

1912 - 2012



100 Jahre

TAXI-VEREINIGUNG
Frankfurt am Main e.V.

100 Jahre

Taxi-Vereinigung Frankfurt am Main e.V.

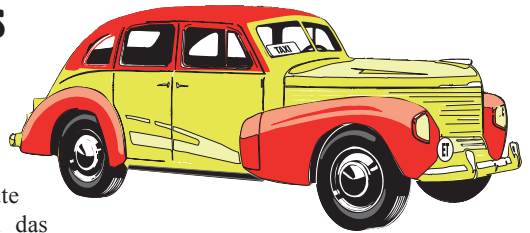
1912 - 2012

ET-Taxis - Taxis für fußkranke Amis

Kurz nach dem 2. Weltkrieg gab es keine öffentlichen Verkehrsmittel für Frankfurts Bürger, schon gar keine Taxis. Da sich die amerikanischen Besatzungssoldaten keine längeren Fußmärsche antun wollten, gab es für sie bald rollende Untersätze. So fuhr eine Straßenbahnlinie wieder allein für alliierte Soldaten, der „Round-up“ zwischen dem IG-Gelände und dem Hauptbahnhof.

Nicht jeder GI hatte einen Jeep für seine Ausflüge zu den deutschen „Frooleins“ zu Verfügung, aber alle GIs waren schlechte Fußgänger und hatten dicke Brieftaschen. Im **Mai 1947** beauftragte der US-Captain West den Deutschen Ernst Weinig mit der Einrichtung eines Taxidienstes für US-Soldaten. Weinig hatte vor dem Krieg schon eine Autovermietung in Frankfurt und in amerikanischer Kriegsgefangenschaft seine Englischkenntnisse aufpoliert. 30 Taxis verlangte West und zwar sofort. Über „Radio Frankfurt“ wurde die Bevölkerung aufgefordert sich mit Auto für den Taxi-Dienst zu melden. Aus allen möglichen Verstecken tauchten Wagen auf, die vor der Beschlagnahme durch das Militär versteckt worden waren, vom BMW-Dixi bis zur schweren Maybach-Limousine. Ende Juli rollten schon über 100 dieser gelb/rot lackierten „ET-Taxis“ durch Frankfurt. ET steht für „Export-Taxi“. Bis zur Auflösung der „Frankfurt-Taxi-Corporation“ 1953 machten die ET-Taxis den sagenhaften Umsatz von 50 Millionen Dollar, das waren 210 Millionen DM (107 Mio Euro) nach damaligem Wechselkurs. Diese Taxis waren mit die ersten deutschen Unternehmungen, die harte Devisen in den Wirtschaftskreislauf brachten! Da die Anzahl der ET-Taxis in den 50er Jahren streng auf 220 beschränkt war, und das in einer Zeit, in der die wenigsten einen Privatwagen besaßen, kamen die „Mietwagen“ groß in Schwung. Mietwagen normale Pkw mit Fahrer, der aber keinen Personenbeförderungsschein brauchte. Wie auch heute noch Vorschrift, mußten sie nach jedem Auftrag zu ihrem Betriebsitz zurückkehren. Keinesfalls durften sie an Taxiplätzen Aufstellung nehmen. Das war

natürlich unwirtschaftlich. Mit dem Aufkommen ziviler Funkgeräte wandelte sich das Bild. Die Mietwagen, von Insidern jetzt an ihrer langen Funkantenne zu erkennen, schlugen sich nach einem Auftrag in die Büsche und warteten bis sie den nächsten Auftrag über Funk bekamen. Die Stammkunden, z.B. die Damen des horizontalen Gewerbes, wußten genau wo „ihr“ Mietwagen stand. Die Taxis waren von diesem „Mietwagenunwesen“ natürlich nicht begeistert. Als alle Versuche den Mietwagen das Handwerk zu legen fehlschlugen, handelte das Taxigewerbe 1964 nach dem Motto „Wenn du einen Gegner nicht besiegen kannst, dann kaufe ihn“ und kaufte Ernst Weinig seine „Mietwagen und Taxifunk GmbH“ ab. Unter der Leitung von Kurt-Leo Reitbauer, dem damaligen Vorsitzenden der TV, zahlten 300 Taxiunternehmer jeweils 500.- DM GmbH-Anteile ein. Unter dem Dach der Schönstr. 22 wurden ob sofort auch Mietwagen vermittelt. Hintergedanken war natürlich, das Mietwagengeschäft langsam einschlafen zu lassen. Dies schlug allerdings fehl. Als 1965 die Mietwagengesellschaften „Funk-Auto-Frankfurt“ und „Zeilfunk“ gegründet wurden, sah der Vorstand der Taxigenossenschaft ein, dass der Hydra Mietwagen so nicht beizukommen war. Für 160.000 DM (82.000 Euro) wurde die Mietwagen und Taxifunk GmbH an den Zeppelinheimer Taxi- und Mietwagenunternehmer Fritz Haller verkauft. Aus ihr entstand „Taxi 33“, seit **XXXX** Teil der „Flotte“ der Taxi Frankfurt eG.



Und dann mein Papa... 1948 fuhr er eines der begehrten ET-Taxis – Nr. 212 – für den ersten Taxi-Unternehmer in Frankfurt, die spätere Nickel-Ranch in Frankfurt Hausen.



Foto: Archiv Detlev Kupfer

Muss eine tolle Zeit gewesen sein. Seine amerikanischen Fahrgäste zahlten zum Teil mit Kaffee, Zigaretten, kistenweise Spike-Seifen, Erdnussbutter, Nylonstrümpfen für die Mädels und anderen begehrten Waren. Abends wurde das Zeug an die feineren Leute im damaligen Baseler Hof verkauft. Nach einer Fuhrer bester amerikanischer Baumwolltücher, die eigentlich für die Bestattung gefallener US-Soldaten bestimmt waren und die er im Auftrag eines US-Officers dann aber nach Zeilshem zu damals dort ansässigen Schneidern bringen sollte, die Herrenhemden nähten, war seine Taxi-Karriere Anfang 1950 beendet. 3 Monate Frühstück auf Kosten des amerikanischen Staates. Aber er war schon ein toller Hecht. Wie viele Andere lebte man damals nach der Devise „mache dir keine Gedanken über morgen, lebe“ und was soll uns nach den letzten 15 Jahren jetzt noch unterkriegen?

Detlev Kupfer
www.motorbloeckchen.de