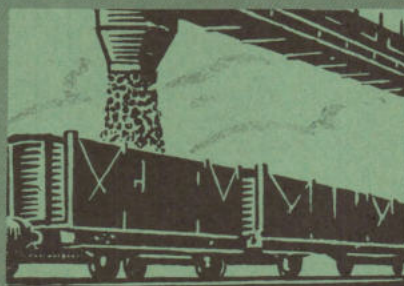


Die Güterwagen der Deutschen Reichsbahn

ihre Bauart, Bestellung u. Verwendung



Herausgegeben im Auftrage des
Eisenbahnzentralamtes
in Berlin



VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 19, Beuthstr. 7

1 · 9 · 2 · 4

Die Güterwagen
der Deutschen Reichsbahn
ihre Bauart, Bestellung und Verwendung

Herausgegeben im Auftrage des
Eisenbahnzentralamtes
in Berlin



1 · 9 · 2 · 4

VDI-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 19, Beuthstr. 7

Gattungszeichen der Güterwagen der Deutschen Reichsbahn.

I. Hauptgattungszeichen.

A. Bedeckte Güterwagen.

- G Zwei- oder dreiaxiger gedeckter Güterwagen mit 15 t Ladegewicht.
- GG Vier- oder mehrachsiger gedeckter Güterwagen mit 30 t Ladegewicht.
- V Bedeckter Güterwagen mit 15 t Ladegewicht, Lattenwänden und zwei Böden mit Einrichtung zur Veränderung der Ladefläche (Kleinviehwagen).
- K Kalkwagen mit 15 t Ladegewicht, Sattelbach und Deckklappen.

B. Offene Güterwagen.

- O Kohlenwagen, zweiaxiger offener Güterwagen mit 15 t Ladegewicht, Wänden von mehr als 40 cm Höhe und Einrichtung zum Kippen.
- OO Vierachsiger Kohlenwagen mit mindestens 30 t Ladegewicht, Wänden von mehr als 40 cm Höhe und Einrichtung zum Kippen.
- R Rungenwagen (großräumiger, offener Güterwagen) mit 15 t Ladegewicht, mindestens 9,9 m Ladelänge, 40 cm hohen Wänden und langen, hölzernen Rungen.
- S Zwei- oder dreiaxiger Schienenwagen (langer, offener Güterwagen) mit 15 t Ladegewicht, aushebbaaren Stirnwänden bis 40 cm Höhe, eisernen Seitenrungen und 13 m Ladelänge.
- SS Vier- oder mehrachsiger Schienenwagen (langer, offener Güterwagen) mit mindestens 35 t Ladegewicht, eisernen Seitenrungen und 15 m Ladelänge.
- H Holzwagen mit mindestens 15 t Ladegewicht, eisernen Seitenrungen und Wendeschnefeln mit Zinten.
- X Arbeitswagen mit 15 t Ladegewicht, ohne Einrichtung zum Kippen.

II. Nebengattungszeichen

(zu verbinden mit den Hauptgattungszeichen unter I, deren Bedeutung zum Teil geändert oder ergänzt wird).

- c Offener Güterwagen mit höchstens 15 t Ladegewicht und hölzernen Wänden von 130 bis 190 cm Höhe (Koks Wagen); z. B. Oc, Ocw.

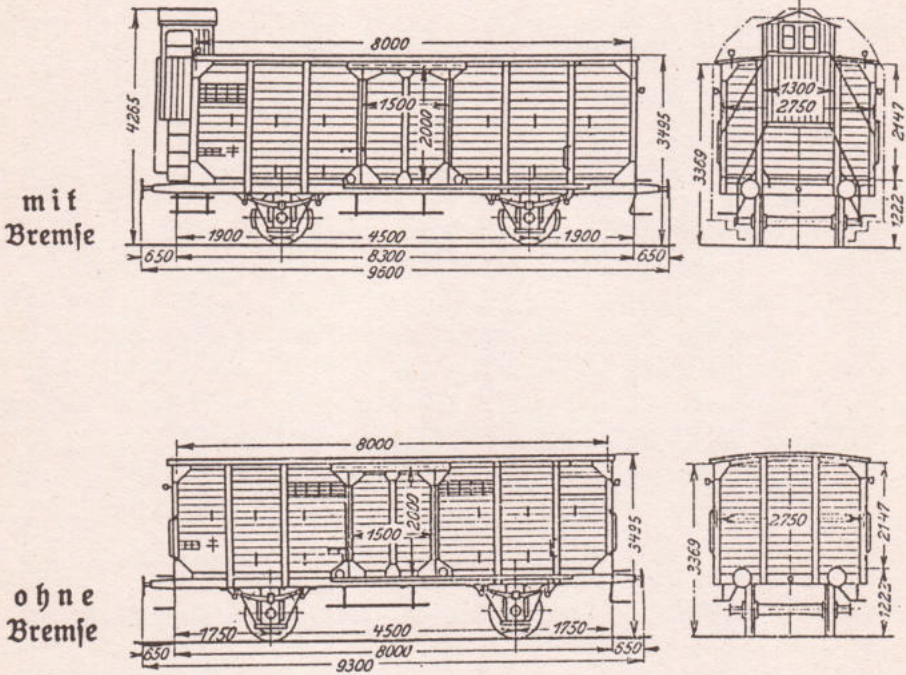
Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

- g Kleinviehwagen mit Zwischenböden für Gänse (Gänsewagen), 3. B. Vg, Vgn.
 Offener Güterwagen mit hohen, festen Gatterwänden (Gatterwagen), 3. B. Ogw, Ogp.
- i Bedeckter Güterwagen mit Plattformen an den Stirnwänden, 3. B. Giw.
- k Bedeckter Güterwagen mit Kühleinrichtung (Kühlwagen), 3. B. Gkw, Gkwn.
 Zwei- oder dreiachsiger Schienenwagen mit einer Ladefänge unter 13 m, 3. B. Sk, Sks, Skw.
 Vierachsiger Schienenwagen mit einer Ladefänge unter 15 m, 3. B. SSk, SSkw.
- l Bedeckter Güterwagen mit mindestens 24 qm Ladefläche (großräumiger, gedeckter Güterwagen), 3. B. Gl, Gln.
 Vierachsiger Schienenwagen mit 18 m Ladefänge, 3. B. SSl.
- m Zwei- oder dreiachsiger Güterwagen mit 20 t Ladegewicht, 3. B. Gm, Om, Rm, Sm.
- n Güterwagen mit Luftbremse oder Luftleitung, 3. B. Gn, Vn, On, Xn,
- o Holzwagen ohne eiserne Seitenrungen, nur paarweise verwendbar, 3. B. Ho, Hosw, Hos.
 Arbeitswagen mit Wänden von mehr als 40 cm Höhe, 3. B. Xo.
- p Offener Güterwagen mit mindestens 15 t Ladegewicht und Wänden bis 190 cm Höhe, ohne Einrichtung zum Kippen, 3. B. Op, Ocp, OOpw.
 Kleinviehwagen ohne Einrichtung zur Veränderung der Ladefläche, 3. B. Vpw, Vgpw.
- s Holzwagen mit Kuppelstangen, 3. B. Hos, Hosw.
 Güterwagen (ausschl. Holzwagen) mit austauschbaren Radfahnen zum Uebergang auf russische Breitspur (Umselzwagen), 3. B. Gs, Gsw, Rs.
- t Kohlenwagen und Arbeitswagen mit Trichtern, Bodenklappen oder geneigten Bodenflächen (Eiselsrücken) zur Selbstentladung, ohne Einrichtung zum Kippen, 3. B. Ot, OOt, Xt (Selbstentlader).
 Schienenwagen für Tiefladung (Tiefloader), 3. B. Stk, SSt.
- v Bedeckter Güterwagen mit Türen an den Stirnwänden und besonderer Lüftung, zur Viehbeförderung, 3. B. Gvw, Gvwn.
 Offener Güterwagen mit hölzernen Wänden von mehr als 190 cm Höhe, ohne Einrichtung zum Kippen, 3. B. Ovw.
- w Zwei- oder dreiachsiger Güterwagen mit einem Ladegewicht unter 15 t, ohne Einrichtung zum Kippen, 3. B. Gw, Ow, Rw, Sw, Xw.
 Vierachsiger gedeckter Güterwagen und vierachsiger Kohlenwagen mit einem Ladegewicht unter 30 t, 3. B. GGw, OOpw.
 Vierachsiger Schienenwagen mit einem Ladegewicht unter 35 t, 3. B. SSkw, SSw.

Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

G

Gedechte Güterwagen

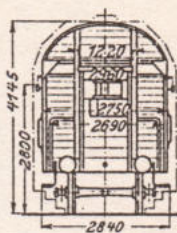
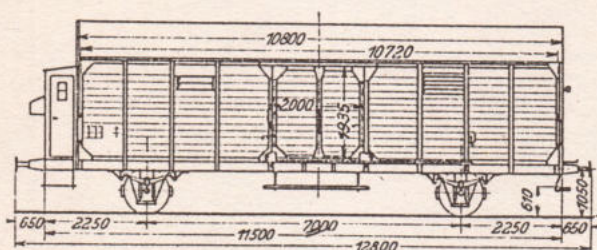


Gedechte Güterwagen (Gw Magdeburg, G Hannover, Steffin, Cassel, München) werden für Eil- und Frachstückgut, Tiere, Leichen, Gepäck, Eyprefgut, Post und für die Güter gestellt, deren Beförderung in gedechten Wagen vom Versender im Frachtbrief beantragt (§ 66 der Eisenbahn-Verkehrsordnung) oder nach § 43 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil IB und Anlage II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil IA, vorgeschrieben ist.

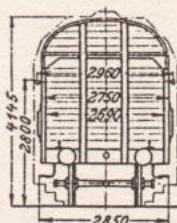
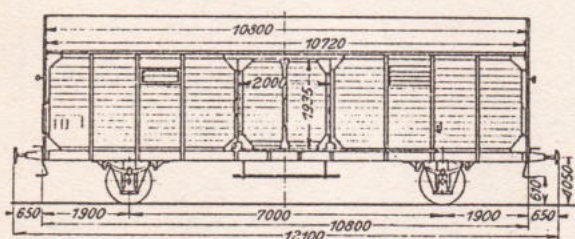
Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

Großräumige gedeckte Güterwagen

GI



mit
Brems



ohne
Brems

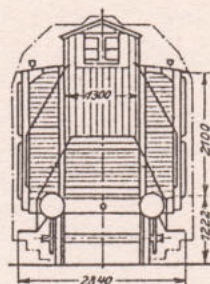
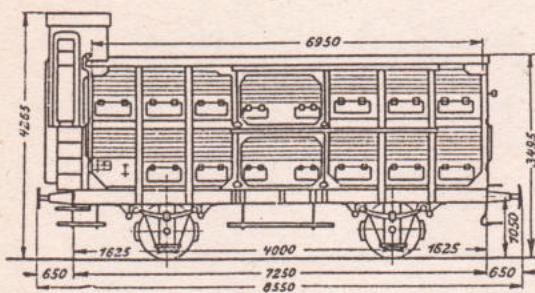
1. Großräumige gedeckte Güterwagen (GI Dresden) sind zu verwenden:

- a für die im Verzeichnis II zu § 47² der Allgemeinen Tarifvorschriften (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B) genannten Güter, sofern die zu befördernde Menge nicht in einen G-Wagen verladen werden kann (§ 47⁴ und ⁶ Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B);
- b für Elefanten, Kamele und Giraffen, die nicht in G-Wagen verladen werden können.
- c für Stückgutsendungen von Teilen motorloser Flugzeuge.

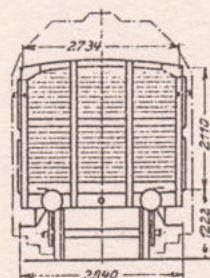
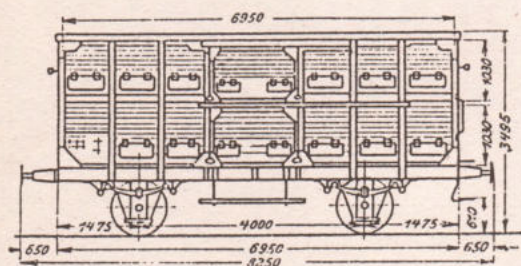
2. Im Sinne der Vorschrift des § 47² der Allgemeinen Tarifvorschriften dürfen großräumige gedeckte Wagen auch zur Anladung mit den in Nr. 1 a genannten Gütern gestellt werden, wenn die Ladung auf Nachbarbahnhöfen mit den gleichen Gütern vervollständigt werden soll. Entladungen vor dem Verladebahnhof sind unzulässig. Bei der Wagenbestellung müssen die Zuladebahnhöfe, Art und Menge der dort zuzuladenden Güter und der Empfangsbahnhof der Vollladung angegeben werden. Ebenso kann bei teilweiser Entladung eines großräumigen gedeckten Wagens die Restladung in diesem Wagen nach Nachbarbahnhöfen weitergesandt werden. Hierbei sind Zuladungen unzulässig.

Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

V Mehrbödige gedeckte Güterwagen (Kleinviehwagen)



mit
Bremse



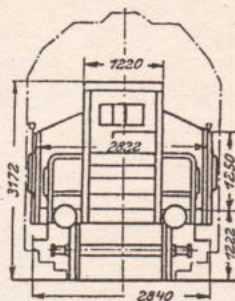
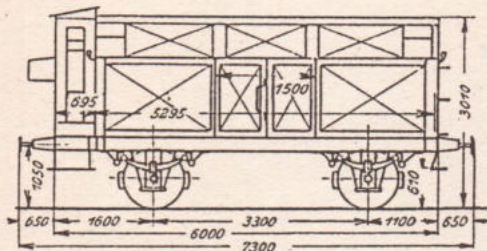
ohne
Bremse

1. Kleinviehwagen (V-Mitona) sind zur Beförderung von Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen, Hunde, Geflügel und dergl.) zu verwenden.
2. Ein Teil der Kleinviehwagen ist mit Flügeltüren versehen, durch die jeder Boden in 3 Abteile getrennt und die Ladefläche nach Bedarf verändert werden kann.
3. Welche von den 6 Abteilen zu beladen sind, ist an den Seitenwänden angeschrieben. Eine andere Beladeweise ist nicht gestattet.
4. Unbeladene Abteile sind durch Einladung einzelner Stücke Vieh usw. anzunützen.
5. Sollen die Wagen ganz beladen werden, so werden die Flügeltüren nach Beladung der einzelnen Abteile geschlossen, damit die Tiere nicht zusammengedrängt werden.
6. Nur wenn die angeschriebene Ladefläche ganz benutzt oder die Fracht dafür bezahlt wird, dürfen Kleinviehwagen überall verwendet werden; sonst sind sie auf den Bereich des Deutschen Eisenbahn-Tier tariffs (I B § 11) beschränkt.

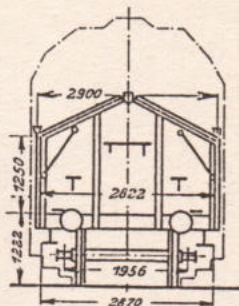
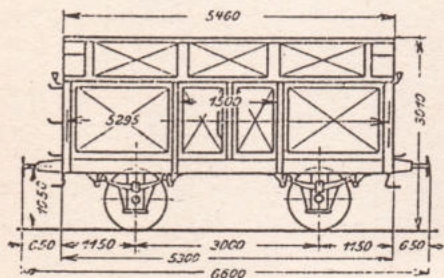
Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

Kalkwagen

K



mit
Bremse



ohne
Bremse

Kalkwagen (K Elberfeld) sind für Kalk, Kalkmergel, staubfeine Soda, staubfeines Steinsalz und getrocknete, gepulverte Rohbraunkohle zu verwenden.

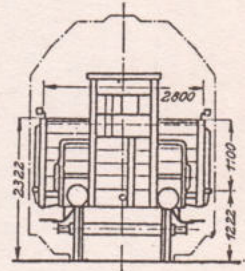
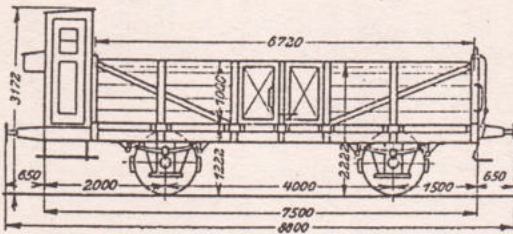
Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

O

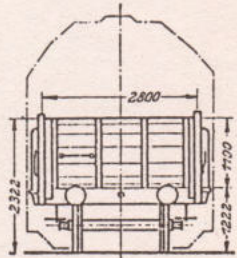
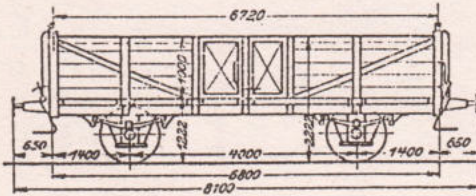
Kohlen- mit einem Lade-

mit hölzernen Wänden

mit
Bremse



ohne
Bremse



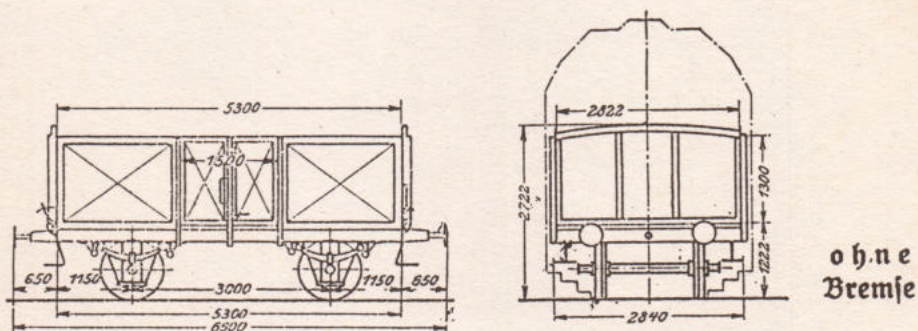
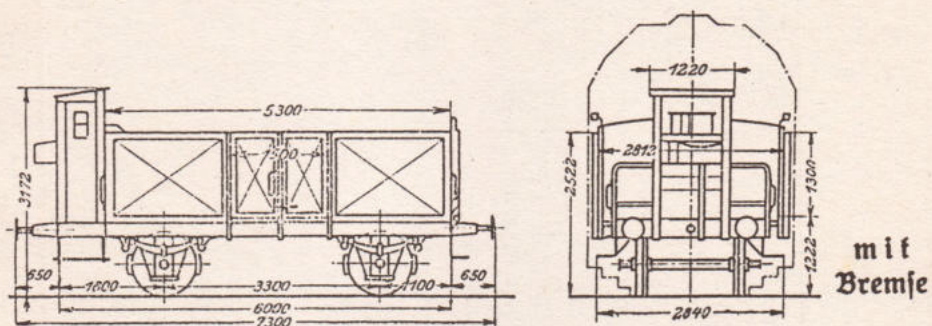
Kohlenwagen mit einem Ladegewicht unter 20 t (Ow Karlsruhe), dürfen für alle Güter gestellt werden. Bei Beladung der Kohlenwagen

Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

wagen
gewicht unter 20 t

O

mit eisernen Wänden

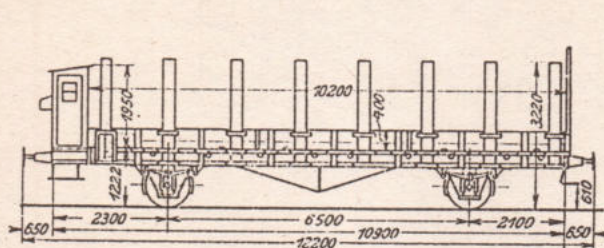


Oe Münster, O Frankfurt, Würzburg, Schwerin Halle, Nürnberg)
ist Anlage III des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A, zu beachten.

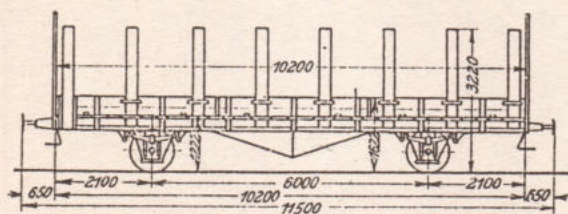
Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

Großräumige offene Wagen (Rungenwagen)

R



mit
Bremsen



ohne
Bremsen

1. Rungenwagen (R-Stuffgart) sind zu verwenden:

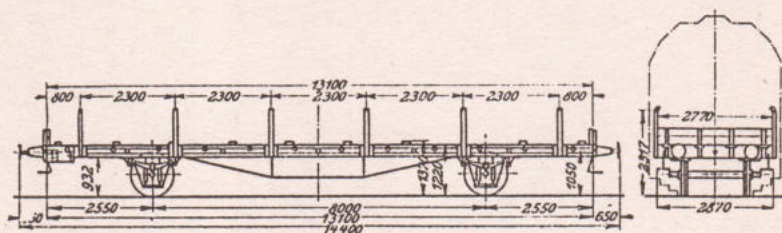
- a für die im Verzeichnis II und III zu § 47 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B) genannten Güter, sofern die zu befördernde Menge nicht in kürzere Wagen verladen werden kann (§ 47⁴ Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B);
 - b für alle Güter, die für kürzere Wagen zu lang sind. Für eine Sendung aus langen und kurzen Gegenständen, die in keinen zweiachsigen Kohlenwagen verladen können, darf ein Rungenwagen nur dann verwendet werden, wenn die langen Gegenstände entweder ihrem Gewicht oder ihrer Zahl nach mindestens ein Drittel der ganzen Sendung ausmachen, oder offensichtlich oder nachweislich in dieser Länge mit den kurzen verpackt werden müssen. Anderenfalls kann der Versender einen zweiachsigen Kohlenwagen mit Schutzwagen (§ 34 Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B) verwenden oder die langen Gegenstände als Stückgut aufgeben (§ 23 Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B).
2. Die Beladung der Rungenwagen regelt Anlage III des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I A.

Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

S

Lange offene zweiachsige Güterwagen (Schienenwagen)

ohne
Bremsen

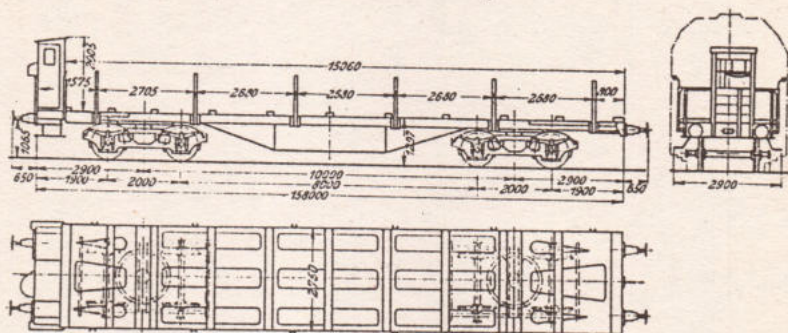


1. Zweiachsige Schienenwagen (S Augsburg) sind zu verwenden:
 - a für Güter, die wegen ihrer Länge nicht auf einen kürzeren Wagen verladen werden können; die für Rungenwagen unter 1 b gegebene Vorschrift über Sendungen aus langen und kurzen Gegenständen gilt sinngemäß auch für zweiachsige Schienenwagen;
 - b zur Ausfuhr von Lagerfässern und landwirtschaftlichen Maschinen, wenn die Sendung nicht auf kürzere Wagen verladen werden kann;
 - c für Wolle, Baumwolle und Korkrinde von den Seehafenbahnhöfen der Bezirke Altona, Hannover, Münster, Oldenburg, Schwerin und Stettin, solange kein Mangel an zweiachsigen Schienenwagen besteht.
2. Bei Beladung der Schienenwagen ist Anlage III des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil IA, zu beachten.

Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

Lange offene vier- oder mehrachsige Wagen (Schienenwagen) **SS**

mit Bremse



1. Vier- oder mehrachsige Schienenwagen (SS Rdn) mit einer Länge von weniger als 18 m sind zu verwenden:
 - a für Güter, die wegen ihrer Länge oder der Schwere der einzelnen Stücke nicht auf kürzere Wagen oder auf ein Holzwagenpaar verladen werden können; die für Rungenwagen unter 1 b gegebene Vorschrift über Sendungen aus langen und kurzen Gegenständen gilt sinngemäß auch für vier- oder mehrachsige Schienenwagen;
 - b zur Ausfuhr von Lagerfässern und landwirtschaftlichen Maschinen, wenn die Sendung nicht auf einen zweiachsigen Schienenwagen oder auf einen kürzeren Wagen verladen werden kann;
 - c für Wolle, Baumwolle und Korkrinde von den Seehafenbahnhöfen der Bezirke Altona, Hannover, Münster, Oldenburg, Schwerin und Steffin, solange kein Mangel an vier- oder mehrachsigen Schienenwagen besteht;
 - d für Dreschfähe (Lokomotive oder Motor mit Dreschmaschine nebst Strohpresse, Strohbinder, Strohzerreißer oder Aufzug), wenn die Sendung nicht auf zweiachsige Schienenwagen oder auf kürzere Wagen verladen werden kann.
2. Schienenwagen mit einer Länge von 18 m (SS I) sind für die unter 1 genannten Güter zu verwenden, die länger als 15 m oder schwerer als 35 t sind.
3. Bei Beladung der Schienenwagen ist Anlage III des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil IA, zu beachten.

Schnelle Entladung der Güterwagen fördert Wagenumlauf und Wagenstellung

Bestellung der Güterwagen.

1. Die Wagen werden für einen bestimmten Tag mündlich, schriftlich, fernmündlich oder fernschriftlich unter Angabe der Bezeichnung, des Gewichts und des Empfangsbahnhofes der zu verladenden Güter bestellt (§ 63^b Eisenbahnverkehrsordnung). Für schriftliche Bestellungen geben die Güterabfertigungen Vordrucke nach untenstehendem Muster ab. Die darin enthaltene Fußnote ist sorgfältig zu beachten.
2. Bei Massengütern (Kohlen, Rüben, Kali, Zement, Zucker, Steine, Erde, Kies usw.) ist das zu verladende Gesamtgewicht anzugeben.
3. Wo sich Vorteile für den Wagenumlauf ergeben, sollen die regelmäßigen Versender (Anschleßer, Lagerplatzmieter und häufiger verladende Versender) ihren Bedarf getrennt für Vormittag und Nachmittag, und wenn Nachtschicht besteht, auch für die Nacht bestellen.
4. Die regelmäßigen Versender, die sich persönlich oder durch Boten oder durch Fernsprecher mit der Güterabfertigung über die Wagenstellung verständigen können, haben ihren Bedarf für jeden Tag unter Berücksichtigung der für frühere Tage bestellten, aber nicht gestellten Wagen neu zu bestellen.
5. Die Bestellung gilt als rechtzeitig, wenn sie bis zu dem durch Aushang bekanntgegebenen Zeitpunkte eingeht. Nachträglich eingehende Bestellungen können bei Wagenmangel nicht berücksichtigt werden.
6. Für die Bestellung von Wagen mit versenkter Ladebühne — Tieflader — bestehen besondere, bei den Güterabfertigungen zu erfragende Bestimmungen.

Wegen der Vorschriften über die Verpackung, Verladung und Befestigung von Gütern und Tieren wird auf die Anlagen II—IV des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung A und Anlage B des Deutschen Eisenbahn-Tier tariffs, Teil I, verwiesen.

Bestand		Wagenbestellbuch Nr. <u>12</u> Eingang der Bestellung, Tag <u>24/11</u> Stunde <u>10</u>					
		Unterzeichnete <u>r</u> bestellt <u>t</u> bei der <u>Güter</u> abfertigung <u>Halle</u> folgende Wagen:					
		1	2	3	4	5	6
zum		Zahl	Art*)	Bezeichnung	Gewicht kg	Empfangs- bahnhof	
Tag	Monat	der Wagen		der zu verladenden Güter			
25	Nov.	1	gedeckter (großräumiger)	Rohtabak	10000	Magdeburg Hbf	
Halle		den <u>24</u> ten		November		1922	
						Unterschrift: <u>Rauchbärth</u>	
<p>*) In Spalte 3 ist anzugeben, ob gedeckte oder offene Güterwagen bestellt werden. Bei Tier sendungen ist die Ladefläche anzugeben und ob ein- oder mehrbändige Wagen verlangt werden. Werden großräumige Wagen bestellt oder sind Wagen mit bestimmten Ausmaßen erforderlich, so sind Art, Länge und Schwere des zu verladenden Gutes anzugeben. Die Gattung des zu stellenden Wagens wird von der Güterabfertigung bestimmt.</p>							

Übersicht der als „Einheitswagen“ gebauten Reichsbahn-Güterwagen.

Galtungs- zeichen	L a d e -			5 Boden- fläche qm	6 Lade- raum cbm	7 Durchschnittliches Eigengewicht mit ohne Bremse		8 Lade- gewicht kg	9 Trag- fähigkeit kg	10 Radstand für Wagen mit ohne Bremse		12 Radstand des Dreh- gestells m	13 I n t e r -		15 Achsen
	Länge m	Breite m	Höhe m			kg	kg			m	m		m	m	
G	7,92	2,69	2,15* 2,25†	21,3	45,7* 46,9†	11 320	9 480	15 000	17 500	4,5	4,5	—	1,5	2,0	2
Gl	10,72	2,69	2,035* 2,835†	28,8	58,6* 76,0†	13 480	—	15 000	17 500	7,0	7,0	—	2,0	1,933	2
V	6,9	2,684	1,03* 1,18†	18,2	19,0* 20,3†	11 800	—	15 000	17 500	4,0	4,0	—	1,5	2,0	2
K	5,295	2,812	1,25* 1,685†	14,9	18,6* 21,6†	9 950	9 200	15 000	17 500	3,5	3,5	—	1,5	—	2
O mit hölzernen Wänden	6,72	2,734	1,0	18,4	18,4	9 550	8 900	15 000	17 500	4,0	4,0	—	1,5	—	2
O mit eisernen Wänden	5,3	2,812	1,3	14,9	19,4	9 200	8 720	15 000	17 500	3,5	3,5	—	1,5	—	2
Om	7,72	2,756	1,55	21,3	33,0	10 250	9 800	20 000	21 000	4,5	4,5	—	1,5	—	2
R	10,12	2,67	0,4	27,0	10,8	10 440	9 500	15 000	17 500	6,5	6,0	—	—	—	2
S	13,0	2,75	—	35,7	—	—	10 670	15 000	17 500	—	8,0	—	—	—	2
SS	15,06	2,75	—	41,4	—	19 650	—	35 000	36 750	10,0	—	2,0	—	—	4
H	8,0	2,5	—	20,0	—	9 890	9 170	15 000	17 500	4,5	4,5	—	—	—	2

* An der Seitenwand gemessen. † An Dache gemessen.

Die Güter- und Tiertarife sind bei jeder Güterabfertigung zu kaufen.

Wichtige technische Literatur.

„Hochdruckdampf“

108 Seiten Zeitschriftenformat, mehrere hundert Abbildungen. Konstruktions-Zeichnungen von Einzelteilen, Zahlentafeln und Kurven. Mehrfarbiger künstlerischer Umschlag. Preis Goldmark 9.—.

Aus dem Inhalt: Die technischen und wirtschaftlichen Ausichten von Hochdruckdampf von Direktor Dr.-Ing. Mänzinger, A. G., Berlin. — Die Kesselbauwerke von Prof. Dr. Goerens, Friedr. Krupp A.-G., Essen. — Der neuzeitliche Dampfesselbau von Felix Koch, Direktor der Düsseldorf-Ratinger Röhrenkessel-Fabrik vormals Dürr & Co. — Erfahrungen und Forderungen des praktischen Kesselbetriebes von Dr.-Ing. Max Guillaume, Obering. der Ceuna-Werke, Merseburg. — Eigenschaften und Verwertung von Hoch- und Hochdruckdampf von Geh. Reg.-Rat Prof. Joffe, Technische Hochschule, Charlottenburg. — Neue Wege der Energiewirtschaft von Prof. F. P. Löffler, Technische Hochschule, Charlottenburg. — Hochdruck und Energiewirtschaft von Oberingenieur Gleichmann, Siemensstadt. — Der heutige Stand des Hochdruckdampfetriebes für ortsfeste Kraftanlagen in den verschiedenen Industrieländern von Hartmann, Direktor der Schmid'schen Heißdampf-Gesellschaft, Cassel. — Hochdruck und Hochüberdrehung von Roach, Oberingenieur der Firma Brown, Boveri A.-G., Baden. — Leistungsvorläufe an einer Gegendruckturbine der ersten Gegendruckmaschinenfabrik-Gesellschaft in der Nestomirer Zuckerraffinerie in Nestomir a. E. von Prof. Joffe, Charlottenburg und Prof. Dr. A. Stodola, Technische Hochschule, Zürich. — Kesselspeise-Wasserkontrolle mit Hilfe der Mikrophographie von August Holke. — Rohrleitungen und Armaturen für Dampfdrücke bis 100 at und 450° C von Franz Seiffert, Direktor der Firma Fr. Seiffert A.-G., Berlin. — Neuere Heißdampf- und Hochdruckkessel von Prof. Dr.-Ing. Gustav Koehler, Technische Hochschule, Darmstadt. — Literatur über Dampfesselshäden, mitgeteilt von Dr.-Ing. M. Guillaume, Merseburg, Oberingenieur der Ceuna-Werke, Merseburg.

Das Förderwesen der Werkstättenbetriebe, sein gegenwärtiger Stand.

Von Dipl.-Ing. R. Hänchen. 127 Seiten, 8°, 1923. Kart. Goldmark 5.—.

Aus dem Inhalt: Begründung der Förderung zur Neugestaltung des Werkstattförderwesens. — Aufgaben und Wirtschaftlichkeit des Werkstattförderwesens. — Der neuzeitliche Ausbau des Werkstattförderwesens. — Umladeverkehr. — Platzverkehr. — Belegung der Lagerplätze. — Befahrung und Entlastung der Dampfessel. — Verkehr und Förderung in den Fertigungswerkstätten. — Flurverkehr. — Ueberflurverkehr. — Senkrechter Verkehr. — Dauersförderung. — Besondere Fördermittel in den einzelnen Werkstätten. — Tischerei. — Gießerei. — Schmiede. — Bearbeitungs-werkstätten. — Montagehallen. — Förderung in den Lagerräumen. — Einheitliche Leitung des Werkstattförderwesens.

Arbeitsvorbereitung als Mittel zur Verbilligung der Produktion.

Ueber das Beschleunigen der Materialbewegung durch flussaufsähnliche Ueberlichten und Erhöhen der Arbeitsleistung mit Hilfe des freien Zeitauftrages. Von Eduard Michel, ber. Ingenieur, Berlin. 310 Seiten mit 2 Tafeln, etwa 120 Abbildungen, Zeichnungen und Vordrucken. Gebunden in Ganzleinen. Goldmark 12.—.

Aus dem Inhalt: Einteilung: Arbeitsvorbereitung vom Standpunkt wissenschaftlicher Betriebsführung. — Das Auftragswesen: Kundenauftrag, Versandauftrag, Werkstattenauftrag, Arbeitsauftrag usw. — Kennzeichen und Ordnen der Aufträge: Grundfähige Erfordernisse, die mnemotechnische Symbolik. — Das Lagerwesen: Hauptlager, Hilfslager, Zwischenslager, Lagerausrüstung, Lagerkontrolle. — Der Werkstattenauftrag: Entstehen, Realisation und Kontrolle, konstruktives Vorbereiten, Arbeitsverteilung, Werkzeugherstellung, Grenzen der Wirtschaftlichkeit. — Wege und Ziele der Arbeitsverteilung: Betriebsmittelverteilung, Der Ablauf der Synthese der Materialbewegung, Verteilungsblätter für Gesamte und Teilleistungen, Kombinationsverteilung, Wanderliche. — Die Zeitvorgabe: Gelbtafford, Zeitafford, Zeitafford und abgestuftem Ueberorddienst, Lohn und Leistung. — Arbeitsbüro: Lage und Ausrüstung. — Fristbestimmung und Einhaltung. — Prüfung und Abnahme der Arbeit. — Zeitkontrollen, Mengen- und Wertkontrollen usw. — Dienstausweisungen. — Notwendigkeit derselben, Allgemeine Dienstausweisungen, Sonderausweisung für den Verteilungsdienst. — Vorbereitung zur Selbstkostenermittlung: Bestands- und Aufwandsnachweise, die zeitliche Aufloswerterteilung. — Erfolge im In- und Auslande, Wege zum Erfolg, Soziale Streiflichter. — Sachverzeichnis deutsch und englisch.

Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie.

Jahrbuch des Vereines deutscher Ingenieure. Herausgegeben von Conrad Matzsch. Band XIII, 1923, 150 Seiten, reich illustriert, gr. 8° broschiert Goldmark 7.—, gebunden in Ganzleinen Goldmark 9.—.

Aus dem Inhalt: Ueber den derzeitigen Stand unserer Kenntnisse von den Anfängen, der Pulverwesen. Von Dr. phil. Joh. Dillen. — Julius Liebig als Förderer der chemischen Industrie. Von Prof. Dr. B. Radow, Leipzig. — Die Geschichte des Suezkanals. Von Hochschulprof. Dipl.-Ing. Dr. e. h. Alfred Birk, Prag. — Die Firma Voigt & Haefner. Das Werden eines Ingenieurs und eines Unternehmens zur Fröhlichkeit der Elektrotechnik. Von Dr.-Ing. h. Volgt, Wilhelmshöhe. — Aus der Geschichte der Kupferverarbeitung und ihren Aufgaben. Am Lebenswert von C. J. Hedmann dargestellt von Dr.-Ing. e. h. Baurat Eugen Hausbrand. — Die Schreibmaschine bis 1900. Von Ober-Reg.-Rat Pfeiffer, Erfurt. — Geschichte der Schokolade und der Schokoladen-Industrie. Von Dr.-Ing. Hugo Th. Horwih, Wien.

Mitglieder des V. D. I. erhalten einen Nachlaß von 10 v. H.



VDI - Verlag G. m. b. H.

Berlin SW19

Reuth-Str. 7

