

## Der Droschkenmangel.

Zu den Klagen der Zentralstelle für den Fremdenverkehr Groß-Berlins schreibt uns ein Kraftdroschkenführer:

Ein Fuhrherr, dem mehrere Droschken, vielleicht fünf gehören, hat während des Krieges nur Konzession für 1—2 Wagen erhalten. Bekäme er für die 1—2 zugelassenen Wagen auch den Betriebsstoff, so wäre er für den Ausfall an Gewinn sowie die Ausgaben für die gesamten fünf Wagen einigermaßen durch die Einnahmen der 1—2 noch laufenden Wagen gedeckt. Leider ist dem nicht so. Das Kriegsamt verweigert die Herausgabe an Betriebsstoff. Was ist die Folge? Die Leute sind gezwungen, sich ihn auf Umwegen mit vielfachem Preisaufschlag zu beschaffen, um nicht zugrunde zu gehen. Der Benzolpreis war 1914 noch 0,32 M., jetzt 1,50 bis 2,00 M. Eine Folge dieser Preissteigerung ist es, daß häufig die Wagen vermietet werden, damit erstens die Leerkilometer gespart werden, zweitens aber ein höherer Preis für den gefahrenen Kilometer erzielt wird.

Dann klagt man über häufige Unterbrechung von Droschkenfahrten. Da bei jedem neuen Einschalten der Grundtaxe der Kilometerpreis heraufgesetzt wird, so ist der Führer durch die Verhältnisse veranlaßt, von längeren Fahrten z. B. mit Wartezeit Abstand zu nehmen und lieber kleine Fahrten zu machen.

Der Führer muß auf Wunsch des Fuhrherrn darauf achten, daß er möglichst wenig Kilometer fährt. Er wird dadurch gezwungen, sich die für ihn am günstigsten liegende Fahrt auszusuchen, um jeden einzelnen Leerkilometer zu vermeiden. Würde er jedoch jede beliebige Fahrt ausführen, so wäre er mit seinem Material in wenig Tagen zu Ende und zu längerem Nichtstun verurteilt. Da aber unter den jetzigen Verhältnissen niemand ohne jede Entschädigung längere Zeit aussetzen kann, so ist es nur Notwehr des Fahrers, wenn er mit seinem geringen Betriebsstoff haushält oder sich in anderer Weise vom Fahrgast zu entschädigen sucht.

Die Schuld an den Mißständen, über die so viel Klage geführt wird, trägt also nicht immer der Droschkenführer.