

Die Klagen des Publikums gingen meist dahin, daß ein großer Teil der Kutscher sich roh und unhöflich benahm, die Fahrt verweigerte, Mehrforderungen stellte, daß Erpressungen an der Tagesordnung waren, daß an gewissen Plätzen und zu gewissen Zeiten überhaupt kein Wagen erhältlich war, daß ein Teil der Wagen schmutzig, schadhast, die Kutscher selbst unsauber, die abgehefteten Pferde mittelberregend waren.

Auch die Mietfuhrwerksbesitzer waren dauernd unzufrieden. Die meisten hatten etwas gegen ihren Standplatz auszusagen, und alle bemühten sich, von Standplätzen mit geringerem Verkehr nach dem reicheren Verdienst versprechenden Weichbilde der Stadt zu gelangen. Die Inhaber der besseren Plätze hinwider führten stets wegen Beordnungen zur Bahn und dergleichen Klage. Und alle bemängelten die Einnahmen, namentlich seit der Einführung des Taxameters, der den Mehrforderungen einen Niegel vorschob.

Auch die Kutscher gaben zu ständiger Unzufriedenheit Anlaß. Ihre Brotgeber warfen ihnen vor, daß sie das ihnen anvertraute Gespann nachlässig und gewissenlos behandelten, die Pferde zu Tode hefteten, Wagen und Geschirr ruinierten. Die Kutscher wieder warfen den Fuhrwerksbesitzern selbstsüchtige Engherzigkeit vor. Die meisten Besitzer verpflichten den Kutscher nicht gegen ständigen Monats- oder Wochenlohn, sondern gegen eine bestimmte prozentuelle Beteiligung an der Tageseinnahme. Das Ausmaß dieser Beteiligung, ferner die mit dem Betriebe zusammenhängenden Tagesausgaben — Wagenreinigung, Beleuchtungsmaterial, Putzgerät — gaben Anlaß zu dauernden Zwistigkeiten zwischen Kutscher und Fuhrherrn.

All diese Unzuträglichkeiten sind in der Natur dieses Betriebes begründet. Wir werden sie deshalb nie ganz beheben können, doch wir können durch sachgemäße Verfügungen und zweckdienliche Reformen erreichen, daß ihre trassesten Erscheinungen verschwinden und der Mietfuhrwerksverkehr sich auch bei uns so glatt und unter westeuropäischen Formen abspielt, wie in den großen Städten des Auslandes.

Bevor ich zu meinen Reformvorschlägen übergehe, möchte ich ein Wort über die Gründe der erwähnten Mängel einfließen.

Die Hauptquelle dieser Uebel sehe ich in dem heutigen System der Standplätze. Bei uns hat sich nämlich die Gepflogenheit eingeürgert, daß auf den verschiedenen Standplätzen der Stadt stets dieselben Wagen aufgestellt nehmen. Der zu einem dieser Standplätze eingeteilte Wagen kann demnach gegen seinen Willen von dort nicht entfernt werden. Dieses System ist nicht nur ungerecht, sondern von schädlichster Wirkung auf den ganzen Betrieb. Ungerecht deshalb, weil die Einnahmelmöglichkeiten auf den diversen Standplätzen sehr verschieden sind und Vorteile wie Nachteile sich nicht auf alle Fuhrwerksbesitzer gleichmäßig verteilen. Eine andere Folgeerscheinung des Systems aber ist noch bedenklicher. Die auf den besseren Standplätzen postierten Wagen — also diejenigen in der Nähe vornehmer Hotels, Kasinos usw. — stellen, um die Ansprüche namentlich des fiakerfahrenden Publikums befriedigen zu können, Luxusgespanne auf den Platz, erscheinen mit glänzend geschirrten, teuren Pferden und so eleganten Wagen, wie man sie mit Ausnahme von Wien und Bukarest in keiner Großstadt sehen kann. Der selbstbewusste Herr von höchst entschlossenem Auftreten, der auf dem Bode solch eines Prachtfuhrwerks sitzt, versteht es, sich dem vornehmen Stammpublikum gegenüber, das kaum auf den Taxameter sieht und Kavaliertinkgelder verteilt, zuvorkommend und untertänig zu benehmen, wird aber jeden Fahrgast, der im naiven Glauben lebt, daß auch dieses „Luxus-„Zeugel“ nur dazu da ist, gegen das behördlich bestimmte Entgelt zu befördern, hochmütig und geringschätzig behandeln.

Der Kutscher dieser Kategorie weiß sehr wohl, daß ihm sein privilegiertes Platz nicht genommen werden kann. Deshalb wird er sich mit seinem Gespann, seinem Benehmen, seinen Manieren durchaus den vornehmen Gepflogenheiten dieses Milieus anpassen. Um die Verkehrsbedürfnisse des großen Publikums kümmert er sich blutwenig, er dient ausschließlich den Interessen jenes engen, freigebigen Kreises, den er persönlich kennt, und der ihm ein sorgloses Dasein sichert.

Die Rehrseite der Medaille sind die Hunderte anderer, auf schlechtere und ganz schlechte Plätze verwiesenen Mietwagen, die Tag um Tag mit Existenzsorgen kämpfen. Diese sind weder imstande, noch sehen sie sich veranlaßt, auf Pferde und Wagen besondere Sorgfalt zu legen. Sie erscheinen mit erbärmlichen Schindmähren, mit elenden, zusammengeschickelten Wagen auf dem Standplatz, versehen ihren Dienst apathisch und mürrisch, wie einer, der weiß, daß er nicht die geringste Hoffnung hat, jemals auf einen besseren Posten zu gelangen.

Das ist eine der Ursachen der Uebel. Eine andere sehe ich darin, daß das gesamte Mietwagenkontingent an fixe Standplätze gebunden und die freie Bewegung der Wagen, das „Streifen“ verboten ist, so daß das Publikum niemals weiß, ob es einen unterwegs getroffenen Wagen in Anspruch nehmen kann, da alle Kutscher außerhalb des Standplatzes hunderterlei Ausflüchte finden, um die ihnen aus irgendeinem Grunde nicht passende Fuhrre zu verweigern.

Andererseits wäre die Auflösung aller Standplätze und das freie Streifen sämtlicher Fuhrwerke bei uns nicht empfehlenswert. Denn man kann für diesen Fall als gewiß annehmen, daß es dann in der Vorstadt nie einen Wagen gäbe und alle sich ständig in den inneren, verkehrsreichen Bezirken aufhalten würden.

In Anbetracht all dieser Uebelstände und der besonderen Verhältnisse Budapests möchte ich den maßgebenden Kreisen folgendes vorschlagen:

Die fixen Standplätze wären weiter beizubehalten, allerdings unter genauer Revision ihrer Lage. Die Wagen aber wären nicht ein für allemal, sondern nur für be-

stimmte Termine in wechselndem Turnus auf diese Standplätze zu verteilen. So daß etwa jeder Mietwagen nur eine Woche lang an einer und derselben Stelle seinen Stand hat, wodurch alle Wagen der Reihe nach die Vorteile und Nachteile sämtlicher Standplätze genießen müssen. Ueberdies sollte aber nur ein bestimmter Teil aller vorhandenen Wagen, etwa die Hälfte, auf Standplätze eingeteilt sein. Die andere Hälfte soll — gleichfalls in abwechselndem Turnus — außerhalb der Standplätze bleiben, frei umherstreifen und die Pflicht haben, dem Publikum überall zu Diensten zu sein. Diese Wagen wären durch ein leicht sichtbares Zeichen kenntlich zu machen, damit das Publikum weiß, daß es sie stets anhalten und in Anspruch nehmen kann.

Endlich müßte die Anschaffung fallen gelassen werden, als ob das Mietfuhrwerksgewerbe zweckmäßig nur als Kleingewerbe zu betreiben wäre. Das ist ein leeres Schlagwort, ein inhaltsloses Dogma, das von den Erfahrungen des praktischen Lebens in allen Großstädten unausgesetzt widerlegt wird. In Berlin, Paris, London, in allen Städten Deutschlands finden wir vorzüglich organisierte und einträgliche Unternehmungen, die eine größere oder kleinere Menge von Fuhrwerken im Betrieb halten. Es würde keinerlei Schwierigkeiten machen und auch keinerlei Rechte verletzen, wenn ausgesprochen würde, daß auch juristische Personen, also Unternehmungen, die Befugnis zur Ausübung des Fuhrwerksgewerbes erhalten können, allerdings nur nach Maßgabe der freiverwendbaren oder abzulösenden Konzessionen. Will demnach ein Unternehmen hundert Wagen in Verkehr bringen, so wären hundert Konzessionsnummern abzulösen. Am zweckmäßigsten wäre es, wenn die heutigen Gewerbetreibenden selbst sich zu solchen Betriebsunternehmungen zusammenschließen wollten. Bei solchem Großbetrieb wäre die Anschaffung der Wagen und Pferde, die Pferdehaltung und die ganze Regie ungleich sparsamer durchzuführen als jetzt, wo alles zu Detailpreisen besorgt werden muß.

Endlich noch eines! Nirgend sieht man außerhalb Wiens und Bukarests so viel zweifelhafte Wagen wie hier. In allen anderen Großstädten wird der Verkehr fast ausschließlich von Einspannern abgewickelt. Das zweite Pferd ist ein Luxus und gehört nicht auf die Straße. Es wäre für unsere Verhältnisse wohl zu radikal, sofort die Abschaffung aller Fiaker zu beantragen. Unbedingt aber müßte ihre Zahl vermindert und durch Einspanner ersetzt werden.

Von diesen Neuerungen erwarte ich eine wesentliche Besserung der Zustände. Ich bin überzeugt, daß nur auf diese Art sich die Scheidewand abtragen ließe, die heute zwischen dem eleganten Fiaker der inneren Stadt und dem schabigen Einspanner der Vorstadt aufgerichtet ist. Das Niveau des ersteren wird ein wenig sinken, das des letzteren sich heben, und es wird sich ein einfacher und bequemer Wagentyp entwickeln, der nicht das Privileg einer kleinen Schicht, sondern das demokratische Verkehrsmittel des großen Publikums ist.

Um das Schicksal der sogenannten Kadaverfiaker braucht keinem bange zu sein. Denn Wagenbesitzer, die sich dieser demokratischen Umwandlung nicht anpassen können oder wollen, werden ihre Wagen ohne Schwierigkeit zu „Annummerierten“ machen und als solche auch weiterhin das vornehme Publikum befriedigen.

Uebrigens wird dem anspruchsvolleren, an größeren Komfort gewöhnten Teil des Publikums, das den unheimlichen Einspanner nicht benutzen will, mit Eintritt geordneter Verhältnisse das Mietautomobil zur Verfügung stehen.

Was endlich die übrigen Reformen anbelangt, wie zum Beispiel die Schaffung eines einheitlichen, bequemen Wagentyps, die Aufstellung einer Mietkutscher-Fachschule, die behördliche Prüfung der Kutscher usw., so können diese ohne weiteres in das seinerzeit zu schaffende neue Mietwagenstatut aufgenommen werden.

zur Reform des Mietfuhrwerks.

Von Polizeirat Dr. Emil Schreiber.

Budapest, 18. Juni.

Zu den vielen Uebeln, mit denen der Krieg uns heimsuchte, gehört — wenngleich nicht als schmerzlichstes, so doch als recht peinliches — auch die Unordnung und der Rückschritt bei den Verkehrsmitteln der großen Städte.

Diese Verkehrsmisereien sind in Budapest nur allzu gut bekannt. Es wird so viel über die ständig überfüllten Elektrischen, über die nirgend auffindbaren Mietwagen, die groben, erpresserischen Kutscher, die Unzulänglichkeit der Omnibusse und Lokalschiffe geklagt, daß ich mich hierüber nicht ausführlicher verbreiten muß. Ueberhaupt sollen nicht die Verkehrsschwierigkeiten im Kriege Gegenstand dieser Erörterungen sein. Ich weiß wohl, daß diese Schwierigkeiten in dem überall auftretenden Menschen- und Materialmangel wurzeln, der aber unter den heutigen Umständen kaum zu beheben ist.

Ich möchte heute nur von einem wichtigen Faktor des Verkehrs sprechen: vom Mietfuhrwerk, seinen Mängeln und von jenen Verfügungen, welche auf Behebung oder doch Milderung der unter dem Sammelnamen der „Fuhrwerksmisereien“ bekannten Uebelstände abzielen. Ich will nicht die durch den Krieg hervorgerufenen außerordentlichen Verhältnisse, sondern die Sachlage vor dem Kriege meinen Ausführungen zugrunde legen.

Die Angelegenheit der Mietwagen gab auch im Frieden Grund zu mancher berechtigten Beschwerde. Keine der Parteien war mit der Situation zufrieden: das Publikum klagte über die Mietkutscher, die Inhaber der Fuhrwerke über das Publikum und über ihr Personal, die Kutscher über ihre Brotgeber, und alle zusammen über die Behörde.

Pester L.