

# DIE BAUNORMUNG

## Mitteilungen des Normenausschusses der Deutschen Industrie

Schriftleiter: Regierungsbaumeister Karl Sander, Berlin NW 7, Sommerstraße 4a

3. Jahrgang

15. August 1924

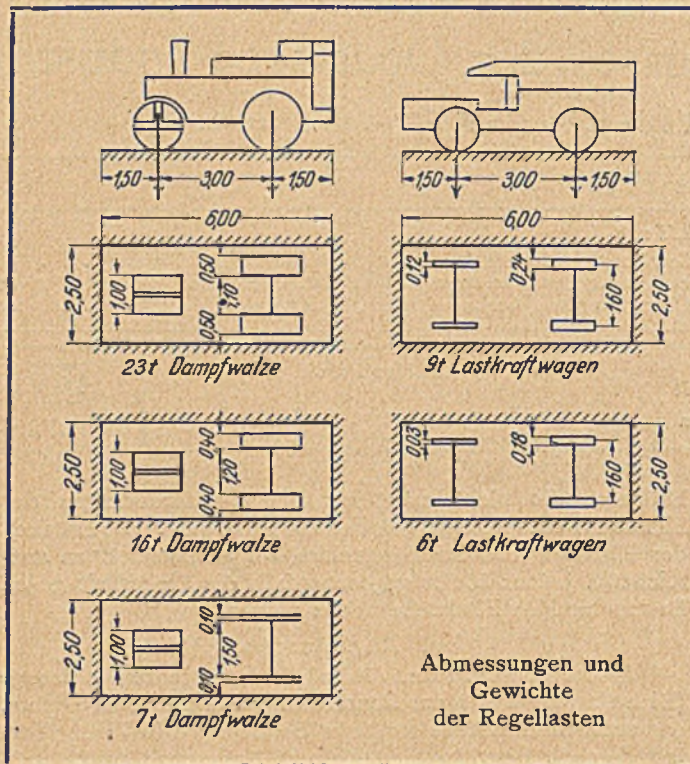
Nr. 8

### INHALT:

DIN 1072 Straßenbrücken, Belastungsannahmen . . . . .	33	Gründung des Faberg (Fachnormenausschuß für den Bergbau) . . . . .	35
Erläuterungen zu DIN 1072 . . . . .	35	Einführung der Normen in die Praxis. Papierformate . . . . .	36
		Übersetzung von Auslandsnormen als Gemeinschaftsarbeit . . . . .	36

Vorstandsvorlage	Straßenbrücken Belastungsannahmen	Noch nicht endgültig Bauwesen	DIN 1072
<p><b>Hauptkräfte</b> sind ständige Last, Verkehrslast und Wirkung der Wärmeschwankungen.</p> <p><b>Nebenkkräfte</b> sind alle übrigen in Betracht kommenden Kräfte, insbesondere Winddruck, Brems- und Anfahrkräfte, Geländerdruck, Reibung an beweglichen Lagern, Schneelast, Wirkung des Ausweichens und Setzens der Widerlager und Pfeiler.</p> <p style="text-align: center;"><b>I. Hauptkräfte</b></p> <p><b>A) Ständige Last</b></p> <p style="text-align: center;">1. Eiserne Brücken</p> <p>Als ständige Last, die in der Regel gleichmäßig verteilt angenommen werden kann, sind einzuführen:</p> <p>a) das Gewicht des Überbaues (Hauptträger, Querträger, Längsträger, Fahrbahntafel, Windverbände, Querversteifungen, Fußwegträger und Geländer),</p> <p>b) das Gewicht der Brückenbahn (Pflaster bzw. Beschotterung nebst Unterbettung, Belag, Gleise) und der Straßenleitungen.</p> <p>Das Gewicht der Brückenbahn sowie der Straßenleitungen ist unmittelbar zu berechnen, während das Gewicht des Überbaues durch Formeln, Gewichtskurven oder durch Vergleich mit ausgeführten Brücken gleicher oder ähnlicher Art zunächst annähernd zu ermitteln ist. Diese Werte sind der ersten Festigkeitsberechnung zugrunde zu legen. Falls nicht zweifelsfrei feststeht, daß die der ersten Berechnung zugrunde gelegte ständige Last richtig ist, so ist durch eine überschlägliche Gewichtsrechnung die wirkliche ständige Last zu ermitteln. Wenn die auf Grund dieser neu errechneten ständigen Last ermittelten Gesamtspannungen die zulässigen Spannungen in den gefährdeten Teilen um 3 % oder mehr überschreiten, so ist die Festigkeitsberechnung neu aufzustellen. Auf jeden Fall ist im Entwurf die auf Grund der genauen Gewichtsrechnung bestimmte wirkliche ständige Last anzugeben und der angenommenen gegenüberzustellen.</p> <p style="text-align: center;">2. Massive und hölzerne Brücken</p> <p>Die ständige Last ist unter sinngemäßer Anwendung der unter 1. für eiserne Brücken angegebenen Regel in möglichst entsprechender Weise zu ermitteln.</p> <p><b>B) Verkehrslast</b></p> <p style="text-align: center;">1. Brückenklassen</p> <p>Die Straßenbrücken werden nach ihrer Tragfähigkeit in 4 Klassen eingeteilt; maßgebend für die Tragfähigkeit ist die der Festigkeitsberechnung zugrunde gelegte Verkehrslast. Für die Klasse I bis III werden in folgendem Regelasten angegeben, die an Stelle der wirklichen Lasten treten.</p> <p>Brücken, die nicht mindestens den Anforderungen der Klasse III entsprechen, gehören zur Klasse IV. Die Brücken der Klasse I sind im allgemeinen für Straßenbahnen ausreichend, jedoch bleibt gegebenenfalls die Sicherheit gegen Brems- und Anfahrkräfte nachzuweisen.</p> <p style="text-align: center;">2. Regellasten</p> <p>Als Regellasten gelten die im Bild dargestellten Fahrzeuge (Einzellasten) und Menschengedränge verschiedener Dichte, das auch an die Stelle sonstiger Belastung, wie Viehherden, lasttragende Personen und kleinere Fahrzeuge, tritt.</p> <p>Als Ersatzlast für ein Fahrzeug gilt der Anteil seines Gesamtgewichtes, der bei gleichmäßiger Verteilung über die von ihm eingenommene Grundfläche (2,5 × 6 m) auf die Flächeneinheit entfällt.</p> <p>Bei Brücken von mehr als 30 m Spannweite können im allgemeinen für die Berechnung der Hauptträger an Stelle der Fahrzeuge die Ersatzlasten benutzt werden. Für die Berechnung der Widerlager können auch bei Brücken kleinerer Spannweite Ersatzlasten eingeführt werden.</p> <p>Die umstehende Tafel gibt die Regellasten und die Ersatzlasten für die einzelnen Brückenklassen an.</p> <p style="text-align: center;">3. Stellung der Regellasten</p> <p>Je nach der Spurenzahl der Brücke ist mit einem, zwei oder drei Fahrzeugen (Dampfwalze mit Fuhrwerken daneben) in ungünstigster Stellung, umgeben von Menschengedränge, zu rechnen, wobei die Grundfläche der Fahrzeuge (2,50 × 6 m) nicht über die Schrammkante hinauszurücken ist. Von hintereinanderstehenden Fahrzeugen wird abgesehen.</p> <p>Bei Berechnung der Längsträger und Zwischenquerträger genügt die Annahme des schwersten Fahrzeuges in ungünstigster Stellung (ohne Menschengedränge), soweit es sich nicht um Träger von ungewöhnlich großer Spannweite handelt. Bei Berechnung der Angriffsmomente von symmetrischen Querträgern kann eine symmetrische Laststellung zugrunde gelegt werden. Die lastverteilende Wirkung von Zwischenquerträgern und Längsträgern bleibt unberücksichtigt. Quer- und Schräglagen der Lasten gelten als ausgeschlossen.</p> <p>Entlastend wirkende Verkehrslasten (z. B. Belastung von Fußwegkonsolen bei Berechnung des Biegemomentes des Querträgers), auch alle günstig wirkenden Achslasten von Fahrzeugen sind wegzulassen. Ein gleiches gilt von Straßenleitungen, da sie vorübergehend oder dauernd entfernt werden können.</p> <p><b>C) Temperaturschwankungen</b></p> <p style="text-align: center;">1. Eiserne Brücken</p> <p>Als Grenzen der Temperaturschwankungen sind - 25° und + 45° anzunehmen. Gegenüber einer mittleren Aufstellungstemperatur von + 10° beträgt daher der Unterschied 35°. Für ungleiche Erwärmung einzelner Teile kommt ein Unterschied von 15° in Betracht. Als Wärmeausdehnungszahl ist 0,000012 einzusetzen.</p>			

Entwurf: Einspruchsfrist 1. Oktober 1924.  
(Einspruchsschriften in doppelter Ausfertigung und für jeden Entwurf gesondert erbeten.)



Brückenklassen		I	II	III	IV	
Dampfwalze	Gesamtgewicht	t	23	16	7	
	Vorderrad	t	10	7	5	
	Hinterrad	t	6,5	4,5	1	
	Ersatzlast	t/m <sup>2</sup>	1,55	1,1	0,5	
Lastkraftwagen	Gesamtgewicht	t	9	6	6	
	Vorderrad	t	1,5	0,75	0,75	
	Hinterrad	t	3	2,25	2,25	
	Ersatzlast	t/m <sup>2</sup>	0,6	0,4	0,4	
Menschen- gedränge	Berechnung der Hauptträger bis zu einer Spannweite von	50m	t/m <sup>2</sup>	0,5	0,45	0,4
		100m	t/m <sup>2</sup>	0,45	0,4	0,35
		200m	t/m <sup>2</sup>	0,4	0,35	0,3
	aller übrigen Teile	t/m <sup>2</sup>	0,5	0,45	0,4	

ohne Regellasten

2. Stein-, Beton- und Eisenbetonbrücken.

Der Einfluß der Temperaturschwankungen und des Schwindens ist gemäß den hierfür erlassenen behördlichen Vorschriften zu berücksichtigen.

3. Holzbrücken

Die Wärmewirkung braucht in der Standsicherheitsberechnung nicht berücksichtigt zu werden. Etwaigen schädlichen Einflüssen (Schwinden und Quellen, insbesondere in der Querrichtung), muß jedoch durch besondere Behandlung der Holzes vor der Verwendung, durch geeignete bauliche Ausbildung und durch sorgfältige Unterhaltung nach Möglichkeit vorgebeugt werden. Andernfalls sind die Spannungen zu ermäßigen.

II. Nebenkräfte

A) Winddruck

Der Winddruck ist wagerecht anzunehmen. Bei belasteter Brücke ist er mit 150 kg/m<sup>2</sup> und bei unbelasteter Brücke mit 250 kg/m<sup>2</sup> in Rechnung zu stellen.

Die vom Wind getroffenen Flächen der Brücken sind nach den wirklichen Abmessungen der Teile schätzungsweise zu bestimmen. Als vom Wind vollgetroffene Flächen sind anzunehmen:

1. Unbelastete Brücken

- a) Bei Überbauten mit vollwandigen Hauptträgern der vordere Hauptträger und das etwa darüber hinausragende Fahrband,
- b) Bei Überbauten mit gegliederten Hauptträgern die Flächen des vorderen und des dahinterliegenden Hauptträgers und das Fahrband.

2. Belastete Brücken

- a) Bei Überbauten mit vollwandigen Trägern der vordere Hauptträger und das etwa darüber hinausragende Fahrband- und Verkehrsband,
- b) Bei Deckbrücken mit gegliederten Hauptträgern die Flächen des vorderen und des dahinterliegenden Hauptträgers und das Fahrband- und Verkehrsband,
- c) Bei Trogbriicken mit gegliederten Hauptträgern die Flächen des vorderen und die des dahinterliegenden

Hauptträgers, soweit dieser nicht durch das Verkehrsband verdeckt wird, sowie das Fahrband- und Verkehrsband.

Vollwandige, über der Fahrband liegende Bogen-träger sind wie Fachwerkträger zu behandeln.

Das Verkehrsband ist zusammenhängend bei Straßenbrücken 2 m und bei Fußgängerbrücken 1,8 m hoch anzunehmen.

Die senkrechte Zusatzbelastung der Hauptträger durch den Winddruck kann im allgemeinen unberücksichtigt bleiben.

Die Standsicherheit der Brücke gegen Umkippen durch Wind ist sowohl für den unbelasteten Zustand als auch unter Berücksichtigung einer möglichst ungünstigen Verteilung der Verkehrslasten nachzuweisen, falls nicht ohne weiteres feststeht, daß die Überbauten überreichlich standsicher sind.

Ist die Standsicherheit kleiner als 1,5, so muß die Brücke verankert werden.

B) Brems- und Anfahrkräfte von Straßenbahnen

Die in der Fahrtrichtung in Höhe der Schienenoberkante wirkende Bremskraft ist zu 1/7 des Gewichtes der den Überbau belastenden Triebachsen und der Hälfte aller Wagenachsen anzunehmen.

Der entgegengesetzt der Fahrtrichtung in Höhe der Schienenoberkante wirkende Anfahrwiderstand ist mit 1/7 des Gewichtes aller Triebachsen anzusetzen.

C) Geländerdruck

Der Geländerdruck ist wagerecht in Holmhöhe mit 80 kg/m in Rechnung zu stellen.

D) Reibungswiderstände beweglicher Lager

Die gleitende Reibung ist zu 0,2, die rollende Reibung zu 0,03 vom Auflagerdruck anzunehmen.

E) Schneelast

Die Belastung durch Schnee braucht nicht berücksichtigt zu werden.

F) Ausweichen und Setzen der Widerlager und Pfeiler

Ist ein Ausweichen bzw. Setzen der Widerlager oder der Pfeiler von Einfluß auf den Spannungszustand der Überbauten, so sind diese Einflüsse bei neuen Brücken nach den möglichen, bei bestehenden Brücken nach den tatsächlichen Maßen zu berechnen und wie Zusatzkräfte zu behandeln.

## Erläuterungen

### DIN 1072 Straßenbrücken, Belastungsannahmen

#### Vorstandsvorlage

Entwurf 1 zu dem Normblatt E 1072 ist in Nr. 6 der „Bau-normung“ vom 15. Juni 1923 (Heft 11 des „Bauingenieur“) ver-öffentlichung und erläutert. Die gegen diesen Entwurf eingegangenen Einsprüche haben zu einer Reihe von Ergänzungen geführt, von denen die wichtigeren nachstehend erörtert werden.

Zu I A 1. Eiserne Brücken sind vorweggenommen, weil die alte Fassung streng nur für solche gültig war.

Zu I B 1. In besonderen Fällen (z. B. bei hohen Pfeilern) können Brems- und Anfahrkräfte von Straßenbahnen maßgebenden Einfluß ausüben. Es ist deshalb ein entsprechender Zusatz gemacht. Sonstige Kleinbahnen sind wegen zu großer Verschiedenheit der in Betracht kommenden Gewichte nicht behandelt.

Zu I B 2. In die Tafel der Regellasten sind nunmehr auch Ersatzlasten für die Fahrzeuge aufgenommen. Da die im Entwurf 1 vorgesehene Bestimmung, daß die Längsachse der Fahrbahn stets die Mittellinie der Fahrzeuggruppe sein soll, fallen gelassen (vergl. I B 3) und demzufolge bei der Berechnung eines Hauptträgers das schwerste Fahrzeug diesem zunächst aufzustellen ist, so können folgerichtig auch keine Ersatzlasten für Fahrzeuggruppen mehr Anwendung finden. Vielmehr sind Ersatzlasten für die einzelnen Fahrzeuge zu benutzen, so daß z. B. bei der Berechnung des Hauptträgers einer dreispurigen Brücke die Ersatzlasten in der Reihenfolge Dampfwalze, Lastkraftwagen, Lastkraftwagen aufzustellen sind. Die im Entwurf 1 enthaltene Forderung, wonach bei einer Spannweite von unter 50 m regelmäßig die gefährdetsten Teile auch für die Belastung durch die Fahrzeuggruppe selbst untersucht werden sollten, ist als zu weitgehend aufgegeben. Die Anwendung der Ersatzlasten ist indes nur im allgemeinen gestattet; in besonderen Fällen, so wenn es sich um Einflußlinien-Beitragsstrecken von weniger als 6 m Länge handelt, wird man sich daher unter Berücksichtigung der Bestimmungen des letzten Absatzes unter I B 3 von Fall zu Fall zu entscheiden haben.

Die Momentenberechnung von symmetrischen Querträgern

darf stets für eine symmetrische Laststellung erfolgen. Beispielsweise ist bei einer zweispurigen Brücke der Querträger durch eine in der Mitte stehende Dampfwalze, umgeben von Menschengedränge, zu belasten.

Zu I B 3. Dieser Absatz ist im Interesse der Vereinheitlichung eingehender behandelt, als im ersten Entwurf. Die früher vorgesehene Bestimmung, daß die Längsachse der Fahrbahn Mittellinie der Fahrzeuggruppe sein sollte, ist, wie bereits erwähnt, fallen gelassen. Im übrigen sollen die Regellasten weniger die tatsächlich vorkommenden Lasten darstellen, als vielmehr diese nur vertreten. Es bedeutet daher keinen Verstoß gegen die Folgerichtigkeit, wenn zur Vereinfachung die 2,5 . 6 m große Grundfläche der Fahrzeuge nicht über die Schrammkante hinausgerückt wird. Ähnliche Erwägungen haben dazu geführt, von hintereinander stehenden Fahrzeugen abzusehen.

Für die Berechnung von Längs- und Zwischenquerträgern war schon nach dem Entwurf 1 die Einführung des schwersten Fahrzeuges in ungünstigster Stellung ausreichend; hinzugefügt ist die Einschränkung: „soweit es sich nicht um Träger von ungewöhnlich großer Spannweite handelt.“ Der Fehler infolge Vernachlässigung des Menschengedränges erreicht z. B. bei Längsträgern von 1,6 m Abstand das Maß von 5 vH für Klasse I bei rd 9 m, für Klasse II bei rd 8 m und für Klasse III bei rd 6½ m Trägerlänge (vgl. Ztschr. für Bauwesen 1920 Spalte 130). Als „ungewöhnlich groß“ mögen etwa Spannweiten anzusehen sein, die über diese Werte noch hinausgehen.

Zu II A 2. Die Höhe des Verkehrsbandes ist auf 2,0 m ermäßigt worden, weil nicht damit zu rechnen ist, daß, insbesondere bei heftigem Sturm, eine fortlaufende Reihe von 2,50 m hohen Fahrzeugen die Brücke befährt und im übrigen auch stets Zwischenräume zwischen den Fahrzeugen verbleiben. Demgegenüber ist zur Vereinfachung auf eine Berücksichtigung des Windschattens teilweise verzichtet. Von einer Seite war angeregt worden, entsprechend den Reichsbahnvorschriften für Eisenbahnbrücken auch eine Belastung mit vom Winde getroffenen leeren Fahrzeugen zu berücksichtigen. Das erschien indes zu weitgehend.

Sonderangaben für bewegliche Brücken sind nicht aufgenommen, sollen vielmehr für ein später zu bearbeitendes Sonderblatt über bewegliche Brücken vorbehalten bleiben. Ellerbeck.

## GRÜNDUNG DES FABERG (FACHNORMENAUSSCHUSS FÜR DEN BERGBAU)

(Durch folgendes Rundschreiben hat der Faberg seine Arbeiten offiziell aufgenommen. D. Schriftl.)

Essen, den 16. Juli 1924

Verein für die bergbaulichen Interessen

G.-Nr. I C 203  
1924: Rundschreiben Nr. 45

Betrifft:

Fachnormenausschuß für den Bergbau (Faberg)

An die Vereinszechen.

Die großen wirtschaftlichen Vorteile der Normung, wie z. B. Verbilligung der Erzeugnisse durch Reihenherstellung, Vereinfachung der Bestellung für die Einkaufsabteilung, Möglichkeit schnellster Ersatzbeschaffung, Verringerung der Lagerbestände infolge Verminderung der Sortenzahl,

Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes durch schnellen reibungslosen Einbau, selbst bei Verwendung von Ersatzteilen verschiedener Herkunft,

und die auf Grund langjähriger Erfahrungen gewonnene Erkenntnis, daß diese Vorteile nur dann voll zur Auswirkung kommen können, wenn die Normen nicht wie bisher von einzelnen Bezirken oder sogar Einzelwerken, sondern allgemein vom ganzen deutschen Bergbau gemeinschaftlich aufgestellt werden, haben uns veranlaßt, den Fachnormenausschuß für den Bergbau (Faberg) ins Leben zu rufen, dem alle größeren deutschen bergbaulichen Vereine beigetreten sind und der in engster Gemeinschaftsarbeit mit dem Normenausschuß der deutschen Industrie (NDI) in Berlin und anderen mit Normungsaufgaben betrauten Verbänden bergbauliche Fachnormen herausgeben soll.

Bisher sind im Fachnormenausschuß für den Bergbau Arbeitsausschüsse für die Normung folgender Gegenstände gebildet worden:

1. Grubenschienen,
2. Grubenbahnspurweiten,
3. Förderwagen,
4. Preßluft- und Berieselungsrohrleitungen,
5. Preßluft- und Berieselungsrohrarmaturen,
6. Bohrhämmerhähne,
7. Wetterlutton,

8. Schüttelrutschen,
9. Grubengezähe,
10. Wasserhaltungsmotoren,
11. Preßluft- und elektrische Förderhäspel,
12. Elektrische Grubenbahnen.

Jeder Arbeitsausschuß, an dessen Spitze ein Obmann steht, gliedert sich nach Bedarf in alle oder mehrere der nachstehend aufgeführten Gruppen mit einem Gruppenführer an der Spitze:

- a) Aachener Steinkohlenbergbau,
- b) Bayerischer Kohlenbergbau,
- c) Kalibergbau,
- d) Metallerzbergbau,
- e) Mitteldeutscher Braunkohlenbergbau,
- f) Niederschlesischer Steinkohlenbergbau,
- g) Oberschlesischer Steinkohlenbergbau,
- h) Rheinischer Braunkohlenbergbau,
- i) Rheinisch-Westfälischer Steinkohlenbergbau,
- k) Sächsischer Steinkohlenbergbau,
- j) Siegerländer Eisensteinbergbau.

Mitglieder der einzelnen Gruppen sind Vertreter des Bergbaues, der Hersteller und der Wissenschaft.

Die vom Faberg herausgegebenen Normen werden, damit alle davon berührten Fachkreise dazu Stellung nehmen können, zunächst als Entwürfe und schließlich nach Verarbeitung aller Einsprüche und Vorschläge in Gestalt endgültiger Normblätter in den Fachzeitschriften Glückauf, Braunkohle, Kali, Metall und Erz sowie in den Mitteilungen des NDI (Maschinenbau) u. a. veröffentlicht.

Die Einführung der Normen in die Praxis läßt sich naturgemäß nicht von heute auf morgen ermöglichen. In gewissen Fällen werden Jahre dazu erforderlich sein. Dabei werden während der Übergangszeit zweifellos von einzelnen Zechen gewisse Schwierigkeiten überwunden und Opfer gebracht werden müssen, die aber gering sind im Vergleich zu den Vorteilen, die späterhin nicht nur dem Werk selbst und dem Bergbau, sondern der gesamten deutschen Wirtschaft zu gute kommen und dazu beitragen werden, die gerade in den nächsten Jahren besonders schwer bedrohte Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands auf dem Weltmarkte zu erhöhen.

Wir bitten daher dringend, uns bei diesen Arbeiten zu unterstützen, besonders dadurch, daß alle Zechen grundsätzlich die Faberg-Normen anerkennen und keine davon abweichenden Werksnormen aufstellen, ferner dadurch, daß sie, soweit es irgend möglich ist, bei Ersatz verbrauchter und Einbau neuer Teile genormte Gegenstände,

notfalls unter Benutzung von Übergangsstücken, und für Neuanlagen nur Normen des Faberg verwenden.

Um die Arbeiten des Faberg planmäßig und den Bedürfnissen der Zechen entsprechend durchführen zu können, bitten wir Sie um Mitteilung, hinsichtlich welcher der oben aufgeführten Gegenstände Ihnen an einer Durchführung der Normung durch den Faberg besonders gelegen ist und welche sonstigen Gegenstände Sie genormt zu wissen wünschen.

Glückauf!

Die Geschäftsführung  
I. A.:  
Wedding

Zu obigem Rundschreiben sei noch bemerkt, daß die Vorarbeiten in den Arbeitsausschüssen:

1. Grubenschienen,
2. Grubenbahnpurweiten,
3. Förderwagen,
4. Preßluft- und Berieselungsrohrleitungen,
5. Preßluft- und Berieselungsarmaturen

bereits eingeleitet sind und zwar die Vorarbeiten unter 1—3 in Fühlungnahme mit dem Ausschuss für Feldbahngerät, die Arbeiten unter 4 und 5 in Zusammenhang mit den Arbeiten der Ausschüsse für Rohrleitungen und Armaturen.

NDI

## EINFÜHRUNG DER NORMEN IN DIE PRAXIS

### Papierformate

(Das folgende Rundschreiben der Deutschen Reichsbahn, Hauptverwaltung bringen wir zum Abdruck, da es zeigt, daß die Bedeutung der Formatnormung voll gewertet wird. Das Vorgehen der Reichsbahn kann als mustergültig gelten. D. Schriftleitung.)

Berlin W 66, 7. 7. 24

Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung  
2 Nr. 1618

Betreff: Papierformate, Vordrucke

I. Durch den Erlaß vom 3. April 1923 (E VI 2 Nr. 2122 Reichsverkehrs-Blatt 1923 Nr. 24) ist die Einführung allgemeiner einheitlicher Papierformate (sogenannte Din-Formate) bekanntgegeben worden.

Nachdem in der inzwischen verflossenen längeren Übergangszeit die Hersteller und Lieferer von Papier Zeit gehabt haben, sich auf die neuen Formate einzurichten, kann nunmehr mit größerem Nachdruck an die Einführung des Din-Formates bei der Reichsbahn herangegangen werden.

Die Druckerei der Hauptverwaltung wird Umdrucke künftig nur noch im Din-Format herausgeben, so daß auch bei der weiteren Vervielfältigung unserer Erlasse durch die Direktionen die Anwendung des Din-Formates das Gegebene ist. Dementsprechend sollen von jetzt an auch die Reichsbahndirektionen, soweit das nicht schon geschehen ist, möglichst bald ihren Kanzleibetrieb, vor allem bei Herausgabe von Umdrucken, auf das neue Format umstellen.

Eine Druckschrift über „Einheitliche Papiergrößen“, die sich zur Verteilung an die hauptsächlich mit diesen Fragen befaßten Stellen auch zum Umlauf bei den Ämtern eignet, wird in einer größeren Zahl von Abdrucken beigelegt.

II. Besondere Bedeutung hat die Einführung des Einheitsformats für die Vordrucke. Das Eisenbahn-Zentralamt hat schon seit längerer Zeit in vorbildlicher Weise seine eigenen Vordrucke auf die Din-Formate umgestellt. Die sonstigen mit der Vordruckbeschaffung betrauten Stellen sollten nunmehr gleichfalls alsbald ihre Vordrucke auf die Din-Formate bringen. Schwierigkeiten in der Beschaffung des Papiers der neuen Größe werden kaum mehr bestehen. Jedenfalls sind Forderungen auf höhere Preise wegen der Formatänderung unbedingt zurückzuweisen.

Die Umstellung der Vordrucke auf das Din-Format muß zum Anlaß genommen werden, jetzt auch die Fassung und Einrichtung der Vordrucke nachzuprüfen. Im Zusammenhang damit sind sämtliche entbehrlichen Vordrucke aus dem Drucksachenverzeichnis zu beseitigen; das Drucksachenverzeichnis ist neu aufzustellen. Die Verwendung teurerer Papiersorten muß unbedingt auf besondere Ausnahmefälle beschränkt werden. Eingehende Versuche des Eisen-

bahn-Zentralamts haben gezeigt, daß durch entsprechende Anordnung des Satzspiegels und durch Verkleinerung des Formates oft sehr leicht eine bessere Übersicht erreicht werden kann und daß gleichzeitig auch noch erhebliche Papierersparnisse zu erzielen sind. Soweit die Vordrucke von einzelnen Ausschüssen aufgestellt worden sind, sind sie diesen zur Nachprüfung zuzuleiten. Bei Vordrucken für Geldsummen, die während der Inflationszeit unverhältnismäßig breite Spalten erhielten, sind diese auf das normale Maß zurückzuführen. Im allgemeinen wird eine Breite von etwa 2—2½ mm für eine Ziffer ausreichen, während allerdings bei Aufschreibungen im Außendienst durch ungeübte Kräfte eine größere Breite vorgesehen werden muß.

Um die Erfahrungen, die das Eisenbahn-Zentralamt bei der Einführung des neuen Formates für die Vordrucke usw. gesammelt hat, den Beschaffungsdirektionen möglichst nutzbar zu machen, wird es sich empfehlen, daß die Beschaffungsdirektionen entweder ihren Dezernenten gelegentlich zu seiner Unterrichtung ins Eisenbahn-Zentralamt abordnen, oder daß sie das Eisenbahn-Zentralamt ersuchen, eine in diesen Fragen erfahrene Kraft auf kurze Zeit zur Beratung zur Verfügung zu stellen. In einem Betrieb, wie der Reichsbahn, der überall soviel mit Vordrucken arbeitet, darf jedenfalls der Vorteil, der sich aus einer möglichst großen Einheitlichkeit, Ordnung und Übersichtlichkeit der Vordrucke für die gesamte Arbeit ergibt, nicht gering geachtet werden.

III. Bei Vordrucken, die geheftet werden sollen, ebenso bei Schriftstücken, namentlich auch Umdrucken, ist auf genügenden Hefttrand zu achten. Damit Heftung im Bund, gegebenenfalls auch im Schnellhefter, möglich ist, ist grundsätzlich am inneren Rand (also auf den ungeraden Seiten links, auf den geraden Seiten rechts) ein Hefttrand von mindestens 20—25 mm vorzusehen. Dies gilt nicht nur für den Innendienst, sondern selbstverständlich auch für den Schriftverkehr nach außen.

IV. Endlich wird die Einführung der Din-Formate auch auf die Druckschriften zurückwirken. Eine größere Zahl führender technisch-wissenschaftlicher Zeitschriften hat bereits das Din-Format übernommen oder wird dies demnächst tun. Bei der Reichsbahn wird es sich empfehlen, für die Amtsblätter und Dienstvorschriften bei Gelegenheit neuer Jahrgänge oder neuer Auflagen zum Din-Format überzugehen. In der Hauptsache kommen für Druckschriften die Formate A 4 (Satzspiegelbreite etwa 170 mm) und A 5 (Satzspiegelbreite etwa 120 mm) in Betracht.

Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung  
gez. Kumbier

An die Deutsche Reichsbahn Gruppe Bayern in München, die Reichsbahndirektionen und die Generaldirektionen und die Generalbetriebsleitungen — je besonders. —

## ÜBERSETZUNG VON AUSLANDSNORMEN ALS GEMEINSCHAFTSARBEIT

Bekanntlich werden zwischen den Normenausschüssen der verschiedenen Länder alle erschienenen Normen ausgetauscht. Infolgedessen verfügt auch die Bücherei des NDI über eine ziemlich lückenlose Sammlung aller von den verschiedenen Normenausschüssen herausgegebenen Normen. Im Interesse der Normungsarbeiten und namentlich auch für die Firmen, die ihre Erzeugnisse ins Ausland ausführen, ist eine genaue Kenntnis der ausländischen Normen von großer Bedeutung. Das Studium der ausländischen Normen wird aber dadurch sehr erschwert, daß die Normen der verschiedenen Länder in den betreffenden Landessprachen abgefaßt sind. Manche Firmen sind schon daran gegangen, die sie besonders interessierenden ausländischen Normen für ihre eigenen Zwecke zu übersetzen. Nun ist angeregt worden, die Übersetzung der ausländischen Normen ins Deutsche auf dem Wege der Gemeinschaftsarbeit auszuführen, d. h. jede der zur Mitarbeit bereiten deutschen Firmen übersetzt nach einem von der Geschäftsstelle des NDI aufzustellenden Plan einige Auslandsnormen und stellt die Übersetzungen

der Geschäftsstelle des NDI in einer noch zu vereinbarenden Anzahl zu. Diese verteilt dann die Übersetzungen an die anderen beteiligten Firmen. Um Schreibarbeit zu sparen, sind die Übersetzungen der Geschäftsstelle in der für die Verteilung erforderlichen Anzahl einzuziehen. Auf diesem Wege ließe sich mit einem äußerst geringen Arbeitsaufwand für die einzelne Firma die Übersetzung der wichtigsten Auslandsnormen durchführen und jede Firma besitzt am Ende der Arbeit einen vollständigen Satz der Übersetzungen.

Die Deutschen Werke AG haben die Anregung bereits tatkräftig aufgegriffen und der Geschäftsstelle die Übersetzung von fünf französischen Normenheften in der Erwartung zur Verfügung stellt, daß nun auch andere Firmen sich an dieser Übersetzungsarbeit beteiligen werden.

Wir bitten daher die einzelnen Firmen, der Geschäftsstelle mitzuteilen, ob sie an dieser Gemeinschaftsarbeit teilnehmen wollen und für welche Fachgebiete bzw. welche Länder besonderes Interesse oder besondere Übersetzungsmöglichkeiten vorliegen.

NDI