

Der Taxameter

Zweck und Bedeutung des modernen Fahrpreisanzeigers

Von Zivilingenieur Joachim Fischer

(Luft und Kraffahrt)

Die Autodroschke gewinnt immermehr an Bedeutung, nachdem es in den letzten Jahren durch Schaffung geeigneter Wagentypen und die Rationalisierung des Droschkenbetriebes gelungen ist, teilweise recht günstige Typen zu erzielen, so dass heute in einigen der europäischen Grossstädte die Autodroschke bereits einen Teil der Fahrgäste gewonnen hat, die bisher ausschliesslich die Massenverkehrsmittel benutzten. Ein Droschkenbetrieb kann nur dann wirtschaftlich arbeiten und die Differenzen zwischen Fahrgast und Wagenführer einerseits, Fahrer und Wagenbesitzer andererseits ausschalten, wenn unbedingt zuverlässig arbeitende Fahrpreisanzeiger verwendet werden, die eine ganz genaue Kontrolle des Wagenbetriebes ermöglichen. Wie wir noch sehen werden, sind in letzter Zeit auf dem Gebiet des Taxameters bedeutende Fortschritte gemacht, die die Organisation erleichtern und eine Kontrolle über die Tragbarkeit der einzelnen Tarife ermöglicht haben. Es soll nun im nachfolgenden versucht werden, ganz kurz auf die Konstruktion und die Haupteigenschaften der modernen Fahrpreisanzeiger hinzuweisen. Interessant sind hierzu zunächst einige Ausführungen, die von einer unserer bekanntesten Taxameterfabriken in der Zeitschrift „Uhrmacherkunst“ gemacht wurden. Hier findet sich eine ganz eingehende Besprechung der Konstruktionsdetails, auf die natürlich eingegangen nicht werden kann. Wir entnehmen darum der Abhandlung nur einige besonders wichtige und für jeden interessante Stellen.

Der Fahrpreisanzeiger hat im Droschkenbetrieb die gleiche Bedeutung, wie die Registrierkasse im Ladengeschäft. Er muss dem Fahrgast den zu entrichtenden Fahrpreis anzeigen und dem Wagenbesitzer eine möglichst genaue Nachprüfung der einggenommen Geldbeträge und geleisteten Fahrstrecken ermöglichen. Hierzu erfolgt auf der Vorderseite (Schauseite) in deutlichen grossen Ziffern Anzeige der Kostenbeträge, getrennt nach Fahrpreis und Zuschlag — ausserdem unter Angabe der gefahrenen Taxe. Die Taxe hat den Zweck, bei dem Fahrpreis die Beanspruchung des Wagens und des Führers zu berücksichtigen, was in der Regel nach drei verschiedenen Taxen geschieht. So finden wir z. B. in Stuttgart folgendes Taritmuster:

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, Zuschlageinheit	0,25 Mk

Vergleicht man die einzelnen Taxen des Tarifs miteinander, so erkennt man deutlich, dass die Abstufungen zwischen den Einheits- und den weiteren Meterstrecken stets im gleichen Verhältnis erfolgen. Damit ist die Hauptbedingung für die Festlegung irgendeines Tarifes gegeben. Es ist gleichgültig, wie gross und abgestuft die einzelnen Anfangsstrecken gewählt werden, man hat lediglich darauf zu achten, dass man auch die Einheitsstrecken im gleichen Verhältnis abgestuft werden, wobei wiederum die Wahl der Taxe I Einheitsstrecke beliebig erfolgen kann. Das Tarifbeispiel zeigt ferner, dass der Fahrpreis für den ersten Fahrkilometer stets höher ist als der für die weiter folgenden, weil die auszuführenden Fahrten für den Wagenhalter erst nach Zurücklegung einer grösseren Strecke mit dem eigentlichen Kilometerpreis rentabel werden. Sofort nach Einstellung der Fahne bei Fahrtbeginn wird bei Taxe I der Betrag 0,80 angezeigt. Dieser Betrag erhöht sich nach 500 m um die Einheit 0,10 woraus man ersieht, dass der für eine bestimmte Strecke angesetzte Betrag im Voraus angezeigt wird.

Die Konstruktion wird nun dadurch erschwert, dass die Anzeige „Fahrpreis“ nicht nur aus der Fahrstreckenregistrierung entsteht. Eine sinnreiche Verbindung zwischen Uhrwerk und Wegestreckenregistrierwerk bewirkt eine automatische Ergänzung der Fahr- und Wartezeitanzeige. Befindet sich der Wagen im Dienst — die Fahne auf Stellung Taxe I, II oder III — so tritt auch das Uhrwerk des Apparates in Tätigkeit. Bei normaler Fahrt des Wagens hat dies kein Einfluss auf die Anzeige. Sowie aber nur der kleinste Halt eintritt oder das Fahrtempo so gering ist, dass der dabei herauskommende Fahrpreis den Wartepreisanschlag unterschreitet, so tritt automatisch die Uhrwerkwartheitanzeige in Funktion. In dem Beispiel würde dann der Apparat alle drei Minuten die Einheit 0,10 zuschlagen. — Nachdem wir zunächst kurz die Funktion und Bedeutung der Schauseite gezeigt haben, müssen wir nun zum weiteren Verständnis ein wenig auf die Konstruktion eingehen und damit vor allem auch die für den Wageneigner wichtige Rückseite oder Fahnnenseite betrachten.

Die Konstruktion: Dass der moderne Taxameter bereits sehr klein, elegant und leicht ist, ist ein äusseres Zeichen für seine Vollkommenheit. Ehe