

Zeitschrift: Bauen, Wohnen, Leben
Herausgeber: Bauen, Wohnen, Leben
Band: - (1954)
Heft: 16

Artikel: "Weißer Strich" : "Singende Linie" : "Schwarzer Strich"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-651397>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.11.2025

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

«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 eingespielte 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

beigeigt. 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 summendes 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 Markierlinien.

Die Unfälle gingen rapid zurück, und das Verfahren breitete sich über das gesamte Staategebiet 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 Industriestandortberatung 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 Möllerdorff und Sergius Ruegenberg gebaut wird, weil darin stadtplanerische Gesichtspunkte aufs schönste verkörpert 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 Kapitalmarktmittel fließt. 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 beträgt 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 Bauindustrie starke jahreszeitliche Schwankungen auf, die sich entsprechend auf die Ertragsgestaltung auswirken müssen. 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 Umsatzgestaltung sowie der Kosten und Erlöse annehmen läßt.

Verstädterung durch Motorisierung

Wie in vielen andern Ländern, machte auch in den Vereinigten Staaten die Verstädterung in den letzten Jahrzehnten große «Fortschritte». Interne der pazifischen Küste in besonderer Weise sind in den USA die Staadereim Maße Nutznießer dieses Bevölkerungsanstieges geworden. In diesen steigerte sich die Einwohnerzahl zwischen 1940 und 1950 um 40 Prozent gegenüber 14 bis 15 Prozent in den übrigen Staaten der USA. Das absolute und relativ größte Wachstum der Bevölkerung zeigt Kalifornien, das fast 20 Prozent des gesamten Bevölkerungsanstieges der Vereinigten Staaten buchen kann. Die Zentren dieser Bevölkerungsverdichtung sind das große Längstal im Innern von Bakersfield bis Chico, das Gebiet der Bucht von San Francisco, Los Angeles mit seiner Umgebung und San Diego.

Um San Francisco und Los Angeles bildeten sich eigentliche Großstadtbereiche, von denen der erstere 4,4 und der letztere 2,3 Millionen Einwohner zählt, also zusammen 65 Prozent sämtlicher Einwohner von Kalifornien. Diese Entwicklung ist weitgehend den modernen Verkehrsmitteln zuzuschreiben. Das Automobil ist in Kalifornien noch stärker allgemeines Verkehrsmittel als sonst in den USA, kommt doch heute dort auf drei Personen ein solches, im Gegensatz zu vier Personen im übrigen Gebiet der USA. Diese Groß-

städte dehnen sich längst über ihre administrativen Grenzen hinaus. Damit entsteht ein Gebiet, das kontinuierlich in mehr oder weniger städtischer Weise bebaut ist und eine einzige große Wirtschaftsgemeinde darstellt. Diese wird heute als «Metropolitan District» oder «Metropolitan Area» bezeichnet. Ein solcher Distrikt besteht normalerweise aus einem großen zentralen Ort, um den herum sich funktionell, verwaltungsmäßig und oft auch wirtschaftlich weitgehend selbständige Satellitensiedlungen als zentrale Orte zweiten und dritten Ranges gruppieren. Auch der ländliche, nicht in Stadtgemeinden einbezogene Raum wird von der Verstädterung erfaßt.

Am Anfang war die Definition für eine «Metropolitan Area» noch verhältnismäßig einfach, weil es einfach die Großstadtebene mit dem Land innerhalb von 10 Meilen Entfernung von der Stadtgrenze einschloß. Neuerlich wurden nun Bestimmungen ausgearbeitet, die eine genauere Erfassung des städtisch bebauten und städtisch funktionierenden Raumes ermöglichen. So werden alle jene Gebiete zum Distrikt gezählt, die eine Bevölkerungsdichte von nicht unter 150 Einwohnern pro Quadratmeile besitzen; dazu noch Bereiche von geringerer Dichte, soweit sie gänzlich oder fast gänzlich von Bereichen jener Dichte umschlossen sind. P. L. P.

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 Auffüllun-

gen 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.

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

Telefon 241655/324790

C. Hohl-Rast