

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 83 (1965)  
**Heft:** 47

**Artikel:** Polyball 1965  
**Autor:** G.R.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-68316>

#### 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:** 23.02.2026

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

## Polyball 1965

Der Einladung «Sei im Olymp ein gern gesehener Guest» folgten am 13. November rund 6000 Besucher des Polyballs. Manches entfiel im nachfolgenden Bericht dem Schreiber ob der Fülle des Gebotenen. Er bittet um Nachsicht. Die in Anführungszeichen erwähnten Örtlichkeiten entsprechen der Bezeichnung im Programmheft.

### Polymp

*Freude bewegte im Herzen die Scharen beim Anblick der wärmenden Flamme, vergleichbar Olympischer Lohe, beleuchtend die harrende Stätte festlichen Treibens zu Zürich; «Polymp» heut geheissen, wohin sie nun strebten, Terpsichoren zu Ehren und eigener Lust. Eifrig hatten die Hallen mit kundger Hand sie geschnückt, die alltags Bänke dort drücken, Begierig zu hören die geflügelten Worte der Lehrer und die Fragen der Prüfung. Denn also schult sich die Jugend im Tempel der Technik und Künste, der geweiht ist Pallas, Der augenleuchtenden Göttin, kuppelgekrönt auf rundumschauender Warte des Berges.*

*Paarweis halten den Einzug Studenten, geleitend den Besen; doch auch ältere Semester Anhand der nähernden Gattin nahen gemessenen Schrittes den Toren des Tempels. Nach Ansehn und Grösse verschieden, in lichte Gewänder gehülltet und umwunden mit Schmuck, Erfreuen das Auge die irdischen Schönen, so wie die Natur sie schuf und der Schneider. Doch drangvolle Enge wartet nun ihrer in den länglichen Gängen des Poly, bis hilfreich Chariten die Mäntel verwahren und neue Schönheit der «Büchse Pandoras» erblühet. Der «Sehnsucht nach Helena» frönen die Söhne der Musen und technischen Künste, im Arm Die hingebene Dame des Herzens und die Weisen lärmender Geschirre im Ohr.*

*Kühle finden die Gäste in der Halle des brunnengeschnücketen Eingangs «Agora», Wo einst sich trafen die Glieder des Volkes und Ältere heut muntere Reden dort führen. Noch liegt es ferne, den «Schierlingsbecher» zu leeren, wie weiland Sokrates, obwohl das Bier Aus Hürlimanns Fässern und läufige Ländler, gedudelt von Zinsli, den Schweizer wohl locken.*

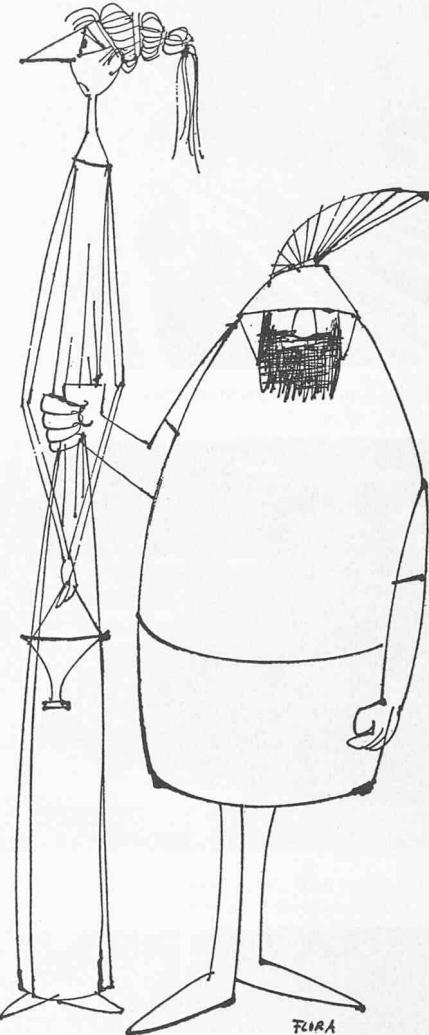
*Doch weh! Wen zieht nicht hinab Ewigweibliches zur «Spelunke am Hafen Piräus»? «Jamais le dimanche», also lautet die Inschrift darüber, doch fehlt uns der Glaube. Es drohen zu bersten die Stände im «Reiche Kairos» unter den Lasten der Schätze und erstrahlt das Schnittige Auto, als Lockpreis gestiftet vom Händler, und gross ist die Menge der Flaschen. Noch hat nicht geschlagen die Stunde des Schicksals den Sterblichen, die harren des Treffers. Doch freut sich der diebische Hermes ob all der Moneten, die zarteste Hände gescheffelt.*

*Weit ist noch der Weg, oh leichtfüssiger Wandrer, durch die Gänge und Hallen im polynischen Tempel der männlichen Jungfrau; doch zagt nicht, es lohnt sich der Lauf noch am Ende. Meidet des «Acherons» Tiefe, die Ihr lenkt Eure Schritte in «Tartaros» Räume zum Swing. In «Elysions» Gefilden der Seel'gen erholt Euch bei Buffet und Bar, um darnach erneut Terpsichoren, verrenkend die Glieder, zu huld'gen bei fansbegeisternden Dorados, Doch bringt auch im «Parthenon» oben Marino die älteren Paare in walzernde Schwünge. Erwähnt sei auch «Troja» mit unheldrohendem Pferde, barweis umgeben von Gästen.*

*«Orakel» mitunter gibts zwar auch am Poly, doch heute funktioniert nur das alte «von Delphi».*

*Glücklich der Grieche, der zur Griechin gefunden; ihn neiden die Götter, süß aber ist auch Der Schlummer, der seelig umfangen den müden Besucher Polymps in den Armen des Morpheus.*

G. R.



DK 628.971.6:625.711.3

## Die Beleuchtung von Autobahnen

Von Werner Flückiger, dipl. Arch. ETH, SIA, Zürich

Wir haben den Verfasser um diesen Beitrag gebeten, nicht weil er als Architekt und Vertreter des S.I.A. der Schweizerischen Beleuchtungskommission angehört, sondern weil er sich dort, neben andern Aufgaben, vor allem als Automobilist mit dem Problem der Strassenbeleuchtung befasst hat.

Red.

Obschon wir in der Schweiz bis heute nur über wenige zusammenhängende Autobahnteilstrecken verfügen, hat wohl jeder Schweizer Automobilist sich schon seine Erfahrungen auf den durchgehenden Autobahnen des Auslandes geholt, wobei wohl meistens die Tagesstunden benutzt werden, um Sicherheit und Schnelligkeit, wie sie diese Anlagen ermöglichen, richtig geniessen zu können. Neben der absoluten Freiheit von Gegenverkehr und der strikten Fernhaltung aller nicht motorisierten und nicht genügend schnell sich fortbewegenden Verkehrsteilnehmer, zeichnen sich diese Pisten vor allem durch die sorgfältig geplanten Sichtverhältnisse aus. Ist doch der Überblick auf die eigene Fahrbahn auf Kilometer hinaus gewährleistet, und die Strassenbauingenieure scheuen sich nicht, durch masstäblich konstruierte Perspektiven die Linienführung der Strasse im voraus zu überprüfen und gegebenenfalls durch das Ausmerzen aller toten Winkel zu verbessern. Dazu kommen die meist vorbildlichen Hinweistafeln für alle Abzweigungen, so dass dem Automobilisten alle Informationen für die Lenkung seines Fahrzeuges rechtzeitig übermittelt werden.

Doch ändern sich diese Verhältnisse schlagartig in den Nachtstunden. Die schlanke Linienführung der Strecke lässt auch den weit entfernt entgegenkommenden Wagen in das eigene Scheinwerferlicht geraten, so dass man gezwungen wird, auf Abblendlicht umzuschalten. Dabei entfällt das Reflexlicht des entgegenkommenden Fahrzeugs auf

der eigenen Fahrbahn, das beim gewohnten Gegenverkehr oft wesentlich zur Information über die Strasse beiträgt, vollständig. Die Fahrzeuge auf der Gegenfahrbahn sind nur als gespenstisch vorüberhuschende Scheinwerferpaare auszumachen. Ihre plötzliche und oft unvermutete Erscheinung ängstigt den Fahrer über Gebühr, obschon er ja weiß, dass sich die kreuzenden Automobile auf der Gegenfahrbahn bewegen. Ebenso beeinträchtigen weit hinten auftauchende, im gleichen Strom schwimmende Fahrzeuge die Sicherheit, wenn sie nicht schon auf weite Distanz – ebenfalls wegen der schlanken Trasseführung – auf Abblendlicht umschalten. Das alles gilt schon bei einem recht dünnen Verkehr mit weit auseinandergezogenen einzelnen Fahrzeugen und daraus bedingten äusserst bescheidenen Verkehrsleistungen der bei Tage so überaus leistungsstarken und sicheren Verkehrswege.

Bei aller Diskussion um den Bau unserer schweizerischen Autobahnen geht es wohl nicht so sehr um den Bau, sondern vor allem um die Leistung dieser mit Millionensummen zu erstellenden Transversalen. Wer aber den Verkehr auf unseren Hauptarterien in den letzten Jahren aufmerksam verfolgt hat, ist um die Frequenz auf unseren zukünftigen Autobahnen nicht besorgt. Im Gegenteil, man kann sich mit Fug und Recht fragen, ob nicht durch den Einbau einer durchgehenden Beleuchtung die Verkehrsleistung in den unstreitig gefährlichen Nachtstunden gesteigert werden soll, um eine Entlastung des jetzt schon nachrechenbaren Verkehrsaufkommens während des Tages herbeizuführen. Es kommt nicht von ungefähr, dass eine der ersten Kritiken an der Autobahn Genf–Lausanne das Fehlen der Beleuchtung bemängelt hat. Berücksichtigt man ferner, dass seit der Eröffnung bis Ende 1964 auf dieser ersten grösseren Autobahnstrecke sich 55 % aller Unfälle während der Nacht ereignet haben, so vermag man die Bedeutung der Autobahnbeleuchtung zu erkennen.