Taxe I: 500 Anfangsmeter . . . . . 0,80 Mk.,
weitere 250 m Einheitsstrecke 0,10 Mk.;

Taxe II: 400 Anfangsmeter . . . . . 0,80 Mk.,
weitere 200 m Einheitsstrecke 0,10 Mk.;

Taxe III: 300 Anfangsmeter . . . . . 0,80 Mk.,
weitere 150 m Einheitsstrecke 0,10 Mk.

Wartezeit: Stunde 2 Mk. Zuschlagseinheit: 0,25 Mk.

Vergleicht man die einzelnen Taxen dieses Tarifes miteinander, so wird ersichtlich, daß die Abstufungen zwischen Einheits- und weiteren Meterstrecken stets im gleichen Verhältnis erfolgen. Damit ist die Hauptbedingung betont, von der man bei Festlegung irgendeines Tarifes auszugehen hat. Es ist gleichgültig, wie groß und abgestuft die einzelnen Anfangsstrecken gewählt werden, man hat lediglich darauf zu achten, daß dann auch die Einheitsstrecken im gleichen Verhältnis abgestuft werden, wobei wiederum die Wahl der Taxe I Einheitsstrecke, beliebig erfolgen kann.

Abb. 1 (Vorderseite)

Größe 16,5×16,5 cm Gewicht etwa 4,3 kg

Das Tarifbeispiel zeigt fernerhin, daß der Fahrpreis für den ersten Fahrtkilometer stets höher ist als der für die weiter folgenden. Diese Sachlage beruht auf der logischen Voraussetzung, daß die auszuführenden Fahrten für den Wagenhalter erst nach Zurücklegung einer größeren Strecke zum eigentlichen Kilometerpreis rentabel werden. Die Uhr zeigt sofort nach Indienststellung der Fahne bei Fahrtantritt laut Beispiel 0,80 Mk. an. Dieser Betrag erhöht sich bei Taxe I nach 500 m um die Einheit von 0,10 Mk. usw. Demnach wird der für eine bestimmte Strecke angesetzte Betrag stets im voraus angezeigt, d. h. zugeschlagen.

Die Anzeige „Fahrpreis" irgendeines Endbetrages braucht aber, wie wir gleich sehen, nicht nur aus der Fahrtstreckenregistrierung sich zu summieren. Eine sinnreiche Verbindung zwischen Uhrwerk und Wegestreckenregistrierwerk, die ausführlicher nachfolgend noch gewürdigt wird, bewirkt eine automatische Ergänzung der Fahrt- und Wartezeitanzeige. Befindet sich der Wagen im Dienst, die Fahne also auf Stellung Taxe I, II oder III, so tritt auch das Uhrwerk des Apparates in Tätigkeit, bei normaler Fahrt des Wagens allerdings ohne Einfluß auf die Anzeige. Sobald aber auch nur der kleinste Halt eintritt oder das Fahrttempo derart minimal wird, daß der dabei herauskommende Fahrpreis den Wartezeitpreisanschlag unterschreitet, so tritt die Uhrwerk-(Wartezeit-)Anzeige voll in Funktion. Infolgedessen würde der nach unserem Beispiel eingestellte Apparat alle 3 Minuten die Einheit von 0,10 Mk. zuschalten.

Die kombinierte Fahrpreis- und Wartezeitanzeige beruht auf zwangläufiger Registrierung, d. h. einmal überträgt sich die Wagenbewegung durch den von Fall zu Fall angepaßten Antrieb ohne sonstiges Zutun in den Apparat, das andere Mal tritt die ebenfalls unbeeinflußbare Uhrwerksanzeige in Tätigkeit. Anders verhält sich die Sachlage in der Anzeige „Zuschlag". Diese muß von der Hand bewerkstelligt werden. Bei einer Drehung des Knopfes *d* (Abb. 2) wird eine Einheit (laut Beispiel 0,25 Mk.) zugeschaltet. Der Fahrgast ist berechtigt, jederzeit Einblick in den behördlich abgestempelten Tarif zu nehmen, der in jedem Wagen ausliegen muß, um sich von der Berechtigung des angezeigten Betrages zu überzeugen. Willkürliche Zuschlagschaltungen ziehen Konzessionsentzug nach sich.

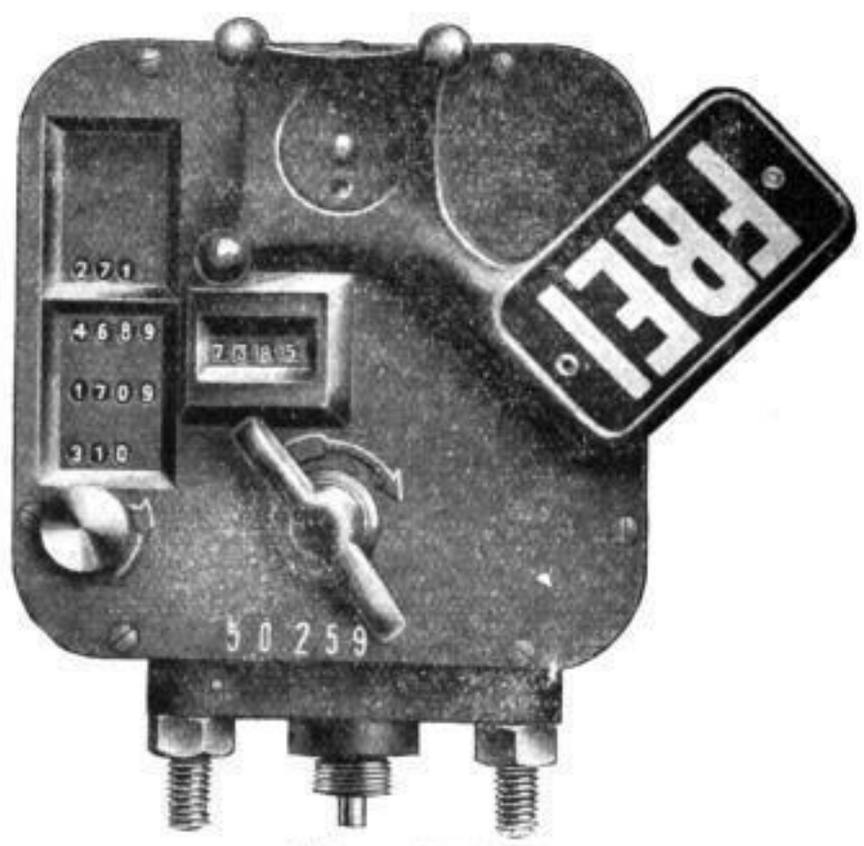


Abb. 2 (Rückseite)

Bei Beendigung einer Fahrt hat der Wagenführer die Fahne in die sogenannte Kassastellung zu bringen. In dieser Stellung wird das Uhrwerk blockiert, und erfolgt deshalb für die Zeitdauer des Zahlgeschäftes keine weitere Zuschaltung von Wartezeit. Ebenso wird in der Kassastellung die Fahne verblockt, und zwar so, daß sie nur noch nach „Außer Dienst" (hier erfolgt Nullstellung aller Beträge), nicht mehr aber nach einer beliebigen Taxenstellung (III, II oder I) zurückgebracht werden kann. Betrugsversuche sind hierdurch schon von vornherein unterbunden. Der Wagenführer kann einerseits unwissenden neuen Fahrgästen den Betrag der vorhergehenden Fahrt nicht mit anschlagen, andererseits kann auch der Wagenhalter nicht um die Grundtaxe, die bei jeder Neuindienststellung der Fahne zwangläufig anspringt, betrogen werden.

Bereits eingangs wurde auf die Doppelbedeutung der Fahrpreisuhr für den Fahrgast und den Wagenhalter hingewiesen. Hat der Fahrgast den Vorteil der übersichtlichen reellen Preisanzeige, so kann andererseits der Wagenhalter die erzielte Einnahme und die dafür aufgewendete Wagenleistung genau verfolgen. Dies mit Hilfe der rückseitigen Kontrollen (Abb. 2).

Der eingenommene Betrag errechnet sich aus den Kontrollen A, B und E. Jeweils beim Zuschalten einer

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id318594536-19270100/946