

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 70 (1952)  
**Heft:** 26

**Artikel:** Periodische Fahrzeugprüfungen  
**Autor:** Troesch, M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-59632>

#### **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:** 16.01.2026

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

Der Charakter eines Projektes wird weitgehend durch das Gewicht bestimmt, welches den einzelnen Problemen zugemessen wird und durch die Reihenfolge der Stichworte dargestellt werden kann. Da bei fünf Stichworten hundertzwanzig Kombinationen möglich sind, so ist es offenbar weitgehend vom Zufall abhängig, ob ein Projektverfasser von vornherein die Reihenfolge wählt, die das Preisgericht für massgebend hält. Der Charakter eines Hasardspiels wird noch dadurch verstärkt, dass die Summe der Aufwendungen der Wettbewerbsteilnehmer ein Vielfaches, hier schätzungsweise das Siebenfache der Preissumme beträgt.

Es ist deshalb nicht ohne Interesse, neben den erstprämierten Entwürfen auch einige Entwürfe zu betrachten, welche von anderen Voraussetzungen ausgegangen sind. Wenn nämlich der Schutz der gedeckten Plätze gegen Sonne und schlechtes Wetter sowie gute Sicht in den Vordergrund gestellt werden, so ergeben sich grössere Westtribünen mit wenigen, schlanken Stützen oder stützenfreier Konstruktion. Die topographische Lage dürfte auch einen solchen grossen Baukörper erlauben.

Die Abbildungen geben die Querschnitte durch die Westtribüne der ersten drei prämierten und von sechs anderen Projekten. Ingenieurtechnisch gesehen sind in erster Linie die weitauskragenden Dachkonstruktionen interessant. Als Konstruktionen mit Stützen wurden Betonschalen und leichte Stahlkonstruktionen vorgeschlagen, stützenlose Konstruktionen wurden als Eisenbetonbinder, Stahlfachwerk und als Eisenbetonträger mit Stahlzugband projektiert. R. A. Naef

## Periodische Fahrzeugprüfungen

DK 629.113.0014

Von Dipl. Ing. M. TROESCH, Privatdozent an der ETH Zürich

Vortrag aus dem Kurs für Strassenverkehrstechnik an der ETH (siehe Nr. 22, S. 313)

In der Schweiz ist man in Behörden- und Fachkreisen über die Notwendigkeit regelmässiger, obligatorischer Fahrzeugprüfungen noch geteilter Meinung. Dieses ist wohl vor allem auf unsere Unfallstatistik zurückzuführen. Sie gibt an, dass rund 5 % der Todesfälle des Strassenverkehrs durch mangelhaften Fahrzeugzustand verursacht werden. In den USA ergab die Statistik in den letzten Jahren Werte von 11 bis 13 %. Woher dieser Unterschied? Er liegt in folgenden Hauptpunkten: Zusammensetzung des Fahrzeugparkes, Fahrzeugbeanspruchung, Unterhalt, Unfallstatistik.

Zusammensetzung des Fahrzeugparkes. Es dürfte genügend bekannt sein, dass in Amerika sozusagen keine Kleinwagen und keine mittelgrossen Wagen verkehren. Dies betrifft sowohl Personenwagen als auch die Lieferwagen und Lastwagen. Die Praxis hat anderseits bei uns gezeigt, dass die Kleinwagen ganz allgemein weniger robust sind. Sie benötigen häufiger Nachstellenarbeiten als die Amerikanerwagen. Das Anfahren eines Vorderrades an den Randstein kann schon ein Kleinwagen-Lenkgestänge verbiegen. Im allgemeinen sind auch die elektrischen Anlagen der Kleinwagen weniger zuverlässig. Die Zusammensetzung unseres Fahrzeugparkes bedingt somit von sich aus schon vermehrten Anfall von Mängeln, die die Fahrsicherheit beeinträchtigen.

Fahrzeugbeanspruchung ist in Amerika infolge des viel gestreckteren Strassennetzes — weniger Kurven mit grösseren Radien —, infolge des auffallend gleichmässigen Verkehrsflusses und durch die grossen Distanzen zwischen den Ortschaften wesentlich geringer als bei uns. Demzufolge werden die Organe der Bremsen, Lenkung und Radaufhängung weniger beansprucht als bei uns.

Der Unterhalt des Fahrzeugparkes dürfte für die beiden Länder als gleichwertig angenommen werden können.

Die Statistik ist wenigstens in unserem Lande bezüglich Ermittlung der Unfallursachen nicht unbedingt zuverlässig. Zwei Hauptgründe sind dafür verantwortlich: Der erste ist die richtige Ermittlung der Ursache durch den diensttuenden Polizisten. Es ist begreiflich, dass bei einem Verkehrsunfall der Polizist oder der Erkennungsdienst vor allem andere Aufgaben zu erledigen haben, als der Unfallursache nachzuforschen. Die genaue Ermittlung ist auch gar nicht so leicht. Darüber streiten dann später die Experten und die Gerichte. Im Polizeirapport liest man jedoch in Zweifelsfällen meist: «Uebersetzte Geschwindigkeit», und diese Meldung geht weiter in die Statistik. Der zweite Grund der



Bild 1. Die Prüfstation in Washington D. C.

Unzuverlässigkeit dieser Statistik besteht darin, dass Verkehrsunfälle selten aus einer einzigen Ursache entstehen. Es ist meist Verkettung zweier oder mehrerer Umstände, die den Unfall verursacht. Dieses mögen folgende Beispiele illustrieren:

1. Bei einem plötzlich auftretenden Hindernis muss der Fahrer scharf bremsen, um rechtzeitig anhalten zu können. Die Bremse zieht jedoch den Wagen schief, er gerät von der Strasse und stößt mit einem völlig unbeteiligten Objekt zusammen. Bei geringerer Fahrgeschwindigkeit oder besseren Bremsen wäre nichts passiert.

2. Ein plötzlich auftretendes Hindernis lässt unserem Fahrer noch genügend Platz, dass er glaubt, rechts an ihm vorbeifahren zu können, ohne die Geschwindigkeit zu vermindern. Der Fahrer reisst seinen Wagen um das Hindernis herum, aber eine kleine Unebenheit der Strasse bringt seine Vorderräder wegen Lenkungsspiel aus der gewollten Richtung. Der Fahrer kann sein Fahrzeug nicht mehr beherrschen und fährt in irgend ein Hindernis. Geringere Geschwindigkeit oder einwandfreie Lenkung hätten den Unfall verhütet.

3. Bei regnerischer Nachtfahrt glaubt unser Fahrer, an einem plötzlich auftauchenden Hindernis ebenfalls rechts vorbeifahren zu können. Er gerät dabei an den rechten Strassendrand, weil sein rechter Scheinwerfer nicht mehr brennt. Geringere Geschwindigkeit oder einwandfreie Beleuchtung hätten den Unfall verhütet.

Die Hauptfehler der Fahrzeuge, die zu Unfällen führen können, sind nachgewiesenermassen mangelhafte Bremsen, Beleuchtung, Lenkung. Aber auch Kleinigkeiten können Unfälle verursachen: Das Versagen eines Stoplichtes, eines Blinkers oder Schlusslichtes. Aus diesen Beispielen ganz einfacher Verkettung von Umständen kann ersehen werden, dass unsere Unfallstatistik bezüglich mangelhaftem Fahrzeugzustand bestimmt einen viel zu niedrigen Wert angibt. Auch der Vergleich unserer Verhältnisse mit denjenigen Amerikas zeigt, dass unser Prozentsatz mindestens so hoch sein dürfte wie der amerikanische.

Unfallverhütung muss bekanntlich alle noch so kleinen Möglichkeiten wahrnehmen, um eine Verminderung der Unfallzahlen zu erzielen.

Hier handelt es sich jedoch um Grössenordnungen von Unfallzahlen, die nicht mehr vernachlässigt werden dürfen. Dies um so mehr, als bekanntlich die Automobilisten in den seltensten Fällen wissen, in welch mangelhaftem Zustand sich ihr Fahrzeug befindet. Die Erscheinung des langsam zunehmenden Bremsspiels und Lenkungsspiels ist bekannt. Die wenigsten Fahrer, die immer mit dem selben Wagen fahren, bemerken dies. Es muss immer wieder festgestellt werden, dass sogar Berufschaffeure derartige langsam zunehmende Fehler nicht bemerken. Bei einem plötzlich auftretenden Hindernis reicht dann die Bremswirkung nicht mehr aus und die Lenkpräzision ist ganz ungenügend.

### Durchführung von Prüfungen

Nach den neuesten Meldungen der International Road Federation werden in Belgien alle Fahrzeuge des gewerbsmässigen Personen- und Sachentransportes durch den Staat

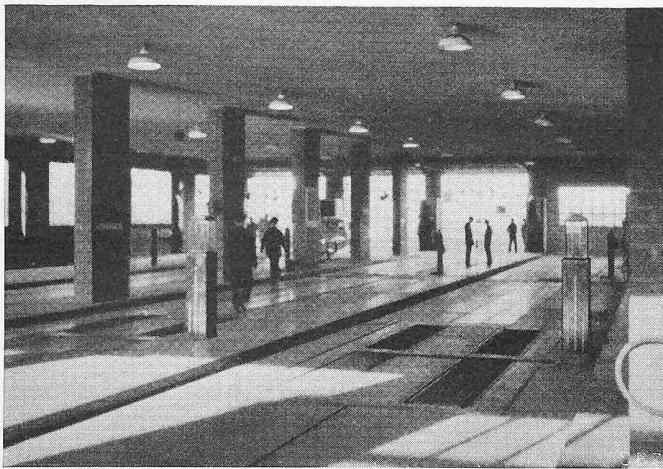


Bild 2. Das Innere der Prüfstation.

regelmässig und sehr gründlich geprüft; Autobusse alle drei Monate und Lastwagen alle sechs Monate. Es ist vorgesehen, auch die übrigen Motorfahrzeuge regelmässigen Prüfungen zu unterziehen. In der Tschechoslowakei hat der Automobilclub verschiedene Prüfstationen errichtet. — In Dänemark ist man daran, regelmässige Prüfungen zu organisieren. — In Schweden hat man sich bei der Polizei vor allem auf fliegende Kontrollen eingestellt und damit eine erschreckende Zahl mangelhafter Fahrzeuge ermittelt.

In der Schweiz führen ACS und TCS seit Jahren Gratis-Scheinwerferprüfungen für ihre Mitglieder durch. Trotzdem bei solchen Prüfungen erfahrungsgemäss vor allem die sorgfältigeren Fahrer antreten, liegt der Prozentsatz der jeweils bemängelten Fahrzeuge in der Gröszenordnung von 50 bis 60. Auch die Bremsprüfungen, wie sie vom ACS in Zürich für alle Automobilisten gratis durchgeführt werden, haben ergeben, dass vor allem die Gleichmässigkeit der Wirkung aller vier Bremsen zu wünschen übrig lässt. Fahrzeuge mit solchen Bremsen werden bei scharfem Bremsen ins Schleudern geraten.

Seit zwei Jahren betreibt der TCS motorisierte Prüfstationen, die nach Bedarf eingesetzt werden können. Diese sind imstande, nicht nur Bremsen, Beleuchtung, Lenkungsspiel und Vorspur zu kontrollieren, sondern auch die Genauigkeit der Geschwindigkeitsmesser. Im weiteren besorgen die Mechaniker der Prüfstation an Ort und Stelle kleine Einstellarbeiten.

In den Kantonen Thurgau und Solothurn (hier alle drei Jahre) werden seit einiger Zeit periodische Fahrzeugprüfungen durchgeführt. Schon nach kurzer Zeit hat sich deren Zweckmässigkeit erwiesen.

#### Das amerikanische Prüfverfahren

In Amerika werden heute in 25 Staaten und in Washington D. C. periodische Fahrzeugprüfungen ein- bis zweimal im Jahr obligatorisch durchgeführt. Die Prüfstation von Washington besitzt vier nebeneinander verlaufende Prüfspuren, sog. «safety lanes». Jede ist imstande, pro Jahr 50 000 Prüfungen durchzuführen. Die vier Spuren verlaufen ohne Trennwände nebeneinander; sie besitzen zur Ein- und Ausfahrt grosse Kipptore (Bilder 1 und 2). Auf jeder Spur sind folgende Einrichtungen vorhanden: 1. Ein Scheinwerferprüfapparat (Bild 3), 2. ein Kontrollapparat für die Vorspur, 3. ein hydraulischer Wagenheber zum Anheben des Vorderteiles, 4. ein Bremsprüfapparat zur gleichzeitigen Messung der vier Radbremsen. Die Vorrichtungen 2 und 3 sind an der gleichen Stelle eingebaut. Eine Spur ist mit schweren Vorrichtungen für Lastwagen versehen. Die ganze Anlage ist so rationalisiert, dass die vollständige Prüfung eines Wagens, die insgesamt 39 Positionen umfasst, innerhalb drei Minuten erledigt wird.

Die Vorspur (Einstellung der Vorderräder) wird beim Ueberfahren an einer Säule angezeigt. Gleich nach dieser Stelle hält das Fahrzeug, mit den Vorderrädern in einer Rinne, und wird hydraulisch angehoben. Zwei Beamte untersuchen sofort das Spiel in der Lenkung, im Lenkgestänge und in der Vorderradaufhängung. Darauf wird der Wagen mit kleinem Anlauf auf die Bremsprüfungsanlage gefahren. Diese



Bild 3. Scheinwerferprüfung.

zeigt an vier Flüssigkeitssäulen die Wirkksamkeit der vier einzelnen Bremsen an.

Die Prüfmannschaft besteht ausschliesslich aus Polizisten, die mindestens fünf Jahre Automobilmechanikerpraxis aufweisen müssen. Jede Prüfspur ist mit sechs Mann in Polizeiuniform besetzt. Sie haben folgende Aufgaben:

1. Stelle: Papiere ausfüllen, 2. Stelle: Allgemeine Kontrolle, 3. Stelle: Scheinwerferkontrolle, 4. Stelle: Lenkungs-Kontrolle,

5. Stelle: Bremsprüfung, 6. Stelle: Schluss-Kontrolle, Ausweis. Die gesamte Prüfung ist nun nicht so einfach, wie es aus der Aufzählung der Prüfapparate erscheinen könnte, im Gegenteil: Es werden während der Durchfahrt auf der safety lane an jedem Fahrzeug 39 Positionen geprüft. Jedem Inspektor ist sein Pensum genau vorgeschrieben. Sie vertauschen jedoch periodisch ihre Posten, um nicht einseitig zu werden.

Mit jedem Wagen läuft eine vorgedruckte Doppelkarte, auf welcher zu jeder beanstandeten Position ein Loch coupiert wird. Der Inspektor bei der Schlusskontrolle überprüft nach einem Schlüssel den Zustand des Fahrzeugs und locht entweder bei «OK» oder bei «rejected» (zurückgewiesen). Im ersten Falle klebt er an die Windschutzscheibe ein grünes Transparent, in welches das Datum der Prüfung gelocht ist. Ist das Fahrzeug als ungenügend befunden worden, so wird ein rotes Transparent den Verkehrspolizisten anzeigen, dass der Wagen nicht fahrsicher sei. Er kann jederzeit angehalten werden und er muss innerhalb der ins Transparent gelochten Frist nochmals vorgeführt werden, natürlich nach dem Beheben der Mängel. Dem Fahrzeughalter wird das Doppel der Kontrollkarte mit den Lochungen mitgegeben. An Hand dieser Karte kann er bei irgendeiner Reparaturwerkstatt die Mängel beheben lassen. Der Reparateur muss die Karte unterzeichnen als Garantie dafür, dass die Arbeit richtig ausgeführt wurde. Damit hat die Behörde die Möglichkeit, die Zuverlässigkeit der Werkstätten zu überwachen.

Die Auswertung der Prüfungen geschieht durch die Karten in Statistikmaschinen. Wie die gesamte Prüfung, so ist auch hier die Weiterverarbeitung rationalisiert. Die Auswertung der Statistik ergibt, dass rd. 60 % der geprüften Fahrzeuge als ungenügend befunden werden. Bei rd. 9 % musste mehr als eine Nachprüfung vorgenommen werden. Die Beanstandungen verteilen sich im Mittel der letzten Jahre prozentual wie folgt: Scheinwerfer 15, Schlusslicht 10, Bremswirkung 7,5, Bremsausgleich 6,5, Scheiben, Sicht 5, Lenkung 5, Handbremse 3, Scheibenwischer 3 usw.

In Washington, wie in den meisten übrigen Prüfstellen, wird pro Prüfung \$ 1.00 verlangt. In anderen Staaten wird für einwandfreie Wagen keine Gebühr verlangt, dagegen pro Rückweisung \$ 4.00. Dieses dürfte die Wagenhalter zu besserer Instandhaltung ihrer Fahrzeuge anspornen. Ueberhaupt wird durch die psychologische Wirkung dieser Prüfungen und der Transparente an der Windschutzscheibe viel zur allgemeinen Besserung des Fahrzeugzustandes beigetragen.

#### Durchführung periodischer Fahrzeugprüfungen in der Schweiz

Die schweizerische Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr hat diese Prüfungen als zweiten Programmpunkt ihrer Aktionen aufgenommen und ein detailliertes Programm für solche Prüfungen genehmigt; es wurde von den Experten aus Behörden und Verkehrskreisen aufgestellt. Das Prüfungsprogramm für die stationären Prüfanlagen beruht weitgehend auf den amerikanischen Erfahrungen. Diese Art der Prüfung ist bestimmt die Rationellste und sie verlangt vom Fahrzeugbesitzer den geringsten Zeitaufwand. Sie bedingt allerdings

ziemlich teure Anlagen, die nur bei grösseren Einzugsgebieten amortisiert werden können.

Die zweite Möglichkeit besteht im Einsatz von fahrbaren Prüfanlagen, wie sie der TCS in verdankenswerter Weise entwickelt hat. Solche Anlagen könnten in kleineren Kantonen vorübergehend verwendet werden. Die Prüfungen sollten alle zwei Jahre, besser aber jährlich stattfinden. Die Konferenz prüft auch die Fragen der Kontrolle der Motorräder und der Lastwagen.

Als Prüfungsgebühr für Personenwagen ist vorläufig ein Betrag von 5 Fr. pro Fahrzeug vorgesehen. Wenn die Clubs es verstehen, ihre Mitglieder über die Nützlichkeit dieser periodischen Prüfungen aufzuklären, werden diese bereitwillig dazu fahren. Viele werden die Anlage sogar dazu benutzen, ihre Fahrzeuge zwischen den obligatorischen Prüfungen freiwillig untersuchen zu lassen. Die Schweizerische Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr ist von der unfallverhütenden Wirkung dieser periodischen Prüfungen absolut überzeugt. Sie wird deshalb in nächster Zeit an alle Behörden und interessierten Kreise gelangen, diesen das in alle Details ausgearbeitete Programm für solche Prüfungen zustellen und sie erteilen, deren Durchführung baldmöglichst einzuführen.

## MITTEILUNGEN

**Kraftwerke Zervreila AG.** Am 17. Mai 1952 wurde in Chur das neue Kraftwerkunternehmen, Kraftwerke Zervreila AG., mit Sitz in Vals gegründet. Das Aktienkapital von vorläufig 50 Mio Fr. wurde zu 40 % von den Kraftwerken Sernf-Niederenzbach AG., Schwanden, und zu je 30 % von Motor-Columbus AG. für elektrische Unternehmungen, Baden und den Nordostschweizerischen Kraftwerken AG., Baden, gezeichnet. Die Gesellschaft wählte zu ihrem Präsidenten den Stadtpräsidenten von St. Gallen, Dr. E. Anderegg, zum Vizepräsidenten den stellvertretenden Direktor der Motor-Columbus AG., Ing. William Cottier, Baden, als weiteres zeichnungsberechtigtes Mitglied Ing. H. Hürzeler, Vizedirektor der NOK, und zum Direktor Arch. E. Schenker, St. Gallen. Die Gesellschaft bezweckt die Ausnutzung der Wasserkräfte des Valser- und des Safientales sowie der angrenzenden Gebiete. Die Kraftwerke Sernf-Niederenzbach AG. bringen das seit drei Jahren im Betrieb stehende Kraftwerk Rabiusa-Realta sowie die in ihrem Besitz befindlichen Konzessionen in die neue Gesellschaft ein. Das den Konzessionen zu Grunde liegende Projekt der Ingenieure F. O. Kälin in Meilen und C. Hew in Chur sieht die Erstellung eines 70 bis 100 Mio m<sup>3</sup> Wasser fassenden Staubeckens auf Zervreila und die Ableitung dieses Wassers durch das Safiental bis Rothenbrunnen im Domleschg vor. Die jährliche Energieerzeugung wird über 500 Mio kWh betragen, davon über 60 % Winterenergie. Der Ueberleitungsstollen vom Valserthal zum Safiental befindet sich im Bau. Das Bauprogramm sieht die Fertigstellung der grossen Stauanlage im Jahre 1958 vor. Schon im Winter 1954/55 wird die Energieproduktion aus dem nach Rothenbrunnen übergeleiteten Wasser des Valserheins aufgenommen. Die Projektierung und Bauleitung liegt in den Händen der Ingenieurgemeinschaft Motor-Columbus AG. in Baden und Ingenieur Kälin in Meilen. Die Geschäftsleitung befindet sich in St. Gallen.

**Société des Ingénieurs Civils de France.** Dieser Verband, der Ingenieure aller Sparten und nicht etwa nur Bauingenieure umfasst, hat in der dritten Juniwoche eine Studienreise durch die Schweiz veranstaltet, an welcher etwa 90 Herren und 25 Damen teilnahmen. Ihr Weg führte sie über Zürich, Winterthur, Baden und Luzern ins Oberhasli und zu den Walliser Kraftwerkbauteilen. Anlässlich eines Nachtessens im Zunfthaus zur Zimmerleuten in Zürich begrüssten Rektor Favre ETH und Präsident Choisy S. I. A. die Gäste mit Ansprachen, die durch Inhalt und Form gleicherweise glänzten und manch Wissenswertes über die Beziehungen schweizerischer Ingenieure zur Gastgesellschaft in Vergangenheit und Gegenwart vermittelten. Aus den Antworten von Präsident Darrieus ICF und Prof. Laisné von der Ecole Centrale des Arts et Manufactures halten wir fest, dass die französischen Kollegen es als besondern Vorteil — welcher der französischen Berufsorganisation abgeht — betrachten, im S. I. A. Architekten und Ingenieure vereinigt zu finden.

**Sommerkurs «The Great Houses of England» in Attingham Park.** Der «National Trust for places of Historic Interest or Natural Beauty» ist eine englische Organisation, die Heimat- und Naturschutz-Aufgaben erfüllt. Sie veranstaltet diesen Kurs in Attingham Park (einem Schloss aus dem 18. Jahrhundert, in welchem seit einigen Jahren Volksbildungskurse durchgeführt werden) unter Leitung von G. Trevelyan und Helen Lowenthal; als Dozenten wirken: A. Blunt, G. Webb, J. Summerson, D. Brogan und R. Wittkower. Dauer: 10. bis 23. Juli; Kosten 20 guineas einschl. einer Exkursion ins Derbyshire. Eine Exkursion ins Londoner Gebiet, vom 23. bis 31. Juli, ist vorgesehen. Anmeldung umgehend an The Warden, Attingham Park, Shrewsbury, Engl.

**Der Schweiz. Autostrassen-Verein** hält seine Mitgliederversammlung anlässlich seines 25jährigen Bestehens am 4. Juli in Basel ab. Anschliessend an die um 10.15 h im Grossratssaal beginnende Sitzung berichtet Ing. B. Hefti (Fryburg) über die nördliche Umfahrungsstrasse von Fryburg. Eine Rheinfahrt führt die Gesellschaft in den Birsfelder Hafen, worauf im Restaurant Waldhaus in der Hard das Mittagessen eingenommen wird.

## LITERATUR

Neuerscheinungen:

**Versuch einer soziologischen Typologie des Stadtplanes.** Von A. N. Kriesis. 18 S. mit 23 Abb. Uppsala 1951, Lmqvist & Wiksell's Boktryckeri AB.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch. Ing. A. OSTERTAG  
Dipl. Arch. H. MARTI

Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telefon (051) 23 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. SCHWEIZ. INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREIN — Mitteilungen des Sekretariates

Studienreise nach Dänemark und Schweden

Das Central-Comité hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, die vorgesehene Studienreise, deren Programm inzwischen vom Sekretariat aufgestellt worden ist, im ersten Halbjahr 1953 durchzuführen. Das Programm wird den Mitgliedern anfangs 1953 mitgeteilt.

### UIA INTERNATIONALE ARCHITEKTEN-UNION SEKTION SCHWEIZ

Vom 19. bis 25. Oktober 1952 findet in Mexiko, in der neu erbauten Universitäts-Stadt, der 8. panamerikanische Architektenkongress statt. Die Kongressarbeiten betreffen die Rolle der Architektur im Rahmen der sozialen Probleme Amerikas.

Die Veranstalter des Kongresses laden alle schweizerischen Architekten zur Teilnahme ein, und die schweizerische Sektion der UIA würde sich glücklich schätzen, der Einladung zu entsprechen. Sie bittet daher alle Architekten, die eine Reise nach Mexiko ins Auge fassen, sich an den Unterzeichneten zu wenden.

Der Sekretär der UIA, Sektion Schweiz:  
Arch. J. P. Vouga, 1, rue St-Pierre, Lausanne

## VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) jeweils bis spätestens Dienstag Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

2. Juli (Mittwoch) ETH Zürich. 17.15 h im Hörsaal VI des Masch.-Lab., Sonneggstrasse. Prof. Pestarini, Mass. Inst. of Technology, Boston: «Die neue Gleichstrommaschine Metadyne».
3. Juli (Donnerstag). Der selbe Referent, gleicher Ort, gleiche Zeit: «Amplidyne und Rototrol». Beide Vorträge in französischer Sprache.
4. Juli (Freitag) Vereinigung Schweizerischer Betriebsingenieure. 20 h im Zunfthaus Schmid, Zürich. M. Borer, Chef der Zentralstelle für Rechnungswesen in der Maschinenfabrik Oerlikon: «Die Betriebsrechnung als Kontrollmittel».
5. Juli (Samstag) Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz. Mitgliederversammlung im Hotel «Bahnhof», Frauenfeld. 15.00 h Lichtbildvorträge von Arch. Rolf Meyer, Zürich: «Planungsprobleme im Libanon» und Arch. Walter Custer, Zürich: «Die Mission des Swiss Nepal Forward Team 1950/51».