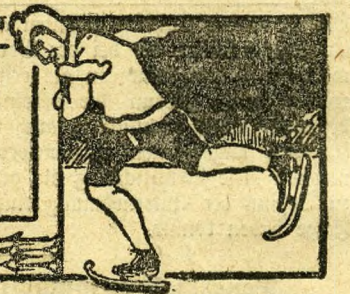


# Sportblatt des „Pester Lloyd“



Das Sportblatt erscheint jeden Sonntag.

## Automobilismus.

### Die Angelegenheit der Budapester Automobil-taxameter.

Budapest, 2. November.

Wir haben in den letzten Jahren wiederholt sowohl in dieser Rubrik, wie auch an anderer Stelle des Blattes Veranlassung gehabt, unsere wohlberechtigte Verwunderung darüber auszudrücken, daß Budapest bis zum heutigen Tage ohne das modernste der Verkehrsmittel, den Automobil-taxameter, geblieben ist. Unsere Hauptstadt, die sich ansonsten in anerkennender Weise alle Neuheiten auf dem Gebiete der Verkehrstechnik rasch zu eigen machte, hat, was die Automobil-taxameterfrage anbelangt, bisher einen unerklärlichen Standpunkt eingenommen. Während Budapest als eine der ersten Hauptstädte des Kontinents eine Untergrundbahn aufzuweisen hatte, während ferner die vortreffliche Anlage unserer elektrischen Straßenbahnen mit ihrem dichten Verkehr und weit verzweigten Netze allseits die größte Anerkennung findet und, was besonders hervorgehoben werden muß, Budapest mit der Automobilisierung der Post allen Hauptstädten Europas vorausging, fehlt uns noch immer der Automobil-taxameter. In allen anderen Großstädten könnte man sich heute den Verkehr ohne dieses populäre automobile Lohnfuhrwerk nicht mehr vorstellen, ja der Automobil-taxameter ist derzeit auch in den größeren Provinzstädten der meisten Länder zu einem unentbehrlichen Bedürfnis geworden. Alle Versuche, die bisher von interessierter Seite unternommen wurden und dahin abzielten, in unserer Hauptstadt den Automobil-taxameter einzuführen, scheiterten an dem Widerstande der Behörden. Es würde zu weit führen, die Gründe der Verschleppung dieser Frage zu erörtern. Doch wäre es wirklich allerhöchste Zeit, daß endlich einmal diese leidige Angelegenheit, die mit Recht als ein Verkehrsskandal bezeichnet wird, durch Vornahme der Lizenzerteilung ihre Erledigung findet.

Vor kurzem hat eine Anzahl unserer bestkreditierten automobilistischen Unternehmungen sich vereinigt, und dem Magistrat nunmehr einen nach jeder Richtung hin akzeptablen Vorschlag unterbreitet, der mit Rücksicht auf die Garantien, die durch die betreffenden Gesellschaften angeboten werden, unserer Hauptstadt einen geeigneten und für den Anfang genügenden Automobil-taxameter-Verkehr sichern würde. Die Eingabe der betreffenden Interessentenfirmen hat folgenden Wortlaut:

An den löblichen Magistrat der Haupt- und Residenzstadt

Budapest.

Die unterzeichneten Automobil-Lohnfuhrunternehmen haben sich zu dem Zweck vereinigt, um die Budapester Autotaxifrage einer sofortigen Lösung, die auch den Interessen des Publikums in jeder Hinsicht entspricht, zuzuführen.

Aus diesem Grunde gestatten wir uns, an den verehrlichen Magistrat das folgende Ansuchen zu richten:

Der verehrliche Magistrat möge den unterfertigten Gesellschaften die Betriebslizenz für vorläufig 75, sage fünfundsiebzig Autotaxiwagen erteilen.

Wir verpflichten uns, innerhalb zwei Wochen, vom Tage der Lizenz gerechnet, 75 Wagen, die schon bisher dem Personenverkehr dienen, in tadellosem Zustande in Betrieb zu setzen. Es wären dies vierzylindrige Automobile mit je vier Plätzen.

Wir unterwerfen uns den für das Gebiet der Hauptstadt festgelegten Statuten und Tarifen, und geben sogar die bindende Erklärung, daß wir, insofern der vom verehrlichen Magistrat festgesetzte höhere Fuhrtarif die ministerielle Genehmigung nicht erhält, den früher bestimmten niedrigeren Lohn-tarif akzeptieren werden.

Wir verpflichten uns, jedes Automobil, das als ungeeignet, aus dem Verkehr gezogen wurde, innerhalb zwei Monaten, vom Tage der bezüglichen Verordnung gerechnet, mit einem neuen, den Statuten in jeder Hinsicht entsprechenden Automobil zu ersetzen, ja sogar solche Wagen nur im Wege der ungarischen Industrie zu beziehen.

Schließlich verpflichten wir uns, zum Zwecke dieser Unternehmung, innerhalb zwei Wochen — vom Tage der bezüglichen Verordnung gerechnet — eine einseitliche Aktiengesellschaft zu gründen, die geeignet sein wird, dem verehrlichen Magistrat gegenüber eine vollwertige materielle, als auch moralische Garantie zu übernehmen, in der Richtung, daß die berechtigten Ansprüche des Budapester Publikums voll und ganz Befriedigung finden werden.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatten die unterzeichneten Gesellschaften samt und sonders für die aus diesem Angebot erwachsenden Verbindlichkeiten.

Endlich sei uns gestattet, die werke Aufmerksamkeit des verehrlichen Magistrats auf den Umstand zu lenken, daß wir den diesbezüglichen Wünschen des Publikums auch bisher schon in zufriedenstellendster Weise Genüge getan haben und dies auch künftighin zu tun in der Lage sind. Wir besitzen eine genaue Kenntnis dieses Geschäftszweiges, verfügen über ein entsprechend geschultes, verlässliches Personal, über geeignete Garagen und Reparaturwerkstätten, so daß jedem Bedarf sofort entsprochen werden kann.

Unser Anerbieten dem geneigten Wohlwollen des verehrlichen Magistrats empfehlend, zeichnen wir

mit voller Hochachtung

Hazai Automobil R.-T.,  
Luxus Automobilforgalmi R.-T.,  
Express Automobilkolesönző Vállalat,  
Hungaria Automobil-Fuvarozási és  
Garageirozási Vállalat,  
Automobil-Közlekedési R.-T.,  
Központi Gépkocsi-Forgalmi R.-T.,  
Budapestvidéki Autobusz R.-T.,  
Budapesti Automobilipari R.-T.

So weit sich dieses Anerbieten vom automobilistischen Standpunkte beurteilen läßt, sind die vereinigten Interessentenfirmen tatsächlich bemüht, den Automobil-taxameterverkehr in Budapest sobald als möglich in geeigneter Weise einzuführen. Die Firmen nehmen sogar Verpflichtungen auf sich, so daß sie im Anfang



# PUCH

Automobile  
Vierfacher Sieger  
der ungarischen  
Non-Stop-Fahrt

== und prämiert auf der Fahrt ==

BUDAPEST—KONSTANTINOPOL.



Niederlage: Budapest

Andrássy-ut 10.

auch vor materiellen Opfern nicht zurückzucken würden. Wird zum Beispiel der niedrige Tarif zur Einhebung gelangen, läßt es sich nicht bestimmen, ob die Unternehmer hierbei ihre Rechnung finden werden.

Die Unternehmer verpflichten sich ferner, jedes Automobil, das sich für den Verkehr ungeeignet zeigt, innerhalb kurzer Zeit durch ein vollkommen entsprechendes Behältnis zu ersetzen, und sind bereit, für die neu in den Dienst zu stellenden Wagen ausschließlich ungarische Fabrikate zu verwenden. Es muß dieser Umstand besonders hervorgehoben werden, denn man darf nicht vergessen, daß es sich bei dem Automobil-taxameterverkehr, der schließlich als Geschäftsunternehmen betrachtet werden muß, einzig und allein um die Rentabilität der Unternehmung handelt. Nun weiß jedermann, der in automobilistischen Verkehrsunternehmen Bescheid weiß, daß es durchaus nicht gleichgültig ist, welche Fabrikate in den Dienst gestellt werden. Die Berechnung der Rentabilität läßt sich nur dann annähernd verlässlich aufstellen, falls man mit Voraussicht sagen kann, daß die in den Betrieb gesetzten Wagen auch die in der Kalkulation aufgenommenen Leistungen zeigen werden. So kann man beispielsweise auf Grund langjähriger Erfahrungen bei verschiedenen alten und bewährten Marken vorhersehen, wie lange dieselben in Betrieb stehen können, bevor sie reparaturbedürftig werden. Es läßt sich auch ziemlich genau kalkulieren, welche Reparaturen nach einer gewissen Zeit zu gewärtigen sind, und auf diese Art kann die bei derartigen Unternehmungen so wichtige Post der jährlichen Abschreibungen an dem Wagenpark ziemlich genau festgesetzt werden. Die Wahl der Marke, die bei automobilistischen Nutzwagenunternehmungen in Verwendung genommen werden, spielt demnach eine große Rolle und es ist daher auch erklärlich, daß in vielen Ländern auf die inländische Industrie nicht die sonst übliche Rücksicht genommen werden kann. So sehen wir beispielsweise, daß in Wien, obwohl Oesterreich bekanntlich auf eine alte und erfolgreiche Automobilindustrie hinweisen kann, bei den ersten Autotaxi-Unternehmungen die weitaus größere Anzahl der Automobile und vor allem von seiten der größeren Gesellschaften die Fahrzeuge aus dem Auslande bezogen worden sind. Als weiteres Beispiel sei angeführt, daß in München vor kurzem die Einführung eines Automobilomnibusverkehrs mit Wagen, die in England erzeugt werden, beschlossen wurde und die Behörden haben die Bewilligung hierzu erteilt, wiewohl bekanntlich die Fabrikate der deutschen Automobilindustrie anerkannt schon seit vielen Jahren den Vergleich mit allen ausländischen Automobil-erzeugnissen aufnehmen können.

Was nun die ungarische Automobilindustrie anbelangt, ist es ja bekannt, daß sie leider noch sehr in den Kinderschuhen steckt. In Arab besteht allerdings eine Fabrik, die sich ausschließlich mit der Fabrikation automobilischer Fahrzeuge befaßt, ferner gibt es einige Fabrikunternehmen in Ungarn, zumeist Maschinenfabriken, die sich nebst ihrer Hauptfabrikation mit der Zusammenstellung und Herstellung von Automobilen befassen. Von allen ungarischen Automobilfabrikaten hört und sieht man jedoch sehr wenig, und somit muß es auch bei diesen

# BÁRDI

# Garage-Palota

== 300 kocsi ==

befogadására

megnyilik november 10-én

Vl., Sehel-utca 25

== (Aréna-ut mellett). ==

Wagen an der früher erwähnten ausgedehnten und langjährigen Erfahrung fehlen, die bei der Berechnung der Rentabilität automatischer Unternehmungen als erster Punkt in Betracht gezogen werden muß. Wenn die vereinigten Interessentenfirmen sich beschleunigend verpflichten, auch in Ungarn erzeugte Automobile für den angebotenen Tagameterverkehr in Betrieb zu stellen, verdient diese Verpflichtung die größte Anerkennung, da sie ja zu Beginn der Unternehmung einen Ausfall im Gewinne zur Folge haben könnte.

**Feuerwehrautomobile in Deutschland.**

Auszug aus dem Berichte des Feuerwehroberkommandanten Andor Janicsel an den Magistrat der Hauptstadt.

Budapest, 1. November.

Der Erfolg, den wir von einer modernen Feuerwehr fordern, die in kürzester Zeit und oft unter äußerst schwierigen Umständen ihre Aufgabe erfüllen muß, kann nur durch ein genaues Zusammenarbeiten aller Faktoren erzielt werden. Unter den notwendigen Faktoren ist — nach den menschlichen Fähigkeiten — die Vorzüglichkeit und Zuverlässigkeit der Bereitstellungsgeräte am wichtigsten. Selbst die bestgeschulte Feuerwehrmannschaft steht dem entfesselten Elemente machtlos gegenüber, falls sie nicht genügend rasch und nicht trefflich ausgerüstet beim Brandherde erscheinen kann.

Bei den deutschen Feuerwehren bemerken wir deshalb seit jeher das Bestreben, die Errungenschaften der modernen Technik in den Dienst des Feuerlöschwesens zu stellen, sie für die

**Das Leibauto  
Sr. Majestät  
des Königs**

ist mit

**Pneu Reithoffer**

bereift



**Gummi- u. Kabel-Werke  
Josef Reithoffers Söhne**

WIEN, VI/1, Rahlgasse 1.

Budapest, Liszt Ferencz-tér 20.

Mit ähnlich lautenden  
Firmen nicht zu verwechseln.

doch besitzen sie den Vorteil der leichteren Montierbarkeit und des ruhigeren Ganges, ihr Nachteil hingegen besteht darin, daß sie infolge ihrer komplizierteren Konstruktion sich wahrscheinlich schneller abnutzen, dabei teurer und bedeutend schwerer als diese sind.

Die Anschaffung von automobilen Feuerwehrräten ist für ein erfolgreiches Wirken der Feuerwehr eine Frage ersten Ranges, denn nur damit ist es möglich, dem Brandherde sofort zuzueilen und dort die Rettungsarbeit unverzüglich zu beginnen.

Vom wirtschaftlichen Standpunkte besitzt die Anschaffung automobiler Feuerlöschgeräte gleichfalls eine eminente Wichtigkeit, denn nicht bloß die Instandhaltung der Apparate ist billiger als die Erhaltungskosten des Pferdmaterials, sondern auch die Wartung erfordert weniger menschliche Hilfskräfte und ist einfacher als diejenige der Pferdegespanne. Ein besonders großer Vorteil der Feuerwehr-Automobile ist, daß jedes derselben für sich ein Aktionsorgan darstellt, wodurch es bei der gegenwärtigen Anordnung ermöglicht wird, daß jede Feuerwehr auch ein Reserveapparat erhält, d. h. die Wache bleibt auch dann aktionsfähig, falls das eine oder das andere der Apparate wegen irgendeiner Ursache nicht brauchbar ist. Nicht weniger wichtig ist es, daß mit den automobilen Feuerlöschapparaten die Bereitschaft eben infolge ihrer sofortigen Betriebsfähigkeit viel leichter aufrechterhalten werden kann.

Die erwähnten Ursachen führten dazu, daß die deutschen Feuerwehrbehörden den Automobilbetrieb hochschätzen und weder Kosten noch Mühe scheuen, um den gegenwärtig idealsten Zu-

**OPEL  
Automobile**

sind mit den modernsten  
Karosserien in jeder Grösse  
und Motorenstärke

**sofort  
lieferbar**

Zu besichtigen in der

**Hartopel-  
Garage**

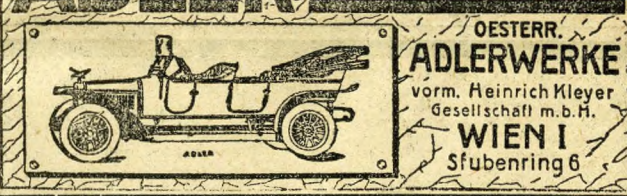
**Budapest,  
VII., Aréna-út 50.**

Telephon 126-36 Telephon 126-36

Unerreicht



**ADLER AUTOMOBILE**



OESTERR.  
**ADLERWERKE**  
vorm. Heinrich Kleyer  
Gesellschaft m. b. H.  
WIEN I  
Sfuberring 6

**Pneu  
Diamond**

Wien, VI., Linke Wienzeile 32.

Depot Budapest:  
lg. Vajda, Liszt-Ferencz-tér 18.

Telephon 5662.

Telephon 88-36.

Lösung schwieriger Aufgaben nutzbar zu machen. In dieser Beziehung wurden selbst größere Geldopfer nie gescheut, um das Ziel, die schnelle und sichere Bereitschaft, zu erreichen.

An Stelle der animalischen Kraft wurden Motoren, an die Stelle der menschlichen Kraft automatische Konstruktionen in den Dienst der modernen Feuerwehr gestellt. Die Entwicklung kann natürlich nur stufenweise erfolgen, und auch die Wege, auf denen der Vollkommenheit zugestrebt wird, sind verschieden, es wird aber rastlos gearbeitet, um das Ziel zu erreichen.

Der Erfolg der Tätigkeit zeigt sich bereits jetzt, denn in mehreren Städten ist der animalische Betrieb bereits vollständig ausgeschaltet, an anderen Orten ist er im Verschwinden begriffen. Die Automobilisierung der Feuerwehrgerätschaften wird auf dreierlei Art erreicht:

1. durch elektrischen Betrieb;
2. durch Benzinbetrieb;
3. durch benzin-elektrischen Betrieb.

Die elektromobilen Löschgeräte sind in Anbetracht des Umstandes, daß ihre Kraftquelle eine sehr beschränkte ist, zumeist dort verbreitet, wo die Terrainverhältnisse günstig sind, also in der Ebene, und wo die Ausrückungsdistanzen nicht erheblich sind, beziehungsweise innerhalb der beschränkten Aktionsgrenzen der Feuerwehr-Elektromobile liegen.

Die Benzinautomobile sind infolge ihrer unbeschränkten Leistungsfähigkeit für beliebige Ausrückungsdistanzen geeignet, können selbst bei den ungünstigsten Terrainverhältnissen verwendet werden und vermögen überdies auch die durch Dampf betriebenen Pumpen mit vollem Erfolge ersetzen. Während die Inbetriebstellung der Dampfpumpen bedeutende Zeitverluste verursacht, können die Benzinmotorpumpen sofort in Betrieb gesetzt werden. Infolge dieser ausgedehnten Verwendbarkeit und Leistungsfähigkeit ist die allgemeine Verbreitung der Benzinmotoren nur eine Frage der Zeit.

Die Automobile des benzin-elektrischen Systems (mixte) können dieselben Aufgaben erfüllen als die Benzinautomobile,

**A világhírű autovilágítási  
és gyújtási**

„**VARTA**“  
akkumulátorokat  
Magyarországon  
is gyártják.

„VARTA“ a Tudor akkumulatórgyár osztálya  
kisebb hordozható akkumulátorok számára  
Budapest, V., Bálvány-utca 15.

TELEFON 44-29.

**Der beste Antiderapant**

ebenso geschmeidig wie der  
**flache Mantel**

ist die

„**SEMELLE**“



**MICHELIN**

Oesterreichisch-ungarische Michelin-Pneumatik

G. m. b. H.

WIEN, IX., Alserstrasse Nr. 32.

stand, die vollständige Automobilisierung der Feuerwehr, zu erreichen.

Eine wichtige Frage der modernen Einrichtung des Automobilbetriebes ist die Ausbildung entsprechender Chauffeure. In Deutschland wurde die Frage so gelöst, daß sämtliche Löschmannschaften und gewesenen Kutscher häuslich ausgebildet und abwechselnd im Feuerwehr- und Chauffeurdienste verwendet wurden. Zur Ausbildung und Übung wurde ein speziell für diese Zwecke angekauftes Lastautomobil verwendet, was auch notwendig ist, denn die ständige Bereitschaft der Feuerlöschapparate gestotet den Unterricht an denselben, wobei die maschinellen Teile auch demonstriert werden müssen, nicht, auch würde den Apparaten die Behandlung durch ungeübte Hände gewiß nicht zum Vorteil dienen.

Aus den früheren Kutschern wurden nach den in Deutschland gewonnenen Erfahrungen durchweg geschickte Lenker, was ja leicht verständlich ist, da sie die Verkehrsvorschriften bereits genau kennen und sich infolge ihres Berufs, eine sichere Hand, ein gutes Augenmaß und die erforderliche Geistesgegenwart angeeignet haben. Ein Nachteil dieser Chauffeure ist, daß sie mangels einer gewerblichen Vorbildung die maschinelle Konstruktion der Apparate schwer verstehen, wodurch ihre theoretische Ausbildung sehr schwierig, ja oft gänzlich erfolglos ist. Dieser Umstand ist jedoch nicht von ausschlaggebender Wichtigkeit, da ja auch unserer Feuerwehr Maschinenwärter zugezogen sind, die entsprechende Kurse absolviert haben und in der Behandlung von Maschinen bewandert sind.

Die häusliche Ausbildung ist der auswärtigen unbedingt vorzuziehen, denn die auszubildenden Chauffeure stehen unter ständiger Aufsicht, so daß die Möglichkeit geboten ist, die zu diesem Beruf am meisten geeigneten Leute auszuwählen. Ein weiterer Vorteil der häuslichen Ausbildung ist, daß die auszubildenden Leute sich während der Dauer derselben in der