



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

Giuseppe TORTORA

Commandeur, Ingénieur en Chef de la Province de
Naples, Membre correspondant
de la " Commission Strade " du Touring-Club Italien.

PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME DES IMPRIMERIES OBERTHUR
3, RUE ROSSINI, 3

1913



II - 353509

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317665

BPK 10-483/2018



III 17690

Richtungs- und Entfernungsanzeiger.

Die Frage, deren Prüfung der verehrliche Organisationsausschuss des II. Nationalen Strassenkongresses mir anvertraut hat, betrifft die Strassenzeichen. Ich werde meiner Arbeit besonders die ausgezeichneten und wohl belegten Berichte des Ingenieurs Gaetano Villano aus Arona und des Ingenieurs Gino Toller, Sekretärs der " Commissione Strade " des Italienischen Touring-Klubs, zugrunde legen.

In Italien wurden die ersten gesetzlichen Bestimmungen über Strassenzeichen unter der Napoleonischen Regierung durch eine Verordnung vom 20.5.1806 und unter der österreichischen Herrschaft in der Lombardei und Venetien durch eine Verordnung v. 31.5. 1833 veröffentlicht. Die in der genannten Verordnung enthaltenen Vorschriften bestimmten, dass längs der Staatsstrassen Meilensteine und Aufschriften an den Grenzen der Gemeinden anzubringen waren. Diese Bestimmungen schrieben jedoch nichts über die Form der Anzeigemittel vor. Es blieb also jeder Gemeinde überlassen, zu tun, wie sie wollte und Kilometersteine der verschiedensten mannigfachsten Art zu wählen.

Wenige dieser Muster entsprechen vollständig den Anforderungen einer klaren Angabe. Die kleinen Marksteine, die die Grösse und Form der gewöhnlichen Radabweiser haben, ziehen die Aufmerksamkeit des Reisenden wenig auf sich. Sie haben zu kleine Ziffern, sodass sie aus einer gewissen Entfernung nicht gelesen werden können; ausserdem sagen sie demjenigen nichts, der zum ersten Mal die Strasse benutzt, weil sie keine Angabe darüber enthalten, wo die Kilometerzählung beginnt. Das Gleiche gilt von den Steinen mit einer quadratischen Grundfläche von etwa 0,20 m Seitenlänge und etwa 0,50 m Höhe über dem Boden, deren oberer Teil unter 45° abgeschragt ist.

Die Wegzeiger mit dreieckiger Grundfläche und Seitenflächen die zur Strassenachse schräg gestellt sind, haben zwar den Vorteil, dass sich die Aufschriften ziemlich leicht lesen lassen, aber sie sind so klein, dass man die nötigen Angaben nicht einmeisseln kann.

Die in einigen Provinzen Norditaliens gebräuchlichen Kilometersteine bestehen aus einem parallelepipedischen Stein, über dem ein Halbzylinder horizontal liegt; sie eignen sich ihrer

efke 3685/51

Form nach besser als die vorigen zur Aufnahme der Inschriften. Sie sind jedoch nicht so dick, dass man auf die zur Strasse senkrecht stehenden Flächen den Namen und die Entfernung der nächsten bewohnten Orte schreiben könnte.

Steine zur Angabe der Richtung gibt es nur auf den Kommunalstrassen; sie finden sich also nur an den Abzweigungen dieser von den Provinzialstrassen, an den Kreuzungen und Gabelungen. Sie tragen den Namen der bewohnten Orte, zu denen die Strasse führt, die Angabe ihrer Entfernung und der Richtung, die man einschlagen muss, um dorthin zu kommen. Von diesen Steinen bleiben oft nur Bruchstücke übrig, die, obwohl sie siegreich den wiederholten Stössen vieler Gefährte widerstanden haben, für die Reisenden keinen Wert mehr haben.

Meist haben diese Steine eine gleichmässige hellgraue Farbe angenommen, wenn die Ziffer ihre schwarze Färbung verloren hat, oder eine dunkelgraue, wenn sich der Stein mit Patina überzogen hat.

In manchen Orten hat man auf die Wand eines der ersten Häuser des Ortes den Namen der Gemeinde, der Provinz und des Kreises geschrieben; in der Provinz Como hat man Steinplatten benutzt, in die man die oben erwähnten Angaben eingemeisselt hat, die später durch die Einwirkung der Zeit unleserlich geworden sind.

Man sieht oft, dass es Gemeinden für nötig gehalten haben, an das Gemeindehaus "Rathaus" zu schreiben; sie haben es aber nicht für nötig gehalten, den Namen des Ortes selbst hinzuzusetzen.

Wenn die Einheit des Musters für eine gute Kennzeichnung der Strassen erwünscht ist, so ist die Einführung eines Einheitsmasses notwendig, damit diese Kennzeichnung wirklich dem Zweck entspricht, für den sie bestimmt ist und damit sie keine schädlichen Verwirrungen in der Abschätzung der Entfernungen hervorruft.

Demjenigen, dem die Erhaltung einer Strasse obliegt, ist es vielleicht unwichtig, ob diese Strasse in gleich lange Abschnitte geteilt ist, wie die der benachbarten Provinz, während es für den Reisenden nützlich und fast nötig ist, in gleicher Weise den zurückgelegten wie den zurückzulegenden Weg bemessen zu können, ohne genötigt zu sein, auf ein ihm vertrautes gemeinsames Mass, die Entfernungen umzurechnen, die er kennen muss.

In mehreren Provinzen der ehemaligen Lombardei-Venezien hat man statt der italienischen geographischen Meile von 60 Grad

(1.851,01 m), die unter der österreichischen Herrschaft eingeführt war, den Kilometer gesetzt; in einigen anderen Provinzen ist dieser Ersatz auf wenige Strassen beschränkt worden. In Piemont findet man oft Wegweiser, auf denen die Entfernungen in Meilen, halben und viertel Meilen angegeben sind, ebenso in Emilia, Toscana und einigen anderen Gegenden.

Da, wo das metrische Dezimalsystem eingeführt ist, findet man oft, übrigens ziemlich genau, die Entfernungen in Kilometern, halben und viertel Kilometern angegeben; manchmal sind die Bruchteile des Kilometers durch nur eine Dezimale, manchmal durch 2 oder 3 angegeben.

Man findet auch Entfernungszeichen mit Massen, die nicht mit der Zahl der Kilometer- oder Meilensteine übereinstimmen, die auf den fraglichen Strecken verteilt sind. Hierzu kommt eine grosse Verschiedenheit in den Abmessungen, die für die Schriftzeichen der Aufschriften gewählt sind, von denen manche kaum 4 cm hoch sind, zum Schaden der Leserlichkeit, während andere 9 cm erreichen und so einen Platz einnehmen, der besser für eine weitere Aufschrift verwendet würde.

Jede Provinz legt den Anfang der Kilometrierung in ihren eigenen Hauptort, wenn die Strassen von dort ausgehen, oder im entgegengesetzten Falle an die Stelle, wo die Strassen in ihr Gebiet eintreten.

Es kommt infolgedessen vor, dass der Reisende, der das Gebiet einer Provinz verlassen will, um in eine andere zu gehen, nachdem er auf dem letzten Kilometerstein, den er angetroffen hat, z. B. 20 km gelesen hat, auf dem ersten Kilometerstein, den er trifft, sieht, dass er 45 km zu machen hat, um an einen Ort zu kommen, dessen Name sehr oft nicht angegeben ist.

Man findet nicht selten Strassen, die von einem wichtigen bewohnten Ort einer Provinz ausgehend in eine andere Provinz münden und sie wieder verlassen, ohne eine Stadt oder ein wichtiges Dorf durchschnitten zu haben; in diesem Fall beginnt die Numerierung der Kilometerzeichen mit 1 an drei Stellen des Weges: dort, wo die Strasse beginnt, dort wo sie in die zweite Provinz eintritt und dort, wo sie in die dritte tritt. Dass es für den Unterhaltungsdienst nützlich sein mag, die ganze Strasse so nach Abschnitten und Provinzen zu teilen, ist klar; aber man versteht nicht, welcher Uebelstand sich ergeben könnte, wenn man die Kilometer fortlaufend zwischen den wichtigen Zentren, die dieselbe Strasse verbindet, zählt und dabei in beiden Richtungen so vorgeht, dass man an jedem Wegweiser die Entfernung

von " A ", dem Ausgangsort, und von " B " dem Ankunftsort, erkennen kann.

Aus dieser Darlegung ersieht man, wie unvollständig die Kennzeichnung in dem ganzen Netz der gewöhnlichen Strassen von Italien ist.

Die für die Entfernungen gewählten Masseinheiten schwanken in den verschiedenen Gegenden. Die Muster für Kilometerzeichen und Richtungsweiser unterscheiden sich durch die Form und durch die Grössenverhältnisse in den verschiedenen Gemeinden; die für die Aufschriften gewählten Buchstaben sind nicht einheitlich und oft unleserlich.

Die fortschreitende Zählung der Kilometer erfolgt von den Hauptorten der Provinzen ab, wenn die Strasse dort ihren Ausgangspunkt hat, und im entgegengesetzten Falle von dem Punkt ihres Eintritts in den Hauptort der Provinz selbst oder ihre Verbindung mit einer anderen Provinzialstrasse. Meist ist nicht angegeben, von wo die Kilometerzählung beginnt; alles zum Schaden des Verkehrs, für den nun die besagten Marksteine fast unnütz werden. Wenn vor einigen Jahren ein solcher Zustand keine Abhilfe erforderte, so dürfte es heute, wo Gewerbe und Handel sich entwickeln und einen stetig an Dichte zunehmenden Verkehr hervorrufen, heute, wo die mechanischen Motoren eine Schnelligkeit der Beförderung auf der Strasse ermöglichen, an die man ehemals nicht dachte, nötig sein, unsere Strassen in einen Zustand zu setzen, der in jeder Richtung den neuzeitlichen Anforderungen entspricht.

Von dieser Notwendigkeit hat sich die 12. Versammlung der italienischen Ingenieure und Architekten überzeugt, die im Oktober 1909 in Florenz stattfand.

Diese Versammlung hat festgestellt, dass die Strassen Italiens eines einheitlichen, vollständigen und ordnungsmässigen Systems der Kennzeichnung der Richtung und Entfernung erman-
geln und Beschlüsse gefasst, dahin gehend :

1. dass die Regierung die wichtige Frage der Vereinheitlichung der Masse und der fortlaufenden Numerierung der Kilometerzeichen auf den Strassen, die mehreren Verwaltungen gehören, regele, sodass man die Gesamtentfernungen berechnen kann.

2. dass die Provinzen und Gemeinden die Richtungs- und Entfernungsangaben vervollständigen, indem sie bei Neuanlagen ein Muster dieser Marksteine mit gleichmässigen und gut sichtbaren Aufschriften wählen, bei denen die Angaben der

Entfernungen nach beiden Richtungen der Strasse erfolgen, wobei von den wichtigen bewohnten Orten auszugehen wäre.

3. dass die Behörden, die die Strassen zu verwalten haben, in ihrem Budget mässige Summen für die Unterhaltung der in dem Wegenetz verteilten Marksteine bereitstellen.

Der Senator, Ingenieur Severino Casana, der sich diese Wünsche der Versammlung zu eigen machte, legte in Dezember 1910 dem Senat einen Gesetzentwurf vor, der die Bezeichnung der Strassen Italiens vervollständigen sollte. Der von dem Senator Casana ausgearbeitete Entwurf, der die Anforderungen des modernen Verkehrs genau im Auge behält, besteht aus sechs Artikeln, die ich hier vollständig aufführen möchte.

ARTIKEL 1. — An jeder Gabelung oder Kreuzung der Provinzialstrassen untereinander oder mit Nationalstrassen mit den Provinzialstrassen müssen die Provinzen innerhalb von zwei Jahren und später weiter durch Inschriften, die in beiden Richtungen lesbar sind, Kennzeichen herstellen, aus denen die nächste Gemeinde und der wichtige Ort zu erkennen sind, nach denen diese Strassen führen. Die Gemeinden haben die gleiche Pflicht für alle Kommunalstrassen, die von den National- oder Kommunalstrassen abzweigen oder sie kreuzen oder sie schneiden.

ARTIKEL 2. — An den Stellen, wo Nationalstrassen oder Provinzial- oder Kommunalstrassen aus einem bewohnten Ort austreten, müssen die Gemeinden eine Inschrift anbringen und unterhalten, die den Namen der Gemeinde oder des Fleckens, des Kantons, des Kreises und der Provinz, sowie den Namen der nächsten wichtigen Gemeinde enthält, wohin die Strasse führt; ebenso muss die Zwischenentfernung erkennbar sein.

ARTIKEL 3. — Zur Durchführung der Bestimmungen der vorstehenden Artikel haben die Provinzen und Gemeinden das Recht, die oben erwähnten Angaben auf irgend ein Privathaus zu schreiben, ohne Entschädigung an den Eigentümer, vorausgesetzt, dass die Anbringung ohne Schaden für ihn und ohne Entstellung des Baues erfolgt; ausgenommen sind die Gebäude von künstlerischem Charakter.

ARTIKEL 4. — In Streitfällen werden die Beschwerden durch eine Verfügung des Präfekten erledigt, die nach Anhörung der Ingenieursbüreaus ergeht oder nach Anhörung der Bezirksbüreaus für die Denkmalpflege, wenn der Widerspruch durch die künstlerische Art des Gebäudes begründet wird.

Die Entscheidung des Präfekten erfolgt nach den Vorschriften des Artikel 26. des durch Kgl. Dekret vom 17. August 1907 Nr. 638 genehmigten Textes.

ARTIKEL 5. — Im Fall der Nichterfüllung der Vorschriften der vorstehenden Artikel durch die Provinzen und Gemeinden besorgt dies der Minister der öffentlichen Arbeiten von Amtswegen auf ihre Kosten durch die Ingenieurämter.

ARTIKEL 6. — Zur Deckung der gegebenenfalls aus dem vorstehenden Artikel entstehenden Kosten wird in das Ausgabebudget des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom zweiten Rechnungsjahre ab nach der Veröffentlichung des Gesetzes eine Summe von 100.000 Lire eingestellt. Eine gleiche Summe wird in das Einnahmebudget eingestellt, zur Einziehung der Kosten, die aus diesem Grunde durch die Regierung vorgeschossen sind, von den Provinzen und Gemeinden.

Der Gesetzentwurf des Senators Casana enthält keine Bestimmungen über die Vereinheitlichung der Richtungs- und Entfernungangaben, damit die Aufgabe der Provinzen und Gemeinden nicht zu verwickelt wird.

Der Verfasser des Entwurfs vertraut jedoch, wie er in der Darlegung der Motive erklärt, auf die wohlthätige Propaganda des Italienischen Touring-Klubs, um zu einer Einheitlichkeit der Mittel zur Bezeichnung der Strassen zu kommen.

Schon hat der Italienische Touring-Klub in Italien mehr als 8.000 Schilder verbreitet, die je nach Bedürfnis und Gelegenheit aufgestellt und erneuert werden. Es sind dies Tafeln von 2 mm Dicke von verschiedener Grösse, je nachdem sie als Wegweiser oder als Warnungstafeln oder als Grenzzeichen zwischen Gemeinden oder Provinzen dienen sollen. Sie sind im allgemeinen lackiert, wenn sie so liegen, dass sie infolge der Unmöglichkeit der Ueberwachung Beschädigungen ausgesetzt sind. Sie sind emailliert, wenn es sich um Tafeln handelt, die innerhalb bewohnter Orte aufzustellen sind, wie die Tafeln der Gemeinden; blauer Grund in Emaille mit Aufschriften in Weiss. Die lackierte Malerei wird mit 1 Teil Minium und 3 Teilen Weiss oder 2 Teilen Blau und 1 Teil sehr feinem Wagenlack ausgeführt.

Die Aufschriften erfolgen mit Bleiweiss, das mit Oel angerührt ist. Die Emaillierung geschieht in gewöhnlichem Weiss.

Der Touring-Klub schreibt ausserdem eingehend und genau vor, wie die Schilder aufzustellen und zu erhalten sind, während er für die Unterhaltung besondere Abmachungen mit den beteiligten Verwaltungen trifft.

Die Schilder sind verschiedener Art, je nach ihrem Zweck.

a) **Richtungsschilder.**

Sie sind einfach oder doppelt, je nachdem sie eine oder zwei Flächen haben oder für eine bezw. beide Strassen einer Kreuzung bestimmt sind. Sie dienen zu einer, zwei oder drei Angaben je nach der Stelle, an der sie aufgestellt sind und je nach den verschiedenen Anforderungen des Weges.

Der Text der Aufschrift wird in jedem Teil von dem Bureau des Touring-Klubs geprüft, und die Stellung jedes Schildes wird auf der Karte von Italien (1 : 100.000) markiert, damit es leicht zu Ausbesserungen auffindbar ist und damit mit einem Blick die Stellen festgestellt werden können, wo Anzeigetafeln fehlen.

b) **Warnungstafeln.**

Das sind Zubehörteile der Strasse von sehr grossem Nutzen, um Umwege, Kreuzungen oder gefährliche Niveauübergänge anzugeben. Die Hinweise auf Rinnen, Einschnitte, Wassergräben werden weniger verlangt, weil sie eine grosse Bedeutung für die Wagen, aber keine so grosse für die Fussgänger haben, die mehr die Umwege und Kreuzungen fürchten.

c) **Besondere Schilder.**

Besondere Arten von Schildern interessieren die Gemeinden, wie der Hinweis : “ *Langsam fahren* ”, der die Automobile anweist, am Anfang und im Innern des bewohnten Ortes langsam zu fahren, der Hinweis : “ *Halt an der Zollstelle* ” und der “ *Links fahren* ”. Letzteres Zeichen ist sehr wirksam, wenn die äussere liberale Gesetzesvorschrift “ *Links fahren* ” angewendet wird.

Ein anderes Sonderschild ist für Geländeteile bestimmt, die militärisch bewacht werden ; es wird in verschiedenen Fällen von den Militärbehörden verwendet.

Schliesslich gibt es ein Schild für Gemeinden in farbiger Emaille auf blauem Grund mit Aufschriften und Zeichen in weiss. Diese Schilder enthalten ausser den Hauptangaben für die Gemeinden die Angabe der öffentlichen Behörden, die die Gemeinde besitzt, in vereinbarten Zeichen.

Die Schilderung der Tätigkeit des Italienischen Touring-Klubs für die Strassenzeichen rechtfertigt vollkommen die Beobachtung

des Ingenieurs Toller über den Mangel des Vorschlages von Casana, bezüglich der Gleichmässigkeit der Bezeichnungen; massgebend war hierfür der Wunsch, die Schwierigkeiten und Verwicklungen bei der Aufstellung von Zeichen durch die Gemeinden nicht zu vermehren.

Es scheint uns nicht, dass dieser Beweggrund genügt, um die Wiederholung von Uebelständen zuzulassen, die früher aus der zu grossen Freiheit entsprangen, die den beteiligten Verwaltungen in dieser Hinsicht gelassen war.

Nachdem wir so die Besprechungen verfolgt haben, die beim "Convegne Stradale" bezüglich der Strassenzeichen stattgefunden haben, möchten wir die Schlussfolgerungen formulieren, die dem internationalen Kongress in London in Form folgender Wünsche vorzulegen wären.

1. Die Regierungen müssten durch eigens hierfür bestimmte Gesetze die wichtige Frage der Zeichen so regeln, dass einheitliche Masse und eine fortlaufende Zählung der Kilometerzeichen eingeführt werden, die auf den Strassen aufgestellt verschiedenen Verwaltungen gehören, so dass die Gesamtentfernung berechnet werden kann.

2. Die Verwaltungen, die für die Strassen zuständig sind, müssten das System der Entfernungs- und Richtungszeiger dadurch vervollständigen, dass sie für die Aufschriften ein Muster einführen, auf dem die Angaben für beide Richtungen der Strasse von den wichtigen Städten abgerechnet aufgeschrieben sind; sie müssten einheitlich und gut leserlich sein.

3. In die Budgets dieser Verwaltungen müssten Summen eingestellt werden, die für die Unterhaltung der an den Strassen aufgestellten Anzeigetafeln genügen.

Giuseppe TORTORA.

(Uebersetzer : Hugo MÜLLER, Dahlem.)

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353509

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317665