

Abb. 3

Fahrpreiseinheit (0,10 Mk.) auf der Schauseite wird auch in der Kontrolle A eine Zahl zugeschaltet. In B erfolgt Zuschaltung einer Zahl bei Außerdienststellen der Fahne, zum Zeichen, daß bei Beendigung der Fahrt eine Grundtaxe vereinnahmt wurde. In Kontrolle E wird jede geschaltete Zuschlagseinheit ebenfalls durch Weiterspringen einer Zahl registriert. Mithin gibt die Differenz zwischen jeweiliger End- und Anfangsstellung der vorgenannten drei Kontrollen genau den eingenommenen Geldbetrag an.

Wir kommen nun zum eigentlichen konstruktiven Aufbau des Apparates, und soll in diesem Zusammenhange zunächst die Fahrpreisschaltung beschrieben werden. Das Mitnehmerrad 1 (Abb. 3), welches über einen zwangläufigen unterseßten Antrieb die Wagenbewegung übernimmt, überträgt dieselbe über das Vor- und Rücklaufgesperre 2 auf die untere Taxklobenwelle 3 und von dort auf die Schneckenwelle 4. Das Gesperre 2 hat die Aufgabe, die durch Vor- oder Rückwärtsfahrt bedingte Links- oder Rechtsdrehung des Rades 1 in eine stetige Linksdrehung umzuwandeln. Es tritt infolgedessen dieser Drehsinn an der Welle 3 auf, so daß die von 3 angetriebene Schneckenwelle 4 wiederum Rechtsdrehung empfängt. Diese Drehbewegung wird durch die Schnecke auf das Wegeantriebsrad 5, das auf seiner Achse drehbar sitzt, übertragen. Vier auf dem Rade 5 angebrachte Schallklinken wirken auf das darüber angeordnete, mit feinsten Zahnung versehene Schaltrad 6 ein, welches mit der gemeinsamen Achse fest verbunden ist. Die im Hinblick auf größere Anzeigegenauigkeit dergestalt mittelbar bewirkte Drehbewegung der Achse pflanzt sich auf das Hubrad 7 fort. Letzteres ist jedoch ebenfalls nicht fest mit der Achse verbunden, sondern sitzt auf einer Flanschnabe und läßt sich auf dieser um einen einstellbaren Winkel verdrehen. Zu diesem Zwecke besitzt das Rad 7

einen halbkreisförmigen Führungsschließ, über den ein einstellbarer Schieber 9 angeordnet ist. In den Führungsschließ ragt der in die Nabe eingelassene Mitnehmerstift 8 hinein, der das Rad erst bei Ansehen an den Schieber 9 mitnimmt. Eine Rückzugfeder führt bei Außerdienststellung (Nullstellung) des Apparates das Rad 7 wieder in seine Anfangsstellung zurück, wie sie in Abb. 4 ersichtlich ist. Die Anordnung des Hubrades in der eben beschriebenen Form ist deshalb getroffen, um die Tarif-Anfangsmeterstrecke nach Belieben einstellen zu können. Das Rad läuft bis nach Zurücklegung der eingestellten Anfangsstrecke leer, um dann erst in normaler Folge den Schallhebel 11 und damit den Anzeigemechanismus zu befähigen. Durch Drehen des Mitnehmerrades 1, bei dem eine volle Umdrehung 75 m Fahrtweg entspricht, kann der Abfall des Schallhebels nach der vorgesehenen Anfangsstreckenlänge kontrolliert werden. Soweit die auf Grund des Antriebs von dem sich fortbewegenden Wagen hervorgerufene Schaltung des Fahrpreises.

Auf dem gleichen Prinzip beruht die Wartezeit-schaltung, nur mit dem Unterschied, daß nicht das Wegeantriebsrad 5, sondern das Zeitantriebsrad 10 auf das Hubrad 7 einwirkt. Rad 10 wird vom Uhrwerk angetrieben und vermittelt diesen Antrieb über die gemeinsame Drehachse dem Hubrad in derselben Weise wie das Wegeantriebsrad 5 (Schallrad mit Schallklinken sitzen unter Rad 10, auf dem Bilde nicht sichtbar). Der für die Anfangsstrecke im Hubrad 7 vorhandene Leerlauf wirkt sich selbstverständlich auch in der Anfangswartezeit anzeige aus. In gleichem Maße wie die Anfangsstrecke für die Grundtaxe das Ein- oder Mehrfache der darauffolgenden Schaltstrecke ausmacht, beträgt auch die Anfangswartezeit das Ein- oder Mehrfache der nachfolgenden kontinuierlichen Wartezeitschaltung. Laut obigem Tarifbeispiel kosten demnach die ersten 6 Minuten 0,80 Mk., weitere 2 Minuten 0,10 Mk. Die Situation der Anfangswartezeit-Berechnung ergibt sich allerdings nur bei Halten nach Neudienststellen der Fahne. Bei Halten nach zurückgelegter Grundtaxenstrecke erfolgt von vornherein alle 3 Minuten eine Schaltung.

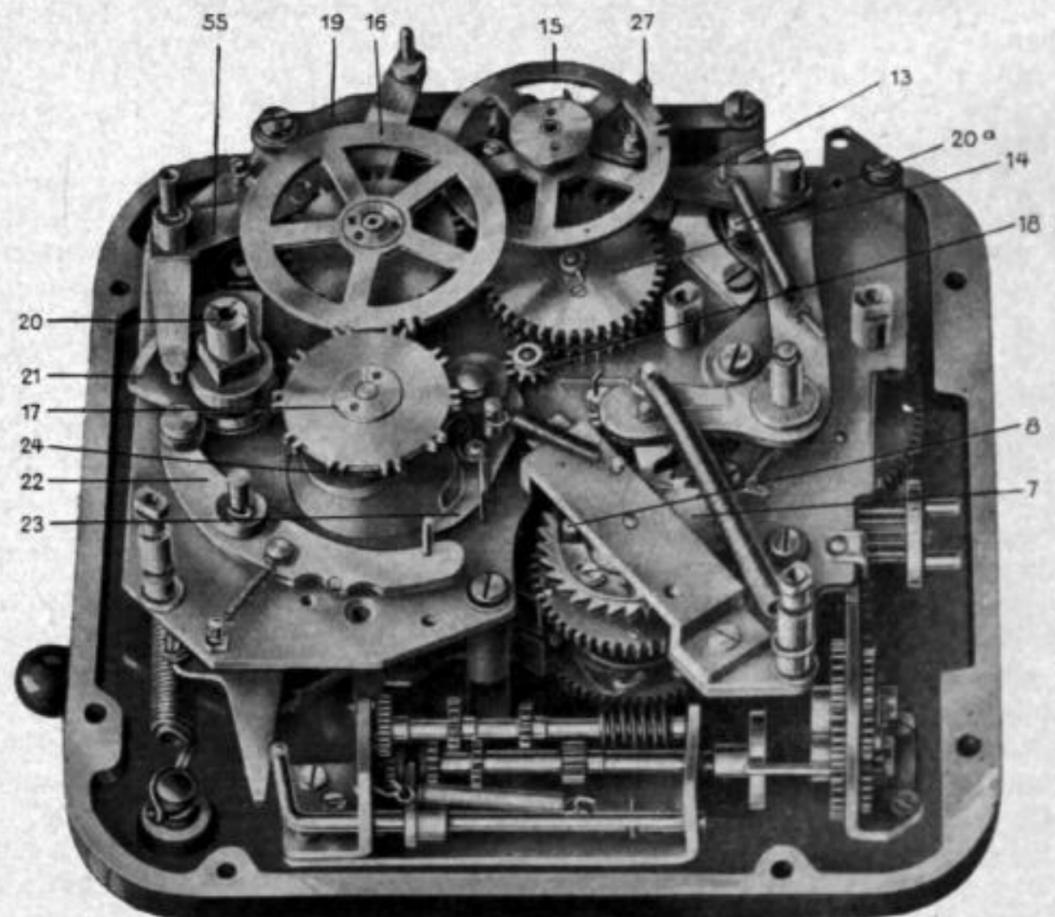


Abb. 4