Strassen nicht gleichheitlich durchgeführt sind.

Für den Durchgangsverkehr kommen jedoch ausschliesslich die grösseren Strassen, wie Staats-, Kreis- und Distriktsstrassen in Betracht und hiefür wäre wohl in erster Linie eine Einheitlichkeit in der Signalisierung anzustreben.

### **Kilometrische Einteilung der Strassen und Richtungssteine.**

In den in Betracht gezogenen Bundesstaaten sind alle Staats- und Kreis- und meist auch die Distriktsstrassen mit Kilometersteinen ausgestattet (meist  $\frac{1}{2}$  und  $\frac{1}{1}$  km). Da jeder Strassenzug jedoch für sich versteint ist, die Abzweigung der einzelnen Züge

von einander aber mehrfach auf freier Strecke liegt, so haben sie als Verbindung von grossen Verkehrsmittelpunkten keine durchlaufende Kilometrierung, ein Zustand, der für den internationalen Verkehr ohne sonstige Angaben unzureichend ist.

Die bestehende kilometrische Versteinung ist hauptsächlich für die Strassenverwaltung von grosser Wichtigkeit, und würden Aenderungen in der Einteilung zu einer Verwirrung in der Akten- und Planlage führen, weshalb eine Aenderung untunlich erscheint. Es soll hier eventuell lediglich darauf hingearbeitet werden, dass alle Einteilungs- und Merkzeichen, die ausschliesslich für die Strassenverwaltung von Wert sind, so wenig als möglich für die Allgemeinheit in die Erscheinung treten, damit sie diese nicht täuschen und verwirren.

Aufschriften für den Nahverkehr auf Kilometersteinen, wie in der diesbezüglichen Abhandlung der Zeitschrift des Internationalen Ständigen Verbandes der Strassenkongresse (Heft Nr. 3 d. J. 1912) vorgeschlagen ist, kommen bereits seit 1903 im Grossherzogtum Baden auf Staatsstrassen zur Anwendung (sogen. Ortsentfernungssteine) und könnten wohl auch als einfaches (vergl. Tafel 1) Mittel zur allgemeinen Annahme empfohlen werden, wenn man sich auch nicht verhehlt, dass dies noch keine vollkommen entsprechende Einrichtung darstellt; denn bei der geringen Höhe der Steine werden die Aufschriften bei nasser Witterung durch das Kotspritzen der schnellfahrenden Fuhrwerke nur zu bald bis zur Unleserlichkeit beschmutzt und in Gegenden mit hoher Schneelage zeitenweise im Schnee begraben sein, wodurch eine solche Einrichtung gerade für die Benützung der Strasse im Winter, wo die Wichtigkeit der Richtungszeichen für den Nahverkehr in den Vordergrund tritt, unbrauchbar wird.

Tafel I zeigt die in den 3 Bundesstaaten auf Staats- bzw. Kreisstrassen gebräuchlichen Kilometersteine.

In Bayern sind die alle 5 Kilometer stehenden Steinsäulen auf *Staatsstrassen* (sog. Stundensäulen) zugleich Richtungssteine, die als solche für den Nahverkehr dienen können. Bei diesen Säulen könnte das Wort Kilometer entfallen und dafür, wenn die Strasse in einer Stadt beginnt, der Name des Ausgangsortes der Strasse mit Richtungspfeil gesetzt werden.

In erster Linie wäre zu erstreben, dass für alle Aufschriften die lateinischen grossen und kleinen Buchstaben angewendet werden. Die Steine sollen reichlich auf die Grösse der Fläche für die Schrift mit weisser Oelfarbe grundiert und die eingemeisselten Schriftzeichen mit schwarzer Oelfarbe ausgelegt werden,

um die Ortsnamen und Kilometer möglichst deutlich erscheinen zu lassen. In Bayern geschieht dies bereits vielfach auf den Staatsstrassen.

### **Richtungstafeln- und Entfernungsanzeiger.**

An allen wichtigeren Strassenabzweigungen und -Kreuzungen stehen bereits Wegweiser, für welche die Aufstellungs- und Unterhaltungspflicht geregelt ist, nicht aber die Einheitlichkeit in den Einzelheiten der Ausführung.

In neuerer Zeit werden gusseiserne Ständer mit Tafeln in beiderseitiger Reliefschrift, die nächst grösseren Ortschaften mit kilometrischer Entfernung angehend, aufgestellt.

Fast ausschliesslich sind zu allen Aufschriften für Richtungsangaben die deutschen Schriftzeichen (vielfach auch mit Richtungspfeil), verwendet und diese selbst auch noch bei einem grossen Teil der neueren gusseisernen Tafeln in viel zu kleinen Buchstaben und Ziffern.

Die Aufschriften, die fast durchgehends in schwarzer Schrift auf weissem Untergrund hergestellt sind, enthalten meist nur die nächst grössere Ortschaft, die aus Uebersichtskarten oft nicht ersichtlich und die für die Allgemeinheit, jedenfalls aber für den internationalen Verkehr, nahezu belanglos sind.

Fast immer findet der mehrarmige Ständer d. h. ein Ständer mit Tafeln nach verschiedener Richtung Verwendung; diese vielarmigen Richtungstafeln, die ohne jede weitere Ueberlegung über die Richtung Aufschluss geben und keinerlei Zweifel und Irrungen aufkommen lassen, sind jedenfalls das Empfehlenswerteste. Sehr viel verbreitet sind auch noch besonders auf Nebenstrassen die hölzernen Tafeln auf Ständern von gleichem Material; teilweise bestehen auch noch Prismen, Pyramiden und Säulen aus Stein, in denen auf der entsprechenden Seite die nächsten Ortschaften durch eingemeisselte Buchstaben angegeben sind, während die Seite parallel zur Strassenrichtung den Kilometer des Strassenzuges meist in viel zu aufdringlicher Weise, als für den Verkehr vielfach belanglos, zeigt. (vergl. Tafel I).



Die Ausführung und Unterhaltung der Richtungstafeln für alle bedeutsamen Strassenzüge ist meist durch Verordnung geregelt.

Das Material, aus dem die Ständer und Richtungstafeln hergestellt sind oder werden, sowie die Konstruktion derselben, bleiben für die Allgemeinheit ziemlich belanglos, und es wird kaum lohnend sein, auf eine Vereinheitlichung hinzuarbeiten, da hier der Geschmack der bestimmenden Persönlichkeiten, das Vorkommen der nötigen Materialien, die Entfernung von geeigneten Bezugsplätzen, in Betracht kommen kann.

Erstrebenswert für die Anordnung und Ausgestaltung der Richtungstafeln wären für die Vereinheitlichung folgende Leitpunkte :

1. An allen Abzweigungen und Kreuzungen von Strassen von einiger Bedeutung sollen Richtungstafeln für jede Strassenrichtung vorhanden sein.

2. Die Richtungstafeln sollen so aufgestellt sein, dass sie sofort in die Augen fallen, und dass die Bedeutung der Tafel keine Zweifel zulässt. Es wird empfohlen, der Deutlichkeit und raschen Uebersicht halber mehrarmige, nicht aber mehr als dreiarmlige Tafeln anzuordnen; bei Strassenkreuzungen wären also 2 Ständer mit je einer zweiarmigen Tafel aufzustellen.

3. Die Anordnung der mehrarmigen Tafel wäre immer so zu wählen, dass die Tafeln, die ausnahmslos beiderseitige Aufschriften zeigen sollen, rechtwinklig zu einander stehen, gleichviel ob die Strassen rechtwinklig oder schiefwinklig an einander stossen oder kreuzen, da hiedurch eine bessere Lesbarkeit der Aufschrift auf der Rückseite der Tafel erreicht wird, ohne dass Zweifel über die Zuständigkeit der Richtungstafel auftreten können.

4. Die Aufschriften der Tafeln sollen nur in lateinischen Schriftzeichen und zwar unter Verwendung von grossen und kleinen Buchstaben erfolgen; für die Kilometerangabe sind die arabischen Zahlen zu wählen; hier genügt die Angabe der *ganzen* Kilometer vollauf, wodurch man Raum und somit Uebersichtlichkeit auf der Tafel gewinnt.

Wie in *Figur a* mit *d* gezeigt ist, gewinnt bei gleichem Raumbedarf sowohl bei hellem wie dunklem Untergrund und entgegengesetzter Farbe für die Schriftzeichen die Lesbarkeit der Aufschriften bei der Anwendung von grossen *und* kleinen Buchstaben.

Vergleichende Schriftmuster für Richtungstafeln.

Fig. a.



Fig. b.

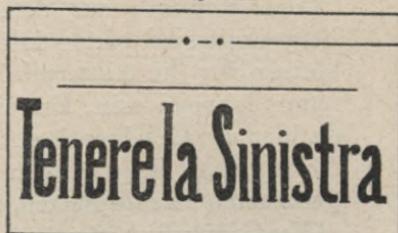


Fig. c.



Fig. d.



Das Höhenverhältnis der grossen zu den kleinen Buchstaben wurde 3 : 2 genommen. Die grossen Buchstaben sollten regelmässig nicht unter 10 cm Höhe haben und aller Augenmerk in erster Linie auf leichte Lesbarkeit der Aufschriften verwendet werden. Die Wahl *einheitlicher* Schablonen für Buchstaben und Ziffern wäre in erster Linie zu berücksichtigen. Die Umränderung der Tafel trägt nicht zur Deutlichkeit bei.

5. Zum Unterschied von den Warnungstafeln sollen bei Richtungstafeln der Untergrund in Weiss und die Schriftzeichen in Schwarz gehalten werden.

6. Emailtafeln sind auf freier Landstrasse nicht zu empfehlen. Die in der Verbandzeitschrift (Nr. 3 März 1912) vorgeschlagenen 3 mm starken Eisenblechtafeln mit weisser Grundierung und aufschablonierten Schriftzeichen mit gutem Firnisüberzug verdienen wohl Beachtung.

7. In Ortschaften, in denen die Strassenführung oft sehr winkelig, daher unübersichtlich gestaltet ist, soll die Durchfahrtsrichtung durch auffällige Anbringung einer genügenden Anzahl von Richtungstafeln bezeichnet sein.

8. Die Richtungstafeln an der Gabelung dezv. Kreuzung wichtiger Verkehrsstrassen sollen in ihrer Aufschrift immer auch die Richtung und Entfernung der nächsten grossen Verkehrsstadt enthalten.

9. Gewöhnlich soll die Richtungstafel nur zwei Ortsnamen mit Entfernungsangabe zeigen, über drei Ortsnamen nur in Ausnahmefällen; ein Muster für eine Richtungstafel für drei Ortsnamen zeigt Figur e.

*Muster für Richtungstafeln.*

Fig. e.



Für die Wahl der Aufschrift bei neu aufzustellenden Richtungstafeln ist wohl ein vorheriges Benehmen mit dem zuständigen Automobil- und Touringklub zweckmässig.

Durch einen Wettbewerb für gefällige einfache Richtungs- und Ortstafeln könnte auch der Aesthetik möglichst Rechnung getragen werden, wobei jedoch immer die Deutlichkeit und Einheitlichkeit in den Schriftzeichen unbedingt gewahrt bleiben müsste.

### **Ortstafeln.**

In jeder Ortschaft ist eine Ortsbezeichnungstafel angebracht.

Diese Tafeln sind meistens aus Holz, in grösseren Ortschaften auch in Gusseisen mit Reliefschrift (Tafelgrösse 700 bis 800 mm breit, 660-795 hoch) hergestellt. Die Tafel gibt meist nur Auskunft über Namen der Ortschaft und ihre Zugehörigkeit zu dem Gerichte, Verwaltungs- und Aushebebezirk.

Alle Schriften sind mit deutschen Buchstaben hergestellt.

Für den Durchgangsverkehr ist die bestehende Ortstafel manchen Orts wertlos, da sie an dem nicht an einer Durchgangsstrasse gelegenen Rathaus oder doch nicht auffällig genug angebracht ist.

Ortstafeln haben aber grossen Wert für die Allgemeinheit und sollten daher für diese Zwecke weiter ausgebildet werden. Ausser dem Ortsnamen und der Gerichtszuständigkeit wäre für den Durchgangsreisenden sehr wissenswert, ob in dem bezeichneten Ort Post, Telegraph, Telephon, Eisenbahn- und Unfallstation (Arzt) sich befindet. Zu diesen Bezeichnungen wäre die Bildersprache sehr geeignet.

Grössere Orte und kleine Städte, die zugleich Strassenknotenpunkte sind, sollten auch Entfernungsverzeichnisse in Form von grösseren Tafeln aufweisen. Als sehr beachtenswerte Muster könnten wohl die vom italienischen Touringklub angebrachten Anzeigetafeln gelten (Vergl. 2. Abt. 6. Mitteilung II. Kongress-Brüssel-1910; Bericht von Herrn Ing. Gino TOLLER, Tafel II, Fig. 1 und 2):

Da an der Zunahme des Verkehrs jede grössere Ortschaft oder kleinere Stadt auch begründetes Interesse hat, wäre wohl auch von der betreffenden Verwaltung unter Mitwirkung von ansässigen einschlägigen Vereinen, sowie unter Mitwirkung von Touring- und Automobilklubs, eventuell auch unter Beihilfe des Staates und Kreises zu erreichen, dass solche einheitliche aufklärende Ortstafeln in *auffälliger* Weise an den verschiedenen Hauptzufahrtsstrassen angebracht würden; jedenfalls aber an Automobilpflasterzollstationen, damit von dieser Art der Durchgangsreisenden der Aufenthalt auch zweckmässig verwertet werden kann.

Für die Aufschriften wären grosse und *kleine* lateinische Schriftzeichen zu wählen. In Ortschaften könnten auch Emailtafeln zur Anwendung kommen, da hier die Gefahr der mutwilligen Zerstörung wesentlich geringer ist.

Traunstein im Oktober 1912.

SCHREITMÜLLER,

Kgl. Bauamtmann.

---



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-353514**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**100000317660**