

# ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG

VEREINIGT MIT

## ZEITSCHRIFT FÜR BAUWESEN

MIT NACHRICHTEN DER REICHS- U. STAATSBEHÖRDEN · HERAUSGEGEBEN IM PR. FINANZMINISTERIUM  
SCHRIFTFLEITER: DR.-ING. NONN UND DR.-ING. e.h. GUSTAV MEYER

BERLIN, DEN 21. NOVEMBER 1934

54. JAHRGANG, HEFT 47

Alle Rechte vorbehalten.



*Schule in Nordwalde, Kreis Steinfurt.*

*Aufn. Ernst Krahn, Münster.*

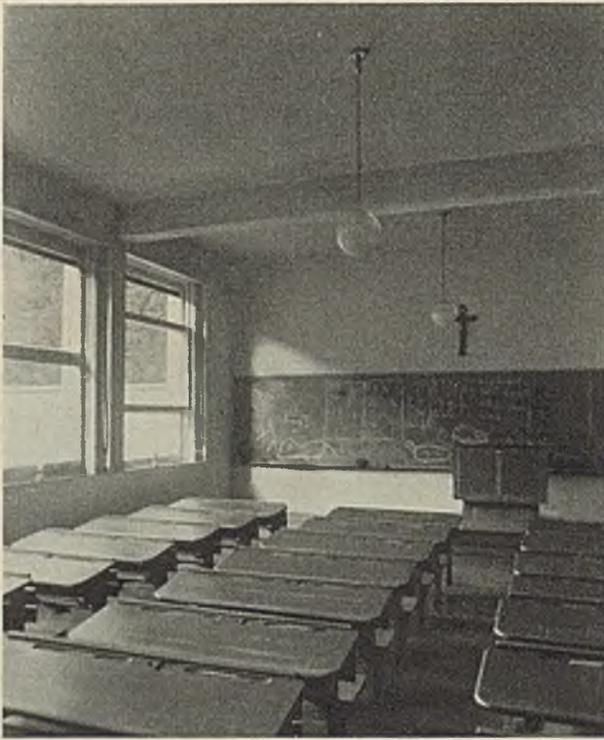
## LÄNDLICHE SCHULBAUTEN IM REGIERUNGSBEZIRK MÜNSTER

Preußische Staatshochbauverwaltung.

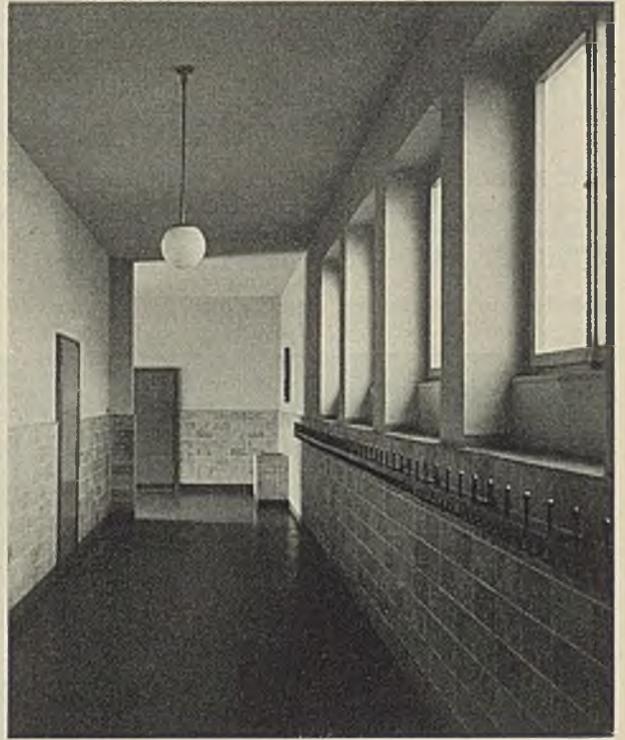
Nach dem Kriege hat im Regierungsbezirk Münster eine rege Bautätigkeit für ländliche Schulen eingesetzt. Infolge der weitläufigen Siedlungsform auf dem flachen Lande, wo neben den Dörfern die verstreuten, zu Bauernschaften zusammengeschlossenen Gehöfte vorherrschen, waren in der Regel einklassige Schulen notwendig. Der Bedarf für mehrklassige Schulen war hauptsächlich auf die geschlossenen Ortschaften beschränkt.

Bei den einklassigen Schulen wurden Klassenraum und Lehrerwohnung in einem Gebäude zusammengefaßt, jedoch schon bei zweiklassigen Schulgebäuden besondere Lehrerwohnhäuser errichtet. Eine Verlegung der Wohnung über die Klassenräume wurde

vermieden. Stets wurde angestrebt, einen klaren Grundriß und darüber einen schlichten, geschlossenen Baukörper zu schaffen, der sich gut in die westfälische Landschaft einfügte. Für die Ausführung wurde entsprechend der heimischen Bauweise größtenteils der Ziegelrohbau, z. T. mit Verwendung von Tür- und Fensterumrahmungen und Gesimsen aus Kunststein, bevorzugt. Bei genügend verfügbaren Mitteln erfolgte eine Unterkellerung des Schulgebäudes, wobei die so gewonnenen Räume für den Einbau einer Heizungsanlage, Einrichtung von Brausen und Bädern mit Umkleideräumen, in Einzelfällen auch für Abort mit Wasserspülung ausgenutzt wurden.

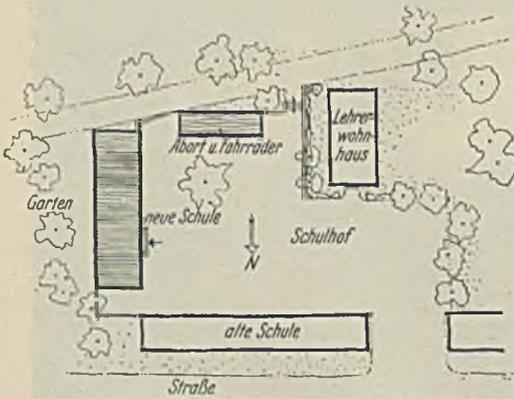


Klassenraum.

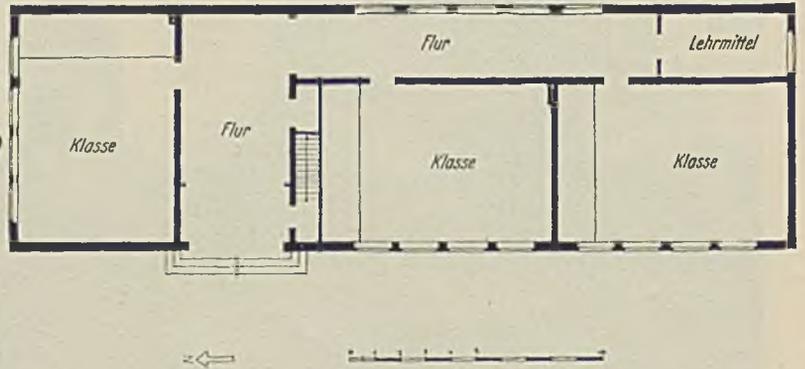


Flur.

Aufn. Ernst Krahn, Münster.

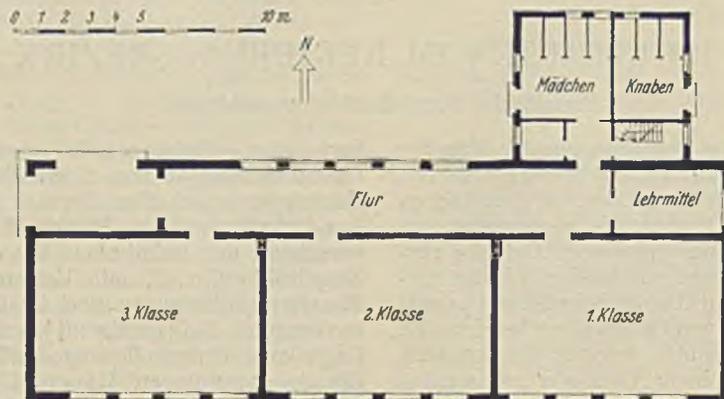


Lageplan. M. 1:1500.

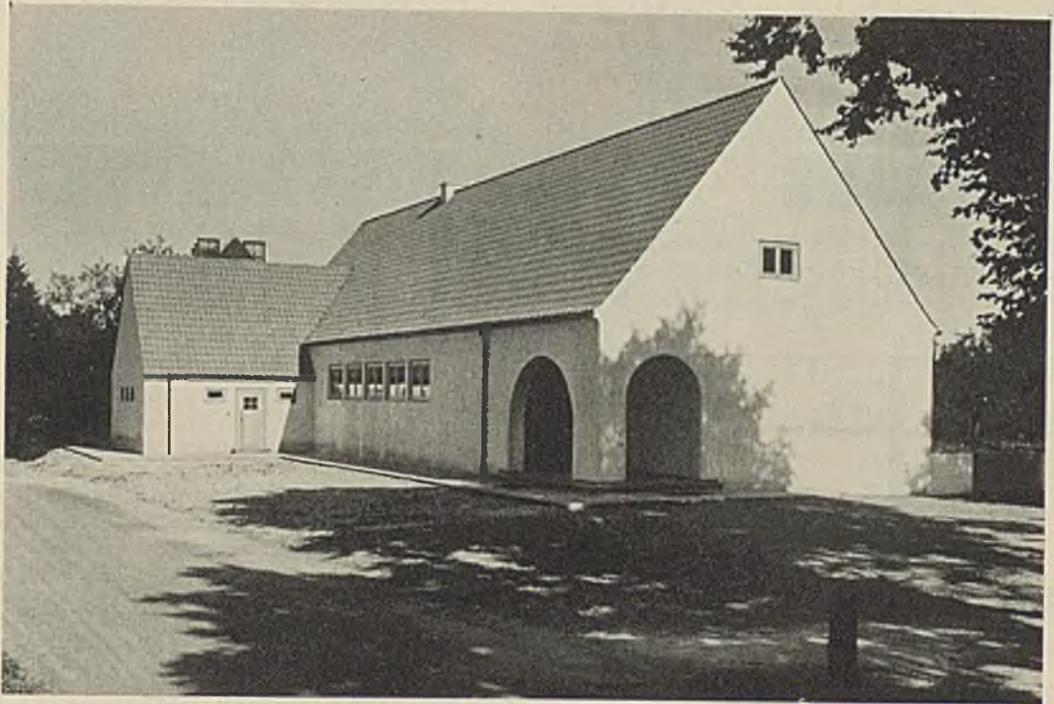


Grundriß. M. 1:300.

Dreiklassige Schule in Nordwalde, Kreis Steinfurt.

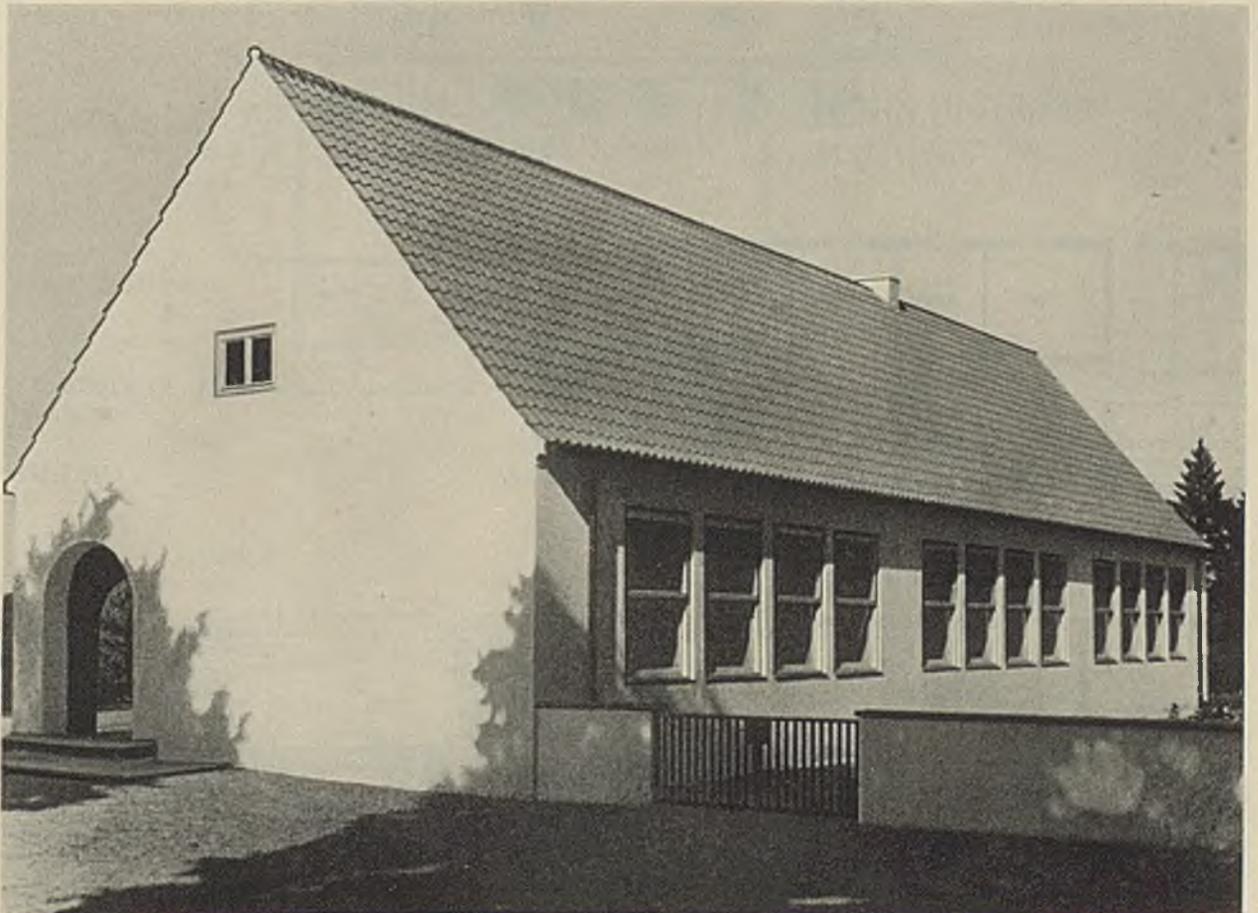


Grundriß der dreiklassigen Schule in Holtwick, Kreis Coesfeld. M. 1:300.



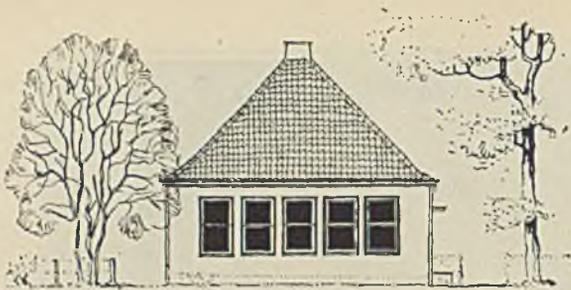
*Dreiklassige Schule in Holtwick, Kreis Coesfeld. Nordwestansicht.*

*Aufn. Walterbusch, Coesfeld.*

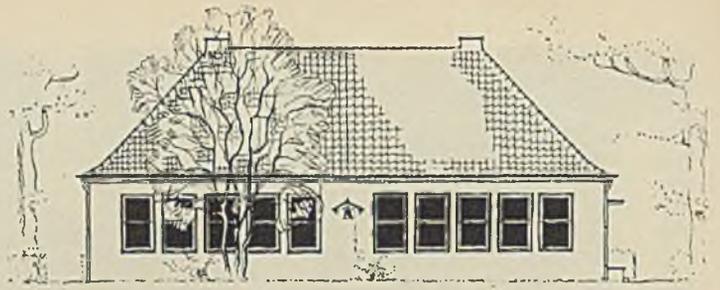


*Dreiklassige Schule in Holtwick, Kreis Coesfeld. Südwestansicht.*

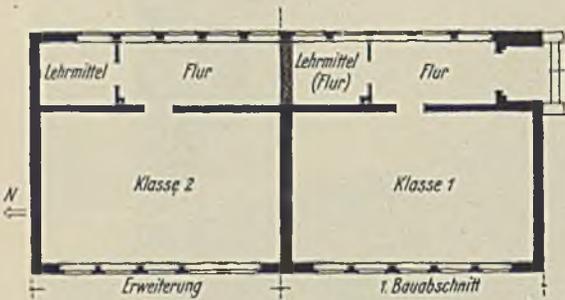
*Aufn. Walterbusch, Coesfeld.*



Ansicht der einklassigen Schule.



Ansicht der auf zwei Klassen erweiterten Schule.

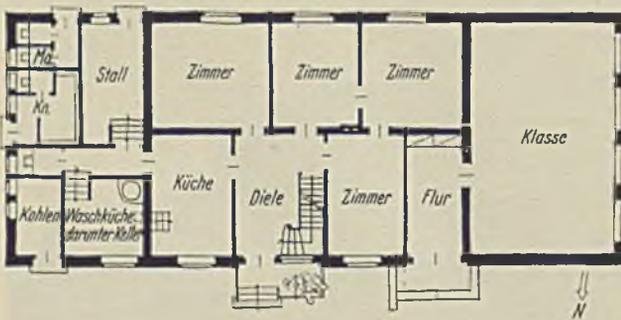
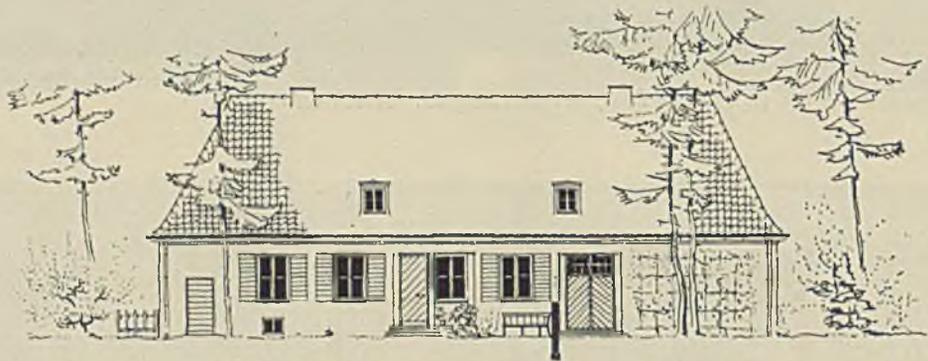


Einklassige Schule in Gaupel, Kreis Coesfeld.

Die Erweiterung auf zwei Klassenräume wurde bei der Planung berücksichtigt.

Grundriß.

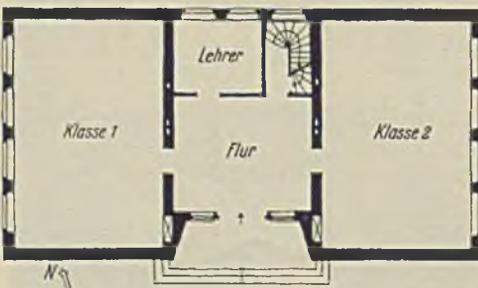
M. 1:300.



Einklassige Schule mit Lehrerwohnung bei Stadtlohn, Kreis Ahaus.

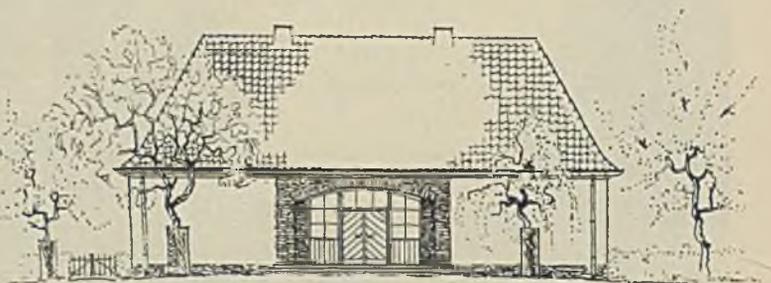
Grundriß.

M. 1:300.

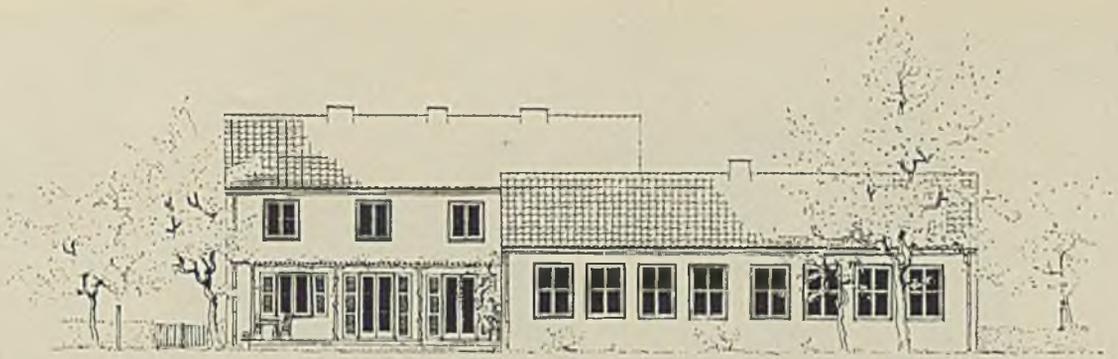


Grundriß. M. 1:300.

Ein Klassenraum wurde unterkellert für die Brauseanlage.

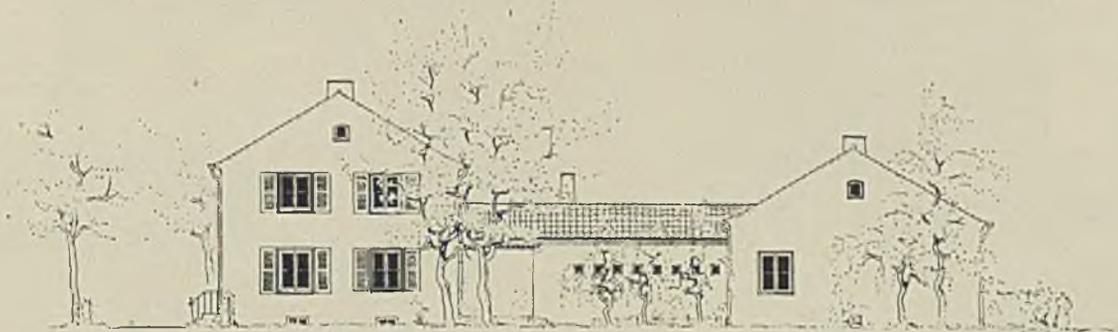


Zweiklassige Schule in Ramsdorf, Kreis Borken.



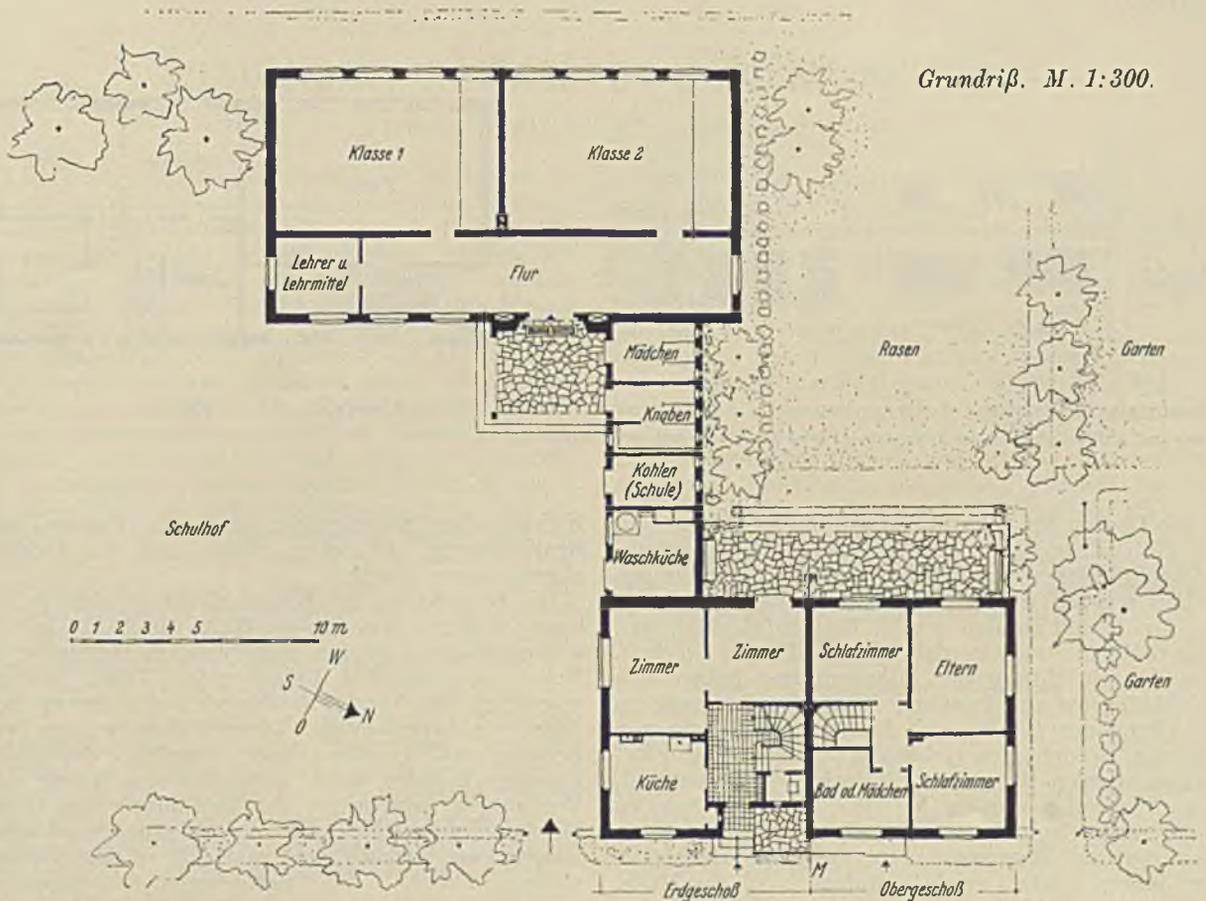
Westansicht.

M. 1:300.



Nordansicht.

M. 1:300.



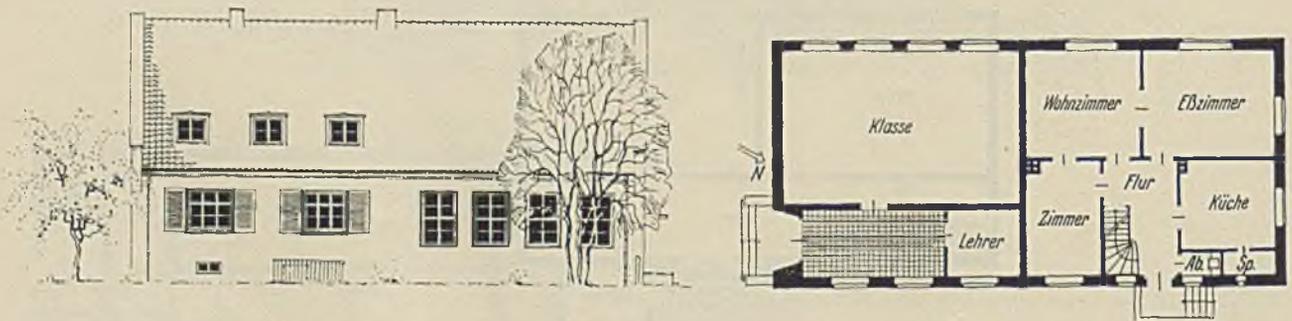
Grundriß. M. 1:300.

Zweiklassige Schule mit Leherdoppelwohnhaus in Hansell, Kreis Steinfurt.



Aufn. Walterbusch, Coesfeld.

Ostansicht.



Einklassige Schule mit Lehrerwohnung in Limbergen-Hövel, Kreis Coesfeld. M. 1:300.

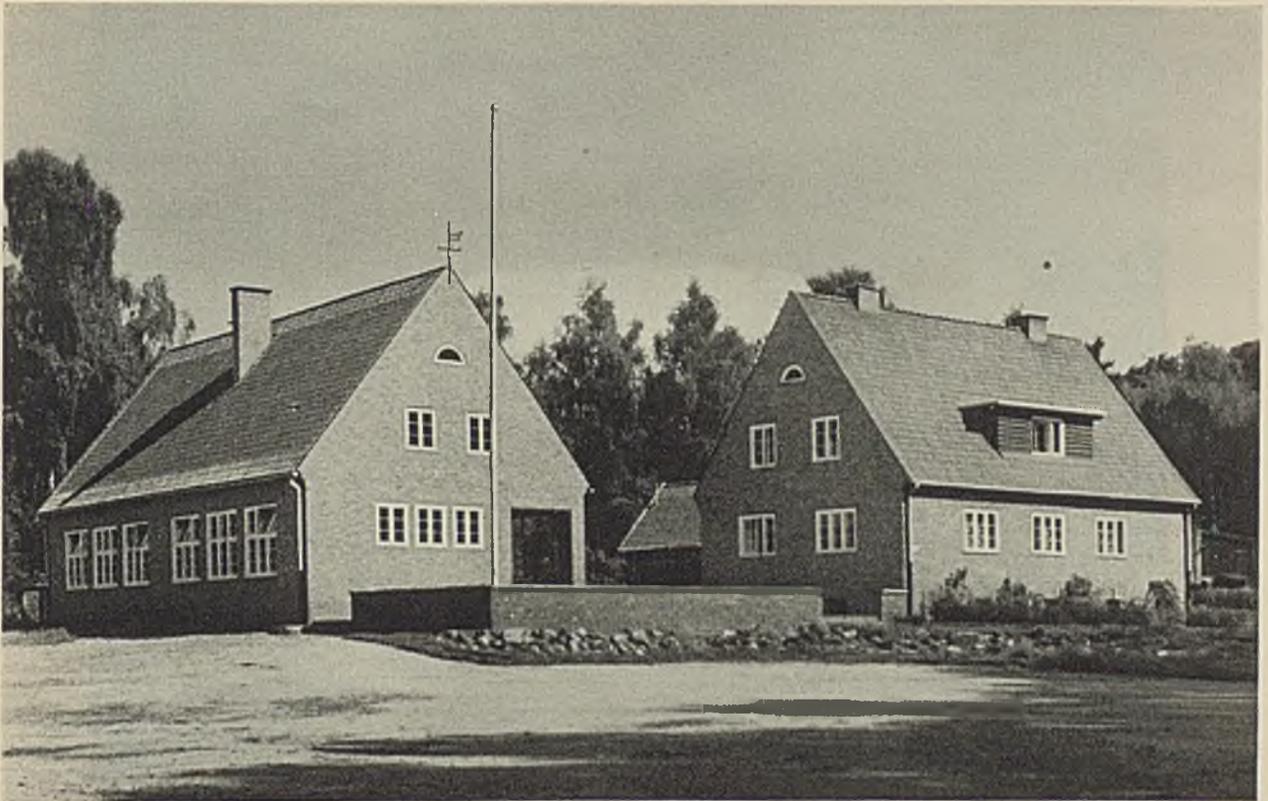
Aborte und Stall befinden sich im Nebengebäude. Eine Erweiterung auf zwei Klassenräume ist vorgesehen.

Die Decken der Schulräume wurden im allgemeinen als Holzbalkendecken auf I-Trägern mit Einschubdecken in altbewährter Form ausgeführt, in einigen Fällen wurden massive Hohlsteindecken eingebaut. In den Schulräumen wurde Riemenfußboden auf Lagerhölzern und in den Fluren Platten verlegt. Für die Belichtung der Klassenräume haben sich Schiebefenster gut bewährt, die neben der besseren Belüftung der Räume sich für die Aufstellung von Blumen in den Fensterbänken eignen. Die Flurfenster wurden über den Kleiderleisten angeordnet. Zur Beheizung wurden bei den kleineren Schulen Öfen vorgesehen; bei dreiklassigen Schulen wurde eine zentrale Warmwasserheizungsanlage eingebaut. Der innere Ausbau erfolgte einfach. Wo die Mittel ausreichten, erhielten die Wände der Flure zum besseren Schutz gegen Beschädigung und nasse

Kleider eine Sockelverblendung mit Platten oder Spaltklinkern, die oben durch eine Kleiderleiste abgeschlossen wurde.

Die Einrichtung der Klassenräume geschah in der bisher üblichen Weise in der Regel durch Aufstellung von zweiseitigen Bänken zum seitlichen Heraustreten. Neben den üblichen freistehenden Tafeln wurden neuerdings die Wandflächen durch Beschieferung zum Schreiben hergerichtet. Diese Tafeln werden von Lehrern und Schülern gern benutzt. Bei mehrklassigen Schulen wurde möglichst eine Klasse zum Verdunkeln eingerichtet zur Vorführung von Lichtbildaufnahmen. Wo eine Wasserleitung vorhanden war, konnte in den Fluren und z. T. in den Klassenräumen Wasch- und Trinkgelegenheit vorgesehen werden.

Regierungsbaurat Knolle.



*Zweiklassige Schule mit Wohngebäude in Kahlberg, Kreis Elbing.*

## LÄNDLICHE SCHULBAUTEN IN WESTPREUSSEN

Preußische Staatshochbauverwaltung.

Von den in den letzten Jahren im Baukreise des preußischen Staatshochbauamts Marienburg erbauten ländlichen Schulhäusern sollen einige Beispiele in meist eingeschossiger Bauweise gezeigt werden: ein einklassiges Schulhaus, eine zweiklassige und eine dreiklassige Anlage, sämtlich mit Lehrerwohnungen und Wirtschaftsgebäuden. Im Rahmen der verfügbaren Geldmittel wurde angestrebt, die kleinen Bauaufgaben in schlichter Weise zu lösen. Das landesübliche, verschaltete Pfannendach, bei dem Kehlen vermieden werden müssen, drängt zu Baukörpern einfachster, geschlossener Art und nötigt zum Verzicht auf umfangreiche Dachaufbauten. Hiernach wurde für das einklassige Schulgebäude der Typ eines gestaffelten Baukörpers, Schulhaus und Stallgebäude zu geschlossener Einheit verbunden, entwickelt. Bei den mehrklassigen Anlagen wurden Schulhaus, Wohn- und Wirtschaftsgebäude in einer Gehöftanlage angeordnet, vom Schul- und Turnhof und den Gartenanlagen umgeben, das Ganze von lebenden Hecken umfriedet.

Im übrigen wurde in der Bauweise und Durchbildung der Gebäude auf die klimatischen Verhältnisse, den meist langen und harten Winter und die häufig herrschenden Stürme, Rücksicht genommen. Hierbei sind Doppelfenster in allen Räumen eine ebenso selbstverständliche Forderung wie die Stülpschalung des Pfannendaches. Bei der Grundrißgestaltung wurde der Hauptwert darauf gelegt, allen Unterrichts-, Wohn- und Aufenthaltsräumen Sonnenbestrahlung zukommen zu lassen; in allen Fällen erhielten die Klassen-

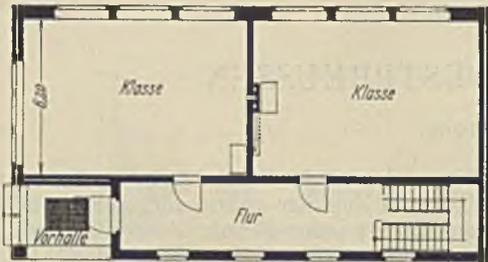
fenster Westlage. Elektrische Beleuchtung der Innenräume, der Höfe und Zugänge wurde vorgesehen und in einem Klassenraum jeder Schule Verdunkelungsvorrichtung zur Vorführung von Lichtbildern im Schulunterricht bei Tage. Bei sämtlichen Bauvorhaben war es möglich, im Anschluß an einen Brunnen auf dem Grundstück eine Hauswasserleitung einzurichten, die durch eine elektrisch betriebene Hydrophananlage in einem Kellerraum gespeist wird. Wasserzapfstellen befinden sich in den Klassenräumen, Lehrküchen, Waschküchen und in den Küchen der Lehrerwohnungen. Auch wurden in diesen Bade- und Spülklosetts vorgesehen. Die Fäkalien aus diesen Anlagen werden nach Klärung in den vorschrittmaßigen Gruben in die Vorfluter geleitet. Die Abortanlagen für den Schulbetrieb sind, den ländlichen Verhältnissen entsprechend, durchweg in die Wirtschaftsgebäude eingebaut mit Gruben zu regelmäßiger Entleerung.

*Der Neubau der zweiklassigen Schule in Kahlberg auf der Frischen Nehrung*

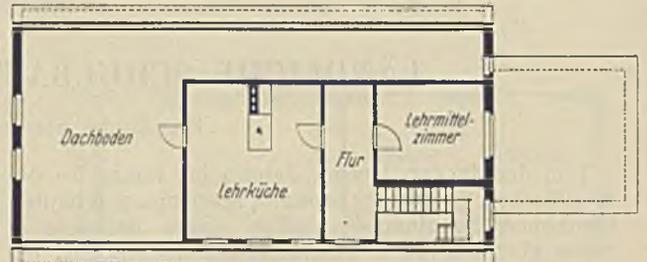
war nötig geworden, da das alte hölzerne Schulhaus durch Feuer zerstört worden war. Er wurde auf dem alten Baugrundstück in geschützter und idyllischer Waldlage in den Jahren 1931 bis 1932 ausgeführt. Das Außenmauerwerk besteht aus Hartbrandsteinen, vermischt mit Buntklinkern, durchweg Erzeugnissen der heimischen Haßziegeleien in der Nähe von Cadinen. Von der Dorfstraße aus betritt man am



Zweiklassige Schule mit Wohngebäude in Kahlberg, Kreis Elbing.

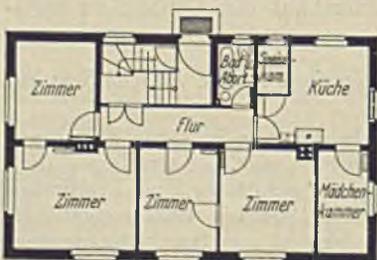
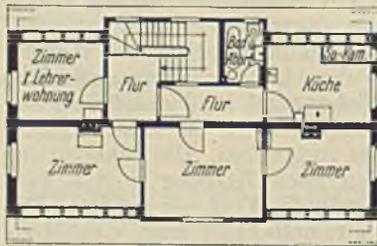


Erdgeschoß.

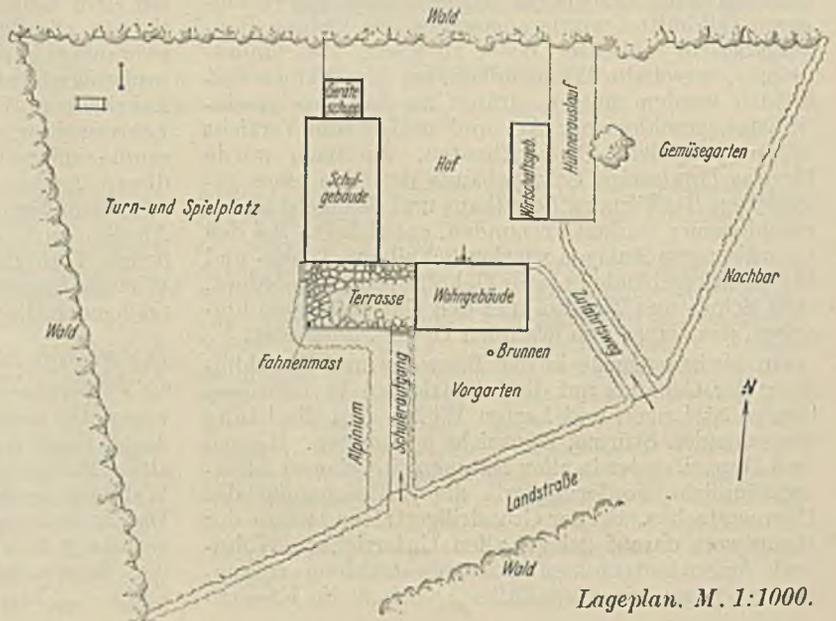


Dachgeschoß.

Schulgebäude. M. 1:300.

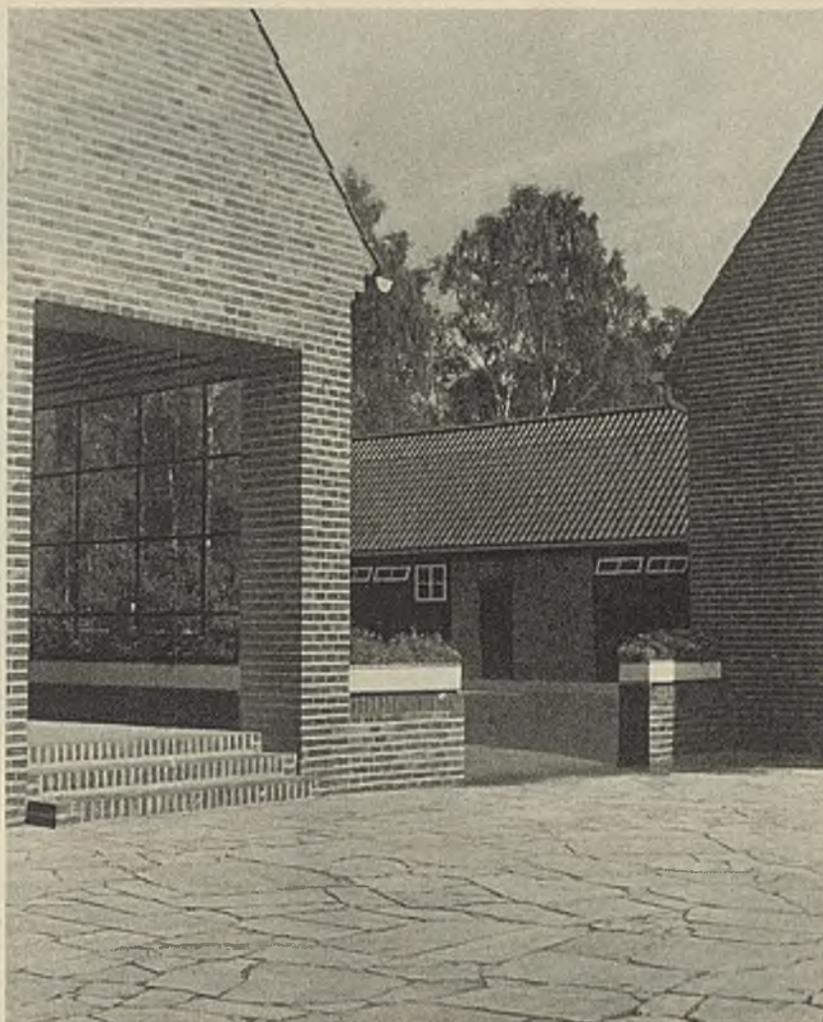


Wohngebäude.  
Erd- und Dachgeschoß. M. 1:300.



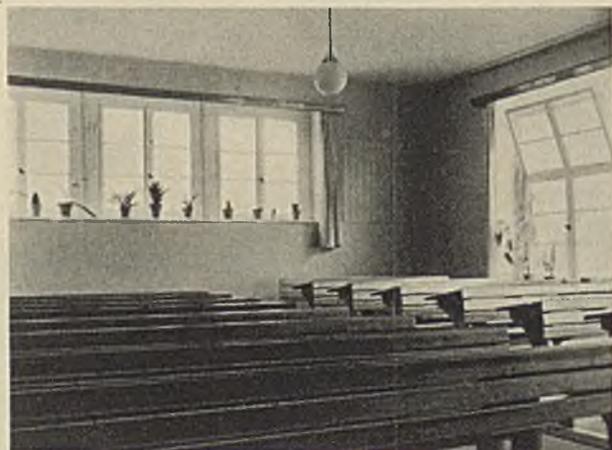
Lageplan. M. 1:1000.

*Zweiklassige  
Schule in  
Kahlberg,  
Kreis Elbing.*



*Terrasse vor dem  
Schulgebäude.*

Lehrergarten und einem Steingarten vorbei zunächst den terrassenartigen Vorplatz, der für Freiübungen und sonstige Unterrichtszwecke Verwendung finden soll. Eine als Windfang dienende offene Vorhalle läßt durch ein großes Fenster den Blick auf den Hof und das Wirtschaftsgebäude frei und führt zunächst in den ge-



*Kahlberg, Klassenraum mit Rückenlicht.*

räumigen Schülerflur, dessen Fußboden ebenso wie sämtliche Fenstersohlbänke im Klassengebäude mit farbigen Tonfliesen ausgelegt sind. Kippflügel über den Türen ermöglichen Querlüftung der Räume auch bei geschlossenen Türen. Die Klassenräume werden mit Kachelöfen beheizt zur Weiternutzung eines alten Holzbezugsrechts der Schulgemeinde. Das Dachgeschoß ist ausgenutzt durch Einbau eines Lehrmittelsraums und der Schulküche. Am Nordgiebel hat der Turngeräteraum in einem unauffälligen Anbau Platz gefunden, in nächster Nähe des westlich des Gebäudes befindlichen Turnplatzes.

Das vollständig unterkellerte Wohnhaus enthält zwei abgeschlossene Wohnungen für die Lehrer mit besonderen Stockwerkheizungen und allem Zubehör. Die Wohnfläche des 1. Lehrers beträgt 110 qm, die des 2. Lehrers 70 qm. Die Gesamtbaukosten belaufen sich infolge der Entlegenheit der Baustelle auf rd. 70 000 Reichsmark, der Preis für einen cbm umbauten Raumes beträgt im Durchschnitt rd. 26 RM.

*Die dreiklassige Schule in Sommerau, Kreis Marienburg,* wurde in den Jahren 1932 bis 1933 gleichzeitig mit einem Lehrerwohnhaus errichtet als Ersatz für das völlig unzulängliche alte Schulgebäude. Die Gebäudeanlage befindet sich mit Rücksicht auf den hohen Grundwasserstand auf der höchst gelegenen Stelle des

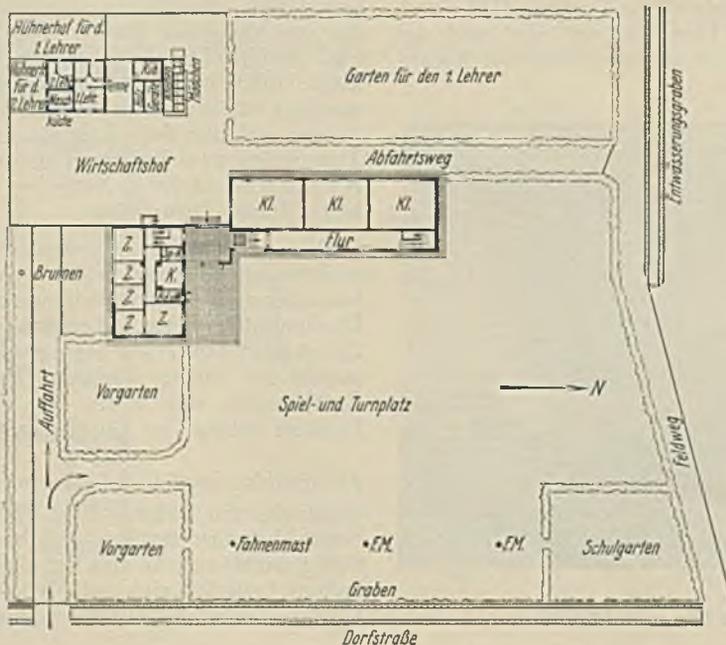


*Dreiklassige Schule mit Wohngebäude in Sommerau, Kreis Marienburg.*

Grundstücks hinter einem geräumigen Turn- und Spielhof und den Lehrergärten, die durch Hecke und Graben von der Dorfstraße getrennt sind. Die beiden Hauptgebäude, Schule und Wohnhaus, sind durch einen terrassenartigen Zwischenbau verbunden und bilden zusammen mit dem großen Wirtschaftsgebäude eine Baugruppe, die das Ortsbild sowohl wie das flache Landschaftsbild beherrscht. Befestigte Zufahrtwege führen von Osten und von Norden auf den Wirtschaftshof, auf den die Stalleingänge münden.

Das Klassengebäude ist mit einer selbständigen Warmwasserheizung versehen. Der vom Nordgiebel zugängliche Heizraum mußte wegen des hohen Grundwasserstandes unter der Treppe angeordnet werden, daneben befindet sich ein niedriger Kokslagererraum unterhalb einer Klasse. Auch hier ist das Dachgeschoß für Nebenräume, Lehrküche und Lehrmittelraum teilweise ausgenutzt.

Das vollständig unterkellerte Lehrerwohnhaus enthält im Erd- und Obergeschoß je eine selbständige Familienwohnung und im Dachgeschoß eine Ledigen-



*Dreiklassige Schule mit Wohngebäude in Sommerau, Kreis Marienburg.*

*Lageplan. M. 1:1000.*

wohnung. Während diese zur Beheizung Kachelöfen erhielt, sind in die Familienwohnungen

Stockwerkheizungen eingebaut. Mit eigenem Zugang am Westgiebel ist im Keller ein Schulbad bescheidenen Umfangs mit eigener Warmwasserbereitungsanlage hergestellt worden.

Das Wirtschaftsgebäude enthält neben Waschküche und einem kleinen Stall für die 2. Lehrerwohnung einen geräumigen Stallraum nebst Scheune und Vorratskeller für den Viehwirtschaftsbetrieb des 1. Lehrers; ferner einen Geräteraum für den Schulbetrieb und einen Nebenraum für Holzlagerung.

Die Gesamtbaukosten belaufen sich auf rd. 92 000 Reichsmark; daraus ergibt sich für einen cbm umbauten Raumes durchschnittlich der Preis von 21 RM.



*Einklassige Schule in Oberkerbswalde.*

Lehrergarten eingebettet liegt. Schulräume und Lehrerwohnung haben getrennte Zugänge; beide Raumgruppen sind in zweckmäßiger Weise im Innern durch einen kleinen Lehrmittelraum mit eingebauten Schränken in Verbindung gebracht. Die Raumhöhe des Klassenzimmers beträgt 3,20 m. Der Schülerflur dient zugleich als

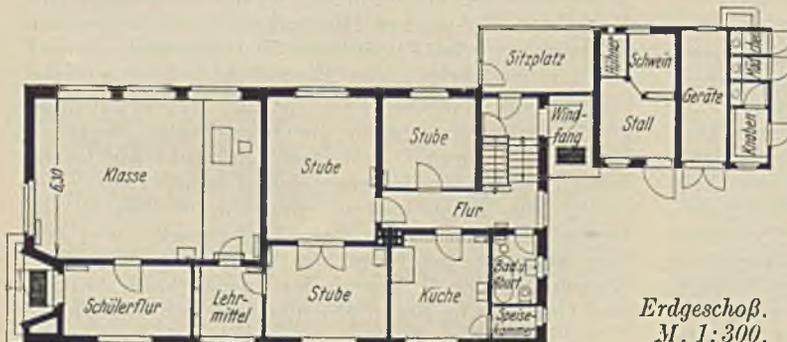
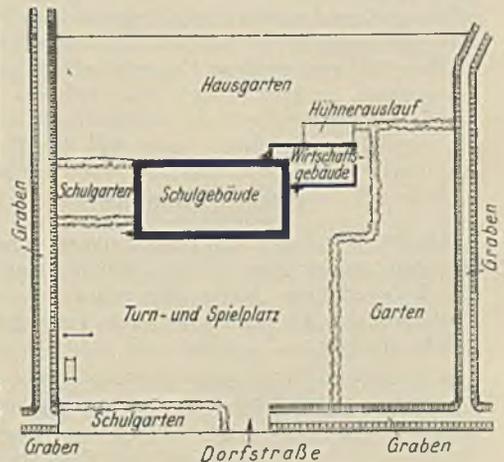
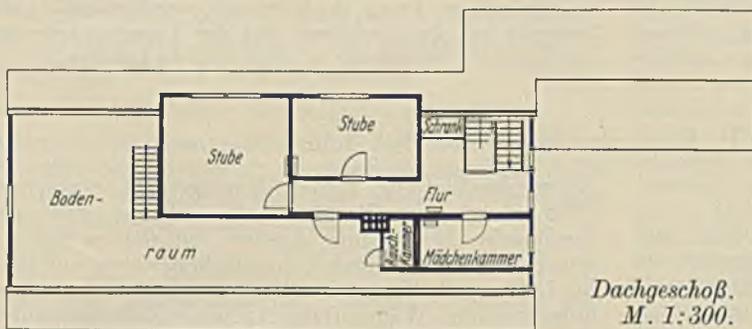
Kleiderablage. Der Wohnungsteil ist vollständig unterkellert. In der Mitte des Hauptgebäudes liegt der Heizraum mit dem Brennstoffkeller. Die Warmwasserheizungsanlage versorgt das gesamte Gebäude. Sämtliche Feuerstellen münden in einen einzigen über Dach geführten Verbundschornstein. Durch den verandaartigen Windfang an der Westseite ist eine unmittelbare Verbindung zwischen der Lehrerwohnung und dem Hausgarten erzielt. Die Gesamt

*Der Neubau der einklassigen Schule in Oberkerbswalde, Kreis Elbing,*

wurde im Jahre 1933 als Ersatz für das alte Schulhaus erforderlich. Das Gebäude ist in seiner Längsrichtung von Norden nach Süden parallel zur Dorfstraße hinter den Turn- und Spielplatz und den Schulgarten gestellt, während das Gebäude auf seiner Westseite in den

samtwohnfläche beträgt 120 qm. Die Gesamtbaukosten belaufen sich einschl. Nebenanlagen auf 34 400 RM; der Einheitspreis für einen cbm umbauten Raumes ohne Nebenanlagen beträgt 21 RM. Hierbei ist zu bemerken, daß der teilweise schwierige Baugrund (Torf und Moor) an verschiedenen Stellen die Ausführung künstlicher Gründung erforderlich machte.

*Regierungsbaurät Stange.*



*Einklassige Schule in Oberkerbswalde, Kreis Elbing.*

# DIE PRÜFUNG DER HYDRAULISCHEN BINDEMittel

Von Dr. Haegermann, Berlin.

Zemente und hydraulische Kalke (Wasserkalk, Zementkalk) werden im allgemeinen nur auf die wichtigsten Eigenschaften, d. h. auf Abbinden, Raumbeständigkeit, Zug- und Druckfestigkeit, und der in Stücken angelieferte Wasserkalk noch auf Ergiebigkeit geprüft. Für die Ermittlung dieser Eigenschaften sind in den Portland-, Eisenportland- und Hochofenzement-Normen sowie in den Leitsätzen für die einheitliche Lieferung von Kalk bestimmte Prüfverfahren vorgeschrieben, die eine Bewertung der Bindemittel ermöglichen. Andere Eigenschaften, z. B. das Schwinden, die Wärmeerhöhung beim Abbinden und Erhärten, das Verhalten gegen schädigende Wässer, werden nur selten zur Gütebeurteilung herangezogen, obwohl für Sonderfälle eine über die Normen hinausgehende Bewertung erwünscht ist. Ein Vergleich ist jedoch ausgeschlossen, wenn verschiedenartige und überdies der Verarbeitungsweise auf der Baustelle nicht angepaßte Verfahren angewendet werden. Die Ausarbeitung geeigneter Prüfverfahren für die bisher vernachlässigten Eigenschaften der hydraulischen Bindemittel hat der Deutsche Verband für die Materialprüfung der Technik in die Wege geleitet.

Daneben wird immer wieder die Frage gestellt, ob die heutigen Normenverfahren, vor allem das Festigkeitsprüfverfahren, noch zeitgemäß sind. Als im Jahre 1878 die ersten Normen entstanden, wurden Mörtel und Beton in erdfeuchter Beschaffenheit verarbeitet; heute aber wird erdfeuchter Beton fast nur noch für Betonwerkstein verwendet, während für Eisenbetonbauten, Schleusen, Talsperren u. a. der Beton weich oder gießfähig angemacht wird. Auch im Betonstraßenbau hat Beton weicher Beschaffenheit eine hervorragende Bedeutung, obwohl die Verarbeitung von erdfeuchtem Beton für die Eigenschaften der Straßendecke vorteilhafter ist. Nach dem Normenprüfverfahren wird nun der Einfluß höherer Wasserzusätze nicht erfaßt; der Mörtel ist also zu trocken, die Einstamparbeit bei der Herstellung der Probekörper ist zu groß und durch den gleichkörnigen Normensand wird die wirkliche Bindekraft verschleiert, indem Bindemittel mit großem Rauminhalt (bezogen auf die

Gewichtseinheit) infolge der Füllwirkung — die bei den gemischtkörnigen Sanden der Baustelle nur abgeschwächt oder nicht in Erscheinung tritt — zu günstig beurteilt werden. — Schließlich wird noch der Zugversuch beanstandet, weil die Ergebnisse zu sehr schwanken.

Die Lösung dieser Aufgaben hängt in erster Linie von der Einführung eines geeigneten Normensandes ab. Der heutige Normensand besteht aus Körnern von annähernd gleicher Größe; er ist zu sperrig und er vermag deshalb nur geringe Wassermengen festzuhalten. Eine wesentliche Steigerung des Wasserzusatzes und gleichzeitig ein Herabsetzen der Füllwirkung der Bindemittel auf ein der Ausführung entsprechendes Maß kann erzielt werden, wenn ein gemischtkörniger Normensand verwendet wird. Zunächst ist ein Sand aus zwei in der Größe weit auseinanderliegenden Körnungen empfohlen worden, der hinsichtlich des Wasserbedarfes und der Festigkeit die gleichen Ergebnisse liefert wie ein gut abgestufter Sand, dessen größtes Korn dem des heutigen Normensandes entspricht. An Stelle des Zugprobekörpers wird ein Prisma  $4 \times 4 \times 16$  cm empfohlen, das auf Biegezugfestigkeit und an den Prismenhälften auf Druckfestigkeit geprüft wird.

Diese in großen Zügen angedeuteten Änderungen des Festigkeitsprüfverfahrens werden z. Zt. von der vom Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen Dr. Todt berufenen Forschungsgemeinschaft untersucht. Bei der Auslese der Zemente zu den Straßen Adolf Hitlers findet aber auch das Schwindmaß besondere Beachtung; über Einzelheiten wird die Forschungsgemeinschaft des Generalinspektors berichten. Mit der Einführung der zuvor genannten Änderungen und Verfahren wird die Zementprüfung auf eine neue und breitere Basis gestellt.

Die Prüfverfahren für hydraulische Kalke werden z. Zt. einer sorgfältigen Nachprüfung unterzogen und, wenn es auch noch nicht möglich ist, Einzelheiten anzugeben, so kann doch gesagt werden, daß man bestrebt ist, die Verfahren mit der Verarbeitung auf der Baustelle möglichst in Einklang zu bringen.

## M I T T E I L U N G E N

Hans Hausmann †.

Am 24. Oktober starb nach längerer Krankheit und dennoch unerwartet, kurz vor Vollendung seines 65. Lebensjahres Hans Hausmann, ordentlicher Professor der Baukunst an der Technischen Hochschule Aachen.

Sein Entwicklungsgang als Baumeister begann an der Technischen Hochschule Berlin. Nach Beendigung seiner Hochschulstudien wurde er Regierungsbauführer und bald Assistent bei Karl Schäfer. Der Anschluß an diesen bleibt für seine spätere Entwicklung nicht unwesentlich. Es folgt eine Arbeitszeit bei Griesebeck, Bruno Schmitz und am Neubau der katholischen Garnisonkirche in Berlin (Hasenheide). Im Jahre 1897 erringt er den Schinkelpreis und wird bald danach als Regierungsbaumeister in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen. Das Jahr 1906 führt ihn auf drei Monate nach Mailand, wo er auf der Weltausstellung die Schau der

Eisenbahnabteilung seines Ministeriums einrichtet. 1908 erfolgt seine Berufung als o. Professor an die Technische Hochschule Aachen, an der er bis an sein Ende wirkte. Diese Lehrtätigkeit wurde nur 1915 bis 1918 durch Kriegsdienst bei der Eisenbahntroop unterbrochen. Während der Aachener Zeit entstanden neben manchen kleineren Bauten und Denkmälern die Mensa der Technischen Hochschule, das Krankenhaus in Heinsberg, das Jugendheim in Inden und, als vielleicht reifste Arbeit, das Burtscheider Krankenhaus.

Mit Hans Hausmann scheint das alte Erfahrungsgesetz dreifacher Abfolge gleichgerichteter Begabung Erfüllung gefunden zu haben: Er sinkt als letztes Glied dreier Künstlergenerationen seiner Familie ins Grab. Die Reihe beginnt mit dem Großvater, der Goldschmied in Hanau war. Viel genannt und sehr anerkannt war der Name des Vaters: Friedrich Karl Hausmann, des Malers, dessen meisterhafte Skizzen und Gemälde in Berlin (Nationalgalerie), Düsseldorf, Köln, Frankfurt, Darmstadt und Hamburg hängen.

Hans Hausmann selbst kann man als Künstler und Lehrer nur gerecht werden, wenn man ihn zugleich als Abkömmling dieser noch echten künstlerischen Familienüberlieferung, als Schüler Schäferscher Eklektik und als Repräsentanten einer Generation sieht, die aus solcher Eklektik in eine Zeit beginnender eigener Formimpulse hineingewachsen ist. Ein rasches, instinktives Urteil über künstlerische Werte waren sein Familienerbe; die Eklektik hat er innerlich früh überwunden; das Vakuum aber, das dadurch entstand, konnte auch in ihm eine unkünstlerische Zeit nie ganz ausfüllen. Diese Tragik teilt er mit den Besten seiner Generation und wir verstehen sie, weil auch wir noch unter ihrem Zeichen stehen, wie auch manche Generation nach uns noch an ihr zu tragen haben wird. Unter diesem richtig empfundenen Zwange hat auch Hausmann als Baumeister mehr und mehr den ehrlichen und lehrreichen Weg zum Schlichten, Einfachen, Wesentlichen und Grundlegenden in der Form zurückgefunden, wie es seinem innersten Wesen entsprach. Denn auch als Mensch war er schlicht und einfach. Diesen phrasenlosen, liebenswerten Menschen mit seinem oft so strahlenden Humor, seinem befreienden Lachen und gütigen Wesen werden Kollegen und Schüler nicht vergessen.

R. v. S.

### Hochschulen.

*Die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber* hat die Technische Hochschule Aachen auf Antrag der Fakultät für Maschinenwesen dem Consulting Engineer in West Didsbury, Manchester, Charles E. Stromeyer verliehen „in Anerkennung seiner bedeutenden wissenschaftlichen Arbeiten auf den Gebieten der Werkstoffkunde und der Werkstoffprüfung sowie deren Anwendung auf Dampfkesselbau und Schiffbau“.

#### *Technische Hochschule Berlin.*

Der Reichskommissar für das Siedlungswesen, Staatssekretär Gottfried Feder, ist zum Honorarprofessor in der Fakultät für Bauwesen der Technischen Hochschule Berlin ernannt worden.

\*

*Zum besoldeten Beigeordneten der Stadt Essen* ist der Regierungsbaurat a. D. Stadtbaurat Sturm Kegel aus Hagen berufen worden.

*Zum Geschäftsführer des Lippe-Verbandes* wurde durch Vorstandsbeschluß der Baudirektor der Emscher-Genossenschaft, Regierungsbaumeister a. D. Dr.-Ing. Ramshorn, und zum Stellvertreter Regierungsbaumeister a. D. Drape ernannt.

### Tagungen, Vorträge.

#### *Über die lichttechnischen Bestimmungen in der neuen Reichsstraßen-Verkehrsordnung*

hielt Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. e. h. G. Meyer in der Technischen Hochschule Berlin vor der Deutschen Lichttechnischen Gesellschaft einen Vortrag. Die neue Reichsstraßen-Verkehrsordnung enthält auch neue, den Verkehrsbedürfnissen angepaßte Bestimmungen über die Beleuchtung der Kraftfahrzeuge, Fahrräder und Fuhrwerke. Bemerkenswert ist die lichttechnische Erläuterung des Begriffes der Reichweite und der Blendung. Es ist nun durch Beleuchtungsmessung möglich, ein einwandfreies Urteil darüber zu gewinnen, ob eine Anlage den Vorschriften entspricht. Die Bestimmungen über die übrigen Teile der Beleuchtungs-ausrüstung von Kraftwagen sind

vereinfacht, straffer zusammengefaßt und leicht verständlich dargestellt. Fahrradscheinwerfer müssen ständig geneigt angeordnet sein, und nur die Leistungsaufnahme der Fahrradlampen wird nach oben begrenzt. Sehr wichtig sind auch die Bestimmungen über die Rückstrahler, deren Lichtwirkung jetzt ebenfalls gemessen wird. An Stelle der bisherigen persönlichen Bewertung tritt bei der Zulassungsprüfung die sachliche Messung. Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß den technischen Fortschritten und den Erkenntnissen aus den Untersuchungen auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugbeleuchtung weitgehend Rechnung getragen worden ist und eine Förderung der Verkehrssicherheit durch die neuen Beleuchtungsbestimmungen erwartet werden kann.

#### *Der Wesertag in Kassel.*

Am 26. und 27. Oktober fand in Kassel die gemeinsame Tagung des Weser-Bundes und des Werra-Kanal-Vereins statt, die durch die Anwesenheit zahlreicher Vertreter der beteiligten Wirtschaftskreise und Behörden ihr besonderes Gepräge erhielt. Den geschäftlichen Vereinssitzungen am Vormittag, die u. a. zur Umwandlung des Weser-Bundes in den „Verein zur Wahrung der Weser-Schiffahrtinteressen“ führten, folgte am Nachmittag im großen Saal der Stadthalle eine öffentliche Kundgebung, in deren Mittelpunkt der Vortrag des Staatssekretärs Koenigs vom Reichsverkehrsministerium über „Die Deutsche Weser im Rahmen der Reichswasserstraßen“ stand. Der Vortragende ging davon aus, daß erst die am 10. September 1823 von den Uferstaaten Preußen, Hannover, Kurhessen, Braunschweig, Oldenburg, Lippe und Bremen vereinbarte Schiffahrtakte alle bis dahin vorhanden gewesenen Stapel-, Zwangs- und Umschlagrechte beseitigt und die Schiffahrt auf dem Weserstrom für jedermann gegen Entrichtung der vorgeschriebenen Schiffahrtabgaben freigemacht hat. Wenn auch die Weserschiffahrtakte in ihren Bestimmungen besonders auf dem Gebiet der Schiffahrt-abgaben durch die Reichsverfassung vom Jahre 1871 außer Kraft gesetzt worden ist, so hat sie doch rechtlich erst ihr Ende erreicht, nachdem auf Grund des Gesetzes vom 30. Januar d. J. die Hoheit der deutschen Länderregierungen auf das Reich übergegangen ist.

Nach der Einverleibung von Hannover und Kurhessen ging Preußen daran, die Weser im Belange der Schiffahrt und Landeskultur zu verbessern. Die eigentliche Grundlage für eine planmäßige Pflege des Stromes wurde aber erst durch die Errichtung der Weserstrombauverwaltung geschaffen, die Preußen im Jahre 1896 nach dem Vorbild des Rheins, der Elbe und der Oder ins Leben rief. Da in den letzten 30 Jahren vor dem Kriege der Bau des Mittellandkanals das alles beherrschende Kernstück der preußischen Wasserbauverwaltung war, sind die übrigen Wasserstraßenbauten von Preußen lediglich unter dem Gesichtspunkte der Ergänzung des Kanalbaues oder des Ausgleichs für dieses Bauvorhaben betrachtet worden. Diese Einstellung war auch für den weiteren Ausbau des Weserstroms maßgebend. Er sollte das Wasser hergeben, mit dem der Mittellandkanal gespeist werden konnte. In den von Preußen wiederholt eingebrachten Kanalvorlagen war vorgesehen, das Speisungswasser für den Mittellandkanal der Weser bei Rinteln zu entnehmen und dem Kanal in einem besonders anzulegenden Zubringer mit natürlichem Gefälle zuzuführen. Um eine solche Anzapfung der Weser zu ermöglichen, sollte die Weser von Bremen bis Hameln kanalisiert werden. Der Staat Bremen

verpflichtete sich, die Kanalisierung der Weser von Bremen bis Minden auf eigene Kosten auszuführen, während Preußen für die Weiterführung der Kanalisierung über Minden hinaus sorgen wollte. Als nach Ablehnung der beiden ersten Kanalvorlagen durch den Preußischen Landtag Preußen in der dritten Kanalvorlage den Mittellandkanal auf die Strecke von Bergeshövede bis Hannover beschränkte, erklärte Bremen, an seiner Zusage nicht mehr festhalten zu können, da sie ja für den Bau eines Rhein-Elbe-Kanals und nicht eines Rhein-Hannover-Kanals gegeben worden sei. Mit dem Wegfall der Weserkanalisierung von Bremen bis Minden war die Entnahme von Weserwasser bei Rinteln hinfällig geworden. Man beschloß daher, das Wasser für den Mittellandkanal aus der Weser bei Minden zu entnehmen und es von der Entnahmestelle unmittelbar in den Kanal zu pumpen. Zum Ersatz für das der Weser entzogene Wasser baute man die beiden Staubecken im Eder- und Diemeltal, die die Weser über den Verlust hinaus, den sie durch das Pumpen in Minden erleidet, mit Wasser anreichern und in den letzten Jahren wesentlich zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse beigetragen haben. Die Weserkanalisierung blieb auch nach dem Kriege ein Plan, der in der Hauptsache im Zusammenhang mit der Speisung des Mittellandkanals weiter verfolgt wurde. Wiederholte Vorlagen an den Reichstag, Mittel für die Weserkanalisierung zu bewilligen, weil das Weserwasser zur Speisung des Mittellandkanals herangezogen werden müsse, wurden abgelehnt. Es ist das Verdienst der nationalsozialistischen Regierung, daß die Weser aus ihrer Hilfsfunktion für die Speisung des Mittellandkanals herausgenommen und wieder als ein Strom behandelt worden ist, der ein eigenes Leben führt und um seiner selbst willen entwickelt werden muß. Die nationalsozialistische Regierung hat in klarer Erkenntnis des Charakters der Weser als selbständige, von dem Mittellandkanal unabhängige Verkehrsstraße die Kanalisierung des Stromes von Minden bis Bremen in Angriff genommen, und es ist zu erwarten, daß die Mittel für diesen Bau so reichlich zur Verfügung gestellt werden, daß ein planmäßiger ununterbrochener Fortgang der Arbeiten gesichert werden kann.

Durch den Ausbau der Weser bis Minden, die Vollendung des Mittellandkanals, den damit im Zusammenhang stehenden Ausbau der Oder, durch den Ausbau der Elbe, die Erweiterung des Dortmund-Ems-Kanals und die Weiterführung der süddeutschen Wasserstraßen im Main-Donau- und Neckargebiet ist der Reichshaushalt für die nächsten Jahre stark belastet. Deshalb wird an die zweite große Aufgabe im Wesergebiet, die Kanalisierung der Werra von Minden bis zu den Kaligruben erst in einigen Jahren herangegangen werden können. Die Kanalisierung der Werra ist notwendig und wirtschaftlich vertretbar. Sie ist auch, wenn sie auf das 600 t-Schiff beschränkt wird, vordringlicher als die Fortsetzung des Weser-ausbaues oberhalb Minden. Das Fahrwasser auf der Oberweser wird durch die im Gange befindliche Regelung eine wesentliche Verbesserung erfahren. Sollte später einmal die Notwendigkeit eintreten, das 1000 t-Schiff bis an die Werra zu führen, so müßte die Werra umgebaut und die Oberweser zwischen Minden und Münden ebenfalls kanalisiert werden. Doch kann die Einrichtung der Weser oberhalb Minden für das 1000 t-Schiff zur Zeit zurückgestellt werden.

Das Deutsche Reich hat die Weser in ihrer Bedeutung als Verkehrsstraße für den deutschen Seehafen Bremen erkannt, und es ist zu hoffen, daß dem See-

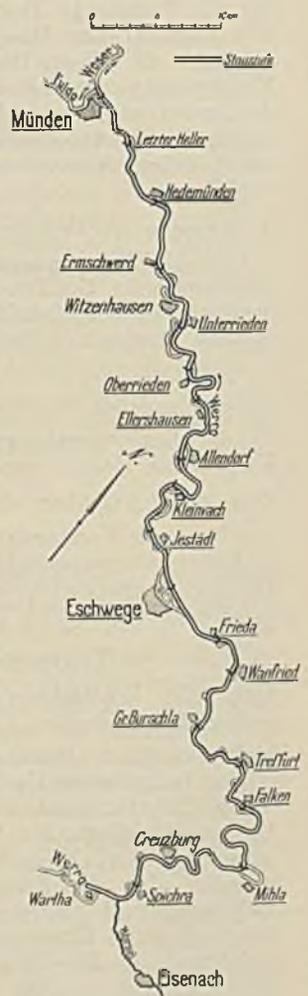
hafen Bremen eine ebenso gute und gleichmäßig befahrbare Wasserstraße zur Verfügung gestellt wird, wie sie Hamburg in der Elbe, Stettin in der Oder und Emden in dem Dortmund-Ems-Kanal haben und künftig noch besser haben werden.

In der an den Vortrag sich anschließenden Aussprache nahm Generaldirektor Rosterg, der Leiter des Wintershallkonzerns, das Wort.

Er bedauerte, daß die Werrakanalisierung, die nach seiner Meinung von allen Bauvorhaben das beste und wirtschaftlich günstigste sei, aus geldlichen Gründen auf vier Jahre zurückgestellt werden soll. Sie diene der planvollen Weiterentwicklung der Kaliindustrie an der Werra vor allem dadurch, daß sie die Heranschaffung der zur Herstellung von Mischdüngern unentbehrlichen und aus dem Ausland zu beziehenden Phosphate auf billigstem Wege ermögliche. Diese Bezüge würden auch den Ausgleich des Berg- und Talverkehrs auf der Weser und Werra zur Folge haben, da die mit Kali und Mischdünger seewärts fahrenden Schiffe voll beladen mit Phosphaten von Bremerhaven zurückkehren würden. Die Kanalisierung der Werra müßte daher mit größter Beschleunigung durchgeführt werden. Er bäte namens des Werra-Kanal-Vereins dringend darum, alles zu tun, um die alsbaldige Inangriffnahme der Arbeiten zu erreichen.

Den Abschluß der Veranstaltung am 26. Oktober bildeten der Vortrag des Gauwirtschaftsberaters Dr. Braun, Präsident der Industrie- und Handelskammer Kassel-Mühlhausen, über „Die Wirtschaft an der oberen Weser, Werra und Fulda, ihre Bedeutung und Aufgaben im Dritten Reich“ sowie die Ausführungen des Reedereidirektors Stute aus Minden über „Die Lage der Weserschifffahrt“. Mit einer Besichtigungsfahrt fuldaabwärts bis Münden und dem Besuch der Werrastaustufe „Am letzten Heller“ endete am 27. Oktober die Tagung, die mit ihrer eindringlichen Bekundung des Aufbauwillens der Wirtschaftskreise im Weser- und Werragebiet bei den Teilnehmern stärksten Eindruck hinterlassen hat.

In der nebenstehenden Lageskizze ist die zu kanalisierende Werrastrecke dargestellt. Die Kanalisierung der Werra von Münden bis zu dem in Wartha anzulegenden Umschlaghafen würde die Weserwasserstraße um rund 100 km nach Süden verlängern. Ein baureifer Kanalisierungsentwurf, der die Errichtung von 18 aus Wehr und Schleuse bestehenden Staustufen vorsieht, liegt vor. Die Baukosten sind auf 69 $\frac{1}{4}$  Millionen RM veranschlagt.



Werra-Kanalisierung von Münden bis Wartha.

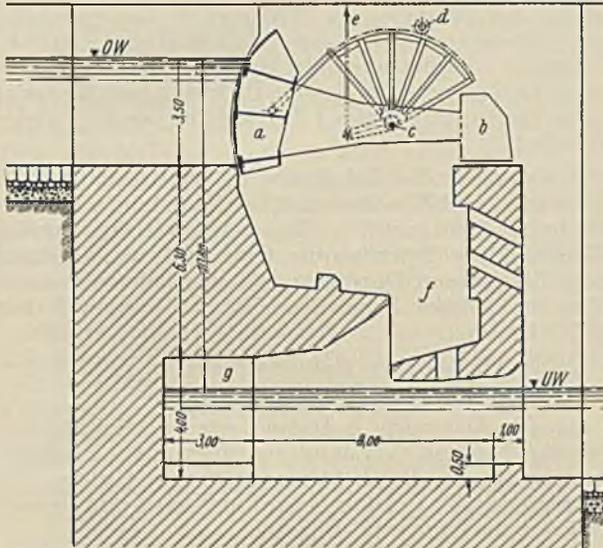
Weidner.

## Entwurf und Ausführung.

### Neuartige Ausbildung eines Schleusenoberhauptes.

Der im Bau befindliche Adolf Hitler-Kanal soll als Ersatz für den veralteten und unzureichenden Klodnitz-Kanal das oberschlesische Industriegebiet von Gleiwitz aus mit der Oder bei Cosel verbinden\*). Statt der bisher vorhandenen achtzehn Schleusen werden nur sechs Staustufen mit je zwei einschiffigen Schleusen angeordnet.

Die bereits in Angriff genommene Schleusenanlage bei Sersno erhält ein Höchstgefälle von rd. 10,8 m. Die Kammer wird mit Peiner Kastenspundwänden (Profil 40 S) eingefast, die im Gebiet der Reichswasserstraßenverwaltung zum ersten Male in diesem Umfange verwendet werden. Eine zweite Eigenart dieser Doppelschleuse ist der für die Oberhäupter in Aussicht genommene Schleusenverschluß nebst Wasserberuhigungsanlage. Wie die Abbildung zeigt, soll der Verschluß in einem versenkbaren Segmenttor bestehen. Die Achse des Segments wird exzentrisch derartig gelagert, daß das Tor während der Bewegung zwar frei vom Mauerwerk geht, durch Betätigung des Exzenters aber auch in jeder Höhenlage auf seine Dichtungsleiste gedrückt und dadurch festgestellt werden kann.



a Türkörper, b Gegengewicht, c Torlagerung (exzentrisch zur Anpassung des Türkörpers), d Antrieb des Triebstock-Segments, e Antrieb des Exzenters, f Toskammer zur Wasserberuhigung, g Umlauf zur Zwillingsschleuse.

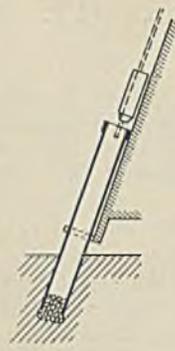
### Schleusen-Oberhaupt mit Segment-Senkter und Wasserberuhigungs-Einrichtung.

Die Vorteile dieses Segmenttores bestehen kurz darin, daß Umläufe und besondere Verschlüsse im Oberhaupt oder im Tor nicht erforderlich werden, die Füllung der Schleusen mit entspanntem und durch die Toskammer völlig beruhigtem Wasser erfolgt, daß das Wasser durch entsprechende Regelung der Torbewegung längere Zeit in gleichbleibender Menge einströmen kann, die Schleuseneinfahrt nach Füllung der Kammer sogleich vollkommen frei ist und daß schließlich das Tor zu Instandsetzungsarbeiten leicht herausgehoben werden kann.

Kg.

### Schrägrammen von Frankipfählen.

Als ein besonderer Vorteil dieses Pfahlrammverfahrens wird die Möglichkeit bezeichnet, geneigte



Pfähle einzutreiben (s. Abb.). Den Rambär die Innenseite des Senkrohres hinuntergleiten zu lassen empfiehlt sich nicht, da die Reibung die Geschwindigkeit und Stoßkraft des Rambären mindert. Wenn der Rambär unten kegelig zugespitzt und an einer gegen das Senkrohr geneigten Fläche abgelassen wird, erfährt er beim Anschlag an die Kante des Senkrohres eine kleine Hebung und geht wie ein freischwebendes Geschloß weiter durch das Rohr. Man kann den Klang beim Stoß gegen das Senkrohr

unterscheiden von dem gleich darauf folgenden Schlag gegen den Beton am Boden, dagegen hört man keinerlei kratzenden Ton, wie ein solcher auftreten müßte, wenn der Rambär an der Innenseite des Rohres hinabgleiten würde. Das alleinige Ausführungsrecht der Frankipfähle in Deutschland u. a. hat die Frankipfahl-Baugesellschaft m. b. H. in Düsseldorf erworben. Die Gründung des „Hauses der Deutschen Kunst“ in München wurde kürzlich mittels Frankipfählen durchgeführt, und zur Zeit werden vier Brücken für die Reichsautostraße am Chiemsee mit diesen Pfählen gegründet.

Dr. Saller.

## Wettbewerbe.

### Städtebauliche Ausgestaltung des nördlichen Maschseeufers mit größerer Gaststätte in Hannover.

Ausgeschrieben vom Oberbürgermeister der Hauptstadt Hannover unter allen Architekten, die in der Provinz Hannover und den Staaten Braunschweig, Oldenburg, Bremen und Hamburg seit mindestens 18 Monaten ihren Wohnsitz haben und als Mitglieder des BDA der Reichskammer der bildenden Künste angehören. Einlieferfrist: 15. Januar 1935. Vorgesehen sind vier Preise von 2000, 1500, 1200 und 1000 RM, ferner sechs Ankäufe zu je 500 RM. Preisrichter sind u. a. Stadtbaurat Prof. Elkart, Hannover, Prof. Dr. Schultze-Naumburg, Weimar, Prof. Dr. Fischer, Hannover, Architekt Dyrßen, Hamburg, Strombaudirektor a. D. Prof. Dr. Zander, Hannover. Unterlagen für 5 RM beim Stadtbauamt, Abt. II, Hannover, Tramplatz 1.

### Bauerngehöfte in Kurhessen

(vgl. S. 400 d. Bl.). Aufgabe des Wettbewerbs war die Gewinnung von Entwürfen für Bauernhöfe von 80 bis 120 Morgen (Gruppe 1), 60 bis 80 Morgen (Gruppe 2), 45 bis 60 Morgen (Gruppe 3), 25 bis 45 Morgen (Gruppe 4) und von 10 bis 25 Morgen (Gruppe 5). Für jede Gruppe waren ein Preis und zwei bis drei Ankäufe ausgesetzt. In Gruppe 1 erhielt den Preis Architekt Otto Bennmann, Kassel; angekauft wurden die Entwürfe der Architekten Karl Lüdeke, Kassel, und Catta u. Groth, Kassel. Gruppe 2: Preis: Architekt Karl Lüdeke, Kassel, Ankäufe: Architekten Brahm u. Kasteleiner, Kassel, und Adolf Hillmann, Homberg. Gruppe 3: Preis: Architekt Otto Bennmann, Kassel, Ankäufe: Architekten W. Opfermann, Mengerlinghausen, und Catta u. Groth, Kassel. Gruppe 4: Preis: Architekt Adolf Hillmann, Homberg, Ankäufe: Architekten Karl Lüdeke, Kassel, Brahm u. Kasteleiner, Kassel, und W. Opfermann, Mengerlinghausen. Gruppe 5: Preis: Architekten Brahm u. Kasteleiner, Kassel, Ankäufe: Architekt Karl Lüdeke, Kassel, und Dipl.-Ing. Ludwig Hönic, Rotenburg/F.

\*) Vgl. „Die technische Ausgestaltung des Adolf Hitler-Kanals“ in Heft 44 d. Bl.

# AMTLICHE NACHRICHTEN

## Preußen.

*Ernannt:* Regierungsbaumeister (W) Hans Kruse beim Wasserbauamt in Fürstenwalde a. d. Spree und der Regierungsbaumeister a. D. (W) Hermann Fritze in Küstrin, dieser unter Wiederaufnahme in den Staatsdienst, zum Regierungsbaurat.

*Versetzt:* die Regierungsbauräte (W) Fischbach vom Wasserbauamt Duisburg-Meiderich an die Regierung in Schleswig, Thorwest vom Wasserbauamt in Fürstenwalde a. d. Spree an das Wasserbauamt Duisburg-Meiderich als Vorstand; — der Regierungsbaumeister (W) Schutte vom Wasserbauamt in Eberswalde an das Wasserbauamt in Fürstenwalde a. d. Spree.

*Überwiesen:* Regierungsbaumeister (W) Martens vom Wasserbauamt Duisburg-Rhein an das Schleppamt Duisburg-Ruhrort.

*In den Staatsdienst wieder aufgenommen:* die Regierungsbaumeister a. D. (W) Erwin Soldan (beurl.) und Günther Traeger, dieser unter Überweisung an das Neubauamt in Nienburg a. d. Weser.

*Die Staatsprüfung haben bestanden:* die Regierun-  
gshaft dürfen nur durch behördliche Stellen angeordnet und getroffen werden. Der Beseitigung der Schilder wird also in jedem Einzelfall eine Prüfung durch die zuständigen Behörden voranzugehen haben, die ihrerseits das Weitere veranlassen. Eine Beseitigung der Schilder durch andere Stellen kommt nicht in Frage.

\*

*RdErl. d. MdI. u. d. FM. v. 31.10.1934, betr. Außenreklame. — III M 38a Nr. 47/34 u. V 18/2700/45.*

Nachstehenden RdErl. des RMdI. v. 28. 9. 1934 zur Kenntnis und Beachtung. Maßnahmen auf Grund der bisherigen landesrechtlichen Bestimmungen und auf Grund der Bek. des Werberats der deutschen Wirtschaft dürfen nur durch behördliche Stellen angeordnet und getroffen werden. Der Beseitigung der Schilder wird also in jedem Einzelfall eine Prüfung durch die zuständigen Behörden voranzugehen haben, die ihrerseits das Weitere veranlassen. Eine Beseitigung der Schilder durch andere Stellen kommt nicht in Frage.

An die nachgeordneten Behörden.

### Anlage.

Der Reichsminister des Innern. Berlin, den 28. 9. 1934.

III 4714/2223.

(1) Nach hierher gelangten Mitteilungen hat die durch die 9. Bek. des Werberats der Deutschen Wirtschaft für die Wirtschaftswerbung durch Außenreklame getroffene Regelung (RAnz. 1934, Nr. 125) noch nicht überall die erforderliche Beachtung gefunden. Ich ersuche, die nachgeordneten Stellen nochmals auf diese Bestimmungen hinzuweisen.

(2) In Abs. 2 der Einleitung der 9. Bek. heißt es: „Bestehende Reichs- und Landesgesetze sowie auf Grund solcher Gesetze erlassene Pol.-Verordnungen und ortsgesetzliche Regelungen, nach denen in bestimmten Gebieten und an bestimmten Stellen Außenanschlag allgemein oder bestimmte Arten von Außenanschlag nicht oder nur beschränkt ausgeführt werden dürfen, bleiben unberührt.“

(3) Ich bitte darauf hinzuwirken, daß die hier angegebenen Möglichkeiten, das zum Schutze des Orts- und Landschaftsbildes Erforderliche zu veranlassen, nach wie vor — unter verständiger Würdigung auch der wirtschaftlichen Interessen — wahrgenommen werden.

An die Landesregierungen.

## Deutsches Reich.

*Reichsbahngesellschaft. Versetzt:* die Reichsbahnoberräte Hülsenkamp, Leiter der Obersten Bauleitung für den Bau der Kraftfahrbahn Stettin, zur Hauptverwaltung in Berlin, Beer, Vorstand des Betriebsamts Leipzig 2, als Dezernent zur RBD Münster (Westf.), Eugen Baumann, Vorstand des Betriebsamts Eßlingen, zur RBD Stuttgart; — die Reichsbahnräte Zillinger, bisher bei der Hauptverwaltung in Berlin, als Vorstand zum Betriebsamt Weißenfels, Eissenhauer, Vorstand des Neubauamts Köln, als Vorstand zum Betriebsamt Allenstein 1, Barthel, bisher bei der RBD Halle (Saale), als Vorstand zum Betriebsamt Bad Oldesloe, Kriebisch, bisher bei der RBD Dresden, als Vorstand zum Betriebsamt Königsberg (Pr.) 2, Menge, Vorstand des Betriebsamts Bad Oldesloe, zur RBD Köln, Roller, Vorstand des Neubauamts Berlin 1, als Vorstand zum Betriebsamt Hameln, Meid, bisher bei der RBD Nürnberg, als Vorstand zum Betriebsamt Augsburg 1; — die Reichsbahnbaumeister Kaune, bisher bei der RBD Erfurt, als Vorstand zum Neubauamt Köln und Geitmann, bisher bei der RBD Oppeln, zur RBD Königsberg (Pr.).

*Übertragen:* den Reichsbahnräten Säufferer, Vorstand des Betriebsamts Stuttgart 2, die Geschäfte eines Dezernenten bei der RBD Stuttgart, Stroh, Vorstand des Betriebsamts Oppeln 1, die Geschäfte eines Dezernenten bei der RBD Oppeln und Krämer beim Neubauamt Berlin 1 die Stellung des Vorstandes daselbst.

*Überwiesen:* Reichsbahnoberrat Schmidlin, Dezernent der RBD Stuttgart, als Vorstand zum Betriebsamt Stuttgart 2; — Reichsbahnrat Graupner, Vorstand des Betriebsamts Oppeln 2, als Vorstand zum Betriebsamt Oppeln 1; — Reichsbahnbaumeister Thieme, bisher beim Betriebsamt Dresden 3, zur RBD Dresden.

*In den einstweiligen Ruhestand getreten:* Reichsbahn-  
amtmann Fehse in München.

*In den dauernden Ruhestand getreten:* Reichsbahn-  
oberrat Burger, Vorstand des Messungsamtes Augsburg; — die Reichsbahnamtsträger Goldau in Königsberg (Pr.), Albin Engel in Kassel und Joseph Müller in Wuppertal-Elberfeld.

*Gestorben:* Direktor bei der Reichsbahn Ernst Friedrich, Abteilungsleiter der RBD Dresden; — Reichsbahnrat Friedrich Krauß bei der RBD Stuttgart; — Reichsbahnamtsträger Groos in Duisburg.

## Bayern.

Der Reichsstatthalter in Bayern hat auf Vorschlag der bayer. Landesregierung mit Wirkung vom 1. November 1934 den Professor der Technischen Hochschule in Stuttgart, Dr. Frank Löbell, zum ordentlichen Professor für Geometrie in der Fakultät für Allgemeine Wissenschaften der Technischen Hochschule München unter Berufung in das Beamtenverhältnis in etatmäßiger Eigenschaft ernannt.

Der ordentl. Professor der Mathematik an der Fakultät für Allgemeine Wissenschaften der Technischen Hochschule München Geheimer Rat Dr. phil. Dr.-Ing. e. h. Dr. der Naturw. e. h. Walter von Dyck ist gestorben.