

Lochtempel gebrauchsfertig montiert

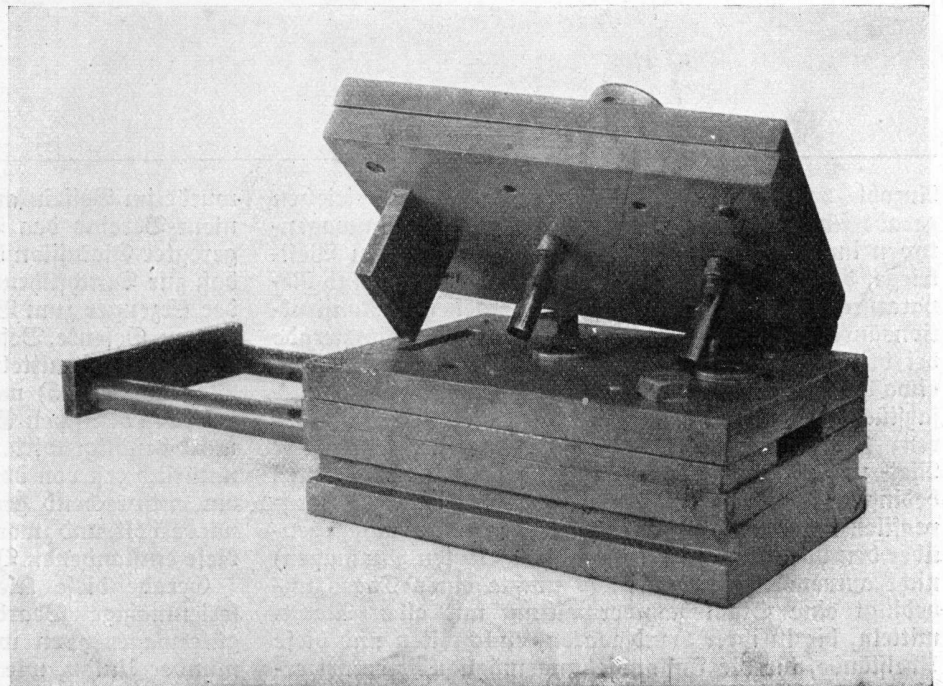
von Bohrschablonen aller Art für Gesenkschmiedeelemente, Knotenblechbearbeitung, kombinierter Schnitte und Stanzvorrichtungen für alle erdenklichen Konstruktionselemente zeigt die Fülle des hier verwendeten Materials für die Großserienfabrikation gerade im Sinne des Austauschbaus. Wenn vordem die Wahl der sogenannten Bezugskanten und Kontrolllöcher den einzelnen Waggonfabriken, soweit sie überhaupt schon diese Fabrikationsart betrieben hatten, überlassen war, so war es nunmehr dem Eisenbahnzentralamt in rastloser, mühevoller Arbeit gelungen, in relativ kurzer Zeit für den Bau des A-10-Wagens die ersten maßgebenden Konstruktionszeichnungen aller Konstruktionselemente herauszubringen. Für den Waggonbau der Dortmunder Union war es relativ leichte Arbeit gewesen, die bereits im Betrieb befindlichen Schablonen und Gesenke, Schnitte und andere Hilfsmittel den neuesten Gesichtspunkten entsprechend zu vervollkommen. Zu dieser Abänderungsarbeit an sich kam ja andererseits die durch Herausgabe der Type 3 des A-10-Wagens gemäß Musterblatt Ch. 221 zu Anfang des Jahres 1924 bedingte wesentliche Abänderung fast aller Eisenkonstruktionsteile sowie die Vorschläge über die neue Dimensionierung der Hölzer für Seitenwände, Klappen, Böden und Bremsenhaus.

Daß die in der Zwischenzeit Hand in Hand mit der Abänderung des Gesamtaussehens gerade dieses in der Großserie gebauten 20-t-Wagens mit und ohne Handspindelbremse und Luftdruckbremse auch fast zum Standard gewordenen wichtigen

Elemente wie Radsätze, Federn, Puffer, Achsbüchsen mit Achslagern, Konjolen eine zweckentsprechende mehr oder weniger wichtige Umkonstruktion erfahren haben, erscheint fast als selbstverständlich. Neben der Einführung gerade der Rotgußlager-schale mit hochwertigerem Weißmetallausguß, als es die Kriegszeit und Nachkriegszeit erlaubten, steht heute die mechanische Ölschmierung in der Diskussion. Ob und wie weit nach allgemeiner Anerkennung dieses Teils und andererseits des Radsatzes mit 20 t Achsdruck eine bleibende Formänderung der bisher normalisierten Achsbüchse benötigt wird, läßt sich heute noch nicht übersehen. Bevor jedoch alle diese Einzelheiten mit ihren tatsächlichen Einwirkungen auf die Gesamtkonstruktion der Waggentypen frei geklärt sind, wird eine Großserienfabrikation nicht ohne weiteres durchgeführt werden können. Denn für die Waggonfabrikation allgemein erscheint es unter den obwaltenden Umständen nicht ratsam, sich, wie vordem, Vorräte

an Konstruktionsmaterial aller Art bereitzulegen, da diese auch durch eine geringe Konstruktionsänderung für die Neufabrikation wertlos werden können.

Um, abgesehen von diesen bisher gemachten Einwendungen und Vorbehalten für eine vollständige Serienfabrikation, trotzdem Waggonen in irgendeiner größeren Anzahl anfertigen zu können, hat die Dortmunder Union zur Vermeidung von Hilfsarbeiterlöhnen schon seit langer Zeit ihre Werkstätten in großem Umfang mit Krananlagen versehen für die verschiedenste Nutzlast, hat, den Vorschriften des Eisenbahnzentralamtes entsprechend, ebenso



Kombinierter Loch- und Schnitttempel