

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte

Band: 12 (1936)

Heft: 35

Artikel: Wer erinnert sich? : Die erste konzessionierte Motordroschke in Zürich

Autor: [s.n.]

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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.