

der Konstrukteur an diese Aeusserlichkeiten denken konnte, musste er den Fahrpreisapparat höchster Zuverlässigkeit schaffen, der bei genauer Aufzeichnung auch eine sehr schnelle Aenderung des Fahrpreisanzeigers ermöglicht, da ja in den einzelnen Städten die Tarife verschieden sind und bedauerlicherweise nicht selten auch am gleichen Ort plötzlich geändert werden. Der Apparat muss darum in einer guten Werkstatt sehr schnell geändert werden können. Dass zur Schaffung eines modernen Apparates, der allen Anforderungen entspricht, jahrelange mühselige Versuchsarbeit nötig war, braucht wohl nicht betont zu werden.

Wir sprachen vorhin bereits von der kombinierten Fahrpreis und Wartezeitanzeige. Sie besteht darin, dass einmal die Wagenbewegung durch den Apparatantrieb die Registrierung allein übernimmt das andere Mal ausschliesslich die Uhrwerkanzeige in Tätigkeit tritt. Anders ist es mit den Zuschlägen, die nicht automatisch, sondern nur von Hand eingeschaltet werden können. Durch Drehung eines kleinen Knopfes auf der Rückseite des Apparates wird eine Einheit von 0,25 nach unserem Beispiel zugeschaltet. Diese Berechtigung des Zuschlages kann der Fahrgast jederzeit durch den behördlich gestempelten Tarif kontrollieren, der in der Droschke vorhanden sein muss.

Bei Beendigung der Fahrt wird die Fahne in die sogenannte Kassenstellung gebracht. Dadurch wird automatisch das Uhrwerk blockiert, so dass kein weiterer Zuschlag erfolgen kann. Wichtig ist es nun, dass durch die Konstruktion jetzt auch die Fahne blockiert ist und nur in die „Ausserdienststellung“ (damit Nullstellung aller Beträge) gebracht werden kann. Dadurch wird es ausgeschlossen, dass z. B. ein Fahrer sofort wieder auf eine Taxe einstellt und damit die neuen Beträge — zum Schaden des nächsten — auf die alten zuschlägt.

Es wurde schon am Anfang der Arbeit gesagt, dass die Fahrpreisuhr eine zweite grosse Bedeutung für den Wagenhalter hat. Während der Fahrgast durch den Taxameter eine übersichtliche zuverlässige Preisanzeige erhält kann der Wageneigner die erzielten Einnahmen und die dafür aufgewendeten Wagenleistungen genau verfolgen. Hierzu befinden sich in der Taxameterrückseite genaue Aufzeichnungen.

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass der Taxameter mit einem Eintageuhrwerk ausgerüstet wird. Wichtig und bei den heutigen Konstruktionen selbstverständlich ist es, dass der Apparat durch sorgfältigste Kapselung gegen Temperaturschwankungen und Feuchtigkeit unempfindlich ist. Vor allem ist auch die Lagerung und Aufhängung der einzelnen Teile so getroffen, dass das Werk auch bei starken Erschütterungen gleichmässig und zuverlässig arbeitet.

## Erinnerungen

des Kollegen Otto Maiks aus Kro. Riuta, welcher im Oktober 1928 auf seine 25-jährige Chauffeurpraxis zurückblicken konnte.

Während meiner Lehrzeit in Katowice hatte ich Gelegenheit, viel in der Stadt herum zu kommen, und auch zu stehen.

Er war im Jahre 1900. Am Ringe in Katowice fand ich eines Tages eine grosse Menschenmenge. Da muss doch etwas zu sehen sein, dachte ich mir, und schob mich durch die Menge. Vor Danziger's Konditorei stand etwas, was es war, wusste ich damals nicht, es war weder Wagen noch Droschke. Endlich kam ein Herr, fing an dem Dinge an zu arbeiten, und auf einmal ging es los: täf... täf... täf.... So mancher frug, was ist das? Endlich sagte der Herr, das ist ein Automobil.“ Also habe ich mir das erste Automobil angesehen, und dabei gedacht, auf so einer Droschke mit Gummiräder — möchte ich auch mal gerne fahren. In einer Zwischenzeit von 2½ Jahren, hatte ich keine Gelegenheit mehr ein zweites Auto zu sehen. Am 8. Oktober 1903 fing ich als Schlosser in einem Grossbetriebe an. Nach einigen Tagen frug mich der Betriebsleiter, ob ich nicht Lust hätte am Auto zu arbeiten. Ich sagte: „Natürlich, ich habe grosses Interesse dafür.“ Am nächsten Tage meldete ich mich beim Techniker N. Dieser war in der Autofabrik, im Fahren und Behandlung ausgebildet. — Nun bekam ich das Auto zu sehen, und es wurde mir auch vieles erklärt. Wir sollten gemeinsam eine Reparatur am Differenzial vornehmen. Es war ein 2-Zylinder N. A. G. - Wagen mit Abreisszündung, — schön gestrichen, 4 Sitze in Klubsesselform. An der Spritzwand waren eine Anzahl Kupferröhre und Gläser, (es sah wie eine Orgel aus); das war die Oeleinrichtung. Nun gingen wir daran, das Differenzial auszubauen, welches geraume Zeit in Anspruch nahm. Der Herr Direktor liess sich auch sehen und sagt zum Techniker: zeichnen sie genau auf was ausgebaut wird, damit wir keine Schwierigkeiten beim Zusammenbauen haben. Nach einer Weile gingen Direktor und Techniker fort, und ich blieb allein zurück. Nun dachte ich, werde es versuchen weiter auseinander zu bauen, und hörte nicht eher auf, bis ich alles auseinander hatte. Viel zu sehen war ja nicht, denn alles war mit einer dicken braunen Schmiere überzogen. Endlich kam Herr N. und machte grosse Augen was ich angerichtet habe. Ich sagte ihm: „diese Schmiere war ja im Gehäuse, und die werde ich gleich mit Petroleum abwaschen. N. sah mir erstaunt zu und schüttelte mit dem Kopfe. Bald fand ich eine Schraube, welche in ein Zahnrad eingeklemmt war. N. sagte mir, dass es was geben wird, wenn der Direktor kommt, und die Zeichnung verlangen wird, die nicht gemacht wurde, weil N. weg war. Am Nachmittag kam der Direktor und frug, was wir gefunden haben und auch nach der Zeichnung. Die abgerissene Schraube konnte ich ihm zeigen, aber N. hatte keine Zeichnung gemacht. Nun ging ein kleines Gewitter los. Wir sollten beide unsere Sachen packen und gehen, solche Leute kann er nicht gebrauchen. Ich sah nun, dass es ernst war und ich es doch allein verbrochen hatte, so sagte ich zum Direktor, dass ich