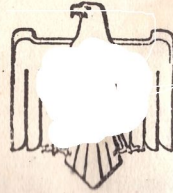


Schrift 4 (früher 13) des Sachverbandes für Kegeln im Deutschen Reichsbund
für Leibesübungen (Deutscher Keglerbund e. V.) Ausgabe November 1937



Bahn-, Kegel- und Kugelmaße der 4 Bahnarten

HGK
Harzer Graphische Kunstanstalt
Wernigerode

Die Zeichnungen der vier Bahnarten sind von der Geschäftsstelle des Deutschen
Keglerbundes, Wernigerode am Harz, Postschließfach 30, einzufordern.

Der deutsche Kegelsport.

Seine Kampfstätten und ihre Bauweise.

Der deutsche Kegelsport ist ein Volkssport im besten Sinne; er wird ausgeübt von jung und alt, von Männern und Frauen. Die Belange des deutschen Kegelsports werden vertreten und gepflegt im Deutschen Keglerbunde (DKB.), der seit 50 Jahren dafür gekämpft hat, daß dieser gesunde Sport das Ansehen und die Bedeutung erlangte, die er heute besitzt. Durch die Aufnahme in den Reichsbund für Leibesübungen ist der Kegelsport gleichberechtigt neben die übrigen anerkannten Sportarten getreten und wird nun vom Sachamt Kegeln im Deutschen Reichsbund für Leibesübungen betreut.

Sportbestimmungen regeln einheitlich für das Deutsche Reich die Ausübung des Sports, der aus alter Ueberlieferung seine landschaftlich bedingten Eigenarten bewahrt hat.

Als Kampfstätten hat Nord- und Ostdeutschland vornehmlich die „Böhlenbahn“, Mittel- und Süddeutschland die „Asphaltbahn“, während in Westdeutschland die „Scherenbahn“ zu Hause ist. Daneben entwickelt sich in den letzten Jahren der Sport auf der Internationalen Bahn, um damit die Grundlage zu schaffen für die erstrebte Aufnahme des Kegelsports in die Reihe der bei den Olympischen Spielen, dem Sportkampf der Völker, zugelassenen Sportarten.

Regeln als Sport verpflichtet — verpflichtet die Kegler, den Sport so auszuüben, wie ihn die Sportbehörde vorschreibt; verpflichtet aber auch die Sportbehörde, für einwandfreie Kampfstätten zu sorgen, denn nur auf solchen kann guter Sport gepflegt werden und gedeihen. Vielseitig sind die Anforderungen, die an eine neuzeitliche Kegelbahnanlage gestellt werden. Je besser die Bahn, um so besser der Sport. Deshalb soll man den Plan einer Anlage wohl durchdenken, um beim Bau Fehler zu vermeiden, die später nicht gutzumachen sind. Die folgenden Ausführungen sollen dazu beitragen.

A. Allgemeine Richtlinien.

1. Die Vorschriften, die für Beschaffenheit und Maße der einzelnen Bahnteile festgelegt sind, sind genau einzuhalten; denn der zuständige Sportwart kann nur die Bahnen zu Veranstaltungen des DKB. zulassen, die vorschriftsmäßig sind.
2. Die Kegelbahnräume sollen hell und lustig sein, sie müssen den baupolizeilichen und den besonderen gewerbepolizeilichen Vorschriften genügen.
3. Der Untergrund der Bahnen soll trocken sein, er muß gegen aufsteigende Feuchtigkeit geschützt sein, um Veränderungen der Bahnoberfläche möglichst zu verhindern. Das für eine Bahn verwendete Holz muß gut abgelagert und trocken sein. Zu frisches Holz führt zu ständigen Veränderungen der Bahnoberfläche und damit zu stets wechselnden Wurf-ergebnissen.
4. Die Bahnen sollen möglichst ausreichende Tageslichtbeleuchtung erhalten, Sonnenbestrahlung ist jedoch zu vermeiden. Bei künstlicher Beleuchtung soll die Lichtquelle so angeordnet sein, daß das Auge des Keglers vor Blendung geschützt ist, und daß auf der Bahnoberfläche eine gleichmäßige Helligkeit ohne Licht- und Schattenwirkung entsteht.

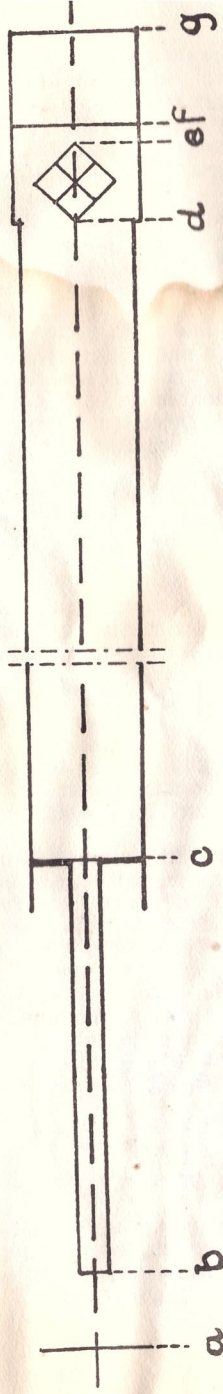
5. In der kalten Jahreszeit sind die Aufenthaltsräume der Kegler, wenn möglich aber die ganze Anlage zu heizen, denn nur dann lassen sich die Holzbahnen vor dem Verquellen bewahren. Sind nur die Aufenthaltsräume heizbar, so sind diese gegen die Bahn durch eine Glaswand abzuschließen. Die Aufteilung ist so zu gestalten, daß die Durchsicht für den Kegler sowohl im Sitzen wie auch im Stehen nicht gehindert ist.
6. Bei Sporthallen mit mehreren Bahnen sind genügend Umkleideräume, die mit Dusch- und Waffageräumen verbunden werden können, vorzusehen. Für ausreichende Heizung auch dieser Räume ist zu sorgen.
7. Beim Einbau der Bahnen ist auf Schalldämpfung zu achten, vor allem am Aufsatz, Kegelstand und Kugelfang.
8. Die Bahnen sind dauernd gut zu pflegen und sauber zu halten.
9. Die Aufsaßbohlen der Asphalt-, Böhlen- und Scherenbahn erhalten einen Belag von braunem Linoleum. Der daneben liegende Fußboden muß genau in der Höhe damit abschneiden und so beschaffen sein, daß er nicht splittert und ein Ausrutschen beim Anlauf für den Kegler ausgeschlossen ist. Die Anlauffläche der S-Bahn besteht aus Hartholz ohne jede Oberflächenbehandlung.
10. Der Kegelstand ist dem Verschleiß stark unterworfen. Hierauf ist bei der Auswahl seiner Baustoffe Rücksicht zu nehmen. Die Oberfläche ist durch starkes Linoleum zu schützen, bei der Asphaltbahn kann auch der Asphalt bis an den Kugelfang durchgeführt werden.
11. Bei der Auskleidung des Kugelfanges ist zu beachten, daß die Beanspruchung aller Teile so groß ist, daß hier nur die widerstandsfähigsten Werkstoffe verwendet werden sollten. Erhöhte Anschaffungskosten machen sich mit der Zeit mehrfach bezahlt. Die Schlagwände sind aus Hartholz herzustellen. Bei Verwendung von Gummi darf auf keinen Fall eine federnde Wirkung eintreten, da hierdurch der Fall der Kegel beeinflusst wird. Der Boden des Kugelfanges ist mit Gummi- oder Korkmatten zu belegen, um Kegel und Kugeln zu schonen und um den Schall beim Aufschlag zu dämpfen. Das Prellpolster an der Rückwand soll federnd angebracht sein, jedoch muß vermieden werden, daß durch zu starke Federung Kegel oder Kugeln auf die Bahn zurückspringen. Die Farbe des Polsters ist schwarz.
12. Der Kugelrücklauf soll so gebaut werden, daß die Kugeln geräuschlos darauf zurücklaufen und so im Sammelkasten ankommen, daß beim Herausnehmen einer Kugel auf keinen Fall Verletzungen der Hand vorkommen können. Der Rücklauf wird bei der Einzelbahn zweckmäßig an der rechten Bahnseite angebracht, bei der Doppelbahn wird aus Sparfamkeitsgründen ein mittlerer Rücklauf für beide Bahnen verwendet werden. In der Längsrichtung sollen die Kugeln im Sammelkasten vor der Mitte der Aufsaßbohle liegen, um dem Kegler unnötige Wege zu ersparen. Dient ein gemeinsamer Sammelkasten zur Aufnahme von Kugeln verschiedener Größe (16 und 16,5 Zentimeter), so wähle man für die verschiedenen Größen unterschiedliche Farben.

B. Die Maße der Bahnen.

Bauzeichnungen der einzelnen Bahnarten sind von der Bundesgeschäftsstelle des DKB. anzufordern.

Die sportlichen Leistungen an verschiedenen Orten und auf verschiedenen Bahnen können nur gegeneinander abgewogen werden, wenn sie unter gleichen Voraussetzungen entstanden sind; dazu dienen die festgelegten Normen für die Bahnen, die für Sportkämpfe zugelassen sind.

I. Asphaltbahn.



Anlauf (a—b)
 Aufschabohle (b—c)
 Lauffläche (c—d) Asphalt
 Regelstand (d—e)
 Abfluß (e—f)
 Kugelfang (f—g)

Länge
 1,00 Meter
 5,50 " " " " " "
 19,50 " " " " " "
 1,00 " " " " " "
 0,25 " " " " " "
 1,25 " " " " " "
 Gesamtlänge 28,50 Meter.

Breite

0,35 Meter
 1,50 " " " " " "
 1,70 " " " " " "
 1,70 " " " " " "
 1,70 " " " " " "

Die Asphaltbahn hat keine Steigung, sie liegt von a—f genau in Waage.

Der Anlauf wird bei a durch schwarzen Strich oder durch die Glaswand der Aufenthaltsräume begrenzt, bei c am Ende der Aufschabohle durch einen 5 Zentimeter breiten weißen Strich rechts und links davon.

Der Belag der Aufschabohle besteht aus braunem Simoleum. Der Asphaltbelag ist 2,5—3 Zentimeter hart, darunter ist Beton in einer Stärke, die den örtlichen Verhältnissen entsprechen muß. Die Asphaltfläche wird seitlich durch 14 Ztm. hohe Wanden begrenzt, bis in Höhe des Vorderregels, von da aus durch die Schlagwände, und reicht bis an die Abflußbohle (f).

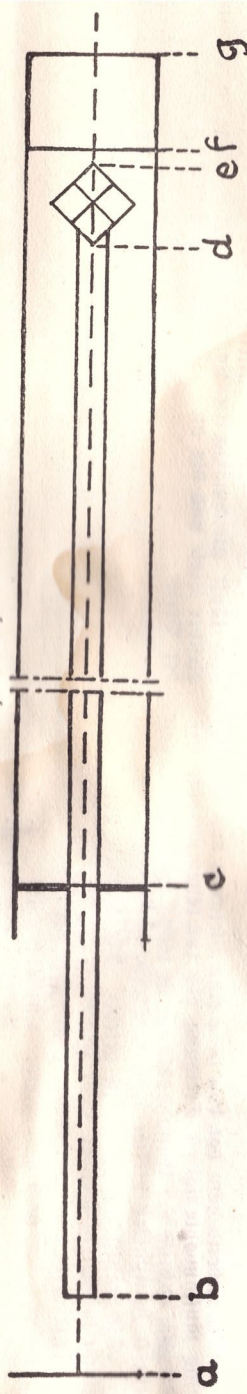
Der Regelstand ist aus Holz mit starkem Einoleumbelag in den die Standplatten der Regel eingelassen sind, oder aus Eisenrahmen mit Standplatten, der bis an die Oberkante der Standplatten in Asphalt eingegossen wird. Maße siehe unter "Regel und Regelstand".

Die Schlagwände sind 1,70 Meter voneinander entfernt, d. h. der Zwischenraum von Mitte Eckregel bis zur Schlagwand beträgt 0,35 Meter.

Der Boden des Kugelfanges liegt an der Abflußbohle 16 Zentimeter tiefer als Oberkante Regelstand und steigt bis zur Rückwand um 10 Zentimeter an.

Für den Aufsteiger ist ein Schutzraum zu schaffen.

II. Bohlenbahn.



Anlauf (a—b) kann auch fehlen
 Aufschabohle (b—c) mit Simoleum
 Lauffläche (c—d)
 Regelstand (d—e)
 Abfluß (e—f)
 Kugelfang (f—g)

Länge
 1,00 Meter
 5,50 " " " " " "
 23,50 " " " " " "
 1,00 " " " " " "
 0,25 " " " " " "
 1,25 " " " " " "
 Gesamtlänge (a—g) 32,50 Meter

Breite

0,35 Meter
 0,35 " " " " " "
 1,70 " " " " " "
 1,70 " " " " " "
 1,70 " " " " " "

Die Bohlenbahn hat von b—d eine Steigung von 10 Ztm. Der Regelstand bis einschließlich Abfluß (d—f) liegt in Waage. Der Anlauf (a—b) kann fehlen, wenn die Raumverhältnisse es erfordern. Wird der Aufenthaltssraum von der Bahn durch eine Glaswand getrennt, so sieht diese besser bei a anstatt am Anfang der Aufschabohle.

Am Schluß der Aufschabohle ist rechts und links davon ein 5 Zentimeter breiter weißer Strich.

Die Lauffläche c—d ist geteilt. Die Kanten der 35 Ztm. breiten Bohlen müssen in gleicher Höhe liegen.

Die Stellung beginnt bei c und beträgt
 nach 0,25 Meter 1,5 Millimeter
 " 0,50 " 3,0 " "
 " 0,75 " 4,5 " "

und läuft gleichmäßig in Kreislinie

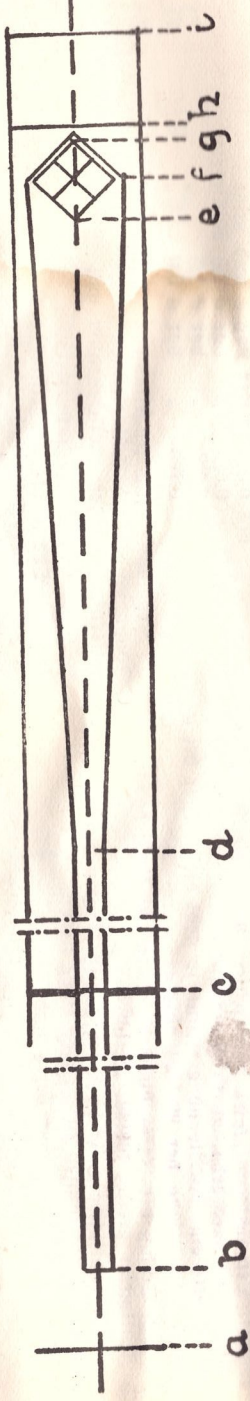
bis 0,875 Meter vor d und mißt
 0,625 " " " " " "
 vor d 3,0 Millimeter
 vor d 1,5 " " " " " "
 vor d 0,0 " " " " " "

Regelstand und Kugelfang werden seitlich begrenzt durch Schlagwände. Die Schlagwände sind 1,70 Meter voneinander entfernt, d. h. der Zwischenraum von Mitte Eckregel bis zur Schlagwand beträgt 0,35 Meter.

Der Boden des Kugelfanges liegt an der Abflußbohle 16 Zentimeter tiefer als Oberkante Regelstand und steigt bis zur Rückwand um 10 Zentimeter an.

Für den Aufsteiger ist ein Schutzraum zu schaffen.

III. Scherenbahn.



	Länge	Breite
Anlauf (a-b) kann auch fehlen	1,00 Meter	0,35 Meter
Auffasshöhe (b-c) mit Dinoseum	5,50 "	0,35 "
Laufläche (c-d)	9,00 "	0,35-1,25 "
Laufläche (d-f) Schere		bei d bei f
Regelstand (e-g)	1,00 "	1,70 "
Abfluß (g-h)	0,25 "	1,70 "
Kugelfang (h-i)	1,25 "	1,70 "
Gesamtlänge (a-i)	27,00 Meter	

Die Scherenbahn hat von b-e eine Steigung von 10 Stm. und läuft gleichmäßig in Kreislinie bis d, von da ab in und läuft mit derselben Steigung bis zur Abflußhöhe (h). gleicher Tiefe und bis an die Kanten der Schere in zunehmender Breite.

Am Schluß der Auffasshöhe (c) ist rechts und links davon ein 5 Zentimeter breiter weißer Strich.

Die Laufläche (c-e) ist gefeilt. Die Kanten der Laufläche müssen in gleicher Höhe liegen.

Die Neigung beginnt bei c und beträgt

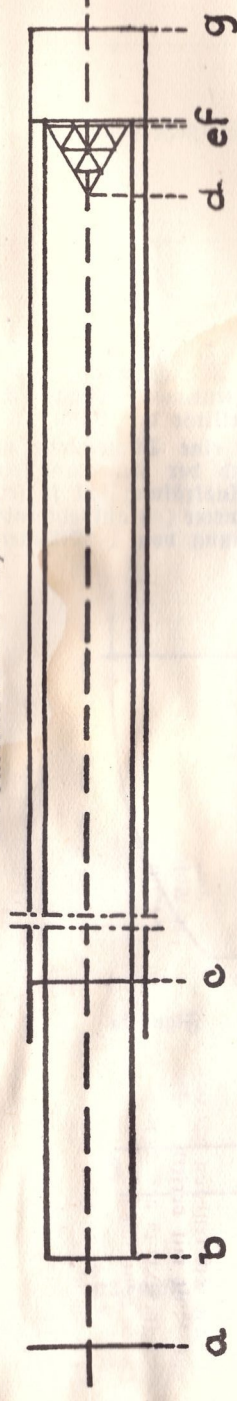
nach 0,25 Meter	1,2 Millimeter
" 0,50 "	2,4 "
" 0,75 "	3,5 "

bis 0,875 Meter vor e und mißt

0,625 "	vor e 2,4 Millimeter
0,375 "	vor e 1,2 "
0,125 "	vor e 0,0 "

Regelstand und Kugelfang mit Schlagwänden wie bei der Bobleubahn.

IV. Internationale Bahn.



	Länge	Breite
Antritt für Regler (a-b)	1,22 Meter (4' engl.)	1,52 Meter (5' engl.)
Anlauf für Regler (b-c)	3,66 "	1,52 "
Laufläche für Kugel (c-d)	18,285 "	1,06 "
Regelstand (d-e)	0,792 "	(3' "
Abfluß (e-f)	0,123 "	(12' "
Kugelfang (f-g)	1,22 "	(4' "
Gesamtlänge	25,30 Meter (83' engl.)	

Die Bahn liegt von a-f in Waage.

Der Raum a-b kann den üblichen Fußbodenbelag des übrigen Raumes erhalten. Der Anlauf (b-c) besteht aus sauber abgefeiltem Harttett ohne irgendwelche Oberflächenbehandlungen. Bei c wird der Anlauf begrenzt durch eine 2,5 Zentimeter breite dünne Linie, die aus dunklem Holz eingelegt wird. Die Laufläche c-f besteht ebenfalls aus Harttett, dessen Oberfläche poliert wird, um die Kugel gleiten lassen zu können. Die Laufläche c-f wird begrenzt rechts und links durch 23 Zentimeter breite Holaufrinnen, die schwarz gefönt werden und deren Grund 4,5 Zentimeter tiefer liegt als die Oberfläche der Bahn.

Die Kugelfanggrube ist bei f 0,20-0,25 Meter tief, sie steigt im Grund von f-g um 5 Zentimeter.

Der Regelstand und der Kugelfang werden seitlich von Schlagwänden aus Hartholz begrenzt, die von Oberfläche Bahn hoch sind

ab gemessen von d-e 50 Zentimeter, von e-g 63 Zentimeter hoch sind

Für den Aufseher ist ein Sitz auf dem erhöhten Teil anzuordnen an der Seite ohne Rücklauf.

Die Bahn erfordert eine gute und ständige Pflege, damit die Polittur nicht verformt und erhalten bleibt.

Bei Sportläufen, die mehrere Tage dauern, ist die Bahn an jedem Tage zu säubern und nachzupolieren. Wichtig ist neben einer guten Polittur die Unterbindung eines besonderen Gleitmittels. Der Rücklauf und Kugelfang ist der Schwere der Kugel entprechend besonders kräftig durchzubilden.

Der Kugelfangmelldraht darf den Regler im Anlauf nicht behindern.

V. Kegel und Kegelstand.

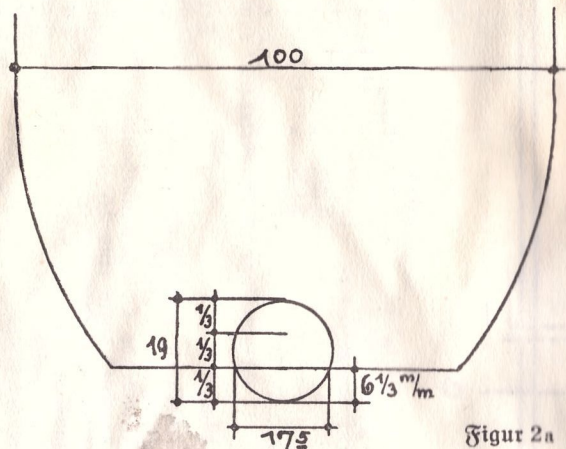
A. Für Asphalt-, Bohlen- und Scherenbahn.

Die Kegel werden im Spiel wie folgt bezeichnet (siehe Figur 3):

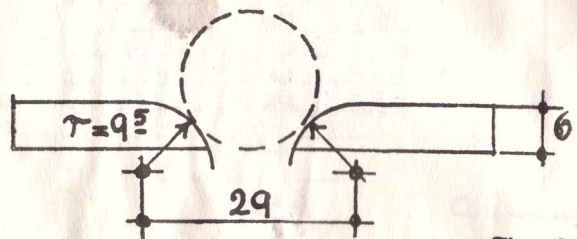
- 1 Vorderect
- 2 linker Bordergassenkegel
- 3 rechter Bordergassenkegel
- 4 linker Eckkegel (Wauer)
- 5 König
- 6 rechter Eckkegel (Wauer)
- 7 linker Hintergassenkegel
- 8 rechter Hintergassenkegel
- 9 Hinterect.

Mitte Kegel ist am Schnittpunkt der in Fig. 3 angegebenen Linien eines Quadrats mit einer Diagonale von 100 Zentimeter Länge. Die Diagonale 1—9 muß übereinstimmen mit der Mittellinie der Bahn.

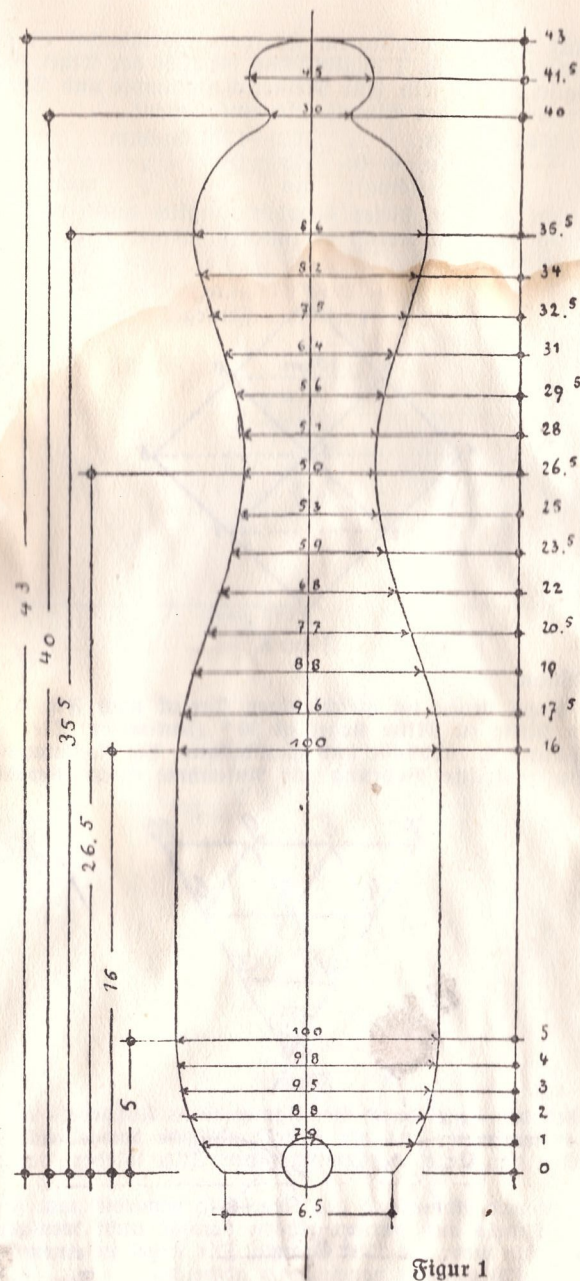
Zur genauen Fleckstellung erhalten die Kegel eine Standbüchse mit zentrierter federnder Stahlkugel nach Fig. 2a und der Kegelstand eine Standplatte mit Ausfräsung nach Fig. 2b. Die Ausfräsung soll so sein, daß der Kegel mit seinem äußeren Rand (65 Millimeter \varnothing) aufsteht (nicht schwebt), und daß seitlich höchstens eine Verschiebung von 1 Millimeter möglich ist.



Figur 2a



Figur 2b

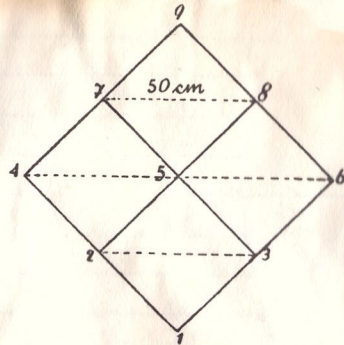


Figur 1

Der Kegel aus gut gepflegtem Hartholz (Weißbuche) ist genormt in den Abmessungen, die Fig. 1 angibt. Das Gewicht der Kegel im einzelnen Satz soll möglichst gleich sein. Für Meisterschaftstämpfe und Sportabzeichen sind folgende Gewichte des Einzelkegels einzuhalten:

Kegel 1—3: 1750—1770 Gramm
 " 4 u. 6—9: 1750—1800 " "
 " 5 (König): bis 50 " mehr.

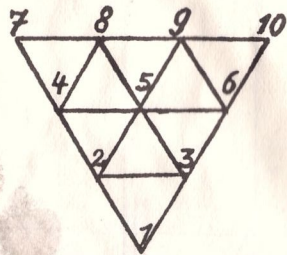
Es ist nicht gestattet, dieses Gewicht künstlich durch Ausbohren oder Einfügen eines schweren Kerns herzustellen. Kegel 1—3 sind einheitlich am Hals zu zeichnen.



Figur 3

B. Für J.-Bahn.

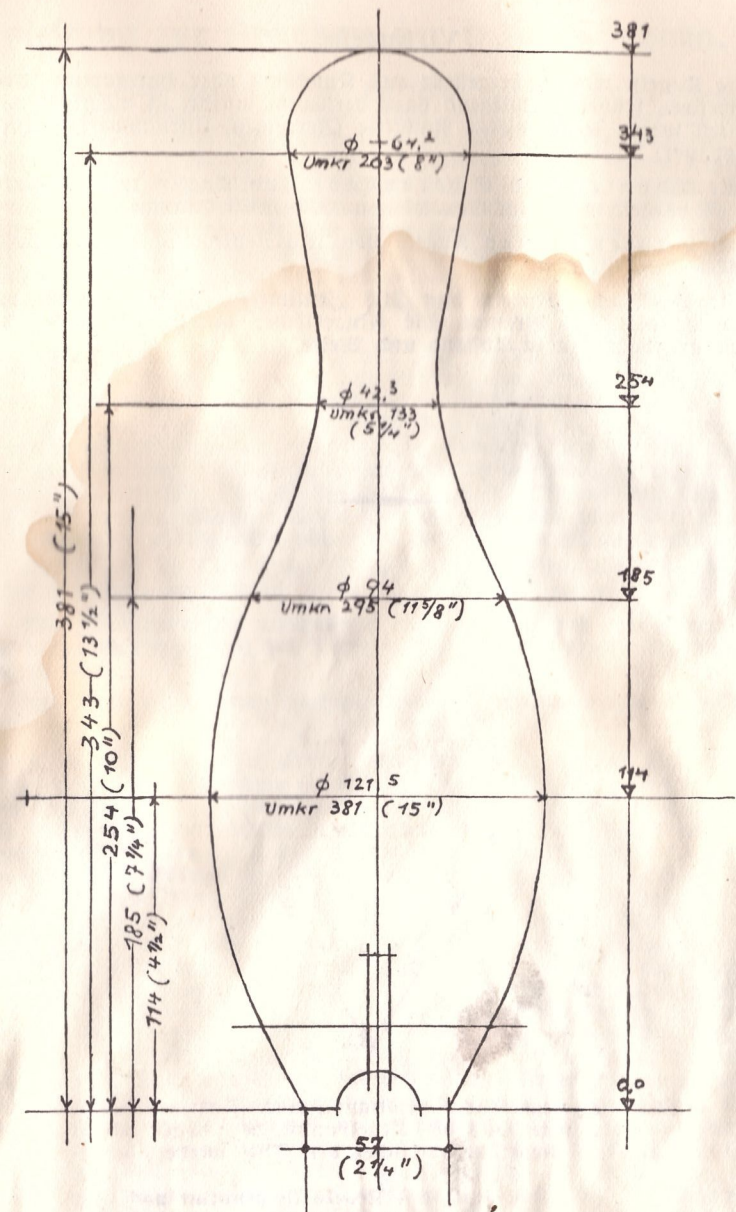
Die 10 Kegel stehen im gleichseitigen Dreieck nach Fig. 5. Die Entfernung von Mitte zu Mitte Kegel ist 30^o Zentimeter. Die Niederstellung erfolgt nicht durch Standbüchse und Standplatte. Die J.-Bahn-Kegel haben am Fuß eine zentrische Bohrung zur Aufnahme eines Metallstiftes, der



Figur 5

zum Aufstellen der Kegel durch Betätigung eines Fußhebels an den Punkten 1—10 4 Zentimeter aus der Kegelstandfläche hochgedrückt wird. Nach dem Aufstellen der Kegel verschwindet der Stift wieder, der Kegel steht also frei.

Die Form und Abmessung des Kegels ist genormt nach Fig. 4. Das Gewicht des Kegels aus hartem Horn beträgt nicht weniger als 1360 Gramm und nicht mehr als 1530 Gramm. Die Kegel in einem Satz dürfen nicht mehr als 170 Gramm voneinander abweichen.



Figur 4

VI. Kugeln.

Die Kugeln werden hergestellt aus Kunstharz oder Hartgummi. Buchholz, welches früher vorwiegend dazu verwandt wurde, ist möglichst auszuschalten wegen seiner vielen Nachteile (Zerreißen, Anrundwerden, kurze Lebensdauer).

Für Asphalt- und Scherenbahn sind Kugeln mit 16 Zentimeter \varnothing vorgeschrieben im Gewicht von 2800—2900 Gramm.

Für Bohlenbahnen Kugeln von 16,5 Zentimeter \varnothing im Gewicht von 3050—3150 Gramm.

Für S.-Bahn Kugeln von 21,8 Zentimeter \varnothing im Gewicht von nicht mehr als 7255 Gramm. Die Fingerlöcher müssen der Hand des Reglers angepaßt sein in Abstand und Weite.

Anleitung zur Abnahme der D.K.B.-Bahnen.

Der Deutsche Reglerbund hat für seine „DKB.“-Bahnen bestimmte Maße vorgeschrieben. Diese bilden einen besonderen Teil der Satzungen. Es ist so heute jedem Bundesmitglied die Möglichkeit gegeben, daß er in jeder Stadt des Deutschen Reiches auf „DKB.-Bahnen“ seinen Regelsport ausüben kann, d. h. also auf Bahnen regeln kann, die mit den Maßen seiner Heimatbahn übereinstimmen. Welch gewaltiger Fortschritt diese Festlegung der Bahnmaße über das ganze Gebiet des DKB. ist, kann wohl nur der ermessen, der öfters Feste anderer Gaue oder Verbände oder auf Reisen andere Städte und dort befreundete Klubs besucht.

Ist nun das Gewerbe in der Lage, die Bahnmaße des DKB. einzuhalten?

Diese Frage ist mit einem glatten „Ja“ zu beantworten; denn weder im Bau der Holzbahnen oder der Reblung der Mittelbohlen, noch im Legen oder Gleßen von Asphaltbahnen bieten sich leistungsfähigen Firmen Schwierigkeiten. Gesagt sei hier gleich, daß gerade die beiden genannten Arbeiten Handarbeiten sind. Nicht jeder Handwerker, dessen Beruf vielleicht mit dem Bau von Regelsbahnen irgendeiner Art verwandt ist, kann Bahnen bauen oder verlegen. Hier müssen die Verbände recht vorsichtig sein; denn das starke Entgegenkommen einem Verbandsmitglied gegenüber, das noch nie eine Bahn gefertigt oder gelegt hat, hat sich schon oft allzubitter gerächt.

Heute gibt es eine große Reihe von Geschäften, die für Lieferung bester Baustoffe und Geräte sowie gut verlegter Bahnen Gewähr leisten.

Wie kann man nun nachprüfen, ob die neuerbaute oder vorgerichtete Bahn den Bestimmungen des DKB. entspricht? Wie wird also eine Bahn abgenommen?

Alle Sportbahnen sind nach den Bestimmungen der Schrift XIII des DKB. abzunehmen.

A. Asphaltbahn: Mit einem guten Bandmaße, am besten Stahlmaße, messe man die Länge und Breite der Auffahbohle, Länge und Breite der Asphaltfläche vom vorderen Ende der Auffahbohle bis Mitte Vorderred; Länge der Bohlenzungen, Länge des vorgelegerten Anlaufes, Querlinien des Regelsandes, gemessen von Mitte der Eckregel zur Mitte der gegenüberliegenden Eckregel; Entfernung von Mitte Hinterred bis Beginn der Kugelfanggrube. Länge der Kugelfanggrube, Schutzrand für Aufseher. Mit der Wasserwaage prüft man dann, ob die Anlaufbohle in Waage ist, indem man die Wasserwaage kreuz und quer auflegt. Dabei prüft man auch den Uebergang von Auffahbohle zur Asphaltfläche. Bei der Asphaltfläche ist vor allem die Oberfläche des Asphalts und ferner zu prüfen, daß keine Wellen entstanden sind. Ebenso prüfe man, ob der Vierpaß in Waage liegt. Dann vergesse man nicht die Gassenweite des Regelsandes zu prüfen, das ist die Entfernung der Regel von vorn gesehen, zwischen den dicksten Stellen der Regel. Dazu legt man einen rechten Winkel an den Regel und zeichnet auf dem Vierpaß die Stelle, wo die Ecke des rechten Winkels liegt; ebenso beim betreffenden anderen Regel der Querslinie. Die Entfernung der beiden Punkte ergibt die Gassenweite. Man messe linke und rechte Gasse. Nun prüfe man auch die fluchtrechte Linie, indem man noch eine Schnur von Mitte des hinteren Endes der Auffahbohle bis genau Mitte Hinterred des Vierpasses legt. Die straff gehaltene Schnur muß haarscharf genau über die Mitte der Bohlenzunge

und Mitte Vorderect gehen. Dann prüfe man die Waage der Regel mit der Schublehre oder dem Muster einer ausgeschnittenen Form und das Gewicht mit der Waage. Zu prüfen ist auch, ob die Feder in der Standbüchse nicht zu straff ist, aber auch nicht klappert. Dann auch, daß die Kugel in der Standbüchse in der Standplatte des Vierpasses nicht zu straff sitzt, aber auch nicht zu viel Spielraum hat, weil sonst dadurch die Gassenweiten verändert werden. Zum Schluß prüfe man noch die Belüftung und Entlüftung, die Beheizung und Beleuchtung. Den Durchmesser der Kugeln messe man auch mit der Schublehre, einer ausgeschnittenen Form oder einem Taster; das Gewicht mit der Waage. Auch prüfe man den ruhigen Lauf der Kugel auf dem Kugelrücklauf.

B. Bohlenbahn: Mit dem Bandmaße messe man die Länge und die Breite der Auffasbohle und die Länge und die Breite der Mittelbohle; sodann die Breite der Bahn; Querlinien des Regelstandes, gemessen von Mitte der Eckegel zur Mitte der gegenüberliegenden Eckegel; Länge der Kugelfanggrube. Mit der Schlauchwaage prüft man die Steigung der Bahn. Vor das hintere Ende der Auffasbohle und den Vierpaß stelle man einen Stuhl. An beiden Stühlen wird mit dem Metermaß eine bestimmte Höhe, etwa 75 Zentimeter, gezeichnet. Sodann wird ein etwa 33 Meter langer Schlauch, der an beiden Enden eine Glasröhre hat, mit Wasser gefüllt. (Man kann mehrere Stücke Schlauch durch Glasröhren miteinander verbinden.) Der Wasserpiegel in der einen Röhre am Vierpaß wird in Höhe des angezeichneten Striches am Stuhl gebracht. Hat sich das Wasser beruhigt, so vergleicht man den Wasserpiegel der Röhre an der Auffasbohle. Soviel Zentimeter dieser unter dem Strich am Stuhl vor der Auffasbohle liegt, soviel Zentimeter Steigung hat die Bahn. Mit der Wasserwaage prüft man, ob der Vierpaß in Waage liegt, ebenso die Querverlage der Auffasbohle und der Mittelbohle. Schwierig ist das Messen der Kehlung. Hierzu ist ein Kehlungsmaß nötig, an dem man die Tiefe der Kehlung ablesen kann, ebenso ob die Bohle links und rechts von der Mittellinie gleichmäßig gefehlt ist. Genau zu prüfen ist die Verflachung der Kehlung, das sind die 75 Zentimeter vor der Auffasbohle und dem Vierpaß. Hat man kein Kehlungsmaß, so behilft man sich mit einem genau begrabten Keil, dessen Stärke auf der Oberseite abzulesen ist. Der Keil wird dann unter das auf die beiden Kanten der Bohle gefetzte Nichtmaß gelegt. Bedingung ist eine genau gerade verlaufende Seite des Nichtmaßes. Auf dem Bretterbelag neben der Mittelbohle dürfen keine Nägel hervorstehen, da dadurch die Kugeln beschädigt werden. Ueber Prüfung des Regelrücklaufes, der Gassenweite, Regel und Kugeln, Standplatten und Standbüchsen, Belüftung und Entlüftung, Beheizung und Beleuchtung der Bahnanlage siehe Abnahme der Asphaltbahn.

C. Scherenbahn: Mit dem Bandmaße messe man die Länge und Breite der Auffasbohle; die Länge und Breite der Mittelbohle, gemessen vom vorderen Ende der Auffasbohle bis Mitte des Vierpasses; Länge der Schere; Querlinien des Vierpasses, gemessen von Mitte der Eckegel bis Mitte der gegenüberliegenden Eckegel; Länge der Kugelfanggrube. Mit der Schlauchwaage prüfe man die Steigung der Bahn. (Siehe Bohlenbahn.) Mit der Wasserwaage prüfe man, ob der Vierpaß in Waage liegt, ebenso die Querverlage der Auffasbohle und Mittelbohle. Recht schwierig ist das Messen der Kehlung bei der Scherenbahn. Solange die Schere noch nicht beginnt, wird mit dem Kehlungs-

messer gemessen. Sobald die Schere beginnt, muß man das Nichtmaß nehmen und den begrabten Keil. Auf das Nichtmaß lege man die Wasserwaage und prüfe so die Querverlage der Schere. Besonders genau zu messen ist die Verflachung der Kehlung, das sind die 75 Zentimeter vor der Auffasbohle. Die Kehlung der Schere verläuft strahlenförmig zum Vierpaß hin. Ueber Prüfung des Regelrücklaufes, der Gassenweite, Regel und Kugeln, Standplatten und Standbüchsen, Belüftung und Entlüftung, der Beheizung und Beleuchtung der Bahnanlage siehe Abnahme der Asphaltbahn.

Die bei der Prüfung festgestellten Maße werden in eine Niederschrift eingetragen. Stimmen diese mit den vorgeschriebenen Maßen überein, so stellt der Abnehmer dem Bahnhaber eine Urkunde über den Befund aus. Dieser ist dann berechtigt, an seiner Bahn das „D.R.V.“ Schild anzubringen.

Urkunden und „D.R.V.“ Schilder sind für 2,— RM. von der Bundesgeschäftsstelle in Wernigerode a. S., Schlieffach 30, zu beziehen.

Alle abgenommenen Bahnen müssen mindestens nach Jahresfrist erneuert geprüft werden. Der Prüfungsvermerk wird auf der Urkunde der Abnahme bestätigt. Regel und Kugeln müssen nach Abnutzung ausgetauscht werden.

Paul Schuck,
Bundesführer.

Heinrich Meher,
Bundes Sportwart.