Iktatószám

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás
Tárgy 385.87
Hely
Idő "1913"
Személy
Helyszám

Szerző
Cím Budapester Autotaxi.
Forrás: Pester Lloyd
Bp. | 1913 11/9 | (Köt. v. füz.) | Oldalsz.
(Idő)

Pesti Könyvtár

Budapester Autotaxi.

Budapest, 8. Februar.

Die Genehmigung des Autotaxistatuts ist endlich erfolgt. Jetzt fehlt noch eine kleine, aber für das Publikum nicht belanglose Formsache — die Autotaxi selber. Denn daß die regierungsbehördliche Genehmigung eines Statuts und dessen Einführung ins praktische Leben bei unserer Stadtverwaltung durchaus nicht synonyme Begriffe sind, weiß man längst, und die es noch nicht wissen, werden in der Taxameterfrage reichlich Gelegenheit und vor allem Zeit finden, auf diesem Gebiete Erfahrungen zu sammeln. Eine Reihe wichtiger Vorfragen ist noch zu lösen; eine stattliche Serie zeitraubender Vorarbeiten und Vorbereitungen ist noch zu erledigen. Vor allem: der Kampf um die Lizenzen, die sattsam bekannte „materielle Seite" der Sache, die Frage aller Fragen. Die Entscheidung des Handelsministers hat den Konkurrenzkampf auf die heimischen Fabrikate eingeengt, was aber nicht ausschließt, daß unter heimischer Flagge manche Typen segeln werden, die alles mehr als autochthon sind. So wichtig dieser Teil der Frage auch ist, so findet er beim Publikum wenig Verständnis und gar kein Interesse. Das Publikum will endlich von der heillosen Mietwagenmisere, von den europäisch berüchtigten Mietwagenskandalen erlöst sein und in den Besitz des Verkehrsmittels gelangen, das längst zum eisernen Bestande aller Großstädte des Westens zählt: des Autotaxi. Alles andere: der Streit um die Typen, der Kampf der Konzessionäre, die Balgerei um die größere Nummernzahl läßt es kalt.

Das Publikum wird aber seine vollberechtigte Ungeduld noch eine Weile bezähmen müssen. Wir befürchten, noch eine geraume Weile. Wir nehmen an, daß der Magistrat diesmal ausnahmsweise seine Zusagen in dieser Frage einlösen und binnen Wochenfrist die Entscheidung über die Autotypen, ferner über die Konzessionäre und die Zahl der jedem der glücklichen Konzessionäre zu gewährenden Autonummern fällen werde. Es wird beabsichtigt, etwa vierhundert Autotaxi zu bewilligen, unter der Bedingung, daß bis 1. Juni der vierte Teil, die volle Anzahl jedoch unter allen Umständen bis Ende dieses Jahres in Betrieb zu setzen ist. Nehmen wir an, daß innerhalb der rot-weiß-grünen Grenzpfähle augenblicklich achtzig Stück Autos echt ungarischer Provenienz, Maschinengreise und -Krüppel eingerechnet, zu finden sind, so bleibt es noch immer schleierhaft, wie es möglich sein werde, bei dem derzeitigen Stand der ungarischen Automobilindustrie mehr als dreihundert Autotaxi zu erzeugen. Nehmen wir an, es sei möglich oder drücken wir ein Auge zu, wenn bei der Kürze des Termins manche der im Inlande zur Welt gebrachten Autos im Auslande erzeugt wurden. Wenn der Betrieb auch nur mit hundert Autotaxi begonnen werden soll, so ist vor allem die Frage zu lösen: wo sind hundert verläßliche, mit den lokalen und topographischen Verhältnissen der Hauptstadt wohlvertraute Chauffeure zu finden? Die authentische Antwort lautet: nirgends. Einen einzigen Chauffeur dieses Kalibers aufzutreiben, ist schwer; ihrer hundert, unmöglich. Hier heißt es also: zunächst Chauffeurschulen errichten und im Wege sorgfältiger Selektion Menschenmaterial zu küren, dem das Leben und die Gesundheit der Passagiere, und, wenn wir unbescheiden sein dürfen, auch der Passanten auf der Straße mit Beruhigung anvertraut werden kann. Weitere unerläßliche Vorbedingungen eines glatten und unbehinderten Autotaxibetriebes in großem Stil ist das Vorhandensein einer großen Zentralgarage, umfassender Werkstätten und Magazine. In Budapest sind diese Kleinigkeiten nicht vorhanden; sie müssen erst geschaffen werden. Den guten Glauben des Magistrats in Ehren, aber eines so großen Maßes von Optimismus, als es in dem Versprechen der Aufnahme des Autotaxibetriebes „bis spätestens 1. Juni" liegt, halten wir selbst unseren Magistrat nicht für fähig. Die Bevölkerung der Hauptstadt mag, will sie nicht, wie schon so oft, auch in der Autotaxifrage von unangenehmen Enttäuschungen überrascht werden, den Termin des Erscheinens der Autotaxi auf dem Budapester Pflaster ohne weiteres noch erheblich hinausschieben, es mag ruhig Sommerfrischen und Kurplätze aufsuchen und darf froh sein, wenn es, im Herbst heimgekehrt, das erste Autotaxi wird begrüßen dürfen.

So ist denn, vorausgesetzt selbst, daß Autotaxi, Garagen, Werkstätten mit Sturmeseile gebaut und erbaut, Chauffeurschulen errichtet und deren Zöglinge rasch ausgebildet werden, noch reichlich Zeit vorhanden, über den wichtigsten, aber wie die Dinge nun einmal stehen, peinlichsten Punkt des Autotaxibetriebes zu meditieren: über den Autotaxitarif, der, wie selbst die amtlichen Vorlagen mit rührender Aufrichtigkeit zugeben, fast der teuerste Europas ist. Bei der Kritik des Tarifes beschränken wir uns auf die Benzinautotaxi, da wir der offiziellen Auffassung, daß elektrische Autotaxi Luxusfahrzeuge sind, deren Benützung durch eine besonders hohe Fahrtaxe geahndet werden muß, nicht entgegentreten wollen, obzwar dieser Standpunkt in der Epoche des stürmischen Siegeslaufes der Elektrizität gewiß anfechtbar ist. Ganz entschieden aber muß die Fahrtaxe von 30 Hellern für den ersten Kilometer überspringende je fünfhundert Meter als übertrieben hoch, und die Benützung der Autotaxi erschwerend, bezeichnet werden. Die Besorgnis ist nicht von der Hand zu weisen, daß der hohe Tarif der Popularisierung, der allgemeinen Benützung der Autotaxi hindernd im Wege stehen werde, zumal in überaus zahlreichen Fällen der um 25 Prozent höhere Tarif Nr. 2 zur Anwendung gelangt. Das Beispiel von Berlin und Paris zeigt, daß nur der wohlfeile Tarif den ungeheuren Aufschwung des Autotaxibetriebes bewirkt hat und daß nur der Betrieb im großen, im größten Stil, in dem er den Kostenkoeffizienten herabdrückt, einen lohnenden Betrieb gewährleistet. Eine Handvoll nobler Passagiere wird den Unternehmungen nicht auf die Strümpfe helfen. Nur wenn die Autotaxi in fortwährender Bewegung sind, gibt es fette Dividenden.

Vorläufig ist an dem Tarif nicht zu rütteln. Der Minister hat ihn genehmigt, doch mit einem Vorbehalt, der wenigstens die Aussicht auf eine Ermäßigung der hohen Fahrtaxen nicht gänzlich ausschließt. Wenn die Hauptstadt die Ueberzeugung gewinnt — verfügt der Minister —, daß der Autotaxibetrieb auch bei wohlfeileren Gebühren ausgeübt werden kann, so ist der Tarif unverweilt herabzusetzen. In der Praxis wird diese Bedingung wohl umgestülpt werden. Die Hauptstadt wird die Ueberzeugung gewinnen, daß der Autotaxibetrieb bei den teueren Gebühren nicht geübt werden kann: wegen mangelnder Massenbenützung kann der Betrieb nicht lohnend sein. Vielleicht wird dann die Logik in ihre Rechte treten und die Stadtbehörde wird es mit einer Tarifermäßigung versuchen. Aber das Blümchen „unverweilt" blüht nimmer auf den Gefilden der hauptstädtischen Verwaltung. Das Publikum wird sich auf das Warten einrichten müssen.

Und doch! Wenn der Magistrat sich aufrafft und mit einer Anwandlung van Energie, deren er fähig ist, wann und wo man es am wenigsten vermutet, sich dazu entschließt, die Versäumnisse von Jahren mit gewaltiger Kraftanstrengung gutzumachen: vielleicht gelingt es ihm, die brennende Sehnsucht des Budapester Publikums nach dem Erscheinen der Autotaxi rascher zu befriedigen, die Mängel des Tarifs rascher zu beseitigen als man nach all dem Vorhergegangenen anzunehmen berechtigt war. Das Publikum würde ihm dafür gewiß sehr dankbar sein.