

**Zeitschrift:** Oltner Neujahrsblätter

**Herausgeber:** Akademia Olten

**Band:** 46 (1988)

**Artikel:** Vom Pferdefuhrwerk zum modernen Motorfahrzeug

**Autor:** Christen-Aeschbacher, Charlotte

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-659977>

### Nutzungsbedingungen

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

### Conditions d'utilisation

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

### Terms of use

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

**Download PDF:** 09.02.2026

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

# Vom Pferdefuhrwerk zum modernen Motorfahrzeug

## Fünf Generationen im Transportgewerbe

Die Firma TURUVANI in Olten kann auf fast 130 Jahre Geschäftstätigkeit zurückblicken. Grund genug, ein bisschen in den Annalen zu blättern, denn in diese Jahre fallen technische Veränderungen, die sich der Gründer, Gotthard Lütolf, wohl kaum je hätte vorstellen können.

Gotthard Lütolf gründete ungefähr im Jahre 1860 – das Datum lässt sich nicht mehr genau festlegen – im Hübeli, dort, wo heute das Stadthaus steht, eine Fuhrhalterei und Lohnkutscherei.

Im Jahre 1890 übernahmen die Söhne Theodor und Oskar Lütolf das Geschäft und konnten bald auf einen grossen Kundenkreis zählen.

Die Kleinstadt Olten entwickelte sich in diesen Jahren der Jahrhundertwende dank der Eisenbahn zu einem aufstrebenden Ort. Die neuen Verbindungswege belebten Handel und Industrie, und die Spedition von Gütern aller Art versprach einen rechten Verdienst. Gleich neben der Fuhrhalterei Lütolf wohnte der Huf- und Wagenschmied Schibli. Hier wurden die Pferde fachmännisch beschlagen. Die Hübelikinder wussten alle, wie man ein Eisen schmiedet, heiss auf dem sauber mit der Hohlklinge ausgeschnittenen Huf anpasst. Sie kamen den beissenden Geruch und Rauch von verbranntem Horn und schauten zu, wie der Hufschmied das neue Eisen aufnagelte mit kurzen, schnellen Hammerschlägen. Die Arbeit des Hufschmieds wurde hochgeschätzt, denn ein korrekt beschlagenes Pferd bleibt gesund auf den Beinen und kann seine schwere Arbeit jahrelang leisten.

Wie es im Leben so geht, tauchten bald auch Meinungsverschiedenheiten zwischen den Brüdern auf, und Theodor Lütolf beschloss, ein eigenes Geschäft zu gründen. Er liess sich an der Tannwaldstrasse nieder mit Marie Kaufmann, seiner jungen Frau, die

ihm am 12. Oktober 1895 eine Tochter gebar. Sie wurde ebenfalls auf den Namen Marie getauft. Im Jahre 1900 folgte der Sohn Theodor junior. Nun begannen harte Jahre der Arbeit für die kleine Familie.

Bei jedem Wetter mit Pferd und Wagen unterwegs sein, Sommer und Winter in aller Herrgottsfrühe im Stall beginnen, braucht eine eiserne Gesundheit. Tagsüber hiess es hart zupacken, denn bevor man loskutschieren konnte, mussten die Wagen zuerst beladen werden, natürlich von Hand. Technische Hilfsmittel wie elektrische Seilwinde, Hebebühne und Kranarme kannte man zu der Zeit noch nicht. Frau Lütolf besorgte wie viele andere Geschäftsfrauen auch einen Grosshaushalt. Die ledigen Fuhrleute wohnten und assen im Haus. Da gab es Berge von Wäsche, und der Flickkorb wurde nie leer. Ferien oder Freitage kannten die Eheleute nie. Wo Tiere im Stall stehen, gibt es so was nicht. Ausmisten, füttern, tränken und putzen musste man auch an Sonn- und Feiertagen, da gab es keinen Pardon. Das Wohlergehen der Pferde war schliesslich das Betriebskapital, und zu jeder Zeit waren Pferde teuer. Ein glänzendes Fell und ein sauberer Stall sind noch heute der Stolz jedes Rösselers.

Viel Zeit und Arbeit verlangte aber auch der Unterhalt und die Pflege der Geschriffe und Wagen. Wer weiss, wie lebensgefährlich reissende Zugstrangen oder eine brechende Deichsel sein können, begreift, dass darauf der allergrösste Wert gelegt wurde. Die tägliche Mühsal zehrte an den Kräften, und im Jahre 1912 verstarben beide Eheleute, Frau Marie Lütolf im Alter von 43 Jahren am 5. März und ihr Mann Theodor kurz vor Weihnachten am 18. Dezember des gleichen Jahres, erst 47 Jahre alt. Die beiden Kinder Marie und Theodor junior waren erst 17- und 12jährig! Wer kann heute noch ermessen, was es heisst ohne all die modernen sozialen Einrichtungen; keine Waisenrente,

keine Krankenkasse, allein dazustehen und für sich selber zu sorgen! Ein Glück, dass damals der Familienzusammenhalt noch selbstverständlich war, und so stand Onkel Aebi, der an der Baslerstrasse eine Sattlerei und ein Lederwarengeschäft betrieb, den beiden jungen Leuten bei. Zupacken hatten sie längst bei den Eltern gelernt, denn auf die tatkräftige Mithilfe der Kinder konnte nicht verzichtet werden. Das Geschäft konnte gehalten werden, und am 4. April 1921 heiratete die junge Marie Lütolf ihren Liebsten, Pietro Turuvani. Der junge Mann war gebürtig von Citiglo, aber in Olten aufgewachsen. Der gelernte Elektrotechniker, der in der Atel arbeitete, trat in die Fuhrhalterei ein, und die Firma nannte sich neu: Turuvani-Lütolf. Der Bruder Theodor junior gründete ein eigenes Transportgeschäft in Aarburg. So war der Weg frei für die jungen Eheleute, in zäher und steter Arbeit den Grundstein zu legen für die heutigen Inhaber.

Bald standen 24 Pferde im Stall: Holländer, Belgier und Freiberger, und an der Tannwaldstrasse herrschte ein emsiger Betrieb.

Jeden Tag luden drei Einspänner die Postpäckli und fuhren sie in geschlossenen gelb-schwarzen Postwagen, die von der Post gestellt wurden, zum Empfänger in die Stadt. Täglich verkehrte ein Zweispänner für die Schuhfabrik Strub-Glutz und besorgte die Spedition der Schuhpakete. Die schweren «Belgier», eine heute fast ausgestorbene Kaltblutrasse, meistens von rotbrauner Farbe, schwarz gestiebelt und mit coupiertem Schweif, besorgten die Holz- und Baufuhren. Bis auf die Frobburg fuhren die Kutscher mit den langen Leiterwagen, füllten zuerst dem Rand entlang, hochkant, die ein Meter langen Holzträmel ein und beluden anschliessend die Mitte des Wagens. Heimwärts ging es, bergab, bis Wisen, zweispännig, dann wurden zwei Pferde vorgespannt, um die Gegensteigung Richtung Hauenstein zu bewältigen. Abwärts musste



*Der alte Hof des Gotthard Lüttolf, wo heute das Oltner Stadthaus steht.*

der Radschuh unterlegt werden. Die Wagenbremse allein hätte nicht genügt, die schwere Last zu bremsen. So ein Fuhrwerk, vierspännig, zu führen, verlangte die ganze Aufmerksamkeit des Fuhrmanns und genaue Kenntnisse der Pferde und ihrer Charaktereigenschaften. Bei den Pferden ist es wie bei den Menschen: Es gibt fleissige, faule, störrische, ängstliche und mutige, die vor nichts scheuen. Die zuverlässigen, die immer anziehen, gehören an die Deichsel, und die mutigen spannt man vor. Durch richtiges Anpassen des Geschirrs, korrektes Verschnallen der Zügel und mit Hilfe der Steckwaage verteilte der Kutscher die Zuglast gleichmässig auf alle vier Pferde. Die Peitsche diente dazu, das langsamere oder bequemere Pferd anzureiben durch Antippen mit der Geiselschnur. Damit man auch wirklich das richtige Pferd auffordern kann vorzugehen, tragen die Wagenpferde Scheuklappen. Sie verdecken

die Sicht nach hinten und verhindern so, dass die andern Pferde die Peitschenschnur sehen und auch vorprellen.

Hie und da kam es aber doch vor, dass ein Pferd genug hatte und einfach nicht mehr anziehen wollte. «Boy» war so ein eigensinniger Kerl, der einfach stehenblieb und sich erst entschloss, nach Hause zu traben, als er ausgespannt und mit einem langen Seil hinten am Wagen angebunden wurde.

Neben den Baufuhrn verführte die Firma Turuvani auch Kohle und Koks für das städtische Gaswerk. Fünfzehn Brückenwagen standen im Einsatz und brachten den Kunden und den Schulhäusern das Heizmaterial. Ein weiterer Betriebszweig stellten die Gesellschaftsfahrten dar. Ein zwölfpälatziges Waggonnette und ein vierplätziges Break, bespannt mit den leichteren, eleganteren «Holländern», standen zur Verfügung für gemütliche Ausfahrten über Land. Natürlich fehlten auch die schönen Landauer nicht, die viele Oltner Hochzeitspaare in die Kirche und anschliessend

zum Essen führten. Die Pferde im englischen Geschirr, auf Hochglanz geputzt, die Wagen blumengeschmückt und die Kutscher im Zyliner mit Bockdecke und Handschuhen, boten ein herrliches Bild. Unvergessen ist die Hochzeit von Doktor Richard Büttiker mit Fräulein Anna Schilling, der Tochter des unermüdlichen Arztes am Salzhüslweg. Zwölf Landauer erwarteten die Gäste an der Solothurnerstrasse.

Aber nicht nur Hochzeiten, auch Beerdigungen führte die Firma Turuvani bis nach dem Zweiten Weltkrieg durch. Pferde und Kutscher stellte sie, der Stadt Olten gehörte der Leichenwagen. Für den Transport von Blumen und Kränzen verwendete man die Landauer. Die Kutscher trugen schwarze Pelerinen, die Zyliner mit Trauerflor überzogen. Zwei Rappen zogen den Wagen, und in gemessenem Schritt, der einspännige Leichenwagen voraus, trat der Tote seine letzte Reise an. Auf der Strasse blieben die Menschen stehen, bis der Zug vorbei war; die Männer zogen ehrerbietig den Hut zum letzten



Gruss. Wie sehr hat sich das doch alles geändert. Man stirbt heute selten mehr zu Hause, und das Leichenauto fährt genauso schnell wie alle andern auf den Friedhof. Kein Mensch bleibt stehen und nimmt Anteil. Das Gefühl für die Würde des Todes ist ebenso abhanden gekommen wie vieles andere auch.

Für alle diese Fahrten mussten die Wagen sauber gewaschen werden, die Polster gebürstet und die Geschirre gewichst und die Messingbeschläge poliert sein. Wagen und Pferde besorgten die Kutscher, Frau Turuvani die Dekoration. Die Sattler Kiefer (Starrkirch), Baumann und Wyss von der Solothurnerstrasse nähten und flickten die Geschirre. Im grossen Haushalt sorgten die Meistersfrau, eine Köchin und ein Dienstmädchen für nahrhafte Kost, saubere Wäsche und Kleidung der Männer. Harte Jahre für Frau Turuvani und die Kinder, die alle im Betrieb mit-

halfen, brachten die Kriegsjahre von 1939 bis 1945. Herr Pietro Turuvani gehörte dem Fliegerbeobachtungsposten «Säli» an und erhielt selten Urlaub, um daheim zum Rechten zu sehen. Die Töchter Marieli, geboren 1922, die ein Jahr jüngere Pia, Vreni, geboren 1926, und der Stammhalter Peter, Jahrgang 1930, mussten zusammen mit der Mutter und den paar verbliebenen Angestellten allein zureckkommen.

Das Einbringen der Heuernte ohne männliche Hilfe beanspruchte alle bis zur Erschöpfung. Im Gheid hatten sie 5 Hektaren Land von der Zementfabrik gepachtet und im «Tripolis» ebenfalls ein grosses Stück Wiese. 20 bis 30 Fuder Heu und Emd wurden für den Eigenbedarf eingebracht. Der Hafer für die Pferde war rationiert, und Zellulose diente als Ersatzfutter. Daneben bekamen die Pferde Melasse und Karotten. Der ganze Betrieb lief reduziert weiter. Ein Teil der Pferde

*Züglete vor 50 Jahren an der Römerstrasse, links an der Baslerstrasse das Restaurant Römerhof, rechts das Hotel Bären.*

wurde von der Armee eingezogen, und auch die Lastwagen – das erste motorisierte Fahrzeug war ein Berna-Kipper, Jahrgang 1928 – mussten Dienst leisten. Trotz allen Einschränkungen und Erschwernissen konnte der Betrieb aufrechterhalten und schrittweise den Erfordernissen der Motorisierung angepasst werden. Die Gebäude, Wagenremise, Stallungen und Scheune, wurden in Garagen und Werkstätten umgebaut, und die ersten Berna-Kipper und -Brückewagen mit Möbelkästen zogen ein an der Tannwaldstrasse.

Die Umstellung auf den motorisierten Betrieb erforderte viel kaufmännisches Geschick und war die eigentliche Domäne von Pietro Turuvani. Er sorgte dafür, dass die teuren neuen



*Hochzeitszug von Dr. Richard Büttiker-Schilling, vor dem Büttikerhaus an der Solothurnerstrasse.*

Investitionen verkraftet werden konnten, und verkaufte die Liegenschaft im Hübeli an die Stadt.

Im Jahre 1959, am 22. April, verstarb Frau Marie Turuvani-Lütfolf, die eigentliche Seele der Fuhrhalterei, und bald darauf, im Jahre 1962, wurde der Pferdebetrieb ganz eingestellt.

Die neue Generation, die vierte, half längst vollamtlich mit, und als im Jahre 1968 Herr Pietro Turuvani starb, übernahmen die Geschwister Pia und Peter Turuvani die Verantwortung. Die 24 Pferdestärken von einst hatten sich auf 1300 erhöht und stecken heute in den starken Motoren von zwei Berna-Kipfern, zwei Scania-Muldenkipfern und einem Kleinlastwagen. Baufuhren aller Art, Spedition von schweren Gütern mit und ohne Anhänger, Muldenservice und

Schneeräumung im Winter gehören zum Leistungsangebot der Firma Geschwister Turuvani. Außerdem befindet sich das Flaschendepot der Sauerstoffwerke Lenzburg und der AGA Pratteln an der Tannwaldstrasse. Von hier aus werden die Kunden der Region Olten bedient.

Die Fahrzeuge werden auf dem neuesten Stand gehalten, die alten Wagen ersetzt durch neue, noch leistungsfähigere. Nur so kann ein Familienbetrieb bestehen gegen die grosse Konkurrenz. In der gut eingerichteten Werkstatt werden die Reparaturen ausgeführt und Mulden neu gestrichen. So können die Unkosten möglichst tief gehalten werden. Die neue Zeit ist auch im Büro eingezogen. Die Wagen sind mit Funk ausgerüstet und können jederzeit umdirigiert werden, damit Leerfahrten vermieden werden. Schwere Lasten werden heute mit Kranen gehoben, und Hebebühnen ersetzen die menschliche Muskel-

kraft. Trotzdem ist der Beruf nicht leichter geworden. Die moderne Hektik beherrscht das Arbeitstempo, denn Zeit ist Geld, und die Konkurrenz schläft nicht. Um so glücklicher ist Peter Turuvani, dass seine Tochter ihm einen Schwiegersohn gebracht hat, der Freude am Transportgewerbe zeigt und überall mithilft, auch am Steuer der schweren «Brummis». Die beiden jungen Leute verkörpern die fünfte Generation und helfen im Geschäft mit, das am 15. April dieses Jahres in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden ist. Peter und Ursula Hohl-Turuvani bringen den Schwung und den Optimismus der Jugend mit. Sie erhoffen sich weiterhin eine gute Beschäftigungslage, zufriedene Kunden und möglichst unfallfreie Fahrten. Diesen Wünschen kann man sich nur anschliessen und dem alteingesessenen Oltner Geschäft weitere Jahre des Gedeihens wünschen.