

DIE BAUNORMUNG

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NORMENAUSSCHUSSES

BERLIN NW 7, DOROTHEEN-STRASSE 47 / FERNRUF: MERKUR 3925—3928

SCHRIFTFLEITER: REGIERUNGSBAUMEISTER a. D. KARL SANDER

7. Jahrgang

12. Oktober 1928

Nr. 9

INHALT

20. Sitzung des Arbeitsausschusses für gußeiserne Kanalisationsgegenstände am 14. September 1928 in Dresden	33	Vorstandsvorlage: DIN 1915. Versetzbare Einzelgaragen	36
2. Sitzung des Ausschusses für transportable Einzelgaragen vom 2. Oktober 1928 in Berlin	34	Neue ausländische Normen	36

20. Sitzung des Arbeitsausschusses für gußeiserne Kanalisationsgegenstände am 14. September 1928 in Dresden.

Der Obmann des Ausschusses, Gießereibesitzer Passavant begrüßt die Ausschußmitglieder und dankt der Stadt Dresden für die bei der Vorbereitung der Tagung geleistete Unterstützung. Die Beratung der Tagesordnung hatte folgendes Ergebnis:

DIN 592 — Deckensinkkasten

Der Einwand, daß die Fußbodenentwässerung mindestens 70 mm Wasserverschluß haben müsse, da die Berliner Vorschrift dies verlange, wird durch die Erklärung der Baupolizei Berlin, daß diese Vorschrift für Berlin aufgehoben sei, gegenstandslos.

Eine eingehende Aussprache findet über den von der Berliner Installateur- und Klempnerinnung gestellten Antrag statt, die Fußbodenentwässerung mit einem Auslauf unter 45° zu versehen. Der Antrag wird begründet mit der Notwendigkeit, Träger in den Fußböden umgehen zu müssen, den Anschluß für entsprechende Formstücke der Rohre zu haben und durch das Bedürfnis für die Schaffung einer Fußbodenentwässerung mit 45° Ablauf, wie die Vertriebsstatistik zeigt. Danach werden rd. 50% aller Fußbodenentwässerungen mit 45° Abzweig verlangt. Die Aussprache zeigt, daß der Ablauf von 45° nur für den Ablauf mit 70 mm Durchmesser verlangt wird.

Weiter wird darauf hingewiesen, daß der freie Querschnitt des Siebes bzw. des Rostes wegen Absaugefahr höchstens $\frac{1}{2}$ des Ablaufquerschnittes betragen dürfe, eine Forderung, die auch in den Grundstücksentwässerungsvorschriften DIN 1986 aufgenommen worden ist. Bei dem 45° Ablauf wird diese Anregung für zweckmäßig erachtet, da bei dem tiefliegenden Ablauf dicht am Abfallrohr unbedingt Heberwirkung eintreten und Leersaugen stattfinden müsse. Dem Vorschlag auf Verringerung des Siebquerschnittes wird entgegengehalten, daß bisher Klagen dieser Art praktisch noch nicht aufgetreten seien und daß die Einhaltung dieser Forderung ein nahezu unmögliches Maß ergeben würde. Die Durchführung dieser Forderung wird bei Badewannenausläufen nicht für vorteilhaft angesehen, weil das Badewasser selbst direkt von der Badewanne abgeführt wird und es sich bei den übrigen zugeführten Wassermengen um Spritz- und Überlaufwasser handelt, das nicht die Fußbodenentwässerung unter Stau setzt und genügend Luft der Fußbodenentwässerung zuführt, um ein Absaugen zu verhindern. Seitens der Baupolizei wird die Forderung: Freier Querschnitt des Siebes = $\frac{1}{2}$ Ablaufquerschnitt auf die Fußbodenentwässerung mit Schlitzen eingeschränkt. Für die Fußbodenentwässerung unter der Badewanne mit dem Einführungsloch in der Mitte wird die Forderung nicht aufrechterhalten.

Von der Stadt Düsseldorf wird vorgeschlagen, die Fußbodenentwässerung mit einem Ablauf von 50 mm lichte Weite fallen zu lassen und nur eine Fußboden-

entwässerung mit 70 mm Ablauf und den drei Neigungen: 85, 70 und 45° zu normen. Diese Anregung stößt aber bei den Installateuren auf Widerspruch, da in vielen Fällen ein Ablauf mit 50 mm lichtigem Durchmesser genügt. Die Frage von seiten der Industrie, ob bei Verringerung des Rostquerschnittes der Sinkkasten selber kleiner durchgebildet werden kann, wird von den Vertretern der Städte bejaht.

Beschlossen wird

1. eine rechteckige Fußbodenentwässerung in der Größe einer halben Fliese (170 × 85) mit 50 mm Ablauf und zwei Neigungen des Ablaufes von 85 und 70°;
2. eine quadratische Fußbodenentwässerung mit den Abmessungen 170 × 170 mit 70 mm Ablauf und den Ablaufneigungen von 85, 70 und 45°;
3. zu versuchen, den Auslauf ohne Rippe auszubilden;
4. die Wanddicke einheitlich mit 4 mm auszuführen;
5. die Rostdicke geringer zu halten, da die Fußbodenentwässerung in der Hauptsache unter Badewannen verwendet wird.

Zu den Deckensinkkasten übergehend, stellt der Obmann den Antrag, den in der vorletzten Sitzung beschlossenen größten Sinkkasten (2. Form B, als Entwurf veröffentlicht in der „Baunormung“ Heft 1 vom Januar 1928) zurückzuziehen. Als Begründung verweist er darauf, daß bei Annahme dieses Beschlusses der Antrag auf Schaffung einer weiteren Fußbodenentwässerung noch nicht vorgelegen habe und daß mit den bisherigen Formen nach Schaffung dieser neuen Fußbodenentwässerung ausgekommen werden könne. Dem Antrag wird einstimmig stattgegeben. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß gegebenenfalls der Rost für die Form B mit 70 mm Ablauf gemäß der Forderung, daß der lichte Rostquerschnitt nur die Hälfte des Ablaufquerschnittes betragen darf, geändert werden müßte. Von anderer Seite wird ausgeführt, daß diese Forderung bei den Deckensinkkasten nicht durchgeführt werden kann, da bei Sinkkasten zwecks schnellem Wasserablauf eine große Einlauffläche erforderlich und wünschenswert sei. Die Baupolizei stellt den Grundsatz, daß ein Absaugen nicht stattfinden darf, allen anderen Forderungen voran. Seitens der Stadt Chemnitz wird daran festgehalten, daß die freie Rostfläche des Siebes nur die Hälfte des Ablaufquerschnittes betragen muß, wo durch tiefliegendem Ablauf (z. B. bei 45°) bei der Fußbodenentwässerung Heberwirkung eintritt; bei der flachen Neigung der Ablaufstutzen am Deckensinkkasten lägen die Verhältnisse jedoch anders.

Beschlossen wird, das Normblatt DIN 592 bis auf weiteres unverändert bestehen zu lassen, bei einer späteren Überarbeitung jedoch den Rost mit der runden Einführung in der Mitte fortfallen und nur den Stabrost Form G bestehen zu lassen, um dann von vornherein zu vermeiden, daß diese Roste unter Badewannen Verwendung finden.

Ferner wird ein Antrag der Berliner Installateure zur Beratung gestellt, ob eine Putzöffnung bei der ein-

gangs erörterten Fußbodenentwässerung erforderlich sei. Der Antrag wird folgendermaßen begründet: In der Praxis habe sich die Notwendigkeit, eine direkte Reinigungsöffnung zum Ablaufstutzen zu haben, herausgestellt. Ihr sei jetzt häufig dadurch Rechnung getragen, daß die Tauchwand angebohrt und durch dieses Loch die Reinigung vorgenommen würde, das nach erfolgter Reinigung notdürftig durch Korken oder in anderer Weise geschlossen würde. Beantragt wird, ein Reinigungsloch in der Tauchwand vorzusehen, das durch eine Messingschraube zu verschließen ist. Eine Herstellerfirma, die bereits schon eingehende Untersuchungen über die Frage der Reinigungsöffnung vorgenommen hat, schlägt mehrere Lösungen für eine über den Ablauf gelegene Reinigungsöffnung, die jedoch vom Sinkkasten selbst getrennt liegt, vor. Dieser Vorschlag hat eine eingehende Aussprache zur Folge, die ergibt, daß zum mindesten die Reinigungsöffnung mit dem Sinkkastenoberteil aus gießereitechnischen Gründen in direkter Verbindung stehen müsse. Auch die Frage eines Verschlusses an der Tauchwand durch eine Klappe (Hamburger Bauart) und Sicherung der Klappe durch den eingelegten Rost wird erörtert. Zu einem endgültigen Ergebnis führt diese Aussprache jedoch nicht. Beschlossen wird, daß die Hüttenwerke Vorschläge für die Durchbildung der Reinigungsöffnung bei der Fußbodenentwässerung für die nächste Sitzung ausarbeiten sollen.

Rückstauverschlüsse

Von den Hüttenwerken und den Städten sollen Unterlagen eingefordert und dem Unterausschuß zur weiteren Behandlung baldmöglichst zugeleitet werden. Das Ergebnis der Arbeiten des Unterausschusses soll in der nächsten Sitzung dem Ausschuß unterbreitet werden.

DIN 591 — Kellersinkkasten

Die bei den Kellersinkkasten DIN 591 festgelegte Länge der Reinigungsöffnung von 82 mm ist von verschiedenen Städten als zu gering bezeichnet worden. Bei 82 mm Länge sei es wohl möglich, den Kellersinkkasten mit 30° Ablaufneigung ohne Schwierigkeit zu reinigen, bei 10° Ablaufneigung ist die Reinigung jedoch nur z. B. mit biegsamen Wellen möglich. Aus diesem Grunde sind die Städte zum Teil dazu übergegangen, die Länge der Reinigungsöffnung auf 200 mm zu vergrößern. Den anwesenden Vertretern der Städte ist von diesem angeblichen Mangel bisher nichts bekannt geworden. Beschlossen wird, die Frage zunächst einer praktischen Prüfung zu unterziehen. Das Ergebnis soll dann als Unterlage zu Verhandlungen mit den Städten, die Schwierigkeiten gehabt haben, dienen.

DIN 593 — Straßenabläufe mit Breitrost

Von Seiten der Stadt Danzig und einigen anderen Städten sind Klagen über das Herauswerfen des Rostes aus dem Rahmen durch Pferde oder Autos eingelaufen. Um diese Frage zu klären, wurde von der Geschäftsstelle den Mitgliedern des Arbeitsausschusses für gußeiserne Kanalisationsgegenstände ein Rundschreiben zugestellt, in dem die Frage aufgeworfen wurde, in welcher Weise diesem Übelstand abgeholfen werden könne. Fast alle der auf das Rundschreiben der Geschäftsstelle eingelaufenen Antworten befürworten die Anbringung von Rippen oder Nocken zum Schutze gegen das Herauswerfen. Der Obmann weist darauf hin, daß in seinem Werke eine entsprechende Ausführung praktisch ausgeprobt worden ist, die die gerügten Mängel nicht mehr aufweist. Die gewählte Lösung findet die Zustimmung des Ausschusses.

DIN 1225 — 1227 — Schachtabdeckung für Gehwege

Den Mitgliedern liegt die endgültige Form der Normblätter der Schachtabdeckung für Gehwege vor. Die Blätter werden in dieser Fassung vom Ausschuß genehmigt. Das Zentralamt der Feuerwehr, Berlin, regt an, für die Unterbringung der benötigten Feuerwehrfernmeldeleitungen in den Bürgersteigen rechteckige Schachtabdeckungen zu normen, da das Verlegen dieser Leitungen in nur 80 cm Tiefe im Bürgersteig den Gebrauch runder Schachtabdeckungen, wie sie die Reichspost verwenden will, praktisch unmöglich macht. Beschlossen wird, diesen Antrag im Ausschuß zunächst nicht weiter zu verfolgen, sondern mit dem von der Vereinigung der technischen Oberbeamten Deutscher Städte eingesetzten Ausschuß für Richtlinien zur Unterbringung der Straßenleitungen im Straßenprofil Fühlung zu nehmen und das Ergebnis dieses Meinungsaustausches abzuwarten.

Dann stellt der Vertreter der Geschäftsstelle den Antrag, erneut durch die kommunalen Zentralstellen, wie Deutscher Städtetag, Bayerischer Städtebund usw., den Städtischen Tiefbauverwaltungen die Verwendung der Normen zu empfehlen. Überall dort, wo die Normen bereits eingeführt seien, sind die wirtschaftlichen Vorteile der Normung zutage getreten. Diese Erfahrungen sollten den Stadtverwaltungen, die die Normen noch nicht verwenden, mitgeteilt und um Einführung der Normen gebeten werden. Er bittet den Ausschuß, den Obmann und die Geschäftsstelle zu beauftragen, die Durchführung entsprechend vorzubereiten. Dem Antrage wird stattgegeben unter gleichzeitigem Hinweis, daß auch seitens der Industrie wirksame Ausklärungsarbeit geleistet werden muß. Ferner wird den Firmen empfohlen, in ihren Katalogen die genormten gußeisernen Kanalisationsgegenstände mehr wie bisher hervorzuheben. Festgestellt wird, daß dies bereits in vielen Fällen geschieht, daß jedoch bestehende Modelle für Sonderzwecke nicht ausgeschaltet werden können, um durch Bekanntgabe bestehender Modelle zu vermeiden, daß für Sonderfälle stets neue Konstruktionen verlangt werden.

Die Stadt Frankfurt erklärt sich bereit, bei Aufstellung von neuen Normen die praktische Erprobung durchzuführen und schlägt vor, auch in anderen Städten ebenso zu verfahren. Diese Anregung wird von den Mitgliedern des Arbeitsausschusses begrüßt, da erst nach dieser praktischen Prüfung mit Sicherheit die Zweckmäßigkeit der gefaßten Beschlüsse festgestellt werden kann.

Als Sitzungsort für die nächste Sitzung wird Berlin gewählt.
Passavant

2. Sitzung des Ausschusses für transportable Einzelgaragen vom 2. Oktober 1928 in Berlin

Nach Begrüßung der Ausschußmitglieder stellt Herr Dr.-Ing. Georg Müller die eingelaufenen Einwände zur Beratung.

Beantragt war: Die Überschrift des Normblattes „Transportable Einzelgaragen“ zu verdeutschen. Nach längerer Aussprache wird beschlossen, das Wort „transportable“ durch „versetzbare“ zu ersetzen, das Wort „Garage“ (für das „Wagenraum“ bzw. „Wagenhalle“ vorgeschlagen waren) jedoch bestehen zu lassen.

Das Wort „Garage“ hat sich bereits in verschiedenen Sprachen so eingebürgert, daß diesem Wort unbedingt eine internationale Bedeutung beigemessen werden kann. Eine Verdeutschung könnte nur als eine gekünstelte Konstruktion aufgefaßt werden. Außerdem ist es als ein Vorteil zu bezeichnen, daß bei dem immer

stärker anwachsenden Verkehr für gewisse Ausdrücke in verschiedenen Ländern eine einheitliche Bezeichnung geschaffen wird.

Der Kopf des Normblattes heißt also künftig: Ver-setzbare Einzelgaragen.

Zu Abschnitt II: „Abmessungen der Garagen“ wird der Vorschlag gemacht, zwischen der 4 und 5 m langen Garage noch eine Garage von 4,5 m Länge einzuschalten, da diese für den sehr viel benutzten kleinen Opelwagen als ausreichend betrachtet wird. Dieser Wagen weist eine Länge von 3,80 m auf. Nach Ansicht verschiedener Mitglieder wird aber die Stufung der einzelnen Garagenlängen bei Einschaltung des gewünschten Maßes von 4,50 m eine viel zu kleine. Außerdem hat es sich gezeigt, daß Kraftfahrzeugbesitzer bei Anschaffung eines zweiten Wagens immer, wenn sie es sich wirtschaftlich leisten konnten, einen größeren Wagen genommen haben. Schon aus diesem Grunde wird lieber die nächst größere Garage gekauft werden, denn eine Verlängerung einer bestehenden kurzen Garage wird immer teurer ausfallen als gleich von vornherein die Anschaffung der nächst höheren Größe. Bei der Wahl einer 4,50 m langen Garage für den Opelwagen würde weiterhin ins Gewicht fallen, daß in der Garage selbst kein Raum mehr verbleiben würde, um bei kleineren Reparaturen an den Wagen heranzukommen. Schon bei der 5 m langen Garage bleibt vorn und hinten nur je ein Arbeitsraum von 60 cm.

Bei der Größe 1 wird die Torhöhe für zu reichlich gehalten. Es genügt eine Höhe von 1,80 m. Bei einer derartigen Konstruktion besteht außerdem die Gewähr, daß genügend Konstruktionshöhe für das Dach vorhanden ist und eine gute Versteifung bzw. Verbindung der beiden Seitenwände auch an der Torseite erreicht wird.

Bei der Größe 2 ist die Seitenhöhe mit 2,40 m zu reichlich angenommen worden. Sie wird auf 2,20 m festgesetzt, die Torhöhe soll mit 2 m bestehen bleiben, aber die Torbreite soll um 20 cm auf 2,40 m verbreitert werden.

Bei den Größen 3 und 4 ist nach dem Entwurf die Torhöhe gleich der Seitenhöhe. Hier bleibt für einen Versteifungsbalken für die Seitenwände keine Konstruktionshöhe. Eine gute Standfestigkeit und Versteifung soll dadurch erreicht werden, daß die Torbreite wesentlich geringer als die Garagenbreite ist und genügend Vorderwand als Versteifungsbauteil für die Seitenwand bestehen bleibt. Ein Verringern der Torhöhe auf 2,20 m bei Größe 3 kann nicht befürwortet werden, da unbedingt auf ältere Wagentypen, die eine Höhe von 2,20 m aufweisen, Rücksicht genommen werden muß. Zu den Größen 5 und 6 wird eine Torhöhe von 3 m für besser gehalten. Es wird auf die NAG-Wagen hingewiesen, die bei einer Höhe von 2,70 m bei einem Stuckern leicht an das 2,80 m hohe Tor anstoßen können. Da noch höhere Wagen im Gebrauch sind, wird eine Torhöhe von 3 m für unbedingt zweckmäßig gehalten. In der Hamburger Gegend verwenden verschiedene Lastfahrzeugunternehmer sogar über 3 m hohe Wagen. Auf derartig hohe Bauarten soll aber bei der Normung keine Rücksicht genommen werden, da diese Bauarten nur als Ausnahme betrachtet werden. Die Seitenhöhe wird ebenfalls nur mit 3 m in Ansatz gebracht.

In dem Entwurf sind für die Länge und Breite die Maße immer als Außenmaß verstanden worden. Da von den Verbraucherkreisen unbedingt Wert darauf gelegt werden muß, die Innenmaße zu bekommen und außerdem verschiedene Industriezweige, wie Eisenbeton oder Holz, die schwachen Konstruktionsmaße, die für Eisen oder Metall noch zugelassen werden können, nicht ein-

halten können, soll besser eine Festsetzung der Innenmaße stattfinden. Es wird eine Einigung dahin erzielt, daß die aufgestellten Maße für Länge und Breite als Innenmaße für alle Garagen aus nicht metallischen Baustoffen gelten sollen und als Außenmaße bei Ausführung in Metall.

Die Anregung, das Wort „Tür“ durch „Tor“ zu ersetzen, wird begrüßt und angenommen. Ebenso soll für Motorrad und Motorwagen „Kraftrad“ und „Kraftwagen“ gesetzt werden.

Weiter wird gewünscht, die Tabelle so auszuführen, daß zuerst die Breite und dann die Länge genannt wird. Dieser Vorschlag wird abgelehnt, da es üblich ist, immer zuerst die Länge und dann die Breite zu nennen. Außerdem wird die Ansicht vertreten, daß zuerst immer das wichtigste Maß bei der Größenbestimmung der Bauwerke genannt wird.

Eine Bestimmung über Zwischendecken soll nicht aufgenommen werden. Ein derartiger Hinweis besteht nicht in den baupolizeilichen Vorschriften.

In Abschnitt II: „Beschaffenheit der Garagen“ wird für bedenklich gehalten, daß die Umfassungswände und das Dach nur außen oder nur innen feuerhemmend zu sein brauchen. Es wird aber auf amerikanische Versuche hingewiesen, bei denen sich herausgestellt hat, daß eine Feuerhemmung an der Innen- oder Außenseite der Garage vollständig genügt. Weiter wird angeführt, daß eine Garage schließlich nicht als Benzinlagerraum dienen soll, sondern in der Garage nur das im Tank befindliche Benzin untergebracht werden darf. Bei Befolgung dieser Vorschrift ist damit zu rechnen, daß bei Garagen, die eine Feuerhemmung nur an der Außenwand aufweisen, bei einem Brande das Benzin bereits ausgebrannt ist, bevor das Feuer an diese Außenwand gelangen kann. Daraufhin wird beschlossen, daß die Fassung II, Abschnitt 1, in der alten Form bestehen bleiben soll. Im Abschnitt 2 wird die Fassung: „mit genügend dickem Drahtglas“ als unklar bezeichnet und gewünscht, ein 6 mm dickes Drahtglas vorzuschreiben. In der Aussprache wird darauf hingewiesen, daß bei Versuchen sich höchstens 8 mm dickes Drahtglas als wirklich feuerhemmend erwiesen hat. Von verschiedenen Seiten wird trotzdem angeregt, noch 4 mm dickes Drahtglas zuzulassen. Beschlossen wird 6 mm dickes oder dickeres Drahtglas zuzulassen und in dem fraglichen Abschnitt diese Bedingung durch „mindestens 6 mm dickem Drahtglas“ auszudrücken.

Angeregt wird weiter, statt „Eichenrahmen“ auch Fenster mit Holzrahmen aus sämtlichen anderen Hölzern zuzulassen. Diese Forderung mußte aber zurückgewiesen werden, denn Kiefernholz und andere weiche Hölzer können nicht mehr als feuerhemmend angesehen werden. Außerdem würde bei einer Zulassung von derartig leicht brennbaren Hölzern eine Bestimmung über Einfügung von Drahtglas bestimmter Stärke nicht erforderlich sein. Eichenholz kann infolge seiner Härte unbedingt als feuerhemmend angesehen werden. Der Abschnitt erhält folgende Fassung:

„Fenster sind in Eisen- oder Eichenholzrahmen mit mindestens 6 mm dickem Drahtglas auszuführen.“

Ein Hinweis, daß nach den baupolizeilichen Bestimmungen Stahl und Eisen nicht als feuerbeständig angesehen werden darf, wird mit dem Bemerkten zurückgewiesen, daß ein späterer Paragraph für Garagen eine Ausnahme zuläßt.

Für die Belüftung mußte früher nach den baupolizeilichen Bestimmungen in ausreichendem Maße gesorgt werden. Einmütig wird die Ansicht vertreten, daß eine Belüftung durch Aufsetzen eines Schornsteines

vollständig unzweckmäßig ist. Die Bestimmung der Belüftung der Garagen hatte nicht den Zweck, das Laufen des Motors bei geschlossener Garage zuzulassen, sondern sie sollte nur dazu dienen, etwa entstehende Benzingase, die sich bei austropfendem Benzin ansammeln können, sicher abzuführen. Die Auspuffgase bestehen zu etwa 7% aus den gefährlichen Oxydgasen. Um diese Mengen einwandfrei aus Garagen zu entfernen, in denen Motore laufen, sind die in den Bestimmungen geforderten Entlüftungsanlagen nicht ausreichend. Es wird für zweckmäßig gehalten, lieber durch geeignete Plakate und Schriften auf Kraftwagenführer aufklärend zu wirken, daß kein Betrieb von Benzinmotoren in geschlossenen Garagen stattfindet, da die betreffenden Arbeiter sofort Gefahr laufen, an Gasvergiftungen zugrunde zu gehen.

Die für Punkt III im Entwurf vorgeschlagene Überschrift: „Aufstellung der Garagen mit Rücksicht auf benachbarte Grundstücke“ wird für unzweckmäßig gehalten. In Wirklichkeit sollen die Bedingungen festgelegt werden, unter denen eine Garage in der Nähe von anderen Gebäuden, sei es auf eigenem oder auch auf fremdem Grundstück, aufgestellt werden darf. Als passende Bezeichnung wird als Überschrift „Standort der Garagen“ vorgeschlagen, ein Vorschlag, der allgemeinen Anklang findet.

Der im ersten Abschnitt festgesetzte Mindestabstand von 3 m von Gebäuden mit Öffnungen wird für zu groß erachtet. Nach Ansicht verschiedener Mitglieder stellt diese Bedingung eine wesentliche Verschärfung gegenüber den Berliner Baupolizeivorschriften dar. Dieselbe Verschärfung würde in anderen Großstädten eintreten, da dort die Bestimmungen im wesentlichen mit der Berliner Verordnung übereinstimmen. Auch vom feuerpolizeilichen Standpunkt aus wird die Verringerung des Mindestabstandes von 3 auf 2,50 m für zulässig erachtet. Beschlossen wird, einen Mindestabstand von 2,50 m festzusetzen. Weiter wird in dem betr. Abschnitt darauf hingewiesen, daß neben dieser Mindestentfernung durch die Bauordnung andere Abstände vorgeschrieben werden können. Das Wort „Bauordnung“ soll durch „Polizeivorschriften“ ersetzt werden.

Zum 2. Abschnitt wird nach längerer Aussprache folgende Fassung beschlossen:

„Sie dürfen an Gebäude unmittelbar herangesetzt werden, wenn die betreffende Wand des Gebäudes feuerbeständig ist und in nächster Nähe der Garage keine Öffnungen hat.“

Befürchtungen verschiedener Mitglieder, daß Garagen an Wände, die in weiter Entfernung von dem zukünftigen Standort der Garagen eine Öffnung besitzen, nicht herangesetzt werden dürfen, weil die Öffnung vorhanden ist, werden durch den Zusatz „in nächster Nähe der Garage“ ausgeschaltet.

Zum Abschnitt b wird die redaktionelle Änderung „oder Öffnungen nach Räumen mit feuergefährlichen Betrieben“ angenommen.

Um den einzelnen Baupolizeibehörden in der Festsetzung der Abstände freie Hand zu lassen und an Stellen, wo die in diesem Normblatt aufgestellten Bedingungen für zu scharf erscheinen, eine Erleichterung eintreten lassen zu können, erhält der Nachsatz folgende Fassung:

„Der Mindestabstand kann den Umständen nach durch die Baupolizei erhöht oder vermindert werden.“

Unter Berücksichtigung der gefaßten Beschlüsse wird der Normblattentwurf nunmehr in der nachstehenden Fassung dem Präsidium des Deutschen Normenausschusses zur Genehmigung unterbreitet werden.

Dr.-Ing. Georg Müller.

Vorstandsvorlage Noch nicht endgültig

Versetzbare Einzelgaragen

Abmessungen Beschaffenheit Standort

DIN
1915

I. Abmessungen der Garagen: Maße in m

Größe	Länge ¹⁾	Breite ¹⁾	Seitenhöhe	Torbreite ²⁾	Torhöhe ²⁾	Bemerkungen
1	3,00	2,00	2,00	1,90	1,80	für Kraftrad mit Beiwagen
2	4,00	2,50	2,20	2,40	2,00	für kleine Personenwagen
3	5,00	3,00	2,40	2,50	2,40	für mittlere Personenwagen
4	6,00	3,00	2,40	2,50	2,40	für große Personenwagen
5	7,00	3,50	3,00	2,80	3,00	für Lastkraftwagen
6	8,00	4,00	3,00	2,80	3,00	

- 1) Die Maße für Länge und Breite sind Innenmaße, bei Ausführung in Metall Außenmaße.
- 2) Die Maße für Torbreite und Torhöhe sind Lichtmaße.

II. Beschaffenheit der Garagen:

Umfassungswände und Dach müssen außen oder innen feuerhemmend sein.

Fenster sind in Eisen- oder Eichenrahmen mit mindestens 6 mm dickem Drahtglas auszuführen.

Fußböden, Heizungen, Belüftung und Entwässerung müssen den Bestimmungen der geltenden Polizeiverordnungen entsprechen.

III. Standort der Garagen:

Versetzbare Einzelgaragen müssen auf Grundstücken so aufgestellt werden, daß sie von anderen Gebäuden mit Öffnungen mindestens 2,50 m entfernt bleiben, falls nicht die Baupolizeivorschriften für die Gebäudeabstände andere Abstände vorschreiben.

Sie dürfen an Gebäude unmittelbar herangesetzt werden, wenn die betreffende Wand des Gebäudes feuerbeständig ist und in nächster Nähe der Garage keine Öffnungen hat.

Ein Mindestabstand von 5 m ist einzuhalten:

- a) von Bauwerken aus Holz, Kohlenlagern und gleichwertigen Lagern;
- b) von gegenüberliegenden Ausgängen aus Treppentürmen oder Öffnungen nach Räumen mit feuergefährlichen Betrieben;
- c) zwischen Garagentoren oder -türen und gegenüberliegenden Gebäuden.

Der Mindestabstand kann den Umständen nach durch die Baupolizei erhöht oder vermindert werden.

Oktober 1928.

Neue ausländische Normen

England

76. Part 1—1928 Tars (Nos. 1 and 2) for road purposes
Teer (Nr. 1 und 2) für Straßenbauzwecke

329—1928 Round strand steel wire ropes for lifts and hoists
Rundlitzige Stahldrahtseile für Personen- und Lastenaufzüge