



Isabel Vollmer

Droschken(un)ordnung

Die Reglementierung des Droschkenwesens in den Schweizer Städten Zürich und Luzern

u^b

^b
UNIVERSITÄT
BERN

Berner Studien zur Geschichte
Reihe 3: Verkehr, Mobilität, Tourismus und Kommunikation in der Geschichte
Band 6

Herausgegeben von Christian Rohr
Historisches Institut der Universität Bern

Isabel Vollmer

Droschken(un)ordnung

Die Reglementierung des Droschkenwesens in den
Schweizer Städten Zürich und Luzern



^b
UNIVERSITÄT
BERN

Abteilung Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte
(WSU)

Historisches Institut
Universität Bern
Schweiz

Bern Open Publishing BOP
bop.unibe.ch

2024

Impressum

ISBN: 978-3-03917-081-4
ISSN: 2571-6794
DOI: 10.48350/189291

Herausgeber: Christian Rohr
Historisches Institut
Universität Bern
Länggassstrasse 49
CH-3012 Bern

Lektorat: Svenja Mülhauser
Layout Titelei: Svenja Mülhauser



This work is licensed under a Creative Commons
Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Text © 2024, Isabel Vollmer

Titelfoto: Kutschen und Droschken vor dem
alten Bahnhof Luzern. Anonyme
Fotografie, um 1893.

Quelle: Luzern, Stadtarchiv Luzern:
SALU F2a/VERKEHR/00003:00001.

INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG	6
1.1.	ERKENNTNISLEITENDE FRAGESTELLUNG	6
1.2.	FORSCHUNGSSTAND	7
1.3.	QUELLENGRUNDLAGE	9
1.4.	AUFBAU UND METHODE	11
2.	DROSCHKEN – EINE ART VORLÄUFER DES MODERNEN TAXIS	13
2.1.	WAS SIND DROSCHKEN?	13
2.2.	DAS ZÜRCHER UND LUZERNER DROSCHKENWESEN	14
3.	DIE ZÜRCHER UND LUZERNER DROSCHKENVERORDNUNGEN UND DIE AUFTRETENDEN KONFLIKTE IM ZÜRCHER DROSCHKENWESEN	21
3.1.	KONZESSIONSERTEILUNGEN UND ANFORDERUNGEN AN DIE DROSCHKENFÜHRER	21
3.2.	MATERIAL UND PFERDE	25
3.3.	HALTEPLÄTZE UND KEHRORDNUNGEN	29
3.4.	FAHRORDNUNG	34
3.5.	TARIFE UND DIE AUFSICHT ÜBER DAS DROSCHKENWESEN	37
4.	FAZIT	43
5.	VERZEICHNISSE	46
5.1.	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	46
5.1.1.	ALLGEMEINE ABKÜRZUNGEN	46
5.1.2.	ABKÜRZUNGEN DER HÄUFIG ZITIERTEN ARCHIVQUELLEN	46
5.2.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	47
6.	BIBLIOGRAFIE	49
6.1.	QUELLENVERZEICHNIS	49
6.1.1.	UNGEDRUCKTE QUELLEN	49
6.1.2.	GEDRUCKTE QUELLEN	50
6.2.	LITERATURVERZEICHNIS	51
6.3.	INTERNET-RESSOURCEN	52

1. Einleitung

„Der Stadtrath von Luzern bringt anmit zur öffentlichen Kenntniss [sic!], dass er – nachdem ihm ein Gesuch um Bewilligung für Einführung eines Droschkendienstes, wie solche in andern Schweizerstädten bestehen, vorgelegt worden – dem Hrn. Balthasar Schwegler, Kutschner in Luzern, unterm 28. April 1859 die ausschliessliche Konzession zur Aufstellung einer Anzahl Droschken auf den öffentlichen Plätzen der Stadt und beim Bahnhof ertheilt habe, und zwar für die Dauer eines Jahres.“¹

Mit dieser Bekanntmachung setzte der Luzerner Stadtrat den Grundstein für den Aufbau eines Droschkenwesens in Luzern. Dabei sollte vorerst nur einem Kutscher erlaubt sein, Droschken auf den öffentlichen Plätzen aufzustellen. Der Kutscher Balthasar Schwegler, welcher zuvor nur Fahrten auf Bestellung vorgenommen hatte, wollte in Luzern einen Droschkendienst einführen, wie er bereits in anderen Schweizer Städten existierte. Als Beispiel legte er dem Stadtrat das Zürcher Droschkenreglement vor.² Die Stadt Zürich hatte bereits 1856 eine erste Verordnung erlassen, in welcher das neue Gewerbe organisiert wurde.³ Schweglers Antrag wurde jedoch vorerst mit der Begründung abgelehnt, dass Luzern ein eigenes Reglement brauche, welches an die städtischen Verhältnisse angepasst sei.⁴ Somit verfasste Schwegler ein *Reglement über den Droschkendienst in der Stadt Luzern*, welches am 28. April 1859 vom Luzerner Stadtrat genehmigt wurde und ihm für ein Jahr das Sonderrecht gab, als Einziger auf den öffentlichen Plätzen von Luzern Droschken aufzustellen.⁵ Allerdings wollten sich bereits nach wenigen Monaten weitere Kutscher⁶ an dem neuen Gewerbe beteiligen. Dies veranlassete den Luzerner Regierungsrat dazu, den Stadtrat aufzufordern, ein Reglement zu erstellen, welches eine freie Konkurrenz im Droschkenwesen erlaubte. So wurde am 18. Mai 1860 eine erste allgemeine Droschkenverordnung für die Stadt Luzern erlassen.⁷

1.1. Erkenntnisleitende Fragestellung

Die Thematik, wie das Zürcher und Luzerner Droschkenwesen aufgebaut wurden, wird in dieser Arbeit im Fokus stehen. Als Untersuchungsgegenstand dienen dabei diverse Droschkenverordnungen der Schweizer Städte Zürich und Luzern.⁸ Das Ziel der Arbeit ist eine Analyse der Organisation des Droschkenwesens in den beiden Städten gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Es soll der Frage nachgegangen werden, welche Vorschriften in Bezug auf das Droschkengewerbe ge-

¹ Bekanntmachung betreffend den Droschkendienst in der Stadt Luzern, 18.08.1859; StALU AKT 37/117 A.6: 1.

² Vgl. Huber 1987: 192.

³ Vgl. Droschkenordnung für die Stadt Zürich, 04.03.1856; ZBZ DDN 3219 [im Folgenden: Droschkenordnung Zürich 1856].

⁴ Vgl. Huber 1987: 192.

⁵ Vgl. Reglement über den Droschkendienst in der Stadt Luzern, 28.04.1859; SALU B3.20/A084.

⁶ In der folgenden Arbeit wird für Droschkenhalter, -kutscher, -besitzer, -führer, -unternehmer und Konzessionsbesitzer bewusst nur die männliche Form verwendet. Dies ist damit zu begründen, dass der Droschkendienst ein von Männern dominiertes Gewerbe war und Frauen hier nur eine Ausnahme bildeten.

⁷ Vgl. Huber 1987: 192-194.

⁸ Die Bezeichnungen *Zürich* und *Luzern* können sich sowohl auf die Schweizer Kantone als auch auf die beiden Städte beziehen. In der folgenden Arbeit werden die Begriffe für die Bezeichnung der Städte verwendet. Wenn es sich um die Schweizer Kantone Zürich und Luzern handelt, wird explizit darauf hingewiesen.

macht wurden und wie sich diese Regelungen entwickelten. Dabei sollen allfällige Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen Zürich und Luzern in Bezug auf die Organisation des Gewerbes ausgemacht werden.

Um die in den Verordnungen erfassten Regelungen zu veranschaulichen, werden dokumentierte Konflikte aus dem Kontext des Zürcher Droschkenwesens hinzugezogen. Die Konflikte können als Spiegelbild der Realität angesehen werden, aus welchem erschlossen werden kann, inwiefern die Vorschriften umgesetzt beziehungsweise eingehalten wurden. Ausserdem können Regelverstösse in Bezug auf die revidierten Verordnungen Hinweise darauf geben, in welchen Bereichen des Gewerbes immer noch Unklarheiten oder Auseinandersetzungen vorhanden waren, die Anlass zu einer Neuregelung der Vorschriften gaben. In diesem Zusammenhang soll ausserdem der Frage nachgegangen werden, welche Akteur*innen bei den Konflikten und der Ausarbeitung der Verordnungen beteiligt waren.

Zu beachten ist, dass der Fokus der Arbeit auf Pferdedroschken liegt. Die Motorisierung des Strassenverkehrs nahm in den Schweizer Städten zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu und ab der Jahrhundertwende wurden vor allem Kutschen und Fuhrwerke zunehmend durch motorisierte Fahrzeuge ersetzt. Obwohl diese anfangs teurer waren als Pferde und Kutschen, waren sie dennoch im Hinblick auf die Geschwindigkeit und Reichweite überlegen.⁹ Die Vorteile der Motorisierung führten dazu, dass Pferdedroschken kontinuierlich durch Automobildroschken ersetzt wurden.¹⁰ In Bezug auf die Motorisierung, welche dem Pferdedroschkengewerbe ein frühes Ende setzte, wird in der folgenden Arbeit von der These ausgegangen, dass trotz des kurzen Florierens der Pferdedroschken in Zürich und Luzern ein strukturiertes Gewerbe aufgebaut werden konnte. Dabei wird angenommen, dass diverse Konflikte in Zürich den Entwicklungsprozess der Verordnungen förderten, was zu einer detaillierteren Regelung des Droschkengewerbes führte.

Eine Analyse der unterschiedlichen Droschkenverordnungen auf einer diachronen Ebene bietet die Möglichkeit, nicht nur die Entwicklung der Organisation eines einzelnen Verkehrsteilnehmers zu untersuchen, sondern auch die verschiedenen Akteur*innen, welche an diesem ‚System‘ beteiligt waren, zu erfassen. Die Auseinandersetzung mit dem Schweizer Droschkenwesen schliesst ausserdem eine Forschungslücke, da sich die bisherige Forschung wenig mit diesem Thema auseinandergesetzt hat, was im folgenden Unterkapitel aufgezeigt werden soll.

1.2. Forschungsstand

Trotz eines ergiebigen Quellenkorpus wurde das Droschkenwesen von Schweizer Städten in der bisherigen Forschungsliteratur wenig behandelt. Oftmals beschränken sich die Ausführungen zu diesem Thema auf einzelne Kapitel oder Textabschnitte, wobei die Droschken in einen grösseren Kontext gestellt werden. Für die vorliegende Arbeit wird daher weiterführende Literatur hinzugezogen. Dabei sind unterschiedliche Perspektiven auszumachen: Das Droschkenwesen kann unter anderem mit Fremdenverkehrsberufen, der Geschichte des Taxis, der Verwendung von Pferden in Städten oder der Motorisierung des Strassenverkehrs in Verbindung gebracht werden.

Einen relevanten Beitrag für die folgende Arbeit leistet die Monografie *Luzerns Gesellschaft im Wandel. Die soziale und politische Struktur der Stadtbevölkerung, die Lage in den Fremdenverkehrsberufen und das Armenwesen 1850-1914* von Hansruedi Brunner.¹¹ Der Schweizer Historiker befasst sich im Kapitel *Dienstmänner und Droschkenhalter* unter anderem mit der Etablierung des Luzerner Droschkenwesens.¹² Dabei geht er neben den Auswirkungen der Reglementierungen auf die Arbeits- und Verdienstverhältnisse ebenfalls auf die Folgen ein, welche die zunehmende Technisierung des

⁹ Vgl. Merki 2011 (e-HLS).

¹⁰ Vgl. Merki 2002: 133.

¹¹ Vgl. Brunner 1981.

¹² Vgl. ebd.: 134-147.

Strassenverkehrs zu Beginn des 20. Jahrhunderts für die Droschkenhalter hatte. In diesem Kontext stellt Brunner die These auf, dass die Geschichte der Droschkenhalter die typischen wirtschafts- und sozialpolitischen Entwicklungen von Luzern widerspiegelt.¹³ Ausserdem werden im Text diverse Beispiele von Konflikten zwischen Droschkenhaltern und den städtischen Behörden aufgezeigt.

Auch der Schweizer Historiker Paul Huber widmet sich in seiner Monografie *Luzern wird Fremdenstadt. Veränderungen der städtischen Wirtschaftsstruktur 1850-1914* dem lokalen Droschkenwesen.¹⁴ Im Unterschied zu Brunner liegt jedoch der Fokus dieses Textes auf dem Beginn des Gewerbes. Vor allem die erste Konzessionserteilung an Balthasar Schwegler und der daraus resultierende Konflikt mit anderen Bewerbern, welche ebenfalls Kutschen auf öffentlichen Plätzen aufstellen wollten, werden von Huber ausführlich beschrieben. Ähnlich wie Brunner setzt er dabei das Droschkenwesen in einen grösseren Kontext und nimmt Bezug auf den Wandel der Stadt Luzern zu einer Fremdenverkehrsstadt. Durch die Beiträge von Brunner und Huber wird das Luzerner Droschkenwesen in der Forschung eingehender behandelt als das Droschkengewerbe der Stadt Zürich, das nur selten und mit wenigen Ausführungen in einzelnen Texten erwähnt wird.

Um den Raum, in welchem sich die Droschken bewegten, besser erfassen zu können, werden diverse Texte zur Verkehrssituation in Zürich und Luzern hinzugezogen. Sowohl die Monografie von Heidi Bossard-Borner *Vom Kulturkampf zur Belle Epoque. Der Kanton Luzern 1875 bis 1914* als auch die Monografie *Kleine Geschichte der Stadt Luzern* von Beatrice Schumacher gehen auf soziale, wirtschaftliche und verkehrspolitische Entwicklungen der Stadt Luzern ein.¹⁵ Die beiden Texte werden durch die Monografie des deutschen Historikers Thomas Lau ergänzt, welcher sich unter anderem mit der Entwicklung des Stadtverkehrs von Zürich auseinandersetzt.¹⁶ Im Gegensatz zu Brunner und Huber tangieren diese Beiträge das Schweizer Droschkenwesen lediglich. Auch die im Folgenden vorgestellte Literatur erwähnt das Gewerbe nur in einzelnen Abschnitten oder in Bezug auf andere Verkehrsentwicklungen. Dabei wird teilweise nicht direkt das Droschkenwesen der Schweiz behandelt, sondern das anderer europäischer Städte wie zum Beispiel Berlin. Dieses Wissen kann insofern auf das Schweizer Droschkenwesen übertragen werden, als dass beispielsweise im Hinblick auf die Verbreitung von Droschken davon ausgegangen werden kann, dass diese über Berlin den Weg in die Schweiz fanden.

In diesem Zusammenhang ist auf die Monografie *Taxi. Das mobilste Gewerbe der Welt* von Ulrich Kubisch hinzuweisen.¹⁷ Der ehemalige Leiter der Abteilung *Strassenverkehr* des *Deutschen Technikmuseums* in Berlin befasst sich mit der Geschichte des Taxis im Raum des heutigen Deutschlands. Im Kapitel *Der Untergang der Pferdedroschke: Mit 1 PS und Peitschenzündung* beschreibt Kubisch, wie die Droschke Einzug in das Berliner Verkehrswesen fand, welches Vorbild sie dabei hatte und wie sie schliesslich durch die Automobildroschke verdrängt wurde.¹⁸ Der Fokus auf das Berliner Droschkenwesen ist ebenfalls in der Monografie von László Tarr *Karren Kutsche Karosse. Eine Geschichte des Wagens* aufzufinden.¹⁹ Der Autor zeigt in seinem Werk eine chronologische Entwicklungsgeschichte des Wagens auf, wobei der kurze Beitrag zur Droschke für die vorliegende Arbeit relevant ist.²⁰ Dieser bietet einen Überblick über die Herkunft und Einführung der Droschke im Berliner Strassenverkehr sowie über die Funktion dieses Verkehrsmittels.

Wie László Tarr befasst sich auch Andres Furger in mehreren Arbeiten vor allem mit der Entwicklung von Pferdewagen.²¹ Dabei geht er vermehrt auf die soziale Bedeutung der Kutschen ein. Obwohl in seinen Texten das Droschkenwesen nicht im Fokus steht, können dennoch einige Passagen zu die-

¹³ Vgl. ebd.: 134.

¹⁴ Vgl. Huber 1987.

¹⁵ Vgl. Bossard-Borner 2017; Schumacher 2015.

¹⁶ Vgl. Lau 2017.

¹⁷ Vgl. Kubisch 1993.

¹⁸ Vgl. ebd.: 13-26.

¹⁹ Vgl. Tarr 1978.

²⁰ Vgl. ebd.: 310-313.

²¹ Vgl. Furger 1992; Furger 2009.

sem Gewerbe ausgemacht werden. So stellt er zum Beispiel Jakob Furrer vor, welcher in Zürich unter anderem im Droschkendienst tätig war.²² Des Weiteren geht er auf das Basler Droschkenwesen ein, wobei Bezüge zu anderen Schweizer Städten hergestellt werden.²³

Im Hinblick auf die Wagen ist ebenfalls der Einsatz von Pferden in Städten zu beachten. Da die Zürcher und Luzerner Droschkenverordnungen neben Reglementierungen zur Ausrüstung auch Vorschriften zu Pferden enthielten, wurde für die folgende Arbeit Literatur über die Verwendung von Pferden in Städten hinzugezogen. Hierbei ist auf die Monografie von Clay McShane und Joel Tarr von 2007 hinzuweisen, deren Fokus auf der Verwendung von Pferden in US-amerikanischen Städten während des 19. Jahrhunderts liegt.²⁴ Dabei wird gelegentlich ein Bezug zu europäischen Metropolen hergestellt. Auch Ghislane Bouchet befasst sich mit dem Einsatz von Pferden in städtischen Betrieben.²⁵ In ihrer Monografie *Le cheval à Paris de 1850 à 1914* geht die Autorin der Frage nach, welche Rolle das Pferd in der französischen Metropole Paris spielte und wie sich das Verhältnis zwischen der städtischen Bevölkerung und dem Tier veränderte.

In der Forschungsliteratur wird das Droschkenwesen immer wieder mit der Motorisierung des Strassenverkehrs in Verbindung gebracht. Für die vorliegende Arbeit ist deshalb die Monografie *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz* von Bedeutung.²⁶ Am Beispiel der Stadt Berlin zeigt der Autor Christoph Merki auf, wie Pferdedroschken durch motorisierte Kutschen und Automobile ersetzt wurden. Dabei vertritt er die Meinung, dass sich in französischen und Schweizer Städten ein ähnlicher Prozess wie in Berlin abgespielt hatte.²⁷

Abschliessend ist der Beitrag von Ivan Ottiger zu erwähnen.²⁸ Obwohl sich die Monografie *Automobilismus und Rechtsetzung. Über den Einzug des Motorfahrzeuges ins kantonale und eidgenössische Recht zwischen 1900 und 1932* nicht direkt mit dem Schweizer Droschkenwesen befasst, werden im Unterkapitel zu den Formen des Widerstandes gegen das Automobil im Verkehrsalltag unter anderem Konflikte zwischen Automobilist*innen und Fuhrleuten aufgezeigt.²⁹ Daraus können indirekt Schlüsse auf Konflikte im Schweizer Droschkenwesen gezogen werden.

1.3. Quellengrundlage

Als Grundlage für die vorliegende Arbeit dienen verschiedene Droschkenverordnungen der Städte Zürich und Luzern. Diese erschienen in zeitlich unterschiedlichen Abständen. Während die Stadt Zürich bereits 1856 ihre erste Droschkenverordnung erliess, dauerte es in Luzern bis 1860, dass ein erstes Reglement für das neue Gewerbe eingeführt wurde.³⁰ Zu beachten ist, dass wie bereits erwähnt 1859 eine kurze Droschkenordnung für Balthasar Schwegler erlassen wurde. Da diese jedoch von ihm selbst verfasst war und nur für das Jahr galt, in dem Schwegler als Einziger in Luzern Droschken aufstellen durfte, wird dieses Reglement beim Vergleich der Droschkenverordnungen von Zürich und Luzern aussen vor gelassen.

²² Vgl. Furger 1992: 177-178.

²³ Vgl. ebd.: 182-187.

²⁴ Vgl. McShane, Tarr 2007.

²⁵ Vgl. Bouchet 1993.

²⁶ Vgl. Merki 2002.

²⁷ Vgl. ebd.: 93.

²⁸ Vgl. Ottiger 2005.

²⁹ Vgl. ebd.: 96-99.

³⁰ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856; Reglement über den Droschkendienst in Luzern, 20.02.1860; StALU AKT 37/117 A.8 [im Folgenden: Droschkenordnung Luzern 1860].

Die ursprünglichen Vorschriften wurden mehrmals revidiert. In der Stadt Luzern wurde die Verordnung in den Jahren 1862 und 1868 überarbeitet.³¹ Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass durch den Eintrag „Reglement über den Droschkendienst von 1865“ im Archivkatalog des Staatsarchivs Luzern der Eindruck hervorgerufen wird, dass ebenfalls eine Verordnung von 1865 existiert.³² Allerdings bezieht sich dieser Eintrag auf einen Rekurs des Droschkenhalters Wilhelm Huber, welcher 1865 gegen die von den städtischen Behörden verordnete zweiwöchige Einstellung des Droschkendienstes rekurrierte. Da auch in der bisherigen Forschungsliteratur und im umfangreichen Quellenkorpus kein Hinweis auf ein mögliches Reglement von 1865 gefunden werden konnte, ist anzunehmen, dass für die Stadt Luzern nur die Verordnungen von 1860, 1862 und 1868 existieren.

Die Zürcher Droschkenverordnungen wurden im Vergleich zu Luzern öfter überarbeitet. So sind für die Jahre 1861, 1874, 1883, 1884 und 1897 Revisionen auffindbar.³³ Im Jahr 1881 wurde die Droschkenordnung neu gedruckt, jedoch nicht aufgrund von Anpassungen des Reglements, sondern weil die Tarife verändert wurden. Im Vergleich zu 1874 fällt allerdings auf, dass nur geringe Veränderungen bei den Droschkentarifen vorgenommen wurden.³⁴

Des Weiteren ist die Droschkenverordnung von 1883 mit derjenigen von 1884 gleichzusetzen, da die Einführung der revidierten Regeln im August 1883 durch einen gemeinsamen Rekurs von Droschkenhaltern verhindert wurde. Diese waren der Meinung, dass der Polizeirat nicht befugt sei, die Droschkenordnung und Tarife für noch laufende Konzessionen zu ändern.³⁵ Da für eine richterliche Abklärung weitere Behörden hätten eingeschaltet werden müssen, hätte der Fall nicht vor Ende des Jahres 1883 geklärt werden können. Die neue Verordnung wurde deshalb erst 1884 eingeführt, nachdem die alten Konzessionen zum Jahreswechsel abgelaufen waren.³⁶

Einen weiteren Untersuchungsgegenstand bilden Konflikte aus dem Kontext des Zürcher Droschkenwesens. Sie sollen dazu dienen, die in den Verordnungen festgehaltenen Vorschriften zu veranschaulichen. Beispiele von Konflikten diverser Akteur*innen lassen sich vor allem in Protokollen des Regierungsrates des Kantons Zürich finden. In den Regierungsratsprotokollen wurden oftmals die Anliegen des Antragstellers und das bisherige Verfahren, wie zum Beispiel abgelehnte Rekurse beim Zürcher Stadt- und Bezirksrat, zusammengefasst.³⁷ Anhand der jeweils aktuellen Droschkenverordnung wurde im Regierungsratsbeschluss argumentiert, weshalb der Rekurs abgelehnt beziehungsweise angenommen wurde.

Neben den Regierungsratsprotokollen sind ebenfalls in Geschäftsberichten des Zürcher Stadtrates diverse Erwähnungen von Konflikten aufzufinden.³⁸ Zum Beispiel hielt der Stadtrat fest, wie viele Droschkenkonzessionen in einem Jahr ausgestellt beziehungsweise verweigert wurden oder in wie

³¹ Vgl. Revidirtes [sic!] Reglement über den Droschkendienst in Luzern, 13.06.1862; StALU AKT 37/117 B.2 [im Folgenden: Droschkenordnung Luzern 1862]; Revidirtes [sic!] Reglement über den Droschkendienst in Luzern, 24.02.1868; StALU AKT 37/117 C.2 [im Folgenden: Droschkenordnung Luzern 1868].

³² Vgl. Staatsarchiv Luzern 2024a (online).

³³ Vgl. Droschkenordnung für die Stadt Zürich, 21.12.1861; ZBZ DDN 3220 [im Folgenden: Droschkenordnung Zürich 1861]; Revidirte [sic!] Droschkenordnung für die Stadt Zürich, 28.07.1874; ZBZ DV 946 [im Folgenden: Droschkenordnung Zürich 1874]; Droschkenordnung, 04.07.1883; StArZH VII.6.:2.9.1; Offizielle Droschkenordnung und Streckenmesser der Stadt Zürich und Ausgemeinden, 23.04.1884; StArZH VII.6.:2.9.12 [im Folgenden: Droschkenordnung Zürich 1884]; Offizielle Droschkenordnung und Streckenmesser der Stadt Zürich und Ausgemeinden, 11.12.1897; StArZH Na 3758 USTAR [im Folgenden: Droschkenordnung Zürich 1897].

³⁴ Vgl. Revidirte [sic!] Droschkenordnung für die Stadt Zürich, 01.01.1881; StArZH V.B.c.9. 1. Serie, Schachtel 23: 9-13.

³⁵ Vgl. Polizeirath Zürich & Welti & Kons. betr. neue Droschkenordnung, 10.12.1883; StAZH MM 2.242 RRB 1883/2240: 706 [im Folgenden: Polizeirath Zürich & Welti & Kons. 1883].

³⁶ Vgl. ebd.: 717.

³⁷ Vgl. dazu z.B. Droschkenwesen, 18.05.1894; StAZH MM 3.8 RRB 1894/0858: 226-227 [im Folgenden: Droschkenwesen 1894].

³⁸ Vgl. dazu z.B. Geschäftsbericht des Stadtrathes von Zürich an den grössern Stadtrath betreffend das Jahr 1864, 31.08.1865; StArZH V.B.b.43.:1.6: 18-21 [im Folgenden: Geschäftsbericht Zürich 1865].

viele Verkehrsunfälle Droschken involviert waren. Die Geschäftsberichte des Zürcher Stadtrates können somit Aufschluss über das Droschkenwesen in einem bestimmten Jahr geben.

Auch anderweitige Quellen können Hinweise auf die Organisation des Droschkengewerbes in den Städten Zürich und Luzern geben. So sind zum Beispiel in Bezug auf das Aufstellen der konzessionierten Droschken die verschiedenen Kehrordnungen zu erwähnen. Jedes Jahr erstellte die Stadtpolizei Kehrordnungen, welche vorgaben, wann welche Droschke auf einem bestimmten Halteplatz zu stehen hatte und in welchem Turnus rotiert wurde. Für die folgende Arbeit wurden diverse Kehrordnungen aus Zürich und Luzern hinzugezogen.³⁹ Hierbei ist interessant, dass bis 1896 die Kehrordnungen von Luzern ebenfalls Listen mit den Namen der Droschkenhalter beinhalten, welche eine Konzession für eine oder mehrere Droschken hatten. Auch aus Zürich ist eine Kehrordnung überliefert, welche die Namen der Droschkeninhaber enthält.⁴⁰

Abschliessend ist auf die vielen Abbildungen hinzuweisen, welche Droschken in den Städten Zürich und Luzern zeigen. Anhand von Fotografien kann erfasst werden, wie die Droschken das Stadtbild prägten und wo sie überall präsent waren. So sind zum Beispiel von Zürich und Luzern Fotografien und Abbildungen überliefert, welche wartende Droschken vor den Bahnhöfen zeigen (siehe Titelbild).⁴¹

1.4. Aufbau und Methode

Die vorliegende Arbeit verfolgt einen diskursanalytischen Ansatz. Aus den verschiedenen Droschkenverordnungen sollen einzelne Aspekte herausgegriffen und analysiert werden. Dabei soll auf einer diachronen Ebene die Organisation und somit der Raum, in welchem sich die Luzerner und Zürcher Droschken bewegten, erfasst werden. Zudem werden die Hauptakteur*innen in Bezug auf die Ausarbeitung der Verordnungen und die Konflikte im Kontext des Zürcher Droschkenwesens untersucht. Die ausgewählten Konfliktbeispiele aus Zürich sollen dabei der Veranschaulichung der Vorschriften dienen. Somit wird die gesetzliche Grundlage mit Beispielen ihrer Auslegung verknüpft.

Zu beachten ist, dass sich die Analyse auf zwei Ebenen bewegt. Einerseits soll ein Vergleich auf einer diachronen Ebene vorgenommen werden. Dabei soll der Frage nachgegangen werden, wie sich die Verordnungen aus Zürich und Luzern entwickelten und welchen Einfluss dabei die Konflikte aus Zürich hatten. Auf einer zweiten Ebene wird ein Vergleich zwischen den beiden Schweizer Städten vorgenommen. Es stellt sich die Frage, welche Gemeinsamkeiten und Unterschiede in Bezug auf die Organisation des Droschkenwesens in Zürich und Luzern auszumachen sind.

In Bezug auf die Akteur*innen kann bei der folgenden Arbeit ebenfalls eine Verbindung zu den Human-Animal-Studies (HAS) gesehen werden, einer relativ jungen und interdisziplinären Forschungsrichtung, welche sich mit der Beziehung zwischen Menschen und Tieren auseinandersetzt. Dabei wird das Tier als historischer Akteur angesehen, welcher eine eigene Wirkungsmacht auf langfristige historische Prozesse haben kann. Die Tiere stehen dabei in einer Wechselbeziehung zum Menschen, wobei sich die beiden Akteure gegenseitig beeinflussen.⁴² In diesem Zusammenhang ist in der folgenden Arbeit bei der Frage nach den Hauptakteur*innen festzuhalten, dass auch die Pferde als Akteure betrachtet werden können.

³⁹ Vgl. dazu z.B. Kehrordnung für die Droschken der Stadt Luzern pro 1888, 1888; StALU AKT 37/118 B.4 [im Folgenden: Kehrordnung Luzern 1888]; Kehrordnung für die Droschken der Stadt Zürich, 10.10.1864; StArZH V.B.c.9. 1. Serie, Schachtel 20. [im Folgenden: Kehrordnung Zürich 1864].

⁴⁰ Vgl. Kehrordnung für die Droschken der Stadt Zürich, 01.05.1867; StArZH V.B.c.9. 1. Serie, Schachtel 20. [im Folgenden: Kehrordnung Zürich 1867].

⁴¹ Vgl. Kutschen und Droschken vor dem alten Bahnhof, 1893; SALU F2a/VERKEHR/00003:00001; Zürich. Bahnhofplatz mit alter und neuer Universität, 1914-26.06.1916; Bildarchiv ETH-BIB Ans_05031.

⁴² Vgl. Roscher 2012 (Docupedia-Zeitgeschichte online).

Der Aufbau der folgenden Arbeit ist in zwei Einheiten gegliedert. Im Kapitel 2. *Droschken – Eine Art Vorläufer des modernen Taxis* soll eine Einführung in das Droschkenwesen gegeben sowie die Hintergründe und der historische Kontext erläutert werden. Dabei wird zuerst versucht, den Begriff *Droschke* zu definieren und von anderen zeitgenössischen Verkehrsmitteln, wie zum Beispiel Omnibussen, Automobildroschken und Kutschen, abzugrenzen. Zudem soll aufgezeigt werden, welche Position die Droschke im Kontext des öffentlichen Verkehrs einnahm. Es stellt sich hierbei die Frage, welche grundlegenden Aufgaben der Droschke zugewiesen wurden und wer sie als Fortbewegungsmittel benutzte. Das Ziel dieses Unterkapitels ist, die Begrifflichkeiten für die Arbeit zu klären und eine erste Einführung in das Droschkenwesen zu geben. Des Weiteren soll der Frage nachgegangen werden, wo der mögliche Ursprung der Droschken liegt und wie sie ihren Weg in das Schweizer Verkehrswesen fanden.

Im anschliessenden Unterkapitel wird ein Überblick über das Zürcher und Luzerner Droschkenwesen gegeben. Das Ziel ist, den historischen Kontext, in welchem die Zürcher und Luzerner Droschkenverordnungen entstanden, vorzustellen. Es stellt sich die Frage, wann ein Beginn und ein Ende des Gewerbes in den beiden Städten festgelegt werden kann. Dadurch soll die Grundlage geschaffen werden, um im nächsten Kapitel eine vertiefte Analyse der Zürcher und Luzerner Droschkenverordnungen sowie der Konflikte aus dem Zürcher Droschkenwesen vornehmen zu können.

Aufgrund des diskursanalytischen Ansatzes der vorliegenden Arbeit orientiert sich der Aufbau des dritten Kapitels *Die Zürcher und Luzerner Droschkenverordnungen und die auftretenden Konflikte im Zürcher Droschkenwesen* an einzelnen Aspekten der Droschkenordnungen. Es werden die verschiedenen Vorgaben aus den Verordnungen vorgestellt und mit den ausgewählten Zürcher Konfliktbeispielen in Verbindung gebracht. Das erste Unterkapitel befasst sich mit den Voraussetzungen für die Konzessionserteilungen und den Anforderungen an die Droschkenführer. Dabei soll gezeigt werden, welche Bedingungen für die Beteiligung am Droschkenwesen erfüllt sein mussten und was geschah, wenn keine Erlaubnis für das Aufstellen der Wagen auf den öffentlichen Plätzen erteilt wurde. Danach folgt ein Unterkapitel über die Regelungen und Verstösse gegen die Verordnungen in Bezug auf den Umgang mit dem Material und den Pferden. Hier soll ebenfalls ein Zusammenhang zu den Human-Animal-Studies hergestellt werden. In den folgenden Unterkapiteln sollen einerseits die Regelungen zu den Halteplätzen und Kehrordnungen sowie andererseits die vorgegebene Fahrordnung untersucht werden. Im Abschnitt zu den Halteplätzen soll zudem aufgezeigt werden, in welchem Raum sich die Droschken in Zürich und Luzern bewegten und wo sie überall zu finden waren. Das Unterkapitel zur Fahrordnung setzt sich mit dem Thema auseinander, wie sich der Kutscher während der Fahrt im Strassenverkehr und gegenüber den Passagier*innen zu benehmen hatte. Bevor in einem abschliessenden Fazit nochmals die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst werden, befasst sich das letzte Unterkapitel mit den Tarifen und der Aufsicht über das Droschkenwesen, wobei sich die Frage stellt, wer dafür verantwortlich war, dass die einzelnen Vorschriften eingehalten wurden.

2. Droschken – Eine Art Vorläufer des modernen Taxis

2.1. Was sind Droschken?

Der Begriff *Droschke* geht auf das russische Wort *dróžki* (dt. leichter Kutschwagen) zurück und bezeichnet eine Mietkutsche. Erstmalige Verwendung fand das Wort *Droschke* in der Stadt Berlin, von wo es sich während des 19. Jahrhunderts im deutschsprachigen Raum verbreitete.⁴³ Der Warschauer Pferdehändler Alexander Mortgen bat 1811 in einem Gesuch die Berliner Regierung um Erlaubnis, in der Stadt Mietwagen verkehren zu lassen. Nach dem Warschauer Vorbild taufte er seine Wagen *Droschken*.⁴⁴ In den grösseren Schweizer Städten etablierten sich nach 1850 die ersten Droschkendienste.⁴⁵ Es kann davon ausgegangen werden, dass das Droschkengewerbe über die Stadt Berlin Einzug in das Schweizer Verkehrswesen fand.

Auch in diversen anderen europäischen Metropolen waren während des 19. Jahrhunderts vermehrt Droschken im Strassenverkehr zu sehen. Dabei variierten die Bezeichnungen: Neben dem Namen *Droschke* wurde eine Mietkutsche unter anderem *fiacre* oder *hackney cab* genannt.⁴⁶ Aus dem französischen Wort *fiacre* entwickelte sich das deutsche Wort *Fiaker*, welches vor allem im bayrisch-österreichischen Raum verwendet wurde und teilweise immer noch wird.⁴⁷ So ist zum Beispiel gemäss László Tarr der Wiener Fiaker die bekannteste Form einer Mietkutsche. Dies führt er auf die „[u]nzählige[n] Lieder, Operettenschlager, Anekdoten und bildliche[n] Darstellungen [...]“ zurück.⁴⁸ Zu beachten ist, dass seit der Motorisierung des Strassenverkehrs das Wort *Droschke* sowohl Mietkutschen mit Pferden als auch motorisierte Droschken, sogenannte Automobil- oder Motordroschken, bezeichnen kann. Da sich die vorliegende Arbeit vor allem mit Pferdedroschken auseinandersetzt, bezeichnet im Folgenden das Wort *Droschke* die von Pferden gezogenen Mietkutschen. Falls es sich um motorisierte Droschken handelt, wird explizit darauf hingewiesen.

Das Wort *Droschke* deutet insofern nicht auf einen besonderen Wagentyp, sondern auf die Funktion des Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr hin.⁴⁹ Eine Droschke konnte für eine bestimmte Fahrt oder zu einem Stundentarif benutzt werden und ergänzte dabei das lokale Transportsystem. Zum Beispiel beförderten Droschken Reisende und ihr Gepäck vom Bahnhof an ihr gewünschtes Ziel in einer Stadt.⁵⁰ Somit können Droschken als ein lokales Fortbewegungsmittel angesehen werden, welches vor allem kürzere Strecken in einer Stadt zurücklegte. Dabei lag ihr Fokus nicht auf dem Waren-, sondern auf dem Personentransport. Da Droschken im Vergleich zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln ein relativ teures Transportmittel waren, benutzten sie vor allem reisende Kaufleute und vermögende Bürger*innen.⁵¹ Die wichtigen Standplätze an den Bahnhöfen und Schifffanlegestellen wurden dabei vom Handels- und Finanzbürgertum gefördert.⁵² Droschken waren somit nicht nur ein Transportmittel der lokalen Bevölkerung, sondern auch von Reisenden. Zu beachten ist, dass insgesamt die regelmässige Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln bis zum Ersten Weltkrieg nur

⁴³ Vgl. Etymologisches Wörterbuch 1989: 310 (s. v. Droschke).

⁴⁴ Vgl. Kubisch 1993: 17-19.

⁴⁵ Vgl. Furger 1992: 182.

⁴⁶ Vgl. Tarr 1978: 310.

⁴⁷ Vgl. Etymologisches Wörterbuch 1989: 430 (s. v. Fiaker).

⁴⁸ Tarr 1978: 310.

⁴⁹ Vgl. Settelen AG 2024a (online).

⁵⁰ Vgl. Glauser, Tissot 2015 (e-HLS).

⁵¹ Vgl. Settelen AG 2024a (online).

⁵² Vgl. Furger 1992: 62.

einer kleinen Personengruppe vorbehalten war, was unter anderem auf das Einkommen zurückzuführen war. Erst mit dem Anstieg der Reallöhne und dem gleichzeitigen Sinken der Fahrpreise wurden Verkehrsdienstleistungen auch für eine breitere Bevölkerungsschicht zugänglich.⁵³

Durch die technischen Entwicklungen gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts sahen sich Droschken im Strassenverkehr vermehrt mit Konkurrenz konfrontiert. Bereits vor der Einführung der Motordroschken und Automobile boten unter anderem Omnibusdienste, welche durch grosse, von Pferden gezogene Wagen ein breiteres Publikum ansprachen, oder Kutschen von diversen Hotels Transportmöglichkeiten an. Auch Gastwirt*innen stellten teilweise eigene Wagen zur Verfügung oder hatten Abkommen mit Kutschern, welche zum Gasthof bestellt werden konnten.⁵⁴ Die Einführung von Pferdetransporten erschwerte den Droschkenkutschern das Ausführen ihres Gewerbes zusätzlich. Vor allem die Schienen stellten ein Hindernis für den Fuhr- und Droschkenverkehr dar, was in der Stadt Zürich zu Protesten gegen das neue Verkehrsmittel führte.⁵⁵ Schliesslich eröffnete das Automobil im öffentlichen Personenverkehr neue Möglichkeiten, wie zum Beispiel die Einführung von Trolleybussen.⁵⁶ Nicht als direkte Konkurrenz zur Droschke aufgefasst werden kann hingegen die Eisenbahn. Im Unterschied zu Omnibussen, Pferdetransporten und Automobilen bewegte sich die Eisenbahn in einem überregionalen Raum und konnte daher Droschken nicht direkt ersetzen. Sie förderte sogar den Pferdetransport, indem sie Passagier*innen für den lokalen und regionalen Verkehr heranbrachte.⁵⁷

Mit der Einführung des Taximeters als Fahrpreisanzeige erhielt die Droschke im Verlauf des 20. Jahrhunderts einen neuen Namen und wurde zunehmend als *Taxi* bezeichnet. Wie bereits bei der Bezeichnung *Droschke* verbreitete sich der neue Name von Berlin aus im deutschsprachigen Raum. Dort wurde im Jahr 1892 zum ersten Mal eine Droschke mit einer Fahrpreisanzeige ausgestattet.⁵⁸

2.2. Das Zürcher und Luzerner Droschkenwesen

Sowohl Zürich als auch Luzern waren im 19. Jahrhundert von wichtigen verkehrstechnischen Entwicklungen geprägt. Dabei beeinflusste vor allem die Eisenbahn die wirtschaftliche Situation der beiden Städte: Mit dem Bau der ersten Eisenbahnlinie der Schweiz zwischen Zürich und Baden, der sogenannten Spanisch-Brötli-Bahn, konnte sich Zürich ab 1847 zu einem wichtigen Industriestandort und Verkehrsknotenpunkt entwickeln.⁵⁹ In Luzern begann der Aufbau eines Eisenbahnnetzes in den 1860er-Jahren, wobei die Eröffnung der Gotthardbahnlinie 1882 den wirtschaftlichen Aufschwung förderte.⁶⁰ Die Entstehung des Zürcher und Luzerner Droschkenwesens war daher eng mit der Eröffnung neuer Eisenbahnlinien verbunden. Durch die neuen Bahnverbindungen nahm zudem die Bedeutung der beiden Städte für den Fremdenverkehr zu. Dies führte unter anderem dazu, dass im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts in Luzern der Tourismus und das Baugewerbe die Hauptfaktoren für das schnelle Wachstum der Stadt waren.⁶¹ Dabei war im Vergleich zur gesamten Schweiz die Anzahl an Beschäftigten im Gastgewerbe in der Stadt Luzern am höchsten.⁶² Neben den neuen Bahnlinien ist ein möglicher Grund, weshalb die Berufe im Dienstleistungssektor florierten, dass sich der Fremdenverkehr nach einer Wirtschaftskrise, welche ihren Höhepunkt in Luzern zwischen 1876 und

⁵³ Vgl. Haefeli 2022: 52-53.

⁵⁴ Vgl. Furger 1992: 175.

⁵⁵ Vgl. Galliker 1997: 23.

⁵⁶ Vgl. Gisler-Jauch 2015 (e-HLS).

⁵⁷ Vgl. Haefeli 2022: 115.

⁵⁸ Vgl. Merki 2002: 88.

⁵⁹ Vgl. Bärtschi, Dubler 2015 (e-HLS); Behrens 2015 (e-HLS).

⁶⁰ Vgl. Lischer 2016 (e-HLS); Schumacher 2015: 143.

⁶¹ Vgl. Lischer 2016 (e-HLS).

⁶² Vgl. Bossard-Borner 2017: 298-299; Schumacher 2015: 141.

1878 erreichte, vergleichsweise sehr früh erholte.⁶³ Dadurch konnten die verschiedenen Dienstleistungen für den Fremdenverkehr ausgebaut werden. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass gleichzeitig eine stärkere Reglementierung dieser Berufe durch die städtischen Behörden vonstattenging. So existierten zum Beispiel neben den Vorschriften zum Droschkendienst ebenfalls Reglementierungen für Fahrten über den Brünigpass oder das Anwerben von Fremden.⁶⁴



Abb. 1: Droschken vor dem ersten Bahnhof von Luzern. Anonyme Fotografie, ca. 1880. Quelle: SALU F2a/STRASSEN/BAHNHOFPLATZ 01.02:04.

Dass sich die beiden Städte stark auf den Fremdenverkehr ausrichteten und dass die Entwicklung der Eisenbahn den Aufbau des Droschkenwesens beeinflusste, zeigen ebenfalls die neuen Bahnhöfe, welche im 19. Jahrhundert errichtet wurden. Der erste Bahnhof in Luzern wurde 1859 von der *Schweizerischen Centralbahn* (SCB) am rechten Seeufer gebaut.⁶⁵ Allerdings limitierte die Lage an der Reuss die städtebaulichen Entwicklungen. Um den Ausbau des Eisenbahnnetzes zu ermöglichen, wurde bereits 1896 ein neues Bahnhofsgebäude mit einem weitläufigen Bahnhofsvorplatz am linken Seeufer errichtet. Dadurch verlagerte sich das Verkehrszentrum der Stadt Luzern vom rechten auf das linke Seeufer.⁶⁶ Auch Zürich baute gegen Ende des 19. Jahrhunderts einen neuen Hauptbahnhof. Das erste Bahnhofsgebäude entstand 1847 an der damaligen Peripherie der Stadt. Aufgrund des zunehmenden Eisenbahnverkehrs und der Bedeutung dieses Transportmittels, sollte der Bahnhof in die Innenstadt verlegt werden. Jedoch liess sich dieser Plan politisch nicht durchsetzen, weshalb 1871 ein neues Bahnhofsgebäude am alten Standort errichtet wurde. Dies führte dazu, dass sich das Stadtzentrum von der Altstadt zum Bahnhof hin verschob.⁶⁷ Auffallend ist, dass die Bahnhöfe von Zürich und Luzern im gleichen Zeitraum entstanden, in dem das Droschkenwesen aufgebaut und erweitert wurde. Sie definierten das Verkehrszentrum und boten zudem mit ihren Vorplätzen einen Standort für Droschken. Es ist davon auszugehen, dass die Eisenbahn und die damit verbundenen

⁶³ Vgl. Bossard-Borner 2017: 293.

⁶⁴ Vgl. Huber 1987: 163.

⁶⁵ Vgl. Schumacher 2015: 129.

⁶⁶ Vgl. Lischer 2016 (e-HLS).

⁶⁷ Vgl. Lau 2017: 147.

städtebaulichen Massnahmen ein Faktor war, welcher die Entstehung des Zürcher und Luzerner Droschkendienstes begünstigte.

Dass der Standort des Bahnhofs und insbesondere des Bahnhofsvorplatzes das Zentrum des öffentlichen Verkehrs bestimmten, zeigt unter anderem Abb. 1, auf welcher wartende Droschken vor dem ersten Bahnhof in Luzern zu sehen sind. Die Fotografie zeigt, wie die Droschken und somit auch das Pferd als historischer Akteur das Stadtbild prägten. In der Stadt waren die Droschken auf diverse Halteplätze verteilt, wobei ebenfalls der Tourismus die Standorte beeinflusste. Zum Beispiel waren Halteplätze bei grossen Hotels vorhanden.⁶⁸ Allerdings ist zu beachten, dass allfällige Konflikte unter den Droschkenkutschern aufgrund ihrer hohen Sichtbarkeit dazu führen konnten, dass das Bild von Luzern als Fremdenstadt geschädigt wurde. Die städtischen Behörden nahmen deshalb entweder aus eigener Initiative oder aufgrund von Beschwerden von Hoteliers und Verkehrsunternehmen Regelungen vor, um Ordnung im Droschkenwesen herzustellen.⁶⁹ Es ist anzunehmen, dass die Kontrolle durch die städtischen Behörden unter anderem ein Grund dafür ist, weshalb die Droschken auf der Abb. 1 vor dem Luzerner Bahnhof in einer schönen Reihe aufgestellt waren. Den ankommenden Reisenden wurde dadurch das Bild eines organisierten Droschkenwesens vermittelt.

Obwohl die Droschken das Stadtbild prägen konnten, ist darauf hinzuweisen, dass sie dennoch einen kleineren Einfluss auf die Struktur einer sich entwickelnden Stadt hatten als andere öffentliche Verkehrsmittel. Im Gegensatz zu beispielsweise Omnibussen oder Pferdetransporten besaßen Droschken keine festen Fahrpläne und vorgegebene Routen.⁷⁰ Sie verkehrten somit weniger regelmässig und nicht immer auf den gleichen Strecken, was ihren Einfluss auf die städtischen Strukturen verminderte.

Allerdings beeinflusste der Urbanisierungsprozess die entstehenden Droschkendienste. Sowohl in Zürich als auch in Luzern veränderten sich die Stadtverhältnisse während des Aufbaus des Droschkenwesens. Nach der Verlegung des Luzerner Bahnhofs an das linke Seeufer, konnte ein grossräumiger Stadtausbau vorgenommen werden.⁷¹ Zuvor war vor allem das rechte Seeufer bebaut worden. Dieses hatte sich durch die Ausbreitung des Hotel- und Gastgewerbes zu einem touristischen Zentrum entwickelt.⁷² Jedoch machten der neue Standort des Bahnhofs und eine zunehmende Wohnungsknappheit gegen Ende des 19. Jahrhunderts das linke Seeufer für neue Wohnquartiere attraktiv. Verbunden wurden die beiden Ufer durch die sogenannte Seebrücke. Grosse bauliche Entwicklungen erfolgten somit in Luzern erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts.⁷³ Diese Entwicklung ist auch in Zürich auszumachen: In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann in der Stadt an der Limmat eine grosse Bauperiode. Dabei entstanden neben dem neuen Hauptbahnhof zum Beispiel die Bahnhofstrasse, die Seepromenade, das Polytechnikum oder die Schweizerische Kreditanstalt.⁷⁴ Dabei ist zu beachten, dass durch die zunehmende Mobilisierung der Gesellschaft das Bedürfnis wuchs, die zentralen Orte einer Stadt schnell erreichen zu können.⁷⁵ Die veränderten Stadtverhältnisse beeinflussten das entstehende Droschkenwesen insofern, indem sich der Aufbau des Gewerbes an den neu entstandenen Stadtzentren orientieren konnte. Ausserdem konnten Droschken dem Bedürfnis nach Mobilität in einer Stadt nachkommen und zum Beispiel Transporte vom Bahnhof zu zentralen Orten in einer Stadt vornehmen. Hierbei ist zu erwähnen, dass auch durch die Entstehung von Vorortsvillen der Raum, in welchem sich Droschken bewegten, erweitert wurde. In Luzern entstanden zum Beispiel am rechten Seeufer auf einer höher gelegenen Ebene Villenquartiere.⁷⁶ Die besondere Lage oberhalb des Vierwaldstättersees führte jedoch dazu, dass vor allem wohlhabende Bür-

⁶⁸ Vgl. Brunner 1981: 148.

⁶⁹ Vgl. Huber 1987: 192.

⁷⁰ Vgl. McShane, Tarr 2007: 58.

⁷¹ Vgl. Lischer 2016 (e-HLS).

⁷² Vgl. Meyer 1978: 379-380.

⁷³ Vgl. ebd.: 380.

⁷⁴ Vgl. Behrens 2015 (e-HLS).

⁷⁵ Vgl. Lau 2017: 147.

⁷⁶ Vgl. Meyer 1978: 381.

ger*innen eine Transportmöglichkeit in das Stadtzentrum benötigten, wobei Droschken Abhilfe leisten konnten.

In diesem Kontext, welcher von einem aufblühenden Fremdenverkehr, einem sich ausdehnenden Verkehrsnetz und einem einsetzenden Urbanisierungsprozess geprägt war, entstanden die Droschkendienste in Zürich und Luzern. Da der historische Hintergrund der beiden Städte sehr ähnlich war, existieren auch beim Aufbau des Droschkendienstes Parallelen. Der Stadtrat von Zürich beschloss bereits 1855, dass Droschken eingeführt werden sollten. Am 15. Juni 1856 konnten die ersten Droschken auf verschiedenen Plätzen in der Stadt benutzt werden.⁷⁷ Nur einige Jahre später stellte der bereits erwähnte Balthasar Schwegler ein Gesuch an den Luzerner Stadtrat, um Droschken auf den öffentlichen Plätzen aufstellen zu dürfen. Durch Schweglers Erfolg wurden einerseits weitere Kutscher auf den Droschkendienst aufmerksam und andererseits sorgte er dafür, dass mehr Menschen die Kutsche innerhalb der Stadt benutzten. Zuvor war dieses Transportmittel in der Stadt nicht oft verwendet worden, da es zu teuer und zu umständlich war, weil die Kutsche immer im Voraus bestellt werden musste.⁷⁸

Aufgrund der Zunahme des Pferdeverkehrs und des teilweise eigenwilligen Verhaltens der Kutscher wurden diverse Verordnungen erlassen, um das wachsende Gewerbe zu ordnen.⁷⁹ In der Regel arbeitete der Stadtrat die neuen Verordnungen aus und legte sie dem Regierungsrat des Kantons vor, welcher das Reglement genehmigen musste, damit es in Kraft treten konnte. Anschliessend wurden die Droschkenhalter dazu aufgefordert, die neuen Verordnungen inklusive der Tarife bei der Stadtpolizei zu beziehen. Der Zeitpunkt, ab welchem die neuen Reglementierungen in Kraft traten, variierte zwischen Zürich und Luzern: Während in Luzern die neue Verordnung meistens an dem Tag in Kraft trat, an dem der Regierungsrat des Kantons Luzern das Reglement genehmigte, galten in Zürich die neuen Regeln oftmals erst nach der amtlichen Publikation.⁸⁰

In Bezug auf den Inhalt der Verordnungen von Zürich und Luzern ist zu beachten, dass diese teilweise wörtlich dieselben Vorschriften enthielten. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass wie bereits erwähnt Balthasar Schwegler bei der Einführung des Droschkendienstes in Luzern dem Stadtrat das Zürcher Droschkenreglement vorlegte. Obwohl das Gesuch von Schwegler vorerst mit der Begründung abgelehnt wurde, dass Luzern ein eigenes Reglement brauche, welches an die eigenen städtischen Verhältnisse angepasst sei,⁸¹ kann davon ausgegangen werden, dass Zürich für Luzern als Vorbild gedient hat.

Durch die Regulierungen versuchten der Zürcher und Luzerner Stadtrat die Arbeitsbedingungen, Entwicklungsmöglichkeiten und die Konkurrenz im Droschkenwesen zu beeinflussen und gegebenenfalls einzuschränken. Dies führte dazu, dass die Droschkenhalter einerseits beruflich selbstständig und andererseits abhängig von den Vorgaben der Stadt waren. So bestimmte zum Beispiel die Polizei die Arbeitszeiten der Droschkenkutscher, um einen konstanten Droschkendienst zu garantieren. Ausserdem entschied der Stadtrat, wer eine Droschke aufstellen durfte, und legte dabei eine konkrete Arbeitskleidung fest. Die städtischen Behörden können in diesem Zusammenhang indirekt als ‚Arbeitgeber‘ der Droschkenkutscher angesehen werden, da sie verschiedene Arbeitsbedingungen festlegten. Diese Umstände führten jedoch dazu, dass der Droschkendienst für kleine Droschkenhalter mit nur einem Pferd und Wagen aufgrund der vorgeschriebenen Tarife ein wenig gewinnbringendes Gewerbe darstellten,⁸² dies obwohl das Droschkengewerbe anfangs als profitables Geschäft galt. Durch den steigenden Fremdenverkehr wurden Dienstleistungsberufe im Allgemeinen gefördert und

⁷⁷ Vgl. Pfister 2022 (online).

⁷⁸ Vgl. Huber 1987: 192-194.

⁷⁹ Vgl. Furger 1992: 62.

⁸⁰ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 9-10; Droschkenordnung Zürich 1884: 8.

⁸¹ Vgl. Huber 1987: 192.

⁸² Vgl. Brunner 1981: 135-136.

galten als relativ sichere Erwerbstätigkeit, wobei teilweise nur wenig oder gar kein Eigenkapital vorausgesetzt wurde.⁸³ Oftmals waren es Kleinbürger, welche in den Droschkendienst eintraten.⁸⁴

Diese Bedingungen führten jedoch auch dazu, dass mehr Konkurrenz unter den Droschkenkutschern herrschte. Für die meisten Kutscher gestaltete sich die Arbeit als täglicher Existenzkampf ohne soziale oder wirtschaftliche Aufstiegschancen.⁸⁵ Nur wenige Personen konnten durch den Droschkendienst Gewinn erzielen, meistens diejenigen, welche mehrere Pferde und Wagen besaßen.⁸⁶ Ein Beispiel hierfür ist die Fuhrhalterei Welti-Furrer aus der Stadt Zürich. Diese besaß nicht nur Droschken, sondern stellte auch Kutschen für besondere Anlässe wie zum Beispiel Hochzeiten zur Verfügung. Der Gründer der Fuhrhalterei Jakob Furrer beteiligte sich sehr früh am Droschkenwesen und erhielt bereits 1859 eine erste Droschkenkonzession. Er baute die Fuhrhalterei weiter aus, sodass er im Jahr 1900 unter anderem im Besitz von 16 Droschken war.⁸⁷

Dass eine Person mehrere Droschken besitzen und diese auf öffentlichen Plätzen aufstellen konnte, geht ebenfalls aus diversen Kehrordnungen hervor. In den Kehrordnungen wurde festgehalten, welche Droschke an welchem Tag auf welchem Halteplatz zu stehen hatte. Teilweise wurde dabei eine Liste mit den Namen aller Droschkenhalter mit den dazugehörigen Droschkennummern aufgeführt. Aus der Zürcher Kehrordnung von 1867 ist zum Beispiel ersichtlich, dass 64 Droschkennummern auf 25 Droschkenhalter verteilt waren. Dabei verfügten acht Personen über mehr als eine Droschke. Unter anderem wurde Jakob Furrer aufgelistet, welcher zu diesem Zeitpunkt bereits 12 Droschken besaß.⁸⁸ Eine Gruppe von Droschkenbesitzer konnte sich in diesem Gewerbe ein regelrechtes Monopol errichten. Die Droschkenkutscher mit nur einem Wagen sahen sich dadurch benachteiligt, weshalb sie Beschwerden gegen die grösseren Droschkenunternehmen beim Stadtrat einlegten, worauf im Kapitel 3.1. noch näher eingegangen wird.⁸⁹ Festzuhalten ist, dass ein Droschkenhalter mehrere Droschken besitzen und diese von Angestellten aufstellen lassen konnte. Der Begriff Droschkenhalter ist somit nicht mit dem Begriff Droschkenkutscher gleichzusetzen, da ein Droschkenhalter nicht unbedingt selbst eine Droschke fahren musste. Dies geht auch aus der Regelung hervor, dass Droschkenhalter neben ihren eigenen Bussen ebenfalls für diejenigen von ihren Angestellten und Knechten aufkommen mussten.⁹⁰

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die Betätigung im Droschkenwesen ein Voll- oder Nebenerwerb darstellte. Es ist davon auszugehen, dass das Gewerbe vor allem für Droschkenhalter ein Vollerwerb war. So stand zum Beispiel im Adressbuch von Zürich aus dem Jahr 1890 beim Eintrag zu Jakob Furrer, dass er eine Pferde- und Droschkenhalterei betreiben würde.⁹¹ Unter der Annahme, dass im Adressbuch nur der Haupterwerb aufgeführt wurde, kann davon ausgegangen werden, dass für Personen, welche eine oder mehrere Droschkenkonzessionen lösten, das Droschken-gewerbe einen Vollerwerb darstellte. Bei den angestellten Droschkenkutschern könnte es sich um einen Nebenerwerb gehandelt haben. Hierzu sind jedoch weitere Recherchen nötig, die den Rahmen dieser Arbeit sprengen würden. Auskünfte dazu können zum Beispiel Anstellungsverträge von Droschkenunternehmen sowie diverse Adressbücher oder Angaben bei Eidgenössischen Volkszählungen geben.

Um die Jahrhundertwende begann sich das Automobil in der Schweiz zu verbreiten und ersetzte dabei das Pferd als Reit- und Zugtier. Zu Beginn waren vor allem Kutschen, Droschken, Fuhrwerke und Omnibusse vom Wandel betroffen.⁹² Allerdings sahen sich die Droschkenkutscher bereits einige

⁸³ Vgl. Huber 1987: 164, 192.

⁸⁴ Vgl. Tarr 1978: 310.

⁸⁵ Vgl. Brunner 1981: 147.

⁸⁶ Vgl. ebd.: 136.

⁸⁷ Vgl. Furger 1992: 177-178.

⁸⁸ Vgl. Kehrordnung Zürich 1867.

⁸⁹ Vgl. Kapitel 3.1.

⁹⁰ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 2.

⁹¹ Vgl. Adressbuch der Stadt Zürich und der Ausgemeinden für 1890: 103.

⁹² Vgl. Grotrian 2007: 43, 47.

Jahre vor der Einführung des Automobils mit Konkurrenz konfrontiert: So wurde am 3. Oktober 1882 das Zürcher Tram eingeweiht, während in Luzern 1899 die erste Strassenbahn ihren Betrieb aufnahm.⁹³

Nur wenige Jahre nach der Einführung der Strassenbahn begann in Luzern die Automobildroschke die herkömmlichen Pferdedroschken zu verdrängen.⁹⁴ In Zürich wurde die erste Motordroschke im Jahr 1907 zugelassen.⁹⁵ Die Droschkenhalter sahen sich mit der Frage konfrontiert, ob sie an den Pferdedroschken festhalten oder in das Geschäft mit den motorisierten Droschken einsteigen sollten. Die städtischen Behörden mussten eine ähnliche Entscheidung treffen: Sollten die neuen Verkehrsmittel gefördert oder der funktionierende Droschkendienst aufrechterhalten werden? Die Entscheidung fiel im Interesse des Fremdenverkehrs.⁹⁶ Obwohl die Anschaffung und der Unterhalt von Automobildroschken teurer waren als bei Pferdedroschken, rentierten sie sich in Bezug auf ihre Geschwindigkeit und Reichweite. Dadurch bevorzugten die Passagier*innen die Motordroschken.⁹⁷ Im Januar 1910 erkundigte sich der Luzerner Stadtrat beim *Schweizerischen Städteverband (SSV)*, wie andere Städte die Einführung von Automobildroschken organisierten. Luzern orientierte sich schliesslich an den Städten Zürich und Bern, welche vorgaben, dass für jede Konzession für Automobildroschken zwei Pferdedroschkennummern gekauft werden mussten, welche anschliessend von der Polizeidirektion gelöscht wurden. Dadurch sollte ein Konkurrenzausgleich geschaffen werden.⁹⁸ Die Orientierung von Luzern an anderen Schweizer Städten zeigt, dass ein Austausch in Bezug auf die Regelung des Droschkendienstes stattfand. Das ist ein Grund, weshalb wie bereits erwähnt die Droschkenverordnungen von Zürich und Luzern teilweise wörtlich dieselben Vorschriften enthielten.

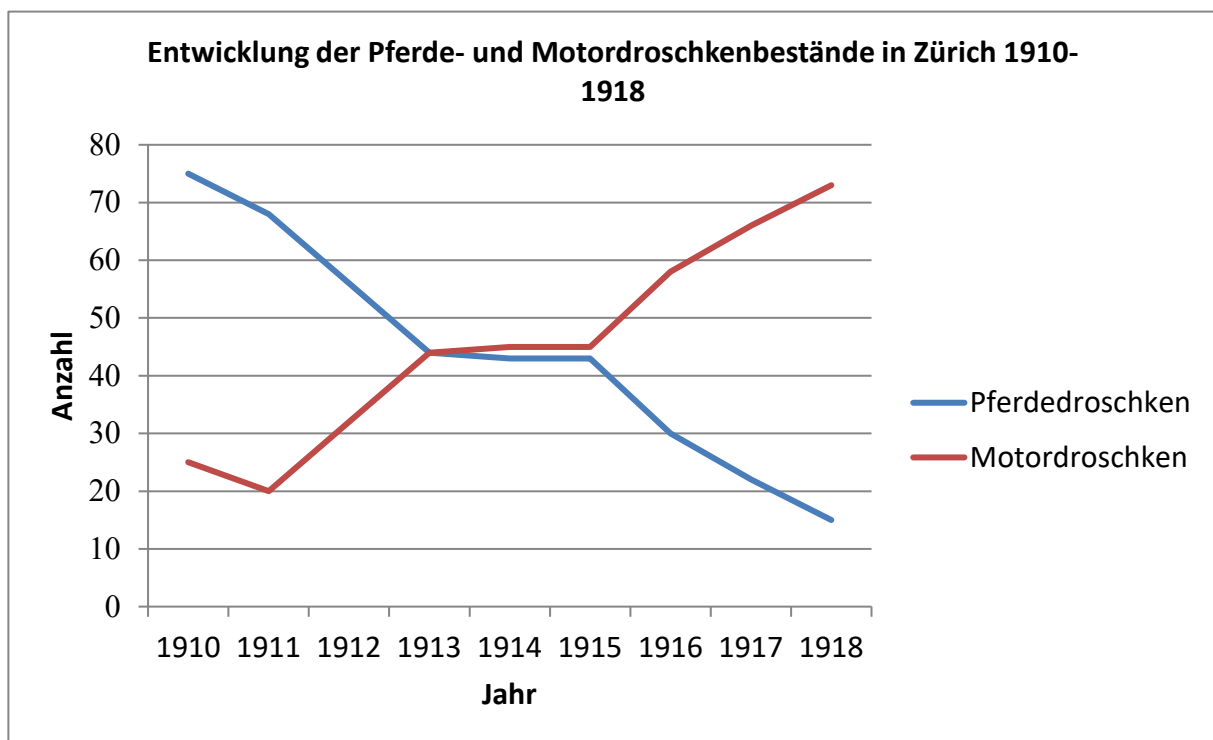


Abb. 2: Entwicklung der Pferde- und Motordroschkenbestände in Zürich 1910-1918. Quelle: StArZH V.B.b.43.:1.52-60. Eigene Darstellung.

⁹³ Vgl. Galliker 1997: 21; Lischer 2016 (e-HLS).

⁹⁴ Vgl. Brunner 1981: 143.

⁹⁵ Vgl. Pfister 2022 (online).

⁹⁶ Vgl. Brunner 1981: 143.

⁹⁷ Vgl. Merki 2002: 92.

⁹⁸ Vgl. Brunner 1981: 143.

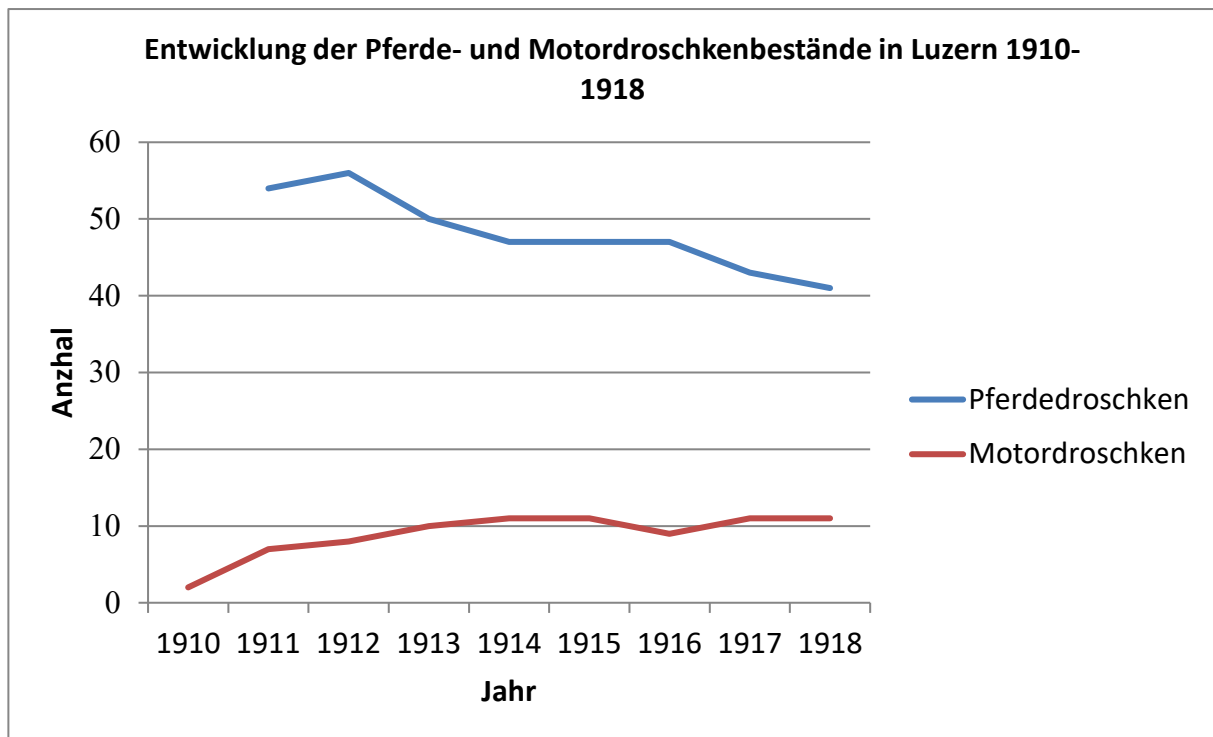


Abb. 3: Entwicklung der Pferde- und Motordroschkenbestände in Luzern 1910-1918. Quelle: Brunner 1981: 145. Eigene Darstellung.

Droschkenunternehmer mit teilweise nur einem Pferd und Wagen waren zu Beginn am stärksten von der Einführung der motorisierten Droschken betroffen. Durch das System mit den zu löschenden Droschkennummern wurden sie benachteiligt, denn aufgrund ihrer finanziellen Lage waren sie oftmals die Ersten, welche ihre Konzession verkauften. Dabei erhielten sie für ihre Konzession nur eine einmalige Abfindungssumme.⁹⁹ Die Anzahl an Pferdedroschken in Zürich und Luzern nahm markant ab, wie die Grafiken in den Abb. 2 und 3 zeigen, welche die Entwicklung der Anzahl an Pferde- und Motordroschken in den Städten Zürich und Luzern zwischen 1910 und 1918 darstellen. Auffallend ist, dass in beiden Städten der Bestand an Pferdedroschken kontinuierlich abnahm. Innerhalb von acht Jahren reduzierte sich die Anzahl an Pferdedroschken in Luzern um ein Viertel. Während die Anzahl an Motordroschken in Luzern eher verhalten zunahm, verkehrten in Zürich im Jahr 1918 fast gleich viele motorisierte Droschken wie zehn Jahre zuvor Pferdedroschken. Dabei nahm der Bestand an Zürcher Pferdedroschken stärker ab als in Luzern. In Zürich ging somit der Übergang von Pferde- zu Motordroschken schneller vonstatten als in Luzern.

Nach dem Ersten Weltkrieg stieg die Nachfrage nach Pferdedroschken ein letztes Mal kurz an, was auf einen allgemeinen Ressourcenmangel zurückzuführen ist.¹⁰⁰ Vor allem das Fehlen von Kohle, Brennholz oder Koch- und Leuchtgas führte zu Engpässen bei der Energieversorgung.¹⁰¹ Dies führte unter anderem dazu, dass in den Jahren 1917-1919 fossile Energieträger rationiert wurden.¹⁰² Allerdings drängten bereits in den 1920er-Jahren die Automobildroschken die Pferdedroschken endgültig vom Markt. So wurden zum Beispiel in Zürich 1928 die Pferdedroschken in der Stadt abgeschafft.¹⁰³ Dies kann unter anderem darauf zurückgeführt werden, dass sich nach dem Ersten Weltkrieg die Erwerbs- und Unterhaltskosten eines Automobils reduzierten, was eine Beschleunigung der Motorisierung des Strassenverkehrs mit sich führte.¹⁰⁴

⁹⁹ Vgl. ebd.: 144.

¹⁰⁰ Vgl. Settelen AG 2024b (online).

¹⁰¹ Vgl. Pfister 2016: 113.

¹⁰² Vgl. ebd.: 132.

¹⁰³ Vgl. Settelen AG 2024b (online).

¹⁰⁴ Vgl. Merki 2002: 47.

3. Die Zürcher und Luzerner Droschkenverordnungen und die auftretenden Konflikte im Zürcher Droschkenwesen

3.1. Konzessionserteilungen und Anforderungen an die Droschkenführer

Wer auf den öffentlichen Plätzen von Zürich und Luzern eine oder mehrere Droschken aufstellen wollte, musste eine Konzession vom Stadtrat, in Zürich ab 1897 vom Polizeivorstand, erhalten. Die Konzession war ein Jahr gültig und konnte zum Jahreswechsel erneut beantragt werden.¹⁰⁵ Um die Erlaubnis zu bekommen, im Droschkendienst tätig zu sein, mussten diverse Bedingungen, welche vom Stadtrat bestimmt wurden, erfüllt werden. Zum Beispiel wurde sowohl in Luzern als auch in Zürich in der ersten Droschkenverordnung festgehalten, dass sich der Antragsteller an die Vorschriften des Reglements zu halten hatte.¹⁰⁶ Des Weiteren wurden eine Bar- oder Realkaution erhoben, welche für die Bezahlung allfälliger Schäden oder Bussen hinterlegt wurde. Während in Luzern bereits 1860 eine Kaution von 50 CHF im Reglement erwähnt wurde, ging Zürich auf diesen Aspekt erst 1897 ein.¹⁰⁷ In Luzern ist dabei eine gewisse Abhängigkeit von den städtischen Behörden zu sehen: Wenn der Konzessionsbesitzer seinen Dienst im Droschkenwesen vorzeitig einstellte, verfiel die Hinterlegung zugunsten der Polizeikasse.¹⁰⁸ Dies zeigt, dass die Kaution ebenfalls ein Druckmittel darstellte, um einen konstanten Droschkenbetrieb aufrechtzuerhalten.

Neben dieser Kaution wurde pro Wagen eine einmalige Konzessionsgebühr eingefordert, welche in Zürich bereits mit der ersten Droschkenverordnung erhoben wurde und in Luzern erst 1862 im revidierten Reglement vorkam. In Luzern variierten die Beträge zwischen einspännigen und zweispännigen Droschken: Für eine einspännige Droschke mussten 5 CHF und für zweispännige Wagen 10 CHF bezahlt werden.¹⁰⁹ Das Zürcher Reglement unterschied nicht zwischen ein- oder zweispännigen Droschken, sondern erhob pro Wagen 10 CHF, welche beim Empfang der Konzession zu bezahlen waren.¹¹⁰ Die Unterscheidung zwischen ein- und zweispännigen Wagen wurde erst 1897 eingeführt.¹¹¹ Allerdings erhöhte der Zürcher Stadtrat im Gegensatz zu Luzern die Konzessionsgebühr mit der Entwicklung des Droschkenwesens. Bereits 1859 wurden pro Droschke 20 CHF erhoben. Als Grund für diese Erhöhung nannte der Stadtrat im Geschäftsbericht zum Jahr 1859, dass sich das Droschkengewerbe rentiere und durch die Erhöhung der Konzessionsgebühr die Einnahmen der Stadtbehörden erweitert werden können.¹¹²

Die frühe Einführung von Konzessionen und Gebühren im Droschkenwesen führte in Zürich schnell zu Konflikten. Bereits 1856 beschwerte sich ein Lohnkutscher namens Furrer zusammen mit einigen Mitklägern, welche nicht namentlich genannt wurden, über die Konzessionspflicht und -gebühr. Beim Lohnkutscher Furrer handelte es sich wahrscheinlich um den bereits erwähnten,

¹⁰⁵ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 1; Droschkenordnung Zürich 1856: 1; Droschkenordnung Zürich 1897: 1.

¹⁰⁶ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 1; Droschkenordnung Zürich 1856: 1.

¹⁰⁷ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 1; Droschkenordnung Zürich 1897: 2.

¹⁰⁸ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 1-2.

¹⁰⁹ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1862: 10.

¹¹⁰ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 1.

¹¹¹ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1897: 2.

¹¹² Vgl. Erster Geschäftsbericht des Stadtrathes von Zürich an den Grössern Stadtrath über das Jahr 1859, 19.06.1860; StArZH V.B.b.43.:1.1: 47.

später erfolgreichen Jakob Furrer der Fuhrhalterelei Welti-Furrer. Die Rekurrenten verwiesen darauf, dass die Passagier*innen den Droschkendienst positiv auffassen und dass dabei Verordnungen vom Stadtrat das Gewerbe einschränken. Sie verlangten, dass jede Person eine Droschke ohne Konzession aufstellen dürfe.¹¹³ Interessant ist hierbei, dass die Rekurrenten Zürich als negatives Beispiel bezeichneten, wo Konzessionen nur eingeführt worden seien, um die Konkurrenz unter den Droschkenhaltern zu fördern.¹¹⁴ Auf einen ähnlichen Aspekt geht Ulrich Kubisch in seiner Monografie zur Geschichte des Taxis ein. In Bezug auf das Berliner Droschkenwesen führt der Autor aus, dass die Anzahl an Wagen beschränkt wurde, um die Qualität des Verkehrsmittels wiederherzustellen. Diese sei aufgrund der zu stark gewachsenen Droschkenbestände vernachlässigt worden.¹¹⁵ Es ist anzunehmen, dass auch in Zürich und Luzern mit der Einführung einer begrenzten Anzahl an Konzessionen versucht wurde, den Droschkenbestand zu regulieren und dadurch die Qualität zu sichern. Da die Konzessionen immer wieder neu gelöst werden mussten und der Antrag auch abgelehnt werden konnte, wurde so ein gewisser Qualitätsstandard von den Droschkenhaltern gefordert. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass durch diese Regelung ein gewisser Schutz der Einkünfte von bereits tätigen Droschkenkutschern vorgenommen wurde, da die Anzahl an Droschken in einer Stadt begrenzt war und nicht jeder diesen Dienst anbieten durfte.

Gemäss den Rekurrenten in Zürich würde jedoch der Stadtrat durch eine solche Einschränkung ein Monopol kreieren, indem er nur an bestimmte Personen eine Konzession erteilt.¹¹⁶ Der Vorwurf an den Stadtrat, dass er nicht berechtigt sei, die Anzahl an Droschken einzuschränken, ist ein wiederkehrender Konflikt im Zürcher Droschkenwesen. Aus dem Geschäftsbericht des Stadtrates zum Jahr 1864 ist zu entnehmen, dass nach einer abgelehnten Konzession ein Rekurs mit der Frage eingelegt wurde, ob der Stadtrat befugt sei, die Droschkenbestände zu regulieren.¹¹⁷ Der Stadtrat vertrat die Ansicht, dass der Droschkendienst kein Gewerbe, „[...] sondern ein von Seite der Stadt im allgemeinen Interesse organisirtes [sic!] Institut [...]“ sei, weshalb keine Gewerbefreiheiten eingeschränkt würden.¹¹⁸ Der Regierungsrat, bei welchem der Rekurs eingereicht wurde, widersprach jedoch dem Stadtrat: Die Regelung verstosse gegen die Grundsätze der Gewerbefreiheit und der freien Konkurrenz, weshalb nur Einschränkungen vorgenommen werden können, wenn es der Sicherheit der Bevölkerung diene.¹¹⁹ Dem Stadtrat wurde somit die Fähigkeit entzogen den Droschkenbestand zu regulieren.

Der Rekurs von Furrer und den Mitklägern aus dem Jahr 1856 blieb weniger erfolgreich. Die Anforderung, dass die Konzessionen abgeschafft und die Droschkenordnung abgeändert werden sollte, wies der Regierungsrat mit dem Argument zurück, dass die Regelung erst eingeführt wurde und daher eine Modifikation noch nicht in Frage käme. Ausserdem nehme der Stadtrat entsprechende Anpassungen vor, wenn es das Interesse der Passagier*innen verlange.¹²⁰ In diesem Zusammenhang fällt auf, dass die revidierten Verordnungen auch im Interesse der Fahrgäste angepasst wurden. Dies zeigt, welchen Einfluss die Kund*innen von Droschkenkutschern haben konnten. Dabei ist erneut ein Bezug zum Fremdenverkehr erkennbar. Wie bereits erwähnt wurde bei der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Zürich und Luzern vor allem auch der Tourismus berücksichtigt, was unter anderem die Ablehnung von Konzessionsanträgen zur Folge haben konnte. Oftmals wurde ein Antrag mit der Begründung abgelehnt, dass die Person, welche bereits im Droschkendienst tätig war, mehrmals gegen die polizeilichen Vorschriften verstossen habe und die Konzession verweigert wurde, um das Gewerbe und die öffentlichen Interessen zu schützen. Als Beispiel ist hierbei der Zürcher Droschkenhalter und -kutscher Jakob Bättig zu nennen, welcher aufgrund verschiedener Vergehen im Drosch-

¹¹³ Vgl. Rekurs i. S. d. Hrn. Lohnkutscher Furrer & Kons. betr. Einführung des Droschkendienstes, 09.10.1856; StAZH MM 2.134 RRB 1856/1355: 8 [im Folgenden: Rekurs Furrer & Kons. 1856].

¹¹⁴ Vgl. ebd.: 9.

¹¹⁵ Vgl. Kubisch 1993: 20-21.

¹¹⁶ Vgl. Rekurs Furrer & Kons. 1856: 10.

¹¹⁷ Vgl. Geschäftsbericht Zürich 1865: 18.

¹¹⁸ Ebd.

¹¹⁹ Vgl. ebd.: 20.

¹²⁰ Vgl. Rekurs Furrer & Kons. 1856: 18.

kendienst keine Konzession mehr erhielt.¹²¹ Indem Verstöße gegen die Ordnungen eine Konzessionserneuerung gefährdeten, nutzte der Stadtrat die Konzessionsvergabe, um das Ansehen als Fremdenverkehrsstadt zu schützen.

Das Beispiel von Bättig zeigt, dass die Ausstellung einer Konzession ebenfalls vom Verhalten einer Person im Droschkendienst abhängig war. Dabei war neben der Einhaltung der Droschkenordnung und der polizeilichen Vorschriften das sittliche Benehmen der Droschkenkutscher ein wichtiges Element bei der Entscheidung zur Konzessionserteilung. Neben diversen Verstößen im Droschkendienst wurde Bättig die Droschkenkonzession verweigert, weil er einen gewissen Benedikt Huber mit seiner Droschke in verschiedene Bordelle geführt habe. Bättig argumentierte, dass dies kein Grund sei, ihm die Konzession zu verweigern, da es als Droschkenkutscher seine Pflicht sei, die Personen an ihr gewünschtes Ziel zu transportieren.¹²² Die städtischen Behörden stimmten zu, dass Droschkenkutscher dorthin fahren sollten, wohin die Passagier*innen es wünschten. Allerdings sollten sie nichts machen, „[...] was eines ordentlichen Mannes unwürdig sei [...]“. ¹²³ Dazu gehöre, dass keine Bordelle angefahren werden.

An die Droschkenkutscher wurden somit auch soziale Anforderungen gestellt. Die ersten Verordnungen von Zürich und Luzern hielten fest, dass neben den Bedingungen, dass die Droschkenkutscher einen Wagen fahren konnten und mindestens 18 Jahre alt sein mussten, sie ebenfalls zuverlässig sein und einen guten Ruf haben sollten.¹²⁴ Zudem hatten sie sich anständig und höflich zu benehmen. Es war ihnen untersagt:

„[...] 1. ihre Dienste den Vorübergehenden anzubieten; 2. ohne Bewilligung der Fahrenden zu rauchen; 3. sich von ihren Pferden und ihrer Droschke zu entfernen, oder während des Fahrens die Zügel aus der Hand zu legen; 4. auf den Halteplätzen zusammenzustehen oder daseibst mit einander zu trinken; 5. Trinkgelder zu verlangen.“¹²⁵

In dieser Passage wird deutlich, dass der Stadtrat ebenfalls das Verhalten der Droschkenkutscher reglementierte. Dabei wurden nicht nur Regeln in Bezug auf die Sicherheit erlassen, wie zum Beispiel, dass der Wagen und die Pferde nie unbeaufsichtigt sein sollten und der Kutscher während der Fahrt immer die Zügel in der Hand haben sollte, sondern auch, wie sich der Kutscher gegenüber den Fahrgästen oder auf den Halteplätzen zu benehmen hatte. Auch in diesem Kontext sind Konflikte aus dem Zürcher Droschkenwesen überliefert. So beschwerten sich zum Beispiel nicht nur Passagier*innen über das unanständige Benehmen des Droschkenkutschers J. Bächtold¹²⁶, sondern auch die Polizei wurde mit „wüstem Gebahren“ konfrontiert. Neben weiteren Verstößen im Droschkendienst führte dies dazu, dass Bächtold die Konzession entzogen wurde.¹²⁷

Insgesamt fällt auf, dass oftmals entzogene oder verweigerter Konzessionen im Zürcher Droschkenwesen zu weiteren Konflikten führten, da die Kutscher ohne Konzession ihren Lebensunterhalt nicht in diesem Gewerbe bestreiten konnten.¹²⁸ Es sind diverse Beispiele von Droschkenhaltern zu finden, welche versuchten den abgelehnten Antrag zu umgehen. Eine Möglichkeit war, dass die Kutscher ihre Wagen einfach ohne Konzession aufstellten. Dadurch gerieten sie jedoch nicht nur in Konflikt mit den städtischen Behörden, sondern auch mit anderen Droschkenkutschern, welche eine

¹²¹ Vgl. [Jakob] Bättig, Droschkier im Sellnau-Zürich. Abweis. ss. [Rekurses] betr. Verweigerung e. Droschkenkonzession, 20.06.1868; StAZH MM 2.180 RRB 1868/1222: 724-727 [im Folgenden: Bättig 1868].

¹²² Vgl. ebd.: 725.

¹²³ Ebd.: 726.

¹²⁴ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 3; Droschkenordnung Zürich 1856: 3.

¹²⁵ Droschkenordnung Zürich 1856: 3.

¹²⁶ Der Vorname von J. Bächtold kann sowohl aus dem Regierungsratsprotokoll, welches seine Verstöße im Droschkendienst behandelte, als auch aus Listen von Droschkenhaltern in den Kehrordnungen nicht eindeutig festgestellt werden.

¹²⁷ Vgl. Droschkenwesen 1894: 227.

¹²⁸ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 1.

gültige Konzession besaßen und somit auch die Gebühr(en) bezahlt hatten. Ein Beispiel dafür ist eine Beschwerde von insgesamt 30 Droschkenhaltern gegen Jakob Furrer der Fuhrhalterei Welti-Furrer und Heinrich Meyer. Gemäss den Droschkenhaltern wurden Wagen aufgestellt, auf welche keine Konzession zugelassen war. Auch Besitzer anderer Fuhrwerke hätten diese ohne Bewilligung aufgestellt und würden so den Droschkenhaltern Konkurrenz machen.¹²⁹ Zu beachten ist hierbei, dass es sich um eine Beschwerde gegen zwei Droschkenhalter handelt, welche mehrere Wagen besaßen und eine starke Präsenz im Zürcher Droschkenwesen hatten. Das Vorgehen der 30 Droschkenhalter gegen Furrer und Meyer sollte wahrscheinlich der Konkurrenz schaden, denn schliesslich waren sowohl Furrer als auch Meyer im Besitz von mehreren Konzessionen.¹³⁰ Auf einzelne Personen, welche eine Droschke ohne Bewilligung fuhren, wurde in der Beschwerde nicht näher eingegangen. Des Weiteren wurde den beiden Droschkenhaltern Verstösse in Bezug auf die Kehrordnung vorgeworfen, was im Kapitel 3.3. noch genauer erläutert wird.¹³¹

Eine weitere Art, wie Droschkenhalter mit einer abgelehnten Konzession umgingen, ist am Beispiel von Mathäus Raus und Johann Tiefert zu sehen. Für das Jahr 1893 erhielt Raus die Erlaubnis eine Droschke mit der Nummer 76 auf den öffentlichen Plätzen von Zürich aufzustellen. Für das darauffolgende Jahr wurde ihm eine Bewilligung jedoch verweigert, da er zuvor zugegeben hatte, dass er die letzte Konzession für Johann Tiefert gelöst und diesem weitergegeben hatte. Tiefert hatte sich auch um eine Droschkenkonzession beworben, wurde jedoch vom Stadtrat abgewiesen. Gemäss Raus habe er diesem Handel nur zugestimmt, da er bei Tiefert Schulden hatte. Diese einmalige Handlung führte jedoch dazu, dass sowohl Raus als auch Tiefert vom Droschkendienst ausgeschlossen wurden.¹³² Dieses Beispiel zeigt, wie Droschkenhalter agierten, um trotz Ablehnung noch eine Konzession zu erhalten. Dabei wurde riskiert, dass alle Beteiligten vom Gewerbe ausgeschlossen wurden. Es ist anzunehmen, dass dieses Risiko eingegangen wurde, da ohne Konzession keine Droschken aufgestellt werden durften und dadurch eine Einnahmequelle gefehlt hätte. Dies ist auch ein möglicher Grund, weshalb vor allem bei abgelehnten Konzessionsanträgen oftmals Rekurse beim Regierungsrat eingelegt wurden.

Interessant ist hierbei, dass die Zürcher Droschkenverordnung im Unterschied zu Luzern bei der Aufstellung von Droschken auf öffentlichen Plätzen einen Bezug zu anderen Verkehrsteilnehmer*innen herstellte. Im Luzerner Reglement von 1860 und auch in den revidierten Verordnungen wurde das Droschkenwesen nicht im Hinblick auf die lokale Verkehrssituation behandelt. In Zürich wurde hingegen bereits bei der ersten Regelung darauf hingewiesen, dass es auf den Halteplätzen neben den konzessionierten Droschken einige Ausnahmen gab. So durften sich ebenfalls bestimmte Omnibusunternehmen oder Fuhrwerke von Gasthöfen, welche die Gäste zwischen dem Bahnhof und den Landungsplätzen der Dampfschiffe transportierten, auf den öffentlichen Plätzen aufhalten.¹³³ In der überarbeiteten Verordnung von 1884 wurde das Strassenbahnunternehmen ergänzt.¹³⁴ Bei diesem Aspekt ist zu sehen, dass das Zürcher Droschkenreglement ausführlicher war als jenes von Luzern, da die Droschke in einen grösseren Kontext gestellt und ihre Position im öffentlichen Verkehr geregelt wurde. Ausserdem konnten dadurch potenzielle Konflikte vorgebeugt werden, welche zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen, die sich im selben Raum bewegten, entstehen konnten.

Auch in Bezug auf die Begrenzung des Raumes, in welchem sich die Droschken bewegten, war das Zürcher Reglement ab der zweiten Verordnung von 1861 ausführlicher. Im revidierten Reglement wurde festgehalten, dass die Droschkenkutscher keine Fahrten ausführen durften, bei welchen sie

¹²⁹ Vgl. Georg Schnyder u. Kons. Droschkenhalter in Zürich. Rek. betr. Handhabung d. Droschken- u. Kehrordnung, 30.09.1871; StAZH MM 2.193 RRB 1871/2096: 806 [im Folgenden: Schnyder u. Kons. 1871].

¹³⁰ Vgl. ebd.: 807.

¹³¹ Vgl. Kapitel 3.3.

¹³² Vgl. Droschkenwesen, 05.07.1894; StAZH MM 3.8 RRB 1894/1195: 316.

¹³³ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 1.

¹³⁴ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1884: 1.

die entferntesten Punkte des Tarifs B¹³⁵ für Fahrten an bestimmte Orte überschritten.¹³⁶ Dadurch wurde das Gebiet, in welchem sich Zürcher Droschken bewegen durften, eingeschränkt. Ausserdem wurde in Zürich vorgeschrieben, dass Strassen für Droschken verboten waren, welche für beladene Fuhrwerke ohne übermässige Anstrengung der Pferde nicht benutzbar seien.¹³⁷

3.2. Material und Pferde

Regelungen zum Material und zu den Pferden der Droschkenhalter wurden sowohl in Zürich als auch in Luzern bereits in der ersten Droschkenverordnung erlassen. Zu den Wagen existierten dabei nur wenige Vorschriften. Wie das Kapitel zur Definition des Begriffs *Droschke* zeigt, handelte es sich bei dem Gefährt nicht um einen spezifischen Wagentyp. Daher konnten Vorschriften zum Wagen, wie zum Beispiel in Bezug auf die Grösse oder das Aussehen, nur begrenzt vorgenommen werden. Dass keine einheitlichen Wagen im Droschkenwesen benutzt wurden, ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass Droschkenwagen oftmals aus zweiter Hand stammten. Es handelte sich meistens um einfachere Modelle ohne Verzierungen.¹³⁸ Die unterschiedlichen Wagen im Droschkendienst sind auch bei der bereits behandelten Abb. 1 dieser Arbeit zu sehen. Obwohl die Droschken alle in einer Reihe aufgestellt wurden, sind Unterschiede zwischen den Gefährten sichtbar.¹³⁹ Um die Wagen dennoch zu kennzeichnen, erhielt jede Droschke eine Nummer. Diese musste mit roter Farbe auf beide Seiten des Wagens, im Innern und auf den zwei Laternen angebracht werden.¹⁴⁰ Es ist anzunehmen, dass die Bezeichnung nicht nur der Übersicht und Ausarbeitung einer Kehrordnung diene, sondern auch zum Erkennen von bestimmten Wagen bei Konflikten. Durch die Angabe der Droschkennummer konnte bei Problemen der gesuchte Kutscher gefunden werden. In diesem Zusammenhang ist erneut auf die Beschwerde von 30 Droschkenkutschern gegen Jakob Furrer und Heinrich Meyer zu verweisen. Neben dem Vorwurf, dass diese nicht konzessionierte Droschken aufgestellt hatten, verlangten die Beschwerdeführer, dass Furrer und Meyer nicht einfach die Nummern an den Wagen austauschen, sondern auch das Gefährt entsprechend der Kehrordnung den Halteplatz wechseln sollte. Gemäss den Klägern sollten die zugeteilten Nummern immer am gleichen Wagen bleiben. Dabei wurde argumentiert, dass die Droschkennummern bei Konflikten wichtig seien, um gegen bestimmte Kutscher vorgehen zu können.¹⁴¹ Allerdings wurde die Beschwerde der Droschkenkutscher abgelehnt, wie im Kapitel zu den Halteplätzen und Kehrordnungen aufgezeigt wird.¹⁴²

Probleme beim Auffinden von Droschkenkutschern, die sich etwas haben zuschulden kommen lassen, entstanden ebenfalls, wenn Droschken über die Stadtgrenze hinausfahren. Nicht nur die Stadt Zürich, sondern auch die angrenzenden Gemeinden hatten ein Droschkenwesen aufgebaut. Wenn die Droschken die Gemeindegrenzen überschritten, entstanden unter anderem Probleme in Bezug auf die Markierungen der Droschken. Vor allem Tourist*innen merkten sich oftmals nur die Droschkennummer und nicht die Gemeindebezeichnung, weshalb Beschwerden gegen einen Kutscher nicht nachgegangen werden konnten.¹⁴³ Dies geht aus einem Bericht des Zürcher Polizeiinspektors hervor, welcher für das Jahr 1883 das Ziel festhielt, Zürichs „[...] buntfarbiges Droschkenwesen zu einer nach einheitlichen Vorschriften geordneten Verkehrseinrichtung zu gestalten [...]“¹⁴⁴ So

¹³⁵ Vgl. Erläuterungen zum Tarif B im Kapitel 3.3.

¹³⁶ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1861: 2.

¹³⁷ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 2.

¹³⁸ Vgl. Furger 2009: 167.

¹³⁹ Vgl. Abb. 1.

¹⁴⁰ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 2; Droschkenordnung Luzern 1860: 2.

¹⁴¹ Vgl. Schnyder u. Kons. 1871: 806, 809.

¹⁴² Vgl. Kapitel 3.3.

¹⁴³ Vgl. Bericht des Polizei-Inspektors an den Polizeirath über die Thätigkeit der Organe des Polizeiverbandes während der Monate Juni, Juli, August und September 1883, 1883; StArZH VII.6.:2.9.9: 15-16 [im Folgenden: Bericht des Polizei-Inspektors 1883].

¹⁴⁴ Ebd.: 16.

galten ab dem Jahr 1884 die Droschkenverordnungen sowohl für die Stadt Zürich als auch für deren umliegenden Gemeinden.

Wie die Wagen beschriftet werden mussten, wurde in den Verordnungen immer wieder angepasst. So war in Luzern ab 1868 und in Zürich ab 1884 die Polizei für die Art und Weise der Markierung zuständig, wobei auf Einheitlichkeit geachtet werden sollte.¹⁴⁵ Allerdings wird in den überarbeiteten Regulierungen nicht ausgeführt, wie die Bezeichnung auszusehen hatte. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass immer noch die Droschkennummer auf dem Wagen ersichtlich sein musste, da zum Beispiel im Luzerner Reglement von 1868 noch erwähnt wurde, dass die Nummer auf der Wagenrückseite angebracht werden sollte.¹⁴⁶ In Zürich gab die Verordnung von 1897 ausführlich vor, wo die Nummer auf dem Wagen zu positionieren war. Wie bereits in den früheren Regulierungen sollte die Bezeichnung auf der Rückseite des Wagens angebracht werden. Dabei sollte die Ziffer in einer Höhe von sieben Zentimetern mit weisser Farbe auf ein dunkles Blech aufgetragen werden und bei aufgeschlagenem Verdeck erkennbar sein. Ausserdem sollten die Nummern auf den Laternen eingestanzelt werden und auch auf dem Hut des Droschkenkutschers stehen.¹⁴⁷ Hierbei ist zu sehen, dass nach mehrmaliger Überarbeitung die Zürcher Verordnung von 1897 genauere Vorgaben machte als frühere Regelungen. Dieser Aspekt bekräftigt die These, dass mit der Entwicklung des Droschkenwesens eine ausführlichere Organisation des Gewerbes vorgenommen wurde. Auch die Beschreibung der Dienstkleidung der Droschkenkutscher ist in der Zürcher Verordnung von 1897 im Vergleich zu den anderen Regulierungen aus Zürich und Luzern am detailliertesten. Neben dem schwarz lackierten Filzhut mit der Nummer sollte der Kutscher den Droschkendienst nur in einem dunkelblauen Rock mit Silberborten auf dem Revers und Knöpfen aus Weissmetall auf dem Rock und den Ärmeln, einer dunkelblauen Weste und einer Hose aus dunklem Stoff ausführen. Dabei wurden in der Verordnung genaue Angaben gemacht, welche Masse und Abstände die Silberborten und Knöpfe haben sollten.¹⁴⁸ In Luzern begrenzten sich die Ausführungen zur Dienstkleidung der Droschkenkutscher auf die Bemerkung, dass diese aus „[...] einem grünen Rock mit Goldborden am Kragen, und einem mit Wachstuch überzogenen Hut, ebenfalls mit Goldborden [...]“ bestehen sollte.¹⁴⁹ Dass die städtischen Behörden selbst die Arbeitskleidung bis ins Detail vorschrieben, unterstreicht zudem, wie stark das Droschkengewerbe reguliert wurde. Deshalb können die städtischen Behörden auch hier indirekt als ‚Arbeitgeber‘ der im Droschkendienst tätigen Personen angesehen werden.

Zur Ausrüstung der Droschkenhalter gehörten ebenfalls Schlitten und Schellen. Im Winter konnten bei Glätte Schlitten anstatt der Wagen verwendet werden, wobei auch diese die Droschkennummer tragen mussten. Zusätzlich wurden die Schlitten und Pferde mit Schellen versehen.¹⁵⁰ Im Unterschied zu Luzern wurde im ersten Reglement von Zürich ausserdem festgehalten, dass bei kaltem Wetter die Pferde mit Decken zugedeckt werden sollten, wenn sie für längere Zeit stehen bleiben mussten.¹⁵¹ Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass auch die Luzerner Verordnung von 1860 beim Material, welches von der Polizei überprüft wurde, Pferddecke erwähnte.¹⁵² Der Aspekt, dass mit den Decken bei kalter Witterung die Pferde zugedeckt werden sollten, stand jedoch nicht im Reglement. Interessant ist, dass in Bezug auf wärmere Jahreszeiten Clay McShane und Joel Tarr in ihrer Monografie *The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century* ausführen, dass in US-amerikanischen Städten zu Beginn des 20. Jahrhunderts Pferde mit Strohhüten ausgestattet wurden, um sie vor einem Sonnenstich zu bewahren.¹⁵³ So eine Vorsichtsmassnahme wurde sowohl in Luzern als auch in Zürich in keinem Reglement festgehalten. Allerdings besteht die Möglichkeit, dass die

¹⁴⁵ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1868: 2; Droschkenordnung Zürich 1884: 3.

¹⁴⁶ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1868: 2.

¹⁴⁷ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1897: 3.

¹⁴⁸ Vgl. ebd.: 5.

¹⁴⁹ Droschkenordnung Luzern 1860: 14.

¹⁵⁰ Vgl. ebd.: 2; Droschkenordnung Zürich 1856: 2-3.

¹⁵¹ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 2.

¹⁵² Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 2.

¹⁵³ Vgl. McShane, Tarr 2007: 6.

Droschkenkutscher selbst Massnahmen ergriffen, um ihre Pferde auch vor starker Sonneneinstrahlung zu schützen, ohne dass dieser Aspekt in der Droschkenverordnung erwähnt wurde.

Insgesamt fällt auf, dass in den verschiedenen Droschkenverordnungen nur wenige Vorgaben in Bezug auf den Umgang mit den Pferden gemacht wurden. Für den Droschkendienst wurden vor allem kleine Pferde verwendet, da die Räder nicht sehr hoch und die Zuglast gering war.¹⁵⁴ In den ersten Verordnungen von Zürich und Luzern wurde vorausgesetzt, dass die Pferde kräftig und gut genährt sein mussten. Sie sollten keine Mängel aufweisen.¹⁵⁵ Im Jahr 1897 präziserte der Zürcher Stadtrat die Beschreibung, indem er zusätzlich bestimmte, dass die Pferde zum Traben geeignet, eingefahren und mit dem Gefährt vertraut sein mussten.¹⁵⁶ Allerdings entsprachen die Droschkenpferde oftmals nicht diesen Anforderungen. Dieses Problem zeigte sich auch in einem internationalen Kontext. So verspotteten zum Beispiel die Passant*innen in Berlin die mageren Pferde der Droschkenhalter.¹⁵⁷ Dadurch wurde das Droschkenwesen oftmals mit dem Bild eines alten, mageren Pferdes in Verbindung gebracht. Auch in Zürich scheinen die Droschkenpferde einen ähnlichen Zustand gehabt zu haben. Allerdings stellte der Zürcher Stadtrat für das Jahr 1910 fest, dass die Bezeichnung „Droschken Gaul“ für alte, magere Pferde in Bezug auf das Droschkenwesen nicht mehr passen würde. Ausserdem sei das Wagen- und Pferdmaterial an die zeitgenössischen Anforderungen angepasst worden.¹⁵⁸ Diese Verbesserung kann unter anderem auf den bereits stattfindenden Rückgang der Pferdedroschken zurückgeführt werden. Zudem ist zu beachten, dass die Pferde mit den Droschken das Aussehen einer Stadt beeinflussen konnten. Es ist daher anzunehmen, dass aufgrund des Status von Zürich und Luzern als Fremdenverkehrsstadt die Vorschriften über den Zustand der Pferde in den Droschkenverordnungen ebenfalls erlassen wurden, um den Tourist*innen ein positives Stadtbild zu vermitteln.

Dass die Tiere gut genährt sein sollten, wird auch in den Abschnitten deutlich, in denen Vorgaben in Bezug auf die Fütterung der Pferde gemacht wurden. Die Pferde sollten ausschliesslich auf den Halteplätzen mittels Futtersäcken gefüttert werden. Dabei wurden die Zugstränge ausgehängt, damit das Pferd nicht mehr mit dem Wagen verbunden war.¹⁵⁹ In Zürich wurde 1884 ergänzt, dass der Futtersack nicht zu eng anliegen und rechtzeitig wieder abgenommen werden sollte. Ausserdem sollten die Pferde je nach Bedürfnis getränkt werden.¹⁶⁰ In den Luzerner Verordnungen wurde nicht auf das Tränken der Pferde hingewiesen. Es dürften jedoch auch hier die Droschkenkutscher auf eigene Initiative hin gehandelt haben. Wo genau die Pferde getränkt wurden, wurde auch in der Zürcher Verordnung nicht näher beschrieben. Allerdings ist anzunehmen, dass dies nicht direkt an einem öffentlichen Brunnen geschehen durfte, da sich dadurch Krankheiten verbreiten konnten.¹⁶¹

In Bezug auf das Tierwohl im Droschkenwesen machten der Zürcher und Luzerner Stadtrat kaum Vorschriften. Ein möglicher Grund dafür ist, dass Pferde im 19. Jahrhundert vor allem als Eigentum oder „lebende Maschinen“ angesehen wurden, deren Leistungen gesteigert werden sollten.¹⁶² Erst um 1900 setzte sich eine breitere Bevölkerung mit dem Thema Tierschutz auseinander.¹⁶³ Es ist anzunehmen, dass dies die Reglementierungen in Bezug auf die Pferde im Droschkenwesen beeinflusste. Auch wenn in den verschiedenen Verordnungen kaum Vorschriften zum Umgang mit den Pferden gemacht wurden, ist zu beachten, dass 1879 in einem Rechenschaftsbericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Zürich erwähnt wurde, dass in Bezug auf öffentliche Fuhrwerke, wozu auch Droschken gehörten, eine Expertenkommission aus drei Mitgliedern vom Stadtrat gegründet wurde.

¹⁵⁴ Vgl. Furger 2009: 149.

¹⁵⁵ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 2; Droschkenordnung Zürich 1856: 2.

¹⁵⁶ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1897: 3.

¹⁵⁷ Vgl. Kubisch 1993: 22.

¹⁵⁸ Vgl. Geschäftsbericht des Stadtrates von Zürich für das Jahr 1910, 1910; StArZH V.B.b.43.:1.52: 82.

¹⁵⁹ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 4; Droschkenordnung Zürich 1856: 4.

¹⁶⁰ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1884: 4.

¹⁶¹ Vgl. McShane, Tarr 2007: 56.

¹⁶² Vgl. ebd.: 2.

¹⁶³ Vgl. Furger 2009: 80.

Diese sollte unter anderem den Gebrauch der Pferde auf allfällige Tierquälerei überprüfen.¹⁶⁴ Dies zeigt, dass sich der Stadtrat mit dem Aspekt des Tierwohls befasste, obwohl in den Droschkenverordnungen kaum Vorschriften zum Wohl der Pferde gemacht wurden.

Ein weiteres Thema, welches in den Verordnungen kaum behandelt wurde, ist die Frage, wo das Material und die Pferde nach der Arbeit unterzubringen waren. Die Vorschriften bezogen sich vor allem auf den Einsatz der Pferde und Wagen während des Droschkendienstes. Aus den Regelungen ist nicht ersichtlich, was mit ihnen nach der Arbeit geschah. Es gab somit Bereiche, wo sich der Stadtrat zurückhielt, obwohl er den Droschkenhaltern und -kutschern viele Vorschriften machte. Die Unterbringung der Pferde und Wagen wurde einzig in Verbindung mit dem Zustand der Pferde während des Droschkendienstes erwähnt. Dabei ist ein Bezug zum Tierwohl zu erkennen, indem der Stadtrat vorgab, dass sich der Droschkenkutscher nach Hause begeben sollte, wenn die Pferde zu erschöpft für eine weitere Fahrt waren.¹⁶⁵ Es kann hierbei angenommen werden, dass die Pferde und Wagen, wenn sie nicht einem Droschkenhalter gehörten, beim Kutscher selbst untergebracht waren. Diese Unterkunft dürfte sich ausserhalb des Stadtkerns befunden haben. In Luzern entstanden zwischen 1865 und 1873 durch den Fremdenverkehr viele Hotelbauten.¹⁶⁶ Ausserdem führte ab den 1890er-Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum zu Wohnungsknappheit, weshalb ein Bauboom einsetzte. So wurde zum Beispiel ein Pferdestall im Weyquartier, welches sich in der Luzerner Altstadt befand, um die Jahrhundertwende durch ein Mietshaus ersetzt.¹⁶⁷ Somit wurden die Droschken um 1900 nicht nur durch den zunehmenden motorisierten Verkehr von den Strassen vertrieben, sondern auch die Entfernung von Stallungen förderte ihr Verschwinden aus dem Stadtbild. Interessant ist, dass in Zürich die bereits erwähnte Fuhrhalterei Welte-Furrer 1891 Stallungen und ein Wohnhaus in der Hufgasse zum Kauf anbot. Die am äusseren Rand der Innenstadt gelegene Liegenschaft wurde von der Zürcher Strassenbahn Gesellschaft (ZStG) erworben und bis zur Umstellung auf den elektrischen Betrieb für die Unterbringung von Pferden benutzt.¹⁶⁸ Neben der Motorisierung ist die zunehmende Beseitigung von Ställen in den Städten auch damit zu begründen, dass diese oftmals eine Gefahr darstellten. Sie konnten das Risiko eines Brandes erhöhen und Ausgangspunkt von Krankheiten sein.¹⁶⁹ Auch der Aspekt, dass Stallungen nicht zum Bild einer modernen Fremdenverkehrsstadt passen, dürfte ihre Verdrängung auf ländliche Gebiete beziehungsweise an den Stadtrand gefördert haben.

Insgesamt fällt auf, dass in Bezug auf das Material und die Pferde nur wenige Konflikte aus dem Kontext des Zürcher Droschkenwesens überliefert sind. Zu Auseinandersetzungen führte vor allem eine nicht vollständige Ausrüstung, so zum Beispiel im Jahr 1888, als Georg Leupps Antrag auf eine Droschkenkonzession mit der Begründung zurückgewiesen wurde, dass er nicht das erforderliche Material besitze. Leupp gab dabei selbst zu, dass er nicht über einen eigenen Wagen verfügen könne und dass er anstatt zweier Pferde nur eines besitze. Zudem war dessen Tauglichkeit für den Droschkendienst fraglich. Aufgrund dieser Mängel und da Leupp bereits im vergangenen Jahr zwei Mal wegen mangelhafter Ausrüstung bestraft worden war, erteilte ihm der Stadtrat für das Jahr 1888 keine Konzession.¹⁷⁰ Auch in diesem Kontext ist zu sehen, dass das bisherige Verhalten im Droschkendienst die Entscheidung für oder wider eine Konzessionserteilung beeinflussen konnte.

Ein möglicher Grund, weshalb in Bezug auf das Material und die Pferde nur wenige Konflikte überliefert sind, ist, dass die Polizei regelmässige Kontrollen durchführte. In den ersten Verordnungen von Zürich und Luzern stellte der Stadtrat die Regel auf, dass die Droschkeninhaber dazu verpflichtet seien, das Material und die Pferde stets in einem guten und sauberen Zustand zu halten. Die Ausrüs-

¹⁶⁴ Vgl. Rechenschaftsbericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Zürich im Jahr 1879, 16.06.1880; StArZH V.B.b.43.:1.21: 52-53.

¹⁶⁵ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 4; Droschkenordnung Zürich 1856: 5.

¹⁶⁶ Vgl. Schumacher 2015: 139.

¹⁶⁷ Vgl. Bossard-Borner 2017: 297.

¹⁶⁸ Vgl. Gisler 2015: 91-92.

¹⁶⁹ Vgl. McShane, Tarr 2007: 106.

¹⁷⁰ Vgl. Droschkenkonzession, 07.04.1888; StAZH MM 3.2 RRB 1888/0726: 165.

tung wurde dabei von der Polizei kontrolliert.¹⁷¹ Das Zürcher Reglement von 1897 präzisierte, dass festgestellte Mängel sofort oder innerhalb einer bestimmten Frist beseitigt werden mussten. Wenn der Aufforderung nicht nachgekommen wurde, konnte die Droschke bis zur Beseitigung der Mängel ausser Betrieb genommen werden oder es drohte der Ausschluss aus dem Droschkendienst.¹⁷² Ein drohender Konzessionsentzug konnte auch hier Konflikten vorbeugen und die Bemühungen der Droschkenhalter fördern, die Vorschriften zu Material und Tier einzuhalten. Dies zeigt erneut, wie stark die städtischen Behörden das Droschkenwesen über die Konzessionsvergabe regulierten.

Im Hinblick auf die Human-Animal-Studies fällt auf, dass das Pferd durch sein Verhalten nur indirekt Konflikte im Droschkenwesen hervorrief. Es war nicht so unmittelbar an einer Auseinandersetzung beteiligt, wie wenn es beispielsweise anderen Pferden oder Personen während des Droschkendienstes Schaden zugefügt hätte. Oftmals war die Reaktion des Tieres auf einen bestimmten Faktor der Auslöser für einen Konflikt zwischen dem Droschkenkutscher und einem anderen Akteur beziehungsweise einer anderen Akteurin. Dies geschah vor allem im Zusammenhang mit der Motorisierung. Eine Kritik an der Einführung des Automobils war, dass der Motor unter anderem Zugtiere erschrecken konnte. Dabei bestand die Gefahr, dass Pferde ausbrachen, da sie noch nicht an den Lärm der Motorfahrzeuge gewohnt waren.¹⁷³ Von diesem Problem waren jedoch nicht nur die Droschkenkutscher betroffen, sondern auch andere Personen, welche Zugtiere im Strassenverkehr verwendeten. Das Erschrecken der Tiere führte zum Beispiel oftmals zu handgreiflichen Auseinandersetzungen zwischen Automobilist*innen und Fuhrleuten.¹⁷⁴ Es ist daher anzunehmen, dass auch zwischen den Droschkenkutschern und Automobilist*innen Konflikte vorhanden waren.

3.3. Halteplätze und Kehrordnungen

Um die Aufstellung der Droschken auf den öffentlichen Plätzen zu organisieren, wurden seit der ersten Droschkenverordnung in Zürich und Luzern Vorgaben zu den Halteplätzen gemacht. Dabei bestimmte die Stadtpolizei, wann und wie die Droschken aufgestellt werden sollten. Ausserdem legte sie in einer Kehrordnung fest, wie die Wagen auf die Halteplätze verteilt sein sollten und nach welchem System sie rotieren mussten.¹⁷⁵ Durch die Kehrordnung wechselten die Droschken jeden Tag ihren Platz. In Luzern wurde die Reihenfolge der ersten Aufstellung und die Anzahl an Droschken auf einem Platz von der Stadtpolizei durch Losziehen bestimmt.¹⁷⁶ Auf den Halteplätzen konnten die Passagier*innen sowohl in Luzern als auch in Zürich frei unter den aufgestellten Droschken auswählen. Es existierte keine bestimmte Reihenfolge.¹⁷⁷ Dadurch konnte die Qualität der Wagen erhöht werden: Wenn die Kund*innen frei eine Droschke auswählen konnten, führte dies dazu, dass die Kutscher vermehrt ihre Wagen sauber hielten.¹⁷⁸ Allerdings nahmen die meisten Fahrgäste trotzdem die erste Droschke, da es aus einer sozialen Perspektive als unhöflich galt, einen anderen Wagen zu wählen.¹⁷⁹

Während in Zürich bereits im ersten Reglement festgehalten wurde, dass die Polizei jederzeit Änderungen in Bezug auf die Halteplätze und Kehrordnung vornehmen konnte, wurde in Luzern dieser Aspekt erst in der revidierten Verordnung von 1868 eingeführt.¹⁸⁰ Es ist anzunehmen, dass diese Passage ergänzt wurde, um mögliche Rekurse gegen allfällige Anpassungen gesetzlich abzusichern.

¹⁷¹ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 2; Droschkenordnung Zürich 1856: 2-3.

¹⁷² Vgl. Droschkenordnung Zürich 1897: 3-4.

¹⁷³ Vgl. Gisler-Jauch 2015 (e-HLS); Ottiger 2005: 205.

¹⁷⁴ Vgl. Ottiger 2005: 97.

¹⁷⁵ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 3; Droschkenordnung Zürich 1856: 3-4.

¹⁷⁶ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 14.

¹⁷⁷ Vgl. ebd.: 4; Droschkenordnung Zürich 1856: 4.

¹⁷⁸ Vgl. Kubisch 1993: 17.

¹⁷⁹ Vgl. ebd.: 21.

¹⁸⁰ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 4; Droschkenordnung Luzern 1868: 4.

Hier wird sichtbar, dass die Stadtpolizei einen grossen Einfluss auf die Organisation der Halteplätze und Kehrordnungen hatte. Der Handlungsspielraum wurde 1897 in Zürich zusätzlich erweitert, indem verordnet wurde, dass die Polizeiverwaltung ebenfalls Anordnungen beim Theater, der Tonhalle und bei Festen vornehmen konnte.¹⁸¹ Auch in Bezug auf die Bahnhöfe wurde in den Zürcher und Luzerner Verordnungen festgehalten, dass die Stadtpolizei besondere Vorschriften erlassen durfte.¹⁸² Zum Beispiel wurde in Zürich verordnet, dass sich Droschken an Sonn- und Festtagen während des Morgengottesdienstes nicht auf den Halteplätzen aufhalten durften. Wenn jedoch Eisenbahnen oder Dampfschiffe zu dieser Zeit ankamen, war es den Kutschern erlaubt, Droschken beim Bahnhof und den entsprechenden Landungsplätzen aufzustellen.¹⁸³ Diese Regelung wurde in den revidierten Verordnungen weiter angepasst: 1861 wurde anstatt des Verbots, Droschken während des Morgengottesdienstes auf den Halteplätzen aufzustellen, die Regel erlassen, dass an Kommunionstagen nicht vor vier Uhr nachmittags Droschken auf den öffentlichen Plätzen stehen sollten.¹⁸⁴ Im Jahr 1874 wurde diese Vorgabe aus der Verordnung entfernt. Dieser Aspekt zeigt, dass die Droschkenkutscher in Bezug auf die Sonn- und Feiertage durch die Überarbeitung der Regulierungen mehr Freiheiten erhielten. Ausserdem fällt auf, dass der Bahnhof und die Schifflanlegestellen wichtige Standorte für Droschken waren. Wenn die Nachfrage an diesen Orten zunahm, erlaubte die Stadtpolizei, dass Droschken dort aufgestellt wurden, obwohl es auf den anderen Halteplätzen in der Stadt verboten war.

Dass der Bahnhof ein beliebter Halteplatz war, zeigen auch die Verstösse der Droschkenkutscher gegen die Kehrordnung. Dabei stellten sie ihre Wagen nicht an dem vorgegebenen Platz auf, sondern warteten beim Bahnhof auf Kundschaft. Der bereits im Zusammenhang mit unanständigem Benehmen erwähnte Droschkenkutscher J. Bächtold stellte zum Beispiel gemäss Polizeirapport am 12. September 1893 seine Droschke in Zürich beim Bahnhofplatz auf, obwohl er sich nach Kehrordnung auf dem Platz beim Oberhof Fluntern befinden sollte.¹⁸⁵ Bei den Droschkenhalteplätzen gab es sowohl in Zürich als auch in Luzern Präferenzen, welche von der Anzahl an potentiellen Fahrgästen abhängig waren.

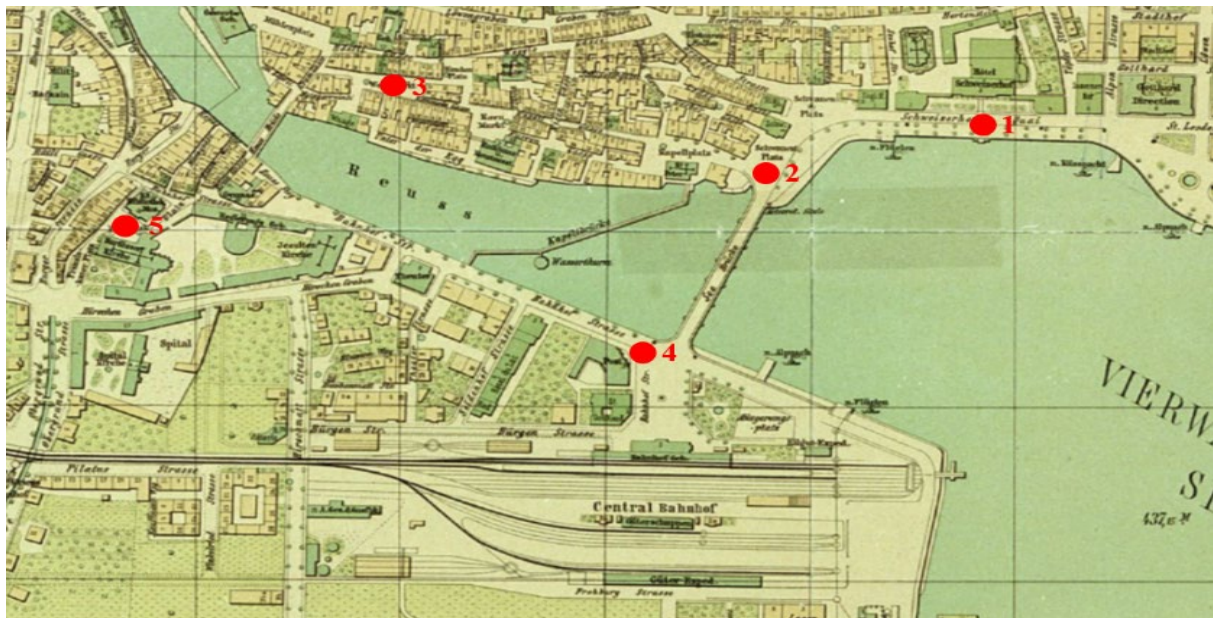


Abb. 4: Die ersten Droschkenhalteplätze von Luzern um 1860. Quelle: Staatsarchiv Luzern 2024b (online). Eigene Darstellung, basierend auf: Droschkenordnung Luzern 1860: 14.

1. Quai beim Schweizerhof, 2. Quai beim Schwanen, 3. Weinmarkt, 4. Post, 5. Franziskanerplatz

¹⁸¹ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1897: 6.

¹⁸² Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 4; Droschkenordnung Luzern 1860: 4.

¹⁸³ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 4.

¹⁸⁴ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1861: 3.

¹⁸⁵ Vgl. Droschkenwesen 1894: 227.



Abb. 5: Die ersten Droschkenhalteplätze in Zürich um 1864. Quelle: Stadt Zürich 2022 (online). Eigene Darstellung, basierend auf: Kehrordnung Zürich 1864: 1.

1. Bahnhof, 2. Selnau, 3. Paradeplatz, 4. Weinplatz, 5. Limmathof, 6. Salzhausplatz (Bellevueplatz), 7. Hechtplatz, 8. Wetzingerhaus

Auf den Abb. 4 und 5 sind die ersten Droschkenhalteplätze von Luzern und Zürich eingezeichnet. Die eingetragenen Punkte stammen aus der ersten Droschkenverordnung von Luzern und der Zürcher Kehrordnung von 1864.¹⁸⁶ Auffallend ist, dass sich die Halteplätze auf die Innenstadt konzentrierten, wo vor allem die wohlhabende Bevölkerung wohnte.¹⁸⁷ Da Droschken meistens von gutbetuchten Bürger*innen benutzt wurden, konnte auf den Halteplätzen im Stadtinnern das entsprechende Zielpublikum erreicht werden. Ausserdem befanden sich diverse Hotelbauten in der Innenstadt. So sind zum Beispiel in Luzern Halteplätze beim Grandhotel Schweizerhof und in Zürich beim Limmathof und dem Grandhotel Bellevue auszumachen. Dadurch wurden auch Tourist*innen auf den Droschkendienst aufmerksam gemacht. Dass sich die Halteplätze an den Strömen der Tourist*innen orientier-

¹⁸⁶ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 14; Kehrordnung Zürich 1864: 1.

¹⁸⁷ Vgl. Schumacher 2015: 158.

ten, zeigen die Stationen, welche während des Ausbaus des Droschkenwesens neu eingeführt wurden. In der Luzerner Kehrordnung von 1888 ist zum Beispiel zu sehen, dass sich neu auch Halteplätze beim Hotel National, Hotel Rigi, Hotel Europe und dem Luzernerhof befanden.¹⁸⁸ Daraus ist zu schliessen, dass der Fremdenverkehr die Bestimmung neuer Droschkenhalteplätze beeinflusste. Auch die Eröffnung von touristischen Bahnen führte dazu, dass neue Droschkenhalteplätze eingeführt wurden. So wurde zum Beispiel kurze Zeit nach der Eröffnung der Gütschbahn eine Droschkenhaltestelle bei der Talstation im Untergrund-Quartier eingerichtet.¹⁸⁹ Obwohl dieser Stadtteil vor allem ein Gebiet war, in welchem die in der Innenstadt unerwünschten Einrichtungen platziert wurden, führte die Gütschbahn zur Inbetriebnahme eines zugehörigen Halteplatzes.¹⁹⁰



Abb. 6: Paradeplatz mit Zürichberg. Anonyme Fotografie, ca. 1895. Quelle: BAZ BAZ_099713.

Auch in Zürich nahm die Anzahl an Halteplätzen mit der Entwicklung des Droschkenwesens zu. Dabei wurden Standorte berücksichtigt, welche nicht nur bei Gästen, sondern auch bei der lokalen Bevölkerung von Bedeutung waren. Auf der Abb. 6 ist zum Beispiel der Paradeplatz um 1895 zu sehen, an dem sich die *Schweizerische Kreditanstalt* (SKA) befand. Der Platz entwickelte sich zu einem wichtigen Verkehrs- und Informationszentrum, wobei durch den Bau der Bahnhofstrasse eine direkte Verbindung zum Zürcher Hauptbahnhof entstand.¹⁹¹ Dadurch wurde der Platz auch für das Droschkenwesen attraktiv, sodass sich, wie auf der Abb. 6 zu erkennen ist, Droschkenkutscher auf dem Paradeplatz vor der *Schweizerischen Kreditanstalt* stationierten. Zudem befand sich ein Hotel beim Paradeplatz, sodass auch hier die Tourist*innen als Zielpublikum erreicht werden konnten. Neben den Droschken sind auf der Abbildung ebenfalls Pferdetransporte zu sehen, welche als direkte Konkurrenz der Droschken aufgefasst werden können. Noch während sich das Droschkenwesen im Aufbau befand,

¹⁸⁸ Vgl. Kehrordnung Luzern 1888: 2.

¹⁸⁹ Vgl. ebd.: 2; Schumacher 2015: 143.

¹⁹⁰ Vgl. Schumacher 2015: 159.

¹⁹¹ Vgl. Lau 2017: 149-150.

wurde in Zürich seit den 1860er-Jahren eine Pferdetramlinie geplant. Diese wurde im Jahr 1882 eröffnet und sollte vor allem während der Schweizerischen Landesausstellung Besucher*innen in der Stadt transportieren.¹⁹²

Obwohl sich die Droschkenhalteplätze vor allem im Stadtzentrum befanden, unternahmen die Kutscher auch Fahrten ausserhalb des Stadtkerns. Dies ist aus der Liste mit Ortschaften zu entnehmen, welche beim Droschkentarif B aufgeführt waren. Im Unterschied zum Tarif A wurde beim Tarif B der Preis nicht nach der benötigten Zeit, sondern nach der Strecke berechnet. Dabei galten die Preise für Fahrten an bestimmte Orte. In Luzern waren zum Beispiel Fahrten mit einer Droschke bis nach Küssnacht möglich, während in Zürich bis nach Meilen am rechten Ufer des Zürichsees gefahren werden konnte.¹⁹³

Wie bereits erwähnt war die Stadtpolizei für die Verteilung der Droschken auf die einzelnen Halteplätze verantwortlich, was zu diversen Beschwerden führte. Oftmals wurden Reklamationen von Droschkenhaltern gegen ihre Kollegen eingereicht, um diese vom Markt zu verdrängen und ihren eigenen Anteil am Droschkenwesen auszubauen.¹⁹⁴ Erneut ist auf das Beispiel von Jakob Furrer und Heinrich Meyer hinzuweisen. 30 Droschkenkutscher verlangten, dass nicht nur die Nummern an Furrers und Meyers Wagen, sondern auch die Wagen selbst den Standort wechseln sollten. Argumentiert wurde damit, dass „[...] die Kehrordnung die Absicht habe, einen regelmässigen Turnus in der Benutzung der guten und schlechten Haltplätze für die einzelnen Wagen herbeizuführen [...]“.¹⁹⁵ Da jedoch Furrer und Meyer im Besitz mehrerer Wagen waren und folglich einfach nur die Nummer am Gefährt wechseln konnten, setzten sie sich gemäss den anderen Kutschern auf einigen Halteplätzen fest. Dies habe zur Folge, dass sie an bestimmten Orten bekannter und deshalb auch öfters benutzt würden als andere Droschken, welche aufgrund der Kehrordnung mehrere Tage abwesend waren.¹⁹⁶ Der Regierungsrat lehnte jedoch die Beschwerde der 30 Droschkenführer mit der Begründung ab, dass durch das Handeln von Furrer und Meyer der Droschkendienst nicht beeinträchtigt würde.¹⁹⁷ Dies zeigt, dass bestimmtes Vorgehen, welches nicht direkt der Droschken- oder Kehrordnung entsprach, akzeptiert wurde, solange es keine negativen Auswirkungen auf das Droschkenwesen hatte.

In Bezug auf die Halteplätze und Kehrordnungen kam es jedoch nicht nur zu Konflikten unter den lokalen Droschkenkutschern. Auch auswärtige Kutscher stellten gelegentlich ihre Wagen auf den öffentlichen Plätzen auf und konkurrierten dadurch mit den Droschkenführern. Dabei blieben sie teilweise mehrere Tage in der Stadt. Dies führte dazu, dass der Luzerner Stadtrat im Jahr 1864 beschloss, dass Kutscher, welche nicht in Luzern ansässig waren, ihre Wagen nicht auf den öffentlichen Plätzen aufstellen durften. Davon waren vor allem Kutscher betroffen, welche Fahrten über den Brünigpass unternommen hatten und gelegentlich in Luzern verweilten.¹⁹⁸

Die Halteplätze waren somit oftmals der Ausgangspunkt von Konflikten zwischen den Kutschern. Dies ist darauf zurückzuführen, dass ein Halteplatz der Ort war, an dem sich die Droschkenkutscher begegneten. Damit es nicht zu Streitigkeiten auf den Plätzen kam, wurde in den Luzerner und Zürcher Droschkenverordnungen festgehalten, dass die Kutscher nicht zusammenstehen oder miteinander trinken durften.¹⁹⁹ Es ist davon auszugehen, dass damit auch die öffentliche Ruhe und Ordnung aufrechterhalten werden sollte und dabei der Fremdenverkehr ein entscheidender Faktor war. Gemäss Hansruedi Brunner diene das Verbot des Zusammenstehens auf den öffentlichen Plätzen dazu, ein fremdenfreundliches Stadtbild zu bewahren.²⁰⁰ Dies gelang jedoch nicht immer. Aus dem Ge-

¹⁹² Vgl. Galliker 1997: 13, 28.

¹⁹³ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 13; Droschkentarif B für Fahrten an bestimmte Orte zu fixen Preisen, 05.06.1856; StArZH V.B.c.9. 1. Serie, Schachtel 17: 1 [im Folgenden: Droschkentarif B Zürich 1856].

¹⁹⁴ Vgl. Brunner 1981: 137-138.

¹⁹⁵ Schnyder u. Kons. 1871: 808.

¹⁹⁶ Vgl. ebd.

¹⁹⁷ Vgl. ebd.: 811.

¹⁹⁸ Vgl. Huber 1987: 193-195.

¹⁹⁹ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 3; Droschkenordnung Zürich 1856: 3.

²⁰⁰ Vgl. Brunner 1981: 136.

schäftsbericht des Zürcher Stadtrates zum Jahr 1869 ist zu entnehmen, dass die Polizei gegen Unfug und Neckereien unter den Droschkenkutschern auf den Halteplätzen einschreiten musste. Dabei wurde einigen Personen verboten weiterhin im Droschkengewerbe tätig zu sein.²⁰¹

Durch das Verbot und die möglichen Folgen bei Nichteinhaltung der Vorschrift wurden die Droschkenkutscher voneinander isoliert. Brunner sieht darin einen Grund, weshalb sich im Droschkenwesen kaum Gewerkschaften bilden konnten: Zwischen den Kutschern fand kein Gedankenaustausch statt, was die Organisation dieser Berufsgruppe in einer Gewerkschaft verhinderte. Dabei zeigt Brunner auf, dass die Droschkenhalter selten gemeinsam ihre Anliegen vorbrachten.²⁰² Dies geschah nur, wenn gegen eine gemeinsame Konkurrenz vorgegangen werden sollte, was auch am Beispiel von Furrer und Meyer gesehen werden kann.²⁰³ Zu Beginn des 20. Jahrhunderts begannen sich im Droschkenwesen Vereine zu bilden, um gemeinsam gegen den Handlungsspielraum der städtischen Behörden vorzugehen. So wurde zum Beispiel 1907 der Fuhr- und Droschkenhalterverein in Luzern gegründet.²⁰⁴ Die relativ späte Gründung von Droschkenhaltervereinen ist ein möglicher Grund, weshalb im Droschkenwesen viele verschiedene Konflikte und Beschwerden existierten, welche sich vor allem auf das Handeln einzelner Personen bezogen.

3.4. Fahrordnung

Die Vorschriften zur Fahrordnung befassten sich mit der Thematik, wie sich ein Droschkenkutscher im Strassenverkehr zu verhalten hatte und was er beim Ausführen eines Auftrags beachten musste. Wenn eine Droschke benutzt wurde, musste der Wagen besonders gekennzeichnet werden und den Halteplatz verlassen. Dies hielt der Stadtrat bereits in den ersten Verordnungen von Zürich und Luzern fest. Dabei fügte er hinzu, dass eine Droschke, welche Personen an einem bestimmten Ort abholen sollte, den Besteller beziehungsweise die Bestellerin unentgeltlich vom Halteplatz zum Abholungsort mitnehmen musste. Während des Fahrens durften weitere Personen nur mit der Zustimmung der Passagier*innen aufgenommen werden.²⁰⁵ In diesem Kontext ist darauf hinzuweisen, dass den Droschken auf einer sozialen Ebene eine zusätzliche Bedeutung gegeben wurde. Oftmals stellten sie nicht nur ein städtisches Transportmittel dar, sondern entwickelten sich auch zu einem Ort für vertrauliche Gespräche.²⁰⁶ Im Unterschied zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln konnte eine Droschke somit als geschlossener Raum genutzt werden, wobei der Fahrgast frei über die Sitzplätze einer Droschke verfügen konnte.

Allerdings wurde die Anzahl an Personen, welche in einer Droschke transportiert werden durften, in den Verordnungen eingeschränkt. Die ersten Reglementierungen von Zürich und Luzern legten fest, dass in einspännigen Droschken maximal zwei und in zweispännigen Wagen höchstens vier Personen mitgenommen werden durften. Dabei galten zwei Kinder unter zehn Jahren als eine Person und einzelne Kinder wurden nicht mitgezählt.²⁰⁷ In Zürich wurde jedoch die Personenanzahl bereits in der ersten revidierten Verordnung von 1861 angepasst. Neu durften vier beziehungsweise sechs Personen in den Droschken transportiert werden.²⁰⁸ Der Luzerner Stadtrat führte diese Regelung erst 1868 ein.²⁰⁹ Für die Erweiterung der Personenzahl sind diverse Gründe möglich: Einerseits könnte die verbesserte Wagentechnik dazu geführt haben, dass Droschken stabiler wurden und deshalb mehr

²⁰¹ Vgl. Geschäftsbericht des Stadtrathes von Zürich an den grossen Stadtrath betreffend das Jahr 1869, 28.06.1870; StArZH V.B.b.43.:1.11: 30-31.

²⁰² Vgl. Brunner 1981: 136-137.

²⁰³ Vgl. ebd.: 137-138; Schnyder u. Kons. 1871: 805-812.

²⁰⁴ Vgl. Brunner 1981: 140.

²⁰⁵ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 4-5; Droschkenordnung Zürich 1856: 4-5.

²⁰⁶ Vgl. Furger 1992: 187.

²⁰⁷ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 6; Droschkenordnung Zürich 1856: 6.

²⁰⁸ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1861: 4.

²⁰⁹ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1868: 6.

Personen aufnehmen konnten. Allerdings ist dem entgegenzusetzen, dass Droschkenkutscher keinen spezifischen Wagentyp fuhren und deshalb die Stabilität zwischen den Wagen variieren konnte. Eine andere Möglichkeit, welche als wahrscheinlicher angesehen werden kann, ist, dass die steigende Nachfrage die Stadträte dazu veranlasste, die Transportkapazität zu erweitern. Dadurch konnte einem öffentlichen Bedürfnis nachgekommen werden. Wie bereits an diversen Beispielen deutlich wurde, handelte der Stadtrat oftmals im Interesse der Fahrgäste und nahm entsprechende Massnahmen vor.

Im Unterschied zu Luzern wurde in Zürich 1884 ergänzt, dass auf kürzeren und ebenen Strecken ausnahmsweise fünf Personen in einer einspännigen Droschke transportiert werden dürfen. Dabei galt immer noch der Tarif für vier Personen.²¹⁰ Auffallend ist, dass diese Passage im Vergleich zu anderen Vorschriften in den Zürcher Verordnungen weniger präzise formuliert wurde. Es stellt sich die Frage, was als kurze und ebene Strecke galt. Während zum Beispiel bei der Fahrgeschwindigkeit in Zürich genaue Vorgaben gemacht wurden, ist diese Regelung nicht klar definiert und war deshalb auch schwierig zu kontrollieren. Dies kann ein Grund dafür gewesen sein, weshalb in der Verordnung von 1897 diese Ausnahme nicht mehr enthalten war.

Ein Droschkenkutscher musste jedoch nicht nur auf die Anzahl der zu transportierenden Personen achten, sondern auch, wen er in den Wagen einsteigen liess. Dies war vor allem im Zusammenhang mit ansteckenden Krankheiten der Fall. Grundsätzlich war es jeder Person erlaubt, eine Droschke zu benutzen. Jedoch beschloss der Zürcher Stadtrat in der revidierten Verordnung von 1884, dass die Benutzung von Droschken für Personen mit ansteckenden Krankheiten verboten war. Dabei waren neben dem Kutscher auch der Patient beziehungsweise die Patientin und die Person, welche die Droschke bestellt hatte, haftbar. Der Wagen wurde zudem auf Kosten des Eigentümers für unbestimmte Zeit ausser Dienst gestellt und desinfiziert.²¹¹ Gemäss dem Zürcher Stadtrat kam es immer wieder zu solchen Transporten, weshalb er betonte, dass diese Droschken gründlich gereinigt werden mussten, bevor sie den Betrieb wieder aufnahmen.²¹² Die Luzerner Droschkenverordnungen gingen auf diesen Aspekt nicht ein. Dass Zürich diese Vorschrift in das Droschkenreglement aufnahm, kann darauf zurückgeführt werden, dass die Stadt an der Limmat in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zweimal stark vom Ausbruch der Cholera betroffen war. Dabei sieht Thomas Lau im Zürcher Verkehrsnetz einen Faktor für die schnelle Verbreitung der Krankheit.²¹³ Interessant ist, dass in der *Verordnung über die bei allfälligem Eintreten der Cholera zu treffenden Massnahmen* von 1884 erwähnt wurde, dass Cholerapatient*innen nur mit geeigneten Transportmitteln wie zum Beispiel Sanitätsdroschken transportiert werden sollten.²¹⁴ Auch in der Zürcher Droschkenverordnung aus demselben Jahr wies der Stadtrat darauf hin, dass die Droschkenkutscher verpflichtet waren, auf Verlangen der Polizei Krankentransporte vorzunehmen.²¹⁵ Somit waren Droschken gelegentlich für den Transport von Patient*innen verantwortlich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Sanitätsdroschken nur dieser Aufgabe widmeten, während die konventionellen Droschken nur auf Verlangen der Polizei Krankentransporte vornehmen sollten. Hierbei ist anzunehmen, dass in einem solchen Fall nur Patient*innen ohne ansteckende Krankheiten in herkömmlichen Droschken transportiert wurden.

Wie bereits erwähnt waren in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit die Vorschriften in den Zürcher Verordnungen sehr präzise formuliert. Dies zeigt sich vor allem im Reglement von 1897. Während die erste Zürcher Regulierung festhielt, dass in der Innenstadt in kurzem Trab und bei Steigungen, engen Gassen oder Wendungen um Strassenecken im Schritt gefahren werden sollte, ergänzte die Verord-

²¹⁰ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1884: 5.

²¹¹ Vgl. ebd.: 2.

²¹² Vgl. Geschäftsbericht des Stadtrates und der Zentralschulpflege der Stadt Zürich vom Jahre 1893, 1893; StArZH V.B.b.43.:1.35: 89.

²¹³ Vgl. Lau 2017: 152.

²¹⁴ Vgl. Verordnung über die bei allfälligem Eintreten der Cholera zu treffenden Massnahmen, 17.07.1884; StAZH OS 21: 139.

²¹⁵ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1884: 2.

nung von 1897, dass bei normalen Verhältnissen eine Mindestgeschwindigkeit von 160 Metern in der Minute einzuhalten war.²¹⁶ Dieser Aspekt unterstreicht, dass mit der Entwicklung des Droschkenwesens auch die Zürcher Verordnungen ausführlicher wurden. In Luzern war dies in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit nicht der Fall. Die Luzerner Droschkenverordnungen enthielten die gleiche Regel wie das erste Reglement von Zürich,²¹⁷ das heisst, in den revidierten Verordnungen wurden diesbezüglich keine Anpassungen vorgenommen. Dafür wies zum Beispiel die Luzerner Kehrordnung von 1896 darauf hin, dass bei Strassenbiegungen und beim Überqueren eines Bürgersteiges nur im Schritt gefahren werden durfte.²¹⁸

Dass in Luzern auf den Bürgersteig hingewiesen wurde, zeigt die Gefahr, welche von diesem für die Droschken ausgehen konnte. Auch der Strassenbelag konnte für die Droschken ein Problem darstellen, was ein Bericht des Zürcher Stadtrats zum Jahr 1876 zeigt. Dabei schilderte der Stadtrat, dass die Pferde oftmals auf dem glatten Pflaster der engen und steilen Marktgasse stürzten. Neben häufigem Streuen von Sand wurden die Droschkenführer dazu aufgefordert, dass sie an dieser Stelle ihre Pferde an den Zügeln führen sollten.²¹⁹ Ein Sturz des Pferdes konnte für einen Droschkenhalter schwerwiegende Folgen haben, wie zum Beispiel den Verkauf oder Tod des Tieres.²²⁰ Es ist anzunehmen, dass dies ein Grund ist, weshalb aus dem Zürcher Droschkenwesen in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit keine Überschreitungen überliefert sind.

Ein Beispiel für einen Verstoss gegen das Verhalten der Droschkenkutscher im Verkehr bietet J. Bächtold. Der Zürcher Droschkenkutscher war bereits wegen seines unanständigen Benehmens und der Verletzung der Kehrordnung in diverse Konflikte verwickelt. Auch in Bezug auf die Fahrordnung hielt sich Bächtold nicht an die Droschkenverordnung. Das zeigt, dass bei den Konflikten im Zürcher Droschkenwesen teilweise immer wieder die gleichen Personen beteiligt waren und sich diese auch nach Bussen und Mahnungen nicht immer an die Vorschriften hielten. Im Fall von Bächtold führte dies schliesslich zum Konzessionsentzug. Er hatte innerhalb von drei Jahren 13 Mal gegen die allgemeine Polizeiverordnung und das Droschkenreglement verstossen, weshalb er für das Jahr 1893 eine Konzession nur noch unter der Bedingung erhielt, keine Vorschriften mehr zu missachten, was ihm jedoch nicht gelang. In einem Rekurs gegen den Konzessionsentzug argumentierte Bächtold, dass es aufgrund des vielen Verkehrs in Zürich kaum möglich sei, während eines Jahres nicht gegen die Vorschriften zu verstossen. Zum Beispiel konnte, wenn der Verkehr ins Stocken geriet, nicht immer rechts gefahren und links überholt werden. Interessant ist, dass ihm der Regierungsrat in diesem Punkt zustimmte. Die Anzeigen gegen ihn aufgrund des Fahrens auf der falschen Strassenseite führte der Regierungsrat darauf zurück, dass die Polizei bereits durch das unanständige Verhalten von Bächtold gereizt war. Dies änderte jedoch nichts an dem Beschluss, Bächtold die Konzession wegen seiner vielen Vergehen im Droschkendienst zu entziehen.²²¹

Das Fahren auf der falschen Strassenseite führte vor allem im Zuge der Motorisierung vermehrt zu Konflikten. Dabei waren nicht nur Droschkenkutscher, sondern allgemein Fuhrleute an Auseinandersetzungen mit Automobilist*innen beteiligt. Ausser dem Vorwurf, dass die Kutscher auf der falschen Strassenseite fuhren, behaupteten die Automobilist*innen oftmals, dass die Fuhrleute während des Fahrens schliefen, den Automobilen absichtlich keinen Platz machten oder ihre Wagen einfach unbeaufsichtigt stehen liessen.²²² Durch das Aufkommen von Automobilen entstanden somit neue Konflikte, wobei das Verhalten der Droschkenkutscher, welches zuvor noch akzeptiert worden war, zum Ausgangspunkt für Auseinandersetzungen wurde.

²¹⁶ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 5; Droschkenordnung Zürich 1897: 7.

²¹⁷ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 5.

²¹⁸ Vgl. Kehrordnung für die Droschken der Stadt Luzern pro 1896, 1896; StALU AKT 37/118 B.4: 1.

²¹⁹ Vgl. Geschäftsbericht des Stadtrathes von Zürich an den grossen Stadtrath betreffend das Jahr 1876, 28.06.1876; StArZH V.B.b.43.:1.18: 65.

²²⁰ Vgl. Furger 1992: 187.

²²¹ Vgl. Droschkenwesen 1894: 227.

²²² Vgl. Ottiger 2005: 97.

Des Weiteren gehörte zur Fahrordnung des Droschkenwesens, dass der Kutscher nach dem Aussteigen der Fahrgäste überprüfen musste, ob Gegenstände im Wagen liegen geblieben waren. Wenn dies der Fall war, sollten sie sofort an den Eigentümer beziehungsweise die Eigentümerin übergeben oder, falls sich diese bereits entfernt hatten, beim Droschkeninhaber abgegeben werden, welcher sie der betreffenden Person oder der Stadtpolizei überreichen musste.²²³ Diese Regelung wurde in Zürich 1897 abgeändert, sodass der Droschkenkutscher die liegengelassenen Gegenstände nun entweder direkt dem Eigentümer beziehungsweise der Eigentümerin oder der Polizei übergeben sollte.²²⁴ Es ist anzunehmen, dass dadurch die Kommunikation zwischen den einzelnen Akteur*innen verbessert werden sollte, da der Droschkenkutscher direkt Auskunft geben konnte, wann und in welcher Droschke die Gegenstände liegen geblieben waren. Dennoch kam es auch in diesem Bereich zu Konflikten: Jakob Bättig, welcher wie Bächtold bereits gegen mehrere Vorgaben der Droschkenverordnung verstossen hatte, wurde die Konzession unter anderem wegen nicht zurückgegebenen Geldes entzogen. Bättig meinte, dass er am Morgen beim Reinigen Geld gefunden hätte, welches ein gewisser Benedikt Huber in seiner Droschke liegengelassen hatte. Er habe ihm das Geld ausgehändigt, doch Huber meinte, dass 20 CHF fehlten. Gemäss Bättig war nicht mehr Geld in der Droschke, weshalb der Droschkenkutscher für die 20 CHF aufkommen musste. Obwohl nicht überprüfbar ist, ob wirklich mehr Geld in der Droschke liegen geblieben war, stellte der Regierungsrat fest, dass Bättig nie für die 20 CHF aufgekommen wäre, wenn er die gesamte Summe an Huber ausgehändigt hätte.²²⁵ Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass nicht nur dieser unklare Fall dazu führte, dass Bättig seine Konzession verlor, sondern auch weitere Verstösse gegen das Droschkenreglement zum Ausschluss aus dem Gewerbe führten.

3.5. Tarife und die Aufsicht über das Droschkenwesen

Sowohl in Zürich als auch in Luzern wurde ein komplexes System an Droschkentarifen aufgebaut. Dabei existierten zwei Tarife: einer für Fahrten nach der Zeit (Tarif A) und einer für Fahrten an bestimmte Orte (Tarif B).²²⁶ Zudem wurde nach der Anzahl der in einem Wagen verfügbaren Plätze unterschieden und zusätzliche Kosten zum Beispiel für Gepäckstücke oder Fahrten während der Nacht verrechnet. Der Betrag war in der Regel beim Aussteigen zu bezahlen. Allerdings konnte der Droschkenkutscher bei Fahrten zum Bahnhof oder zu den Dampfschiffstationen eine Vorauszahlung verlangen.²²⁷ In Zürich wurde diese Regel 1897 erweitert, indem beim Bezahlen der Taxe dem Fahrgast ein Nummernausweis gegeben werden musste. Dieser enthielt die Droschkennummer und kann somit als Quittung angesehen werden.²²⁸ Es ist anzunehmen, dass dieses System aus Berlin Einzug in das Zürcher Droschkenwesen fand. Oftmals wurden die Berliner Droschken gelobt, da der Kutscher jedem Fahrgast eine Quittung ausstellte, welche den Fahrpreis, die Droschkennummer und die Zahl der beförderten Personen enthielt.²²⁹ In Luzern kam dieses System nicht zur Anwendung.

Der Droschkentarif A kam bei Fahrten in der Stadt zum Einsatz, wobei der Preis pro Viertelstunde anstieg und eine angebrochene Viertelstunde als eine Ganze verrechnet wurde. Dabei verwendeten die Kutscher sowohl in Zürich als auch in Luzern für zweispännige Droschken immer den Tarif für drei bis vier Personen.²³⁰ Im Unterschied zu Zürich wies der Luzerner Stadtrat im ersten Droschkenreglement darauf hin, dass bei Fahrten, bei denen der Tarif A und der Tarif B hätten angewandt werden

²²³ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 5; Droschkenordnung Zürich 1856: 5.

²²⁴ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1897: 7.

²²⁵ Vgl. Bättig 1868: 727.

²²⁶ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 12-13; Droschkentarif A für Fahrten nach der Zeit, 05.06.1856; StArZH V.B.c.9. 1. Serie, Schachtel 17: 1; Droschkentarif B Zürich 1856: 1.

²²⁷ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 6; Droschkenordnung Zürich 1856: 6.

²²⁸ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1897: 9.

²²⁹ Vgl. Tarr 1978: 313.

²³⁰ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 6-7; Droschkenordnung Zürich 1856: 7.

können, der günstigere Betrag zu bezahlen war.²³¹ Interessant ist, dass der Tarif B in der ersten Verordnung von Zürich nicht erwähnt wurde. Es existiert jedoch ein separates Dokument mit dem genannten Tarif. Dies ist ein Unterschied zu Luzern. Dort wurde bereits 1860 im ersten Reglement der Droschkentarif für bestimmte Strecken vorgestellt:

„Wird [...] eine Droschke zur Hinfahrt an einen bestimmten Ort in der Umgebung der Stadt mit leerer Rückfahrt benutzt, oder führt eine Droschke nach vorausgegangener Bestellung von einem solchen Orte eine Rückfahrt nach der Stadt aus mit leerer Hinfahrt, so wird die Fahrt mit einem fixen Preise bezahlt, laut dem beigefügten Tarife litt. B, soweit der betreffende Ort in diesem Tarife aufgeführt ist.“²³²

Wenn ein Ort nicht auf der Liste war, kam der Tarif A zur Anwendung, was ebenfalls in der ersten revidierten Verordnung von Zürich 1861 bestimmt wurde.²³³ Der Tarif B enthielt in Zürich viel mehr Ortschaften als in Luzern: Während Luzern bis zum Reglement von 1868 nur 13 und danach 16 Orte verzeichnete, wurden in den Zürcher Regelungen mehr als doppelt so viele Ortschaften aufgeführt. Interessant ist hierbei, dass die drei Endpunkte, welche in der Luzerner Verordnung von 1868 neu hinzugefügt wurden, der Bahnhof, der Hügel Gütsch und der Kurort Sonnenberg waren.²³⁴ Es ist davon auszugehen, dass diese drei Orte in die Liste aufgenommen wurden, da die Strecken vermehrt benutzt wurden, was auf den zunehmenden Fremdenverkehr zurückgeführt werden kann. Vor allem der Hügel Gütsch und der Kurort Sonnenberg dürften bei Tourist*innen und wahrscheinlich auch bei der wohlhabenderen einheimischen Bevölkerung beliebte Reiseziele gewesen sein.

Zu den Droschkentarifen erliessen der Zürcher und Luzerner Stadtrat diverse zusätzliche Vorschriften. Dabei fällt auf, dass der Stadtrat auf viele verschiedene Situationen einging. Wenn zum Beispiel der Droschkenkutscher an einen Ort hinbestellt und dort trotz Bestellung nicht mehr benötigt wurde, war innerhalb der Stadt die Taxe für eine Viertelstunde, ausserhalb aber die Zeit für die leere Hin- beziehungsweise Rückfahrt zu bezahlen. Ansonsten war eine leere Hin- oder Rückfahrt in der Innenstadt kostenlos. Weiter wurde in den Verordnungen geregelt, dass ein Kutscher, welcher am Abholungsort länger als fünf Minuten warten musste, für die Zeit ab seiner Ankunft zu bezahlen war.²³⁵ Im revidierten Reglement von Zürich wurde diese Vorgabe jedoch angepasst. Der Stadtrat präzisierte 1884, dass der Tarif von dem Zeitpunkt an berechnet werden sollte, zu dem der Passagier beziehungsweise die Passagierin in die Droschke einstieg, oder falls der Kutscher jemanden abholen musste, ab dem Zeitpunkt, in dem die Bestellung aufgegeben wurde.²³⁶ Dadurch war klar definiert, welche Zeit die Fahrgäste zu bezahlen hatten.

Insgesamt fällt auf, dass die Zürcher Verordnungen durch ihre Überarbeitung in Bezug auf die Tarife präziser wurden. Dabei wurde gleichzeitig das System vereinfacht, wie die Tarife berechnet und wo welche Regeln angewandt wurden. So ist zum Beispiel im Zürcher Reglement von 1897 nicht mehr ein Droschkentarif B enthalten. Der Preis wurde von da an nur noch nach der benötigten Zeit berechnet, wobei für Fahrten über das Stadtgebiet hinaus die Taxe nach gegenseitiger Vereinbarung bestimmt wurde. Wenn sich der Fahrgast und der Kutscher nicht auf einen Preis einigen konnten, galt ebenfalls der Tarif A. Eine Ausnahme bildeten Fahrten zu Konzerten in der Tonhalle oder zum Theater. Hier wurden feste Preise für Hin- und Rückfahrten bestimmt, wobei die Fahrzeit oder die Personenzahl keinen Einfluss auf den Tarif hatte.²³⁷ Es ist davon auszugehen, dass der Stadtrat hier erneut im Interesse der Fahrgäste handelte und diese Ausnahme aufgrund der hohen Nachfrage auf diesen Strecken einführte.

²³¹ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 8.

²³² Ebd.: 7.

²³³ Vgl. ebd.: 6-7; Droschkenordnung Zürich 1861: 6.

²³⁴ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1868: ausfaltbares Blatt mit den Tarifen am Ende der Droschkenverordnung.

²³⁵ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 7; Droschkenordnung Zürich 1856: 7.

²³⁶ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1884: 9.

²³⁷ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1897: 9-10.

Auffallend ist, dass die Zürcher Verordnungen nicht nur auf einer diachronen Ebene, sondern auch im Vergleich zu Luzern präzisere Bestimmungen zu den Tarifen enthielten. Als Beispiel ist hier der Streckenmesser zu nennen, welcher in Zürich erstmals im Reglement von 1884 vorkam und im Luzerner Droschkenwesen gar nicht eingeführt wurde. Es handelte sich hierbei um einen Stadtplan, auf welchem die einzelnen Strecken in farbige Abschnitte unterteilt wurden. Dieser Plan kam zum Einsatz, wenn sich Fahrgast und Droschkenkutscher nicht über die Berechnung des Preises einigen konnten.²³⁸ Obwohl der Kutscher bei Beginn und am Ende der Fahrt dem Fahrgast seine Taschenuhr, die Droschkenordnung und die Tarife zu zeigen hatte,²³⁹ konnte es zum Beispiel wegen ungenauer Messung der Fahrzeit oder aufgrund zu langsamen Fahrens zu Konflikten kommen. In einem solchen Fall bestimmte der Streckenmesser die Höhe der Taxe. Die Anzahl der durchfahrenen Abschnitte gaben die Minuten vor, welche der Kutscher in Rechnung stellen durfte. Dabei bildeten der Abschnitt, in dem die Fahrt begonnen wurde, und jener, in welchem sie beendet wurde, zusammen eine Minute.²⁴⁰ Das Beispiel des Streckenmessers zeigt, wie in Zürich versucht wurde, Konflikte in Bezug auf die Tarife zu vermeiden. Der Regulierungsversuch deutet darauf hin, dass es zuvor immer wieder Probleme bei der Einigung auf einen Tarif gegeben hatte. Der Streckenmesser bot eine Möglichkeit, bei allfälligen Konflikten eine einfache Lösung zu finden.

In Bezug auf die Fahrpreise entstanden vor allem Konflikte, wenn neue Tarife eingeführt werden sollten. Die behördlich festgelegten Tarife wirkten sich stark auf die Verdienstverhältnisse der Droschkenkutscher aus und führten dazu, dass diese keine Anpassungen bei steigenden Lebenskosten vornehmen konnten. Gemäss Hansruedi Brunner erhöhten sich in Luzern die Taxen auf den häufigsten Strecken zwischen 1860 und 1912 nur um einen Drittel, während gleichzeitig die Löhne kantonaler Beamt*innen um 100 Prozent anstiegen.²⁴¹ Dadurch entstand ein angespanntes Verhältnis zwischen den Droschkenkutschern und den Behörden, welche versuchten das Droschkenwesen zu reglementieren.

Dass sich die Droschkentarife kaum veränderten, ist auch in den verschiedenen Zürcher und Luzerner Droschkenverordnungen sichtbar. Sowohl beim Tarif A als auch bei den Preisen für Fahrten an bestimmte Orte sind nur geringe Unterschiede zwischen den einzelnen Verordnungen festzustellen. Auch bei den Zuschlägen beispielsweise für Gepäckstücke bewegten sich die Preiserhöhungen nur im Bereich von wenigen Rappen. Ein im Vergleich zu den anderen Veränderungen bedeutender Anstieg ist lediglich bei den Tarifen in Zürich zwischen 1861 und 1874 zu sehen.²⁴² Im revidierten Reglement waren die Preise um bis zu einem Viertel erhöht worden. Dieser markante Anstieg ist auf ein Gesuch von Droschkenkutschern zurückzuführen, welche um die Anpassung der Tarife von 1861 baten. Sie argumentierten, dass die Lebenskosten angestiegen seien und deshalb eine Erhöhung der Droschkentarife nötig sei. Der Stadtrat akzeptierte diese Forderung. Er stellte dabei fest, dass die Preise in Zürich immer noch tiefer waren als in der Stadt Genf, wo für Droschken ein hoher Tarif eingeführt worden war.²⁴³

Nicht immer konnten sich die Droschkenkutscher und städtischen Behörden auf eine Anpassung der Tarife einigen. Wie bereits erwähnt sollte im Jahr 1883 eine neue Verordnung mit Tarifen eingeführt werden, was jedoch durch einen Einspruch von Droschkenhaltern verhindert wurde. Dabei ging es unter anderem um die Frage, ob der Polizeirat befugt sei, die Regeln und Fahrpreise für noch laufende Konzessionen zu ändern.²⁴⁴ Als am 4. August 1883 schliesslich die neuen Tarife eingeführt werden sollten, stellten sich die Droschkenkutscher, ausgerüstet mit den alten Preistabellen, auf den Halteplätzen auf und liessen sich von der Polizei nicht vertreiben. Um Unruhe auf den öffentlichen

²³⁸ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1884: 10; ausfaltbarer Streckenmesser am Ende der Droschkenverordnung.

²³⁹ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 5; Droschkenordnung Zürich 1856: 5.

²⁴⁰ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1884: 10.

²⁴¹ Vgl. Brunner 1981: 136.

²⁴² Vgl. Droschkenordnung Zürich 1861: 9-11; Droschkenordnung Zürich 1874: 9-12.

²⁴³ Vgl. Geschäftsbericht des Stadtrathes von Zürich an den grossen Stadtrath betreffend das Jahr 1874, 1875; StArZH V.B.b.43.:1.16: 54 [im Folgenden: Geschäftsbericht Zürich 1875].

²⁴⁴ Vgl. Polizeirath Zürich & Welti & Kons. 1883: 706.

Plätzen zu verhindern, beschloss die Stadtpolizei, den Austausch der alten mit den neuen Tarifen zu Hause bei den Droschkenhaltern vorzunehmen. Daraufhin gingen die Droschkenkutscher in den Streik.²⁴⁵ Dies zeigt, dass die Droschkenkutscher, obwohl die Organisation in Vereinen relativ spät erfolgte, in Ausnahmefällen auch gemeinsam gegen die städtischen Behörden vorgingen. Allerdings muss erwähnt werden, dass es dabei ebenfalls zu Auseinandersetzungen unter den Droschkenhaltern selbst kam. Einige Kutscher mit nur einer Droschke sahen einen persönlichen Vorteil, wenn die anderen streikten, und gingen trotzdem ihrem Gewerbe nach. Dies führte zu Drohungen und Gewalttätigkeiten vonseiten der streikenden Droschkenkutscher. Der Polizeiinspektor forderte daraufhin die Droschkenhalter dazu auf, den Streik zu beenden, wenn sie ihre Konzession nicht verlieren wollten. Zudem verbot er ihnen, die Kutscher, welche ihren Verpflichtungen nachgehen wollten, mit Gewalt oder Drohungen daran zu hindern. Der Streik wurde mit einer vorläufigen Verfügung beendet, welche es den Droschkenkutschern erlaubte, noch nach den alten Tarifen zu fahren. Diese Entscheidung wurde getroffen, da ab dem 31. Dezember alle Droschkenkonzessionen ohnehin neu beantragt werden mussten und dann die neue Verordnung mit den neuen Preisen eingeführt werden konnte.²⁴⁶ Zudem wären weitere richterliche Abklärungen zeitintensiv gewesen, weshalb der Fall nicht vor Ende des Jahres hätte geklärt werden können.²⁴⁷

Dieses Beispiel zeigt, dass die Droschkenkutscher von den Entscheidungen des Stadtrats und der Polizei abhängig waren, obwohl sie manchmal eine Tarifierhöhung bewirken konnten. Ausserdem ist erneut zu sehen, dass die Konzessionserteilung ein wichtiges Element für die städtischen Behörden war, um die Organisation des Droschkenwesens durchzusetzen. Die Droschkenhalter versuchten gelegentlich gemeinsam gegen diese Abhängigkeit vorzugehen, jedoch gelang es ihnen wie bereits angesprochen nicht, als geschlossene Gemeinschaft mit gleichen Interessen aufzutreten.

Das forsche Auftreten der Droschkenkutscher bestärkte den Stadtrat und die Polizei in ihrer Überzeugung, dass eine strenge Überwachung des Gewerbes nötig sei. Der Stadtrat ordnete dabei an, dass die Polizei die Droschkenkutscher regelmässig zu kontrollieren hatte, um Ruhe und Ordnung zu gewährleisten.²⁴⁸ Auch Personen, welche bereits vermehrt gegen die Verordnungen verstossen hatten, standen unter besonderer Aufsicht. So wurde zum Beispiel J. Bächtold wegen der vielen Verstösse im Droschkendienst und aufgrund der Situation, dass er eine weitere Konzession nur unter Vorbehalt erhalten hatte, speziell von der Stadtpolizei überwacht.²⁴⁹ Hierbei ist erneut ein Bezug zum Fremdenverkehr zu sehen, indem durch die Kontrolle des Droschkenwesens ein positives Stadtbild bewahrt werden sollte.

Die Polizeiangestellten hatten die Aufsicht über das Gewerbe und sollten die Pferde und Droschken auf den Halteplätzen regelmässig kontrollieren. Bei Mängeln mussten diese aus dem Verkehr gezogen werden.²⁵⁰ Im ersten revidierten Reglement von Luzern wurde ergänzt, dass die Polizeiangestellten vor allem überprüfen sollten, ob die Verordnung und die Kehrordnung eingehalten wurden und dass dabei keine Störungen auftraten.²⁵¹ Im Unterschied zu Zürich wies somit der Luzerner Stadtrat explizit darauf hin, dass nicht nur das Material, sondern auch die Einhaltung der Vorschriften und der Kehrordnung kontrolliert werden sollte. Eine Gemeinsamkeit der Zürcher und Luzerner Droschkenverordnungen ist, dass die Stadtpolizei „[...] jederzeit besondere Vorschriften zur Handhabung der Ordnung und Erleichterung der Kontrolle über das Droschkenwesen [...]“ erlassen durfte.²⁵² Dies zeigt erneut die Abhängigkeit der Droschkenkutscher von den städtischen Behörden und den Einfluss der Stadtpolizei auf die Organisation und Regulierung des Gewerbes.

²⁴⁵ Vgl. Bericht des Polizei-Inspektors 1883: 17.

²⁴⁶ Vgl. ebd.: 17-18.

²⁴⁷ Vgl. Polizeirath Zürich & Welti & Kons. 1883: 717.

²⁴⁸ Vgl. Brunner 1981: 140, 224.

²⁴⁹ Vgl. Droschkenwesen 1894: 227.

²⁵⁰ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 8; Droschkenordnung Zürich 1856: 8.

²⁵¹ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1862: 9.

²⁵² Droschkenordnung Luzern 1860: 9.

Auch bei der Ausstellung einer Busse gegen einen Droschkenkutscher war dieser dem Polizeiangestellten unterstellt. Es war dem Droschkenhalter jedoch erlaubt, einen Rekurs bei der Stadtpolizei oder in Luzern bis 1868 beim Stadtmann einzureichen.²⁵³ Danach konnte eine Expertenuntersuchung auf Kosten des Droschkeninhabers überprüfen, ob die Entscheidung des Polizeiangeestellten gerechtfertigt war.²⁵⁴ Allerdings ist davon auszugehen, dass diese Massnahme von den Droschkenhaltern aufgrund ihres geringen Einkommens selten ergriffen wurde. Dies ist ein möglicher Grund, weshalb nur wenige Konflikte zwischen den Droschkenhaltern und den städtischen Behörden in Bezug auf die polizeilichen Kontrollen überliefert sind. Zum Beispiel wurde im Geschäftsbericht des Zürcher Stadtrats zum Jahr 1900 erwähnt, dass beim Hauptbahnhof und dem Bahnhof Enge viele Kontrollen durchgeführt und fehlbare Droschkenhalter gebüsst wurden.²⁵⁵ Im Unterschied zu anderen Geschäftsberichten ging der Stadtrat in diesem Kontext nicht auf mögliche Rekurse der gebüssten Droschkenhalter ein. Daraus ist zu schliessen, dass die Droschkenhalter vor allem Rekurse einlegten, wenn die Gefahr bestand, dass sie ihre Konzession verlieren konnten. Bei einer einfachen Busse wurde diese Massnahme seltener verwendet.

Um dennoch einen positiven Effekt aus der polizeilichen Überwachung zu ziehen, wollten die Droschkenkutscher aus der Aufsicht über das Droschkenwesen einen behördlichen Schutz ableiten. Die Kutscher wurden jedoch enttäuscht, denn die Stadtpolizei versuchte sich nicht einzumischen, wenn zum Beispiel Reisende den Droschkenkutscher hintergingen und nicht den entsprechenden Tarif bezahlten. Der Stadtrat argumentierte, dass das Ziel der behördlichen Interventionen sei, die Ruhe, Ordnung und Sicherheit in der Stadt zu gewährleisten. Es sei hingegen nicht die Aufgabe der Polizei, die Interessen der Droschkenkutscher zu schützen.²⁵⁶ Somit ist zu sehen, dass die Aufsicht über das Droschkenwesen hauptsächlich einer Kontrolle der Kutscher diene. Die Stadtpolizei griff vor allem bei Verstössen von Kutschern ein und weniger, wenn sich ein Fahrgast nicht den Vorschriften entsprechend verhielt.

Die Kontrolle des Droschkenwesens lag jedoch nicht nur bei der Stadtpolizei. In den ersten Verordnungen von Zürich und Luzern wurde festgehalten, dass beobachtete Verstösse gegen die Droschkenordnung oder Tarifüberschreitungen der Stadtpolizei oder in Luzern bis 1868 dem Stadtmann zu melden waren. Damit die Passagier*innen ein mögliches Fehlverhalten der Kutscher bemerken konnten, bestimmten der Zürcher und Luzerner Stadtrat, dass jeder Droschkenkutscher ein Exemplar des Reglements mit sich führen musste. Ausserdem sollten die Tarife A und B im Inneren des Wagens einsehbar sein.²⁵⁷ In Luzern waren ab 1862 zudem die Droschkenhalter dazu verpflichtet zu überprüfen, ob ihre Angestellten eine Droschkenverordnung und die Tarife bei sich hatten.²⁵⁸ In Zürich wurde diese Regelung erst 1897 erwähnt, wobei die Kutscher ebenfalls einen Streckenmesser und ein alphabetisch geordnetes Strassenverzeichnis besitzen sollten.²⁵⁹ Die Kontrolle der Droschkenkutscher sollte somit nicht nur von der Polizei und den Fahrgästen erfolgen, sondern auch durch die arbeitgebenden Droschkeninhaber. Ausserdem ist anzunehmen, dass die Droschkenkutscher auch gegenseitig Verstösse bei der Polizei meldeten, um dadurch der Konkurrenz zu schaden, wie bereits anhand des Falls von Jakob Furrer und Heinrich Meyer aufgezeigt wurde.²⁶⁰

Interessant ist, dass für die Stadt Luzern einige Auszüge der jeweils aktuellen Droschkenverordnung ebenfalls auf Französisch und Englisch erhältlich waren. Zum Beispiel wurden in einem Dokument von 1872 auf einer Seite einige Bestimmungen aus dem Droschkenreglement sowohl auf

²⁵³ Vgl. ebd.; Droschkenordnung Luzern 1868: 9; Droschkenordnung Zürich 1856: 8.

²⁵⁴ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 9; Droschkenordnung Zürich 1856: 8.

²⁵⁵ Vgl. Geschäftsbericht des Stadtrates und der Zentralschulpflege der Stadt Zürich vom Jahre 1900, 1900; StArZH V.B.b.43.:1.42: 78.

²⁵⁶ Vgl. Brunner 1981: 140.

²⁵⁷ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 8-9; Droschkenordnung Zürich 1856: 8.

²⁵⁸ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1862: 8.

²⁵⁹ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1897: 10.

²⁶⁰ Vgl. Schnyder u. Kons. 1871: 805-812.

Deutsch als auch auf Französisch und Englisch aufgeführt.²⁶¹ Auch für das Jahr 1907 lässt sich eine handliche Droschkenordnung mit den Tarifen und einigen übersetzten Auszügen des Reglements finden.²⁶² Es ist anzunehmen, dass sich diese Dokumente im Wageninneren befanden und vor allem fremdsprachigen Kund*innen zur Verfügung stehen sollten. Das zeigt, wie sich das Luzerner Droschkenwesen explizit auf den Fremdenverkehr ausrichtete und davon ausging, dass auch fremdsprachige Tourist*innen Droschken als Fortbewegungsmittel nutzten.

²⁶¹ Vgl. Extrait du règlement/Auszug aus dem Reglement/Extract of Regulation, 1872; SALU B3.20/A088 : 1.

²⁶² Vgl. Droschkendienst in Luzern. Tarif mit speziellen Bestimmungen und Auszug aus dem Reglement, 1907; SALU B3.20/A088: 5-11.

4. Fazit

Die Zürcher und Luzerner Droschkenverordnungen gingen auf viele verschiedene Aspekte des Gewerbes ein, wodurch ein strukturiertes Droschkenwesen entstand. So wurden nicht nur Regelungen in Bezug auf den Einsatz von Droschken als öffentliches Verkehrsmittel erlassen, sondern auch soziale Anforderungen an die Droschkenkutscher gestellt. Dabei beeinflussten verschiedene Faktoren den Aufbau des Gewerbes, auch weil diverse Akteur*innen an der Ausarbeitung der Verordnungen, deren Umsetzung und den damit verbundenen Konflikten beteiligt waren. Dass die Regulierungen der beiden Städte oftmals die gleichen Vorschriften enthielten, ist darauf zurückzuführen, dass Zürich für Luzern als Vorbild diente. Dies wird nicht nur bei Balthasar Schweglers Anliegen zur Einführung eines Luzerner Droschkenwesens sichtbar, sondern auch beim Umgang mit den aufkommenden Automobildroschken.

Allerdings revidierte der Zürcher Stadtrat im Unterschied zu Luzern die Droschkenverordnungen öfter, weshalb das Reglement in Zürich ausführlicher und detaillierter wurde. Dabei nahm der Stadtrat nicht unbedingt neue Vorgaben auf, sondern präziserte und ergänzte die bereits bestehenden Regelungen. Die meisten Unterschiede zum ersten Reglement von 1856 weist die Zürcher Verordnung von 1897 auf. Diese enthielt viele neue Aspekte, wobei zum Beispiel durch das Entfernen des Tarifs B für Fahrten an bestimmte Orte die Organisation des Droschkenwesens vereinfacht wurde. Insgesamt ist festzuhalten, dass sowohl in Zürich als auch in Luzern die Vorgaben zu den Tarifen in den Verordnungen sehr ausführlich waren. Es wurde versucht, möglichst viele verschiedene Situationen durch die Verordnung zu regeln. Im Gegensatz zu Luzern bereitete sich Zürich auf Fahrpreiskonflikte vor, was am Beispiel des Streckenmessers gesehen werden kann.

In diesem Zusammenhang kann der These, dass trotz des kurzen Florierens der Pferdedroschken in Zürich und Luzern eine ausführliche Reglementierung des Gewerbes vorgenommen wurde und dass die Konflikte in Zürich zu detaillierteren Vorschriften führten, nur teilweise zugestimmt werden. Zwar nahm der Zürcher Stadtrat mehr Überarbeitungen vor, wodurch die Verordnungen präziser wurden, allerdings kann diese Ausführlichkeit nicht direkt auf die aufgetretenen Konflikte im Droschkenwesen zurückgeführt werden. Oftmals lehnte der Regierungsrat von Droschkenkutschern eingereichte Rekurse aufgrund bereits bestehender Regelungen aus der Droschkenverordnung ab. Deshalb ist davon auszugehen, dass die aufgetretenen Konflikte und somit auch die Droschkenkutscher kaum Auswirkungen auf die Revision der Verordnungen hatten. Eine Ausnahme bilden die 1873 gestellte Anfrage von mehreren Droschkenhaltern zur Tarifierhöhung und die 1864 eingereichte Beschwerde, dass der Zürcher Stadtrat die Anzahl an Droschken nicht einschränken dürfe.²⁶³

Der geringe Einfluss der Droschkenkutscher auf die Revisionen der Verordnungen kann ausserdem darauf zurückgeführt werden, dass der Stadtrat das Reglement vor allem im Interesse der Fahrgäste anpasste. Dabei benutzten vorwiegend eine wohlhabende lokale Bevölkerung sowie Tourist*innen Droschken als Fortbewegungsmittel, was sich vor allem bei der Einführung von neuen Halteplätzen in der Innenstadt und bei wichtigen Standorten des Fremdenverkehrs zeigte.

Neben dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und dem Urbanisierungsprozess der beiden Städte, war der Fremdenverkehr ein wichtiger Faktor bei der Regulierung des Zürcher und Luzerner Droschkenwesens. Durch ihre verbreitete Präsenz prägten die Droschkenkutscher mit ihren Uniformen, Wagen und Pferden das Stadtbild. Die städtischen Behörden nahmen deshalb starke Eingriffe in das Gewerbe zugunsten eines positiven Stadtbildes und des Fremdenverkehrs vor. Dabei war der Stadtrat ein

²⁶³ Vgl. Geschäftsbericht Zürich 1875: 54; Geschäftsbericht Zürich 1865: 18-20.

bedeutender Akteur. Da er unter anderem zusammen mit der Stadtpolizei die Arbeitszeiten, Tarife und Dienstkleidung vorschrieb und zudem entscheiden konnte, wer die Erlaubnis erhielt, Droschken auf den öffentlichen Plätzen aufzustellen, kann er indirekt als ‚Arbeitgeber‘ der Droschkenkutscher angesehen werden. Es entstand dadurch eine starke Abhängigkeit der Droschkenhalter von den städtischen Behörden. Die Konzessionserteilung war dabei ein wichtiges Mittel, um die Verordnungen durchzusetzen und das Gewerbe zu kontrollieren. Konflikte ereigneten sich oft im Zusammenhang mit abgelehnten Konzessionsgesuchen. Eine entzogene oder verweigerter Bewilligung aufgrund von Regelverstößen führte oftmals zu neuen Konflikten, da für viele Kutscher der Droschkendienst ihre einzige Einnahmequelle darstellte. Auffallend ist, dass teilweise immer wieder die gleichen Droschkenkutscher in Konflikte involviert waren.

Der Ausgangspunkt von Konflikten zwischen Droschkenkutschern waren oftmals die Halteplätze. Da je nach Droschkenstation mehr oder weniger Kund*innen zu erwarten waren, entwickelten sich gewisse Halteplätze zu beliebteren Standorten als andere. Dies führte dazu, dass sich die Droschkenkutscher nicht immer an die von der Stadtpolizei festgelegte Kehrordnung hielten, wodurch nicht nur Konflikte unter den Droschkenkutschern, sondern auch Auseinandersetzungen mit den städtischen Behörden entstanden. In diesem Kontext ist zu sehen, dass die Stadtpolizei einen grossen Einfluss auf diesen Bereich des Droschkenwesens hatte und sowohl in Zürich als auch in Luzern jederzeit Anpassungen zu den Halteplätzen und der Kehrordnung vornehmen durfte.²⁶⁴ Dies fällt auch bei der Aufsicht über das Droschkenwesen auf.²⁶⁵

Bei den regelmässigen Kontrollen auf den Halteplätzen war der Fremdenverkehr ein massgebender Faktor. Zur Bewahrung des positiven Stadtbildes wurden die Droschkenkutscher auf den Halteplätzen streng beaufsichtigt. So sollte einerseits die Einhaltung der Vorschriften überprüft und andererseits Konflikte unter den Kutschern unterbunden werden. Dies führte zu einer Isolation der Droschkenkutscher und einer relativ späten Gründung von Gewerkschaften, weshalb die Droschkenhalter selten gemeinsam gegen die städtischen Behörden vorgingen. Die Droschkenhalter versuchten vor allem, ihre eigenen Interessen zu schützen, wobei sie vorwiegend bei einem Konzessionsentzug oder einer verweigerter Bewilligung einen Rekurs einlegten. Allerdings sind einige Beispiele von Konflikten zwischen Droschkenkutschern überliefert, wo mehrere Kutscher vereint gegen einen Droschkenhalter mit mehreren Wagen vorgingen. Dabei sollte der Konkurrenz geschadet werden. Jedoch lehnten die städtischen Behörden solche Beschwerden ab, wenn das Verhalten der Angeklagten keine negativen Auswirkungen auf den Droschkendienst hatte.

Die Droschkenkutscher gingen allerdings nicht nur gegen ihre lokalen Kollegen vor, sondern auch gegen auswärtige Kutscher, welche sich gelegentlich auf den Droschkenhalteplätzen aufhielten und gegen die Regeln verstiesen. Die Halteplätze wurden somit nicht nur durch die Polizei, sondern auch durch die Kutscher selbst kontrolliert. Da die Droschkenhalter für allfällige Bussen ihrer Angestellten aufkommen mussten, überwachten sie diese und sorgten dafür, dass die Kutscher regelkonform eine aktuelle Verordnung und entsprechende Tarife mit sich führten.²⁶⁶

Das Pferd ist ebenfalls als historischen Akteur im Droschkenwesen anzusehen. Für den Droschkendienst war es ein unentbehrlicher Akteur, welcher erst durch die Motorisierung ersetzt werden konnte. Im Kontext der Human-Animal-Studies konnte ein Pferd das Stadtbild von Zürich und Luzern wie auch den Fremdenverkehr prägen. Der Tourismus seinerseits beeinflusste die Droschkenpferde, indem durch ihn Regelungen in Bezug auf das Aussehen und die Pflege der Tiere vorgenommen wurden. Im Vergleich zu anderen Themenbereichen in den Droschkenverordnungen sind jedoch sowohl in Zürich als auch in Luzern nur wenige Vorgaben zum Material und zu den Pferden enthalten. In Bezug auf die Auseinandersetzungen im Zürcher Droschkenwesen war das Pferd nur indirekt für Konflikte verantwortlich. Dies geschah vor allem mit der Einführung von motorisierten Fahrzeugen: Das Aufschrecken eines Pferdes aufgrund eines laufenden Motors konnte der Ausgangspunkt für einen

²⁶⁴ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 4; Droschkenordnung Luzern 1868: 4.

²⁶⁵ Vgl. Droschkenordnung Zürich 1856: 9; Droschkenordnung Luzern 1860: 9.

²⁶⁶ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1862: 8; Droschkenordnung Zürich 1897: 10.

Konflikt zwischen einem Droschkenkutscher und einem Automobilisten beziehungsweise einer Automobilistin sein.

Eine weiterführende Fragestellung, welche sich im Zuge dieser Arbeit entwickelte, bezieht sich auf das Arbeitsverhältnis zwischen den Droschkenhaltern und ihren Angestellten. Wie aufgezeigt wurde, war ein Droschkenhalter befugt, mehrere Konzessionen zu lösen und Kutscher für seine Droschken zu engagieren. Die Droschkenverordnungen erwähnten diesen Aspekt nur am Rande, indem festgehalten wurde, dass ein Droschkenhalter für die Bussen seiner Angestellten aufkommen und kontrollieren musste, ob seine Kutscher die Droschkenverordnung, Tarife und gegebenenfalls einen Streckenmesser mit sich führten.²⁶⁷ Es stellt sich die Frage, wie genau dieses Arbeitsverhältnis aussah. Als Untersuchungsgegenstand könnten hierbei zum Beispiel Anstellungsverträge und weitere Unterlagen von Droschkenunternehmen wie der Fuhrhalterei Welti-Furrer dienen.

²⁶⁷ Vgl. Droschkenordnung Luzern 1860: 2; Droschkenordnung Luzern 1862: 8; Droschkenordnung Zürich 1897: 10.

5. Verzeichnisse

5.1. Abkürzungsverzeichnis

5.1.1. Allgemeine Abkürzungen

Abb.	Abbildung
BAZ	Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich
Bildarchiv ETH-BIB	Bildarchiv der ETH-Bibliothek
CHF	Schweizer Franken
HAS	Human-Animal-Studies
HLS	Historisches Lexikon der Schweiz
SALU	Stadtarchiv Luzern
SCB	Schweizerische Centralbahn
SSK	Schweizerische Kreditanstalt
SSV	Schweizerischer Städteverband
StALU	Staatsarchiv Luzern
StArZH	Stadtarchiv Zürich
StAZH	Staatsarchiv Zürich
ZBZ	Zentralbibliothek Zürich
ZStG	Zürcher Strassenbahn Gesellschaft

5.1.2. Abkürzungen der häufig zitierten Archivquellen

Bättig 1868	[Jakob] Bättig, Droschkier im Sellnau-Zürich. Abweis. ss. [Rekurses] betr. Verweigerung e. Droschkenkonzession, 20.06.1868.
Bericht des Polizei-Inspektors 1883	Bericht des Polizei-Inspektors an den Polizeirath über die Thätigkeit der Organe des Polizeiverbandes während der Monate Juni, Juli, August und September 1883, 1883.
Droschkenordnung Luzern 1860	Reglement über den Droschkendienst in Luzern, 20.02.1860.
Droschkenordnung Luzern 1862	Revidirtes [sic!] Reglement über den Droschkendienst in Luzern, 13.06.1862.
Droschkenordnung Luzern 1868	Revidirtes [sic!] Reglement über den Droschkendienst in Luzern, 24.02.1868.

Droschkenordnung Zürich 1856	Droschkenordnung für die Stadt Zürich, 04.03.1856.
Droschkenordnung Zürich 1861	Droschkenordnung für die Stadt Zürich, 21.12.1861.
Droschkenordnung Zürich 1884	Offizielle Droschkenordnung und Streckenmesser der Stadt Zürich und Ausgemeinden, 23.04.1884.
Droschkenordnung Zürich 1897	Offizielle Droschkenordnung und Streckenmesser der Stadt Zürich und Ausgemeinden, 11.12.1897.
Droschkentarif B Zürich 1856	Droschkentarif B für Fahrten an bestimmte Orte zu fixen Preisen, 05.06.1856.
Droschkenwesen 1894	Droschkenwesen, 18.05.1894.
Geschäftsbericht Zürich 1865	Geschäftsbericht des Stadtrathes von Zürich an den grössern Stadtrath betreffend das Jahr 1864, 31.08.1865.
Geschäftsbericht Zürich 1875	Geschäftsbericht des Stadtrathes von Zürich an den grossen Stadtrath betreffend das Jahr 1874, 1875.
Kehrordnung Luzern 1888	Kehrordnung für die Droschken der Stadt Luzern pro 1888.
Kehrordnung Zürich 1864	Kehrordnung für die Droschken der Stadt Zürich, 10.10.1864.
Kehrordnung Zürich 1867	Kehrordnung für die Droschken der Stadt Zürich, 01.05.1867.
Polizeirath Zürich & Welti & Kons. 1883	Polizeirath Zürich & Welti & Kons. betr. neue Droschkenordnung, 10.12.1883.
Rekurs Furrer & Kons. 1856	Rekurs i. S. d. Hrn. Lohnkutscher Furrer & Kons. betr. Einführung des Droschkendienstes, 09.10.1856.
Schnyder u. Kons. 1871	Georg Schnyder u. Kons. Droschkenhalter in Zürich. Rek. betr. Handhabung d. Droschken- u. Kehrordnung, 20.09.1871.

5.2. Abbildungsverzeichnis

Titelbild: Kutschen und Droschken vor dem alten Bahnhof Luzern. Anonyme Fotografie, um 1893. Quelle: SALU F2a/VERKEHR/00003:00001.	1
Abb. 1: Droschken vor dem ersten Bahnhof von Luzern. Anonyme Fotografie, ca. 1880. Quelle: SALU F2a/STRASSEN/BAHNHOFPLATZ 01.02:04.	15
Abb. 2: Entwicklung der Pferde- und Motordroschkenbestände in Zürich 1910-1918. Quelle: StArZH V.B.b.43.:1.52-60. Eigene Darstellung.	19
Abb. 3: Entwicklung der Pferde- und Motordroschkenbestände in Luzern 1910-1918. Quelle: Brunner 1981: 145. Eigene Darstellung.	20

- Abb. 4: Die ersten Droschkenhalteplätze von Luzern um 1860. Quelle: Staatsarchiv Luzern 2024b (online). Eigene Darstellung, basierend auf: Droschkenordnung Luzern 1860: 14. 30
- Abb. 5: Die ersten Droschkenhalteplätze in Zürich um 1864. Quelle: Stadt Zürich 2022 (online). Eigene Darstellung, basierend auf: Kehrordnung Zürich 1864: 1. 31
- Abb. 6: Paradeplatz mit Zürichberg. Anonyme Fotografie, ca. 1895. Quelle: BAZ BAZ_099713. 32

6. Bibliografie

6.1. Quellenverzeichnis

6.1.1. Ungedruckte Quellen

Zürich, Bildarchiv ETH-Bibliothek

Bildarchiv ETH-BIB Ans_05031: Zürich. Bahnhofplatz mit alter und neuer Universität, 1914-26.06.1916.

Zürich, Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich

BAZ BAZ_099713: Paradeplatz mit Zürichberg, ca. 1895.

Luzern, Staatsarchiv Luzern

StALU AKT 37/117 A: Fremdenindustrie. Fremdenführer, Lohnkutscher, Pferdehalter, Plazierungsbüros, Dienstmänner, Träger, Omnibusse, Autos etc., 1849-1860.

StALU AKT 37/117 B: Fremdenindustrie. Fremdenführer, Lohnkutscher, Pferdehalter, Plazierungsbüros, Dienstmänner, Träger, Omnibusse, Autos etc., 1861-1865.

StALU AKT 37/117 C: Fremdenindustrie. Fremdenführer, Lohnkutscher, Pferdehalter, Plazierungsbüros, Dienstmänner, Träger, Omnibusse, Autos etc., 1866-1871.

StALU AKT 37/118 B: Fremdenindustrie. Fremdenführer, Lohnkutscher, Pferdehalter, Plazierungsbüros, Dienstmänner, Träger, Omnibusse, Autos etc., 1883-1898.

Luzern, Stadtarchiv Luzern

SALU B3.20/A084: Handels- und Gewerbepolizei. Droschken/Taxameter, 1859-1963.

SALU B3.20/A088: Handels- und Gewerbepolizei. Droschken/Taxameter, 1872-1968.

SALU F2a/VERKEHR/00003:00001: Kutschen und Droschken vor dem alten Bahnhof, 1893.

Zürich, Staatsarchiv Zürich

StAZH MM 2.134 RRB 1856/1348 - MM 2.134 RRB 1857/0003a: Protokoll des Regierungsrathes des Kantons Zürich, 1856-1857.

StAZH MM 2.180 RRB 1868/0650 - MM 2.180 RRB 1868/1294: Protokoll des Regierungsrathes des Kantons Zürich, 1868.

StAZH MM 2.193 RRB 1871/1380 - MM 2.193 RRB 1871/2115: Protokoll des Regierungsrathes des Kantons Zürich, 1871.

StAZH MM 2.242 RRB 1883/1828 - MM 2.242 RRB 1883/2438: Protokoll des Regierungsrathes des Kantons Zürich, 1883.

StAZH MM 3.2 RRB 1888/0001 - MM 3.2 RRB 1888/2566: Protokoll des Regierungsrathes des Kantons Zürich 1. Januar bis 31. Dezember 1888. Als Manuskript gedruckt, 1888.

StAZH MM 3.8 RRB 1894/0001 - MM 3.8 RRB 1894/2253: Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich 1. Januar bis 31. Dezember 1894. Als Manuskript gedruckt, 1894.

StAZH OS 21: Offizielle Sammlung der seit 10. März 1831 erlassenen Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen des Eidgenössischen Standes Zürich. Band 21, 1882-1887.

Zürich, Stadtarchiv Zürich

StArZH Na 3758 USTAR: Offizielle Droschkenordnung und Streckenmesser der Stadt Zürich und Ausgemeinden, 1897.

StArZH V.B.b.43.:1.1: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1859.

StArZH V.B.b.43.:1.6: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1864.

StArZH V.B.b.43.:1.11: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1869.

StArZH V.B.b.43.:1.16: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1874.

StArZH V.B.b.43.:1.18: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1876.

StArZH V.B.b.43.:1.21: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1879.

StArZH V.B.b.43.:1.35: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1893.

StArZH V.B.b.43.:1.42: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1900.

StArZH V.B.b.43.:1.52: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1910.

StArZH V.B.b.43.:1.53: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1911.

StArZH V.B.b.43.:1.54: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1912.

StArZH V.B.b.43.:1.55: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1913.

StArZH V.B.b.43.:1.56: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1914.

StArZH V.B.b.43.:1.57: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1915.

StArZH V.B.b.43.:1.58: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1916.

StArZH V.B.b.43.:1.59: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1917.

StArZH V.B.b.43.:1.60: Geschäftsbericht des Stadtrats, 1918.

StArZH V.B.c.9: Stadtverwaltung, Stadtkanzlei. Drucksachen der Stadtverwaltung, 1800-1949.

StArZH VII.6.:2.9: Drucksachen, 1883-1884.

Zürich, Zentralbibliothek Zürich

ZBZ DDN 3219: Droschkenordnung für die Stadt Zürich, 1856.

ZBZ DDN 3220: Droschkenordnung für die Stadt Zürich, 1861.

ZBZ DV 946: Revidirte [sic!] Droschkenordnung für die Stadt Zürich, 1874.

6.1.2. Gedruckte Quellen

Adressbuch der Stadt Zürich und der Ausgemeinden für 1890. Mit einem Plan von Zürich und Umgebung. Zürich 1890.

6.2. Literaturverzeichnis

- Bärtschi, Hans-Peter; Dubler, Anne-Marie: Eisenbahnen. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 11.02.2015, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007961/2015-02-11/>, 10.01.2024.
- Behrens, Nicola: Zürich (Gemeinde). In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 25.11.2015, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/000171/2015-01-25/>, 10.01.2024.
- Bouchet, Ghislane: Le cheval à Paris de 1850 à 1914. Paris 1993.
- Bossard-Borner, Heidi: Vom Kulturkampf zur Belle Epoque. Der Kanton Luzern 1875 bis 1914 (Luzerner Historische Veröffentlichungen 46). Basel 2017.
- Brunner, Hansruedi: Luzerns Gesellschaft im Wandel. Die soziale und politische Struktur der Stadtbevölkerung, die Lage in den Fremdenverkehrsberufen und das Armenwesen 1850-1914 (Luzerner Historische Veröffentlichungen 12). Stuttgart 1981.
- Etymologisches Wörterbuch des Deutschen. Berlin 1989.
- Furger, Andres: Kutschen und Schlitten in der Schweiz. Vom Streitwagen zum Stadtcoupé. Zürich 1992.
- Furger, Andres: Fahrkunst. Mensch, Pferd und Wagen von 1700 bis heute. Hildesheim 2009.
- Galliker, Hans-Rudolf: Tramstadt. Öffentlicher Nahverkehr und Stadtentwicklung am Beispiel Zürichs. Zürich 1997.
- Gisler, Bruno: Rössliträm. Illustrierte Geschichte der Zürcher Pferdebahn (Verein Tram-Museum Zürich Mitteilungsblatt 22). Zürich 2015.
- Gisler-Jauch, Rolf: Automobil. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 21.01.2015, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/013901/2015-01-21/>, 10.01.2024.
- Glauser, Fritz; Tissot, Laurent: Transportgewerbe. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 11.02.2015, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/014052/2015-02-11/>, 10.01.2024.
- Grotian, Jobst: Verkehr in der Schweiz (Kompaktwissen 3). Zürich et al. 2007.
- Haefeli, Ueli: Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert. Unterwegs sein können, wollen und müssen (Verkehrsgeschichte Schweiz 4). Zürich 2022.
- Huber, Paul: Luzern wird Fremdenstadt. Veränderungen der städtischen Wirtschaftsstruktur 1850-1914 (Beiträge zur Luzerner Stadtgeschichte 8). Luzern 1987.
- Kubisch, Lutz-Ulrich: Taxi. Das mobilste Gewerbe der Welt. Berlin 1993.
- Lau, Thomas: Zürich. Kleine Stadtgeschichte. Regensburg 2017.
- Lischer, Markus: Luzern (Gemeinde). In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 03.11.2016, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/000624/2016-11-03/>, 10.01.2024.
- McShane, Clay; Tarr, Joel: The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century. Baltimore 2007.
- Merki, Christoph Maria: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wien 2002.
- Merki, Christoph Maria: Motorisierung. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 10.05.2011, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/013846/2011-05-10/>, 10.01.2024.

Meyer, André: Luzerns Architektur im 19. Jahrhundert. In: Wicki, Hans; Glauser, Fritz; Rüesch, Edgar; Steiner, Alois (Hg.): Luzern 1178-1978. Beiträge zur Geschichte der Stadt. Luzern 1978: 377-428.

Ottiger, Ivan: Automobilismus und Rechtsetzung. Über den Einzug des Motorfahrzeuges ins kantonale und eidgenössische Recht zwischen 1900 und 1932. Zürich et al. 2005.

Pfister, Christian: Frieren, kalt essen und zu Fuss gehen. Die Energiekrise 1917-1919 in der Schweiz. In: Krämer, Daniel; Pfister, Christian; Segesser, Daniel Marc (Hg.): „Woche für Woche neue Preisaufschläge“. Nahrungsmittel-, Energie- und Ressourcenkonflikte in der Schweiz des Ersten Weltkrieges (Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte 6). Basel 2016: 113-132.

Roscher, Mieke: Human-Animal Studies. In: Docupedia-Zeitgeschichte, Version vom 25.01.2012, https://docupedia.de/zg/Human-Animal_Studies, 10.01.2024.

Schumacher, Beatrice: Kleine Geschichte der Stadt Luzern (Luzern im Wandel der Zeiten 16). Baden 2015.

Tarr, László: Karren Kutsche Karosse. Eine Geschichte des Wagens. Berlin ²1978.

6.3. Internet-Ressourcen

Pfister, Rolf: Taxigeschichte, <https://taxiverband.ch/taxigeschichte/>, 10.01.2024.

Settellen AG: Von der Droschke zum Taxi. Teil I, <https://www.settellen.ch/settellen-ag/ueberuns/settellen-stories/detail/von-der-droschke-zum-taxi-teil-i>, 10.01.2024 (= Settellen AG 2024a).

Settellen AG: Von der Droschke zum Taxi. Teil III, <https://www.settellen.ch/settellen-ag/ueberuns/settellen-stories/detail/von-der-droschke-zum-taxi-teil-iii>, 10.01.2024 (= Settellen AG 2024b).

Staatsarchiv Luzern: Eintrag im Archivkatalog, <https://query-staatsarchiv.lu.ch/detail.aspx?ID=1204610>, 10.01.2024 (= Staatsarchiv Luzern 2024a).

Staatsarchiv Luzern: Stadtplan Luzern 1890, https://staatsarchiv.lu.ch/schaufenster/karten_stadtansichten/luzern_stadt_1890, 10.01.2024 (= Staatsarchiv Luzern 2024b).

Stadt Zürich: Historischer Übersichtsplan der Stadt Zürich um 1900, https://www.stadt-zuerich.ch/geodaten/download/Historischer_Uebersichtsplan_der_Stadt_Zuerich_um_1900, 10.01.2024.