

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

Ing. Theodor BRADACZEK

K. K. Baurat im Ministerium für öffentliche Arbeiten, Wien.

PARIS

SOCIÉTÉ ANONYME DES IMPRIMERIES OBERTHUR

3, RUE ROSSINI, 3

1913



II- 353513

694-13-482/2018

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317661



~~III 44690~~

RICHTUNGS- UND ENTFERNUNGSANZEIGER

Farbige Strassenmarkierung.

In meinem Berichte Nr. 31 für den II. Internationalen Strassenkongress-Brüssel habe ich folgenden Schlusssatz aufgestellt :

“Empfehlenswert ist eine Strassenmarkierung für den internationalen Verkehr nach bestimmten allgemein giltigen Grundsätzen, wobei die Farben für die Weltrichtungen der einzelnen Strassenzüge in allen Ländern die gleichen sein sollen.”

In dem Berichte habe ich erwähnt, dass im Königreiche Böhmen die farbige Markierung aller Reichsstrassen nach den von mir entworfenen Grundsätzen einheitlich durchgeführt wurde und ich kann heute mit Befriedigung mitteilen, dass diese Einführung bei dem reisenden Publikum, insbesondere bei den rasch fahrenden Automobilisten, vollen Beifall gefunden hat. Der Inhalt aller mir von den in Böhmen bestehenden Automobilklubs zugekommenen Mitteilungen klingt in dem Satze aus : Die farbige Strassenmarkierung in der Natur lässt im Zusammenhange mit einer die gleichen Markierungen und die Länge der dadurch gebildeten einzelnen Strassenabschnitte enthaltenden Karte alle Arten von Richtungs- und Entfernungsanzeigern entbehrlich erscheinen.”

Auf Grund der günstigen Erfahrungen in Böhmen ist nunmehr die Einführung der farbigen Strassenmarkierung auf allen österreichischen Reichsstrassen nur eine Frage der kürzesten Zeit, wobei folgende Grundsätze zur Anwendung gelangen dürften (Siehe beiliegende schematische Skizze) :

Die rot (zinnober und karmin) markierten Strassen verlaufen im allgemeinen in der Richtung der Parallelkreise, die blauen nach den Erdmeridianen, die gelben und braunen (gebrannte Siena) bedeuten südwestnordöstliche und die lichtgrünen und violetten kennzeichnen südost-nordwestliche oder umgekehrt gerichtete Diagonalen.

In der Natur bildet die Markierungsfarbe entweder die Grundierung der Ziffernblättchen der Kilometer- und Marksteine

~~etke 2685/51~~

oder ist auf weissen Oelfarbengrunde von etwa 25 cm Höhe und 30-40 cm Länge als 10 cm breiter und 30-40 cm langer Oelfarbenstreifen an den Kilometersteinen, Bäumen, Wegweisern, sowie in den Ortschaften an Häuserecken, Zäunen, etc. in einer Höhe von 1,5-2,0 m über dem Erdboden anzubringen.

Ganz besonders möchte ich dabei hervorheben, dass *jeder Strassenzug von dem Nullpunkte bis zu dem Endpunkte seiner Kilometrierung einheitlich durch eine Farbe gekennzeichnet sein soll, damit nicht nur der Reisende, sondern auch die Strassenverwaltung von der Markierung einen Vorteil genießt*, dadurch, dass der Strassenzug, sei er sonst numeriert oder benannt, in der Karte als ein Verwaltungsobjekt für sich erkennbar ist.

Wird die Kilometrierung eines Strassenzuges durch jene eines andern unterbrochen, so tritt die Doppelmarkierung ein; der Doppelfarbenstreifen in der Natur trägt über der Farbe des unterbrochenen Strassenzuges die Farbe des Hauptzuges.

Dass ich anlässlich des III. Strassenkongresses auf diese Angelegenheit, die in Oesterreich wegen des intensiven Fremdenverkehrs schon viel weiter gediehen ist, als in allen anderen Ländern, nochmals zurückkomme, hat seine Ursache darin, dass — wie die Tagesblätter ankündeten — von Seite des Internationalen Verbandes der Automobilklubs im Dezember 1912 zu Paris der Beschluss gefasst worden ist, die *kürzesten Routen zwischen den Hauptstädten der Länder* (Berlin, Paris, Rom, Wien, etc.) mit einer farbigen Markierung zu versehen und diesbezüglich an die Regierungen der Staaten heranzutreten.

Die Ausführung dieses Beschlusses würde das oben aufgestellte Prinzip, jeden Strassenzug für sich als besonders kilometriertes Objekt zu kennzeichnen, durchbrechen, denn die Markierung der kürzesten Verbindung zwischen den Hauptstädten würde verschiedene Strassenzüge enthalten. Da aber anderseits die Kilometrierung der Hauptstrassen in allen Staaten und Ländern von den Hauptstädten ihren Anfang nimmt, so wird nach den von mir schon im Jahre 1909 für die Strassenmarkierung aufgestellten Grundsätzen auch den Interessen der Automobilklubs gedient werden, weil die Zusammenstellung der Tourenbücher nach der fortlaufenden Strassenkilometrierung in jedem Lande wesentlich erleichtert und viel übersichtlicher sein wird, und weil ebenso wie dem Touristen, es auch dem Automobilisten ein Vergnügen bereitet, wenn er, statt einer einzigen

vorgeschriebenen Route folgen zu müssen, sich selbst seinen Reiseplan zusammenstellen und diesen an der Hand der führenden Karte auch leicht einhalten kann.

Die von mir vorgeschlagene Einteilung der Farben nach Weltrichtungen hat für die allgemeine Orientierung während der Reise eine nicht zu unterschätzende Bedeutung, und es ist nur zu bedauern, dass man solche einheitliche Grundsätze nicht schon längst für die gesamte internationale Touristik eingeführt hat.

Ein von Wien auf roter Markierung ausfahrendes Auto muss bei Einhaltung der roten Markierung auch dann, wenn es eine kurze Strecke einer andern Markierung zu folgen gezwungen ist, nach Paris gelangen, vorausgesetzt, dass jene Staatsstrassenzüge, die in Wien, München, Stuttgart, Karlsruhe, Strassburg und Paris ihren Nullpunkt haben und gegen *Westen* und *Osten* verlaufen, zinnober- oder karminrot markiert sind.

Um die einzelnen Farben gleichmässig an einander anreihen zu können, wäre allerdings ein Einvernehmen der staatlichen Strassenbauverwaltungen der einzelnen Staaten erforderlich.

Hierbei wären nur die Hauptlinein, also die Reichs- oder Staatsstrassen (routes nationales) zu berücksichtigen, um ein einheitliches, übersichtliches Bild des Hauptstrassennetzes zu gewinnen.

Ich erkläre mich als Antragsteller gerne bereit, die erforderlichen Vorarbeiten mit Unterstützung der Kollegen in den verschiedenen Ländern behufs Erzielung dieser Einheitlichkeit zu übernehmen und schliesse abermals mit dem *Antrage* :

“ Es ist nach den vorstehenden einheitlichen Grundsätzen eine Karte über die Hauptstrassen (Staatsstrassen) aller Länder anzulegen, worin jeder Strassenzug von dem Nullpunkte bis zu dem Ende seiner Kilometrierung mit einer bestimmten, gleichzeitig die Weltrichtung des Verlaufes des Strassenzuges andeutenden Farbe zu bezeichnen sein wird; auch in der Natur werden die Strassenzüge an den Kilometersteinen und bei sonstigen wichtigen Stellen an andern vorfindlichen Objekten in Uebereinstimmung mit der in der Karte enthaltenen Farbe auf weissem Untergrunde kenntlich zu machen sein. ”

Wien, am 10. Februar 1913.

Ing. BRADACZEK.

Oberthür, Rennes—Paris (385-13).

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-353513

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000317661