

DIE BAUNORMUNG

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NORMENAUSSCHUSSES

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

SCHRIFTFLEITER: REGIERUNGSBAUMEISTER a. D. KARL SANDER

9. Jahrgang

26. September 1930

Nr. 10

INHALT

Neubearbeitung der Zementnormen	37	DIN Entwurf 1 E 1377 Blatt 1 und 2, Gepäckaufzüge, Tragkraft 1500 bzw. 3000 kg, Maschinenraum oben über dem Schacht	39
Erläuterungen zu den Normblattentwürfen für Gepäckaufzüge DIN E 1376 und 1377	37		
Erläuterungen zu dem Normblattentwurf DIN DVM 2117 Rohdachpappe	37	DIN DVM Entwurf 1 E 2117 Rohdachpappe	40
DIN Entwurf 1 E 1376 Blatt 1 u. 2, Gepäckaufzüge, Tragkraft 1500 bzw. 3000 kg, Maschinenraum unter dem Schacht	38	Bericht des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit über seine Tätigkeit im Jahre 1929	40

Neubearbeitung der Zementnormen

Der vom Herrn Reichsverkehrsminister eingesetzte Ausschuß für die Neubearbeitung der Zementnormen hat in mehrjähriger Arbeit einen Entwurf Deutsche Normen für Portlandzement, Eisenportlandzement und Hochofenzement aufgestellt, der in Nr. 38 der Zeitschrift Zement vom 18. September d. J. mit Einspruchsfrist bis zum 1. November zur öffentlichen Kritik gestellt wird.

Der Entwurf faßt zum erstenmale die drei Normen-zemente in einer Vorschrift zusammen. Er ist in drei Teile gegliedert. Der erste Teil behandelt die Kennzeichnung, Begriffserklärung und Eigenschaften, der zweite die Prüfverfahren, der dritte (Anhang) den Normensand und die Prüfvorrichtungen. Der Entwurf behandelt auch den hochwertigen Zement. Viele Bestimmungen sind gegenüber den z. Zt. gültigen Normen wesentlich ergänzt, besonders die Festsetzungen über die Prüfverfahren, manche auch geändert. Die vorgesehenen Mindestfestigkeiten sind die gleichen wie die nach dem Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 15. Oktober 1927 z. Zt. gültigen.

Erläuterungen zu den Normblattentwürfen für Gepäckaufzüge DIN E 1376 und 1377

Da für den Betrieb auf Bahnhöfen an die Aufzüge besondere Anforderungen gestellt werden, sind für diese Anlagen nicht die bereits genormten Lastenaufzüge vorzusehen, sondern es sind auf den DIN-Blättern 1376 und 1377 die Angaben zusammengestellt, die bei der Planung von Aufzügen auf Bahnsteigen Berücksichtigung finden müssen. Bei den Gepäckaufzügen muß berücksichtigt werden, daß die Gepäckstücke auf den Bahnhöfen mit Hilfe von Elektrokarren transportiert werden. Die Tragkraft und die Abmessungen der Fahrkörbe waren daher so bemessen, daß die beladenen Elektrokarren in den Fahrkorb hineinfahren können. Die Aufzüge sind für zweierlei Tragkräfte vorgesehen, und zwar für 1500 bzw. 3000 kg.

Bei der Anordnung der Aufzüge auf dem Bahnsteig legt die Reichsbahnverwaltung den größten Wert darauf, daß die Breite der Bahnsteigaufbauten so klein wie möglich gehalten wird, damit auch der Bahnsteig nicht breiter als unbedingt nötig gebaut werden muß. Weiterhin liegt der Reichsbahn daran, die Aufbauten so auszuführen, daß die freie Sicht so wenig wie möglich beeinträchtigt wird. Aus diesem Grunde liegt der Gedanke nahe, die Aufzugsmaschine unten im Schacht anzuordnen. Das Haus auf dem Bahnsteig braucht dann nur so groß gemacht zu werden, daß es den Fahrkorb in sich aufnehmen kann. In vielen Fällen wird es aber auch nicht möglich sein, den Schacht so tief herunter zu führen, und man wird sich dazu entschließen müssen, den Maschinenraum über dem Schacht anzuordnen. Diesen beiden Möglichkeiten ist durch die Normblattentwürfe DIN 1376 und 1377 Rechnung getragen.

DIN 1376 Blatt 1 zeigt die Korb- und Schachtabmessungen im Querschnitt, wobei der Maschinenraum unter dem Schacht angeordnet ist. Es soll dabei noch besonders erwähnt werden, daß die Schachtnebenmaße von 300 mm sich nur auf den Schachtquerschnitt selbst beziehen. Im Bahnsteigaufbau vermindert sich dieses Maß auf 160 mm, um, wie schon oben erwähnt, die Bahnsteige so schmal wie möglich halten zu können.

Blatt 2 zeigt die ganze Anlage. Aus der Zeichnung geht hervor, daß der Maschinenraum eine lichte Höhe von 1800 mm haben soll, wenn der Fahrkorb in seiner untersten Betriebsstellung angekommen ist.

Auf DIN 1377 sind sinngemäß dieselben Angaben gemacht, wenn der Maschinenraum über dem Schacht angeordnet wird. Aus Blatt 1 geht hervor, daß die Schachtnebenmaße hier 270 mm betragen. Dabei soll besonders erwähnt werden, daß dieses Maß von 270 mm für die ganze Schachtlänge in Frage kommt, also auch für den Bahnsteigaufbau gilt. Es muß nämlich angenommen werden, daß bei der hier gezeigten Anordnung die Gegengewichte durch den ganzen Schacht laufen.

Aus Blatt 2, das die Aufzugsanlage im Querschnitt darstellt, geht hervor, daß sich hier für die Höhen der Bahnsteigaufbauten verschiedene Maße ergeben, die durch die Konstruktion des maschinellen Teils bedingt sind. Derselbe Aufzug kann einmal als Spindelaufzug und zweitens als Seilaufzug ausgeführt werden. Der Seilaufzug bedingt mit Rücksicht auf die Vorschriften für die Überfahrhöhe größere Maße. Im übrigen gehen die einzelnen Abmessungen aus der Zeichnung hervor.

Erläuterungen zu dem Normblattentwurf DIN DVM 2117 Rohdachpappe

Rohdachpappe bildet Grundstoff und Einlage der Teerdachpappe. Die Rohdachpappe ist der Träger der Imprägniermasse. Die Zusammensetzung und Eigenschaften der Rohdachpappe sind ausschlaggebend für die Qualität der Dachpappe.

Aus diesem Grunde war man schon vor dem Kriege von der Bedeutung der Rohpappennormen überzeugt. Bereits im Jahre 1906 wurde im Reichsverband Deutscher Dachpappenfabrikanten ein Normenausschuß gegründet, der nach einer Reihe von Jahren und langen Vorarbeiten gemeinsam mit dem Verband Deutscher Rohpappfabriken unter Mitwirkung des Staatlichen Materialprüfungsamtes Berlin-Dahlem Normen für Rohpappe festsetzte, die am 10. Mai 1913 in Kraft traten.

Nach dem Kriege und der Schaffung des Deutschen Normenausschusses ergab sich das Bedürfnis nach Überprüfung und Verschärfung der Normen, die gleichzeitig in DIN-Normen verwandelt werden sollten, da bereits DIN-Normen für Teerdachpappe aufgestellt worden waren, in denen auf die entsprechenden DIN-Normen

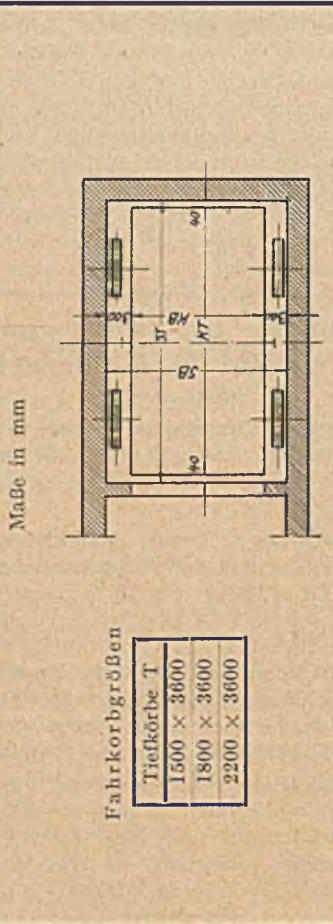
Hier abtrennen, dann Format A 4 (210-297) DIN 476

Einspruchsfrist bis 1. Dezember 1930
(Einspruchszuschriften in doppelter Ausfertigung erbeten)

NOCH NICHT ENDGÜLTIG

DIN
Entwurf 1
E 1376
Blatt 1

Gepäckaufzüge
Tragkraft 1500 bzw. 3000 kg
Maschinenraum unter dem Schacht



Laststufen kg	Für Fahrkorbgrößen		Schacht		Kurzzeichen für Gesamt- anlage
	KB	KT	SB	ST	
1500	1500	15/36	2100	21/36,8 S	A 1,5 Mu
	1800	18/36	2400	24/36,8 S	B 1,5 Mu
	2200	22/36	2800	28/36,8 S	C 1,5 Mu
3000	1500	15/36	2100	21/36,8 S	D 3,0 Mu
	1800	18/36	2400	24/36,8 S	E 3,0 Mu
	2200	22/36	2800	28/36,8 S	F 3,0 Mu

Die angegebenen Schachtmaße sind Lichtmaße, d. h. wirklich zur Verfügung stehende Nutzmaße, auch bei geputzten Schächten

Die Kurzzeichen bedeuten:
 15/36 Korbmaße in dm (15 × 36 dm)
 21/36,8 Schachtmaße in dm (21 × 36,8 dm)
 T = Tiefkorb; S = Schacht
 1,5 Tonnen = Größttragkraft (1,5 t)
 Mu = Maschinenraum unter dem Schacht

Vorschriften über die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen siehe Aufzugsverordnung

Technische Grundsätze für den Bau von Aufzügen siehe DIN 1360

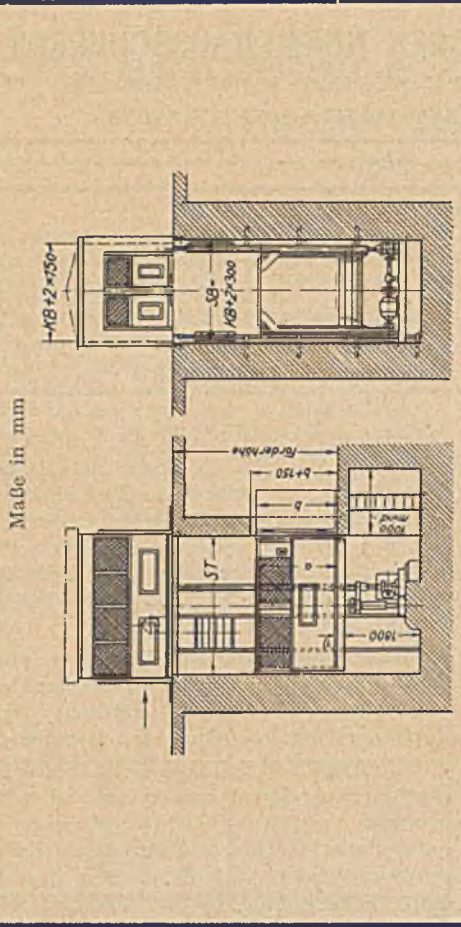
Deutsche Reichsbahngesellschaft
Verband der Aufzugsfabriken

September 1930

NOCH NICHT ENDGÜLTIG

DIN
Entwurf 1
E 1376
Blatt 2

Gepäckaufzüge
Tragkraft 1500 bzw. 3000 kg
Maschinenraum unter dem Schacht



Kurzzeichen für einen Gepäckaufzug mit Korb 1500 × 3600 mm, für einen Schacht 2100 × 3680 mm, Maschinenraum unter dem Schacht:

Gepäckaufzug A 1,5 Mu DIN 1376

lichte Fahrkorbhöhe	lichte Türhöhe
a	b
2500	2500
2800	2800

Freies Konstruktionsmaß
 Dieses Maß ist zur Ermittlung des Abstandes von Oberkante Maschinenraumfußboden bis Oberkante Erdgeschosfußboden zur lichten Maschinenraumhöhe von 1800 hinzuzurechnen

Der Maschinenraum muß hell, trocken, frostfrei und dauernd entlüftet sein

Sämtliche Schachtwände innen glatt und genau lot- und winkelrecht

Schachtmaße und Korbgrößen siehe DIN 1376 Blatt 1

Vorschriften über die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen siehe Aufzugsverordnung

Technische Grundsätze für den Bau von Aufzügen siehe DIN 1360

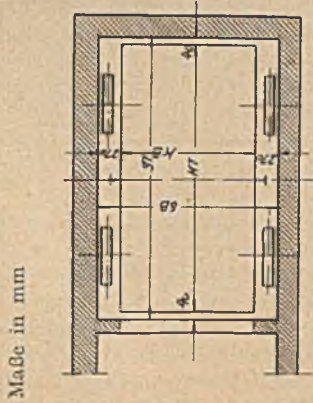
Deutsche Reichsbahngesellschaft
Verband der Aufzugsfabriken

September 1930

Noch nicht endgültig

Gepäckaufzüge
Tragkraft 1500 bzw. 3000 kg
Maschinenraum oben über dem Schacht

DIN
Entwurf 1
E 1377
Blatt 1



Fahrkorbgrößen

Tiefkörbe T
1500 × 3600
1800 × 3600
2200 × 3600

Laststufen kg	Für Fahrkorbgrößen		Schacht		Kurzzeichen für Gesamt- anlage
	KB Lichtmaße	KT Kurz- zeichen	SB Lichtmaße	ST Kurz- zeichen	
1500	1500	15/36 T 1,5	2040	20,4/36,8 S 1,5	G 1,5 Mo
	1800	18/36 T 1,5	2340	23,4/36,8 S 1,5	H 1,5 Mo
	2200	22/36 T 1,5	2740	27,4/36,8 S 1,5	I 1,5 Mo
3000	1500	15/36 T 3,0	2040	20,4/36,8 S 3,0	K 3,0 Mo
	1800	18/36 T 3,0	2340	23,4/36,8 S 3,0	L 3,0 Mo
	2200	22/36 T 3,0	2740	27,4/36,8 S 3,0	M 3,0 Mo

Die angegebenen Schachtmaße sind Lichtmaße, d. h. wirklich zur Verfügung stehende Nützmaße, auch bei geputzten Schächten

Die Kurzzeichen bedeuten:

- 15/36 Korbmaße in dm (15 × 36 dm)
- 20,4/36,8 Schachtmaße in dm (20,4 × 36,8 dm)
- T = Tiefkorb, S = Schacht
- 1,5 Tonnen-Größttragkraft (1,5 t)
- Mo = Maschinenraum oben über dem Schacht

Vorschriften über die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen siehe Aufzugsverordnung

Technische Grundsätze für den Bau von Aufzügen siehe DIN 1360

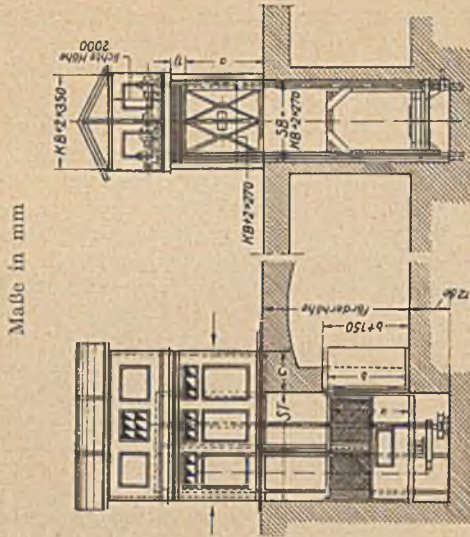
Deutsche Reichsbahn - Gesellschaft
Verband der Aufzugsfabrikanten

September 1930

Noch nicht endgültig

Gepäckaufzüge
Tragkraft 1500 bzw. 3000 kg
Maschinenraum oben über dem Schacht

DIN
Entwurf 1
E 1377
Blatt 2



Kurzzeichen für einen Gepäckaufzug mit Korb 1500 × 3600 mm, für einen Schacht 2040 × 3680 mm, Maschinenraum oben über dem Schacht:
Gepäckaufzug G 1,5 Mo DIN 1377

Fahrkorbhöhe a	lichte Türhöhe b	c
2500	2500	0 oder
2800	2800	1000

Bei Aufzügen, deren Bauart ein Überfahren der Endstellungen ausschließt (z. B. Spindelaufzüge mit abgesetztem Gewinde)

Bei Aufzügen, deren Bauart ein Überfahren der Endstellungen ermöglicht (Seiltrommelaufzüge)

Der Maschinenraum muß hell, trocken, frostfrei und dauernd entlüftet sein

Sämtliche Schachtwände innen glatt und genau lot- und winkelrecht

Schachtmaße und Korbgrößen siehe DIN 1377 Blatt 1

Vorschriften über die Einrichtung und den Betrieb von Aufzügen siehe Aufzugsverordnung

Technische Grundsätze für den Bau von Aufzügen siehe DIN 1360

Deutsche Reichsbahn - Gesellschaft
Verband der Aufzugsfabrikanten

September 1930

Einspruchsfrist bis 1. Dezember 1930
(Einspruchszuschriften in doppelter Ausfertigung erbeten)

Einspruchsfrist bis 1. Dezember 1930
(Einspruchszuschriften in doppelter Ausfertigung erbeten.)

Noch nicht endgültig	DIN DVM Entwurf 1 E 2117
Rohdachpappe	
Begriff	
Rohdachpappe ist ein Erzeugnis, das als Einlage für die Herstellung von Teerdachpappe dient. Für genormte Teerdachpappe (DIN DVM 2121, 2125 und 2126) wird nur Rohdachpappe verwendet mit einem Gewicht von	
0,625 kg/m ²	
0,500 kg/m ²	
0,333 kg/m ² .	
Bezeichnung	
Die Rohdachpappe wird nach ihrem Quadratmetergewicht bezeichnet.	
Stoffzusammensetzung	
Zur Herstellung von Rohdachpappe dürfen nur Lumpen und andere Abfälle aus der Textilindustrie, soweit sie faseriger Art sind, und Altpapier verwendet werden.	
Auswahl und Mischungsverhältnis der Rohstoffe bleiben dem Hersteller der Rohdachpappe überlassen.	
Unmittelbarer Zusatz von Holzschliff, Holzzellstoff, Strohstoff, Torf, Sägemehl und mineralischem Füllstoff ist nicht zulässig.	
Eigenschaften	
Die Eigenschaften, gelten z. Zt. des Eintreffens der Rohdachpappe beim Dachpappenhersteller.	
Aschegehalt höchstens 10%.	
Wassergehalt höchstens 10%.	
Anthracenölaufnahme mindestens ¹⁾	
¹⁾ Siehe Erläuterungen.	
Festigkeit	
Die Bruchlast, ermittelt an 15 mm breiten, in der Längsrichtung der Pappe entnommenen Streifen, muß mindestens 4 kg sein.	
Knotenfreiheit	
Rohdachpappe darf keine Knoten enthalten, die bei ordnungsgemäßer Herstellung von Teerdachpappe zur Bildung von Löchern führen.	
Prüfung nach DIN DVM 2118.	
September 1930	

für Rohdachpappe Bezug genommen wird. Nach umfangreichen Versuchen und Prüfungen wurde die im Jahre 1925 wieder aufgenommene Arbeit in der Sitzung am 12. 8. 1930 abgeschlossen und der nunmehr zur Kritik veröffentlichte Normblattentwurf fertiggestellt.

Um eine bessere Nachprüfung der Teerdachpappe zu ermöglichen, wurde die Einlage der Rohdachpappe auf 3 Stärken beschränkt. Die früher üblichen Bezeichnungen 80er, 100er und 150er (d. h. 80 m² Rohdachpappe wiegen 50 kg, 100 m² Rohdachpappe wiegen 50 kg usw.) wurden in die Einheitsbezeichnung kg/m² umgeändert und heißen dementsprechend nun 625er, 500er und 333er. Die Art der Stoffzusammensetzung ist für die Eigenschaft der Rohpappe von besonderer Bedeutung. Holzschliff, Strohstoff, Torf, Sägemehl und mineralische Füllstoffe würden die Rohpappe zur Aufnahme der Tränkmass

ungeeignet machen und eine Erfüllung der erforderlichen Eigenschaften verhindern. Ein zu hoher Aschegehalt macht die Rohpappe brüchig. Ein anormaler Wassergehalt in der Rohpappe verursacht Überschaumen der Tränkmass in der Imprägnierpfanne und erschwert die völlige Durchtränkung. Der Wert für die Anthracenölaufnahme wird noch eingesetzt. Die Vertreter der Rohpappenindustrie schlagen 130% vor, die Vertreter der Dachpappenindustrie 150%. Die Frage wird zur Zeit von den beteiligten Industrien und dem Materialprüfungsamt Berlin-Dahlem nachgeprüft.

Die Bestimmungen bezüglich der Anthracenölaufnahme und der Festigkeit stehen im reziproken Verhältnis. Aus diesem Grunde muß darauf geachtet werden, daß ein gutes Aufsaugen der Tränkmass durch die Rohpappe gewährleistet wird und zugleich andererseits die Pappe nicht zu locker gearbeitet ist, damit nicht die für die Dachpappe erforderliche Festigkeit verlorengeht. Knoten soll die Rohdachpappe nicht enthalten, da sie die Ursache von Löchern werden können, die die Eignung der Dachpappe als Dachbedeckungsstoff in Frage stellt.

Einsprüche werden in doppelter Ausfertigung an den Deutschen Normenausschuß, Berlin NW 7, Dorotheenstraße 47, bis 1. November 1930 erbeten. Stein

Bericht des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit über seine Tätigkeit im Jahre 1929

Das Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit (RKW) legt seinen Bericht für das Geschäftsjahr 1929 vor, der einen ausführlichen Überblick gibt über das Voranschreiten der deutschen Rationalisierungsbewegung, über die Arbeiten des RKW und der ihm nahestehenden Ausschüsse sowie über die Verwendung der dem RKW vom Reiche zur Förderung der Wirtschaftlichkeit zur Verfügung gestellten Mittel.

Besonders interessant sind die Übersichten und Berichte über die Arbeiten der dem RKW nahestehenden Ausschüsse, zu denen auch der Deutsche Normenausschuß gehört. Da jedoch in der Baunormung laufend über die Fortschritte der deutschen Normung berichtet wird, erübrigt es sich, in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen über die Normung einzugehen.

Neben den Normen dienen der Vereinheitlichung auch die Vereinbarungen zum Zwecke der Festsetzung des technischen Gütegrades von Waren und Leistungen, wie sie auf Grund von Gemeinschaftsarbeit in Form von einheitlichen Lieferbedingungen, Bezeichnungsvorschriften und Prüfverfahren erreicht wurden. Die in dieser Richtung laufenden Arbeiten des Reichsausschusses für Lieferbedingungen (RAL) erstreckten sich auf folgende große Gebiete: Tierische und pflanzliche Erzeugnisse, Textilien, Holz, Papier und Chemikalien, Büromaterial. Man darf heute sagen, daß auch das jahrelange Eintreten des RAL und des RKW für den Gedanken der Rationalisierung in der Landwirtschaft auf fruchtbaren Boden gefallen ist und nicht unwesentlich dazu beigetragen hat, die Schaffung einheitlicher Gütevorschriften für landwirtschaftliche Erzeugnisse in den Mittelpunkt der Forderungen moderner Agrarpolitik zu rücken. Als ein wichtiges Ergebnis auf dem Gebiete der Vereinheitlichung ist die Schaffung der „Musterbestimmungen für Ausstellungen“ anzusehen. Diese Arbeit ist als Gemeinschaftsarbeit der Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft beim Deutschen Ausstellungs- und Messeamt unter starker Förderung des RKW entstanden.

(Fortsetzung folgt.)