

die Schraube nun anfertigen und alles wieder zusammenbauen werde. Er wollte davon nichts wissen, und meinte: er müsste einen Monteur aus Berlin kommen lassen, was viel Geld kostet. Ich bat ihn, er möge mir zwei Tage Zeit lassen, dann wird das Auto in Ordnung gebracht. Endlich liess er mir meinen Willen, jedoch mit der Bedingung, dass ich die Papiere bekomme, wenn's nicht klappt. Nun ging es an die Arbeit, was auch keine Kleinigkeit war. Es wollte, und wollte nicht zusammenpassen, aber nur Geduld, dachte ich mir, was da drinnen war, werde ich auch zusammen kriegen, und es ist mir auch tatsächlich gelungen. Gegen Abend des zweiten Tages war das Differenzial eingebaut. Am dritten Tage wurde der Motor in Betrieb gesetzt, (was aber nicht so schnell gehen wollte). Nun ging es zur Probefahrt, welche auch gut klappte. Nun wurde der Direktor gerufen, und fuhr nochmals mit dem Techniker Probe. Als sie zurück kamen, durfte ich mich auch ins Auto setzen und mit dem Techniker eine Fahrt machen. Zuerst erklärte er mir den Vorgang und Arbeitsweise des Wagens. Es war eine Stufenschaltung und in der Steuersäule angebracht. Das schwerste war das Einschalten des Rückwärtsganges. Dazu musste man zwei gute, gelenkige Hände und noch mehr Gefühl und Glück haben. Endlich hatte ich einen kleinen Begriff, und wir fuhren zum Tore hinaus nach Beuthen zu. Ich wusste nicht, wie mir zu Mute war. Dieses Schaukeln und Schwingen, — ich hatte grosse Mühe mich fest zu halten, dass ich nicht im Bogen hinausfliege, denn der Wagen war doch offen, und vom Sitz bis zur Spritzwand zirka 1 Meter Raum. So kamen wir bis zum Wasserturm auf der Beuthenerstrasse; auf einmal ging es nicht mehr. Also Haube auf, und nachsehen. — Nach einiger Zeit wurde es gefunden: die Stange von der Abreisszündung hatte zuviel Luft. Der Techniker hatte schon solche Plättchen auf Vorrat; da wurde je eins zwischen Stössel und Stange geschoben und der Fehler war behoben. Nun ging es im flotten Tempo bis Beuthen und wieder zurück. Es war ein furchtbares Tempo, denn wir hatten Mühe, (wenn der Wagen in Ordnung war), der Strassenbahn nachzukommen.

Das war meine erste Autofahrt.

## Die Sicherung unbewachter Bahnübergänge

Die ganz ungeahnte Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs in Deutschland hat in letzter Zeit die Aufmerksamkeit aller massgebenden Stellen wieder auf eine unleugbar grosse Gefahrenquelle gelenkt, nämlich auf die Kreuzungen der Strassen und der Eisenbahnübergänge, besonders der nicht gesicherten Ueberwege. Im Monat September haben sich an den genannten Kreuzstellen zehn schwere Unfälle ereignet, und fast immer waren mehrere Personen verletzt oder sogar getötet worden. Durchaus nicht immer lag bei diesen Katastrophen die

Schuld bei den Lenkern der Kraftfahrzeuge, sondern, wie einwandfrei nachgewiesen werden konnte, haben auch Beamte der Reichsbahn ihre Pflichten verabsäumt, indem sie die Schranken zu spät oder gar nichts schlossen. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft beschäftigt sich augenblicklich sehr ernsthaft mit der Frage, wie man die Unfallmöglichkeiten in Zukunft beseitigen kann oder wenigstens sie herabzumindern. Man hat durch die zuständigen Dezernenten im Ausland, die von anderen Bahnen getroffenen Sicherheitsmassnahmen prüfen lassen, so in Amerika, in der Schweiz und in Schweden. In Amerika ist man zum grossen Teil dazu übergegangen, an den fast überall unbewachten Bahnübergängen automatische Leuchtzeichen anzubringen, nachdem im verflossenen Jahre über 3500 Personen bei Zusammenstössen mit den Zügen getötet worden sind. Dieses System der automatischen Lichtsicherung hat jedoch technisch sich noch nicht so bewährt, dass man es in Deutschland ohne weiteres übernehmen könnte. Auch in Schweden, wo man dazu übergeht, an die Stelle von Schranken, Blinklichter zu setzen, befriedigen die Ergebnisse nicht, da dort ebenso wie in der Schweiz die Neuregelung des Warnungsdienstes die Zahl der Unfälle nicht wesentlich vermindert hat. Die Reichsbahn erwägt auch in Deutschland Blinkfeuer an den Uebergängen einzurichten, wenigstens will man zunächst Versuche machen. Allerdings sind die Kosten, die hier aufgewendet werden müssen, ganz enorm. Allein die Reichsbahn — die privaten Klein- und Nebenbahnen sind hier nicht berücksichtigt — hat in Deutschland rund 70 000 Uebergänge über Strassen und Landstrassen. Davon sind 40 000 nicht durch Schranken gesichert. Die Blinkfeueranlagen, die man aufstellen müsste kosten rund 8—10 000 Mark, so dass ein Schutz aller Uebergänge etwa 560 Millionen Mark Kosten erfordern würde, wenn man ganz vorsichtig rechnet. Diese Mittel wird die Reichsbahn wohl kaum aufbringen können, und die Polizeiverwaltungen, sowie die Wegbesitzer können wohl kaum nennenswerte Zuschüsse zu einem solchen Riesenwerk leisten. Man will sich zunächst darauf beschränken, die neuen Warnungsschilder aufzustellen, die entsprechend den internationalen Vereinbarungen in einem grossen Dreieck ein Gatter bei bewachten und eine Lokomotive bei unbewachten Uebergängen zeigen. Die Anregung an den unbewachten Kreuzungen besondere reflektierende Warnungszeichen in grösseren Dimensionen aufzustellen, die vom Lichte der Scheinwerfer besonders des Abends auf grosse Entfernungen beleuchtet werden können, wird noch geprüft. Man steht bei der Reichsbahn diesem von mehreren Technikern gemachten Vorschlage nicht unsympathisch gegenüber, da er bei geringen Eigenkosten die Aufgabe, schnellfahrende Wagen zu warnen, durchaus erfüllen dürfte.

Nur der Zw. Zaw. Automobilistów drängt bei den zuständigen Instanzen darauf, dass die Automobilgesetze und Verordnungen den Bedürfnissen der Neuzeit und somit auch der Berufsfahrer entsprechen.

**Auto-Reparatur-Werkstätten,**

neuezeitlich eingerichtet hat **KATOWICKI DWÓR SAMOCHODÓW**, ul. Powstańców 37. — Telefon 2247.