

Die Zuschlagschaltungskontrolle wird in der Weise bewerkstelligt, daß die bereits erwähnte, durch den Knopf d schaltbare Klinke gleichzeitig eine weitere Klinke auslöst, die in den Zahnkranz der ersten Kontrollrolle eingreift und bei jeder Knopfdrehung eine Zahl weiterschaltet.

Diese Anzahl und Anordnung der Kontrollen genügt für eine Durchschnitts-Wagenüberwachung. Für Betriebe mit besonders ausgeklügelter Organisation liefert als einzige die „ARGO“-Herstellungsfirma eine ihr patentierte Apparateausführung mit sogenannter getrennter Kilometerkontrolle. Bei diesen Apparaten werden die Besetzt-kilometer nicht in einer Gesamtkontrolle, sondern getrennt nach Taxe I, II und III registriert. In konstruktiver Hinsicht ist letztere Apparateausführung in den verschiedenen Aggregaten selbstverständlich komplizierter gehalten. Es folgt gelegentlich eine Darstellung auch dieser Anordnung.

nommen. Die Regulierung des Wartezeitanzeige - Betrages erfolgt durch entsprechende Einstellung der Unruh-Schwingungszahlen und gegebenenfalls durch Auswechseln des Wartezeitwechselrades. Alle in Frage kommenden Werte sind ebenfalls tabellarisch festgelegt. Die gesamte Gangpartie des Uhrwerkes ist in einem besonderen Gestell untergebracht, welches ohne Demontage des Uhrwerkes nach Lösen zweier Schrauben herausgenommen werden kann. (Ganggestell 53, Befestigungsschraube 54, Abb. 6.)

Eine leichte Anpassungsfähigkeit des Apparates muß außerdem gegeben sein bei eventuellen Umstellungen auf andere Wagengattungen, Wahl neuer Bereifungen usw., kurzum bei Änderung der Apparate - Antriebsverhältnisse. Dazu dient das im Unterkasten des Apparates (Abb. 1 und 2) untergebrachte Wechselgetriebe. Als Ausgleichsaggregat dient das Wechselrad dieses Getriebes. Dieses

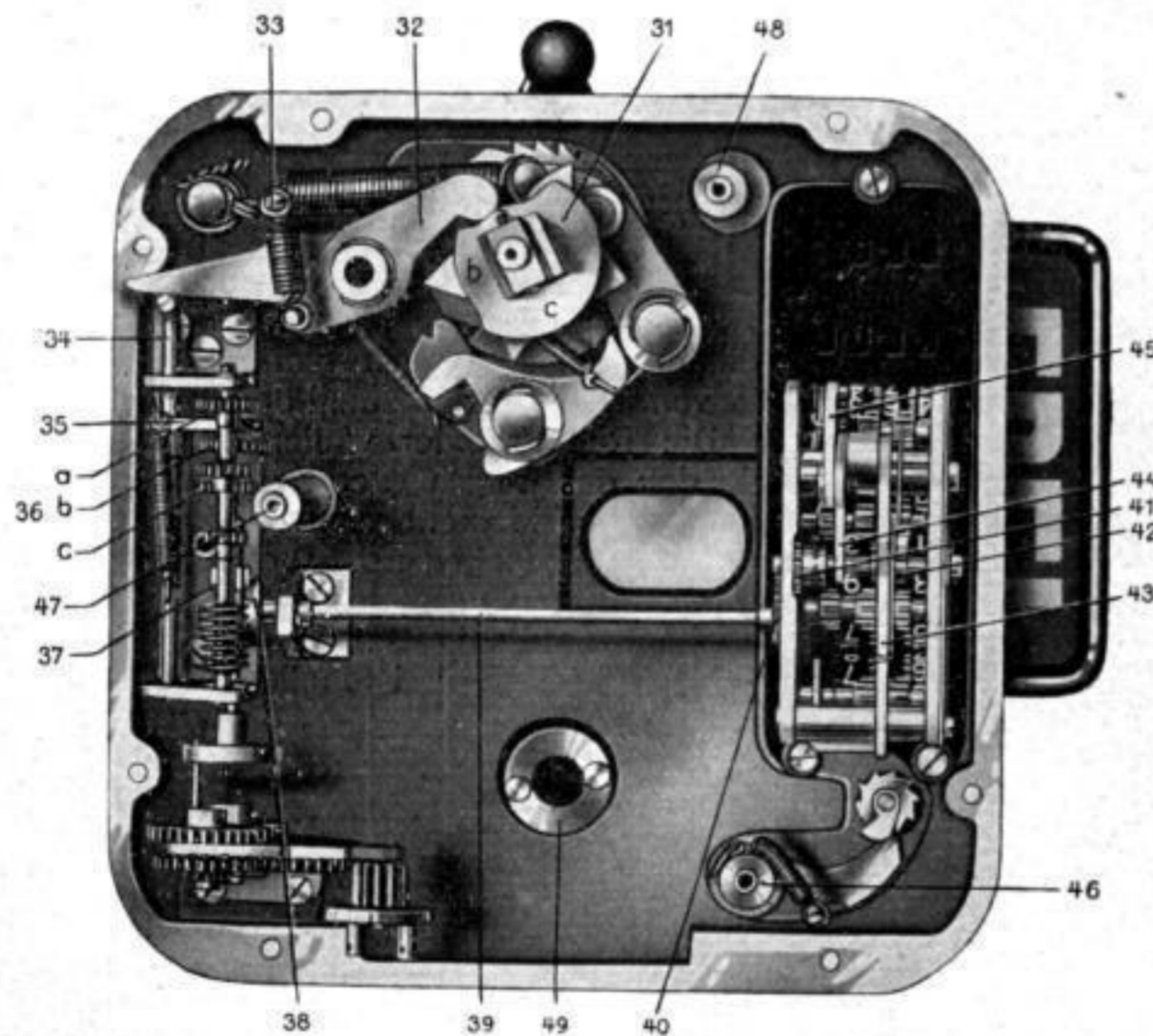


Abb. 5

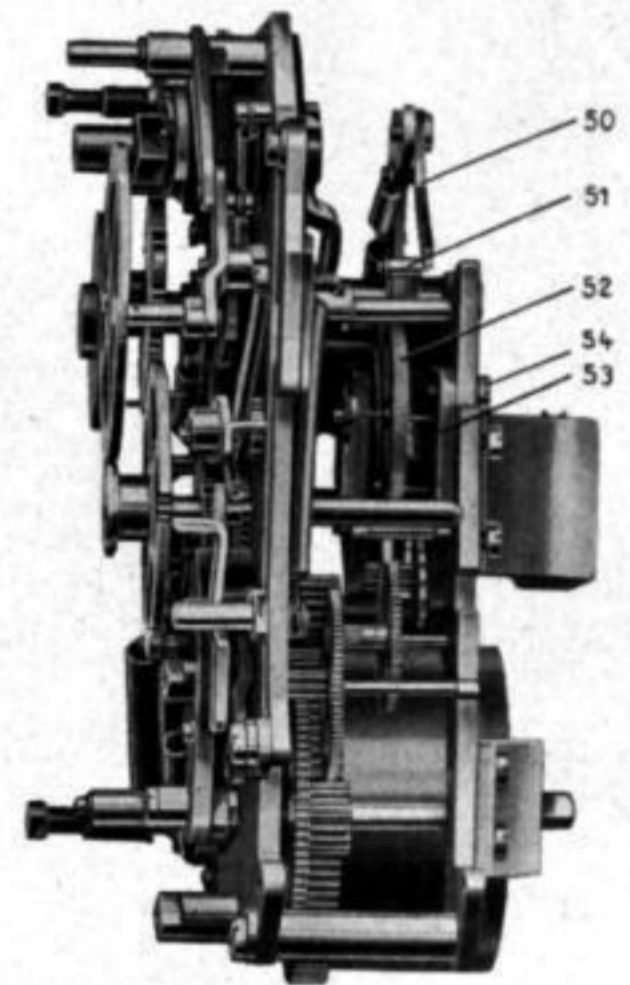


Abb. 6

Abb. 5 läßt, was weiterhin noch bemerkenswert ist, die drei Aufsatzpfeiler 46, 47 und 48 für das Gesamtuhrwerk erkennen. Das Uhrwerk mit sämtlichen Hebelanordnungen sitzt demnach nur auf drei Pfeilern und kann in Reparaturfällen in kurzer Zeit von der Rückwand entfernt werden. Die Beschaffenheit des Aufzugmitnehmers 49 ist auf Abb. 5 ebenfalls ersichtlich.

Abb. 6 gibt eine seitliche Darstellung des Werkes mit Sicht auch auf den Gang der Uhr. Beeinflußt durch einen Fahnenwellenexzenter, wird der gefederte Bremshebel 50 mit seinem Gleitrollenende 51 bei der Kassa-stellung des Apparates auf den Außenrand der Unruhe 52 angedrückt und bringt dadurch das Uhrwerk zum Stehen. Bei Indienststellen der Fahne erfolgt umgekehrt ein Zurückführen des Hebels, wobei gleichzeitig die Unruh angeworfen wird.

Das Uhrwerk besitzt eine normale Gangdauer von etwa 20 Stunden. Die Wartezeitpreisanschläge sind je nach Wagengattung (Groß- oder Kleinwagen) verschieden und schwanken durchschnittlich zwischen 1,50—3 Mk. für die Stunde. Aus diesem Grunde wurde auch auf eine leichte Anpassungsfähigkeit des Uhrwerkes Bedacht ge-

nommen. Das Wechselrad, das gleichzeitig als Mitnehmerrad ausgebildet ist und mit dem Teil 1, Abb. 3, in Verbindung steht, ist leicht austauschbar. Für die Bestimmung der Zähnezahle ist wiederum eine Tabelle maßgebend. Vom Unterkastenge-triebe führt eine biegsame Welle zum Apparateantrieb, der bei neueren Wagen durch eine besondere, von der Automobilfabrik eingebaute Vorrichtung (Getriebe-stußen) am Getriebe oder an der Kardanwelle bewirkt wird, während bei älteren Wagen in der Regel der Radantrieb mittels Schnecke und Zahnrad verwendet wird.

Die Anschlußteile, wie Muttern und Verbindungsstücke sind nach DI Norm gearbeitet. Dieses Prinzip wird heute von den überwiegend meisten Fahrpreisanzeiger-, Tachometer- und Automobilkontrollgeräte-Fabriken eingehalten, so daß bereits vorhandene Antriebsteile in der Regel mit verwendet werden können. Der von der Fahrpreisanzeiger-Fabrik mitgelieferte Getriebeanschlußteil (Mehrfachantrieb) ist überdies noch mit einem zweiten Anschluß für einen etwa vorhandenen Geschwindigkeitsanzeiger versehen. Rationalisierungsbestrebungen lassen sich demnach auch auf dem Gebiete des Auto-Kontroll-gerätes-Baues feststellen. (I/231)