

Wohnlichkeit als Verkehrskonzept

Autor(en): **Hotz, P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik : VPK =
Mensuration, photogrammétrie, génie rural**

Band (Jahr): **79 (1981)**

Heft 10

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-230686>

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.

Wohnlichkeit als Verkehrskonzept

P. Hotz

Die STV-Fachgruppe für Vermessung und Kulturtechnik führte anfangs 1981 in Muttenz einen erfolgreichen Kurs zum Thema «Alternative oder konventionelle Quartierplanung» durch.

An Beispielen stellten die Verantwortlichen der METRON Orts/Regionalplanung und METRON Verkehrsplanung dar, wie mit Unterstützung der Bevölkerung und der Behörden neue Ideen in die Quartierplanung umgesetzt werden können.

Der mit dem 1. Preis ausgezeichnete Beitrag der Metron im Ideenwettbewerb «Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer» mit dem Titel «Mir gfallt's z'Effretike» behandelt die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt. Dieses Miteinander auf wieder wohnlichen Strassen, Wegen und Plätzen kommt aber nur zustande, wenn man sich nach den «Schwächsten» richtet, den Kindern, den alten Leuten, den Velofahrern.

Die beispielhaften Massnahmen Einfahrtsbremse als Tempobremse auf den stärker befahrenen Strassen und die konsequente Anwendung des Mischsystems (Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer) in den Wohngebieten bringen eine neue Einstellung zum Verkehr, und jeder sagt «Euis gfallt's z'Effretike».

Die *Zeitungsmeldung aus dem Jahr 1986* zeigt, wie die Benutzer positiv auf die Erneuerung reagierten.

Le groupement professionnel en mensuration et génie rural (UTS-MGR) a effectué avec succès un cours à Muttenz au début de 1981 sur le thème: «Aménagement de quartier traditionnel ou alternatif».

Des responsables de la Metron-Aménagement local et régional et de la Metron-Planification des transports ont montré, sur la base d'exemples, comment de nouvelles idées peuvent être appliquées dans des plans de quartiers si on peut compter sur l'appui de la population et des autorités.

L'apport de la Metron dans le concours d'idées «Sécurité pour les piétons et cyclistes» a reçu le premier prix et a le titre «Je me plais à Effretikon»; il est caractérisé par le fait qu'il traite les divers partenaires du trafic à part égale. Cette coexistence dans des rues, chemins et places redevenus des lieux de communication humaine n'est cependant possible que si on s'oriente vers les plus «faibles», à savoir les enfants, les personnes âgées et les cyclistes.

Par des mesures appropriées on introduit dans les quartiers résidentiels une nouvelle attitude par rapport au trafic et chacun peut dire «On se plaît à Effretikon»; on pense par exemple aux mesures suivantes: obligation de circuler plus lentement quand on entre dans des rues plus fréquentées, et application conséquente du «système mixte».

Les «articles de journaux» que nous avons réunis datent de 1986 et montrent la réaction positive des utilisateurs à ces changements.

Der Ideenwettbewerb «Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer»

In Erfüllung zweier SP-Initiativen führte die Stadt Effretikon unter fünf eingeladenen Ingenieur- und Planungsbüros einen Ideenwettbewerb durch. Das Ziel des Wettbewerbs war einerseits, ein längerfristiges Konzept zur Verbesserung der Fuss- und Radwege im Siedlungsgebiet zu erhalten, und andererseits konkrete Lösungsvorschläge aufzuzeigen, die zu einer raschen Abhilfe von besonders gefährlichen Punkten im Verkehrsnetz führen.

Die Arbeit der METRON Verkehrsplanung, welche mit dem 1. Preis ausgezeichnet wurde, wird von der Jury u. a. wie folgt beschrieben:

«Hervorzuheben in diesem Vorschlag ist das sehr gut durchdachte Gesamtkonzept zur

Erhöhung der Verkehrssicherheit in Effretikon unter besonderer Beachtung der Fussgänger und Radfahrer. Dieses Konzept basiert einerseits auf verkehrsberuhigenden Massnahmen sowohl in den Quartieren als auch auf den Hauptverkehrsstrassen, andererseits auf einem Fuss- und Radwegnetz als Verbindung zwischen den Quartieren und getrennten Fuss- und Radwegen entlang wichtiger Hauptstrassen, welche vom Radfahrer benützt werden.

Die in Frage kommenden Massnahmen sind systematisch studiert und sehr übersichtlich im generellen Massnahmenkatalog dargestellt worden; positiv ist die Tatsache, dass ein sehr breites Spektrum von Massnahmen und Strategien in die Untersuchung einbezogen und sehr anschaulich dokumentiert wurde.

Bei den Massnahmen selber werden besonders die verkehrsberuhigenden Massnahmen, wie „Pfortnerbereiche“ bei den Inner-

ortsgrenzen der Hauptverkehrsstrassen sowie die zahlreichen Fussgänger-Schutzinseln in diesen Strassen, begrüsst.»

Das generelle Konzept

«Mehr Sicherheit im Strassenverkehr» – «Mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer»: Die Forderungen sind angesichts der hohen Unfallzahlen, besonders bei Kindern, Jugendlichen und Alten, nur zu verständlich und berechtigt. Verkehrssicherheit ist wichtig, doch Sicherheit allein ist nicht genug. Das gilt ganz besonders, wenn es um Fuss- und Radwege und die vielen verschiedenen Menschen geht, die sich darauf bewegen. Denn nur zu leicht wird die Wohnlichkeit der Sicherheit geopfert: mehr Verkehrsampeln und damit längere Wartezeiten, mehr Abschränkungen und damit Umwege, mehr Unterführungen, über die die Autos ungehindert hinwegbrausen.

Es ist kurzsichtig und falsch, das System der Verkehrskanäle und Achsen fürs Auto einfach um solche für Fussgänger und Velofahrer zu ergänzen. Denn der Mensch auf der Strasse ist mehr als bloss ein Verkehrsteilnehmer, der sich den entsprechenden Regeln unterzuordnen hat. Die Strassen und Wege sind die öffentlichen Räume par excellence. Wo immer möglich, sollten sie dafür zurückgewonnen werden, damit sie nicht bloss Durchgangsstationen, sondern auch Erlebnisfeld für Junge und Alte und echte Freiräume sind.

In der rauen Verkehrswirklichkeit ist der Autofahrer die Nummer Eins, obwohl die Fahrten mit dem Auto in ländlichen wie städtischen Verhältnissen nur einen kleinen Teil aller Bewegungen ausmachen.

Strassen sind für alle da. Hausfrauen, Kinder, Jugendliche, alte Menschen bevölkern sie zu Fuss oder auf dem Velo – oder würden sie bevölkern, wenn sie nicht Angst haben müssten, unter die Räder zu kommen.

Gleichberechtigung für alle Verkehrsteilnehmer ist die Voraussetzung für wohnliche Strassen und Wege, um dort miteinander zu verkehren. Dieses Miteinander funktioniert aber nur, wenn man sich nach den «Schwächsten» richtet: den Kindern und den alten Leuten. Erst die subjektive Sicherheit, nicht mehr die Nummer Zwei zu sein, schafft Wohnlichkeit auf den Strassen und Wegen. Nur dann kann man sich auch die öffentlichen Räume in einer Stadt richtig aneignen und sich mit ihnen identifizieren.

Moses am Strassenrand

Als die Israeliten durchs rote Meer zogen, teilte Moses die Wogen. Einem Fussgänger oder Velofahrer wären solche Kräfte sehr nützlich, um den anbrandenden Autoverkehr aufzuhalten (siehe Abb. 1).

Die einseitig orientierte Verkehrsplanung hat für den Autoverkehr ein durchgängiges und oft grosszügiges Verkehrsnetz geschaffen. Fusswege sind dagegen nur Bruchstücke innerhalb eines Strassenblockes, immer wieder unterbrochen von querenden Fahrstrassen, von den wenigen Radwegen ganz zu schweigen.

Was würde ein Autofahrer sagen, der alle 100 oder 200 Meter einen Bach durchfahren müsste? Vom Fussgänger und Velofahrer erwartet man etwas Ähnliches bedenkenlos, jedesmal, wenn er eine Fahrstrasse überqueren muss, um weiterzukommen.

Zielverkettung entlang den Fuss- und Velowegen

Sehr wichtig für die Attraktivität des Wegnetzes ist, dass die einzelnen Ziele zielstrebig und innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit ohne Umwege



Abb. 1

erreicht werden können. Deshalb sind die Wege so zu legen, dass sie an den wichtigsten Zielen vorbeiführen und diese miteinander verketteten (Abb. 2 und 3).

Verkehrsberuhigung im Wohnquartier

Der Verkehr wird in den Wohnquartieren grossflächig beruhigt, indem die Strassen unterbrochen werden. Die so entstandenen Trennbereiche brauchen nicht vollständig abzuriegeln. Es sind meist Zonen oder Plätze mit unterschiedlichem Widerstand gegen das



Abb. 2

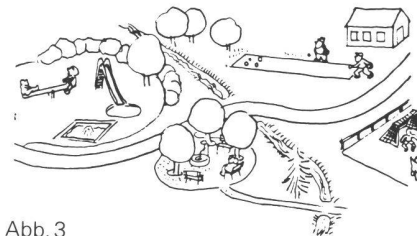


Abb. 3

Durchfahren. Mindestens für die öffentlichen Dienste sind sie in den meisten Fällen passierbar. Diese Zonen nehmen häufig den Charakter von Quartiertreffpunkten an und liegen wenn möglich im Bereich von Schulhäusern oder Quartierläden, also dort, wo vermehrt mit Fussgängern und Radfahrern zu rechnen ist. Auch ausserhalb dieser



Überall ist Effretikon!

Stadt der Fussgänger und Velofahrer

Am internationalen Velofahrer-Kongress, der letzte Woche in der Kirche von Effretikon stattfand, wurden zwei Referate aus der Schweiz stark beachtet. Beide Redner befassten sich mit der in der Schweiz einmaligen Entwicklung von Effretikon. Der Stadtingenieur orientierte das Publikum, das aus Fachleuten, Laien und Politikern bestand, über die baulichen und technischen Massnahmen. Anschliessend erläuterte Stadtpräsident Rodolfo Keller aus Effretikon deren Auswirkungen auf die Zufriedenheit der Bevölkerung.

Verkehrs-Wettbewerb vor 5 Jahren

Keller bezeichnete die vor 5 Jahren beschlossenen Massnahmen als eine historische Tat. Er verglich die Auswirkungen mit jenen, die der Bau des Bahnhofes Effretikon an der Eisenbahnlinie Zürich-Winterthur vor mehr als 100 Jahren für die Gemeinde bewirkte! Das Bewusstsein, das sich in den vier Quartieren Rikon, Watt, Tann und Rappen entwickelt hat, wurde zu einem tragenden Pfeiler des Engagements der Einwohner für ihre Stadt. Dieses Verständnis füreinander, das für eine moderne Stadt in der Schweiz wohl einmalig ist, ist aus den Quartieren gewachsen. Die Quartieridee – das Bilden von 4 «unabhängigen» verkehrsberuhigten Stadtvierteln – sei laut Stadtingenieur der Hauptaspekt in der Wettbewerbsarbeit von 1980 gewesen. Während sich die traditionelle Verkehrsplanung damals noch stark an die VSS-Normen (das sind die Richtlinien der Verkehrsfachleute) angelehnt habe, seien bereits neue Wege gesucht worden.

Das Schlagwort sei damals das unaussprechliche Wort «Mischsystem» gewesen. Die Fussgänger sollten nicht auf Trottoirs geführt, aber auch nicht vom Fahrverkehr getrennt, sondern eben mit diesem gemischt werden. Darum wurde der Strassentyp «Sammelstrasse» wo möglich vermieden. Grundgedanke war eine durch bauliche Massnahmen erzwungene Verkehrsberuhigung.

In 5 Jahren sind nun 2 Mio. Franken in verschiedene Projekte investiert worden, deren grösstes das sogenannte Rebbuck-Bruggli ist: ein Steg für Fussgänger und Velofahrer, der bei der Kirche die Bahn

doch der Fahrer kam mit dem Schrecken davon und der banalen Erkenntnis, dass in Kurven nicht so schnell wie auf Geraden gefahren werden könne.

Die Quartiere leben

Für den Besucher ist auffallend, wie viele Velofahrer und Fussgänger in Effretikon anzutreffen sind. Zeitweise fühlt man sich nach Holland oder ins deutsche Erlangen (eine ebenso berühmte Velostadt) versetzt. Und wenn man weiter in die Quartiere eindringt, wechselt die Szene: trotz Blockquartieren fühlt man sich nach Italien versetzt. Die auf der Strasse spielenden Kinder und die verweilenden Mütter und alten Leute strömen eine südliche Atmosphäre aus. Und die Unfallzahlen der letzten 3 Jahre erreichen Tiefen, die nur noch von der legendären schottischen New-Town Cumbernauld unterschritten werden, jener Stadt, die am konsequentesten das sogenannte Trennsystem (eine vollständige Trennung von Fussgänger und Strasse) eingeführt hat.

Der Stadtingenieur berichtete, dass er auch mit diesem System geliebäugelt habe. Der Hauptgrund für das Mischsystem sei jedoch die 1980 bestehende Situation gewesen, die man nicht komplett über den Haufen haben werfen könne. Es habe jedoch einiges gebraucht, bis man die Einwohner hinter die Idee «Mischsystem» gebracht habe. 1981 gab es eine grosse Diskussion, die die Bevölkerung fast gespalten hätte. Die «Techniker», die eine vollständige Trennung Fussgänger/Autos wollten, standen damals den «Sanften» gegenüber. Diese sahen den Fussgänger als gleichberechtigt zu den übrigen Verkehrsteilnehmern und forderten die Rücksicht des Automobilisten. Die Bevölke-

kon zurückkehren. Der Mann wechselt bewusst seine Stelle.

Werden Effretiker Einwohner sesshafter? Dank der guten Lage und den guten Zugverbindungen haben die Leute wenig Anlass wegzuziehen. In den letzten Jahren ist die Zahl der Bahnfahrer jedenfalls sprunghaft angestiegen. Und auch die Wohnqualität in den vielen dichten Überbauungen wie dem Müsli und dem Ischlag hat sich verbessert.

Oder wird Effretikon eine Insel? Eine Gemeinde mit Menschen, die eine andere Einstellung zum Verkehr haben? Oder macht das Beispiel weiter Schule? Nicht nur diese Tagung, auch die Weltlage könnte dies bewirken. So hat die durch den Iranisch-Irakischen Konflikt verursachte Energiekrise von 1983 mehr Gemeinden nicht nur in der Schweiz dazu gebracht, das Beispiel zu kopieren. Denn Effretikon hat gezeigt (und das konnte an der Tagung durch Zahlen belegt werden), dass das umweltgerechte Verhalten der Bevölkerung im Verkehr sich auch auf andere Sparten wie Heizung, Recycling usw. positiv ausgewirkt hat. So ist z. B. der durchschnittliche K-Wert der Neubauten in keiner Gemeinde im Kanton so gut wie in Illnau-Effretikon!

«Euis gfallt's z'Effretike»

Die Leute in der Gemeinde wirken glücklich und zufrieden. Der Slogan «Euis gfallt's z'Effretike» wirkt gar nicht abgedroschen. Ab und zu werden allerdings die Effretiker von den vielen Besuchern aus dem In- und Ausland «belästigt», die mit ihren Kameras auf Objektsuche aus sind. Die Idee «Mischsy-



überquert. Diese Massnahme ist zwar die auffälligste für den nicht informierten Besucher, jedoch eigentlich nicht die wichtigste.

Eine wirksame Massnahme: Einfahrtsbremsen

Viel wirksamer sind die sogenannten Einfahrtsbremsen. Das sind eigentlich «zusammengedrückte Kreisel» auf den Hauptstrassen bei den Stadteinfahrten, die die Geschwindigkeit der Fahrzeuge reduzieren. Diese Einfahrtsbremsen erreichen mehr als das letzte Jahr definitiv beschlossenen «Tempo 50»! Der Stadtpräsident meinte, es sei eine Heidenmühe gewesen, diese Massnahmen beim Kanton durchzubringen, und auch die Automobilisten hätten sich zuerst daran gewöhnen müssen. Die Einheimischen haben den Vorteil dieser Tempobremsen bald eingesehen. Denn «jeder Automobilist wird spätestens dann zum Fussgänger, wenn er seine Kiste auf dem Parkplatz abstellt», und die Effretiker hätten so zuerst die positive Seite dieser Massnahme erlebt. Die Auswärtigen (lies: Durchfahrenden) haben sich nun – wenn auch murrend – daran gewöhnt. Nur einer sei anfangs mit übersetzter Geschwindigkeit an einem noch jungen Baum gelandet. Baum und Auto waren zwar im Eimer,

erung habe den Entscheid des Gemeinderates für das Mischsystem erstaunlich gut akzeptiert. Keller ist der Meinung, dass mit dem Trennsystem die Einstellung der Leute zum Verkehr eine andere geworden wäre.

Eine neue Einstellung zum Verkehr

Und damit kam er auf den nebst all den technischen Raffinessen wohl wichtigsten Punkt in Effretikon zu sprechen. In der Bevölkerung hat sich die Einstellung zum Verkehr seit 5 Jahren massiv geändert. Selbst Soziologen sind überrascht, wie schnell sich die Menschen umgestellt und die neuen Tatsachen als ihre «Kinder» akzeptiert haben. Diese Einstellung musste allerdings schon vorher unterschwellig vorhanden gewesen sein, sonst wäre es wohl kaum zu dieser Wendung gekommen. Allerdings hat auch das Unbehagen über die Raserei in der Gemeinde Ende der Siebzigerjahre das Seine dazu beigetragen. Es wird vermutet (obwohl heute noch nicht bewiesen), dass Kinder in Effretikon mit weniger Angst vor dem Auto aufwachsen als anderswo. Tragisch war der schwere Unfall eines Achtjährigen in Uster: der Sohn einer Familie, die vor 4 Wochen von Effretikon weggezogen ist, konnte wohl nicht wissen, dass in Uster die Fussgänger den Autos den Vortritt lassen müssen. Diese Familie will nun wieder nach Illnau-Effreti-

stem» hat auch ihre Feuertaufe erlebt: Den vergangenen strengen Winter 1984/85 hat das verkehrsberuhigte Verkehrssystem gut überstanden. Trotz «Hindernissen» und Bäumen auf der Strasse konnten alle Flächen vom Schnee geräumt werden. Dabei profitierte die Räumungssequipe von den schlechten Erfahrungen im Vorwinter: damals wurden nach traditioneller Manier zuerst die Strassen geräumt, was zur Folge hatte, dass auf den Fuss- und Velowegen sich Schneewälle bildeten. Auf Protesten aus der Bevölkerung hat der Gemeinderat darauf beschlossen, die Wege vor den Strassen zu wischen und die Schneehaufen an den Strassenrändern zu deponieren.

Dieses kleine Beispiel zeigt, dass Verkehrsberuhigung eben nicht eine rein technische Massnahme ist, sondern dass dies ein anderes Denken, andere Wertmassstäbe der Menschen voraussetzt. Eine Einstellung, die wohl (bis anhin) in der Schweiz nur in Illnau-Effretikon anzutreffen ist. Der Olympiasieg des Effretikers Armin Morf im olympischen Velorennen 1984 in Los Angeles wirkt nach dieser Tagung eigentlich nicht mehr überraschend.



Trennbereiche wird das Mischsystem bevorzugt, lange Geraden werden vermieden, und gefährliche Strassenknoten sowie andere wichtige Punkte in den Quartieren werden so gestaltet, dass die physische Überlegenheit des Autos nicht zum Zuge kommen kann (Abb. 4 und 5).

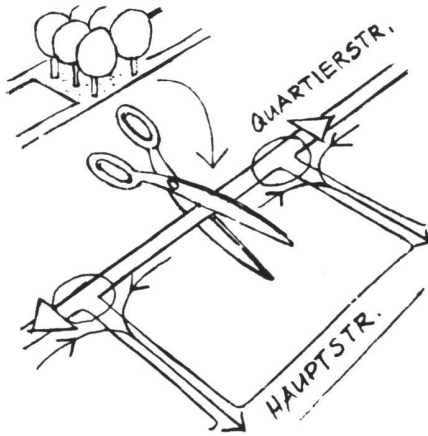


Abb. 4

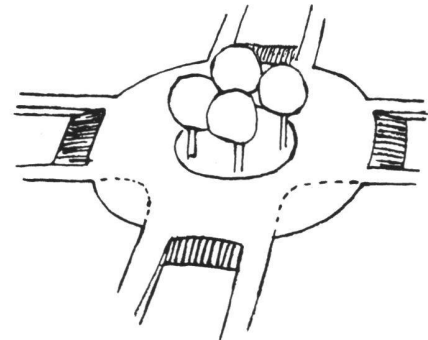


Abb. 5

Pfortenbereiche, Entschärfen der Hauptstrassen

Obwohl die Hauptstrassen auf den innerorts gelegenen Abschnitten sehr viel Fussgängerquerverkehr aufweisen, ziehen sie sich meist in ungebrochener Kontinuität durch die Gemeinde. Entsprechend behalten zahlreiche Autofahrer ihre Landstrassenmentalität auch nach der Ortseinfahrt bei. Um dem zu begegnen, werden «Einfahrtsbremsen» geschaffen. Sie sollen eine deutliche Trennung des Ausserorts- und Innerortsgebietes markieren und eine Reduktion der Geschwindigkeit physisch erzwingen (Umfahren einer Insel) (Abb. 6 und 7).

Weshalb Verkehrsberuhigung in der Schweiz?

Das Verkehrsberuhigungskonzept für Effretikon versucht alle Verkehrsarten und alle Verkehrswege zu berücksichtigen. Das ist ausserordentlich wichtig. Denn Einzelmassnahmen wie ein Radweg, eine Wohnstrasse, die Sanierung eines Gefahrenpunktes oder eine Fussgängerunterführung können aus der flächendeckenden Sicht wertlos oder gar kontraproduktiv sein. Ferner ist die Wirtschaftlichkeit bei Einzelmassnahmen schwer abschätzbar. Verkehrsberuhigung muss mehr als «Verkehrsplanung unter besonderer Berücksichtigung der Unfallverhütung» sein. Die soziologischen und gestalterischen Aspekte nehmen einen zentralen Stellenwert ein. Sie werden überall in der Schweiz zur Neubessung in Verkehrsfragen führen.

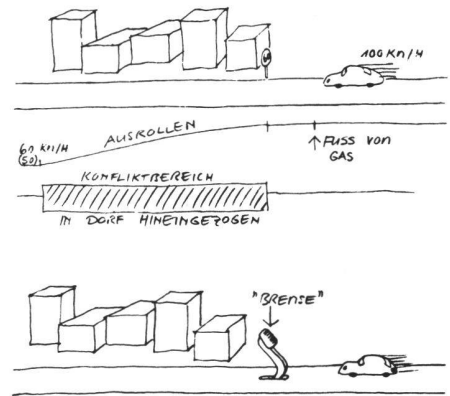


Abb. 6



Abb. 7

Literatur

«Wohnlichkeit als Verkehrskonzept» – Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer. 41 Seiten A4, div. Abb. und Illustrationen, zu beziehen bei METRON, Tel. 056/41 41 04.

Adresse des Verfassers:
Peter Hotz, Dipl. Ing. ETH/SVI
METRON Verkehrsplanung AG,
Steinackerstrasse 7,
CH-5200 Brugg-Windisch

SGP/SSP

Schweizerische Gesellschaft für
Photogrammetrie
Société suisse de photogrammétrie

Procès-verbal de la 54^e assemblée générale, le 23 mai 1981 à Lausanne

Dans un salon de l'hôtel Au Lac à Ouchy, le président Knöpfli ouvre la 54^e assemblée générale devant 36 membres en saluant les membres d'honneur présents, MM. Dr Bachmann et Dr David, ainsi qu'un nouveau membre, M. Link. 20 membres se sont fait excuser.

1. Le procès-verbal de l'assemblée d'automne du 8 novembre 1980 à Heerbrugg est adopté sans discussion.

2. Rapport du président

Par suite du décès de M. Byrde et de la démission du Prof. Karara ainsi que de l'admission de 2 nouveaux membres, l'effectif des membres de la société est resté inchangé depuis l'année dernière et se présente ainsi:

membres d'honneur	10
membres individuels	143
membres collectifs	28
total	181

Les événements importants de l'année écoulée sont les suivants:

– rétrospective du congrès SIP Hambourg 1980, le 20 janvier 1981 à l'EPFZ, avec les comptes rendus de nos correspondants auprès des commissions techniques,

– participation du président à l'assemblée générale de la section photogrammétrie du groupe patronal de la SSMAF et à la conférence des présidents de la SSMAF,
– participation de M. Kägi aux séances de la commission chargée de préparer l'exposition nationale de la Suisse au congrès de la FIG,
– participation du président à la conférence des services cantonaux du cadastre les 11 et 12 septembre 1980 à Brigue et à la réunion du groupe suisse de l'OEEPE le 7 novembre à Heerbrugg.
– Depuis quelque temps déjà, M. Scholl avait exprimé le désir d'être relevé de sa charge de correspondant auprès de la commission VI de la SIP (aspects économiques, professionnels et éducatifs de la photogrammétrie). L'avis prévalait que son successeur devait être familiarisé avec les questions de l'enseignement, aussi sommes-nous reconnaissants que