

In das Hubrad 7 greift der drehbar gelagerte Hubnocken 12 des Schalthebels 11 ein, der bei jeweiligem Zahnabfall mit seinen Folgegliedern eine Fahrpreisschaltung auslöst. Abb. 4, bei dem die Zuschlagspartie Z und die Zahlenscheiben entfernt sind, gestattet genaueren Einblick in die betreffende Anordnung. Schaltkegel 13 greift in das übereinander angeordnete Schalträderpaar 14 ein. Das obere Rad 14 steht in Eingriff mit dem Achstrieb des Zehnpfennigrades 15. Dieses wiederum schaltet nach einer vollen Umdrehung das Einermarkrad 16 um eine Zehnteldrehung weiter. Letzteres befördert im gleichen Sinne das Zehnermarkrad 17. Durch das untere Rad 14 wird das Trieb 18 bei jeder Hebelschaltung um einen Zahn weiterbefördert und schaltet mittels eines am anderen Ende seiner Drehachse sitzenden Kontrollschaltendes die Kontrolle A (Fahrpreis) jeweils um eine Zahl weiter. Im Gegensatz zum unteren Rad 14, das sich fortlaufend weiterdreht, wird das obere Rad 14 bei jeder Außerdienststellung der Fahne so weit zurückgebracht, bis die Anfangsstellung (Grundtaxe) des Zehnpfennigrades 15 erreicht ist.

Diese Zurückstellung, die durch eine im Radkern gelagerte Rückschleppfeder verursacht wird, kann selbstverständlich nur nach Abheben des Schalthebels sowie der Rückhaltklinke (auf der Abbildung durch die Münzräder verdeckt) erfolgen. Hierzu dient die Gelenkstange 19, die von einem auf der Fahnenwelle 20 sitzenden Exzenter beeinflusst, die obengenannten Klinke, sowie den Schaltradhubnocken außer Zahneingriff bringt. Angriffsaggregat auf den Schalthebel bildet hierbei Stift 20a.

Die Nulllage der Münzräder 16 und 17 wird ebenfalls von Fahnenwellenexzenter ausgehend, über besondere Hebel bewerkstelligt. Rad 16 wird auf diese Art nach unten gedrückt. Alle drei Münzräder kommen somit außer Zahneingriff. Der Rücktransport des Rades 15 ist bereits gestreift. Bei den Rädern 16 und 17 wirkt der vom Exzenter 21 beeinflusste Hebel 22 auf den zweiteiligen Nullstellhebel 23 so ein, daß dieser die in den Räderachsen 16 und 17 befindlichen Stellherze in die Tiefenlage drückt. Diese Stellung entspricht der Münzradernulllage. (Zehnermarkstellherz 24 ist auf Abb. 4 ersichtlich.) Die Schauöffnung des Apparates wird bei Außerdienststellen durch einen grünen Schieber verdeckt. Hebel 55, Abb. 4 bewirkt die Verstellung dieses Schiebers und wird ebenfalls von einem Fahnenwellenexzenter beeinflusst.

Die Art und Weise der Betätigung der Zuschlagsanzeige wurde an anderer Stelle bereits erwähnt. Die Drehachse des Knopfes d trägt auf der Platineninnenseite ein Schaltrad mit aufgesetztem Nocken. Dieser Nocken löst bei einer vollen Knopfdrehung ein Klinke aus, an deren jenseitigem Drehachsenende der Schalthebel 25 sitzt. Hebel 25 transportiert nach jeder Auslösung das Schaltrad mit aufgesetztem Münzraduntersatz 26 einen Zahn weiter. Damit springt auch die Münzscheibe um eine Schalteinheit weiter. Während beim Fahrpreis normal eine Schaltung bis 99,90 Mk. und auf Wunsch durch Angliederung eines weiteren Münzrades bis 999,90 Mk. möglich ist, erfordert die Praxis beim Zuschlag eine Anzeige in dieser Höhe bei weitem nicht. Die Höchstanzweigengrenze liegt daher bei 11 Schaltungen (laut Beispiel $11 \times 0,25 \text{ Mk.} = 2,75 \text{ Mk.}$).

Die Nullstellung des Zuschlags bei Fahnenaußerdienststellung besorgt ebenfalls die Gelenkstange 19. Der in diese eingelassene Fangstift 27, Abb. 4, drückt sowohl das Rückhaltklinkenende 28 als auch den Auslöshebel 29 nach unten und bringt dadurch Schalthebel und Klinke außer Eingriff. In dieser Stellung wird Untersatzrad 26 von der Spirale 30 in die Nulllage zurückgezogen.

Die Taxeneinstellung des Apparates wird durch Abb. 5 illustriert. Auf der Fahnenhebelachse 20, welche als Vierkantwelle ausgebildet ist, sitzt die mit drei Rasten versehene Nockenscheibe 31. An dieser Nockenscheibe gleitet der zweiteilige gefederte Hebel 32. Der Federhaltebolzen 33 dient gleichzeitig als Begrenzungspfeiler für den Anschlag des Hebels 32. Die Stellung der Rasten ändert sich mit der Fahnenstellung. Bei Stellung Taxe I (diese ist auf Abb. 5 ersichtlich) liegt der Hebel 32 auf Raste 31a, bei Taxe II auf Raste 31b, bei Taxe III, Kassa- und Außerdienststellung, auf Raste 31c. Der Hebel 32 betätigt die Schubstange 34, auf welcher der gegabelte Kupplungshebel 35 befestigt ist, der mit seinem Gabelende in eine Nute der gemeinsamen Nabe für die Wechselräder 36a, b und c eingreift. Die Nabe dieser Wechselräder ist auf der Welle 3 verschiebbar und kommt somit zwangsläufig mit der jeweiligen Fahnenstellung auch das betreffende Räderpaar in Eingriff. Der Eingriff Taxe I entspricht der kleinsten, jener der Taxe III der größten Übersetzung, da logisch bei I eine größere Strecke bis zur Schaltung einer Einheit zurückzulegen ist als bei Taxe III. Der Eingriff Taxe III bleibt sowohl in der Fahnen-, Kassa- als auch Außerdienststellung bestehen, in letzterer Stellung allerdings ohne jede Anzeigewirkung, da sowohl das Fahrpreisschaltungsaggregat, als auch die Besetzt-Kilometer-Registrierung in der Kontrolle, „außer Dienst“ gebracht wird. Bei Fahrten in der Kassastellung dagegen, die allerdings polizeilich verboten sind, würde der Fahrpreis von Taxe III und damit der höchste Betrag angezeigt. Die Räder beider Wellen sind ferner so angeordnet, daß der Eingriff des nächstfolgenden Räderpaares im gleichen Moment zustande kommt, wenn der vorhergehende ausgeseßt wird. Die Wegstreckenrädchen sind leicht auswechselbar. Die für die einzelnen Wegstreckenlängen jeweils in Betracht kommenden Zähnezahlen der Räderpaare sind tabellarisch festgelegt.

Die untere Taxklobenwelle 3 vermittelt gleichzeitig die Kontrolle der Wegstreckenlängen. Das Trieb 37 ist mit dem Kronrad 38 der Transportwelle 39, Abb. 5, in Eingriff. Das Transportrad 40 wiederum mit einem Triebrad der Gesamtstreckenkontrolle (im und außer Dienst gefahrene Kilometer). Innerhalb des Kontrollgestelles ist auf der Achse dieses Triebrades ein weiteres Zahnrad angeordnet, welches in den Besetztstellungen der Fahne (Taxe I, II, III und Kassastellung) mit dem Übertragungsrade 41 der Besetzt-Kilometer-Kontrolle in Eingriff kommt. Die Drehwelle des Rades 41 trägt den Konus 42. Sobald die Fahne in Außerdienststellung gelangt, wird von der eingangs erwähnten Gelenkstange 19, Abb. 4, der Verschiebhebel 43, Abb. 5, auf den Konus niedergedrückt, wodurch dieser samt Welle und Rad 40 seitlich ausrückt. Das Rad 40 bleibt auf diese Art außer Eingriff, bis die Wiederindienststellung der Fahne dem Hebel 43 Gelegenheit gibt, nach oben zurückzufedern. Eine rechts außerhalb des Gestelles sitzende Blattfeder drückt in diesem Falle Welle und Transportrad in die Normaleingriffslage zurück.

Der Zweck vorbeschriebener Anordnung ist, wie gesagt, der, die Kontrolle „Besetztkilometer“ auch tatsächlich nur bei Indienststellung der Fahne registrieren zu lassen, während die Kontrolle „Gesamtkilometer“ dauernd läuft, ob nun der Wagen im oder außer Dienst fährt.

Von der Gelenkstange 19 wird außerdem die Grundtaxenkontrolle betätigt. Der in der Normallage hochstehende Hebel 44 wird bei Außerdienststellen des Apparates durch den Hebel 19 in der Längsrichtung verschoben und beeinflusst seinerseits den Schaltarm 45 dergestalt, daß in dieser Kontrolle eine Zahl weitergeschaltet wird.