

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 127/128 (1946)
Heft: 24

Artikel: Die Verteilung rationierter Brennstoffe an die Transportanstalten durch das Eidg. Amt für Verkehr
Autor: Steiner, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83959>

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: 10.01.2026

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



Bild 5. Ueberbauung Laubegg aus Osten, vorn Kinderspielplatz

vor allem wegen der zu kleinen Geschwindigkeit. An ihrer Stelle werden elektromagnetische Wellen (Radiowellen) verwendet. Die benützten Wellenlängen liegen dabei zwischen etwa 100 m und 1 cm. Die Impulse, die ausgesandt werden, sind äusserst kurz, nur etwa eine Millionstel Sekunde. Wegen der sehr grossen Ausbreitungsgeschwindigkeit der Radiowellen — in Luft angenähert 300 000 km/s — sind die Laufzeiten äusserst kurz, so trifft das «Echo» von einem 150 km entfernten Flugzeug schon eine Tausendstel Sekunde nach Aussenden des Signals beim Beobachter ein. Für die Zeitmessung wurden besondere Verfahren entwickelt unter Verwendung von *Kathodenstrahlröhren*. Der Referent liess ein sehr anschauliches Experiment über Echolotung vorführen, wobei die bei Radar verwendete Zeitmessmethode angewendet wurde.

Eine besonders grosse Schwierigkeit bietet die äusserst geringe Intensität der Welle, die von einem entfernten Flugzeug beim Sendeort wieder eintrifft. Das Echo wird überhaupt erst gut nachweisbar, wenn sowohl ausgesandte als auch eintreffende Welle mit Reflektoren zusammengefasst werden — entsprechend der Anwendung eines Parabolspiegels bei einem Scheinwerfer bzw. einem Fernrohr (Spiegelteleskop). Diese Bündelung von Radiowellen gelingt umso besser, je kürzer die verwendete Wellenlänge ist. Dies ist der Hauptgrund, warum für Radarzwecke meist sehr kurze Wellen gebraucht werden. Auf dem Gebiete der Erzeugung kürzester Wellen wurden denn auch enorme Fortschritte gemacht, besonders weil die kriegführenden Länder in grosszügigster Weise die finanziellen Mittel zur Forschung bereitstellten.

Die verschiedenen *Radar-Systeme* sollen hier nicht näher

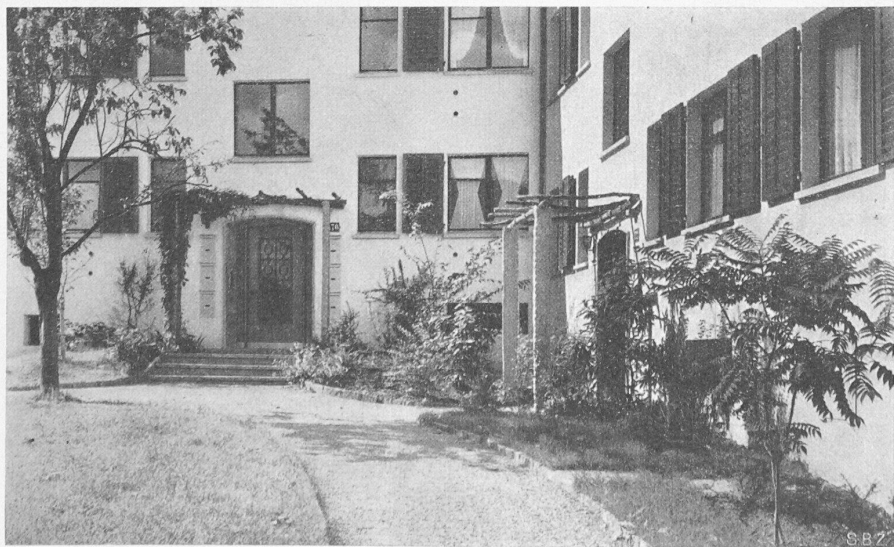


Bild 6. Hauseingänge (Ausschnitt aus Bild 5)

beschrieben werden, es seien lediglich einige aufgezählt: Frühwarnungssysteme, «PPI» (mit direkter Anzeige auf einer transparenten Karte, vgl. SBZ S. 28* lfd. Bds.), «IFF» (Unterscheidung Freund-Feind), «Loran», «Gee», «Oboe» (drei Navigationsmethoden). Von besonderem Interesse ist noch das «H₂S»-System, das gestattet, durch Dunst und Wolken und auch bei Dunkelheit das überflogene Gelände zu erkennen. Dies ist möglich, weil Gewässer, Wald, bebautes Gelände usw. die vom Flugzeug ausgesandten kurzen Radiowellen verschieden stark zurückwerfen. Diese als Panorama-Geräte bezeichneten Apparaturen waren z. B. in den Pfadfinderflugzeugen eingebaut.

Radar hat eine gewaltige Entwicklung der Hochfrequenztechnik gebracht und heute werden deren Ergebnisse bereits ausgiebig friedlichen Zwecken dienstbar gemacht (Navigation von Flugzeugen und Schiffen, wissenschaftliche Forschung usw.).

W. Bosshard

Die Verteilung rationierter Brennstoffe an die Transportanstalten durch das Eidg. Amt für Verkehr

Von Ing. F. STEINER, Vizedirektor des Eidg. Amtes für Verkehr, Bern

Bis Ende Juli 1940 waren die SBB und die vom Bund konzessionierten Eisenbahn- und Schiffsahrts-Unternehmungen im Bezug ihrer Brennstoffe für die Traktion mehr oder weniger frei. Vom 1. August 1940 an wurde vom Eidg. Kriegs-Industrie- und Arbeits-Amt des Eidg. Volkswirtschafts-Departement (KIAA) auch für die Transportanstalten das Rationierungs- und Kontroll-System für *flüssige Kraft- und Brennstoffe* eingeführt und mit dessen Durchführung die «Gruppe Flüssige Brennstoffe» der «Sektion für Kraft und Wärme des KIAA» betraut. Die Unternehmungen mussten nun ihre Gesuche um Zuteilungen von Dieselöl und Benzin an diese Gruppe richten, die sie an das Amt für Verkehr des Eidg. Post- und Eisenbahn-Departement zur Begutachtung und Stellungnahme weiterleitete, da sie die Berechtigung der verschiedenen Ansuchen nicht ohne weiteres beurteilen konnte. Eine Ausnahme hiervon wurde lediglich mit den Zuteilungsgesuchen der SBB gemacht, die während der ganzen Rationierungszeit von der Gruppe Flüssige Brennstoffe direkt und ohne Fühlungnahme mit dem Amt für Verkehr behandelt worden sind.

Angesichts der sich stets verschlechternden Lage auf dem Brennstoffmarkt, und um das Geschäftsverfahren nach Möglichkeit zu vereinfachen, wurde 1941 von der Sektion für Kraft und Wärme nach mehrmaligen Verhandlungen mit dem Amt für Verkehr und den konzessionierten Eisenbahn- und Schiffsahrts-Unternehmungen eine grundlegende Aenderung in der Zuteilung von Dieselöl und Benzin für Traktionszwecke vorgenommen. Darnach stellte ab 1. Juli 1941 die Sektion für Kraft und Wärme den konzessionierten Transportanstalten ein festes Monatskontingent an Dieselöl und Benzin zur Verfügung. Seine Verteilung wurde dem Amt für Verkehr übertragen, das sie mittels Rationierungsmarken oder Freigabe aus gesperrten Vorräten durch Abgabe von Ermächtigungsscheinen vornahm. Normalerweise hatte dabei die Zuteilung zur Schonung der Reserven nach Möglichkeit mit Hilfe der Marken zu erfolgen.

Sämtliche Korrespondenzen der Unternehmungen über Brennstoffzuteilungen waren in Zukunft an das Amt für Verkehr zu richten. Extrafahrten waren grundsätzlich nicht mehr gestattet und Gesuche um Brennstoffzuteilungen ausser Kontingent für Militärtransporte mit Sonderschiffen oder -Zügen mussten vom Amt für Verkehr der Sektion für Kraft und Wärme zur Prüfung unterbreitet werden. Erst gegen Ende der Rationierungszeit fand eine

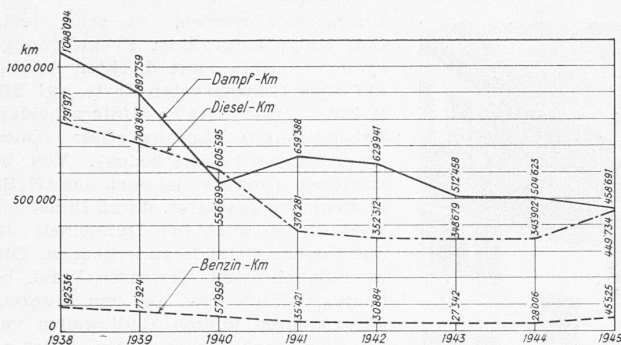


Bild 1. Km-Leistungen der konzessionierten Schiffsahrts-Unternehmungen während der Jahre 1938 bis 1945

gewisse Lockerung bezüglich des Verbotes von Extrafahrten statt.

Im Amt für Verkehr hatte sich vornehmlich dessen Sektion I, Dienst für Technik und Betrieb, mit der Handhabung der überbundenen Rationierungsmassnahmen zu befassen. Es handelte sich dabei jeweils darum, in aller Eile die monatlichen Brennstoffkontingente in gerechter und den verschiedenen Bedürfnissen Rechnung tragender Weise auf die einzelnen Unternehmungen aufzuteilen. Diese Kontingente waren besonders in den ersten Monaten der Rationierung verschwindend klein und kamen auch später nie an die vor dem Kriege benötigten Verbrauchsmengen heran. Bei der Aufteilung war vor allem darauf zu achten, dass sowohl den Eisenbahn- wie auch den Schiffsahrts-Unternehmungen bindende Verpflichtungen im Interesse der Allgemeinheit auferlegt sind, so z. B. die strikte Einhaltung des Fahrplans, die Durchführung unrentabler fahrplanmässiger Fahrten mit Rücksicht auf die Uferanwohner, die Ausgabe von verbilligten Arbeiter- und Schülerabonnements usw. Zur Kompensation für die den konzessionierten Unternehmungen überbundenen Verpflichtungen musste daher soweit als möglich darnach getrachtet werden, ihnen eine gewisse Verkehrsmöglichkeit und gewisse Freiheiten in der Gestaltung ihrer Fahrpläne zu belassen, ansonst sie in den verkehrsärmeren Zeiten ihren der Öffentlichkeit und auch der Kriegswirtschaft dienenden Aufgaben nicht mehr hätten nachkommen können. Es wären andernfalls auch wichtige volkswirtschaftliche Interessen der von den Unternehmungen bedienten Gebiete aufs schwerste bedroht worden.

All dies bedingte, dass eine einfache schematische Aufteilung der Kontingente unmöglich war. Neben den erwähnten Punkten war die Bedeutung der verschiedenen Transportanstalten, die Zahl der zur Verfügung stehenden Dampf- und Motorfahrzeuge, wie auch deren Grösse und Ladefähigkeit für jede einzelne Unternehmung zu berücksichtigen. Da sich die Kontingente, insbesondere in der ersten Zeit, beinahe von Monat zu Monat veränderten, und zudem Aenderungen in der Grösse des

Schiffsparks stattfanden (Neubauten und Umbauten), war ein Teil der Untersuchungen immer wieder von neuem zu machen. Diese erstreckten sich auf rd. 20 Schiffsahrtsunternehmungen mit über 90 Motorschiffen und Motorbooten und fünf Eisenbahn-Unternehmungen mit sieben Motorfahrzeugen. Diese Schiffsahrts-Unternehmungen verbrauchten allein im Jahre 1938 gegen 1300 t Dieselöl und 63 t Benzin.

Die Unternehmungen hatten dem Amt für Verkehr monatlich ihren Brennstoffverbrauch und den Stand ihrer Vorräte zu melden; diese Angaben wurden für die Neuzuteilungen verwertet. Gleichzeitig wurde der Gruppe Flüssige Brennstoffe ordnungsgemäss von der Vorratshaltung Kenntnis gegeben und ihr auch Abrechnung über die verwendeten Brennstoffkontingente erstattet.

Die während der Rationierungszeit der flüssigen Brennstoffe vom 1. Juli 1941 bis 1. März 1946 vorgenommenen Zuteilungen von Dieselöl und Benzin an die konzessionierten Eisenbahn- und Schiffsahrtsgesellschaften sind auf Bild 2/3 dargestellt. Vergleicht man diese Angaben mit dem oben erwähnten Verbrauch vor dem Krieg, so zeigt sich deutlich, welche Einschränkungen diese Transportanstalten auf sich nehmen mussten. Sie erhielten selbstverständlich das übliche Gemisch zur Verfügung gestellt, also Kriegsqualitäten, deren Heizwerte kleiner sind, als die der Vorkriegsqualitäten.

Bis zum Jahre 1943 erfuhren die mit Dampf betriebenen Bahnen und die Schiffsahrt im Verbrauch von Kohle für Traktionszwecke keine wesentlichen Einschränkungen. Nachdem aber die Einfuhrverhältnisse auch für Kohle schwieriger wurden, musste die Gruppe Kohle der Sektion für Kraft und Wärme auf den 1. Mai 1943 auch für diese Unternehmungen das Rationierungs- und Kontingentierungssystem einführen. Wie seinerzeit bei den flüssigen Brennstoffen, wurde auch hier ein einschneidender Abbau der zur Verfügung gestellten Kohlenmengen nötig. Zum teilweisen Ausgleich konnte eine gewisse Menge Holz zur Verfügung gestellt werden.

Die Aufteilung dieser jeweils auf ein Jahr hinaus festgelegten, aber stets Aenderungen unterworfenen Kohlen- und Holzkontingente wurde wiederum dem Amt für Verkehr übertragen, das sie nun nach ähnlichen Grundsätzen, wie bei den flüssigen, zu verteilen hatte und, da die Kohle immer noch rationiert ist, noch heute verteilen muss. Erschwerend fällt dabei ins Gewicht, dass verschiedene Bahnen aus betrieblichen und technischen Gründen kein Holz in grösseren Mengen verbrennen können. Bei anderen Unternehmungen verbieten die höheren Kosten den Holzbrand.

Im Gegensatz zu den flüssigen Brennstoffen wurde dem Amt für Verkehr auch die Zuteilung der festen Brennstoffe an die SBB übertragen. Hierdurch mussten nun insgesamt 55 Unternehmungen mit Brennstoffen versehen werden, wovon, wie bereits erwähnt, 25 mit flüssigen und dazu 42 auch mit festen Von den letztgenannten waren im Jahre 1938 rd. 200 000 t Kohle verbraucht worden. Später kam noch die Kontrolle des Verbrauchs von Inlandkohle, ausländischen Ligniten, Kokseiforbriketts, Torf und Tannzapfen hinzu, obwohl das Amt für Verkehr sonst mit

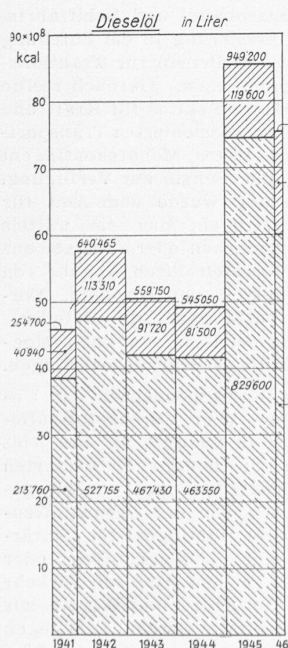


Bild 2 (links). Dieselölzuteilungen für Schiffsahrt und Bahnen

Totale Zu-	Schiffsahrt	2611 995 l
teilung	Bahnen	476 870 l
Gesamttotal		3088 865 l

Bild 3 (unten). Benzinzuteilungen

Totale Zu-	Schiffsahrt	137 555 l
teilung	Bahnen	7820 l
Gesamttotal		145 375 l

Beginn der Rationierung 1. Juli 1941
Aufhebung der Rationierung 1. März 1946

Bahnen Schiffsahrt

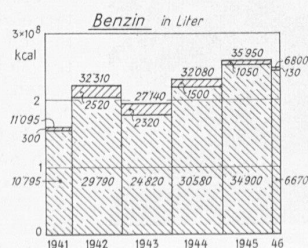


Bild 4 (links). Kohlenzuteilungen für Schiffsahrt und Bahnen

Totale Zu-	Schiffsahrt	15 571 t
teilung	Bahnen	243 632 t
Gesamttotal		259 203 t

Bild 5 (unten). Holzzuteilungen

Totale Zu-	Schiffsahrt	61148 Ster
teilung	Bahnen	197 282 Ster
Gesamttotal		258 430 Ster

Beginn der Rationierung 1. Mai 1943
Laufzeit jeweils vom 1. Mai bis 30. April

Bahnen Schiffsahrt

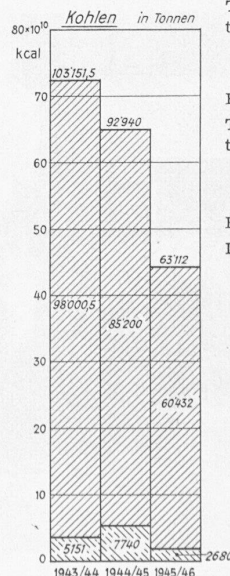
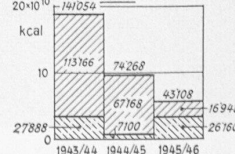


Bild 5 (unten). Holzzuteilungen



der Zuteilung dieser Ersatzbrennstoffe direkt nichts zu tun hatte. Die Bilder 4 und 5 zeigen den Umfang der vom 1. Mai 1943 bis 30. April 1946 vorgenommenen Kohlen- und Holzzuteilungen.

Diese Einschränkungen im Brennstoffverbrauch wirkten sich naturgemäss auf die Fahrleistungen aus. Bild 1 zeigt z. B. für die Schiffsahrtsunternehmungen deutlich die Verminderung an kilometrischen Leistungen gegenüber dem Jahre 1938. Bis auf vier Schiffsahrtsunternehmungen, die von sich aus die Fahrten während der Kriegszeit einstellen, konnten dank der vorgenommenen Kontingentsaufteilungen sämtliche konzessionierten Eisenbahn- und Schiffsahrts-Unternehmungen, wenn auch teilweise in stark vermindertem Ausmass, ihren Betrieb aufrecht erhalten. Lediglich einige kleinere Schiffsahrtsbetriebe mussten auf Verlangen der Sektion für Kraft und Wärme ihre Fahrten während kürzerer Zeit einstellen.

Dem Amt für Verkehr hatte die Uebertragung dieser kriegswirtschaftlichen Funktionen eine ganz bedeutende Mehrarbeit gebracht, die neben den laufenden Geschäften vorgenommen werden musste. Es war daher nicht zu vermeiden, dass die Erledigung anderer Arbeiten zurückgestellt werden musste. Das Amt hat aber grossen Wert auf eine den Verkehrsbedürfnissen entsprechende gerechte Verteilung der knappen Brennstoffzuteilungen gelegt und glaubt damit der Öffentlichkeit und den Transportanstalten im Rahmen des Möglichen in befriedigender Weise gedient zu haben.

MITTEILUNGEN

Schweiz. Verband für die Materialprüfung der Technik. Heute findet in Zürich eine Veranstaltung des S. V. M. T. statt, die besondere Beachtung verdient. Einer der bedeutendsten französischen Metallurgen von internationalem Ruf wird bei Anlass des 135. Diskusstages zwei Vorträge über das aktuelle Problem der mikromechanischen Prüfung der Metalle halten (siehe S. 298 letzter Nr.): Prof. P. Chevenard, der sich um die wissenschaftliche Forschung auf dem Gebiete der Mikromechanik sehr verdient gemacht hat. Sein Spezialgebiet ist der Entwurf und die Ausführung besonderer Prüf- und Messapparate: Dilatometer und Vorrichtungen zur Prüfung kleinster Probestäbe; Apparate für physikalisch-thermische Analysen zur Ermittlung der Verformungsvorgänge von Metallen unter Einfluss von Kälte und Wärme, verschiedene Kontrollinstrumente für die Industrie. Seine Konstruktionen zeichnen sich durch grosse Präzision und Dauerhaftigkeit aus. Prof. Chevenard ist Mitglied der französischen Akademie der Wissenschaften und derzeit wissenschaftlicher Leiter der S. A. Commeny-Fourchambault & Decazeville, Paris, ferner Initiant und zum Teil Vorsitzender von zahlreichen wissenschaftlichen Vereinigungen und technischen Kommissionen, so der Société Française de Physique, der Association Technique de Fonderie, der Société de l'Industrie Minérale, der Cercles d'Etudes des Métaux, der Société d'Encouragement des Appareils de mesure, des Comité supérieur de Recherches de l'Aéronautique. Hervorzuheben ist auch seine Mitarbeit bei bedeutenden internationalen und nationalen Fachkongressen auf dem Gebiete der Metallurgie und hinsichtlich der in der Chronometrie verwendeten Materialien, insbesondere auch bei den Kongressen des Internationalen Verbandes für Materialprüfung.

Zürichs Anschluss an die Rheinschiffahrt. In der Zeitschrift «Strom und See» Nr. 8, August 1946, wirbt Dr. H. Krucker, Sekretär des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schiffahrt Rhein-Bodensee, für den Anschluss der Stadt Zürich an die Wasserstrasse Basel-Bodensee. Nachdem Vorstudien aus dem Jahre 1931 gezeigt hatten, dass die Schiffbarmachung der Limmat mit Endhafen in Altstetten nur bei einem Verkehrsvolumen von mindestens 1 Mio t und unter Annahme eines kleinen Ausbaues für 500 t-Motorgüterschiffe sich wirtschaftlich rechtfertigt, während Verkehrsschätzungen nur 0,25 bis höchstens 0,5 Mio t ergaben, erscheinen Umschlagstellen am Rhein in der Au unterhalb Eglisau und bei Flaach als besonders zweckmässig. Dabei würde die letztgenannte wichtigen Interessen des Winterthurer Industriegebietes dienen und gleichzeitig auch das abgelegene Gebiet nördlich des Irchels für den Verkehr erschliessen. Das Erstellen baureifer Projekte für diese Umschlagstellen erscheint immer dringender; sie würden auch wertvolle Stützpunkte für die Regional- und Landesplanung bilden.

Eidg. Technische Hochschule. Anlässlich der Feier des 75. (nicht 50., wie in vorletzter Nummer irrtümlich gemeldet) Jubiläums der Landwirtschaftlichen Abteilung wurden zu Ehrendoktoren promoviert: Staatsrat Dr. F. Porchet in Lausanne, Dr. J. Braun-Blanquet, Direktor der Station internationale de Géobotanique méditerranéenne et alpine in Montpellier und Prof. R. Giuliani, Ordinarius für Tierzucht der Universität Florenz.

WETTBEWERBE

Siedlung Tornos in Moutier (Bd. 128, S. 172). Die preisgekrönten Entwürfe sind veröffentlicht im «Bulletin Technique de la Suisse Romande» vom 23. November.

Flugzeughallen in Genf-Cointrin (Bd. 128, S. 212, 274). Im «Bulletin Technique de la Suisse Romande» vom 23. November sind auch noch die mit dem 5. und 6. Preis ausgezeichneten Entwürfe veröffentlicht.

Schulhaus in Brittnau, Kt. Aargau. Einen unter sieben eingeladenen Architekten durchgeführten Wettbewerb, an dem sich sechs Firmen beteiligten, beurteilten als Fachleute Arch. R. Berriger (Wohlen), Arch. R. Landolt (Zürich) und Arch. H. Liebetrau (Rheinfelden). Das Urteil lautet:

1. Preis (1500 Fr.) Th. Rimli, Aarau
2. Preis (1100 Fr.) Ad. Hunkeler, Arch., Zofingen
3. Preis (900 Fr.) Hugo Wullschleger, Arch., Aarburg
4. Preis (700 Fr.) Hans Brüderlin, Aarau

Ausserdem wurde jeder eingereichte Entwurf mit 400 Fr. honoriert. Die Ausstellung im Zeichnungssaal des neuen Schulhauses dauert vom 26. bis 31. Dezember, werktätlich geöffnet von 9 bis 12 und 14 bis 18 h.

Schulhaus mit Turnhalle in Langendorf, Kt. Solothurn (Bd. 127, S. 243). In diesem Projektwettbewerb mit 30 Teilnehmern hat das Preisgericht folgenden Entscheid getroffen:

1. Preis (3500 Fr.) Erwin Bürgi, Dipl. Arch., in Fa. Jauch & Bürgi, Luzern
2. Preis (2500 Fr.) Peter Altenburger, Dipl. Arch., Solothurn/Zürich
3. Preis (2300 Fr.) Werner Wittmer, Bonstetten
4. Preis (1700 Fr.) Oskar Bitterli, Dipl. Arch., Zürich
1. Ankauf (1300 Fr.) Heinz Walthard, Dipl. Arch., Heinrich Hoeschele, Ludwig Dönnch, Architekten, Solothurn
2. Ankauf (1100 Fr.) Karl von Büren, Arch., Biel
3. Ankauf (900 Fr.) E. Kohler & O. Flückiger, Architekten, Zofingen/Olten
4. Ankauf (700 Fr.) Alfons Barth, Arch., Schönenwerd und Hans Zaugg, Arch., Olten

Die Ausstellung der Entwürfe in der Halle der Uhrenfabrik Langendorf dauert vom 15. bis 29. Dezember. Öffnungszeiten: Werkstage 9 bis 11, 15 bis 17 und 19.30 bis 21.30 h; Samstage und Sonntage 9.30 bis 11.30 und 14.30 bis 17.30; 24. und 25. Dezember geschlossen.

Zentralschulhaus mit Turn- und Badanlagen in Emmenbrücke, Kt. Luzern (Bd. 128, S. 198). Der Einreichungstermin ist auf den 31. März 1947 verschoben worden.

Erschliessung des Horburgareals der CIBA, Basel. Unter fünf eingeladenen, mit je 2500 Fr. honorierten Basler Architekten hatte die CIBA-Aktiengesellschaft einen Wettbewerb durchgeführt für die Bebauung eines 15000 m² grossen Geländes in der Industriezone mit Wohnblöcken für Arbeiter und Angestellte. Fachleute im Preisgericht: Kantonsbaumeister J. Maurizio, Arch. H. R. Suter und Arch. J. Rutishauser. Das Urteil lautet:

1. Preis (2200 Fr.) A. Gfeller, Arch.
2. Preis (1800 Fr.) H. Baur, Arch.
3. Preis (1500 Fr.) F. Lodewig, Arch.
4. Preis (1000 Fr.) Von der Mühl & Oberrauch, Arch.
5. Preis (1000 Fr.) R. Christ, Arch.

Das Preisgericht empfiehlt, dem Verfasser des erstprämiierten Entwurfs die Weiterbearbeitung und Ausführung zu übertragen. Keine Planausstellung.

Mädchen-Sekundarschule Biel. Teilnahmeberechtigt sind nebst sieben eingeladenen Firmen alle Architekten, die in Biel, im übrigen Seeland oder in den Amtsbezirken Neuveville, Courte-lary oder Moutier heimatberechtigt oder seit mindestens 29. November 1945 niedergelassen sind. Verlangt werden: Lageplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:200, Perspektive, Modell 1:500, kubische Berechnung, Bericht. Anfragefrist 10. Januar, Ablieferungsfrist 15. März 1947. Fachleute im Preisgericht: Stadtbaumeister O. Schaub und die Architekten H. Baur (Basel), A. Hoechel (Genf), J. Schütz (Zürich), E. Schweizer (Thun); Ersatzmann Arch. E. Bechstein (Burgdorf). Für Preise und Ankäufe stehen 20000 Fr. zur Verfügung. Die Unterlagen sind gegen 20 Fr. Hinterlage erhältlich bei der Städt. Baudirektion, Zentralstr. 49, Biel.

Musée d'Histoire Naturelle in Genf. Für die heute zerstreut untergebrachten Sammlungen soll ein neuer Bau an der Route de Malignou erstellt werden. Dafür schreibt die Stadt Genf einen zweistufigen Wettbewerb aus, an dem teilnehmen dürfen: Architekten, Techniker und Bauzeichner, die Bürger von Genf sind