

**Zeitschrift:** Bulletin de l'Association suisse des électriciens  
**Herausgeber:** Association suisse des électriciens  
**Band:** 46 (1955)  
**Heft:** 10

**Rubrik:** Öffentliche Beleuchtung = L'éclairage public

### **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:** 25.12.2024

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

# BULLETIN

DE L'ASSOCIATION SUISSE DES ELECTRICIENS

ORGANE COMMUN

DE L'ASSOCIATION SUISSE DES ELECTRICIENS (ASE) ET  
DE L'UNION DES CENTRALES SUISSES D'ELECTRICITE (UCS)

## Öffentliche Beleuchtung — L'éclairage public

Bericht über die Diskussionsversammlung vom 14. April 1955 in Zürich

*Das Schweizerische Beleuchtungs-Komitee veranstaltete am 14. April 1955 in Zürich eine Diskussionsversammlung über «Öffentliche Beleuchtung». Einige dort gehaltene Vorträge werden hier in revidierter Fassung veröffentlicht. Auf das Voranstellen von Zusammenfassungen wurde verzichtet. Eine Fortsetzung der Veröffentlichung ist für eines der nächsten Hefte vorgesehen.*

Rapport sur l'Assemblée de discussion du 14 avril 1955 à Zurich

*Le Comité Suisse de l'Eclairage a organisé une Assemblée de discussion, qui s'est déroulée le 14 avril 1955, à Zurich. Quelques-unes des conférences qui y furent présentées sont publiées ici sous une forme révisée. Les résumés habituels ont été supprimés pour une fois. La suite de cette publication paraîtra dans l'un des prochains Bulletins.*

## Die Beleuchtung der Verkehrsstrassen in den Niederlanden Erfahrungen und Aussichten

Von N. A. Halbertsma, s'Gravenhage

628.471.6(492)

### 1. Der Beleuchtungsplan von 1938 für Verkehrsstrassen

Im Jahre 1932 wurde auf einer 1,6 km langen Strassenstrecke in der Provinz Limburg ein erster Versuch gemacht mit Natriumdampfbeleuchtung. Infolge der hohen Lichtausbeute (damals 60 lm/W) erwies es sich als wirtschaftlich möglich, die Strasse so stark zu beleuchten, dass Automobile ohne Scheinwerferlicht mit Sicherheit 80 km/h fahren konnten. Bei dieser Anlage ergab sich folgendes:

- a) Man konnte Gegenstände auf Entfernungen bis zu 300 m scharf und deutlich unterscheiden,
- b) die Gegenstände hoben sich tiefschwarz von der Strassendecke ab,
- c) bei leichtem Nebel wurde die Sichtweite nur wenig beeinträchtigt,
- d) durch die Abwesenheit jeglicher Blendung wurde die Beleuchtung vom Fahrer als sehr angenehm empfunden,
- e) die Einfarbigkeit des Lichtes verursachte keine anderen Schwierigkeiten als das Verschwinden von rot der Verkehrszeichen.
- f) der Energieverbrauch lag unterhalb von 4 kW/km. Bei einem solchen Leistungsaufwand war mit Glühlicht keine genügende Strassenbeleuchtung zu erzielen.

In den Jahren 1932...1937 wurden in verschiedenen Ländern versuchsweise grössere Strecken mit Natriumdampflicht versehen, worunter sich eine

12 km lange Strecke mit drei Fahrspuren zwischen Amsterdam und Haarlem befand. Durch einen Beschluss des Ministers der Öffentlichen Arbeiten vom 15. Juli 1938 wurde die Beleuchtung stark befahrener Verkehrsstrassen nach folgenden Gesichtspunkten angeordnet:

Für die Beleuchtung mit Natriumdampflicht in der Ausführung der Versuchsstrecken kamen die Verkehrsstrassen mit 2400 Fahrzeugen je 24 Stunden (in beiden Richtungen zusammengezählt) in Frage. Die Beleuchtung sollte ein sicheres Fahren mit Standlichtern ermöglichen und dadurch die Blendung durch die Scheinwerfer vermeiden. Die besonderen Autobahnen mit zwei durch eine gewachsene Hecke getrennten Einrichtungsbahnen kamen für eine Beleuchtung nicht in Frage.

Als Norm wurde angenommen: Natriumdampflampen von 85 W, 7000 lm, Lichtpunkthöhe  $H = 9$  m, Lichtpunktstand  $A = 31,5$  m.  $H:A = 1:3,5$ . 32 Lichtpunkte je km in Zick-Zack-Aufstellung. Leistungsaufwand 3,5...4 kW/km. Prof. Dr. C. Zwikker von der Techn. Hochschule in Delft wurde als Berater der Strassenbauabteilung für die Durchführung dieses Planes herangezogen. Einschliesslich Brücken und Brückenrampen, Verkehrskreise usw. kamen damals 150 km infolge ihrer Verkehrsdichte für die Beleuchtung in Betracht. Als 1939 der Krieg ausbrach, waren kaum 30 km beleuchtet.