

Wer erinnert sich? : Die erste konzessionierte Motordroschke in Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **12 (1936)**

Heft 35

PDF erstellt am: **25.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-757090>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der erste Taxi von Zürich. Sein Aufbau war der gewöhnlichen Pferdroschke nachgebildet, mit hohen Hinter- und niederen Vorder- rädern. Nur die Pferde fehlten eben und hinten war ein großer, unförmiger Kasten angebracht, in dem der Motor arbeitete. Von Stromlinie hatte damals natürlich noch kein Mensch eine Ahnung. — Laut Protokoll des Polizei-Vorstandes der Stadt Zürich vom 15. Oktober 1898 bezahlte der Konzessionär des Wagens, Herr J. Bertschinger, Turnhal- lenstraße 18, Zürich 3, eine Konzessionsge- bühr von 10 Franken, außerdem hatte er eine Kautions von 50 Franken zu lei- sten. Ein Kilometer Taxifahrt kostete damals 45 Rappen. Der Einfuhrzoll für Benzin betrug 30 Rappen per 100 Kilogramm — heute 28 Fran- ken. Die Anschrift am Fenster des Restaurants verrät uns, daß in dieser guten alten Zeit ein großes Bier 15 Rp. kostete.



Wer erinnert sich?

*Erzählung
M. 6812-... Originalpreis gefunden großmann
... 3. Oktober 1898
G. ... W. C. Garkner*

Die von der Lieferantin des Wagens, der «Daimler-Motoren-Gesellschaft» in Cannstatt, ausgestellte Originalquittung für den Preis des Wagens. Die Rechnung spezifiziert sich aus folgenden Beträgen: 1 Stück 4 PS Zweizylinder-Benzinmotor Nr. 1666 5200 Mk., Gummireifen 400 Mk., Halbverdeck mit Glasverschluß 900 Mk., 2 Sitzleder 100 Mk., Reservorrichtung 120 Mk., Heizvorrichtung 80 Mk., 2 Bremsen 12 Mk. Total 6812 Mk. Hierzu Gratisbeigabe: Schraubenzieher, verschiedene Schlüssel und Zangen, Oelreservoir, eine Oelkanne, ein Wassereimer, Signalhupe, etc.

Die erste konzessionierte Motordroschke in Zürich

1885 gilt als das Geburtsjahr des Automobils in Deutschland. Als ganz große Seltenheit fuhren bereits in der zweiten Hälfte der Neunzigerjahre auch einige kleine, mit Benzin betriebene Vehikel in der Schweiz herum. Aber niemand dachte daran, daß die ein- und zweispännigen Chaisen, Kutschen und Landauer, die jahrhundertlang die Straßen beherrschten, so rasch dem neumodischen Motorwagen weichen müßten. Auch dann noch nicht, als im Herbst 1898 der erste sechspaltige Daimler-Viktoriawagen in den Straßen Zürichs erschien und teils mit großer Neugierde, teils mit spöttischem Lächeln betrachtet wurde. Dieses Vehikel war der erste Taxi in der Stadt Zürich, der die Konzession zur

Aufstellung am Bahnhofplatz erhielt, um Fahrgäste zu befördern.

Wenn die Pferdroschkier auch mit scheelen Augen diesen Nebenbuhler betrachteten, so fürchteten sie doch noch keine große Konkurrenz durch dieses etwas komische Fuhrwerk. Dennoch beneideten sie es wegen seiner größeren Schnelligkeit. Seiner Eigenart wegen wurde es doch aus Neugierde viel benutzt und konnte sich zum Verdruß der Droschkier gut behaupten, bis es nach kaum einem Jahr, wegen unrichtiger Behandlung durch den Führer, der eben kein gelernter Chauffeur war, einen Defekt bekam. Einem Mechaniker gelang es, den Fehler zu beheben und die Maschine wieder in Gang zu bringen,

aber ein Herzfehler blieb doch zurück, so daß der schöne Wagen nach kurzem Aufatmen von der Bildfläche verschwand — zur Freude der Droschkier. Dann erst acht Jahre später, als die Motoren große Verbesserungen durchgemacht hatten und die Karosserien eine gänzliche Umgestaltung erhielten und den Wagen ein gefälligeres Aussehen gaben, kamen die Autos so richtig zur Geltung und konnten ihren Siegeszug beginnen. Als erste erhielt eine Motordroschken-Gesellschaft die Konzession zum Betrieb von zehn Autos in der Stadt Zürich. Jedes Jahr wurden neue Konzessionen erteilt, die die Rößliroschken langsam zum Aussterben brachten. 1913 gab es in Zürich bereits 39 konzessionierte Taxi, am 1. Juli 1936 deren 94.