

**Zeitschrift:** Cementbulletin  
**Herausgeber:** Technische Forschung und Beratung für Zement und Beton (TFB AG)  
**Band:** 16-17 (1948-1949)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Moderne Strassensignalisierung  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-153249>

### **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:** 16.03.2025

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

# CEMENTBULLETIN

APRIL 1949

JAHRGANG 17

NUMMER 16

---

## Moderne Strassensignalisierung

Die älteste Strassensignalisierung wird wohl die Wegmarke gewesen sein. Im freien Gelände Steine grösseren Formats oder zu Häufchen aufgeschichtete Steine kleinern Umfangs, wie es nach Jahrtausende langer Überdauerung noch auf den nordafrikanischen Wüstenpisten der Fall ist und besonders grotesk zum Ausdruck kommt in den als *alamas* bezeichneten Wegzeichen der ägyptischen Wüste: durch Beduinen zusammengetragene Steine, darin und darüber unmöglichstes Gerümpel. Von zerbrochenen Zeltstangen und Tuchfetzen bis zu weggeworfenen Benzin-kanistern (Abb. 1).

Eine höhere Stufe repräsentieren bereits die römischen Meilensteine, die (wie der Name sagt) mit der Wegmarkierung die Distanzangabe verbinden (Abb. 2). Zur Zeit des Augustus war fast das ganze römische Strassennetz mit Meilensteinen versehen (1 Milie = 1481 m): runde Steinsäulen verschiedener Höhe mit ca. 60 cm Durchmesser. Den Ausgangspunkt bildete der Zentralmeilenstein auf dem Forum Romanum, das *milliarium aureum*, dessen Ausgestaltung wir nicht kennen, dessen Name aber auf die Verwendung goldener Lettern schliessen lässt. Jedenfalls hat sich der Stein gegenüber dem Metall als dauerhafter gezeigt und die Voraussetzung in der Horazischen Ode Lügen gestraft, worin mit *aere perennius* (dauernder als Erz) das Erz als der dauerhafteste aller Stoffe präsumiert wird.



Abb. 1 Die primitivste Strassensignalisierung ist die blosse Wegmarke (alama in der ägyptischen Wüste)

Bis ins 18. Jahrhundert hinein war die Wegweisung an wichtigen Verkehrsstrassen steinern. «So und so viel Stunden von Bern» lesen wir noch da und dort auf den grössten jemals in der Schweiz gestellten Wegweisern der «Gnädigen Herren». Das 19. Jahrhundert brachte die hoch angebrachten Metallschilder mit winzigen Buch-

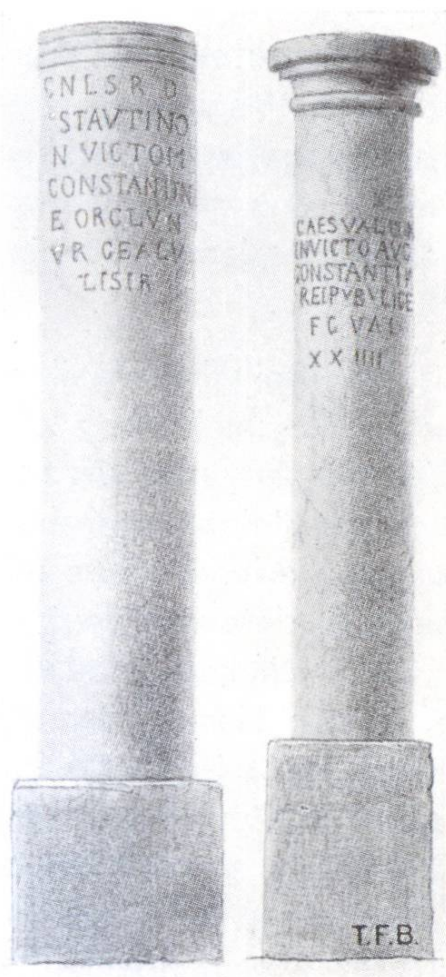


Abb. 2 Die römischen Meilensteine (beide vom Grosse St. Bernhard) als Verbindung von Wegmarke und Distanzangabe





Abb. 3 Der erste französische Betonwegweiser wurde gleich nach dem ersten Weltkrieg aufgestellt

staben und Zahlen zu Ehren; mochte sich der Fussgänger oder Pferdelerker Zeit lassen, die Legende zu entziffern. Zu den Wegweisern gesellten sich im Zeitalter des Automobils die Reklame tafeln so aufdringlich häufig, dass der Kampf gegen die «Blechpest» aufgenommen werden musste, ein Ausdruck, der sich nicht gegen das Material als solches richtete, sondern gegen die Verschandelung, die sich des damals üblichen Materials bediente.

Heute ist man vielerorts dazu übergegangen, die emaillierten Metall tafeln und die Metallständer durch wetterbeständige Stoffe zu ersetzen und damit zum **petrographischen Material** zurückzu-



Abb. 4 Der erste Vorwegweiser der Welt, 1930 von Michelin geschaffen, bereits ganz aus Beton



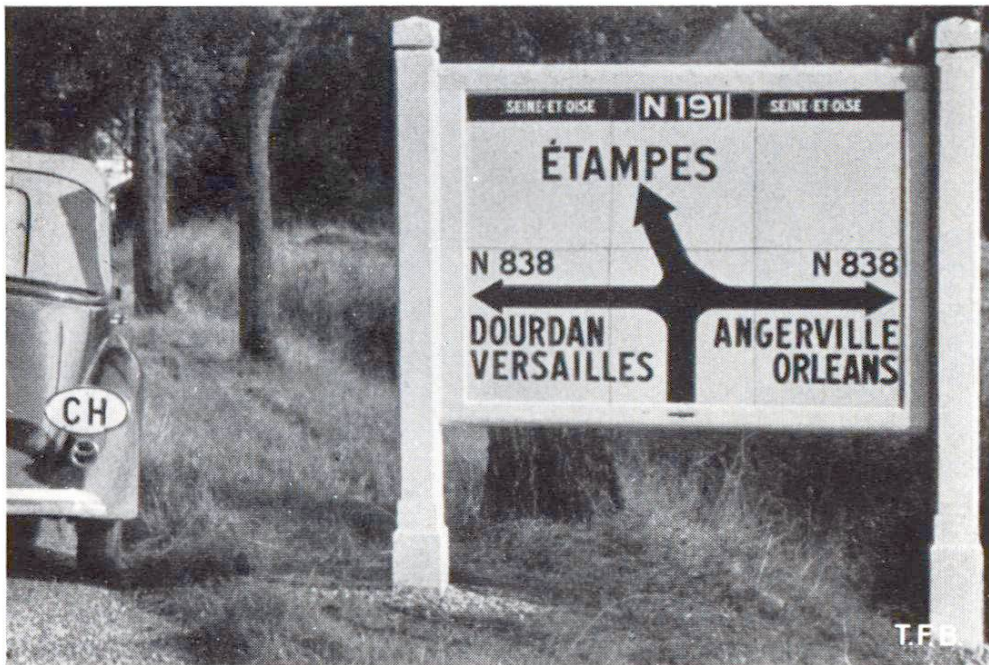


Abb. 5 Kombination Lava-Beton zuerst in Frankreich

kehren, das im Cement seine verwendungsfähigste Form erhielt und die mineralogischen Hilfsstoffe, die Armierung, so verkleidet, dass zerstörende Rostwirkung nicht auftreten kann. Wenn in den letzten anderthalb Jahrzehnten zur Erhöhung der Dauerhaftigkeit ein weiterer Stoff herangezogen wurde, nämlich die emaillierte Lavaplatte für die Beschriftung, so gehört auch dieser erstarrte Gesteinsschmelzfluss ins Gebiet der Petrographie.

Das Bestreben, die Strassensignalisation «praktisch unverletzlich» zu machen, bleibt das unvergängliche Verdienst der französischen Reifenfabrik Michelin, genauer des *Service de Tourisme Michelin*



Abb. 6 Der erste Lava-Beton-Vorwegweiser in der Schweiz



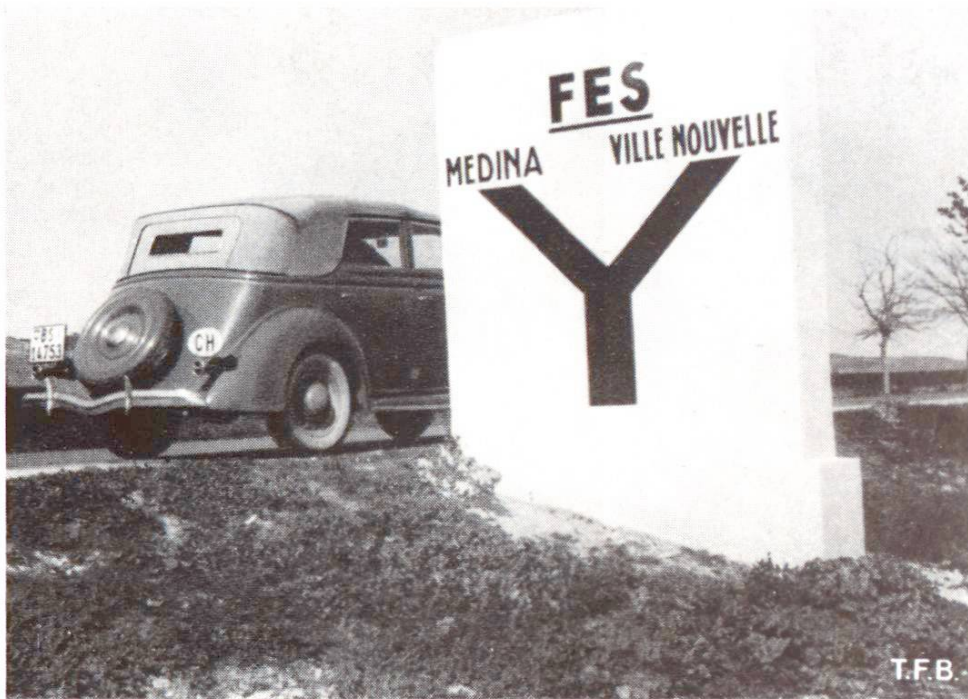


Abb. 7 Die marokkanischen Strassensignale, alle aus Beton, haben riesige Ausmasse

unter Direktor Thirot. Einen der ersten Cementwegweiser zeigt Abb. 3, kurz nach dem ersten Weltkrieg aufgestellt am höchsten Punkt der Route des Crêtes in den Vogesen, eine Form, die als *borne type Michelin* in die staatliche *Instruction Générale sur la Signalisation Routière* von 1946 übergegangen ist. Wer die *Instruction* auch nur durchblättert, muss erkennen, dass das heutige System in Frankreich fast restlos auf der Michelin-Grundlage beruht. Ortstafeln, Richtungstafeln, Warnungstafeln usw., vor allem die Vorwegweiser, die schlechtweg eine Erfindung von Michelin

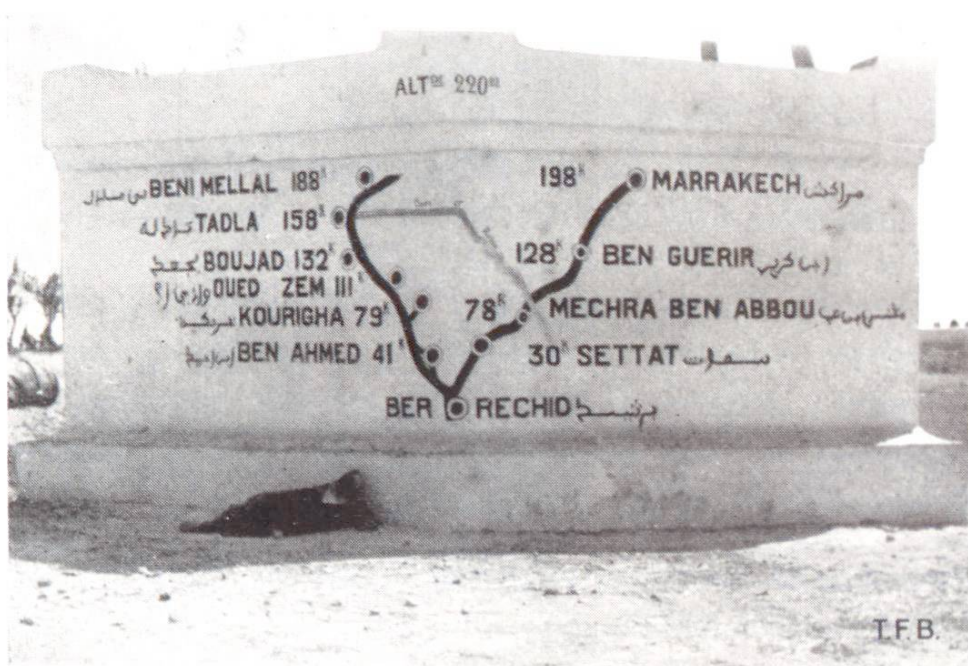


Abb. 8 Marokkanischer Betonvorwegweiser, 2 1/2 m hoch, mit schematisch-kartographischer Darstellung des Strassenverlaufs. Im Schatten liegend ein schlafender Marokkaner



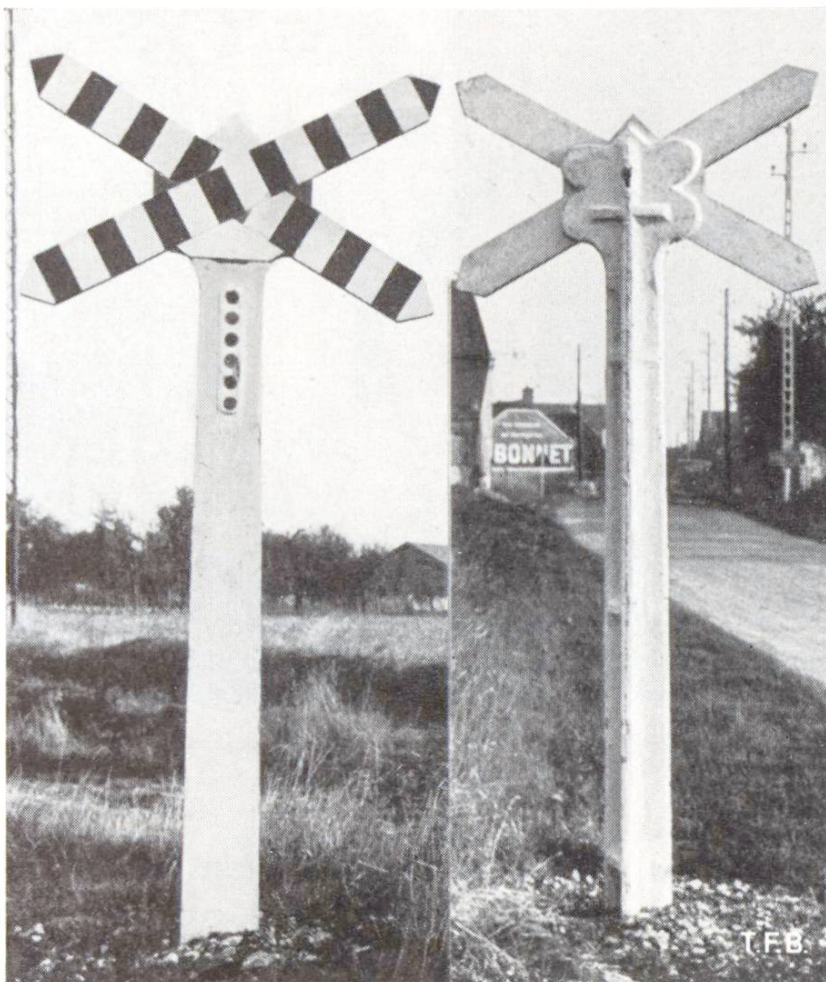


Abb. 9 Auch zu solchen Strassensignalen (Andreaskreuz vor Bahnübergängen) wird armierter Beton verwendet. Links Vorderansicht, rechts Rückansicht

sind. Den ersten aller Vorwegweiser, etwas heute nicht mehr Wegzudenkendes, hat Michelin im Juli 1930 bei Morteau in der Nähe der Schweizergrenze aufgestellt. Während auch hier ausschliesslich armierter Beton das Material bildete, ist Michelin vor 15 Jahren dazu übergegangen, für die Beschriftung in Beton eingegossene Lavaplatten zu verwenden (Abb. 5). Seit 1937 ist der A.C.S. wiederholt im Bundeshaus vorstellig geworden, um der Kombination Lava-Beton bei uns Eingang zu verschaffen. Man schrieb aber 1948, als der erste Lava-Beton-Vorwegweiser in der Schweiz aufgestellt wurde (Abb. 6), von der Signal A.G., nachdem Michelin für die von ihm aus der Auvergne gelieferten Lavaplatten die Emaillierungslizenz an die Emaillerie Corgément abgegeben hatte. Neuerdings wird eine Erhöhung der Wirksamkeit bei Nacht dadurch erzielt, dass man zur Reflektierung entweder Scotchlite aufklebt oder dass man kleine Glasperlen bei hohen Temperaturen auf die Lavaplatten aufspritzt.

Unter französischem Einfluss sind auch die Strassensignale in Marokko ausgestaltet worden, und zwar haben diese dort ein grösseres Ausmass erhalten als sonst irgendwo in der Welt (Abb. 7 und 8), 2 bis 2 $\frac{1}{2}$  m hoch, zum Teil mit bildhaft-schematischer Darstellung des Strassenverlaufs. Es gibt keine Art von Strassen-





Abb. 10 Beton-Kilometerstein an der ägyptisch-libyschen Grenze, mit der tunesischen Grenze durch die 1822 km lange Littoranea Libica verbunden

signalen, die sich nicht in Beton ausführen liesse. Nennen wir als Beispiel nur noch (Abb. 9) das Andreaskreuz bei Bahnübergängen. Wenn die Italiener die 1822 km lange Littoranea Libica zwischen Tunesien und Aegypten mit Kilometersteinen wie auf Abb. 10

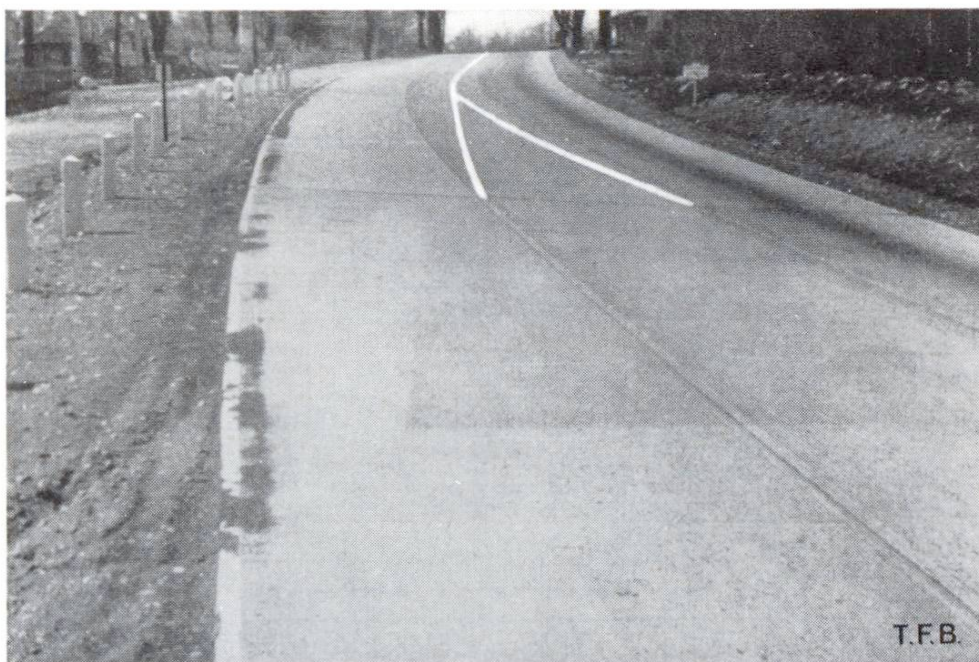


Abb. 11 Die Dilatations-Längsfugen im Beton als Leitlinie. Wo sich die weisse Bemalung zu einem einzigen Strich vereinigt, bildet diese Linie eine als Tabu geltende Sicherheitslinie und verbietet das Vorfahren auf dem mittleren Fahrstreifen so lange, bis sich die weisse Linie wieder spaltet (USA)



8 signalisierten, so haben sie damit nur die altrömische Tradition fortgesetzt.

In neuester Zeit mehrt sich die sogenannte **horizontale Signalisierung**. Was in andern Ländern bereits durchgeführt ist, wird auch bei uns kommen, vor allem die Abscheidung in Fahrspuren, bei Schwarzbelägen z. B. durch die Aufmalung eines weissen Striches in der Längsrichtung als Sicherheitslinie, die in keinem Fall überfahren werden darf, während die unterbrochene weisse Linie nur eine Leitlinie ist und, wenn nötig, überfahren werden darf. Bei der Betonstrasse dienen die **Längsfugen natürlicherweise als Leitlinien**. Soll auf einer dreispurigen Betonstrasse in USA. (Abb. 11) der Mittelstreifen nicht zum Vorfahren benützt werden, so teilt der weisse Strich die Fahrbahn in nur zwei Spuren. Erst wenn die weisse Sicherheitslinie sich wieder gabelt, wird auch der Mittelstreifen zum Vorfahren wieder freigegeben. G.

