

als Fortsetzung fand nun vor kurzem ein zweiter Abend über die Warmwasserversorgung im Hause statt und dabei konnte der Vortragende mitteilen, daß in den vier Wochen in der Stadt 130 Gasöfen zur Aufstellung gelangt waren, in einer Stadt mit etwa 30000 Einwohnern! Ich glaube nicht fehlzugehen in der Annahme, daß ohne den ersten Vortragsabend keine 30 Apparate aufgestellt worden wären. Wenn nun andere Branchen durch solche zeitgemäße Reklame Erfolg hatten, so glaube ich, daß auch die Uhrmacherschaft sich diesen Gedanken zunutze machen kann. Eine diesbezügliche Anregung fand denn auch in den Kreisen hiesiger Uhrmacher vollstes Verständnis, und eine ähnliche Sache ist, wenn möglich, für die bevorstehende Weihnachtszeit, eventuell für ein anderes Jahr oder für Ostern geplant. Die Durchführung denke ich mir in der Weise, daß die Kollegen aus ihren Beständen oder in Verbindung mit Großhandlungen eine derartige Ausstellung aller heute gangbaren Uhren bilden und als Anziehungsmittel einen Lichtbildervortrag einschalten, wie er vielleicht von Fabriken oder Großhandlungen zur Verfügung gestellt werden kann, oder wie er vom Zentralverband gegen eine Leihgebühr von 10 Mk. und Portokosten fertig verliehen wird, über „Die geschichtliche Entwicklung der Uhr“. Daß die große Menge von der Uhr wenig weiß und andererseits dieser Sache großes Interesse entgegenbringt, ist eine viel beobachtete Tatsache. Um von vornherein alle Unstimmigkeiten auszuschalten, dürfte in der Ausstellung weder Einzelreklame gemacht noch verkauft werden, sondern sie dient nur zur Orientierung und als Anreiz. Selbstverständlich könnte damit eine Gemeinschaftsreklame verbunden werden in der Weise, daß Handzettel zur Verteilung gelangen:

„Die ausgestellten Uhren sind zu beziehen durch folgende Fachgeschäfte (folgen die Firmen, die sich an der Reklame beteiligen).“

Ich glaube, daß sich keiner ausschließen kann und wird. Es handelt sich doch lediglich um „Die Uhr“.

Damit wäre auch der einzelne Geschäftsmann von den Unannehmlichkeiten der Orientierung befreit und der Gedanke: „Besichtigung ohne Kaufzwang gerne gestattet“, wäre im vollsten Umfange in die Tat umgesetzt.

Für den Betrieb im Einzelgeschäft möchte ich aber zum Schluß doch vorschlagen, den Gedanken der freien Besichtigung mehr zu pflegen als bisher und dem Schaukunden dieselbe Freundlichkeit zu zeigen wie dem Kunden, der tatsächlich gekauft hat. Die hierfür zu machende Aufwendung an eigener Arbeitszeit oder an Verkaufskraft muß eben zu den allgemeinen Geschäftskosten geschlagen werden. Weiterhin kann ich vom Standpunkt des Verkäufers aus nicht genug warnen vor Zwangskäufen, sie schaden dem Ruf des Geschäftes mehr, als der augenblickliche Nutzen je gutmachen kann. Bedenken wir doch, warum beispielsweise Reisevertreter meist so rasch und manchmal grob an der Tür abgefertigt werden. Weil jedermann weiß: sich einlassen, heißt gefangen werden. Und wenn der Reisende hundertmal versichert, er möchte seine Ware ja nur zeigen, wir alle glauben es ihm nicht mehr. Und das ist zu bedauern, es sollte nicht so sein. Also ist es wohl wert, diesen Geist des Mißtrauens und der Abwehr mit allen Mitteln zu bekämpfen, und zwar vor allem durch die Tat, indem die freie Besichtigung gewährt wird, dann wird auch wieder mehr gekauft. (I/246)

Funktion und Aufbau eines Fahrpreisanzeigers

Von J. Börsig, Ingenieur (Villingen i. B.)

Getreu dem Grundsatz „Zeit ist Geld“ beginnt heute das Publikum einem neuzeitlichen Verkehrsmittel, der Taxameterdroschke, erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Eine vernünftige Tarifpolitik, die zur Zeit von diesem Gewerbe eingeschlagen wird, wird bezwecken, daß dieses Beförderungsmittel sich nach und nach auch die breite Masse des Publikums erobert, nicht zuletzt im Hinblick darauf, daß mit dem raschen auch ein bequemes Vorwärtskommen verbunden ist. Nicht nur in Großstädten, sondern auch an mittleren und kleineren Plätzen bewegt sich das Taxametergewerbe in aufsteigender Linie, was vor allem in vermehrter Einführung sogenannter Kleindroschken, die zu einem sehr billigen Preise fahren, zum Ausdruck kommt.

Zur Zeit sind Bestrebungen im Gange, für das Taxameter-Verkehrsmittel im ganzen Reiche einheitliche Vorschriften zu erlassen, wodurch die gegenwärtig noch überall verschiedenen örtlichen Bestimmungen aufgehoben würden.

Die konzessionierende Behörde richtet ihr Hauptaugenmerk auf die Art und Weise der Fahrpreisberechnung, die bekanntlich durch den Fahrpreisanzeiger erfolgt. Verhältnismäßig oft werden Tarifänderungen vereinbart, die eine kurzfristige Umänderung der Apparate bedingen. In Großstädten übernehmen diese Arbeiten in der Regel besonders eingearbeitete Uhrmacherspezialisten, an mittleren und kleineren Plätzen dagegen wird auch jeden interessierten Uhrmacher eine solche Arbeit dann und wann ankommen, so daß eine Schilderung der Handhabung und des konstruktiven Aufbaus einer Taxameteruhr sicherlich Beachtung finden wird.

Führen wir uns zunächst vor Augen, welche komplizierten Funktionen der Apparat auszuführen hat, dann wird uns klar, daß es jahrelanger mühevoller Versuchsarbeiten bedurfte, bis er seine heutige kleine handliche Form erreichen konnte. Darüber hinaus war auch dafür Sorge zu tragen, daß der Apparat ohne größere Umstände und Kosten Tarifumstellungen, Anpassung an geänderte Antriebsverhältnisse bei eventuellem Umsetzen auf andere Fahrzeuge usw. unterzogen werden kann. In recht glücklicher Form sind alle diese Fragen bei dem bekanntesten und verbreitetsten Apparat, dem „Argo“, gelöst, der den nachstehenden Ausführungen zugrunde gelegt ist.

Im praktischen Fuhrbetrieb hat der Fahrpreisanzeiger die gleiche Bedeutung wie die Registrierkasse im Ladengeschäft. Er muß einerseits dem Fahrgast den zu entrichtenden Fahrpreis anzeigen, andererseits dem Wagenhalter eine Nachprüfung der eingenommenen Geldbeträge und geleisteten Fahrtstrecken ermöglichen. Zu diesem Zwecke erfolgt auf der Vorderseite (Schauseite) in deutlichen großen Ziffern Anzeige der Kostenbeträge, getrennt nach Fahrpreis und Zuschlag für Gepäck, Hunde usw., sowie der gefahrenen Taxe. Bekanntlich berechnet der Apparat den Fahrpreis im Einklang mit der Beanspruchung des Wagens und des dazugehörigen Führers, nach Taxen gestaffelt. Normalerweise sind drei verschiedene Taxen in Verwendung, die durch entsprechende Fahnenstellung eingerückt werden. (Abb. 1 zeigt die niedrigste Taxe I.)

Zur besseren Demonstration des Taxenprinzips sei nachstehend ein Tarifmuster angegeben (Kleinlarif Stuttgart):