

# 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

**A. T. DAVIS**

County Surveyor, Shropshire.

**Col. BASKERVILLE**

Cyclists' Touring Club.

**Stenson COOK**

Secretary Automobile Association,  
and Motor Union.

**C. W. S. CRAWLEY**

Royal Automobile Club.

**E. H. LISTER**

Urban District Councils Association.

**S. R. NOBLE**

National Cyclists' Union.

**W. E. RICHE**

Secretary, Roads Improvement Association.

**PARIS**

**SOCIÉTÉ ANONYME DES IMPRIMERIES OBERTHUR**

**3, RUE ROSSINI, 3**

**1913**



II - 353510

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317664

2018-10-403/2018



~~III 17690~~

## RICHTUNGS- UND ENTFERNUNGSANZEIGER

### Richtungs-Anzeiger.

Gemäss Abschnitt 23 des Landstrassengesetzes haben die Wegebaubehörden die Pflicht, überall in ihren Gebieten Richtungsanzeiger aufzustellen. Unglücklicherweise hat man bei Ausübung dieser Pflicht weder immer nach einem wohl überlegten Plan gehandelt noch gebührend auf Gleichmässigkeit Rücksicht genommen.

Da diese Anzeiger die nützlichsten Merkmale sind, die wir auf unseren Strassen haben, ist es von Bedeutung, sowohl hinsichtlich ihrer Muster als auch des Grundsatzes, nach dem sie aufgestellt werden, mit grösster Sorgfalt zu verfahren.

Wir bringen nicht in Vorschlag, dass jeder Zeiger notwendigerweise dieselbe Gestalt oder dasselbe Muster haben muss, indessen sollte man sich möglichst bemühen, in allen wesentlichen Gesichtspunkten Gleichmässigkeit zu erlangen.

Jeder Anzeiger muss in solcher Lage aufgestellt werden, dass er soweit als möglich von allen zusammenlaufenden Strassen aus sichtbar ist. Es gibt unglücklicherweise bei weitem zu viele Anzeiger, die dieser Vorschrift nicht entsprechen. In der Zeit des langsamen Reiseverkehrs war das nicht so wesentlich. Die Anzeiger wurden in der Tat oft an einer bequem gelegenen, statt an einer gut sichtbaren Stelle angebracht, ohne den Strassenbenutzern merklich unbequem zu sein; das Erscheinen der Triebfahrzeuge indessen hat es erforderlich gemacht, die schlecht sichtbar aufgestellten Anzeiger zu entfernen und sie nach Stellen zu versetzen, wo man sie von allen Zugängen aus so weit wie möglich genau sehen konnte. Das ist umsomehr wichtig, wenn man die Absicht hat, einen Richtungsanzeiger, der 50 Yards weit weg sichtbar ist, als genügende Ankündigung vorhandener Kreuzwege oder Wege-Vereinigungen anzusehen, weil man dadurch der Notwendigkeit aus dem Wege geht, die üblichen Warnungstafeln aufzustellen.

Bei der Verhandlung über diesen Gegenstand beschloss der Ausschuss einmütig, den vom Central Committee for Roads and

~~etke 3685/51~~

Road Traffic gefasst und vom Verbande der Grafschaftsräte im Jahre 1911 bestätigten Beschluss als Grundlage für seine Erwägungen anzunehmen.

Diese Beschlüsse waren gefasst worden, nachdem man sich bei 50 Grafschafts- und Bezirks-Landstrassen-Behörden über den Gegenstand unterrichtet und ihn sorgsam erwogen hatte.

Wir empfehlen dem Kongress folgende Punkte zur Erwägung :

1. Die Grafschafts- und Bezirks-Räte müssen den ihnen durch Abschnitt 24 des Landstrassengesetzes von 1835 auferlegten Verpflichtungen bei Aufstellung der Richtungs-Anzeiger besser nachkommen.

2. Die Anzeiger selbst müssen aus Eisen oder Holz, die Arme vorzugweise aus Holz hergestellt sein.

3. Die Arme müssen wenigstens 2 Fuss 6 Zoll lang und 7 Zoll breit sein; wo mehr als 2 Arme sind, müssen sie in verschiedenen Reihen befestigt werden, d. h. in verschiedenen horizontalen Ebenen, um zu verhindern, dass einer den anderen verdeckt.

4. Die Unterkante des niedrigsten Armes darf nicht weniger als 8 Fuss vom Erdboden entfernt sein.

5. Die Inschrift auf jedem Arm muss das nächste Dorf oder die nächste Stadt anzeigen sowie auch die Grossstadt nach ihrer Entfernung in jener Richtung, und es muss als Regel gelten, die Inschriften auf beiden Seiten anzubringen.

6. Die Inschriften müssen aus schwarzen Block-Buchstaben und Ziffern auf weissem Grunde bestehen: ferner müssen die Buchstaben und Ziffern möglichst deutlich und in angemessenen Abständen von einander angebracht sein. Das Wort "To" vor dem Namen und der "Index-finger" (Zeigefinger) oder das Wort "Miles" oder der Anfangsbuchstabe "M" nach dem Namen sind überflüssig und nehmen Raum weg, der vorteilhafter zur deutlicheren Anbringung der Buchstaben Verwendung finden kann.

MANCHESTER. 28

MANCHESTER. 28

MANCHESTER. 28

MANCHESTER. 28 MILES

Der oberste Arm zeigt für die Lesbarkeit die beste Form der Buchstaben-Darstellung, zweizöllige Buchstaben mit einzölligem Abstand vom Rande, schwarz auf weiss, durchaus einfache Blocklettern und sehr weit aus einander gesetzt.

Der zweite Arm zeigt, dass die Zunahme in der Grösse der Buchstabenform um 50 % auf Kosten des Zwischenraums, die Lesbarkeit aus der Entfernung nicht erhöht, und dass gegen einen dunklen Hintergrund die Schrift viel schlechter lesbar ist.

Der dritte Arm zeigt die grosse Einbusse an Leserlichkeit, wenn man irgendwie von der einfachen Blockschrift abweicht.

Der vierte Arm zeigt die Einbusse an Klarheit, die eine Folge der Verminderung der Zwischenräume ist, die eintritt, wenn man unnötige Angaben hinzufügt.

7. Die Meilenlänge muss in allen Fällen und nur in Ziffern angegeben sein; als niedrigster Bruch ist eine Viertelmeile anzugeben, die Entfernung muss vom Ortsmittelpunkt aus gemessen werden.

8. Sämtliche Richtungzeiger müssen derartig aufgestellt sein, dass man sie von allen zusammenlaufenden Strassen aus, wenn möglich, deutlich sehen kann.

Der beste Standort für einen Zeiger bei der Einmündung eines Seitenweges ist an dem Hauptwege, gegenüber dem abzweigenden Seitenwege und nicht in einem der durch den letzteren gebildeten Winkel. Ein derartig aufgestellter Zeiger wird gewöhnlich aus allen drei Richtungen zu sehen sein. Schwieriger ist es im allgemeinen, eine gute Stelle für einen Zeiger bei Kreuzwegen zu finden und zuweilen liegen die Verhältnisse so, dass ein Zeiger von vielleicht einer der zusammenlaufenden Strassen her nicht sichtbar ist; nichts destoweniger aber sollte man sich, aus den bereits angegebenen Gründen, alle Mühe geben, diese wichtigen Strassenzeichen so übersichtlich wie möglich aufzustellen.

9. Eine praktische Untersuchung hat dargetan, dass die mit 12 zölligen schwarzen und weissen wagerechten Streifen abwechselnd bemalten Pfähle sowohl am Tage als auch des Nachts besser zu sehen sind, als wenn sie in irgend einer anderen Weise angestrichen wären; es müssen daher die Richtungszeiger vorzugsweise in dieser Art angestrichen werden. Niemals aber dürfen sie mit dunkler Farbe angestrichen sein; wenn etwas dagegen einzuwenden ist, sie schwarz und weiss zu streichen, dürfen sie nur weiss angetrichen werden. Sämtliche Pfähle und Arme müssen gut angestrichen und mit deutlichen Buchstaben bezeichnet sein.

### **Meilensteine.**

Nach dem General Turnpike Act von 1822 müssen die Chausseegeld-Einnehmer für die Meilensteine sorgen und sie unterhalten. Das Landstrassengesetz von 1833 indessen enthält keine derartige Fürsorge, ermächtigt aber die Strassenbehörden, Ausgaben für die Unterhaltung, Erneuerung oder Aufstellung von Meilensteinen auf jeder beliebigen Landstrasse auf Grund des Landstrassen-Abgaben-Erhebungs- und -Ausgabe-Gesetzes von 1882 zu leisten.

Es war nicht allgemein üblich, die Entfernungen auf den Armen der Richtungzeiger zu vermerken und Meilensteine oder

Meilenpfähle waren in Wirklichkeit die einzigen Anzeiger für die Meilenlänge auf den Strassen. Aber jetzt ist es glücklicherweise Mode geworden, diese sehr wertvolle Auskunft auf dem Richtungszeiger mit anzubringen; die Aufstellung des Meilensteines ist weniger notwendig. Trotzdem ist das Reisen auf den Strassen, wo die alten vertrauten Meilensteinen noch bei behalten sind, recht interessant. Da sie in festen Zwischenräumen angebracht sind, dienen sie wenigstens dazu, die Geschwindigkeit anzuzeigen, mit der man gerade reist. Unglücklicherweise kann man sich auf die alten Meilensteine bezüglich der Entfernung wenig verlassen; man kommt oft in Verlegenheit, wenn man den Punkt wieder herausfinden soll, von dem aus sie ursprünglich gemessen wurden. Man weiss, dass in einigen Fällen die Messung vom Mittelpunkt, in anderen von den Weichbild-Grenzen einer Stadt vorgenommen wurde.

In dieser Hinsicht wird folgendes empfohlen, nämlich :

1. Meilensteine müssen wenigstens an den Hauptstrassen aufgestellt und nach einheitlichen Grundsätzen hergerichtet werden.

2. Wo neue Meilensteine aufgestellt werden, ist die eckige, gusseiserne Form mit dem Namen der Stadt, nach der der Reisende unterwegs ist, die beste. Dieser Name ist in deutlichen Blockbuchstaben und die Entfernung in Ziffern auf der Vorderseite eingeschrieben.

3. Alte unleserliche Meilensteine können im allgemeinen wirksam und sparsam dadurch wieder hergestellt werden, dass man auf jeder Seite eine gusseiserne Platte mit erhabenen Buchstaben und Zahlen oder eine schmiedeeiserne Platte mit bemalter Inschrift daran heftet.

4. Die Inschrift muss in jedem Falle in grossen schwarzen Blocklettern auf weissem Grunde angebracht werden.

5. Die Angabe der Meilenzahl muss nach wohl überlegtem und einheitlichem Plan erfolgen, sodass die Anstoss-Entfernungen zwischen den wichtigeren Städten auf der Strasse leicht berechnet werden können.

A. T. DAVID.  
C. W. S. CRAWLEY.  
Col. BASKERVILLE.  
E. H. LISTER.  
Stenson COOKE.  
S. R. NOBLE.  
W. E. RICHE.

(Uebersetzer : CABANIS.)

---

Oberthür. Rennes—Paris (541-13)

---







Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**II-353510**

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



**100000317664**