

"Weißer Strich" : "Singende Linie" : "Schwarzer Strich"

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): - (1954)

Heft 16

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651397>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

«Weißer Strich» «Singende Linie» «Schwarzer Strich»

AD Die Vereinigten Staaten geben jährlich fast fünf Millionen Dollar für Straßenmarkierfarbe aus. Viel und doch wenig, wenn man bedenkt, welche Verluste an Menschenleben und Sachschäden dadurch vermieden werden. So zieht sich die

weiße Linie

heute quer über den amerikanischen Kontinent, fürsorglich und verantwortungsvoll.

Durchschnittlich ist der weiße Strich in den USA 10 Zentimeter breit; um ihn aufzutragen, sind etwa 60 Liter Farbe pro Kilometer erforderlich, die größtenteils mittels motorisierten Spezialvorrichtungen aufgetragen werden. Um den Verkehr möglichst wenig zu stören und auch selbst nicht in den Straßengraben abgedrängt zu werden, sind diese Fahrzeuge viel schmaler gebaut als normale Lastkraftwagen; meist ziehen sie in den frühen Morgenstunden ihre Bahn.

Gut eingepackte Straßenmarkiertrupps können an einem Tag einen 65 Kilometer langen Strich ziehen — es wurden aber auch schon unter günstigsten Verhältnissen 200 Kilometer in 10 Stunden markiert — wobei die Kosten je nach Farbe und Strichart zwischen 12 und 38 Dollar pro Kilometer schwanken. Um den weißen Strich auch wirklich weiß zu erhalten, wird ihm eine gewisse Menge von

Preußischblau

beigelegt. Auch neuangelegte, nasse Asphaltstraßen lösen an ihm durch chemische Reaktion eine Veränderung aus.

Einen sauberen, wirklich geraden Mittelstrich zu ziehen, ist keineswegs einfach. Wohl sind alle möglichen Vorrichtungen dafür erfunden worden, wie so oft ist aber die beste auch die einfachste Methode.

Man befestigt einige Zoll vor dem Kühler einen waagrecht mit Kerben oder einer Stricheinteilung und placiert das Auto mit der Markiervorrichtung genau in die Straßenmitte. Der Fahrer visiert hierauf auf 15 bis 30 Meter Entfernung einen Straßenrand durch eine der Kerben des Leitstabes an und muß nun darauf achten, beim nun folgenden Markieren diesen Randstreifen ständig im Visier zu behalten.

Leute, die das richtig zuwege bringen, sind selten. Innerhalb von zehn Jahren fanden sich unter 35 Personen in Missouri nur vier, die wirkliche Meister dieser Kunst waren. Einer dieser «Stars» trieb einfach einen Nagel als Visierhilfe in eine 5x10-cm-Leiste, befestigte sie am Kühler und malte die geradesten Striche auf die Straße, die je ein Mensch gesehen hat.

Bei den richtigen Spezialfahrzeugen sitzen zwei Männer hinten in einem kleinen Verschlag und bedienen von dort aus die diversen Griffe zur Regelung des Druckes, Farbflosses und der Höhe der Düse, das schwierigste Amt hat freilich der Fahrer. Das ununterbrochene Fixieren des Straßenrandes löst bei ihm einen ähnlichen

hypnotischen Zustand

aus, wie bei einem Buchhalter, der riesige Zahlenreihen durchzugehen hat. Alle amerikanischen Staaten malen

durchgehende Striche nur auf Hügeln und Kurven und beschränken sich bei geraden Straßentrecken zumeist auf punktierte Linien, wodurch sich etwa zwei Drittel an Material einsparen läßt.

Neuerdings verwendet man auch andere Arten von Trennlinien. So zum Beispiel eine sogenannte

«singende Linie».

Sie verläuft ohne Ueberhöhung als endloser, gerippter Betonstreifen von 15 Zentimeter Breite in der Mitte neuangelegter Straßen und löst bei den Reifen ein summesendes Geräusch aus, wenn sich der Fahrer eine «Ausschweifung» erlaubt.

Eine andere Art ist der

reflektierende Streifen.

Er besteht aus weißer oder gelber Farbe, der Millionen winzige Glassplitter beigelegt sind, aber nur etwa 20 Prozent mehr kostet als Normfarbe. Die New Yorker Straßenaufsichtsbehörden beabsichtigen, in Zukunft nur noch diese reflektierenden Streifen zu verwenden, die sich vor allem bei Dunkelheit bestens bewähren.

Bemerkenswert ist die Behauptung eines leitenden Beamten des Straßendienstes von Missouri, daß die am besten sichtbare Linie bei einem mit vol-

lem Scheinwerferlicht entgegenkommenden Auto eine

— schwarze Linie

ist. Sie erhält durch den Verkehr im Laufe der Zeit einen starken Glanz, der das Scheinwerferlicht wie ein Spiegel reflektiert. Allerdings kommen dafür nur hellfarbige Straßendecken in Betracht.

Es ist einmal die Frage aufgetaucht, wenn eigentlich die Ehre gebührt, der Erfinder dieser ebenso einfachen wie einzigartigen Sicherheitseinrichtung zu sein. Die amerikanische Reifenfirma Goodrich hat im Jahre 1939 Nachforschungen in dieser Richtung angestellt, und schließlich unter zahlreichen Anwärtern den Straßenaufsichtsbeamten des Distriktes Wayne im Staate Michigan,

Edward N. Hines,

als den Urheber des weißen Striches eruiert. Hines beobachtete einmal im Jahre 1911, wie ein Auto um ein Haar mit einem Pferdefuhrwerk zusammengestoßen wäre, weil einer der Fahrer «seiner» Straßenseite verlassen hatte. «Man müßte eine weiße Trennlinie in der Mitte anbringen, damit sich solche Sachen nicht wiederholen können», überlegte Hines und zog darauf an gefährlichen Stellen, wie unübersichtlichen Kurven, Brücken, Unterführungen usw. die ersten Markierungen.

Die Unfälle gingen rapid zurück, und das Verfahren breitete sich über das gesamte Staatsgebiet aus und erwies sich als ein Sicherheitsfaktor erster Ordnung.

Der alte Spruch, es sei alles schon einmal dagewesen, bewahrheitet sich jedoch auch hier wieder einmal: Zwischen Mexico City und Cuernavaca verläuft eine Straße, in deren Mitte ein hellfarbiger Streifen eingefügt ist. Die Spanier legten ihn vor 400 Jahren an!

Schweizerische Landesplanung

Der Arbeitsausschuß der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung (VLP) rief kürzlich als besondere Fachinstanz eine Technische Kommission (TK) ins Leben. Diese bearbeitet aktuelle Planungsprobleme von Bedeutung für das ganze Land. Sie besteht aus Planern, die zum Teil in amtlicher Stellung arbeiten und zum Teil freierberufend sind.

Präsident dieser Technischen Kommission ist Max Werner, Leiter des Regionalplanbüros des Kantons Zürich. Weitere Mitglieder sind Hans Aregger, Planungsexperte, Zürich; Jakob Bernath, Kantonsingenieur, Schaffhausen; Albert Bodmer, Ingenieur, Chef des Regionalplanbüros Bern, Bern; Walter Custer, Architekt, Zürich; Dr. Markus Hottinger, Rechtsanwalt und Architekt, Zürich; Jakob Hunziker, Architekt, Zürich; Max Jeltsch, Kantonsbaumeister, Solothurn; Fritz Lodewig, Architekt, Basel; Rolf Meyer, Orts- und Regionalplaner, Zürich; Eugène d'Oskolski, Architekt, Lausanne; Hermann Guggenbühl, Stadtbaumeister, St. Gallen; Hans Siegwart, Ingenieur, Luzern; Jean Vautier, Chef du bureau d'plan d'extension cantonale, Lausanne; Dr. Willi Wechsler, Vorsteher des Turn- und Sportamtes der Stadt Zürich, Zürich, und Dr. Ernst Winkler, Institut der Landesplanung ETH, Zürich.

Bereits führte diese Technische Kommission eine Arbeitsstudie in Magglingen durch, an der das Arbeitsprogramm für die nächste Zeit festgelegt wurde. Zur Behandlung von besonders

dringenden Aufgaben wurden kleine Ausschüsse gebildet, wovon sich eine um die gesamtschweizerische Planung unseres Hauptstraßennetzes bemühen will. Ein weiterer Ausschuß befaßt sich mit der Frage des Planernachwuchses und der Planerausbildung. Ein dritter versucht abzuklären, wie man auf dem Gebiet der elektrischen Fernübertragung zu einer Gesamtkonzeption gelangen könnte. Ein letzter schließlich prüft, ob und wie sich eine Industriestandortberaterin in die Wege leiten ließe, welche den Bedürfnissen des ganzen Landes Rechnung trägt.

Planung im Kanton Zürich

Der Kanton Zürich zählt 171 Gemeinden. 79 davon befassen sich mit eigentlichen planerischen Arbeiten. 10 Gemeinden besitzen eine eigene Schutzverordnung, während 15 unter eine kantonale Schutzverordnung fallen. 23 Gemeinden verfügen über einen Bebauungsplan. 37 haben eine alte Bauordnung, in 6 Gemeinden wurden diese alten Bauordnungen durch neue abgelöst, und in 15 Gemeinden wurden ganz neue Bauordnungen geschaffen. Ein generelles Kanalisationsprojekt haben sogar 114 Gemeinden. Praktisch kann man sagen, daß in allen Gemeinden, die eine merkliche Industrie besitzen und an den Verkehrsadern oder in ihrer Nähe liegen, Planungen im Gang sind. Diese Gemeinden beherbergen mehr als sieben Achtel der gesamten Bevölkerung des Kantons Zürich.

Das Nachbarschaftszentrum

Berlin wird, wie wir in Nr. 14 von «Bauen/Wohnen/Leben» berichtet haben, im Jahre 1956 eine Bauausstellung beherbergen. Dabei verdient besonders das «Nachbarschaftszentrum» Erwähnung, das von den Architekten Wolf von Möllendorff und Sergius Ruegenberg gebaut wird, weil darin städteplanerische Gesichtspunkte aufs schönste verwirklicht werden. Die Architekten erklärten zu ihrem Plan, daß das Nachbarschaftszentrum eine Begegnung vieler gemeinschaftlicher Bezüge darstelle und daher einer vielgliedrigen, einheitlichen Gestalt bedürfe. Das Rathaus zum Beispiel soll nicht ein Monument sein, sondern es sei seiner Funktion nach eine schützende Wand in der «gemeinschaftlichen Wohnung» dieses Zentrums.

Der Wohnungsbau in Westdeutschland

In Westdeutschland wurden im Jahre 1953 515 000 Wohnungen erstellt, das sind 15 Prozent mehr als im Vorjahr. Daß ein Wohnungsbau in diesem Umfang möglich war, verdankte man der frühzeitigen Aufstellung der Programme des sozialen Wohnungsbau, den großen Wohnbauförderungsmitteln des Bundeshaushaltes sowie der zunehmenden Spartätigkeit, womit der Strom der Kapitalmarkt Mittel für die Lieferung der Baustoffe verursachte keine Schwierigkeiten mehr, und das Bauwetter war besonders günstig. Das Preisniveau im Wohnungsbau hatte

eine leicht sinkende Tendenz. Insgesamt wurden 7,3 Milliarden DM für den Wohnungsbau aufgewendet. Der durch Haushaltgründungen neu entstehende Wohnungsbedarf war um 5 Prozent kleiner als im Vorjahr. Da jedoch für mehr als 300 000 Ostflüchtlinge neuer Wohnraum geschaffen werden mußte, trat die erhoffte verstärkte Abnahme des Wohnungsdefizites noch nicht ein. Dieses gesamte Wohnungsdefizit betrug heute in Westdeutschland noch 3 900 000.

Deutsche Tafelglasneuheiten

Obwohl der Umfang der Bautätigkeit in den letzten Jahren stark gewachsen ist und eine leichte Bauweise große Fenster bevorzugt, ist die Erzeugung an Tafelglas hinter der Kapazität der westdeutschen Hütten nicht unerheblich zurückgeblieben. Der Absatz weist in seiner Abhängigkeit von den Abrufen der Baundustrie starke jahreszeitliche Schwankungen auf, die sich entsprechend auf die Ertragsgestaltung auswirken müßten. Es sind vor allem einige neue Erzeugnisse, die die Absatzmöglichkeiten verbreiterten und teilweise auch günstige Preise herausholten ließen. Ein Mehrscheiben-Isolierglas zum Einsatz bei Wärme-, Kälte- und Schallschutz hat ebenso gute Aufnahme gefunden wie ein Opakglas für Wandfassaden und Möbelbelag oder die Reflexperlen zum Einsatz im Verkehr. Diese technischen Neuerungen dürften die Ursache sein, daß ein Teil der Betriebe günstiger abgeschnitten hat als es die durchschnittliche Entwicklung der Umsetzungsleistung sowie der Kosten und Erlöse annehmen läßt.

Uferschutz am Zürichsee

P. Die Vereinigung zum Schutze des Landschaftsbildes am Zürichsee hielt kürzlich ihre diesjährige Generalversammlung ab. Dabei zeigte sich, daß hinsichtlich der Bebauung der Zürichseeufer ein Malaise herrscht. Es steht fest, daß die Zürichseeufer außerordentlich stark bebaut sind. Man hat berechnet, daß es z. B. auf dem Gebiete des Kantons Zürich noch 2-3 Prozent natürliche Ufer gibt. Ein großer Teil der Ufer ist der Öffentlichkeit überhaupt nicht zugänglich. Die kantonale Regierung beauftragte vor mehr als zehn Jahren das Regionalplanbüro Zürich der Schweizerischen Landesplanungskommission, die Vorgängerin der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, den Uferschutz systematisch zu studieren und Möglichkeiten vorzuschlagen, wie einer weiteren Uferbebauung Einhalt geboten und der Öffentlichkeit weitere Uferstreifen zugänglich gemacht werden könnten. Diese Arbeit wurde seinerzeit publiziert, die darin enthaltenen Vorschläge aber nicht berücksichtigt, so daß die Uferbebauung noch zunahm. Da es sich beim heutigen Ufergebiet zum großen Teil um Auffüllungen handelt, ist der Kanton, der diese Auffüllungen

zum Teil selber vornahm und zudem als Kompensation für Landverlust infolge des Baus der Seestraßen den Privaten zubilligte, laut Wasserbaugesetz zuständig. Um der immer stärkeren Uferbebauung der Zürichseeufer Einhalt zu gebieten, hat er nun im Laufe der letzten 10-15 Jahre nicht allmählich, sondern in Stufen seine Konzessionspraxis verschärft, so daß sie heute einem generellen Bauverbot gleichkommt, es sei denn, daß die Geschwister von Baubewilligungen ein öffentliches Interesse nachweisen können. Dagegen setzen sich nun aber die Uferlandbesitzer zur Wehr. Es wurde bestritten, daß der Kanton überhaupt das Recht habe, seine Konzessionspraxis zu verschärfen. Das Uferland, das nicht bebaut werden könne, verliere an Wert. Es wurde sogar die Gründung einer Organisation von Seeanstößern in Aussicht gestellt. Der Kanton scheint gegenwärtig bei seiner Praxis zu verharren und im übrigen eine abwartende Stellung einzunehmen, da sich nächstens das Zürcher Obergericht und in einem andern Falle das Bundesgericht mit Kursuren von Landbesitzern zu befassen haben werden.

Fischstube Zürichhorn

Die Perle der Landi 1939
Einzigartige Aussicht am See
Stadtbekannt und weltberühmt

Wenn Sie allein oder in Gesellschaft ausgehen, gut essen und trinken, sich freuen, ausruhen, das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden wollen — dann wählen Sie die originelle Fischstube Zürichhorn.

Telefon 241655/324790

C. Hohl-Rast

Apéritif
Mittag- und
Nachessen
Kaffee, Glacé
Spezialitäten
Immer ein
schönes
Erlebnis