

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 47 (1988)

Artikel: Welti-Furrer : ein Stück Zürcher Transportgeschichte. Jakob Furrer (1818-1889), Jakob Albert Welti-Furrer (1833-1906), Carl Adolf Welti (1871-1951)
Autor: Bondt, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091082>

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: 18.01.2026

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

Schweizer
Pioniere
der Wirtschaft
und Technik

Verein für wirtschaftshistorische Studien

Jakob Furrer
1818–1889



Jakob Albert Welti
1833–1906



Carl Adolf Welti
1871–1951



welti-furrer

Ein Stück Zürcher Transportgeschichte

Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik

- 1 Philippe Suchard (vergriffen)
- 2 J. J. Sulzer-Neuffert, H. Nestlé,
R. Stehli, C. F. Bally, J. R. Geigy
- 3 Joh. Jak. Leu (vergriffen)
- 4 Alfred Escher
- 5 Daniel Jeanrichard
- 6 H. C. Escher, F.-L. Cailier, S. Volkart,
F. J. Bucher-Durrer (vergriffen)
- 7 G. P. Heberlein, J. C. Widmer,
D. Peter, P. E. Huber-Werdmüller, E. Sandoz
- 8 Prof. Dr. W. Wyssling, Dr. A. Wander,
H. Cornaz
- 9 J. J. Egg, D. Vonwiller (vergriffen)
- 10 H. Schmid, W. Henggeler,
J. Blumer-Egloff, R. Schwarzenbach,
A. Weidmann
- 11 J. Näf, G. Naville, L. Chevrolet, S. Blumer
- 12 M. Hipp, A. Bühler, E. v. Goumoens,
A. Klaesi
- 13 P. F. Ingold, A. Guyer-Zeller, R. Zurlinden
- 14 Dr. G. A. Hasler, G. Hasler (vergriffen)
- 15 F. J. Dietschy, I. Gröbli, Dr. G. Engi
- 16 Das Friedensabkommen in der Schweiz.
Maschinen- und Metallindustrie
Dr. E. Dübi, Dr. K. Ilg (vergriffen)
- 17 P. T. Florentini, Dr. A. Gutzwiller,
A. Dätwyler (vergriffen)
- 18 A. Bischoff, C. Geigy, B. La Roche,
J. J. Speiser
- 19 P. Usteri, H. Zoelly, K. Bretscher
- 20 Caspar Honegger
- 21 C. Cramer-Frey, E. Sulzer-Ziegler,
K. F. Gegauf
- 22 Sprüngli und Lindt
- 23 Dr. A. Kern, Dr. G. Heberlein, O. Keller
- 24 F. Hoffmann-La Roche, Dr. H. E. Gruner
- 25 A. Ganz, J. J. Keller, J. Busch
- 26 Dr. S. Orelli-Rinderknecht,
Dr. E. Züblin-Spiller
- 27 J. F. Peyer im Hof, H. T. Bäschlin
- 28 A. Zellweger, Dr. H. Blumer
- 29 Prof. Dr. H. Müller-Thurgau
- 30 Dr. M. Schiesser, Dr. E. Haefely
- 31 Maurice Troillet
- 32 Drei Schmidheiny (vergriffen)
- 33 J. Kern, A. Oehler, A. Roth
- 34 Eduard Will
- 35 Friedrich Steinfels
- 36 Prof. Dr. Otto Jaag
- 37 Franz Carl Weber
- 38 Johann Ulrich Aebi
- 39 Eduard und Wilhelm Preiswerk
- 40 Johann Jakob und Salomon Sulzer
- 41 5 Schweizer Brückenbauer (vergriffen)
- 42 Gottlieb Duttweiler
- 43 Werner Oswald
- 44 Alfred Kern und Edouard Sandoz
- 45 Johann Georg Bodmer
- 46 6 Schweizer Flugpioniere
- 47 J. Furrer, J. A. Welte-Furrer, C. A. Welte

Fortsetzung hintere Umschlagklappe

Jakob Furrer

(1818–1889)

Jakob Albert Welti-Furrer

(1833–1906)

Carl Adolf Welti

(1871–1951)

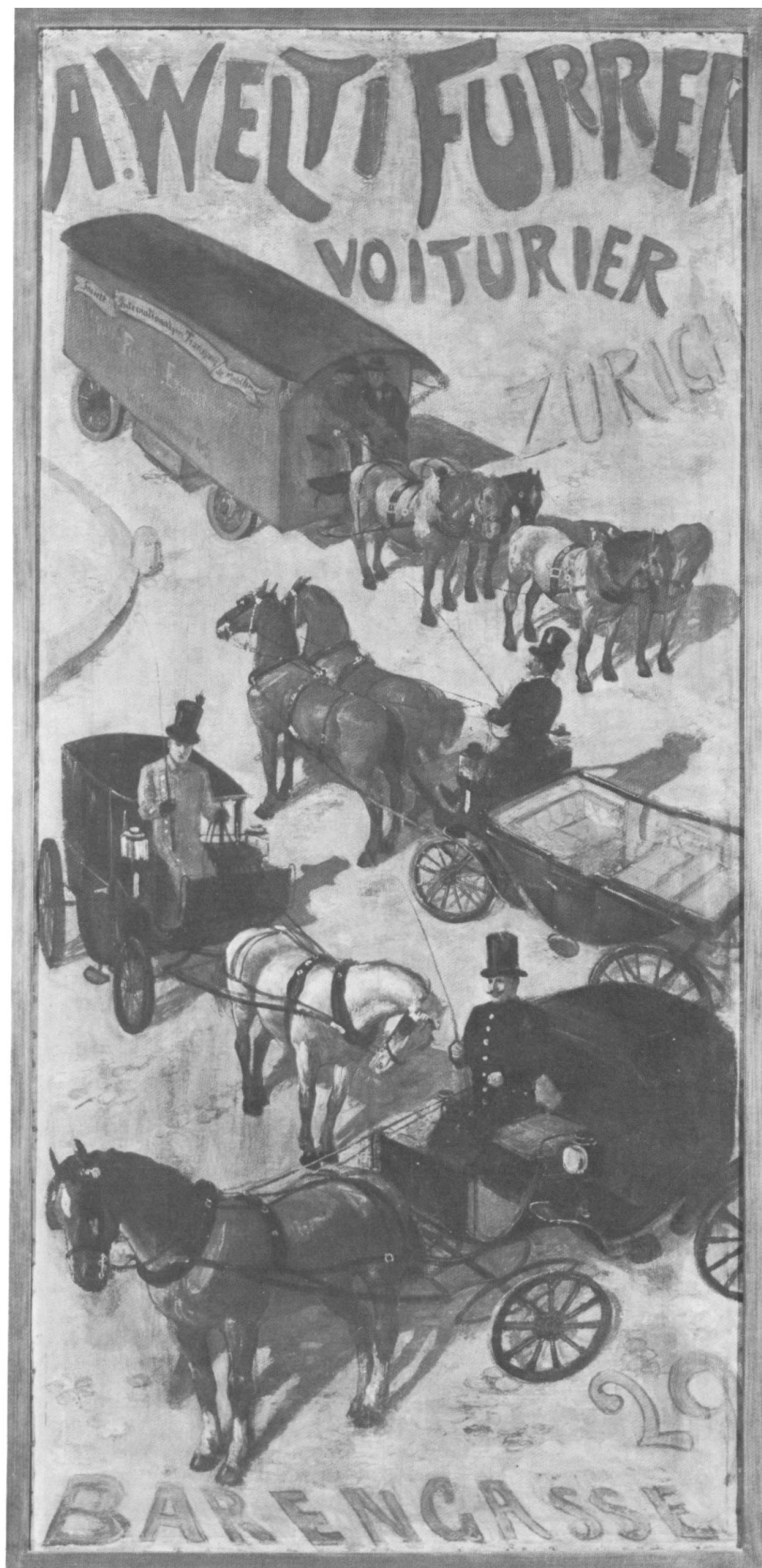
Welti-Furrer – Ein Stück Zürcher Transportgeschichte

von René Bondt, Männedorf

Inhalt

Zürcher Gründerjahre	7
Eine Stadt reisst ab und baut auf – Sorgen mit dem «Zugvieh»	
«Lohnkutscher und Postferdhalter»	11
Bärengasse 29 – Neun Konzessionen für Jakob Furrer – Prinzipal und Original – Richard Wagner fordert Genugtuung	
Ein Kaufmann aus Zurzach	23
Behördlicher Ordnungswille – «Elegante Herrschaftswagen» – Mit Möbeln über den Gotthard – Zweites Standbein Aussersihl – Albert Welti-Furrer und Söhne – Platz für zwei Chefs? – 80 Rappen Stundenentschädigung	
Brüder, Schwestern und Aktionäre	41
Dr. h. c. Albert Welti – «Gebt uns die Freiheit des Vorwärtskommens» – Familiäre Stürme – A. Welti-Furrer AG – Im Autozeitalter «plötzlich allein» – Transportieren, spedieren, lagern	
Mit Mut durch Krieg und Krise	59
Camionneur für die SBB – Schwerarbeit im Wägital – Die Spedition geht eigene Wege – «Spuren der allgemeinen Wirtschaftskrise» – Schiene und Strasse – Not solidarisiert und macht erfinderisch – Unterstützung für «de Vatter»	
Eine Firmengruppe entsteht	83
Die vierte und fünfte Generation – «Aber die Teuerung steigt weiter!» – Taxikrieg – Mit und ohne Chauffeur – Leasing und andere Spezialitäten – Mit 232 Tonnen nach Kabul . . . – . . . und mit Kopfarbeit in die Zukunft	
Von Generation zu Generation	108
Literatur, Bild- und Quellennachweis	111

Gemälde von
Albert Welti (1893)



Zürcher Gründerjahre

Glaubt man der Überzeugungskraft der Statistik, so spielt sich andert-halb Jahrhunderte nach der indu-striellen Revolution wieder eine ent-scheidende Veränderung der Ar-beitswelt ab. Das Angebot an Dienstleistungen erweitert sich ra-sant, und die rohstoffarme Schweiz scheint ganz besonders prädestiniert zu sein, diese Entwicklung an vor-derster Front mitzuvollziehen.

Das Dienstleistungsgewerbe ist freilich keine Schöpfung der Gegen-wart. Wo immer Menschen auf be-sondere Hilfen und Kenntnisse an-derer angewiesen waren, bildete sich schnell eine kleine Schicht von pro-fessionellen Zuträgern heraus. In der vorindustriellen Zeit gab es nicht nur Bauern, sondern auch Schreiber und Lehrer, Seelentröster und Ärzte, Boten und Dienstmägde, Schankwirte und Kutscher. Das

letztgenannte Tätigkeitspaar er-scheint hier mit Bedacht: Darauf ba-sieren 150 Jahre Firmengeschichte, an deren Anfang der am 5. Januar 1818 geborene *Jakob Furrer* steht. Er war der Sohn eines ehemaligen Zürcher Oberländer Bauern-knechts, der sich in der Stadt an See und Limmat niedergelassen hatte, um an einer Seitengasse des geschäf-tigen Niederdorfs eine Weinwirt-schaft zu betreiben und nebenher mit Pferdefuhrwerken einer weite-ren Kundschaft zu dienen.

Eine Stadt reisst ab und baut auf

Bevor uns die imponierende, bald sanfte, bald donnernde Gestalt Ja-kob Furrers in ihrer persönlichen und unternehmerischen Ausstrah-lung nähertritt, sollte schnapp-schussartig jenes «gute alte» Zürich der industriellen Gründerjahre auf-

Ein Bild aus Zürich, entstanden zur Zeit, als Jakob Furrer selbstän-diger Unternehmer wurde. Kutschen und Chaisen, in der alten Eidgenossenschaft das Privileg weniger, waren im 19. Jahrhundert Fortbewegungsmittel für breitere Kreise.





scheinen, das, allzu oft idyllisch verklärt, den Handlungsrahmen abgibt.

In den ersten Dezennien des 19. Jahrhunderts waren die örtlichen Verhältnisse ausgesprochen kleinstädtisch. Bis zur Schleifung der Zürcher Befestigungsanlagen – sie begann 1833 – herrschte drangvolle Enge in den Strassen und Gassen beidseits der Limmat. Die spätmittelalterlichen Mauern sowie die aus neuerer Zeit stammenden Schanzen und Gräben wurden in erster Linie der Staatsräson geopfert, nachdem sie der Kantonsrat als «Provokation der Landbevölkerung» gebrandmarkt hatte. Aber die Fortifikationen, deren Tore die wenigen Ausfallachsen markierten, stellten zweifellos auch ein ärgerliches Hemmnis für die Stadtentwicklung und den Verkehr dar. Im Ancien Régime, als Kutschen und Chaisen zum Privileg des dünn gesäten Besitzadels gehört und Güter grössere Strecken vornehmlich auf dem Wasserweg zurückgelegt hatten, war das noch nicht besonders augenfällig gewesen. Doch der Wandel vom Hand-

werk zur Industrie schuf neue Bewegungsbedürfnisse. Und das «Wirtschaftswunder» zog Menschen an: Als der weittragende Entscheid fiel, die Mauern der Stadt niederzulegen, dürfte die Bevölkerung der Agglomeration Zürich 23 000 Seelen umfasst haben; um die Jahrhundertmitte zählte man dann bereits 42 000, während die Statistiker für 1870 die entsprechende Zahl auf 59 000 und für 1888 auf 95 000 beziffern.

Ein Spiegel dieses Wachstums ist die rege Bautätigkeit, die das Erscheinungsbild des «fortschrittlichen» Zürich seit Beginn der dreissiger Jahre stark veränderte. 1835 wurde die Bleicherwegbrücke, 1838 die Münsterbrücke dem Verkehr übergeben. Dieser doppelte Brückenschlag wies von der Altstadt – die mit dem Limmatquai ihrerseits einen neuen Strassenzug erhielt – hinüber in ein neugestaltetes Geschäftsquartier mit der Post beim Fraumünster und dem Hotel Baur am Paradeplatz als reizvollen Akzenten. Zwischen dem Fröschengraben, der sich in den sechziger Jahren zur Bahnhofstrasse

So malerisch Stadtbefestigungen heute wirken, im letzten Jahrhundert wurden sie sowohl dem Verkehr wie der Bürgermentalität hinderlich. Hier muss das Zürcher Oetenbach-Bollwerk aus dem 16. Jahrhundert weichen.

wandelte, und dem Schanzengraben wuchs auf einstigem Fortifikationsgelände ein neues Wohn- und Gewerbeviertel heran – jene «kleine Stadt», in der auch Jakob Furrer Haus und Metier finden sollte.

Von der städtebaulichen Grossartigkeit und Weiträumigkeit europäischer Metropolen war das republikanische Zürich indes weit entfernt. Dasselbe gilt für die Verkehrsverhältnisse vor und in der Stadt. Ein früher Versuch, Zürich und Basel durch Errichtung einer Eisenbahn zu verbinden, scheiterte 1841 – nicht zuletzt am Widerstand von Wirten und Fuhrleuten, die um ihre Existenz bangten. Erst 1847 dampfte der erste Zug aus einer Zürcher Bahnstation und beförderte zum Preis von 80 Rappen in der dritten

Klasse Fahrgäste nach Baden. Vorausgefahren war die Reisepost, die schon 1735 eine Verbindung zwischen der Limmatstadt und Bern hergestellt hatte und 1830 mit 88 planmässigen Kursen jährlich 55 000 Reisende von und nach Zürich beförderte. Wer allerdings nicht an einer der Hauptlinien zusteigen konnte, blieb abhängig von privaten Boten, die in der Stadt ihre Anlaufstellen hatten, wo fürs leibliche Wohl der Gäste und für die Pferde gesorgt wurde. Den Gütertausch zwischen der Stadt und ihrer bäuerlichen Umgebung bewerkstelligten Markt- und Fuhrleute, denen freilich die misslichen Überlandstrassen und die erst 1848 vom neuen Bundesstaat abgeschafften Weg-, Kantons- und Brückenzölle den Alltag vergällten.

Vor dem Ersten Weltkrieg beherrschte das Pferd das Strassenbild.



Sorgen mit dem «Zugvieh»

In der Stadt selber, die erst 1894 zu einer elektrisch betriebenen Tramverbindung kam, beherrschten neben dem Fussgänger das Pferd und der Pferdezug das Strassenbild des 19. Jahrhunderts. Es muss, nach heutigen Massstäben, eine beschauliche Art der Fortbewegung gewesen sein – und doch scheint auch sie ihre Tücken gehabt zu haben. Die Zürcher Behörden sahen sich jedenfalls gleich zu Beginn der Stadterweiterung veranlasst, reglementierende Machtworte zu sprechen. Einer Ausgabe des örtlichen «Tagblatts» von 1837 ist folgender Passus zu entnehmen: «Die Herren Polizeidiener werden sehr gebeten, ein wenig darauf zu sehen, dass das Zugvieh nicht immer an die Kellertüren und in engen Gassen angebunden, und dafür zu sorgen, dass der dadurch verursachte Mist von den Betreffenden weggeräumt werde.»

Nicht nur «Parkplatzsorgen» von ehemals, auch die Besonderheiten des «trabenden Verkehrs» waren Gegenstand der Zürcher Polizeiverordnung vom 5. Mai 1838. Dieses Reglement bestimmte beispielsweise, es dürfe kein bespanntes Fuhrwerk «ohne Aufsicht auf der Strasse stehen gelassen werden, es wäre denn, dass das Zugvieh auf eine sichere Weise angebunden würde». Untersagt wurde «das schnelle Fahren und Reiten durch die Strassen», aber auch «das unnötige und unvorsichtige Knallen mit den Peitschen». Und noch eine Vorschrift aus dem damaligen Paragraphenwerk: «Das freie Laufenlassen der Pferde ist gänzlich untersagt. Das Waschen von Pferden und Wagen soll da, wo es gestattet ist, mit erforderlicher Sorgfalt in bezug auf die Vorbeigehenden geschehen.»

«Lohnkutscher und Postpferdhalter»



Jakob Furrer (1818–1889) – ein «Selfmademan», der nicht zögerte, sein Fuhrgewerbe handfest gegen bürokratischen Übereifer zu verteidigen.

Zürich und seine Pferde: das war die Welt des Knaben Jakob Furrer, aus dessen frühen Jahren die Überlieferung wenig zu berichten weiss. Vater Furrer, der Weinschenk mit Fuhrwerken für den Nebenerwerb, dürfte nicht sehr vermögend gewesen sein. Seiner früh verstorbenen ersten Gattin, *Maria Weilenmann* aus Töss, folgte *Barbara Winkler* aus Weisslingen, wiederum eine Frau aus jener Landschaft, der auch der Hittnauer Bauernknecht entstammte. Die Umstände im Elternhaus waren für Jakob offenbar nicht derart, dass er dort gerne lange heimisch geblieben wäre. Nach der Schulzeit und einem Welschland-Aufenthalt in Payerne stellte sich der junge Mann schnell

auf eigene Füsse. Auf einer der damals populären Badenfahrten, so erzählt ein früher Chronist, gewann er die Gunst der acht Jahre älteren Zürcher Müllerstochter *Anna Waser*, die der Achtzehnjährige 1836 heiratete.

Beruflich verstand Jakob Furrer seine Vorliebe für Pferde zunächst mit der materiellen Sicherstellung des Staatsdienstes zu kombinieren: Das Zürcher Einwohnerverzeichnis registrierte ihn im Vermählungsjahr als «Postillon» des Standes Zürich, als einen jener Kutscher, die vom zentralen Postgebäude an der Münsterergasse ihre Normal- und Eilgespanne in die Nachbarschaft lenkten – nach Baden, nach Winterthur, nach Rapperswil.

Für einen Mann der Tat, frisch verheiratet und getrieben von einem gesunden Ehrgeiz, waren die Grenzen in jeder Beziehung weiter gesteckt. Ohne dem Zürcher Postregal und dessen Aufträgen zu entsagen, strebte Furrer seine eigene Unternehmung an. 1838 oder 1839, vielleicht gar erst 1840, nahm die selbstständige Fuhrhalterei Jakob Furrers an der Gräbligasse Gestalt an – der erste Schritt auf dem erfolgreichen Weg einer bis heute zukunftsorientierten Firma war getan. Ob Annas Mitgift zum Startkapital beitrug, verbürgt keine Quelle, gewiss aber ist, dass die robuste Natur des Geschäftsinhabers auch kühne Ziele in greifbare Nähe rückte. Nicht nur die ganze Schweiz lag in seiner Reichweite, bald wagte sich der Fuhrmann auf eigene Rechnung an eine sommerliche Schnellverbindung von Zü-

rich nach Hamburg und Bremen einerseits sowie nach Genua anderseits.

Bärengasse 29

Die Horizonterweiterung schuf das Fundament für einen planmässigen Betriebsausbau. 1843 wurde mietweise die Liegenschaft an der Bärengasse 29 bezogen, die Rittmeister *Georg Konrad Bürkli-Escher* sechs Jahre zuvor mitten im neuen Bürgerquartier zwischen Fröschen- und Schanzengraben auf einstigem Schanzenareal hatte errichten lassen. Auf dem 14 000 Quadratfuss grossen Gelände, neben dem alten Kasernenplatz gelegen, umschlossen Wohn- und Waschgebäude, Wagenremise und Stallungen einen Hof, in dem sich trefflich arbeiten und anspannen liess. 1852 erwarb Jakob Furrer das zweckmässige Mietobjekt zum Preis von 40 000 Franken in «neuer Schweizer Währung», wie der in sorgfältiger Notariatshandschrift ausgefertigte Kaufvertrag festhält. Die Abmachung vom 14. März regelte auch den Zinsendienst und den Rückzahlungsmodus der Handänderung, die auf Ostern jenes Jahres rechtskräftig wurde.

Gut belegt wie der Erwerb der Bärengasse 29 – die ein volles Jahrhundert lang Geschäftsdomizil blieb – sind Jakob Furrers Anstrengungen, mit behördlichem Segen in Zürich einen konzessionierten Droschkenbetrieb führen zu können. Die Idee wuchs wohl nicht auf Furrerschem Pferdemit, jedenfalls machte nicht der strebsame Lohnkutscher aus der «kleinen Stadt» das Projekt aktenkundig. Vielmehr hatte einer seiner Gewerbekonkurrenten dem Zürcher Stadtrat im August 1854 angeboten, eine «Droschkenanstalt» einzurichten.

Von der Exekutive um ihre Mei-

nung gebeten, erklärte die städtische Polizeikommission im März 1855, sie halte ein solches Institut für zweckmässig und zeitgemäss, beantrage aber eine allgemeine Droschkenordnung und eine öffentliche Ausschreibung, um zu verhindern, dass einzelne Unternehmer lediglich Sonderinteressen wahrnähmen. Eine solche Droschkenordnung wurde dann in aller Ausführlichkeit – von der Standplatzkonzession bis zu den Fahrtaxen, von den Erfordernissen für Ross und Wagen bis zu den Manieren der Kutscher – formuliert und verabschiedet.

Das weitere Schicksal des Traktandums schildert ein Stadtratsprotokoll vom Oktober 1855: «Zufolge der am 24. April des Jahres durch den Stadtrat eröffneten Konkurrenz für Übernahme des Droschkendienstes in hiesiger Stadt hat sich ein einziger Bewerber, Herr Jakob Furrer, Lohnkutscher, gemeldet: es seien aber einerseits seine Preise so hoch gestellt, anderseits verschiedene Abänderungsbedingungen am Pflichtenhefte so unvorteilhaft für die Behörde und das Publikum, dass an ein Eingehen auf diese Forderungen nicht zu denken sei.» Die Polizeikommission beantragte darum gemäss Protokoll, auf die Offerte nicht einzugehen und den Droschkendienst auf mehrere Bewerber aufzuteilen.

Drei Kandidaten waren schliesslich bereit, zu den behördlichen Bedingungen mit ihren Ein- und Zweispännern zu fahren. Ihnen wurde 1856 je eine Konzession erteilt. Jakob Furrer, der sich am 21. April jenes entscheidenden Jahres als «Lohnkutscher und Postpferdhalter» mit einer Eingabe «an die Löbliche Polizeikommission der Stadt Zürich» zur «Aufstellung der sämtlichen benötigten Droschken (vier-

plätzig Einspänner) in der kleinen Stadt» anboten hatte, gehörte am Ende nicht zu den Auserwählten. Es war freilich nicht seine Art, die Flinte ins Korn zu werfen: Temperamentvoll rekurrierte er zuerst beim Bezirksrat, dann beim Regierungsrat gegen das städtische Droschkenregime – ohne Erfolg. Doch auch dadurch liess sich Furrer nicht entmutigen: 1859 versuchte er der Zürcher Regierung eine Systemänderung – Verpachtung der Halteplätze anstelle der Konzessionierung einer bestimmten Anzahl Pferdedroschken – beliebt zu machen. Gleichzeitig meldete er einmal mehr sein Interesse am Droschkenbetrieb links der Limmat an.

Neun Konzessionen für Jakob Furrer

Die Furrersche Liegenschaft an Bäregasse und Schanzengraben.

Furrers Vorschlag fand keine Gnade bei den Stadtherren, die indes dem rührigen Fuhrmann nicht

sämtliche Türen verriegeln mochten. Sie regten – gemäss Ratsprotokoll – an, es sei ihm unbenommen, «durch Übernahme einer Anzahl von Droschken auf Grundlage der bisherigen Droschkenordnung in die Droschkenanstalt einzutreten». Jakob Furrer entsprach der Empfehlung, und als der Stadtrat am 12. April 1859 die Zahl der Konzessionen aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens von 21 auf 30 erhöhte, erhielt der Rastlose aus der Bäregasse alle neun Zusatzbewilligungen zugesprochen. Seine Bevorzugung gegenüber weiterer Konkurrenz fasste der Ratsschreiber in beredte Worte: Furrer habe «am meisten berücksichtigt zu werden verdient, da er in vollem Masse sachkundig ist und nach seinen ökonomischen Verhältnissen die Erfüllung der ihm obliegenden Verpflichtungen erwarten lässt und da er überdies Bürger der Stadt und in derselben



wohnhaft ist». 1855 war Jakob Furrer in die Zunft zur Waag aufgenommen worden – ein Zeichen wachsenden Ansehens, das den Zürcher Stadtvätern nicht entging.

Die Vehemenz, mit der Lohnkutscher Furrer sich ums lokale Droschekengeschäft bemühte, gründete zu einem guten Teil auf einem Wandel der Verkehrs- und Transportverhältnisse. Einmal verwirklicht, fasste die Eisenbahn-Idee in der Schweiz schnell Fuss. Schon in den fünfziger Jahren führte von Zürich aus ein Schienenstrang an den Bodensee, nach Schaffhausen und Aarau. Bald danach eroberte das Dampfross die Innerschweiz. Die Zürichseedörfer des linken Ufers wurden 1875, jene des rechten Ufers in den neunziger Jahren durch die Bahn mit der Limmatstadt verbunden.

Das maschinelle Fortbewegungsmittel wurde schnell ein überlegener Konkurrent im Personen- und Güterfernverkehr; die Furrersche Eilkutsche, welche die Nordsee mit dem Mittelmeer verband, konnte da nicht lange mithalten. Mit der Eisenbahn um die Wette zu fahren, mach-



Für seinen Omnibusdienst zwischen Zürichs Bahnhof und Tiefenbrunnen liess Jakob Furrer eigene Abonnemente drucken.

R,

chirme

ren.

t alle

Elegante Wagen und schöne Pferde zu: Hochzeiten, Lustfahrten auf Reisen, Geschäfts-Touren etc.

JAKOB FURRER
Lohnkutscher
Nr. 29 Bäregasse und Casernenplatz
ZÜRICH.

Voitures de remise, Stadt-Droschken Nr. 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 56, 57 auf allen Plätzen.

Regelmässiger Omnibusdienst
zwischen dem Bahnhof und dem Seefeld bis Tiefenbrunnen, in Verbindung mit der Ankunft und dem Abgang der Bahnzüge; Abfahrten alle 20—25 Minuten von beiden Endpunkten.
Fahrpreis 20 Cts. die Person.

Im Verlage von **Frz. Hanke** in **Zürich** ist zu haben :

Inserat im Zürcher Adressbuch 1867.

te wirtschaftlich keinen Sinn, eine Aufgabenteilung zwischen Dampfgefährt und Pferdezug dagegen schon. So bot sich dem Fuhrhalter aus der «kleinen Stadt» die innerstädtische Feinverteilung an, auf die er sich ohnehin verstand und die bis zur Erstellung der Zürcher Strassenbahnlinien die unbestrittene Domäne des Pferdefuhrwerks blieb.

Jakob Furrer erkannte die Zeichen des neuen technischen Zeitalters und richtete sich auf eine Kooperation mit der Schiene ein. 1865 bat er den Stadtrat um das Plazet, eine fahrplanmässige «Omnibus-Linie» zwischen dem Zürcher Bahnhof und Tiefenbrunnen im Seebecken installieren und betreiben zu dürfen. Kernstück der gewünschten Strecke war das Bindeglied zwischen der Eisenbahnstation und der Dampfschiff-Anlegestelle am sogenannten Sonnenquai. Wirkte die inzwischen beträchtlich gewachsene Reputation des Petenten oder das auf den ersten Blick vernünftige Projekt? Wie auch immer, die Behörde liess sich nicht lange bitten, willigte am 13. November 1865 ein und hielt die Polizei an, Furrer beim Bahnhof einen geeigneten Standplatz anzuweisen.

Ein kleines Büchlein aus dem Jahr 1868 zeugt davon, dass der energische Unternehmer aus der Bären-gasse den grossen Transportinstituten einiges abgeschaut hatte. Der Einband trägt den liebevoll eingerahmten Vermerk «Omnibusdienst Bahnhof–Tiefenbrunnen» und umschliesst hundert Abonnementscoupons. Ebenfalls aufgedruckt ist ein «Fahrtenplan», der 22 respektive 23 Abgangszeiten an beiden Streckenden auflistet, den Fahrpreis pro Person wie auch pro Koffer mit 20 Rappen angibt und – im Vergleich mit den heutigen innerstädtischen Zirkulationsverhältnissen durchaus

respektabel – eine Fahrzeit von 25 Minuten nennt.

Ein kommerzielles Glanzstück wurde der regelmässige Pendelverkehr mit Furrers Kutschen nicht. Zwischen 1865 und 1877 versuchten sich insgesamt drei Zürcher Fuhrunternehmer im Liniendienst zwischen Bahnhof und Tiefenbrunnen, um nach einer gewissen Zeit erkennen zu müssen, dass kein ausreichender Bedarf nach der angebotenen Beförderung bestand. So erstaunt es denn auch nicht, dass Zürich seine erste Strassenbahn – in Gestalt des einspännigen «Rösslitrans» – erst 1882 erhielt, zwölf Jahre später gefolgt von der «Elektrischen».

Das Scheitern des Omnibus-Gedankens darf nicht zum Schluss verleiten, die Pferdefuhrhalterei sei im Zürich der Gründerjahre kein einträgliches Geschäft gewesen. Wer es, wie Jakob Furrer, mit aller Zielstrebigkeit und Fachkunde betrieb, musste sich gewiss in manchen bangen und mühseligen Momenten bewähren, konnte aber am schnellen Wachstum der Stadt in geeigneter Weise partizipieren. Bis 1876 wuchs die Zahl der Droschkenkonzessionen auf 90 an, von denen sich einige wenige Unternehmer den Löwenanteil zu sichern wussten, während der Rest auf eine Vielzahl von Klein- und Gelegenheitsfuhrwerkern aller Fähigkeitsgrade entfiel. Dass es im bunten Völkchen der Kutscher nicht immer sonderlich sittsam zugeht, dass es ausserdem zu manch lärmigem Rencontre zwischen handfesten Fuhrleuten und andern städtischen Verkehrsteilnehmern kam, darf man annehmen. Die periodisch der Stadt- und Tarifentwicklung angepasste Droschkenordnung und andere Verlautbarungen liefern manchen Hinweis auf die ruppigeren Seiten des Lohnkutschergewerbes.

Prinzipal und Original

Zu den Zartbesaiteten gehörte auch unser guter Bärengässler nicht. Ein Lebensbild der Waag-Zünfter lobt, er sei «ein guter, braver und wackerer Mann» gewesen. Die gleiche Quelle erzählt, «immer tätig und unermüdlich im Berufe» habe er sein Gewerbe, «mit dem Fortschritt der Zeit Schritt haltend», vergrössert. Und auch dies vermerkt der Zunftbiograph: «Jakob Furrer war eine, wie man sagt, derbe Natur, doch aber schlug in ihm ein gutes Herz, sowohl für seine Mitmenschen wie auch für seine Untergebenen und seine Pferde, die er alle liebte, gut pflegte und pflegen liess.»

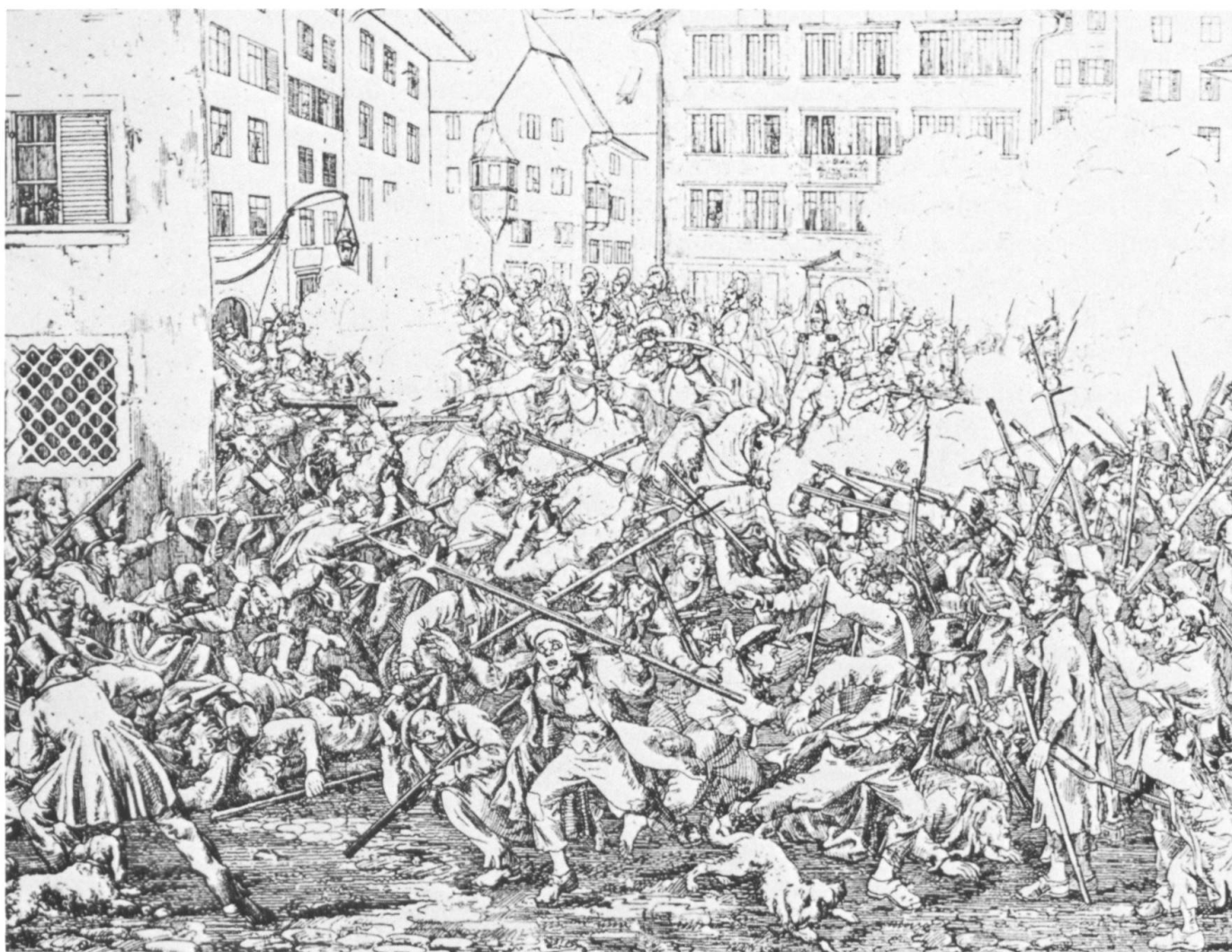
Aus dem jungen Postillon und kleinen Lohnkutscher wurde allmählich ein selbstsicherer Prinzipal, der sich seiner Haut zu wehren wusste und auf helvetisch-bürgerliche Art Hof hielt, indem er die wachsende Schar seiner Fuhrleute, Pferde-knechte und Hausbediensteten am Familientisch zu verköstigen pflegte. Dass auch da seine Doppelnatur zum Vorschein kam, darf man aufgrund der schriftlich festgehaltenen Kindheitserinnerungen von Furrers Enkel und mittelbarem Nachfolger als Chef in der Bärengasse, *Carl Adolf Welte-Furrer*, durchaus glauben: «Er war ein gestrenger Meister, und wenn etwas nicht stimmte oder gar schief ging, konnte er gehörig auftreten und auch Lärm machen», liest man. «So mag er zuweilen der Schrecken des Personals gewesen sein. Aber so wie sich alle Extreme berühren, so war auch er wieder die Güte selbst und wusste Schroffheiten zu mildern.»

Als erfrischende Ergänzung zum eher bescheidenen Quellenfundus aus Jakob Furrers Unternehmerjahren ist ein Strauss Anekdoten über das stadtbekannte Zürcher Original

in die Gegenwart hinübergerettet worden. Obwohl diese biographischen Momentaufnahmen wiederholt niedergeschrieben und auch gedruckt wurden, dürfen sie im vorliegenden Porträt eines Wirtschaftspioniers nicht fehlen, eignen sie sich doch mehr als manches dürre Dokument, einen unorthodoxen Unternehmertypus und seine Zeit zu skizzieren.

Keiner wusste den Furrerschen Geschichtenkranz vergnüglicher zu erzählen als Jakobs Urenkel *Albert Jakob Welte*, dessen Buch «Bild des Vaters» zwar vornehmlich Leben und Werk des Kunstmalers *Albert Welte* in Erinnerung ruft, aber auch ein paar Blicke zurück in die noch spärlich besiedelte Bärengasse wirft. Es rechtfertigt sich darum, einige Passagen aus dem 1962 erschienenen Werk zu zitieren – beispielsweise die Geschichte vom gebrochenen Rad, das bei Nacht und Nebel mitten auf der Lüneburger Heide einen unfreiwilligen Halt verursacht hatte. «Der offenbar damals noch galanten Regungen zugängliche junge Postillon war beflissen gewesen, seinen Passagieren, acht jungen Engländerinnen, die unliebsame Wartezeit zu verkürzen, indem er in einer einsamen Wegschenke mit ihnen bis zum Morgenrauen der Reihe nach das Tanzbein schwang. Eine der Misses hatte solches Gefallen daran gefunden, dass sie ihn dann gleich mitnehmen wollte ... auf ihr Schloss in England.»

Eine bescheidene, aber überlieferte Rolle spielte Korporal Jakob Furrer anlässlich des sogenannten Züriputschs, der 1839 mit einem Marsch aufgebrachter Landleute in die Limmatstadt begann, wo das kaum zehn Jahre alte liberalradikale Regiment allzu hitzig auf Kirchenreform gedrängt hatte. Zusammen-



Züriputsch vom 6. September 1839: Unter den angreifenden Dragonern auf dem Münsterhof befand sich auch Jakob Furrer.

stösse zwischen aufgebrachtem Volk und Truppen führten auf dem Münsterhof zu einer blutigen Schiesserei, zu Meutereien der Uniformierten, zur Fahnenflucht der Stadtbehörden und schliesslich zum Sturz des von zwei Bürgermeistern angeführten reformeifrigen Regierungsrats.

Furrers Beteiligung am politischen Wendemanöver schildert Albert Jakob Welti folgendermassen: «Er war unter den Dragonern gewesen, die auf dem Münsterhof die Attacke gegen die aufrührerischen Glaubensleute ritten und dann, nachdem die kopflose Regierung das treu gebliebene Militär preisgegeben hatte, auf Umwegen nach Hause entkamen. In der folgenden Nacht aber unternahm er es, den Bürgermeister Hirzel (...) und andere Mitglieder der gestürzten Regierung über den Käferberg nach Baden in

Sicherheit zu bringen. Unterwegs geriet die Kutsche in einen Hinterhalt von fanatisierten Bauern (...). Ein paar besonders Hitzige machten sich bereits daran, den Schlag aufzureissen, als einem die Stimme des protestierenden Kutschers bekannt vorkommen wollte, was ihn veranlasste, mit einer Blendlaterne zum Bock hinaufzuleuchten. «Oh du Verbrännli!» rief er, als er den Fuhrhalter erkannte, zu dessen Haber-, Heu- und Strohlieferanten er gehörte. «Das ischt ja nur de Furrer mit emenen Ängländer! Lönd en durre!» Worauf die Fuhre undurchsucht blieb und die wohl arg erschrockenen Herren Regierungsräte unbeschädigt über die aargauische Grenze entkommen durften.»

Zürich wurde im 19. Jahrhundert wiederholt von der Cholera heimgesucht. Häuser, in denen die Seuche

wütete, wurden ausgesondert und markiert. Zu diesen Stätten der epidemischen Not gehörte auch das Fuhrhalter-Anwesen an der Bärengasse, wo Hausherr Furrer schwer darniederlag. «Er ahnte, dass ihn die Ärzte aufgegeben hatten, und machte sich seinen Vers dazu», berichtet Autor Welti. «Da geschah es, dass unten am Haus zwei offenbar nicht eben sehr gemütszarte junge Bur-schen vorübergingen. «Lueg da», meinte der eine, als er das rote Stäbchen an der Haustür erblickte. «De Furrer isch au am Verräble.» Der andere kam gar nicht dazu, seine Meinung zu äussern, denn oben am Fenster stand im Nachthemd der kranke Furrer: «Iir Luuschäiben iir», tobte er, «iir junge Schnuŕeri iir . . . eu wir-den i scho zeige, öb ich am Verräble bin!» Dieser Einleitung folgte noch ein ganzer Kübel voll unwiedergebar-er Verbalinjurien (. . .), bis Fur-rer, jählings ohnmächtig geworden, vom Fenster verschwand. Die alarmierten Krankenwärter fanden ihn schweissgebadet am Boden liegen – und vierzehn Tage später tönte wieder die wohlbekannte Kommandostimme in Hof und Stall.»

Jakob Furrers kantige, bisweilen masslos jähzornige Art bekam Zürichs Polizei zu spüren, die dem behördlichen Peitschenknallverbot Nachachtung zu verschaffen hatte und dabei des öftern dem Lohnkut-scher von der Bärengasse in die Que-re kam. «Unvermeidlicherweise schneite es nun Strafzettel für Fur-rer, der ständig an die fünfzig Fuhr-werke in der Stadt herumzuschicken hatte», schreibt Albert Jakob Welti und fährt fort: «Er war jedoch nicht gesonnen, dieser Art Gerechtigkeit ihren Lauf zu lassen und griff zu einer ebenso einfachen als anfecht-baren Form der Selbsthilfe, indem er die mit dem Einkassieren der Busse

beauftragten Sendboten der Obrig-keit über eine enge, steile Stiege (. . .) in den Hof hinunter beförder-te. Solche Gewalttätigkeit blieb na-türlich nicht ungesühnt. Er wurde mehrmals zu beträchtlichen Geld-strafen verurteilt, die er aber jewei-len gemütlich abgesessen haben soll, was insofern glaubwürdig scheint, als er, ohne gerade geizig zu sein, ökonomisch gesunden Grundsätzen huldigte und einem Mann von sei-nem Temperament ein paar Tage Ausruhen im Kotter durchaus zu-träglich sein mochten.»

Richard Wagner fordert Genugtuung

Eine andere Form Furrerscher Selbstjustiz wurde der Gattin des grossen deutschen Musikers *Richard Wagner* zuteil. Wagner war 1849 als politischer Flüchtling aus Dresden emigriert und erfreute sich in der Folge der Gastfreundschaft des rei-chen deutschen Ehepaars *Wesendonck*, dessen Zürcher Villa als kul-tureller und gesellschaftlicher Treff-punkt ersten Ranges galt. Nicht, dass Jakob Furrer zu den Kreisen ge-hörte, die dort regelmässig verkehr-ten. Aber ihm wurde immerhin die huldvolle Berücksichtigung zuteil, wenn sich die Wagners per Droschke zu deplazieren beliebten. Und seine Pferdegespanne wurden von *Minna Wagner* auch noch bevorzugt, nach-dem der Künstler 1858 wegen seiner Zuneigung zu *Mathilde Wesendonck* und den daraus resultierenden fami-liären Schwierigkeiten die Limmat-stadt verlassen hatte, ohne Furrers Transportleistungen während fast eines Jahres abzugelten. Die Geduld des sonst so energischen Gläubigers vermutet Albert Jakob Welti im Um-stand, «dass der damals schon be-rühmte Musiker und der einfache, vierschrötige Fuhrhalter in der Per-

Herrn Turner. Schenkstrasse, Zürich


Trotzdem ich während eines neun-
jährigen Aufenthaltes in Zürich stets
mit Kk. 7 und baar meine Bedürfnisse
in oft nicht unbedeutenden Summen
bezahlt, und auch Ihnen mehrere Jahre
hindurch Ihre Jahresrechnung genau
und ohne Widerrede besichtigt habe,
ist es Ihnen beizukommen, meinen Fort-
gang von Zürich in der Weise aufzuneh-
men, als könnte ich dabei in Linne
haben, Sie diesmal von Ihrer Bezahl-
ung zu bringen. Ohne mich, oder meiner
Frau eine Rechnung eingezahlt, uns
gemahnt, oder irgend wie benachthiligt
zu haben, überfallen Sie meine Frau,
die Ihnen dadurch, dass sie auch zu
ihren Abscheu den Wappstein von Ihnen
nahm, doch ebenfalls bewies, dass
hier nichts von Ihnen verheimlicht
werden sollte, - überfallen Sie meine
Frau in Ihrem Hause, schmeicheln Sie
von Ihrem Knechten, drohen ihr, die
Gepäckstücke zu nehmen, und legen
sogar Hand an dieselben, bis die
erschrockene, hilflose Frau, ohne
Rechnung zu erhalten, Ihnen eine
von Ihnen geforderte Summe auszahlt,

son des Stadtschreibers *Spyri*, des Gatten der Jugendschriftstellerin, einen gemeinsamen Freund besassen».

Furrers Langmut erreichte dann aber doch Grenzen, «als Frau Minna eines Morgens einen Zweispänner bestellen liess, der sie mit grossem Gepäck an den Bahnhof fahren sollte, wobei vom Begleichen der aufgelaufenen Rechnung auch nicht andeutungsweise die Rede zu sein schien. (...) Der mit der Fuhre beauftragte Kutscher erhielt bestimmte Weisungen und führte sie so geschickt durch, dass die gute Dame nichts merkte, bis das mit Koffern, Hutschachteln, Plaids und einem Pageienkäfig samt Insassen hochbeladene Gefährt, anstatt zum Bahnhof gelangt zu sein, über das holperige Pflaster der Bärengasse einbog und im Hof der Fuhrhalterei, zwischen wagenwaschenden und pferdestriegelnden Knechten zum Stillstand kam. Abwechselnd zeternd und händeringend suchte die Überlistete den auf Bezahlung drängenden Furrer einzuschüchtern oder zu erweichen, aber er blieb unerbittlich. Sie war denn schliesslich auch in der Lage, die geforderte Summe zu berappen, ohne deswegen an der geplanten Abreise behindert zu sein.»

Die Nötigung führte zu einem Nachspiel. Aus Venedig wandte sich Richard Wagner am 28. September 1858 brieflich an «Herrn Furrer, Lohnkutscher in Zürich» und schimpfte reichlich hochtrabend auf das Verhalten des Droschkenhalters: «Ohne mir oder meiner Frau eine Rechnung eingesandt, uns gemahnt oder irgendwie benachrichtigt zu haben, überfallen Sie meine Frau (...) in Ihrem Hofe, schmähen sie vor Ihren Knechten, drohen ihr, die Gepäcke ihr zu nehmen, und legen sogar Hand an dieselben, bis die





*Vom Postillion zum
Prinzipal: Eine Schnit-
zelbank-Reminiszenz
zeigt die sonntägliche
Ausfahrt Jakob Furrers
mit zwei Enkeln.*

erschrockene, hilflose Frau, ohne Rechnung zu erhalten, Ihnen eine von Ihnen geforderte Summe auszahlt. Ein so schmachvolles Benehmen gegen die rechtschaffene Frau eines Mannes, vor dem Sie Respekt und Hochachtung haben sollten, (...) wird hoffentlich von jedem rechtlichen Bürger Zürichs, wo ich so lange mein Geld verzehrte, nach Gebühr gewürdigt werden.» Wagner fuhr in seiner anklagenden Epistel fort, Furrer müsse «an meine so gröblich beleidigte Frau eine genügende und wohlgemeinte Abbitte stellen». Vom Erfolg dieser Aufforderung wollte es der titanische Tonkünstler abhängig machen, «welche weitere Schritte ich mir zur Rüge Ihres Benehmens vorbehalte».

Scheinbar verspürte der Bären-gässler keinerlei reuige Regung, was Wagner bewog, Stadtschreiber Spyri einzuschalten. Der machte allerdings als Vermittler keine glückliche Figur, seine Intervention endete jedenfalls mit einem handgreiflichen Schlussargument Furrers. «Der Herr Stadtschreiber erfuhr eine Behandlung, die sich nicht nennenswert von derjenigen unterschied, wie sie den Einziehern der Peitschenknallbusen zuteil geworden war», resümiert Autor Welti. «Es lässt sich vermuten, dass Furrer in der Folge wieder zu ein paar wohlverdienten Ruhetagen kam, verwunderlicher scheint, dass sich die zwei entzweiten Freunde bald hernach wieder versöhnten.»

Emotioneller Platzregen, gefolgt vom himmlischen Blau der Versöhnung: So waren Jakob Furrers Wechselbäder. Während die erwachsene Kundschaft des öftern mit dem tatkräftigen «Rauhbein» Bekanntschaft schloss, erlebte der Familien Nachwuchs, auf den die massige Kutschergestalt mit dem grauen Zylinderhut eine besondere Faszination

ausübte, die wesentlich mildere Seite. Die Jungmannschaft ergötzte sich am Erzähltalent des weitgereisten Mannes, der alle mit anekdotischen Erinnerungen bei Laune hielt – sonntags etwa, wenn auf dem sonst geschäftigen Furrerschen Anwesen mit seinen Stallungen und Remisen, mit seinen Füchsen und Schimmeln, mit seinen Landauern und Coupés, Kaleschen und Phaetons, Breaks und Cabriolets die Ruhe einkehrte. Dann nahm sich der Prinzipal

manchmal die Freiheit, selber das Leitseil auf dem Kutschbock zu ergreifen, um in geselligem Kreis aufs Land zu fahren.

Ziel solcher familiärer Exkursionen waren das Oberland, das Kloster Fahr oder auch das Wipkinger Bauerngut Zum Grenzstein, das Jakob Furrer eine Zeitlang besass, bis er es, Einwänden von Gattin Anna folgend, wieder veräusserte und damit allen landherrlichen Gelüsten entsagte.

Ein Kaufmann aus Zurzach

Der Ehe Jakob Furrers mit Anna Waser entspross am 8. April 1839 Tochter *Anna Barbara*. Ein direkter männlicher Nachkomme, der das schweisstreibende Gewerbe der Lohnkutscherei hätte fortführen können, war dem Unternehmer in der «kleinen Stadt» nicht vergönnt. Umso glücklicher durfte er sich schätzen, dass *Albert Welti*, mit dem sich Anna Barbara Furrer am 21. März 1861 in Baden vermählt hatte, bald einmal gesonnen war, in die schwiegerväterliche Fuhrhaltereier als partnerschaftliche Kraft einzutreten.

Albert Welti stammte aus Zurzach, wo seine Vorfahren als Handwerker – zumeist Metzger oder Kupferschmiede – gewirkt hatten. Mit der Schmiedekunst in der Familie ging es allerdings zu Ende, als sich *Johann Heinrich Weltis* vier Söhne für andere Berufe entschieden. Einer wurde Pfarrer, ein anderer Apotheker, ein dritter Photograph. Der 1833 geborene Albert seinerseits erblickte nach der Bezirksschule im Kaufmannsstand ein Feld der Entfaltung. Aber wo lag dieses Feld? Zurzach, der einst blühende aargauische Marktflecken, in dem der Name Welti heimisch war, verlor im 19. Jahrhundert seine Bedeutung als Messeplatz.

Nun fügte es sich gut, dass *Johann Friedrich Welti*, ein Verwandter des jungen Zurzachers, in Zürich eine Tuchhandlung führte. Dort absolvierte Albert Welti seine Lehre, an die sich Wanderjahre zur Erweiterung von Sprach- und Sachkenntnis-

sen anschlossen. Von Paris aus führte ihn der Weg zurück nach Zürich, freilich nicht mehr in Onkels Haus zum Steg an der Schipfe. Mit dessen Hilfe eröffnete der strebsame Textilkaufmann am gegenüberliegenden Limmatufer, in der Käshütte, ein eigenes Tuchgeschäft, das sich schnell guten Zuspruchs erfreute.

Als er Babette Furrer, des knorrigsten Lohnkutschers einzige Tochter, freite, bestand für Albert Welti durchaus keine dringliche Veranlassung, von feinen Stoffen auf Pferde und Wagen umzusatteln. Es brauchte denn auch offenbar einige Diplomatie, über die in erster Linie Schwiegermutter Anna verfügte, um Welti für die Fuhrhaltereier an der Bärenengasse zu gewinnen. Weibliche Intuition hatte richtig kombiniert: Jakob Furrer war ein Tatmensch, einfach und robust, keine Büronatur; der wachsende Betrieb aber bedurfte mehr und mehr einer kaufmännisch gebildeten Kraft, wie sie Welti darstellte. Frau Anna täuschte sich nicht, der Herr Schwiegersohn übertraf mit seinem stillen, zähen Fleiss, mit seinem geschäftlichen Weitblick und mit seiner gütigen, unauffälligen Art alle in ihn gesetzten Erwartungen.

Behördlicher Ordnungswille

Zunächst entwickelte sich die um einen jungen Compagnon ergänzte Droschkenunternehmung an der Bärenengasse im vorgegebenen Rahmen weiter. Die äusseren Umstände waren diesem konzessionierten Ge-

werbe allerdings nicht mehr über alle Massen hold. Die 90 Zürcher Transportlizenzen der mittleren siebziger Jahre bedeuteten ein Maximum bis 1887, dann wurden gar zehn Konzessionen eliminiert. War das Faktum, dass der Stadtrat eine Verminderung der Droschken für wünschenswert hielt, lediglich der Schaffung des pferdegezogenen, später motorgetriebenen Trams zu verdanken? Spielte vielleicht auch ein latenter behördlicher Ärger über gewisse Auswüchse im Fuhrgewerbe mit? 1882 gab der Zürcher Stadtrat jedenfalls zu Protokoll: «Zu Anfang des Berichtsjahres fand eine Sitzung der stadträtlichen Kommission für das öffentliche Fuhrwesen unter Zuzug eines Mitgliedes des Tierschutzvereins statt, um die von tierschutzlicher Seite behaupteten Mängel im Droschkenwesen zu prüfen.» Zwei Jahre später kam es zu dieser Eintragung: «Im Verlaufe des Jahres wurden wegen wiederholter Polizeiübertretungen zwei Droschkenführern die Konzessionen entzogen. Das Droschkenwesen führte zu 74 Polizeibussen.»

Einiges lag im gründerzeitlichen Zürich, das sich rapide bevölkerte und industrialisierte, offenbar im argen. Die optimistische Brille schiebt die Schaffung der Börse (1880), die Schweizerische Landesausstellung (1883) und die Einweihung der Quaibrücke (1884) ins Blickfeld. Negative Assoziationen verbinden sich indes mit den 63 Typhustoten von 1884 – ein Hinweis darauf, dass die hygienische Sanierung der Limmatstadt mit den technischen Grosstaten und der Bauwelle des ausgehenden 19. Jahrhunderts nicht Schritt zu halten vermochte. Zürich genoss damals weitherum den zweifelhaften Ruf, eine schmutzige Stadt zu sein – eine Tatsache, die 1885 zur Grün-



dung eines «Verkehrsbureaus» mit korrigierendem Werbeauftrag führte.

*Anna Barbara Furrer
mit Ehemann Jakob
Albert Welti.*

Ins leicht chaotische Porträt eines Gemeinwesens in stürmischem Aufschwung setzte behördlicher Ordnungswille einige Kontrapunkte. Er trat beispielsweise in periodisch angepassten Droschkentarifen zutage, von denen in den Welti-Furrer-Archivalien das am 11. Dezember 1897 erlassene Reglement erhalten geblieben ist. Darin findet sich der Hinweis, dass sämtliche Fahrten innerhalb der Stadt Zürich, «ausgenommen Konzert- und Theaterfahrten», gemäss Zeittarif berechnet würden. Die Viertelstundenfahrt kostete bis zu zwei Personen 80 Rap-

pen, drei oder vier Passagiere bezahlten 1.20 Franken. Eine halbe Stunde erforderte in den beiden Ladekategorien 1.50 respektive 1.90, der 45-Minuten-Ausflug erfolgte zum Gegenwert von 2 Franken beziehungsweise von 2.60. Bestellte jemand eine Droschke im voraus, so durfte dafür – ebenso wie für ein grösseres Gepäckstück – eine Zusatztaxe von 25 Rappen erhoben werden. Doppelte Tarife kamen bei Nachtfahrten zur Anwendung. Die Hin- und Rückfahrt ins Konzert durfte pauschal zu 3.50, jene ins Theater zu 4.50 verrechnet werden.

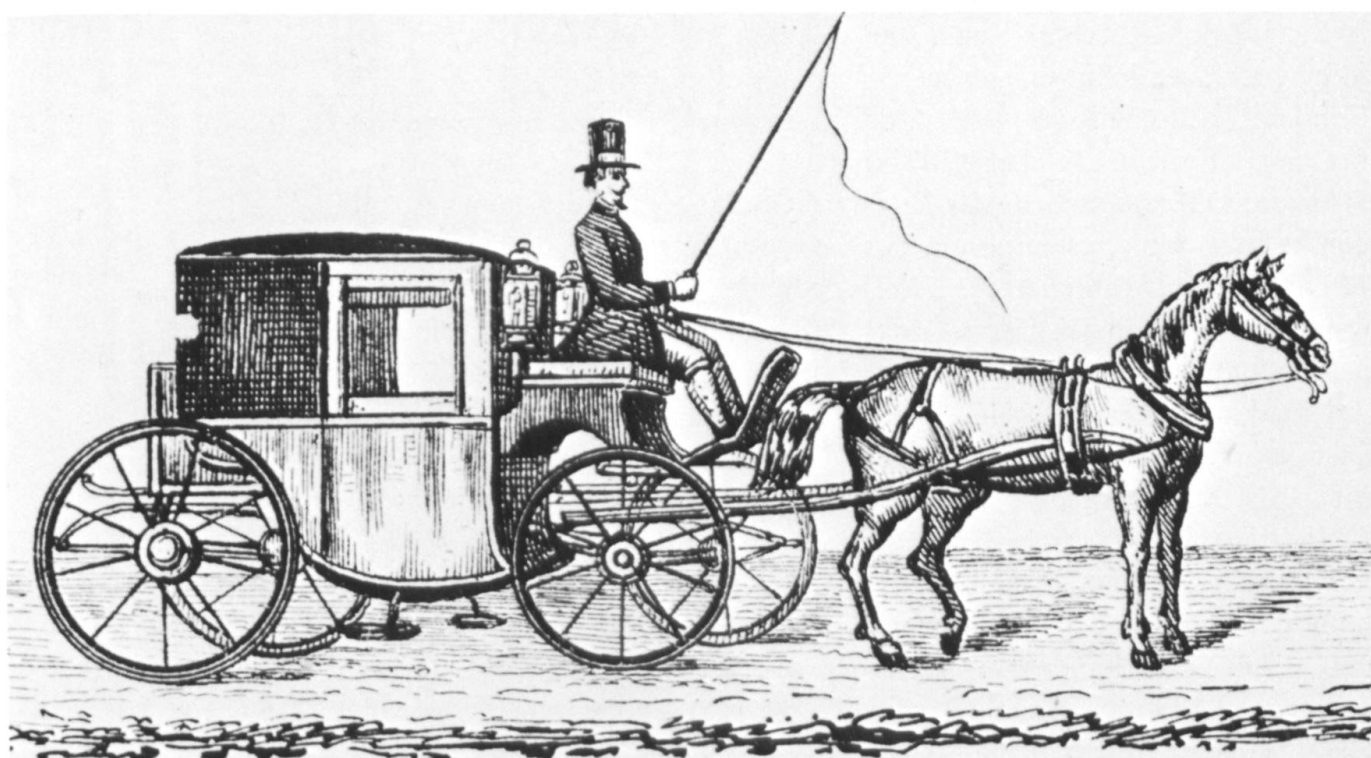
Die zeitliche Dimension einer Droschkenfahrt wurde beamtenhaft präzise definiert: «Die Taxe wird berechnet für die Zeit, von welcher an der Droschkenführer einen Auftrag auszuführen beginnt, bis zu dem Augenblicke, da der Fahrgast den Droschkenführer entlässt.» Als kundenfreundliches Hilfsmittel der exakten Preisermittlung kam bald ein neuartiges Instrument in Gebrauch: «Der Taxameter, der fast in allen Städten Mitteleuropas, neuerdings auch in Wien, im öffentlichen

Droschkenverkehr eingeführt worden ist, wird in diesen Tagen auch hier seinen Einzug halten», verkündete die «Neue Zürcher Zeitung» am 3. Dezember 1898. Einer genaueren Beschreibung der Taxameter-Funktion fügte sich der Hinweis an: «Als Erkennungszeichen tragen alle Taxameterkutscher weisse Zylinderhüte, gleichwie in den meisten Städten Mitteleuropas, in welchen der Taxameter eingeführt ist.»

«Elegante Herrschaftswagen»

Das Taxameter-Zeitalter – der NZZ-Artikel verschwieg es nicht – begann in Zürich an der Bärengasse 29. Dort hatte sich der von Jakob Furrer gegründete und von Albert Welti mit Blick für neue, lohnende Tätigkeitsfelder erweiterte Kutschenbetrieb längst zur «Grossfuhrhalterei» entwickelt. Dem konzessionierten Droschkengeschäft gliederte sich – mit wachsender Bedeutung – das Equipagengewerbe für spezielle Kundschaft an, ausgestattet mit einer Vielzahl unterschiedlichster Wagentypen vom kleinen Einspanner bis zur imposanten, eid-

Mietdroschken in verschiedenen Ausführungen waren Vorläufer des motorisierten Taxis. 1898 führte Welti-Furrer in Zürich die Taxameter-Uhr als Zürcher Novität ein.



genössischen Postkutschen nachgebildeten Mail-Coach. Mit vermöglichen Herrschaften Limmat-Athens bestanden langjährige Abmachungen zur Stellung von Kutschern, Wagen und Pferden.

Einige in die Gegenwart hinübergerettete Dokumente verleihen der Firmenchronik wünschenswerte Anschaulichkeit. So wird unter dem 29. März 1884 eine Exkursion mit 24 Zugtieren und zwölf Wagen von Zürich nach Erlenbach zu 300 Franken in Rechnung gestellt. Hinzu kommen 72 Franken Lohn für zwölf Kutscher sowie Dekorationsaufwand («2 Rosetten weiss Pferde, 2 Schleifen weiss, 15 Schleifen weiss und blau, 16 Paar Handschuhe»). Summa summarum ergibt sich für den festlichen, möglicherweise hochzeitlichen Auftrag eine Forderung über 434.40 Franken.

Die unweit der Bärengasse und des Schanzengrabens gelegene Tierarzneischule (später Tierspital) war Bestimmungsort einer am 31. August 1895 aufgesetzten Rechnung an «Herrn Professor Hirzel». Dieser Kunde bezahlte 150 Franken für zwölf Pferde und sechs Wagen, die zwischen der Zürcher Enge und Männedorf verkehrten, dazu 36 Franken Kutscherlohn und 1.85 Franken «für Brot», total also 187.85 Franken. Die Handschrift des Kunden erhöht den Gesamtbetrag auf 210 Franken und rubriziert die Differenz von 22.15 Franken als «Trinkgeld für die Kutscher».

Erhalten geblieben ist auch ein Tarif von 1885, mit dem Jakob Furrer auf eine geradezu moderne Weise den geschäftlich-touristischen Schulterschluss mit führenden Herbergen am Ort herstellte. Einleitend heisst es da: «Im Auftrage des Herrn Baur, Gasthofbesitzer, seine beiden Hotels mit den nötigen Wagen zu be-

Victoria, Visavis, Landauer a 2 Pferd
zu Spazierfahrten:

1 Stunde	Sr. 12.—
2 Stunden	„ 14.—
3 Stunden	„ 18.—

Fahrten ausserhalb der Stadt werden nach der Distanz berechnet und kommt der Stundentarif nicht in Anrechnung, dagegen sind eventuelle Spesen für Unterhalt von Kutscher und Pferden zu Lasten des Fahrgastes.

Tagesfouren
inklusive Unterhalt von Kutscher und Pferden:

1. Cour um den Zürichsee . . .	Sr. 40.—
2. Cour über den Albis nach Zug und Sihlwald retour	„ 40.—



Das Mietgeschäft entwickelt sich: Gegenüber früheren Tarifen präsentiert sich dieser von 1895 ausgesprochen elegant.

3. Cour Bremgarten, Mellingen, Baden	Sr. 40.—
4. Cour über d. Wehntal n. Baden ..	„ 40.—
5. Cour nach Affoltern und Albis retour	„ 40.—

kleinere Couren entsprechend billiger.

Für Hochzeiten
berechne für einen Tag:
von 8 Uhr Morgens bis 12 Uhr Nachts
bis Männedorf oder Wädenswil
Sr. 25.—

inklusive Lohn, resp. Trinkgeld des Kutschers; sofern der Lohn von Sr. 5.— dem Kutscher direkt verabreicht wird, kommen Sr. 5.— in Abrechnung. Der Unterhalt von Kutscher und Pferden ist zu Lasten des Fahrgastes.



dienen, beehre mich, den resp. Reisenden anzuzeigen, dass ich zu jeder Stunde elegante Herrschaftswagen nebst schönen und guten Pferden in Bereitschaft halten werde, sowohl für Spazierfahrten als auch auf Reisen, und mache ich dieselben auf nachstehenden Tarif ergebnst aufmerksam.» Die Preisliste führt die halbtägige Fahrt mit Wagen und einem Pferd zu 10 Franken, die ganztägige Exkursion zu 15 Franken auf. Zweispänner-Touren – beispielsweise «an die Eisenbahn», «nach der

Waid mit Einkehr» oder «um den Zürichsee» – figurieren entsprechend teurer. Preis- und Distanzgrenzen markieren Tagesausflüge nach Einsiedeln (45 Franken) und nach Schwyz (55 Franken).

Mit Möbeln über den Gotthard

Neben dem Equipagengeschäft entwickelte sich in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts der Möbeltransport zu einer eigenen, zukunftssträchtigen Sparte, der sich Albert Welti mit besonderer Energie verschrieb. Dass sich mit Zugtieren nicht nur Personen, sondern auch Waren befördern liessen, war damals gewiss keine revolutionäre Erkenntnis. Mobiliarumzüge galten im Furrerschen Unternehmen aber lange als Beiwerk zur allgemeinen Fuhrhaltereier. Die Spezialisierung auf Möbeltransporte liess sich damit begründen, dass das neue Verkehrsmittel Eisenbahn und die unaufhaltsame Ausdehnung der Stadt Zürich mit ihren 1893 eingemeindeten Ausenquartieren die Bevölkerung mobilisierten – oder anders ausgedrückt: das Umzugsgeschäft belebten.

Die Dislokation ganzer Hausräte blieb nicht lange auf den Stadtbann begrenzt. In den Welti-Furrer-Annalen ist ein Vorkommnis vermerkt, das um die Mitte der siebziger Jahre von sich reden machte: Damals zog ein am Gotthard-Bahnbau beteiligter Ingenieur von Zürich nach Lugano um, wobei Hab und Gut mit mehreren Möbelwagen auf abenteuerliche Weise über den lawinengefährdeten Gotthardpass verfrachtet wurde. Nach der Fertigstellung der transalpinen Nord-Süd-Schienenverbindung (1883) hätte sich derselbe Umzug weitaus unspektakulärer durchführen lassen, denn in den achtziger Jahren kam der Möbel-

transport per Bahn ohne Umlad auf. Dem Bahnprofil angepasste, mit Rücksicht auf die heikle Fracht gepolsterte Möbelwagen wurden gebaut und in Betrieb gesetzt.

Wohnungsumzügen von Land zu Land stellten sich je länger desto weniger technische Hindernisse in den Weg. Auch die administrativen Hemmnisse verloren an Gewicht, als der neue Geschäftszweig sich zur Schaffung grenzensprengender Branchenorganisationen durchrang. 1886 trat die Zürcher Firma Furrer dem in Deutschland initiierten Internationalen Möbeltransport-Verband (IMTV) bei, einer Berufsvereinigung mit Mitgliedern in allen grösseren Städten Europas und Nordamerikas.

Noch nicht grenzensprengend, aber wichtig für die Ausgestaltung des lokalen und regionalen Geschäfts war eine weitere Neuerung des erfindungsreichen 19. Jahrhunderts: das Telefon. Am 21. Oktober 1880 nahm im Haus der Firma *Orell Füssli & Co.* an der Bärengasse 6 eine private Zürcher Fernsprechanlage ihren Betrieb auf. 99 Abonnenten traten unverzüglich miteinander in Verbindung mit Hilfe des ersten grösseren Telefonnetzes der Schweiz, das gleichzeitig den Anspruch erhob, Kontinentaleuropas erste öffentliche Anlage dieser Art zu sein. Noch im November des Gründungsjahres wurden Gespräche auch nachts vermittelt. Zwei Jahre später entstand eine interurbane Telefonverbindung zwischen Zürich und Winterthur.

Die anfänglich von etwelcher Skepsis begleitete Einrichtung von Drahtfernsprechern erwies innert kürzester Zeit ihre Nützlichkeit, was die Eidgenossenschaft 1885 bewog, von ihrem Rückkaufsrecht Gebrauch zu machen und den Zürcher

Möbel wandern um die Welt

Motorisierung
des Umzugsgeschäfts
im Ersten
Weltkrieg



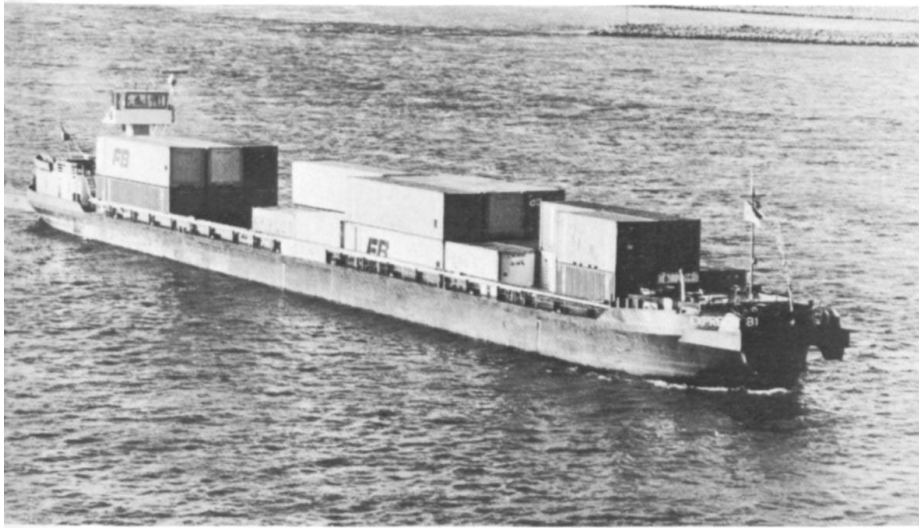
1960 auf dem Julier



Welti-Furrer-Möbelwagen 1886

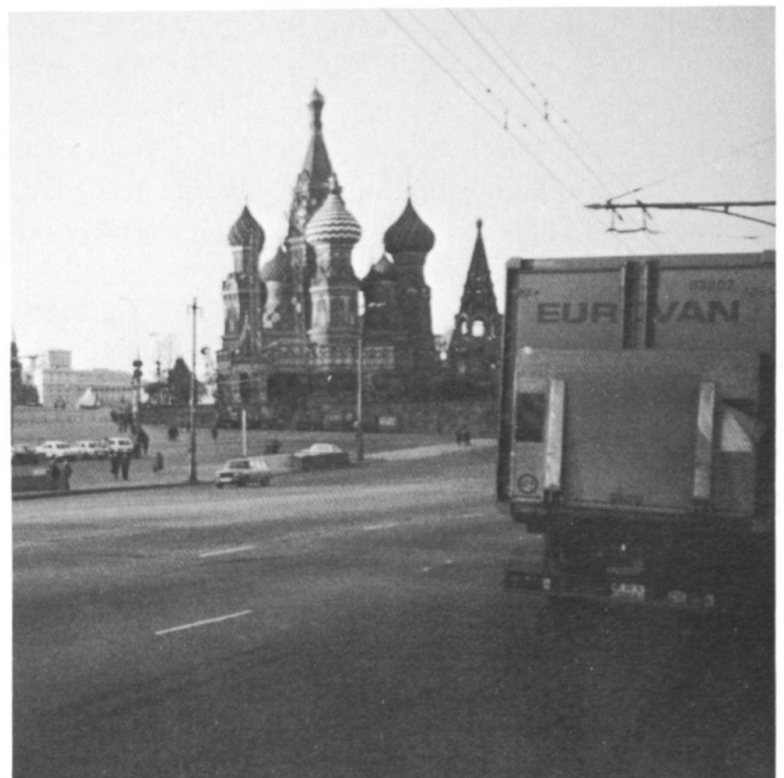


Saurer-Möbelwagen von 1932



*Möbelcontainer
im modernen Überseeverkehr*

*Saurer der fünfziger Jahre –
zuverlässig und extrem
langlebig*



WF-Möbeltransport nach Moskau

Telefoninitianten die probeweise auf fünf Jahre erteilte Bundeskonzession zu entziehen. Zu diesem Zeitpunkt zählten Jakob Furrer und Albert Welti bereits zu den «alten Hasen» der Telefonie. Ihr Geschäft gehörte zu den allerersten Teilnehmern am Zürcher Fernsprechversuch, denn schon die Ende 1880 gedruckte «Liste der Sprech-Stationen der Zürcher Telephon-Gesellschaft» enthält neben 98 anderen Nennungen den Eintrag *Furrer Jacob, Lohnkutscher*.

Zweites Standbein Aussersihl

Es braucht keine übermässige Phantasie, um sich vorzustellen, dass das Wachstum der Furrerschen Fuhrhalterei auf dem Bärengasse-Areal allmählich beengende Zustände schuf. Dort wurde ja nicht nur gearbeitet und administriert, sondern auch gewohnt: Zwei Unternehmergenerationen – deren jüngere sich reichen Kindersegens erfreute – logierten mit dem Stammpersonal unter einem Dach.

Ausdehnung tat not. Sie vollzog sich am 7. Juli 1873, als Jakob Furrer den Kauf des reichlich bemessenen Grundstücks Zum Güetli mit Wohnhaus, Stallung, Kutscher- und Waschküchen besiegelte und sich einverstanden erklärte, den bisherigen Eignern *Kaspar Fürst, Heinrich Peter, Rudolf Zangger* und *Johannes Knopfli* dafür einen Preis von 168 650 Franken zu entrichten. Die Neuerwerbung lag nicht unmittelbar neben dem alten Firmensitz. Das Güetli in der Aussersihler Bleiche, begrenzt durch Kasernenstrasse und Müllerweg (später Müllerstrasse), lag allerdings keine Weltreise weit entfernt. Zudem verfügte es über Baureserven sowie über Zu- und Abbringerrouen, die an der zentrumsnahen Bärengasse in weit be-



schränkterem Umfang vorhanden waren.

Erweiterung stand im Güetli schon bald zur Debatte: Eine Remise und ein Diensthaus ergänzten den Gebäudekomplex. Andererseits wurde der Aussersihler Zweitsitz, in dem sich Jakob und Anna Furrer samt schwerem Pferdetross einrichteten, später wieder redimensioniert. Im Dezember 1881 verkaufte der Firmensenior dem Bauunternehmer *Franceschetti* das Güetli-Wohnhaus mit Ökonomiegebäude; an deren Stelle und auf dem Areal einer benachbarten Handelsgärtnerei errichtete das expansionsfreudige Aussersihl grosse Wohnhäuser. Ein Stück Furrer-Land wurde auch der Strassenerschliessung im Quartier geopfert – einer Entwicklung, von der das an zwei Orten in der Stadt

Jakob Albert Welti-Furrer in späteren Lebensjahren.

installierte Transportunternehmen unmittelbar profitieren konnte.

Die durch Schuldverschreibung zwischen Furrer und Franceschetti abgewickelte Transaktion im Wert von 70 000 Franken bedeutete willkommene Entlastung für die Kasse der Familienfuhrhalterei, die sich das Güetli seinerzeit ebenfalls durch Ausstellung von Schuldbriefen gesichert hatte. Gläubiger von Firmensenioren Jakob Furrer waren nicht etwa Kreditinstitute; die gewannen erst um die Jahrhundertwende Bedeutung für die Hypothekarbedürfnisse des Zürcher Equipagen- und Möbeltransportbetriebs. Nutzniesser regelmässiger Zinszahlungen und Tilgungen waren vielmehr Private, darunter Vorbesitzer der Liegenschaft, in späteren Jahren deren Erben oder Handlungsbevollmächtigte.

Ein Bündel Zinsquittungen hat ein volles Firmenjahrhundert überdauert und dokumentiert den simplen Zahlungsverkehr von anno dazumal. In schwungvoller Handschrift findet sich da etwa der vom Zürcher Kreispostdirektor *Heinrich Peter* signierte Beleg dieses Inhalts: «Von Herrn Jakob Furrer, Lohnkutscher in Zürich, bar empfangen eintausend neunhundert und neunzehn Franken und 25 Rappen als ein mit Maitag 1876 verfallener Jahreszins von Franken 42 000.– Kapital.»

Emilie Zanggers quittierende Unterschrift steht unter einem ähnlichen Papier vom 4. Mai 1886: «Herr Welti-Furrer in Zürich bezahlt heute den mit Maitag 1886 verfallenen Jahreszins von Fr. 20 750.– Kapital auf Herrn Lohnkutscher Furrer in Aussersihl, verzinslich zu 4½ %, jetzt infolge allgemeiner Zinsreduktion zu 4¼ % – jedoch ohne alle Verbindlichkeit für alle Zukunft – mit Fr. 881.85 Cts. Dies als Empfangsbe-

scheinigung.» Aus demselben Gläubigerkreis hatte sich zwei Jahre zuvor *Emil Zangger* brieflich an das Unternehmergespann Furrer und Welti gewandt: «In Beantwortung Ihres Gesuches um Reduktion des Zinsfusses eines 20 750 Franken vermögenden Briefes von 4½ auf 4 % teile ich Ihnen mit, dass ich mich dazu bequemen will, Ihnen das Kapital zu 4¼ % (viereinviertel) zu überlassen, so lange der Geldmarkt auf dem Stande bleibt, wie er gegenwärtig ist.»

Dieser etwas huldvolle Satz lässt den Sparsinn des Schuldners erahnen: Ganz offensichtlich war der kaufmännisch kundige Albert Welti-Furrer nicht gesonnen, Kreditlasten still wuchern zu lassen. Mit einiger Einbildungskraft kann man sich freilich ausmalen, dass seine finanziellen Bittgänge in private Häuser wohl nicht zu den angenehmsten geschäftlichen Obliegenheiten gehört hatten. Schon aus diesem Grund wird das Bemühen der direkten und indirekten Geschäftsnachfolger Jakob Furrers verständlich, ihre Kreditwünsche vorrangig an Banken mit ihren verbindlicheren und transparenteren Ausleihkonditionen heranzutragen.

Zur Illustration dieses Sachverhalts kann nochmals das Zanggersche Guthaben von 1873 in Höhe von 20 750 Franken dienen: Nachdem der entsprechende Schuldbrief 1897 einem Sanktgaller Direktor abgetreten worden war, der alsbald den Titel kündigen und den vollen Geldwert einfordern wollte, allerdings zugleich in Aussicht stellte, zu höherem Zinssatz den geplanten Schritt zu überdenken, suchte man in der Bärengasse 29 die Unterstützung der Zürcher Kantonalbank, die umgehend gewährt wurde. «Wir machen Ihnen die Anzeige, dass wir ge-

neigt sind, Ihnen das bei uns nachgesuchte Darlehen von Frs. 20 750.– zu gewähren durch zessionsweise Übernahme des vorstandsfreien Schuldbriefes», teilte am 22. Februar 1900 die Hypothekar-Abteilung des kantonalen Geldinstituts mit.

Albert Welti-Furrer und Söhne

Von der trockenen Materie der Geschäftsfinanzierung wandert der Chronistenblick wieder hinüber ins «volle Leben», zu den Protagonisten der Firmengeschichte. Jakob Furrers literarisch begabter Urenkel hat nicht nur Episoden aus der Zeit des Unternehmensgründers zusammengetragen, sondern auch Alltagsat-

mosphäre eingefangen; Albert Jakob Weltis Erinnerungen an die Bären-gasse blieben beispielsweise an der «patriarchalischen Hausordnung» haften, «nach der Familie, Angestellte und Dienstboten am gleichen langen Tisch zu speisen pflegten, was auch den Werktagen eine gleichsam feierlich festgelegte Einteilung verlieh». Furrers Tochter, nach der Übersiedlung der Eltern ins Gütli eine Hausmutter von geradezu klassischem Zuschnitt, sorgte mehr noch als ihr Gatte Albert Welti dafür, dass solche Tradition fortlebte.

Der Geschäfts- und Wohnsitz – in dessen Treppenhaus es «immer ein

*Vier Welti-Brüder: v. l.
Albert (1862–1912),
Otto (1864–1922)...*



wenig nach jungem Wein roch», weil sich dort auch der Zugang zu tiefen Kellern, ehemaligen Kasematten der Bärenschanze, befand – war Insel und Kraftzentrum zugleich, Hort für drei Töchter und vier Söhne, in deren Kinderzeit der verträumte Schanzengraben, das stille Gewässer gleich nebenan, eine nicht unbedeutende Abenteuerkulisse für manch übermütiges Spiel und manche blutige Bubenschlacht abgab.

Das Temperament der Welts-Jugend scheint Erbgut der Furrerschen Seite gewesen zu sein. Grossvaters robuste Natur pflanzte sich in einem unternehmungslustigen, energischen Menschenschlag fort. Sein

eigener Körper aber zahlte schliesslich Tribut: Gesundheitliche Beschwerden häuften sich, die Füsse versagten ihren Dienst, zwangen den einst rastlosen Fuhrhalter, sich mehr und mehr vom Geschäft zurückzuziehen. Am 17. September 1889 hörte sein Herz zu schlagen auf.

Das Haus hatte Jakob Furrer bestellt, bevor er sich von Bürden und Würden trennte. Schwiegersohn Albert, von weicherer Wesensart, mied das Schroffe, galt als ein stiller, ausdauernder Schaffer. Bezeichnenderweise bekundet die Retrospektive einige Mühe, biographische Denk- und Merkwürdigkeiten über ihn nachzuzeichnen. Der gelernte Tuch-

... Oswald (1869–1914)
und Carl Adolf
(1871–1951).





händler, der seine Kenntnisse willig in den Dienst eines andern Gewerbes stellte, verdankte seine Reputation in erster Linie dem guten Ruf eines allmählich sich auffächernden und spezialisierenden Betriebs, dem er wesentliche Impulse verlieh. So war es nur logisch, dass Albert Welti-Furrer die Übernahme der Firma Jakob Furrer mit Hauptgeschäft an der Bärengasse und Ableger für die schweren Transportkaliber an der Müllerstrasse auf den 1. Januar 1890 öffentlich kundtat.

Hatte der bisherige Juniorchef durch Schulterchluss mit einer väterlichen Autorität stets das Prinzip der Zusammenarbeit hochgehalten, so suchte er auch in der neuen Funktion als Firmenleiter den partnerschaftlichen Gedanken weiterzutragen. Nachdem Albert Weltis ältester Sohn, der 1862 geborene Träger des gleichen Namens, sich der bildenden

Kunst zugewandt und erste geniale Proben seines Talents geliefert hatte, nachdem überdies *Otto*, der männliche Zweitgeborene, mit 21 Jahren nach Südamerika ausgewandert war, um sein Glück im Import-Export-Handel zu suchen, ruhten die väterlichen Hoffnungen auf den beiden jüngeren Mitgliedern des nachrückenden Männerquartetts.

Diese Hoffnungen wurden nicht enttäuscht. Schon 1890 entschloss sich *Oswald Welti*, eben volljährig geworden, zum ständigen Engagement im heimischen Betrieb. Der Absolvent der städtischen Primar- und Sekundarschule, der für den damals üblichen Welschlandaufenthalt Lausanne ausgewählt hatte, vereinte in sich Eigenschaften beider Eltern. Eine pedantische Gewissenhaftigkeit und eine unbedingte, gesundheitsverachtende Pflichtauffassung, die ausserhalb der Familie wenig Ge-

1. August 1896 – ein Freudentag für zwei «Dynastien». Oswald Welti und Emilie («Mimi») Ganz schliessen ihren Ehebund im Beisein von Eltern, Geschwistern und Verwandten.

selligkeit zuliess, verrät den Präge-
stempel der Welti. Furrerisches ma-
nifestierte sich im träfen Witz, vor al-
lem jedoch in der Liebe zu den Pfer-
den: Oswald, wie Grossvater Jakob
im militärischen Rang Korporal der
Kavallerie, unterstrich diese Affini-
tät dadurch, dass er an der Tierarz-
neischule, die damals ebenfalls im
Schanzengrabenquartier Veterinäre
ausbildete, einige Semester lang
praktische Fächer belegte. «Mor-
gens früh der erste, abends vor der
Ruhe noch einen letzten Gang durch
die Stallungen, tagsüber bald im Bü-
ro, bald auf der Strasse, überall wo's
nötig war mit Rat und Tat eingrei-
fend, zum Wohl des Ganzen», lobt
ein Dokument der Waag-Zunft, der
Oswald Welti seit 1908 angehörte.
Die gleiche Quelle rühmt den «ed-
len, goldlauteren Charakter», den
«liebevollen Gatten und Vater». 1896 hatte Oswald die Zürcherin
Emilie Ganz geheiratet, die ihm
1897 eine Tochter und 1901 einen
Sohn gebar.

Lagen Oswalds Interessen bei den
Pferden, so regte sich in seinem jün-
geren Bruder *Carl Adolf Welti* früh
die kommerzielle Ader. Autobiog-
raphische Notizen aus dem Nach-
lass von Carl Adolf rekapitulieren
seine beruflichen Gehversuche:
«Nachdem ich die städtischen Schu-
len und die kurz vorher gegründete
kaufmännische Abteilung der Kan-
tonsschule besucht hatte, bot sich
mir Gelegenheit, in einem gut ange-
sehenen Geschäft für Kolonialwaren
und Chemikalien eine Lehrstelle zu
finden. Dort konnte ich meine kauf-
männischen Kenntnisse begründen.
Nach Beendigung dieser Lehrzeit er-
hielt ich eine Anstellung in einem be-
deutenden Exportgeschäft für Öle
und Landesprodukte in Aix-en-Pro-
vence bei Marseille, wo sich natür-
lich auch Möglichkeiten boten, die

Kenntnisse in der französischen
Sprache zu erweitern und vom Ex-
portverkehr über den nahegelege-
nen Hafen einiges zu erfahren.
Durch verwandtschaftliche Bezie-
hungen kam ich später zu einer An-
stellung in Paris für eine Schweizer
Firma in der Textilbranche. Ich hatte
darin zwar keine Erfahrung, auch zu
wenig Kenntnisse der englischen
Sprache. Und so wanderte ich hin-
über nach England.»

London fesselte den jungen Zür-
cher. Dennoch wandte er sich nach
vier Jahren heimwärts. «In diesen
Jahren entspann sich zwischen mei-
nem Vater und mir eine regsame
Korrespondenz, denn mein lieber
Vater, der an die siebzig Jahre alt
war, suchte einige Entlastung. Und
wenn ich mich dazumal entschloss,
den Schritt zu unternehmen, mich
aus meiner bisher rein kaufmänni-
schen Einstellung zu lösen und ein-
zufinden in den Betrieb von daheim,
geschah dies im besonderen aus
Rücksicht auf die alternden Eltern
und deren Wunsch, endlich den ru-
helosen Geschäftsbetrieb verlassen
zu dürfen. Vor meiner definitiven
Rückkehr nach Zürich aber arbeite-
te ich mich in einer Basler Spedi-
tionsfirma noch zwei Jahre ein.»

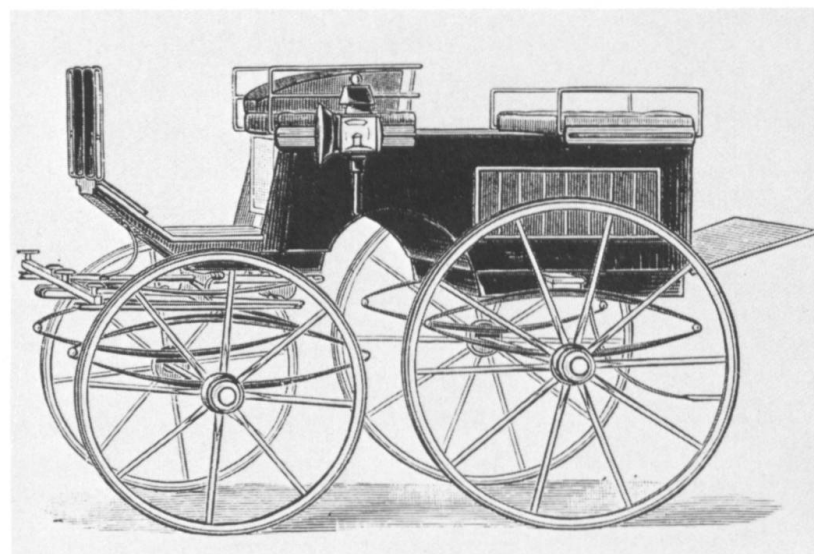
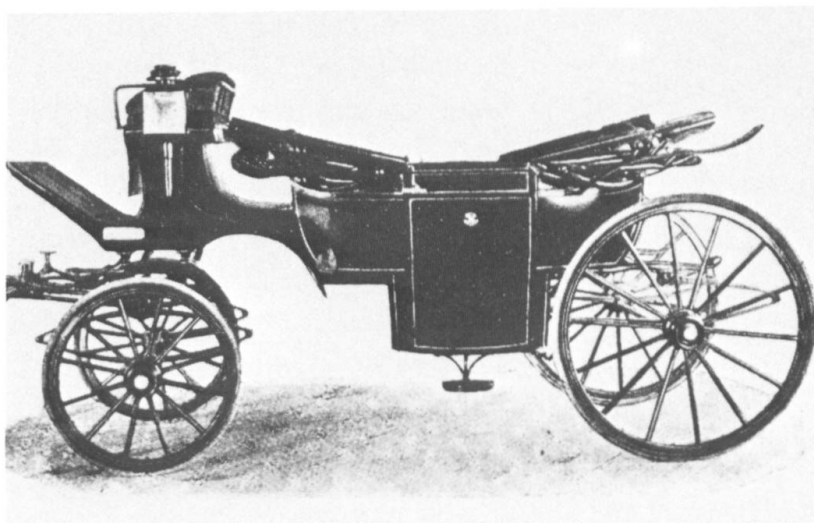
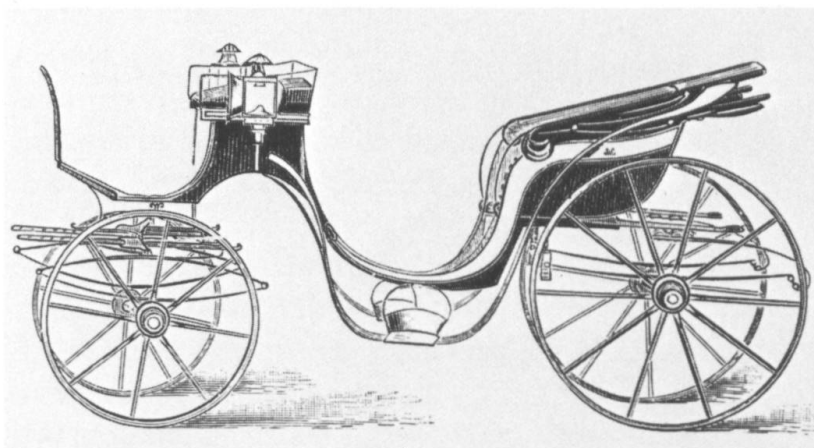
Platz für zwei Chefs?

Als der Siebenundzwanzigjährige
1898 ins Elternhaus zurückkehrte,
erkannte er schnell, dass es dort Pro-
bleme gab, die er mannhaft anzu-
packen gedachte. Eine Ahnung sag-
te ihm, dass «das vorhandene Ge-
schäft eine vollständige Umstellung
erfahren müsste», um ihn zu befrie-
digen. «Mein Vater war alt gewor-
den und mein im Geschäft tätiger
Bruder war so vollkommen auf das
bisherige Lohnfuhrwerk mit mehr
lokalem Waren- und Möbeltransport
eingestellt, dass ich mir im voraus die

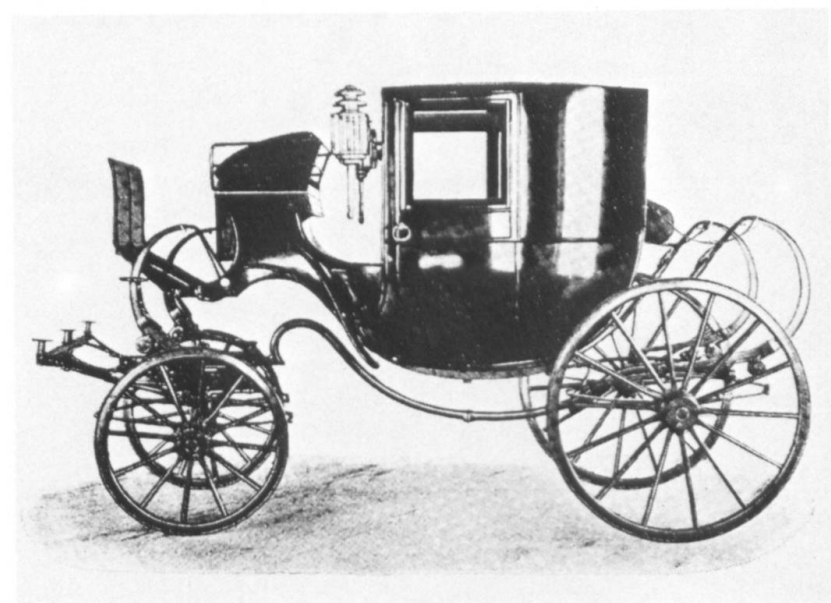
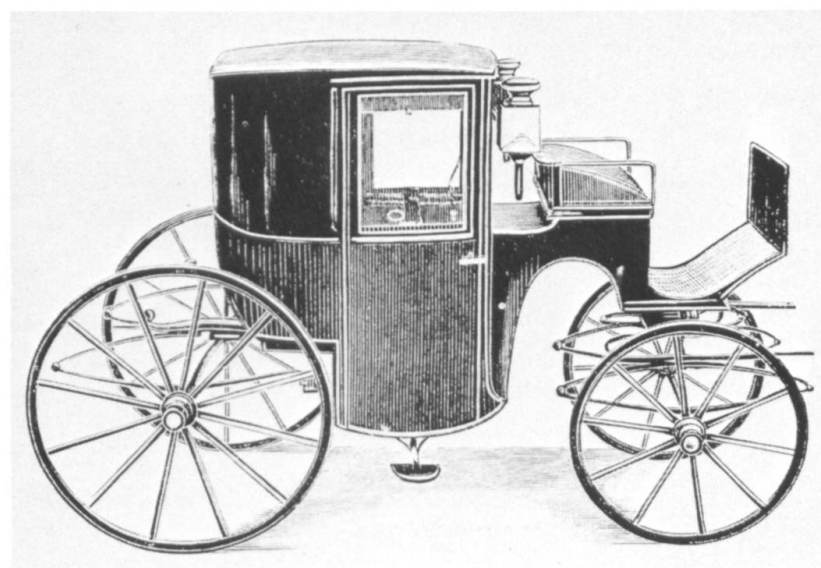
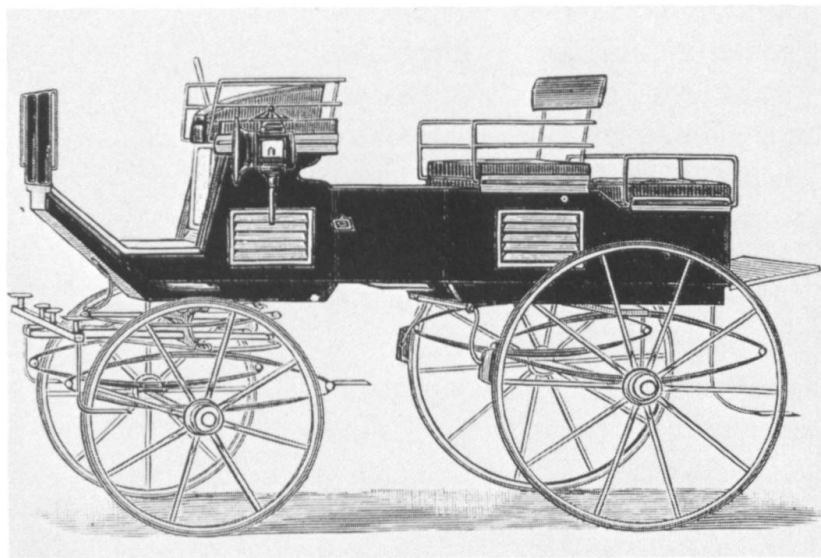
Schwierigkeiten vorstellte, die durch die Anbahnung neuer Wege sich ergeben mussten. (...) Die Aufgabe erwies sich schwerer als gedacht, denn jede Erweiterung oder auch nur Änderung des Betriebes erforderte Kapital, welches dazumal in flüssiger Form nicht in erforderlichem Ausmass vorhanden war. Der alte Betrieb bot wohl genügend Unterhalt für die bisher im Geschäft Tätigen, aber es musste darauf Bedacht genommen werden, für den neuen Mitarbeiter auch den nötigen Erwerb zu schaffen. So entschlossen wir uns (...), dass ich die dazumal betriebene Möbeltransportbranche ausbauen und die Speditions- und Camionnagebranche aufnehmen solle, zu deren Unterstützung auch ein Lagerhaus in einer der Liegenschaften gebaut wurde.»

Dürre Amtssprache verrät wenig über unternehmerische Schicksale. Zum Nennwert genommen ist denn auch die Zürcher Handelsregistereintragung vom 3. März 1899, wonach den Herren Carl Adolf und Oswald Welti in der Transportfirma von Albert Welti-Furrer die Einzelprokura erteilt wurde, keine spektakuläre Angelegenheit. Die oben zitierten Sätze über die ersten Schritte der dritten Generation im Familienbetrieb sind umso vielsagender: Im nüchternen Abwägen des jungen Teilhabers wird, vielleicht zum erstenmal an der Bärengasse, eine Spur analytischen Geschäftsdenkens, ein Unbehagen über die Fortentwicklung des mittlerweile 60 Jahre alten Aufbauwerks manifest.

Lässt sich zwischen den Zeilen gar Disharmonie zwischen Albert Weltis fleissigen Söhnen und präsumptiven Nachfolgern herauslesen? War da wirklich Platz für zwei gleichberechtigte junge Chefs, von denen der eine – Oswald – sich mit respekta-



Eleganz vergangener Tage. Die Typenschau zeigt – von oben – Victoria, Landauer, Phaëton...



... Char-à-bancs,
Coupé und Chariot.

blem Einsatz, aber ohne visionäre Gabe um den angestammten Droschken- und Fuhrbetrieb kümmerte, während der andere – Carl Adolf – am Horizont die unbegrenzten Chancen der internationalen Waren- und Möbelverfrachtung zu erkennen glaubte, jedoch durch die Praxis vorerst im ambitionierten Planen zurückgebunden wurde?

Die familiäre Korrespondenz aus der Zeit der Jahrhundertwende spiegelt gewisse Spannungen zwischen den Brüdern – Spannungen, in die auch die Eltern involviert wurden. In einem ausführlichen Schreiben an seinen Vater beklagte sich Carl Adolf Welti im August 1902 über «eine grosse Einschränkung meiner Anrechte». Ein Disput über die geeignete Führung des Geschäftshaushaltes an der Bärengasse war ihm Anlass, eine weitgehende Trennung des Betriebsteils Luxuswagen und Droschken (Bärengasse) vom Möbeltransport (Müllerstrasse) zu fordern und autonome Führungen zu postulieren. «Wenn meine Arbeit und mein Wohl und Wehe im Gesamtbetriebe des Geschäfts nichts mehr taugt und wert ist, so werde ich darauf Bedacht nehmen müssen, meinen unabhängigen, für sich funktionierenden Betrieb zu haben», grollte der Schreiber.

Eine klarere Bereichsgliederung, flankiert von einer durch gelegentliche Rückfälle gestörte «brüderliche Flurbereinigung», bildete sich mit der Zeit tatsächlich heraus – erst recht nach dem Tod des Firmennestors Albert Welti-Furrer, der seine letzte Lebensphase an der Gessnerallee 9 verbracht hatte und nach kurzer Krankheit am 22. Juli 1906 gestorben war. Wirtschaftlich blieb indes weiterhin alles unter einem Dach. Dieses Dach überspannte um die Jahrhundertwende ein beachtli-

ches Besitztum, wie das Inventurbuch der Grossfuhrhalterei für die Jahre 1898 bis 1904 ausweist.

Unter der Rubrik Bärengasse 29 werden in der sorgfältigen Eintragung vom 31. August 1898 aufgeführt: 1 Wohnhaus mit 12 Zimmern, 2 Küchen, 2 Waterclosets, 1 Vorratskammer mit Eiskasten, 2 Keller, 3 Remisen, 1 Knechtenstube, 1 Waschhaus, 1 Sattlerwerkstatt, 2 grosse Dachbodenkammern, 1 Bad und Glätteraum; 1 Scheune mit 4 Stallungen, Heuboden, Haferkammer, Geschirrkammer, Knechtschlafrum; 1 Anbau an Scheune mit Watercloset, Stallung, Geschirrkammer und Zinne in Verbindung zum Wohnhaus.

Die Liegenschaft Müllerstrasse 16, wo in eben jenem Jahr 1898 neue Geschäfts- und Lagerräume beigelegt wurden, figuriert mit folgender Liste: 1 Wohnhaus im Bau mit Kel-

ler, Parterre-Räumen, 3 Etagen 4-Zimmer-Wohnungen, Dachboden, Waschküche und 2 Zinnen; 1 Lagerhaus im Bau mit Lift, Mistgrube, 4 Lagerräumen und Dachboden; 1 grosses Remisengebäude mit Dachboden für Schlitten, 1 offener Wagenschuppen für Möbelwagen und Torfstreuellager; 1 kleines freistehendes Wohnhaus mit 5 Wohnräumen und Küche; 1 Scheune mit 2 Stallungen, Heuboden, 2 Räumen und 2 Dachböden.

Registriert wird sodann eine mit «Adolf Bremy-Kappeler, Hier» zu gleichen Teilen gehaltene Liegenschaft an der Limmatstrasse 9. Der Fuhrpark steht so zu Buche: 22 Landauer, 12 Victorias, 2 Vis-à-vis, 1 Break, 1 Omnibus, 5 Glaswagen, 14 Coupés, 16 Droschken, 9 Möbelwagen, 3 Brückenwagen, 3 Federwagen, 1 Mistwagen, 33 Schlitten. Den 69 Pferden – zu Inventarwerten von

Letzter Zeuge aus vergangenen stolzen Droschken-Tagen.



A. WELTI-FURRER

Müllerstrasse 16 — ZÜRICH — Bäregasse 29

Erstes Zürcher Möbeltransport-Geschäft

Alleiniger Vertreter für Zürich des Internationalen Möbeltransport-Verbandes.

Telephon:
4495 Bäregasse 29. 4726 Müllerstrasse 16.



Telegraphadresse:
Weltfurrer, Zürich.

Übernahme und Besorgung von Umzügen und Möbeltransporten von Haus zu Haus nach und von In- und Ausländischen Plätzen in Patentmöbelwagen ohne Umladung. — Öftere Gelegenheiten für Benützung von Retourwagen zu ermässigten Preisen. Gewissenhafte und sorgfältige Ausführung von Aufträgen. — Verpackung von Möbeln.

Möbellagerhaus. — Spedition. — Camionnage.

Huckepack-Transport schon um die Jahrhundertwende: Im Fernverkehr setzte man die sonst pferdegezogenen Möbelwagen auf spezielle Eisenbahnwagen. Auf diese Art zügelte Welte-Furrer 1904 beispielsweise den Hausrat eines Schweizer Ingenieurs nach Moskau – zur vollen Zufriedenheit des Auftraggebers, wie eine erhalten gebliebene Karte bezeugt.

400 bis 1400 Franken – sind zugeordnet: Pferdegessirr, Futter, Mobilien, Haushaltvorräte, Sattlerei- und Tapeziererei-Ausstattung. In den folgenden Jahren wuchs übrigens der Pferdebestand, nämlich von 73 Tieren (1899) über 76 (1900) auf 86 (1904).

80 Rappen Stundenentschädigung

Querverweise auf die Lebenshaltungskosten um 1900 lassen sich mit Hilfe der Inventarisierung ebenfalls herstellen: 1898 wird der Boden in der Bäregasse pro Quadratfuss mit 5 Franken, jener in der Müllerstrasse mit 3 Franken bewertet, das entspricht Quadratmeterpreisen in bester Zürcher Wohn- und Geschäftslage von rund 55 respektive 33 Franken. 1904 führt die Bestandesliste 4996 Liter Wein auf, die im grossräumigen Bäregasse-Untergrund lagern – zu 20 und 30 Rappen je Liter.

Im Lichte dieser bescheidenen Beträge sind auch die Geschäftsergebnisse des Transportunternehmens zu würdigen. Jahresumsätze von einer runden Viertelmillion Franken und ausgewiesene Reingewinne von einigen bescheidenen Tausendern waren an der Schwelle zum 20. Jahrhundert die Norm. Weitere Anschaulichkeit vermittelt ein Möbeltransport-Tarif von 1899 aus dem Hause Welte-Furrer: Er veranschlagt den Einsatz eines Möbelwagens «inklusive Kutscher» in der Stadt halbtägig mit 20 Franken, ganztägig mit 30 Franken; die Stundenentschädigung «für einen Gehülfen» betrug damals bescheidene 80 Rappen.

Gleichwohl liess sich das Umzugsgeschäft vielversprechend an, vor allem, als es um den neuen Zweig der Möbellagerung erweitert wurde. Durch Bereitstellung von Lager-

raum im Aussersihler Geschäftsab-
leger tat die Firma Albert Welte-Fur-
rer noch im alten Jahrhundert einen
ersten Schritt, dem 1906 durch Pach-
tung einer bis 1925 genutzten Räum-
lichkeit an der Pflanzschulstrasse ein
weiterer folgte.

Hinter dieser Entwicklung wird

die unternehmerische Handschrift
des jungen Patrons Carl Adolf Welte
sichtbar, dessen Tatkraft und Kom-
petenz auch wesentlich zu inter-
nationaler Tarifkoordination im
Umzugsgewerbe und zur Gründung
des Zentralverbandes Schweizeri-
scher Möbeltransporteure beitrug.

Brüder, Schwestern und Aktionäre

Auf den 1. September 1908 wurde amtlich, was seit dem Tod des stillen Albert Welti-Furrer geschäftliche Praxis war: Das Brüderpaar Oswald und Adolf, seit langem in die Verantwortung für das Familienunternehmen eingebunden, trat offiziell als doppelte Leitung der Kollektivgesellschaft *A. Welti-Furrers Söhne* in Erscheinung. Das Handelsregister verrät allerdings nichts über die handfesten Streitigkeiten, welche die Kinder und späteren Erben von Albert und Anna Barbara Welti zeitweilig völlig entzweiten.

Dieser Zwist sprengte den Rahmen des Privaten, darf darum als Facette der Firmengeschichte nicht übergangen werden. Ein kurzer Exkurs soll uns die dritte Generation der Zürcher Unternehmer-Dynastie menschlich näherbringen. Carl Adolf Welti lädt dazu ein: «Wir Kinder entwickelten uns nach unseren verschiedenen Talenten, wovon der älteste Bruder, Albert, der schweizerischen Kunst durch seine Werke einen erheblichen Beitrag leistete. Otto, der zweitälteste Bruder, war im Bankfach tätig und wanderte nach Argentinien aus. Der dritte Bruder, Oswald, war schon als junger Mann im Geschäft tätig und eine Stütze des Vaters. (...) Eine liebe Schwester von uns allen ist leider in frühen Jahren gestorben. Die beiden jüngeren Schwestern widmeten sich zuerst häuslichen Pflichten und Künsten; die ältere war eine geschickte Porzellan-Malerin, und es finden sich in der Familie viele Werke aus ihrer Hand, die geschätzt und liebe-

voll behütet werden. Frieda, die jüngste Schwester, vermählte sich mit einem bulgarischen Ingenieur.»

Nimmt man öffentliche Ehre und Karriere als Mass der Dinge, so war die «männliche» Linie – nicht erstaunlich damals – der dominierende Teil. Oswald und Carl Adolf Welti wurden geachtete Mitglieder der Zürcher Gesellschaft. Aber auch der urwüchsige, optimistische Otto, der elf Jahre in Lateinamerika verbracht hatte, erwarb sich nach seiner Heimkehr 1896 stadtbürgerliches Renomee: 1904 als Vierzigjähriger in die Zunft zur Waag aufgenommen, blieb der Rückwanderer bis zu seinem Tod 1922 ein reges Mitglied dieser Männervereinigung, ausserdem wurde ihm das Amt eines Konsuls der Republik Liberia übertragen.

Dr. h. c. Albert Welti

Im geschwisterlichen Gruppenbild sticht einer hervor: *Albert Welti*, der Erstgeborene, der Kunstmaler, Radierer, Bilderpoet von internationalem Rang. Ihm, dem die Universität Zürich 1912, wenige Monate vor seinem Tod, die Ehrendoktorwürde zuerkannte, ist eine kleine Bibliothek von Monographien, Briefwechseln, Nachrufen und Werkrezensionen gewidmet, die von seiner grossen, wenngleich früh verglimmenden Ausstrahlung kündigt. Auf diese literarischen Zeugnisse sei ausdrücklich verwiesen, können die von Höhen und Tiefen, Glück und Leid, Lebenslust und Scheitern erfüllten fünf Lebensjahrzehnte des Künstlers hier doch höchstens gestreift werden.



*Kunstmaler Albert
Welti in einem 1890
standenen Selbst-
bildnis.*

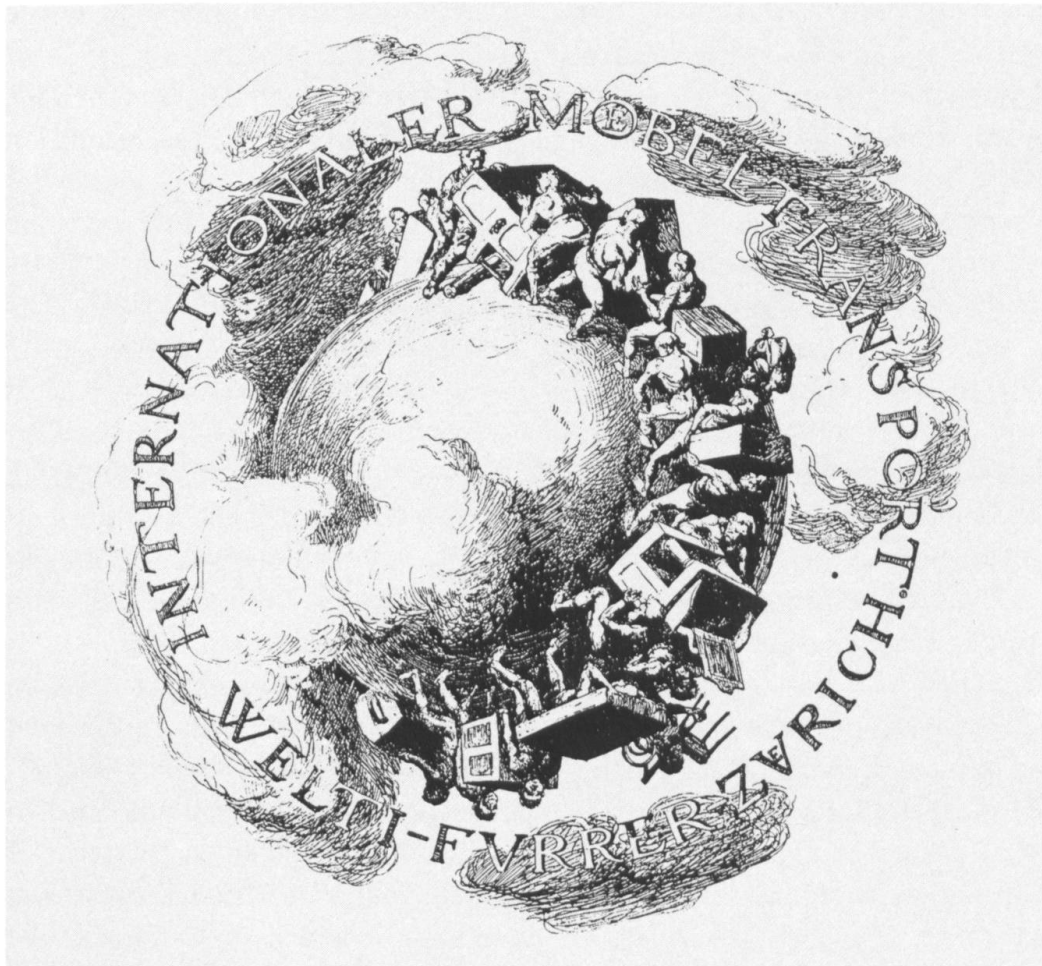
Albert Welti verdankte die erste ernsthafte Auseinandersetzung mit der bildenden Kunst der Zürcher Industrieschule. Die Inspiration, von einem kundigen Zeichenlehrer gefördert, verdichtete sich zum Wunsch, nach der Maturität selber artistisch mit Stift und Pinsel zu hantieren. Vater Weltis praktischer Sinn mochte sein Einverständnis dazu nicht geben, willigte indessen ein, dass der Junior im Photoatelier seines Lausanner Onkels Oswald Welti ein der Kunst verwandtes, attraktives Gewerbe erlernen konnte. Das welsche Gastspiel dauerte ein Jahr, dann gab man im Zürcher Elternhaus dem Drängen des Sohnes nach, der seinem Erzeuger auf 20 Briefseiten erklärt hatte, dass es ihm wirklich und wahrhaftig darum zu tun sei, Künstler zu werden. Albert Welti fuhr nach München, zunächst mit dem Ziel, sich zum Illustrator ausbilden zu lassen. 1882 gelang dem Zwanzigjährigen im zweiten Anlauf die Aufnahme in die Kunstakademie der bayerischen Hauptstadt. Drei Ausbildungsjahre wurden für Welti eine Periode der technischen Vervollkommenung, aber auch eine Zeit der Selbstprüfung: Immer öfter hatte der Schweizer das Gefühl zu versagen und mit den vorherrschenden Tendenzen der Münchner Schule nicht zurecht zu kommen.

1886 brach Albert Welti seine Zelte an der Isar ab und kehrte, reichlich deprimiert, ins Elternhaus zurück. Dort fällte der berühmte und hochgeschätzte *Arnold Böcklin* jedoch ein günstiges Urteil über etliche Arbeitsproben des scheinbar Gescheiterten. Mehr noch: der Meister war willens, den jungen Welti als Famulus in seine Hottinger Werkstatt aufzunehmen. Hier erfuhr Albert während zweier Jahre entscheidende Anregung und Förderung, die

ihm in späteren Jahren die pauschale Klassifizierung als «Böcklianer» eintrug. Indes fiel der Maleradept nach seiner Lehrzeit beim verehrten Künstler erneut in eine Phase des grüblerischen Tastens. Dazu mag die Heimkehr an die Bärengasse beigetragen haben, wo Albert Welti zwar das Idyll eines kleinen Ateliers genoss, aber die von jeher enge Mutter-Sohn-Bindung ihren starken Einfluss geltend machte und die zarten Bande des Dreissigjährigen zur temperamentvollen Thuner Bürgerstochter *Emeline Wildbolz* zeitweise arg strapazierte.

Die Wende kam mit *Franz Rose von Doehlau*, einem ostpreussischen Junker, der 1892 Weltis Könnerschaft erkannte und in der Folge dem Zürcher als Mäzen zu materieller Unabhängigkeit wie auch zur Heirat verhalf – gegen den Widerstand einer herzlichen, aber etwas besitzergreifenden Mutterliebe. Das junge Paar übersiedelte 1894 nach Höngg, ein Jahr später nach München, wo Albert stil- und zielsicher wurde, wachsende Anerkennung in Kunst- und Künstlerkreisen findend. Die schöpferische Unruhe war damit nicht gebannt. Sie artikuliert sich in periodischem Ortswechsel: Von München ging es ins nahe Pullach, dann nach Solln, wo man zweierlei Dorfteile ausprobierte, 1908 schliesslich nach Bern. Die geistige Beweglichkeit fand ihren Ausdruck in einer Extravaganz, die manche Freunde des Künstlerehepaars und seiner zwei Buben in schmunzelndes Erstaunen zu versetzen vermochte.

Die letzten Lebensjahre Albert Weltis waren reich «an Freude wie Mühseligkeit, Anerkennung wie Missverstandenwerden» (Albert Jakob Welti). Ein Dutzend Meisterwerke, vom ergreifenden Elternbild bis zur imposanten, von Maler-



Wiederholt war Albert Welti als Illustrator und «Werbegrafiker» für den Fuhrbetrieb im Elternhaus tätig. Diese Darstellung schmückt ein Plakat aus dem Jahr 1900.

freund *Wilhelm Balmer* vollendeten Landsgemeinde-Szenerie im Ständeratssaal des Berner Bundeshauses, begründete seinen Nachruhm. Eine reichhaltige Galerie von Auftragsarbeiten – darunter das im Jahr 1900 entstandene Plakat mit weltumspannendem «Zügelreigen» wie auch manch kleines Opus für Welti-Furrer-Firmenzwecke – kündigt vom spannungsgeladenen Ringen Weltis, den gehasslichten Bestellungen den zumeist allegorischen Stempel seines nunmehr unverwechselbaren Stils aufzudrücken. Die ganze Ambivalenz dieses selbst- und fremdbestimmten Schaffens bricht im nationalen Skandal von 1907 um die helvetische Briefmarke mit Tellenbublein und Armbrust hervor: Der Wettbewerbsentwurf Albert Weltis wurde zwar mit dem Ausführungsauftrag belohnt, doch schlug über dem Künstler eine Woge des «gesunden Volksempfindens» zusammen,

die ihrem Unmut über eine angeblich zu wenig patriotische Darstellung Luft machte.

Trotz dieser herben Erfahrung zog es den kränkenden Zürcher in der Fremde heimwärts: In der Berner Schlosshalde wurde ein grosszügiges Quartier bezogen, nachdem er,



Grosses und vorwiegend kritisches Echo rief Albert Weltis «Tellenbublein» als Briefmarkenmotiv hervor. Die Darstellung empfanden manche Zeitgenossen als zu wenig patriotisch.

nicht ohne Bedenken, den ehrenvollen Auftrag fürs Bundeshaus akzeptiert hatte (wo ausser der Landsgemeinde-Darstellung Albert Weltis «Textilindustrie» das Kuppelfenster schmückt). Das Opus für die Stirnwand des Ständeratssaals wurde zum Schlussakkord einer Künstlerlaufbahn: Am 7. Juni 1912 fand der Herzleidende im Zürcher Elternhaus den Tod, ermattet und lebensüberdrüssig, weil seine geliebte Gattin ein Jahr zuvor während einer Reise nach Bayern gestorben war. Albert Welti, nach dem Urteil seines Freundes und Malerkollegen *Ernst Kreidolf* «treuherzig und ganz im Lieben und Hassen», nahm Abschied von einem Künstlerdasein mit manchen hellen und dunklen Farbtupfern.

«Gebt uns die Freiheit des Vorwärtkommens»

Der Künstler Albert Welti war auch ein Mensch mit Stärken und Schwächen, wie sie sich im alltäglichen Verkehr mit dem Elternhaus und den Geschwistern mitteilten. Ein Brief an den «lieben Bruder Albert», am 19. November 1907 von Carl Adolf Welti zu Papier gebracht, aber mit Ergänzungen erst am 23. Januar 1908 nach München abgeschickt, führt uns zurück ins Unternehmen Welti-Furrer, dessen Nachfolge- und Erbteilungsprobleme auch dem Emigranten im Bayerischen nicht gleichgültig waren. «Ich habe das Bedürfnis, Dir einmal, als meinem ältesten Bruder, das Herz auszuschütten», schrieb Carl Adolf und setzte sich dann ausführlich mit Vorschlägen eines von der Erbengemeinschaft Albert Welti-Furrers beauftragten Zürcher Anwalts zur Umwandlung der Familienfirma in eine Aktiengesellschaft auseinander. Die in einem Statutenentwurf vorgese-

hene Abhängigkeit der bereits interimistisch installierten Geschäftsleitung von einem womöglich nicht mehr zum familiären Kreis gehörenden Verwaltungsrat brachte den kaufmännischen Kronprinzen an der Bärengasse 29 in Wallung. Im eigenen wie auch in Oswald Weltis Namen meldete er Protest an. «Wir sollen also zuerst unsere Zustimmung geben, dass aus dem Geschäft eine AG gemacht werde, und zwar auf Gnade und Ungnade, um hernach zu riskieren, dass man uns einfach gewählt und kaltstellt, wenn zum Beispiel ein paar missliebige Verwaltungsräte ihre Meinung geltend machen», schimpfte Carl Adolf. Die Idee, eine Aktiengesellschaft zu gründen, habe den Sinn, dass allen, auch den nicht im Betrieb tätigen Geschwistern, dereinst der zustehende Erbteil ausbezahlt werden könne, allerdings müssten die beiden jungen Nachfolger im Direktorat ebenfalls an ihre alten Tage denken. «Gebt uns doch also um Himmelswillen unsere freie Existenz und die Freiheit des Vorwärtkommens», bat der Schreiber etwas pathetisch den stellvertretend für die Erbengemeinschaft angeschriebenen Albert. Erweitert um ein später hinzugefügtes Postskriptum wurde die ganze Sendung mit dem abschliessenden Wunsch befördert, es möge «das grausame Spiel heute ein Ende nehmen».

Ein Ende hatte das Spiel nicht, aber die Gründung einer Aktiengesellschaft wurde vertagt. Stattdessen wurde eine Vereinbarung zwischen Oswald und Carl Adolf Welti einerseits sowie den übrigen Geschwistern und Witwe Welti anderseits zu Papier gebracht. Sie stipulierte, «dass der ganze Geschäftsbetrieb und somit der ganze Nachlass des verstorbenen Herrn A. Welti-

Furrer in Aktiven und Passiven mit Antritt per 1. Januar 1908 an die Söhne und bisherigen Prokuristen Herren Oswald Welti-Ganz und Adolf Welti übergeht, und zwar zum Gesamtpreis von 150 000 Franken». Auf den 31. Dezember 1908 wurde der Erbvertrag notariell beglaubigt und damit auch die Verpflichtung der beiden «neuen» Geschäftsprinzipale, Kreditversicherungsbriefe über 150 000 Franken, für welche die Liegenschaften an Bärengasse und Müllerstrasse hafteten, abzulösen.

Die Ablösesumme bei kapitalkräftigen Freunden aufzutreiben, erwies sich im Frühjahr 1909 als unmöglich, nachdem die Rechnung des Geschäftsjahres 1908 mit einem bösen Fehlbetrag von rund 20 000 Franken abgeschlossen hatte. In einem ausführlichen Bilanzbericht fragte sich der Buchhalter der Zürcher Transportfirma angesichts der Tatsache, «dass die Abschlüsse der früheren Jahresrechnungen bedeutend günstigere Resultate erzielten (...), wo der Grund eines solchen Betriebsdefizites wohl liegen möge». Er wurde bei den Löhnen fündig, die 1907 rund 30 Prozent, im Jahr darauf aber schon 40 Prozent der Gesamteinnahmen ausmachten. Der Kommentar zu «diesem abnormen Resultat» fiel ungeschminkt aus: Es seien Posten von zweifelhafter Nützlichkeit geschaffen worden, deren Inhaber «in pflichtvergessener Weise» ihren Lohn «unverdient» entgegennehmen.

Familiäre Stürme

Mit der drückenden Zahlenlast auf ihren Schultern traten Carl Adolf und Oswald vor die Familie, um am 3. Mai 1909 auf schriftlichem Weg kundzutun, «dass wir auf Einhaltung des Vertrages, wie er heute ist, verzichten und wünschen, in kürzester

Zeit mit Euch zu beraten, was weiter zu tun ist». Das geschäftliche Resultat, das «äusserst deprimierend auf uns Geschäftsinhaber selbst einwirkt», wurde nicht mit dem galoppierenden Lohnwachstum begründet, als Erklärung diente vielmehr «die allgemeine grosse Depression». Ausserdem habe wohl «der zunehmende private Autobetrieb sowie die am Platze Zürich entstandene Automobil-Droschken-Gesellschaft» zum Minderumsatz beigetragen. «Wir haben», folgerten Adolf und Oswald, «heute mit ganz anderen Geschäftsfaktoren zu rechnen als wie in früheren Jahren, und wenn es uns nicht durch Erleichterung unserer Lasten ermöglicht würde, ebenfalls in den Automobilbetrieb einzugreifen, wird unser Geschäft auf ein absolut bescheidenes Niveau zurückfallen müssen.»

Gedanklich waren die beiden Firmenleiter in jenen kritischen Frühlingstagen bereits eine Stufe weiter: Sie suchten nach Mitteln und Wegen, die Erbvereinbarung zu lösen und die von ihnen repräsentierten Geschäftszweige vollständig zu trennen. Darin spiegelte sich nicht nur die auseinanderstrebende Entwick-

Eine wenig bekannte Arbeit Albert Weltis: Der Zunft zur Waag, welcher die Familie Welti besonders nahe stand, schenkte er die Vorlage für eine Fahne, die 1912 in Seide gestickt wurde.



lung der einzelnen Betriebsteile, sondern einmal mehr auch die persönliche Spannung zwischen den Brüdern Adolf und Oswald. Bereits vom 22. Oktober 1908 datiert ein anwaltliches Papier, in dem Modalitäten einer Partnerschaftsauflösung angeführt werden und der vielsagende Satz erscheint: «Wenn Herr Adolf Welti ein weiteres Zusammenarbeiten der Brüder für untunlich hält, hat natürlich auch Herr Oswald Welti kein Vertrauen mehr in ein solches.» Ein Jahr später erklärte Adolf, die treibende Kraft des angestrebten Neubeginns, seinem älteren Bruder und unternehmerischen Schicksalsgenossen die Bereitschaft, «per 31. Dezember 1909 aus dem Geschäft auszutreten, wenn Du wie Mama und die Geschwister sich bereit erklären, mich aus dem Vertrag zu entlassen sowie aus der darin stipulierten Einwerfungspflicht für das Geschäft, und wenn damit die Familie alle Schulden inklusive die Bankschuld übernimmt und mir dagegen eine Entschädigung von 25 000 Franken gewährt wird».

War das ein Beweis flagranter Unsolidarität? – Dagegen spricht Carl Adolfs ganzes Naturell: sein auch in frühen Briefen immer wieder anklingender Wille zum fairen Kompromiss, seine fast unbegrenzte Einsatzbereitschaft als Geschäftspatron, seine selbstlose, spontane Hilfe, die er beispielsweise im Umfeld zweier Weltkriege schicksalsgeplagten ausländischen Geschäftsfreunden angedeihen liess, sein vormundschaftlicher Einsatz für die verwandte Familie Trog ausgerechnet in der kräfteraubenden Phase zwischen 1908 und 1913. Was den jüngeren der beiden Welti-Furrer-Direktoren umtrieb, war eine gewisse Ungeduld über den vermeintlich oder tatsächlich mangelnden Weitblick der Geschwister

in kommerziellen Dingen – ein Ungestüm, das der mit bescheideneren unternehmerischen Fähigkeiten ausgestattete Oswald gelegentlich als eine Form der Überlegenheit zu spüren bekam. «Und was nun mich betrifft, habe ich genug der vielen Schikanen und teile Dir mit, dass ich mich von Dir nicht mit den Füßen treten lasse», klagte der Ältere noch 1913 und tadelte die «Schulmeisterart» des Bruders. «Ich geniesse so viel Ansehen wie Du.»

In den aufgeregten Tagen um die Jahreswende 1909/1910 kam es zwischen den Welti-Geschwistern zu manch hartem Wortwechsel. Zeitweilig verkehrte man nur noch über Anwälte oder den Friedensrichter miteinander. Dann wurden wieder harsche Briefzeilen zwischen den familiären Fronten hin und her geschoben. «Wir begreifen Euch nicht, dass Ihr einen Anwalt habt, der nicht die Absicht hat, unser Gesamt-Familien-Vermögen zu schützen», liess Adolf seinen Bruder Otto wissen.

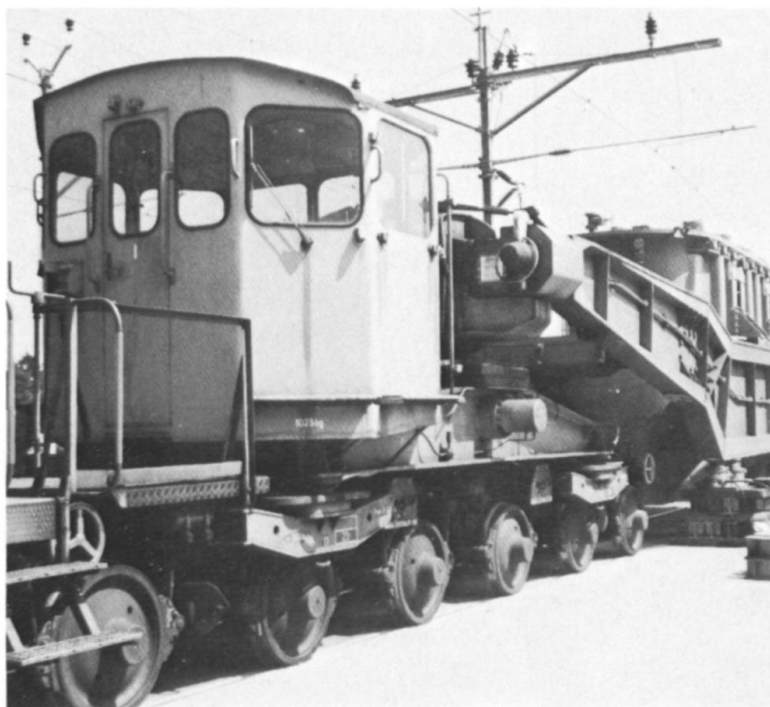
A. Welti-Furrer AG

Doch dann, recht plötzlich, lichtet sich das Dunkel, wurde ein Weg sichtbar, den alle zu begehen bereit waren – auch wenn die endgültige und vertragliche Beilegung der langwierigen Erbschaftsauseinandersetzung unter den Nachkommen des Ehepaars Albert und Anna Barbara Welti-Furrer erst 1925 Wirklichkeit werden sollte. Der Weg folgte der 1907 gelegten Spur und hiess: Gründung einer Aktiengesellschaft, freilich in einer Form, die von den beiden treibenden Kräften des Transportunternehmens verantwortet werden konnte.

In einer «Einladung zur Aktienzeichnung» wurde im Frühling 1910 zwar nicht der familiäre Hintergrund erhellt, der die Schaffung einer AG

Schiene und Strasse

*Umsetzen eines 100-Tonnen-Transformers
vom Bahn- aufs Strassenchassis*



Camionnage-Zweispänner 1934



Einspänner in Zürichs Innenstadt um 1950



1928:
Vor dem Zürcher Güterbahnhof



Ohne Computer geht's heute nicht mehr



«Mane mit Schnöiz»



A. Welti-Furrer's Söhne

« ZÜRICH »

**Internationaler
Möbeltransport und Spedition**

Übernahme von Möbeltransporten
in Patent-Möbelwagen
ohne Umlad
per Landstrasse, per Bahn und zur See

Mitglied und alleiniger Vertreter für Zürich,
Winterthur und Baden
des

Internat. Möbeltransport-Verbandes
(Speditur-Verein gegründet 1886)

Fachmännische Vertretung
auf allen hauptsächlichsten Plätzen

Verpackungen

Jeder Art von Mobilien, Kunstgegenständen,
Antiquitäten etc.

Möbellagerhaus

Spezielle Räumlichkeiten zur Aufbewahrung
von
Mobilien und ganzen Wohnungs- und Haus-Einrichtungen

Spedition und Aufbewahrung von Reiseeffekten und Gepäck

Fuhrwerksbetrieb für Güter Jeder Art
Camionnagedienst
von und zu den Bahnhöfen

Verzollungen

Feuer- und Transport-Versicherungen
Kommission

Telegramme:
Welti-Furrer-Spedition-Zürich

In Schaffhausen:
Ostschweiz. Transport-Gesellschaft
Welti & Co.

deutsche und schweizerische Zollabfertigungen

E I N L A D U N G

ZUR CONSTITUIRENDEN GENERALVERSAMMLUNG

der

AKTIENGESellschaft A. WELTI-FURRER, ZÜRICH,

auf: Montag, den 20. Juni 1910, Vormitt. 9 Uhr

in den Bureaulokalitäten der Firma

A. Welti-Furrer's Söhne, Zürich, Bäregasse 29.

T r a k t a n d e n l i s t e.

- 1.) Wahl des Tagespräsidenten & Bureaubestellung
(Stimmzähler etc.)
- 2.) Beratung & Beschlussfassung über die Statuten
der Gesellschaft.
- 3.) Prüfung der Zeichnung des Aktienkapitals, Ein-
zahlung desselben & Beschlussfassung hierüber.
- 4.) Beratung & Beschlussfassung über die Apports
& die an Zahlungs statt zu gebenden Aktien,
sowie Genehmigung der in §. 3 des Statuten-
entwurfes erwähnten Verträge.
- 5.) Beschlussfassung über die Gründung der
Aktiengesellschaft.
- 6.) Wahl des Verwaltungsrates & des Präsidenten.
- 7.) Wahl der Kontrollstelle.
- 8.) Diverses.

Namens der Gründer:

Zürich, den 9. Juni 1910.

A. Welti-Furrer
A. Welti-Furrer

- 1 Statutenentwurf.
- 1 Zeichnungsschein.

Einladung zur Grün-
dungsversammlung
vom 20. Juni 1910, an
der die Bildung der Ak-
tiengesellschaft Welti-
Furrer beschlossen
wurde.

nahelegte, wohl aber die ebenfalls wichtige Investitionsüberlegung: «Die in den letzten zwei Jahren auch auf dem Platz Zürich hervorgetretenen Umwälzungen im Verkehrswesen durch die Automobile und die Umgestaltung, die ein so ausgedehntes Geschäft durch die neuen Verkehrsmittel zu erfahren hat, geboten den Geschäftsinhabern Vorsicht und Zurückhaltung. (...) Nachdem sich nun das Automobil als wirkliches Betriebsmittel bewährt hat, halten wir heute den Augenblick für gekommen, unserem Pferdebetrieb im Mietwagen- und Droschkengeschäft

den Automobilbetrieb anzugliedern und mit zwei bis drei Automobilwagen den Anfang zu machen.» Die Umgestaltung und Ausdehnung des Transportunternehmens veranlasse die Geschäftsleitung, «dasselbe in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln mit vorläufig einem Aktienkapital von 250 000 Franken».

Am 20. Juni 1910 fand an der Bäregasse 29 die konstituierende Generalversammlung der A. Welti-Furrer AG statt. Und am 31. August 1910 wurde die neue Gesellschaft ins Handelsregister des Kantons Zürich mit der Zweckbestimmung eingetra-

gen: «Betrieb eines Mietwagen- (Droschken) und Automobiltaxametergeschäftes, eines internationalen Speditions- und Möbeltransportunternehmens sowie eines Camionnage- und Lagerhausgeschäftes.» Auf den ersten Septembertag erreichte die Welti-Furrer-Kundschaft eine offizielle Mitteilung über die Firmenumwandlung, unter anderem mit diesem Wortlaut: «Die Herren Oswald und Adolf Welti bleiben auch in der neuen Firma als Teilhaber und Geschäftsleiter tätig. Herr J. R. Maurer, Kaufmann aus Zürich, ist als neuer Teilhaber aufgenommen und wird die allgemeine Verwaltung, Buchhaltung und das Kassawesen besorgen.» Alle drei grüssten als Verwaltungsräte der neuen AG, deren 500 Inhaberaktien zur Hauptsache in der Verfügungsgewalt der beiden alt-neuen Firmendirektoren blieben.

Das Jahr 1910 bildet eine doppelte Zäsur in der Geschichte der Firma Welti-Furrer: Mit der Umwandlung

des Familienbetriebs zur Aktiengesellschaft hielt das Auto knatternd und epochemachend Einzug in der Bärengasse, um einstweilen der Pferdedroschke Konkurrenz zu machen. Die automobilen Pionierarbeit in Zürich hatten andere geleistet, nämlich die damals an der Limmat rührenden Hersteller von Motorwagen, von denen einer 1904 das kantonale Schützenfest mit einem städtischen Omnibusdienst bereicherte, während ein zweiter ab 1908 mit vier Vehikeln zu Fahrten mit pferdelosen Gesellschaftswagen einlud. Im Zuständigkeitsbereich von Oswald Welti begann mit der AG-Gründung eine Zeit des Nebeneinanders von «Droschken- und Mietwagen-Anstalt» und «Automobil-Taxameter». Beide Abteilungen stellten ihre besonderen Anforderungen: «Wenn früher die Sorgen um kranke oder lahmgegangene Pferde bestanden, so stellte sich nun die Sorge um lahmgegangene Automobile ein, die nicht mit Heublumenumschlägen und

Ein Taxi der helvetischen Marke Ajax, Jahrgang 1908.





scharfen Einreibungen kuriert werden konnten. Der Tierarzt musste mit der mechanischen Werkstatt ergänzt werden», erinnerte sich später Carl Adolf Welti.

Im Autozeitalter «plötzlich allein»

Für ihn, den weitblickenden Spezialisten des Umzugs- und Speditionsgeschäfts, war der Siegeszug des Automobils (das er übrigens nie selber chauffieren lernte) unumkehrbar und erfreulich dazu. «Für das frühere Equipagengeschäft mit Pferdebetrieb», bekannte er einmal, «hatte ich nie grosses Verständnis, eher Abneigung, nicht etwa des Pferdebetriebes wegen (ich liebe Pferde), sondern wegen der Schwierigkeit, einen gut kontrollierbaren Betrieb mit zuverlässiger rechnerischer Grundlage zu erhalten.» Ab 1928 verkehrten in Zürich keine Pferdedroschken mehr. Bereits zehn Jahre zuvor hatte Welti-Furrer in der

Personenbeförderung vollständig auf motorisierte Traktion umgestellt, nachdem noch 1916, mitten im Ersten Weltkrieg, 10 Automobile und 35 Pferde-Equipagen im Einsatz gestanden hatten.

Und wie dachte Oswald Welti, der Pferdenarr, über den Sturm der Technik in seiner ureigenen Domäne? – Vielleicht war es sein Glück, dass er die unaufhaltsame Um disposition nicht mehr in letzter Konsequenz erlebte: Nach kurzer Krankheit erlag der Rastlose am 27. April 1914, kaum 45 Jahre alt, seinem Pflichtpensum. Zwei Jahre zuvor war Bruder Albert unter der Last seiner Künstlerarbeit zerbrochen. Und zwei Tage nach Oswald starb Mutter Anna Barbara Welti-Furrer.

«So sah ich mich plötzlich allein vor einem doch recht ansehnlichen Betrieb», vermerken die autobiographischen Skizzen von Carl Adolf Welti. Der jüngste der vier Welti-

Nach dem frühen Tod seines Bruders Oswald fiel Carl Adolf Welti 1914 plötzlich die Alleinverantwortung für alle Welti-Furrer-Geschäftsbereiche zu.

Furrer-Söhne hatte zur Jahrhundertwende als Neunundzwanzigjähriger eine Familie gegründet, die nicht ohne Leid und Beschwerden blieb. Die Ehe mit *Johanna Enholz* verlief unglücklich. Umso harmonischer war der zweite Lebensbund, den Carl Adolf 1909 mit *Anna Hedwig Furrer* schloss. Drei Söhne und zwei Töchter erblickten in der Zeit zwischen 1901 und 1913 das Licht der Welt. Hans, der Zweitälteste, wurde 1917 der häuslichen Gemeinschaft allerdings wieder entrissen – er starb als Fünfzehnjähriger an den Folgen einer Blutvergiftung.

Der Tod der Mutter, zweier Brüder und eines Kindes innerhalb eines Jahrfunfts, dazu die Prüfungen eines von Wachstums- und Führungskrisen erschütterten Betriebs: dies alles zu überwinden bedurfte eines Mannes mit Zähigkeit, Mut und Klarheit. Bei Carl Adolf kamen, gemäss der Würdigung durch einen nahen Freund, noch zwei Dinge dazu: Charakter und Herzensbildung. «Diese aussergewöhnlichen moralischen Werte fanden ihren Nährboden in seiner menschlichen Einstellung zum Begriffe der Familie. Am häuslichen Herd, in harmonischem und auf gegenseitigem Vertrauen aufgebautem Familienleben sah er die Quelle alles Guten und Schönen im menschlichen Leben. Diese charakterliche Grundeinstellung hat er von seiner Familie übertragen in sein Ge-

schäft. (...) Er hat immer und überall gegeben und geholfen.» Humanität verband sich mit Humanismus: «C. Adolf» liebte die Kunst und die Musik. Und er war während seiner langen Aktivzeit ein respektierter Mittelpunkt von Fachverbänden des Transport- und Speditionsgewerbes, ein Gründungsmitglied des Zürcher Rotary-Clubs sowie, fast schon eine familiäre Selbstverständlichkeit, Waag-Zünfter. Dass dieser besonnene, aber auch fröhliche und anteilnehmende Mensch für seine Sache kämpfen konnte, wissen wir bereits. Dass er fraglose Autorität und Respekt als Firmenprinzipal genoss, berichten ältere Welti-Furrer-Mitarbeiter übereinstimmend.

Transportieren – spedieren – lagern

Mit Elan und Vorbildlichkeit allein hätte der 1914 plötzlich für alle Betriebsbereiche vollverantwortliche Chef der Welti-Furrer AG wohl nicht bestehen können. Einige Männer an seiner Seite wurden tatkräftige Stützen der Führung – allen voran der 1912 in die Firma eingetretene *Jakob Leuzinger*, ein dem Wesen Carl Adolfs verwandter Typus, dann der seit 1910 im Unternehmen tätige *Carl Asal*, der 1916 zum Firmenkader stossende *Claus Banz* und ab 1922 *Dr. Hugo von Albertini*, der als Mitaktionär auch bald in den Verwaltungsrat aufrückte. Auf jener

Carl Adolf Weltis tüchtiges Direktorium: Jakob Leuzinger, Carl Asal, Claus Banz und Dr. Hugo von Albertini.



Empfehlenswerte preiswürdige **SEEREISEN**



Bachmann
Zür

durch das Reisebureau
A. WELTI-FURRER, A.G.

Bahnhofstrasse 51 **ZÜRICH** „Mercatorium“

Aufsichtsebene der Gesellschaft war die durch Oswald Weltis Tod entstandene Vakanz zuvor mit *Fritz Wehinger*, Leiter der Speditionsabteilung der Badener BBC, und mit *Dr. Rudolf Herforth*, Anwalt und Freund Carl Adolf Weltis, besetzt worden.

Auf C. Adolfs Schultern blieben dennoch unternehmerische Zentnersteine. Oswalds Automobil- und Droschkenbetrieb, 1914 mit sechs Motorvehikeln ausgestattet, blieb vorerst verwaist. So war es denn der überlebende Prinzipal, der sich bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs um die Pferde kümmern musste: «Am Mobilmachungstag 1914 zog ich mit Herrn Leuzinger mit achtundsiebzig Pferden unseres Betriebes auf die Allmend zur Einschätzung», erinnerte sich Carl Adolf später. «Zwölf Pferde hat man uns von der Militärbehörde aus belassen – natürlich nicht die besten. Und man kann wohl sagen, dass dies ein Schicksals-

moment gewesen ist. Denn mit der Aufgabe von so vielen Pferden war unser Geschäft aufs äusserste eingengt.»

Ein Blick in den Jahresbericht 1914 der A. Welte-Furrer AG bestätigt die Vermutung, der Waffengang auf dem europäischen Kontinent habe die Firmenaktivitäten jäh abgebremst. Alle Räder standen freilich nicht still. Von diesen Rädern hatten viele im Laufe der Zeit autonom laufen gelernt und an Bedeutung gewonnen. Da war neben dem lokalen das grenzüberschreitende Möbeltransportwesen, das schon 1906 Furore gemacht hatte, als Frankreichs Exkaiserin Eugénie ihre Residenz Arenenberg am Bodensee dem Kanton Thurgau schenkte und den kostbaren Hausrat mit Welte-Furrer-Hilfe teils nach England, teils an die Riviera bringen liess. Da war die nach 1910 mit doppelter Energie geförderte internationale Speditionstätigkeit, die schon vor dem Krieg an-

1910: Welte-Furrers
Reisebüro im Zürcher
«Mercatorium».



sehnlichen Import- und Exportverkehr mit zahlreichen Ländern abwickelte.

Als Nebenprodukt der in- und auslandorientierten Transportangebote des Hauses Welti-Furrer entwickelte sich ein Passage- und Reisebüro, zunächst im «Mercatorium» an Bahnhof- und Pelikanstrasse, seit April 1914 im städtischen Amtshaus am Werdmühleplatz untergebracht. Neben lokaltouristischen Aufgaben wollte es sich als Zürcher Agentur ausländischer Schifffahrtslinien ein Stück vom nicht unerheblichen Auswandererverkehr sichern.

Ein immer wichtigerer Ableger der Welti-Furrer-Stammtätigkeit wurde die *Lagerung von Möbeln und Kaufmannsgütern*. Hatte man zunächst «hausintern», nämlich an der Müllerstrasse 16, entsprechende Kapazitäten geschaffen, so kam 1911 eine Lagerlokalität an der Mühlebachstrasse 164 in Zürich hinzu. «Es ist heute ganz unmöglich, sich das Möbeltransportgeschäft zu denken, ohne damit den Möbelaufbewahrungszweig verbinden zu können», resümierte der Bericht über das Welti-Furrer-Geschäftsjahr 1914. Die Kriegsjahre mit ihren amtlichen Vorschriften zur Pflichtlagerhaltung sollten bald noch wesentlich umfassendere Depotbedürfnisse schaffen.

Ein Beispiel für die infrastrukturellen Erweiterungen, die nach der Gründung der Welti-Furrer-Aktiengesellschaft notwendig wurden, lie-

Früh besass die Firma Welti-Furrer ihre eigene Telefonzentrale. Das abgebildete Modell war bis 1968 in Betrieb, heute steht es im schmucken WF-Transportmuseum an der Zürcher Pfingstweidstrasse.





fert das Telefon. Drei Nummern führt das Anschlussverzeichnis von 1911 hinter der Nennung *Welti-Furrer, A.-G.* an – eine für die «Mietwagen- und Droschkenanstalt, Bärengasse 29», eine zweite für «Spektion und Möbeltransport, Bärengasse 29», eine dritte für «Camionnage, Lagerhaus, Müllerstrasse 16». Mit diesen Fernsprechnummern verbindet sich übrigens ein administrativ-politisches Geplänkel von landesweiter Bedeutung: Das Zürcher Telephonbüro hatte unter Berufung auf die *Telephonverordnung* die Umwandlung der Kollektivfirma A. Welti-Furrers Söhne in die A. Welti-Furrer AG zum Anlass genommen, die Aktiengesellschaft als Neuabonnentin einzustufen und ihr saftige Anfangstaxen für die Abonnemente zu verrechnen. Dagegen erhob das Unternehmen mit Unterstützung der Zürcher Handelskammer zunächst bei der Obertelegraphendirektion Einspruch und hernach beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, das sich in einer salomonischen Entscheidung zur Anerkennung des «Altersrechts» bekannte und die Einführung einer moderaten «Umschreibgebühr» empfahl.

Mit einigen Zahlen soll die Vorkriegschronik des Zürcher Transportgeschäfts enden. Nach dem bösen Rückschlag des Jahres 1908 erfreute die anschliessende 12-Monate-Rechnungsperiode mit einem Unternehmensgewinn von rund 20 000 Franken. Nochmals brach dann allerdings eine kurze Periode der roten Zahlen an, die 1914 mit einem Überschuss von gut 24 000 Franken in eine erfreulichere Ära übergang. Zweifellos waren die Geschäftsleiter bemüht, durch Kostenbewusstsein im persönlichen Bereich erwünschte Sparsamkeit vorzuleben: Carl Adolf

Weltis Spesenzettel für Januar 1913 beispielsweise enthält ein Total von Fr. 62.70, zusammengesetzt aus Positionen wie «Mittagessen Stadt 2.45», «Tram Oerlikon -.20» oder «Reise nach Waldshut 6.70».

Diese bescheidenen Aufwendungen sind am damaligen Brotkorb zu

messen: Am 4. März 1912 bedankte sich ein Stellenbewerber bei Oswald und Adolf Welti mit ausgesuchter Höflichkeit dafür, «dass ich per 15. März mit einem Monatsgehalt von 165 Franken in Ihrer werten Firma angestellt bin».

A. Welti-Furrer A.-G.

Gegr. 1839 - Zürich I • Bäregasse 29 - Telephon Nr. **4726**

Internationale Spedition und Möbeltransport

Alleiniges Mitglied für Zürich, Winterthur und Baden (Aargau) des
Internat. Möbeltransport-Verbandes
(Sped.-Verein gegr. 1886)

Vertreten auf allen hauptsächlichen Plätzen Europas und Amerikas

Übernahme von Verpackung, Beförderung u. Aufbewahrung von
Mobiliar, ganzen Wohnungs- und Hauseinrichtungen — Übernahme
von Speditionen jeder Art — Beförderung u. Aufbewahrung von
.: Gepäck u. Reise-Effekten — Fuhrwerksbetrieb jeder Art .:

AUTOMOBIL u. Droschken-Taxameter, Mietwagen
Teleph. Nr. **4495**

PASSAGE- und Reisebureau Bahnhofstrasse 51
Pelikanstrasse 1 - Seereisen und Auswanderung - Teleph. Nr. **1017**

Agentur der Holland-Amerika-Linie
Rotterdam-Boulogne s/M nach New York des
Österreichischen Lloyd

Triest-Levante, Indien, Ostasien und des

Koenigl. Holländischen Lloyd-Amsterdam
Amsterdam-Brasilien-Uruguay und Argentinien.

Mit Mut durch Krieg und Krise

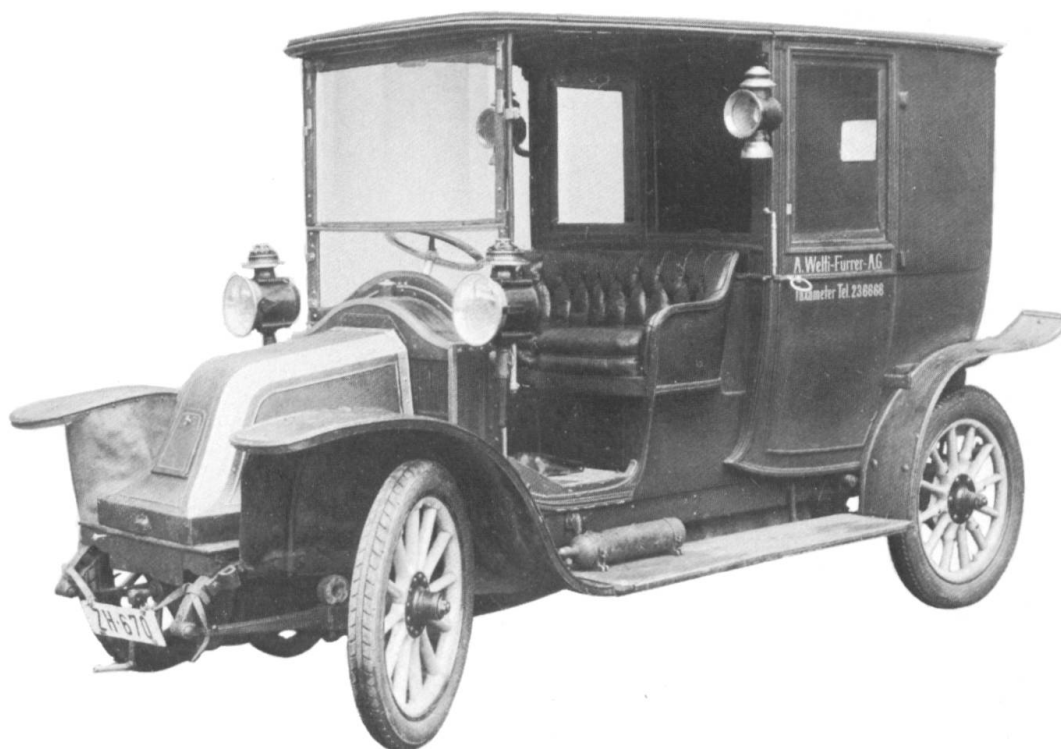
Nimmt man die Jahresbilanzen der A. Welti-Furrer AG aus der Periode des Ersten Weltkrieges zur Hand, so entdeckt man mit einiger Verblüffung lauter positive Geschäftsabschlüsse. Seit 1915 belohnte das Unternehmen die Mitgesellschafter gar mit Dividenden – eine Praxis, welche die Firma in der Folge nur ganz ausnahmsweise, der Not gehorchend, unterbrach. Doch wiederum: Zahlen allein machen noch keine Firmengeschichte. Es muss manche Textquelle in den historischen Raster eingefügt werden, soll ein facettenreiches und fassbares Zeitbild entstehen. Da erkennt man dann, dass es neben dem grossen Völkerkriegen in Schützengräben und auf Ozeanen auch den kleinen Kampf eines Zürcher Transportbetriebs gab, der sich in der verschonten, aber vom kriegführenden Ausland weitgehend abgeschnittenen Schweiz

durch Anpassungsfähigkeit behaupten wollte. «Obschon der Kriegszustand in Europa nach allen Richtungen die Geschäfte erschwerte», rapportiert der Welti-Furrer-Jahreschronist 1915, «so ist es uns doch gelungen, für diejenigen Verkehre, die wir vor dem Kriege betrieben haben, Ersatz zu schaffen, dies im besonderen, was die Spedition betrifft.» Man habe «aufgeräumt mit dem älteren Equipagen-Wagenmaterial, das uns viel Platz versperrte, während es nur selten zum Gebrauch kam». Stattdessen wurden fünf neue Automobile angeschafft.

1916, das zweite volle Kriegsjahr, bescherte den Zürcher Spediteuren und Fuhrhaltern gemäss Geschäftsbericht «in allen Betrieben (...) neue Hindernisse» und kontroverse Ergebnisse. Wurde «ein vollkommen befriedigendes» Möbeltransport- und Lagergeschäft gerühmt, so

Als die Schweizer Armee im August 1914 mobilisierte, hatten rund 43 000 Pferde und Maultiere einzurücken – darunter das Gros aus Welti-Furrers Ställen.





Ein Taxi Renault 1909 bildet heute das Juwel der Welte-Furrer-Oldtimer-Flotte; es erinnert an die berühmten «Taxis de la Marne», die 1914 eine ganze Division aus der Pariser Gegend an die Front schafften, um die deutsche Offensive zum Stehen zu bringen.

litt der Fuhrbetrieb «unter mehrfachen Einberufungen zum Militärdienst» sowie unter Futtermittelmangel, «indem der Bund nicht in der Lage war, Hafer in genügender Qualität für die Pferdefütterung ab-

zugeben». Starke Beschäftigung meldete die Taxameter- und Droschenabteilung, der Konkurrenten helfen mussten, die Nachfrage zu befriedigen. Dürftigen Zuspruch konstatierte dagegen das firmeneigene Reisebüro, seit Jahr und Tag ein Sorgenkind, das während des Krieges erst recht keine vernünftige Tätigkeit zu entfalten imstande war, «weil die Auswanderung und Reisen über See beinahe vollkommen aufgehört haben». Obwohl der Leiter dieses unrentablen und deshalb während des Krieges vom Werdmühleplatz an den Unternehmenssitz in der Bären-gasse verlegten Instituts ab 1917 gemeinsam mit Carl Adolf Welte als konzessionierter Generalagent für



Passage und Auswanderung auftreten durfte, kam dieser Welti-Furrer-Betriebszweig nie richtig auf Touren. Er wurde deshalb 1922 endgültig eliminiert, in der Erkenntnis, dass es an spezialisierten Reiseagenturen an bester Zürcher Lage nicht mangelte.

1917 wurde im Hause Welti-Furrer die soziale Dimension des langen, auszehrenden Krieges auf dem europäischen Kontinent spürbar. «Neben den von aussen her einwirkenden Schwierigkeiten traten solche von innen auf, indem die gesamte Arbeiterschaft, Fuhrleute, Packer, Magaziner wie Handwerkspersonal, in Lohnbewegungen traten und Teuerungszulagen gewährt werden mussten», hielt der WF-Jahresberichtersteller fest. Dennoch registrierte er nicht ohne Genugtuung, dass «mit Ausnahme des Reisebüros» in allen Abteilungen gut gearbeitet worden sei. Ferner vermerkte der Firmenchronist zwei zukunftsweisende Aktionärsentscheidungen: Ausserordentliche Generalversammlungen bewilligten zum einen

die Erhöhung des Welti-Furrer-Aktienkapitals auf 600 000 Franken, zum andern den Zweck der finanziellen Operation, nämlich den Kauf von 12 000 Quadratmetern Boden zum Bau einer Geschäftsliegenschaft in der Zürcher Hard. Dieses Terrain fügte sich nahtlos einem Lagerkomplex mit Geleiseanschluss an, den der Zürcher Warenhausbesitzer *Julius Brann* der Firma Welti-Furrer zunächst drei Jahre lang vermietete und 1919 schliesslich verkaufte. Beide Teile bildeten den Kern einer zentralen Betriebsanlage, die zum Preis von 550 000 Franken an Hard- und Pfingstweidstrasse errichtet und im Frühling 1925 bezogen wurde. Im Zuge der Konzentration räumte man Mietliegenschaften, während die Bärengasse weiterhin den Geschäftssitz beherbergte, ihr Gesicht allerdings durch Umbau von Stallungen und Remisen in Taxigaragen nachhaltig veränderte.

Camionneur für die SBB

Die Aufstockung des WF-Aktien-





*Eine 1930
entstandene
Luftaufnahme der
Welti-Furrer-Firmenliegen-
schaft in der Zürcher Hard – damals
praktisch am Rande der Stadt.*



kapitals diene nicht nur baulichen Plänen, sie ermöglichte auch und sogar in erster Linie eine unabdingbare Ausdehnung des Nutzfahrzeugparks, denn auf den 1. April 1918 übertrugen die Schweizerischen Bundesbahnen der A. Welti-Furrer AG die *Offizielle Camionnage* für den Zürcher Hauptbahnhof und die Station Tiefenbrunnen an der Stadtperipherie. Mit der erfolgreichen Bewerbung um die lokale Güterzustellung von und zu der Bahn bewies Carl Adolf Welti einmal mehr unternehmerische Weitsicht: Die SBB-Camionnage wurde auf Jahrzehnte hinaus zur tragenden Säule des Welti-Furrer-Geschäfts.

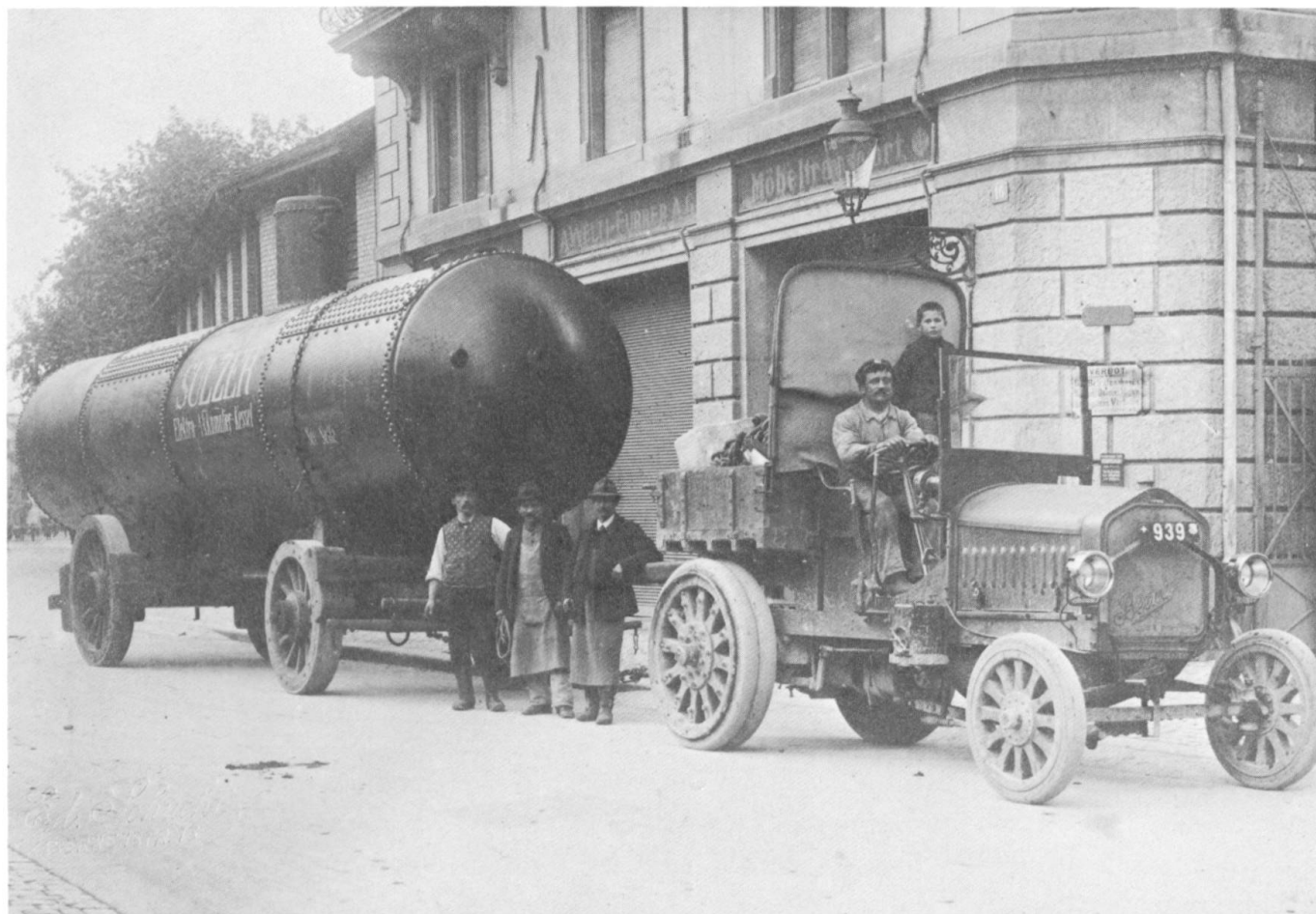
Die Anfänge allerdings waren hart, defizitär, kräftezehrend – es begann noch vor Kriegsende eine regelrechte Durststrecke, die bis 1923 anhielt. Der Effort, mit neuen Motorlastwagen und Traktoren «der Kundschaft Vorteile und Verbesserungen zu bieten», und die allen Motorisierungsabsichten zuwiderlaufende Erhöhung des Pferdebestandes zur Überwindung akuten Treibstoffmangels sind im WF-Rapport über das Geschäftsjahr 1918 ebenso vermerkt wie die unerfüllten Camionnage-Hoffnungen: «Leider hat uns das Ergebnis dieses Betriebes für die ausserordentlichen Anstrengungen, die wir dafür gemacht haben, nicht entschädigt.» Man dürfe sich freilich vom Debüt nicht entmutigen lassen, heisst es tröstend. Und im geschäftlichen Rückblick auf das Jahr 1919 – «eine Periode reger und erspriesslicher Beschäftigung» – wird ungeachtet der «enormen Vermehrung der Betriebskosten» mit Stolz auf die Investition in Nutzfahrzeuge verwiesen: «Unsere Firma war die erste und ist heute noch die einzige auf dem Platze Zürich, die den Strassentraktor einführte. Damit haben

wir unsere Leistungsfähigkeit ausserordentlich erhöht und waren seither im Falle, Schwertransporte (...) mit bedeutend überlegenem Vorteil gegenüber dem Pferdezug (...) auszuführen.»

1920 und 1921 schlug der Camionnage-Dienst mit jeweils 155 000 Franken negativ zu Buch. 1922 resultierte ein Defizit von gut 58 000 Franken. Erst 1923 wurde, laut Geschäftsbericht «infolge vermehrter Leistungen», ein besseres Resultat erzielt. Hinter dieser «Leistungsvermehrung» verbarg sich eine strikte Politik der Personaleinsparungen,

Hoffnungsvoller Nachwuchs von Carl Adolf und Hedwig Welti-Furrer: Max Adolf («Dölf») mit seinen Schwestern Trudy (Mitte) und Anny. Das Bild entstand um 1920.





Motorisierter Schwertransport von 1918. Der Bub, der die spektakuläre Verschiebung begleitet, ist der spätere WF-Direktor Jakob Leuzinger.

der Reorganisation und des steten Kampfs mit den SBB um kostendeckende Tarife. Mehr Wirtschaftlichkeit erhoffte man sich auch von der Motorisierung des Fuhrbetriebs. Schon im Rechenschaftsbericht des Jahres 1920 brachte die Geschäftsleitung ihr Bestreben zu Papier, den «Pferdebestand möglichst niedrig zu halten, dagegen soviel Arbeit als tunlich mit Autolastwagen und Traktoren zu bewältigen». Ende 1921 standen noch 57 Pferde in Welti-Furrer-Stallungen, in den folgenden Jahren bilanzierte man jeweils um die 40 Arbeitstiere. Gegenläufig entwickelte sich die Zahl der Lastfahrzeuge. Der motorisierte Möbeltransport setzte sich durch, nötigte die alteingesessene Zürcher Umzugsfirma allerdings auch, gegen «wilde, nicht organisierte Konkurrenz» und die «Preisschleuderei» aufstrebender Autotransporteure anzutreten.

Schwerarbeit im Wägital

Frühzeitig erkannte das Unternehmen Welti-Furrer die Chance, sich als Beförderer von Schwerlasten einen Namen zu machen. Aus einem breiten Feld von Mitbewerbern wurde der Zürcher Betrieb ausgewählt, die Transporte und den Strassenunterhalt im Rahmen des Kraftwerkbaus Wägital zu besorgen. Dieser Generalauftrag führte 1922 zum Aufbau einer *Schwertransportabteilung*, die sich zur Ausführung des Wägital-Projekts die Hilfe zweier weiterer Firmen sicherte.

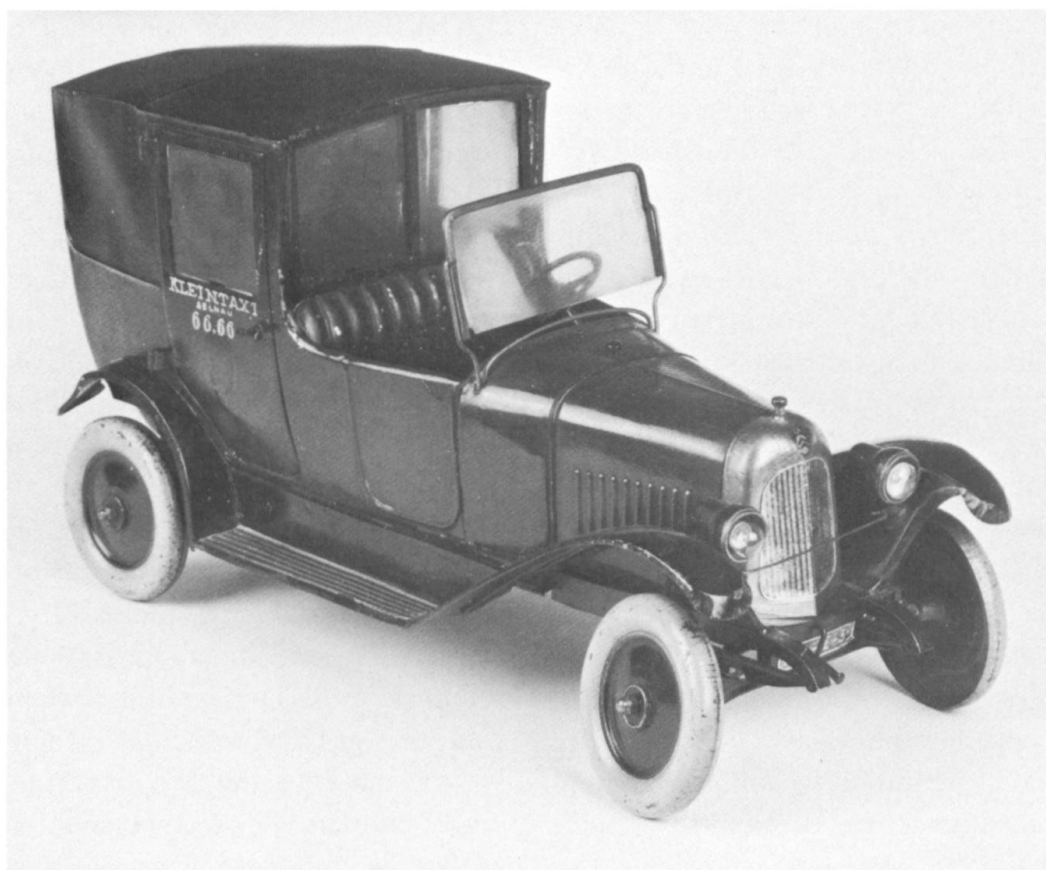
Nach Abschluss der einträglichen, vier Jahre lang beständiges Auftragsvolumen garantierenden Wägital-Arbeiten und nach dem Bau des räumlich grosszügigen Betriebszentrums in der Hard reifte der Gedanke, die im Zuge der Motorisierung eingerichteten WF-Autowerkstätten zielstrebig und gewinnträchtig aus-

zuweiten. «Wir stehen im Begriff, (...) ausser den Reparaturen an unserem eigenen Material auch solche für fremde Rechnung zu übernehmen», verkündet selbstbewusst der Geschäftsbericht 1926, der auch die Einrichtung eines «technischen Bureaus für den Wagenbau» andeutet. Der Folgerapport schränkt allerdings ein, man habe selbstverständlich «nicht die Absicht, den Werkstättenbetrieb in eine gross angelegte Fabrikationsstätte zu verwandeln», und 1929 schreibt die WF-Leitung gar die Bemerkung nieder, der Werkstättenbetrieb habe «die Erwartungen nicht erfüllt». Dies änderte sich merklich in den dreissiger Jahren, als die Welti-Furrer AG eine Reihe spektakulärer Schwertransportaufgaben mit Bravour löste.

Zurück nochmals in die frühen Nachkriegsjahre, denn es gilt ein wichtiges Tätigkeitsfeld nachzutragen: Welti-Furrers *Taxibetrieb*. Nachdem dieser an der Bärengasse

niedergelassene Geschäftsbereich 1921 die stadtzürcherischen Behörden von der Opportunität einer Tarifsenkung überzeugt und im gleichen Jahr durch Kauf der liquidierten *Motordroschken AG* samt Betriebskonzessionen den WF-Taxi-Bestand auf 24 Wagen erhöht hatte, wurde das Jahr 1924 zu einem weiteren Wendepunkt, trug man doch «dem Verlangen nach einer wirklich billigen Fahrgelegenheit per Taxameter» mit dem Kauf von Citroën-Kleintaxi Rechnung. Ein Jahr fünf später verkehrte die WF-Taxameter-Abteilung bereits mit 44 Kleinwagen im Lokalbereich, zu denen sich 24 «Normal- und Luxuswagen» gesellten. Seit 1925 verfügte die Zürcher Firma auch über «Gesellschaftswagen»; 1931 beispielsweise besorgten fünf Reisebusse mit dem Welti-Furrer-Signet Stadtrundfahrten und Überlandausflüge.

Über die Einnahmen aus dem Taxigeschäft orientiert ein «Log-



Die detailgetreue Nachbildung eines Citroën-Kleintaxis von Welti-Furrer nimmt einen Ehrenplatz im Firmemuseum ein.



buch» Carl Adolf Weltis mit dem handschriftlichen Titel «Erfahrungen, Stationsnotizen und dergleichen aus dem Automobil- und Taxameter-Betrieb». Es nennt für die ersten zehn Monate des Jahres 1924 durchschnittliche Tageseinnahmen im Betrag von 1400 bis 2000 Franken. Im übrigen lag «Nichtfahrer» C. Adolf bei seinen Eintragungen nicht nur Materielles, sondern auch Personnelles am Herzen: «Das Chauffeurpersonal im Schalten stets gut instruieren lassen, besonders wenn ein Chauffeur auf einen neuen respektive anderen Wagen kommt», liest man da leicht amüsiert. Notizen über Taxifahrer, «die besonders zu beaufsichtigen sind und deren Kündigung eventuell in Aussicht zu nehmen ist», wecken Erinnerungen an die handfesten Droschkengesellen aus Jakob Furrers seligen Zeiten...

Die Spedition geht eigene Wege

Die Ausdehnung des Taxibetriebs und der Kauf der damit verbundenen Konzessionen zu Preisen zwischen 8000 und 10 000 Franken lösten 1921 eine weitere Kapitalerhöhung aus. Das von 600 000 auf 800 000 Franken erweiterte Finanz-

fundament sollte indes auch näher-rückende Bauvorhaben und andere betriebliche Expansionen mittragen helfen. Besonders wachstumsträchtig war das *Speditionsgeschäft*, das ursprünglich Zürcher Stückgut als Beigabe zu nationalem und internationalem Sammelverkehr akquiriert, aber schon kurz nach der Jahrhundertwende in Schaffhausen eine Filiale für den Grenz- und Transitverkehr eröffnet hatte. Der Erste Weltkrieg brachte den internationalen Handel fast gänzlich zum Erliegen, doch die frühen zwanziger Jahre sorgten für eine neue Import-Export-Blüte. Dass die WF-Spediteure unter ihrem dynamischen Leiter Carl Asal an diesem Aufschwung zu partizipieren gedachten, belegen weitere Filialgründungen (Basel, Buchs SG) und ein wachsendes Netz von Stützpunkten im Ausland.

Die Speditionsabteilung bedurfte beträchtlicher Liquidität zur Kreditierung von Frachten und Zöllen. Kapitalhunger hatten die übrigen Unternehmenssektoren freilich nicht minder: Camionnage, Motorisierung sowie die Beschaffung von weiterem Lager-, Werk- und Büroraum drohten die in den ersten Zwi-

schenkriegsjahren stets knapp dotierte Kasse des Welti-Furrer-Familienunternehmens zu überfordern. In dieser Zwangslage war die Suche nach finanzkräftigen Teilhabern geradezu existentielle Pflicht.

Die Geschäftsleitung erkannte das Entwicklungsdilemma. Weil die internationale Warenspektion den investitionsträchtigen «technischen» Zweigen der Firma viel Substanz abnötigte, begann man mit dem Gedanken zu spielen, sie entweder einzustellen oder aber zu verselbständigen. Man wählte den progressiven Weg: «Gemäss den Beschlüssen der ausserordentlichen Generalversammlung der A. Welti-Furrer AG vom 28. September 1923 und der konstituierenden Generalversammlung unserer Gesellschaft vom 4. Oktober 1923 ist die *Weltifurrer Internationale Transport AG* unter Übernahme von Aktiven und Passi-

ven der Speditionsabteilung des Mutterhauses und der Filialen Basel und Schaffhausen (...) ins Leben gerufen worden», hält der erste Geschäftsbericht des separierten Unternehmens fest, das unter dem Kurznamen *Witag* eigene Wege ging.

Ausgestattet mit einem Startkapital von 500 000 Franken, das mehrheitlich von der Welti-Furrer AG eingebracht wurde, und zunächst geleitet vom Verwaltungsrat des Stammhauses, entwickelte sich die *Witag* drei Jahrzehnte lang in enger Personalunion und Interessengemeinschaft mit dem traditionsreichen Fuhrbetrieb weiter. 1951 endete der vertragliche Schulterschluss: Wohl wurde damals weitere Kooperation vereinbart, doch setzte man ein befristetes Papier auf, das «den Erfordernissen der beiden Betriebe angepasst wurde und in welchem die früheren finanziellen Verpflichtun-

Arbeitslos! Dieses Schicksal blieb der Welti-Furrer-Belegschaft in den krisengeschüttelten dreissiger Jahren erspart. Mit grossen Anstrengungen gelang es, allen Beschäftigten den Arbeitsplatz zu erhalten.





Saurer-Möbelwagen der Zwischenkriegszeit. Die Weltkarte unterstreicht den internationalen Charakter des Umzugsgeschäfts.

gen in Wegfall kamen» (Witag-Jahresbericht 1951). Heute marschiert man vollkommen getrennt – die Witag übrigens als Teil eines der grössten Speditionskonzerne der Welt, der *Schenker & Co. GmbH*, die Staatsbesitz der Bundesrepublik Deutschland ist.

«Spuren der allgemeinen Wirtschaftskrise»

Die mittleren zwanziger Jahre brachten der Welti-Furrer AG Licht und Schatten. So beklagt der Bericht über das Geschäftsjahr 1925 «die andauernde ungünstige Wirtschaftslage mit ihren gedrückten Preisen im Transportgewerbe». Andererseits hebt er hervor, dass «der Beschäftigungsgrad unserer diversen Abteilungen als ein absolut guter bezeichnet werden kann». In den Frühlingsmonaten jenes Jahres zog die Umzugsfirma Welti-Furrer selber um: Mit Ausnahme der Taxameterabteilung und des Hauptbüros verschob sich der Fuhr- und Lagerkomplex aufs neue Betriebsareal in der Hard und setzte damit einen Schlusspunkt unter die betriebstechnisch ungünstige Standortzersplitterung. Auf der Sorgenseite vermerkte der Ver-

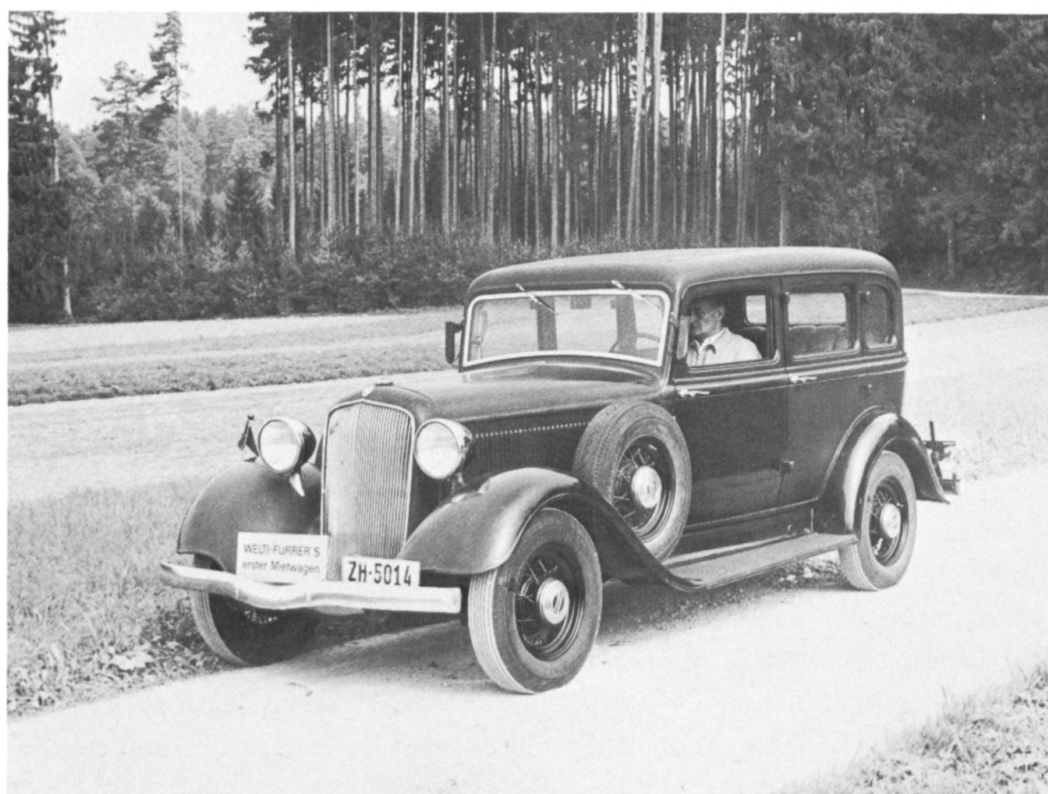
waltungsrat massive Lohnsteigerungen: «Gegen letztere hatten wir uns der Geschäftslage entsprechend gewehrt, was in der Folge zu einem in unbesonnener Weise angezettelten Streik eines Teils der Arbeiter führte, der nach drei Tagen aber wieder beigelegt werden konnte. Dieser Streik war umso unberechtigter, als im Jahre 1924 von uns eine freiwillige Erhöhung der Löhne um zirka 6 Prozent gewährt wurde. Durch den Streik wurde dann lediglich noch 1 Franken auf dem Wochenlohn erzielt, was zirka 1,2 Prozent entspricht, sowie eine vermehrte Bezahlung der Überstunden und eine Erhöhung der Anzahl Ferientage.» Keine unbedeutenden Zugeständnisse für eine Arbeiterschaft, die damals gewiss nicht auf Rosen gebettet war.

Der Dreitageausstand im Camionnagebetrieb mochte der WF-Geschäftsleitung wachsendes gewerkschaftliches Selbstbewusstsein vor Augen geführt haben. Mehr als ein isoliertes Wetterleuchten bedeutete die soziale Unrast freilich nicht. Die späten zwanziger Jahre waren für die schweizerische Wirtschaft im allgemeinen wie für das Zürcher

Transportunternehmen im besonderen gute Jahre, gekennzeichnet von einer Ertragslage, die «zur besonderen Freude» gereichte, wenn man dem Bericht auf das Geschäftsjahr 1927 Glauben schenkt. Ganz anders die dreissiger Jahre: Das mit dem New Yorker Börsenkrach von 1929 schrill signalisierte ökonomische Erdbeben erfasste auch die kleine Schweiz. So hielt der Welti-Furrer-Jahresrückblick 1930 fest, es seien im Betrieb «Spuren der allgemeinen

Schiedskommission zur Begutachtung.

Ein härteres soziales Gefecht wurde 1932 durchgestanden, als die Chauffeure im Zürcher Taxigewerbe während sieben Wochen streikten. Aktiver Teil dieser Auseinandersetzung war freilich nicht die Arbeitnehmer-, sondern die Arbeitgeberseite, die durch Kündigung der Arbeitsverträge «unter allen Umständen einen Lohnabbau erzielen» wollte. Im Hause Welti-Furrer ging



Der erste Mietwagen der Firma Welti-Furrer – und der Schweiz überhaupt – war ein vornehmer Plymouth 1933. Später kamen bescheidenere Fahrzeuge hinzu.

Wirtschaftskrise» sichtbar geworden. Sie traten beispielsweise Ende März jenes Jahres auf, als WF-Arbeiter zwei Tage lang streikten, um mehr Lohn, mehr Ferien und mehr Vergütung bei Militärdienst, Unfall und Krankheit, aber gleichzeitig auch eine Reduktion der Arbeitszeit zu erwirken, die sich damals auf fünfeinhalb Wochentage verteilte. Die Direktion gewährte 3 Prozent Lohnerhöhung und überantwortete die restlichen Begehren einer

es zudem darum, «einige unerwünschte Elemente, die das Einvernehmen zwischen den Chauffeuren und der Geschäftsleitung ungünstig beeinflussten, zu entlassen» (Geschäftsbericht).

Das schnelle Wachstum des WF-Taxameterbetriebs, der bereits im Dezember 1929 von einem Chauffeurstreik betroffen worden war, schuf manche personellen Friktionen. Daraus erwuchs – zumal nach der drastischen Rückbildung des

Fremdenverkehrs im Zuge der Wirtschaftskrise – eine kunden- wie kostenseitig attraktive Alternative: 1933 eröffnete die A. Welti-Furrer AG mit drei fabrikneuen Fahrzeugen eine *Mietwagenabteilung*. Die rege Nachfrage nach dieser Dienstleistung erwies sogleich, dass man einen Glückstreffer gelandet hatte. Die Novität war umso willkommener, als eine von umsatzgeschädigten Zürcher Taxihaltern entfachte Tiefarifikampagne 1934/35 keineswegs den erhofften Nachfrageschub brachte, sondern vielmehr im Katzenjammer und mit neuen Tarifkorrekturen, diesmal nach oben, endete.

1936 erfasste die helvetische Wirtschaftskrise die Transportfirma in Bäregasse und Hard mit voller Wucht. Nach einem Kanon wenig hilfreicher notrechtlicher Massnahmen verfügte die Landesregierung am 26. September die Abwertung des Frankens um 30 Prozent. In schweizerischen Betrieben wurde generell ein zehnprozentiger Lohnabbau durchgesetzt – kein Schleck für das Heer von Arbeitern und An-

gestellten, die mit ihren 300, allenfalls 350 Franken monatlich aber fügsam blieben, weil sie nicht erpicht waren, auf dem Höhepunkt der Krise zu den 124 000 Stellenlosen zu stossen. Welti-Furrer-Veteranen erinnern sich jener problematischen Zeit mit zwiespältigen Gefühlen: Man wurde damals unter dem WF-Dach im Branchenvergleich nicht eben fürstlich entlohnt, war aber stets freundlich gehalten und familiär akzeptiert. Demzufolge begegnete man den «Firmenautoritäten» – besonders dem von manchen Nöten gehärteten Prinzipal Carl Adolf Welti in Gehrock und Zylinder und dem in manchen Belangen gleichrangigen, grundsatzfesten Hugo von Albertini – mit ausgesuchtem Respekt.

Den WF-Unternehmern mangelte es keineswegs an sozialem Empfinden. Die Errichtung eines Angestellten-Fürsorgefonds zum 100-Jahr-Firmenjubiläum im Jahr 1938 ist ein sprechendes Beispiel hiefür. Für die Geschäftsleitung und damit für den Betrieb wuchsen die Bäume zwischen den Weltkriegen allerdings nicht in den Himmel. Die Erbschaftsregelung von 1925, die Errichtung der Welti-Furrer-Bauten im selben Jahr und der Erweiterungsdrang der Firma zwangen Carl Adolf Welti förmlich dazu, hohe Verschuldung und Fremdfinanzierung zu wagen. Der Kauf der Zürcher Camionnage-Konkurrenten Bauhofer-Wirz (1926) und Thurnherr (1931) – die erste Handänderung liess die stets optimal beanspruchten Welti-Furrer-Lagerkapazitäten auf vier Häuser und 5000 Quadratmeter Stellfläche anwachsen – sowie der 1932 vollzogene Verkauf der traditionsreichen, freilich noch zwei Jahrzehnte lang weitergenutzten Bäregasse 29 an die Stadt Zürich zeigen an, dass man in der WF-Direktion auch in schwie-





rigen Zeiten nicht nur plante, sondern handelte. Weitsicht und klare Prioritätensetzung halfen über die Krise hinweg, in der die in den zwanziger und frühen dreissiger Jahren sehr beständig anfallenden Betriebsgewinne zwar schrumpften, aber nie in Fehlbeträge umschlugen. Man hielt verbissen durch, sparte nötigenfalls an den Aktionärsdividen den, verwendete die Rückseite jedes alten Frachtbriebs als Notizpapier – und ging am Monatsende bei Schuldnern auf Inkassotour, um die Löhne im eigenen Haus zahlen zu können.

Schiene und Strasse

Geschäftliche Etappenerfolge sind in widrigen ökonomischen Zeiten wichtige Mutmacher. Solche Erfolge gab es in den Krisen Jahren manche mit dem Signum Welte-Furrer. Die Abteilung Möbeltransport, die 1926 mit der Überführung polnischen Museumsguts von Rapperswil

nach Warschau brilliert hatte, profitierte während der dreissiger Jahre von der Beständigkeit des lokalen Geschäfts. Schwertransportabteilung und Werkstätten sorgten durch Konstruktion und Einsatz von Spezialfahrzeugen für landesweite Aufmerksamkeit. Ein denkwürdiges Ereignis war der Transport von vier 32 bis 35 Tonnen schweren Seilen für die Säntis-Schwebbahn, eine Reise, die 1934 von Herisau über Urnäsch zur Schwägalp führte und deren letzte Etappe ein äusserst steiles, zwei Meter schmales Gebirgssträsschen ohne Steinbett bildete.

Die Camionnage-Zusammenarbeit zwischen Welte-Furrer und SBB entwickelte sich im zweiten Jahrzehnt der Zwischenkriegszeit teils erfreulich, teils unzureichend. Die Zürcher Feinverteilung von Bahnfracht entpuppte sich als ein bedeutender und beständiger Umsatzgarant, aber zugleich als ein sehr knap-

43 Arbeitstage brauchte es, um die schweren Tragseile der Säntis-Schwebbahn 1934 von Herisau auf die Schwägalp zu bringen. Sieben von acht Strassenbrücken mussten verstärkt, Steigungen bis 17 Prozent überwunden werden. Ein Film im WF-Transportmuseum dokumentiert die «voralpine» Herausforderung.

per Renditeträger, der Jahr für Jahr neue Tarifdiskussionen entfachte. Die Bundesbahnen hielten ihre Vertragspartner schon deshalb kurz, weil sich bereits in den zwanziger Jahren ein harter Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse um das helvetische Transportgut abzuzeichnen begann. Ein Instrument dieser Auseinandersetzung war die 1926 von den SBB geschaffene, während 15 Jahren aktive *Schweizerische Express AG (SESA)*, die den Gütersammelverkehr für die Bahn administrierte und sich nach harzigem Anlauf positiv entwickelte.

Das Zürcher Transportunternehmen Welti-Furrer befand sich in den Anfängen des Tauziehens zwischen Güterbahn und Nutzfahrzeug in der unkomfortablen Lage zwischen Stuhl und Bank. Einerseits hatte man sich mit den SBB arrangiert, wurde von der Bahn regelmässig und

umfangreich alimentiert, andererseits war man ja auch ein Autobetrieb. Es erstaunt nicht, dass die WF-Direktion in den dreissiger Jahren viel Verbands- und Verhandlungsarbeit leistete, um im Konkurrenzstreit vermittelnd Einfluss zu nehmen und für einen milden Dirigismus zu werben. «Grundsätzlich würden wir es nur begrüssen, wenn der heutige ungesunde Konkurrenzkampf zwischen Bahn und Auto beseitigt und an dessen Stelle eine organische Zusammenarbeit beider Transportmittel treten würde», liest man im Jahresbericht 1933. Der unmittelbar vorangegangene Geschäftsrapport hatte ein politisches Regelwerk für das von Preisunterbieter aufgestörte Transportgewerbe gefordert.

Doch derlei Wünsche, die auch den Vorstellungen von Bundesrat und Parlament entsprachen, fanden den Segen des Schweizervolks nicht.

Drei eigenwillige Welti-Furrer-Camionetten aus den späten dreissiger Jahren. Die Dreiradkonstruktion ermöglichte die tiefere steuerliche Einstufung der Fahrzeuge.



Schwergewichtler auf der Strasse

1958: Raddampfer «Rigi»
auf dem Weg
ins Luzerner Verkehrshaus

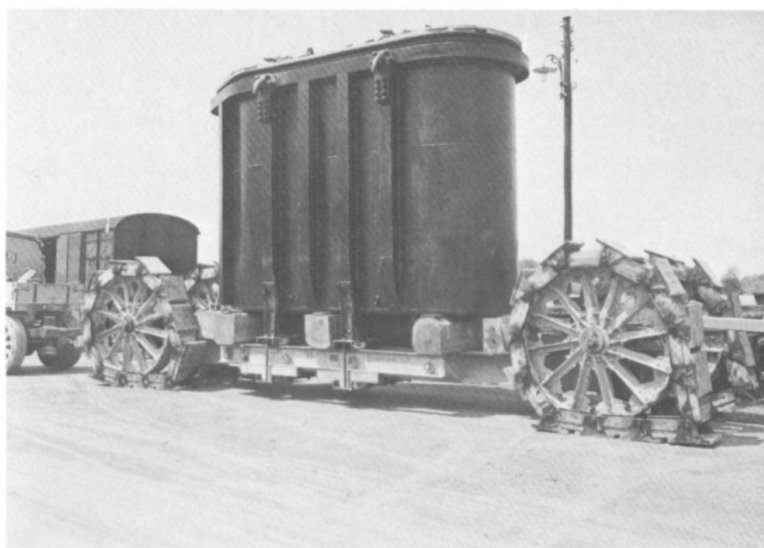


Kraftwerkbau Fionnay:
Welti-Furrer-Eigenbau bewährt sich



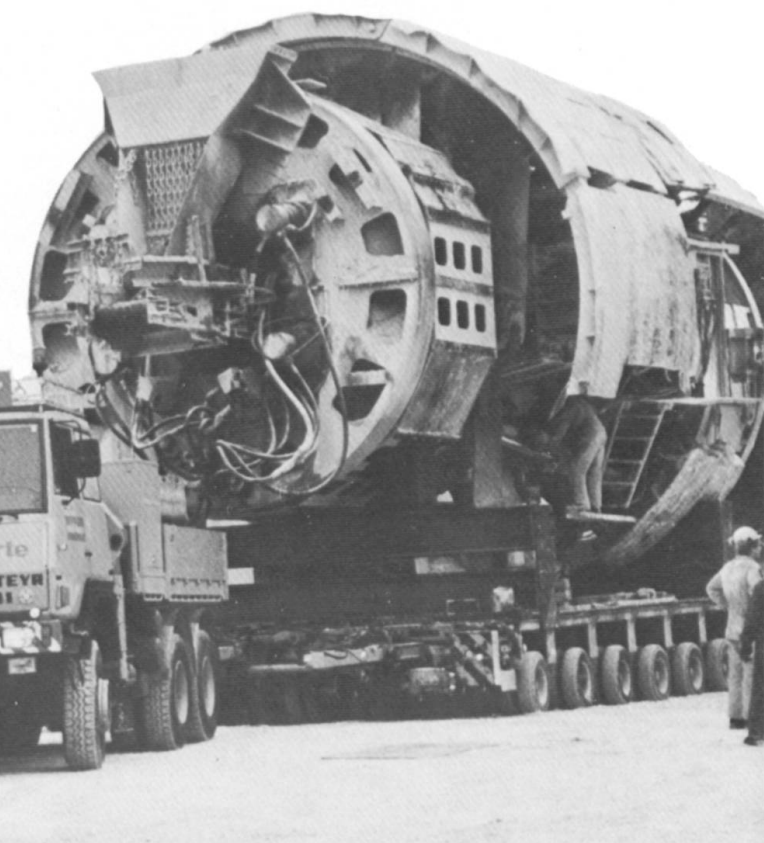
Heikle Fracht: Giraffen für den Zürcher Zoo

1916: Pferdezug mit Transformer



1923: Trafo für das Kraftwerk Wägital

1975:
Transport des Vortriebsschildes
einer Tunnelbohrmaschine



Einem *Verkehrsteilungsgesetz* mit obrigkeitlichen Zuweisungen an Schiene und Strasse versagte es 1935 die Zustimmung. Ein dringlicher Bundesbeschluss schuf am 30. September 1938 eine provisorische Ordnung, die freilich nur den gewerblichen Autotransport betraf und die Beförderung von Personen und Gütern der Konzessionierung unterstellte.

Zwei WF-Kommentare zu dieser Notregelung am Ende eines langen Kapitels politischer Interventionsversuche belegten die Ambivalenz der Zürcher Firma gegenüber Staatseingriffen: Während Carl Adolf Welti sich in einem Vortrag befriedigt über die allgemeine Einsicht zeigte, «dass das Automobil ein unentbehrliches Verkehrsmittel sei und dass jedem der Transportmittel sein Anteil am Verkehr gesichert werden müsse», richtete der Ge-

schäftsbericht 1938 seine Hoffnungen auf einen Konzessionszwang im automobilen Möbeltransport. In jenem Jahr listete die A. Welti-Furrer AG übrigens 100 Motorfahrzeuge und Anhänger, 20 Pferde sowie 147 pferdegezogene Vehikel für Möbeltransport und Stadtcamionnage auf.

Not solidarisiert – und macht erfinderisch

Der Ehrgeiz, auch in problematischen Jahren ohne rote Tinte Bilanz ziehen zu können, begleitete die Welti-Furrer-Belegschaft in besonderem Masse durch den Zweiten Weltkrieg. Das politische Donnern jenseits der Schweizer Grenze, das im Herbst 1939 zum Schiesslärm answoll, hatte im internationalen Transportgewerbe schon Mitte der dreissiger Jahre hemmenden Einfluss geltend gemacht. Man vermerkte in Zürich mit Bangen, dass

Welti-Furrers Beitrag zur Zürcher «Landi» 1939 waren sieben Elektrozüglein, in denen sich die Besucher durch das Ausstellungsgelände kutschieren liessen. Eine Nachbildung dieser populären Gefährte wurde später dem Zürcher Zoo geschenkt.



Auch im Zweiten Weltkrieg leisteten Welti-Furrer-Pferde Militärdienst. Das Bild zeigt eine Pferdeinspektion im Rahmen der Generalmobilmachung von 1939.

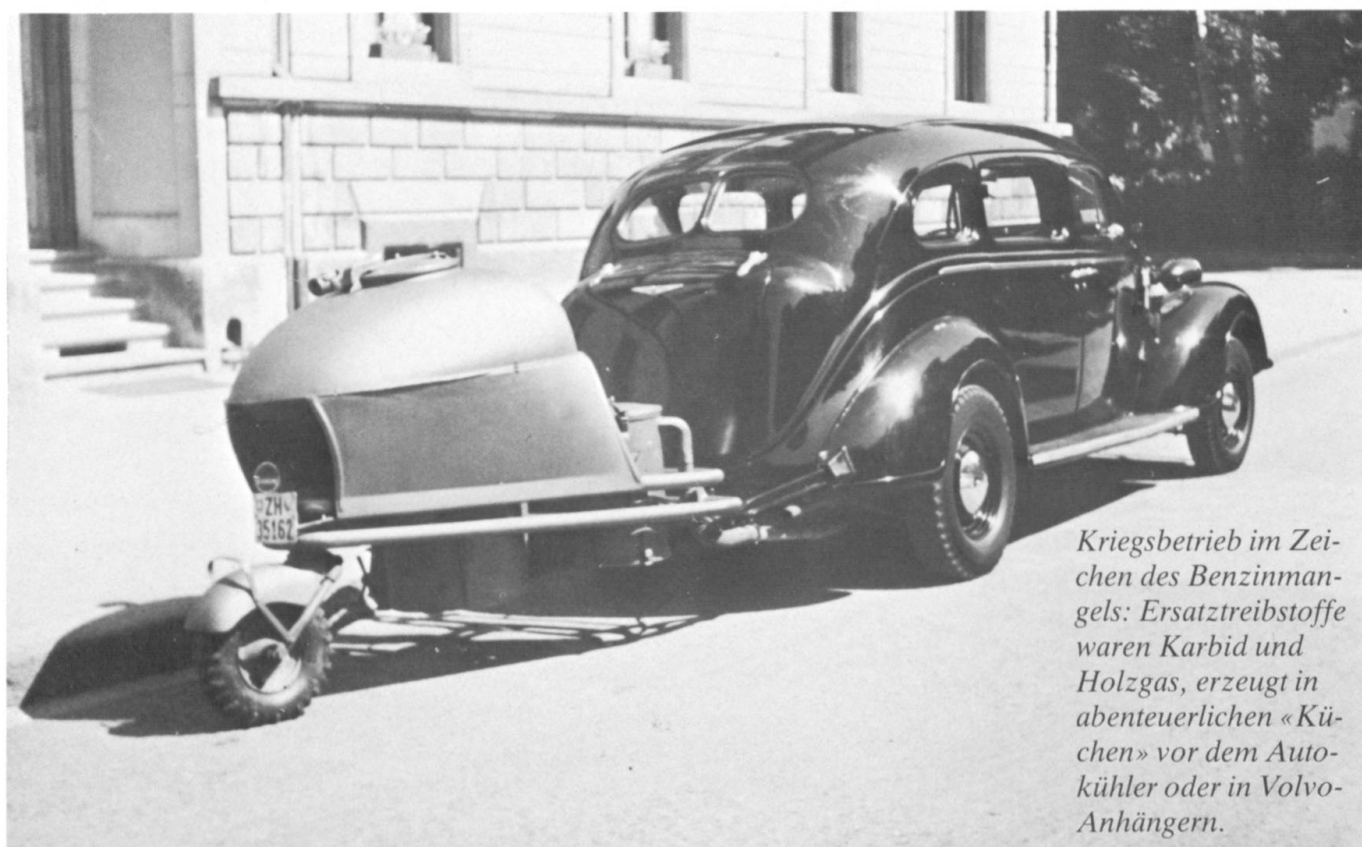


Von 1940 bis 1944 besass die Firma ein eigenes Ausflugsboot auf dem Zürichsee, den beliebten «Seebueb».

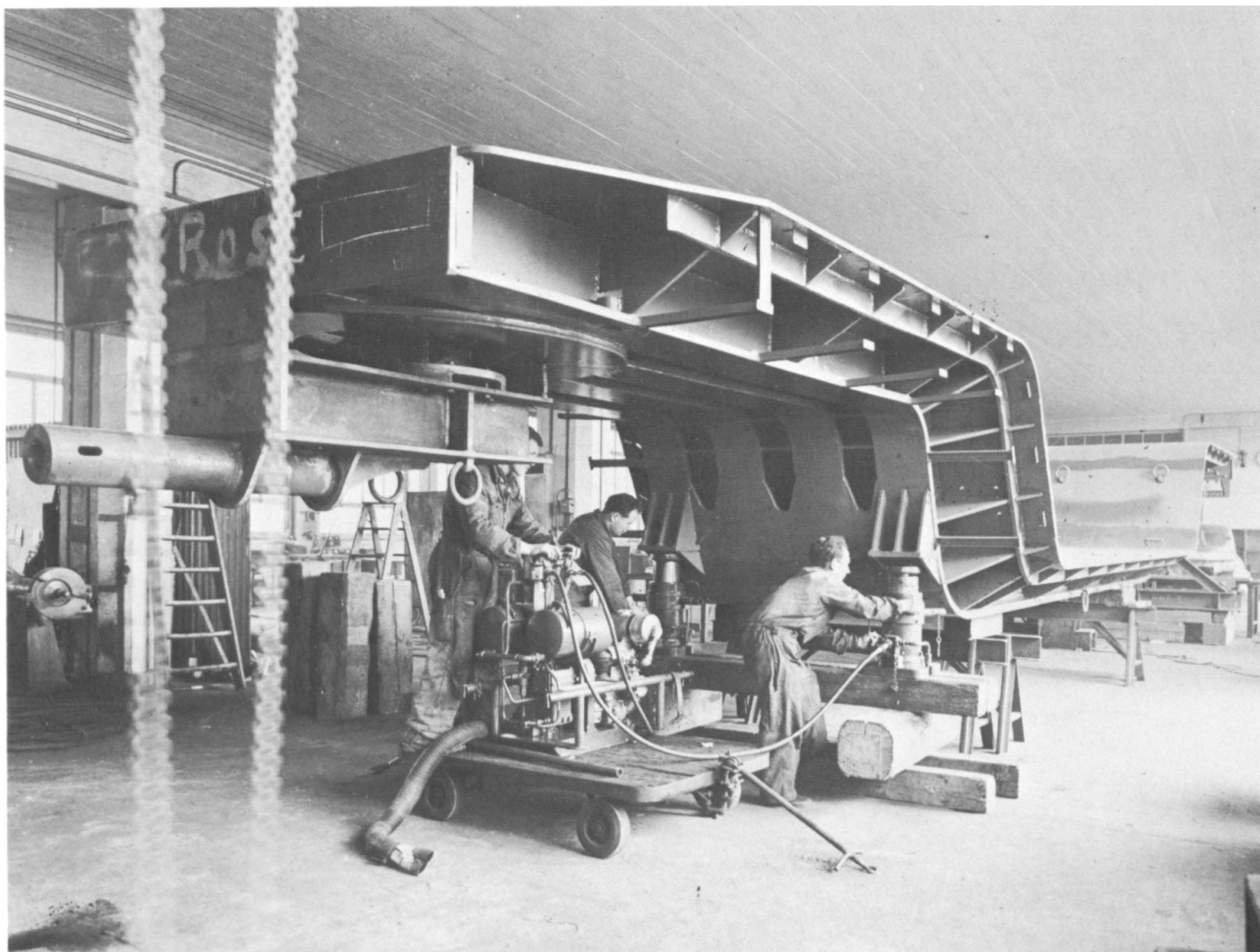


deutsche Partnerorganisationen des Fuhr- und Speditionsgewerbes unter Hitlers totalitärem Staatsumbau ihr Gesicht veränderten, und versuchte, mit den verhängnisvollen Wandlungen im «neuen Europa» zurecht zu kommen, stets bestrebt, durch geschäftliche Sachlichkeit und persönliche Kontakte die Türen in alle Richtungen offenzuhalten.

Für die A. Welti-Furrer AG begann das Jahr 1939 hoffnungsvoll. Die Limmatstadt – und mit ihr das Haus Welti-Furrer – rüstete zur grossen Landesausstellung. Um dem erwarteten Besucherandrang zu genügen, schaffte die Firma eine Reihe neuer Taxis unterschiedlicher Kapazität an. In den WF-Werkstätten entstanden sieben originelle Elektrogefährte mit Anhänger, die auf dem «Landi»-Ausstellungsareal den Personentransport besorgten. Eine dieser gelben Einheiten feierte 1963 aus Anlass des 125-Jahr-Firmenjubiläums ein Comeback – als Geschenk für den Zürcher Zoo.



*Kriegsbetrieb im Zeichen des Benzinman-
gels: Ersatztreibstoffe
waren Karbid und
Holzgas, erzeugt in
abenteuerlichen «Kü-
chen» vor dem Auto-
kühler oder in Volvo-
Anhängern.*



Spezialgerät und -fahrzeuge wurden in den Welti-Furrer-Werkstätten entwickelt und gebaut. Hier entsteht ein Schwertransport-Tief-ladewagen, den man durch Fahrgestellwechsel von der Strasse auf die Bahn umsetzen kann.

Die dem Kriegsausbruch folgende militärische Mobilmachung entzog Welti-Furrer auf einen Schlag zahlreiche Arbeitskräfte und blockierte den «stellungspflichtigen» Teil des Fahrzeugparks. Während des gesamten Aktivdienstes zwischen 1939 und 1945 erbrachten die nicht zu den Waffen Gerufenen in vorbildlicher Weise solidarische Mehrleistung – nicht selten bis an die Grenzen des physisch Ertragbaren, wenn nötig an sieben Tagen in der Woche. Allein 1943 absolvierten Welti-Furrerianer 11 916 Tage Militärdienst, entsprechend dem ganzjährigen Ausfall von 43 Leuten.

Ähnlich wie im Ersten Weltkrieg wurde das Zürcher Fuhrunternehmen 1939 bis 1945 mit der sukzessiven Verknappung von Treibstoff konfrontiert. Darauf gab es mehrere

Antworten. Zum einen verdoppelte man den Pferdebestand auf rund 40 Tiere – der gute alte «Hafermotor» war plötzlich wieder gefragt. Zum andern wurde der Benzin- und Dieselskontingentierung mit Ersatztreibstoffen begegnet: Umgebaute Fahrzeuge liefen mit Karbid und Methylalkohol oder wurden mit unförmigen Holzkohlevergassern versehen; für die Lastwagen des offiziellen Camionnagedienstes stellte die städtische Kläranlage ausserdem Methan-gas zur Verfügung. Drittens kam die WF-Autoflotte so sparsam wie möglich zum Einsatz: Bereits 1942 wurden besonders durstige Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen, und gegen Kriegsende, als auch die Reifenversorgung knapp wurde und schliesslich sogar Ersatztreibstoffe ausblieben, schrumpfte die gesamte

WF-Flotte auf halben Bestand. Aber nicht nur für Maschinen, auch für Menschen wurde kriegswirtschaftliche Vorsorge getroffen: Auf sieben Hektar Boden genügte die Firma Welti-Furrer in Witikon und im Zürcher Oberland ab 1942 ihrer Anbaupflicht – Kartoffeln, Gemüse und Futtergerste von der «betriebseigenen» Scholle überliess man dankbaren WF-Mitarbeitern zu reduziertem Preis.

Die Schweiss-, Blut- und Tränenjahre des Zweiten Weltkriegs erlebte die Welti-Furrer AG nicht ausschliesslich als eine Ära der Düsternis. Einzelne Firmenabteilungen entfalteten ihren Nutzen unter dem

kriegswirtschaftlichen Regime ganz besonders. Das galt zunächst für die Bahncamionnage, deren Volumen angesichts der zwangsläufigen Abwanderung des schweizerischen Transportguts von der Strasse auf die Schiene enorm anwuchs – so sehr, dass WF-Fuhrhalterchef Jakob Leuzinger häufig Unterakkordanten beschäftigen musste, was die Erträge beträchtlich schmälerte. Wie im Ersten Weltkrieg waren die Lagerhäuser mit amtlich zugewiesenen Vorräten zum Bersten voll; die enorme Nachfrage nach Aufbewahrungsraum für lebenswichtige Materialien veranlasste Welti-Furrer, nach der Zürcher Landesausstellung zwei La-

Eine spektakuläre Welti-Furrer-Karriere durchlief Albert Secchi (links): 1929 als Hilfsbuchhalter eingestellt, brachte er es in 46 Dienstjahren zum Finanzdirektor und Verwaltungsrat. Neben ihm Dr. Fredy Bircher (Mitte) und Max Adolf Welti (rechts).



gerhalten dieser nationalen Schau zu erwerben und in beträchtlicher Distanz von der Limmatstadt, nämlich in Sattel und Goldau, in Betrieb zu nehmen.

Von der Militarisierung der bedrohten Schweiz profitierten der Fahrzeugbau- und Schwertransportsektor von Welti-Furrer unmittelbar. In den Werkstätten wurden Scheinwerferwagen für die Armee gebaut. Die Schwertransportflotte – die bei Kriegsende über 14 Spezialgefährte mit Tragkapazitäten zwischen 1,5 und 100 Tonnen verfügte – stand des öfters in feldgrauem Einsatz, daneben bewährte sie sich weiterhin als Partnerin der Industrie, die ihr immer imposantere Werkstücke anvertraute, 1943 unter anderem einen über 100 Tonnen schweren Transformator für das Rhonekraftwerk in Verbois bei Genf.

Die besonderen Umstände des Krieges wurden, trotz amtlicher Preiskontrolle, durch starke Teuerungsschübe akzentuiert, denen man mit massiven Lohnzulagen zu begegnen suchte, ohne indes die galoppierende Inflation einholen zu können. Je länger die Kämpfe im Ausland und die Isolation der Schweiz dauerten, desto schwieriger wurde es für den Welti-Furrer-Zahlmeister, die Lohnempfänger zufriedenzustellen. «Während unserer Angestellten-schaft eine beschränkte Weihnachtsgratifikation ausbezahlt werden konnte, wurden an unsere Arbeiter Lebensmittelpakete, je nach Familienstand variiert, zugestellt», offenbart der Geschäftsbericht 1943. Und das Resümee des besonders schwierigen Jahres 1944 – das mit einem Reingewinn von knapp 39 000 Franken das schlechteste Ergebnis seit 1936 brachte – rapportiert, «dass einem wesentlichen Anwachsen des Betriebsaufwandes ein geringeres

Ansteigen des Betriebsertrages gegenübersteht».

Unterstützung für «de Vatter»

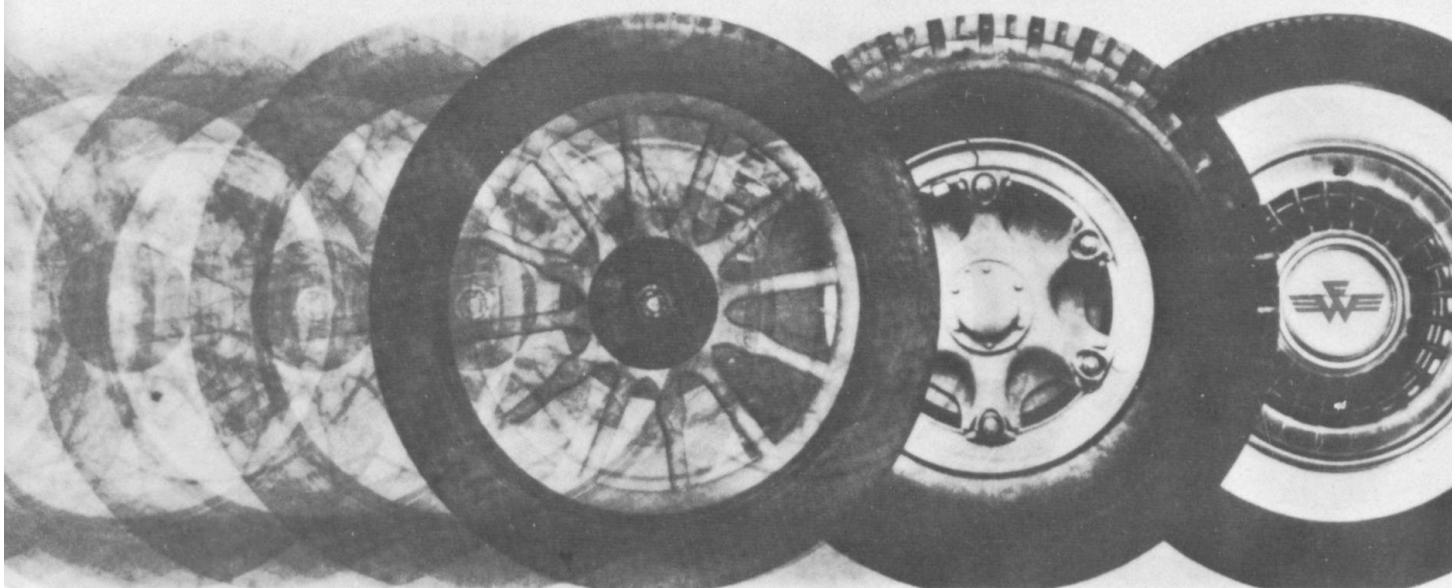
Für die WF-Geschäftsleitung, vor allem für ihren obersten Chef, war der Krieg noch eine Prüfung ganz anderer Art. 1940 starb Welti-Furrer-Verwaltungsrat und Witag-Verwaltungsratspräsident Hugo von Albertini, der als Minderheitsaktionär an beiden Gesellschaften in gewichtigem Masse beteiligt war. Sein Anteil an der A. Welti-Furrer AG ging 1941/42 an den Meilemer Lederwarenfabrikanten *Ernst Holzschelter* und kam erst 1986 in den Besitz der Firmendynastie. Carl Adolf Welti, bei Ausbruch des Krieges immerhin 68 Jahre alt, trug auch im zweiten grossen Waffengang dieses Jahrhunderts unternehmerische Alleinverantwortung. Ihm, den manche Untergebene vertrauensvoll «de Vatter» zu nennen pflegten, liehen während der letzten Bewährungsprobe seiner langen, anforderungsreichen Karriere allerdings ein Sohn und ein Schwiegersohn wachsende Unterstützung. Bereits 1934 hatte *Dr. Freddy Bircher*, seit 1932 mit Carl Adolf Weltis Tochter *Gertrud* verheiratet, die Zürcher Anwaltspraxis seines Vaters verlassen, um als Direktionssekretär ein unscheinbares Parterrezimmer an der Bäregasse zu beziehen. 1936 zum Prokuristen und 1940 zum Vizedirektor ernannt, erwarb sich der gelernte Jurist frühe Welti-Furrer-Meriten bei der Ausgestaltung der 1938 eingeführten Angestellten-Fürsorgestiftung und bei der Entkrampfung der während der dreissiger Jahre überaus gespannten Konkurrenzverhältnisse zwischen Zürcher Möbeltransporteuren und Camionneuren.

Carl Adolfs Sohn *Max Adolf Welti* trat im Februar 1940 offiziell in die

A. Welti-Furrer AG ein. «Dölf» hatte nach dem Besuch der Kantonalen Handelsschule in der Witag den Spediteurberuf erlernt und sich zunächst in Grossbritannien und Frankreich, schliesslich auch in den USA weitergebildet, wo ihn der Ausbruch der Feindseligkeiten in

Europa überraschte und zur Heimkehr veranlasste. Vorerst «Adjunkt» seines Vaters, nahm sich der junge Prokurist (1942) schnell des WF-Taxibetriebes und bis 1945 auch der unternehmensinternen «Anbauschlacht» an, in der das Hungergespenst besiegt wurde.

Eine Firmengruppe entsteht



Das Unternehmen Welti-Furrer hat sich seinen Platz in der Pioniergeschichte der Schweizer Wirtschaft nicht mit einem einzigen grossen Wurf gesichert. Es waren viele klug bedachte, auch in Hochkonjunkturjahren ohne blinde Hast gesetzte Schritte und eine ganze Reihe wichtiger, obgleich nicht immer spektakulärer Erstleistungen, welche die Wegmarken auf einer Reise durch 150 Jahre setzten. Solche Leistungen wurden in den vier Dekaden seit dem Zweiten Weltkrieg zuhauf erbracht.

Die vierte und fünfte Generation

Hatte das letzte Kapitel mit den Repräsentanten der dritten und vierten Firmengeneration geendet, so nimmt der Schlussabschnitt diesen Faden gleich wieder auf – und verknüpft ihn mit dem Jahr 1951. Es war ein Jahr der Freude, weil Seniorchef Carl Adolf Welti nach einem gesundheitlich beschwerlichen Winter am 1. Juni im Kreise von Angehörigen und Freunden recht munter seinen 80. Geburtstag feiern konnte. Und es war ein Jahr der Trauer, weil

der würdige alte Herr nur sechs Wochen später einem Leberleiden erlag, das man überwunden geglaubt hatte.

Sohn Max Adolf, seit 1946 Verwaltungsrat der A. Welti-Furrer AG, übernahm im Herbst 1951 das Verwaltungsratspräsidium der Gesellschaft, in der er das Ressort Personentransporte leitete, der Familientradition eng verbunden, zugleich aber aktiv im geschäftlichen Brückenschlag nach Amerika. Den Warentransporten stand nach dem Krieg – mit doppelter Energie nach dem Tod des exzellenten Betriebsdirektors Jakob Leuzinger (1961) – Dr. Fredy Bircher-Welti vor, der zu einem späteren Zeitpunkt ebenfalls den Verwaltungsrat der AG präsidierte.

Das unternehmerische Regiment der beiden Schwäger entsprach dynastischer Erbfolge: «Kronprinzen» rückten auf. Doch das Gespann war weit mehr als die Summe von Hälften: Zwei Freunde ergänzten sich, bei aller charakterlichen Eigenart, beruflich und menschlich in idealer Weise. Galt «Dölf» als der überaus

Gewissenhafte und Vorbildliche, als der gesellig Gemütvolle, Lebensweise und kulturell Gebildete, als der Gerechte und Väterliche (einer glücklichen Ehe mit *Hilde Gut* aus Stäfa entsprossen zwei Töchter), so repräsentierte «Fredy» den perfekten Gentleman mit Sinn für Fairplay, aber auch mit einem aggressiven, vifen Geist, der sich Neuem näherte, ohne das Solide aus den Augen zu verlieren.

Beiden war ein hohes Mass an Verantwortungsgefühl, mitmenschlichem Verständnis und sozialer Aufgeschlossenheit eigen. Dass die Kapitaldecke nicht schon in den frühen fünfziger Jahren, sondern erst 1963 zum 125-Jahr-Firmenjubiläum ausreichte, um dem bestehenden Angestelltenfonds eine Arbeiter-Fürsorgestiftung anzugliedern, stimmte niemanden nachdenklicher als die WF-Direktoren der vierten Familiengeneration. Wie gut das Teamwork Welti-Bircher in jeder Beziehung funktionierte, beweisen persönliche Briefe – Zeilen aus dem Jahr 1965 etwa, in denen Dr. Bircher seinem Compagnon gegenüber zum Ausdruck brachte, es sei «nicht so selbstverständlich, dass zwei Menschen, selbst wenn sie verschwägert, im übrigen aber recht unterschiedlich geartet sind, während solch langer Zeit miteinander harmonieren und geschäftlich und persönlich wirklich gut auskommen».

Der Wunsch, «dass unser guter Zweispänner noch geraume Zeit weiterhin so funktioniert», ging vor-

Eine Geschäftsleitung fährt aus: von rechts Dr. Walter Lüem (am Steuer), Georges Winkler, Dr. Charles Spillmann; vorne: Benno A. Maechler.



erst in Erfüllung. Am 21. Oktober 1971 jedoch erlag Max Adolf Welti den Folgen einer Operation. Dies zwang den Partner, inzwischen 66jährig, nochmals voll ins Joch: Aus dem Doppelgespann wurde, ein mittlerweile vertrautes Bild der WF-Geschichte, ein Einspänner. Fredy Bircher, bis zu seinem Tod am 20. März 1983 immer bereit, den Beruf vor die Musse zu stellen, wusste freilich tüchtige Assistenten an seiner Seite. Die beiden Töchter aus der ehelichen Verbindung zwischen Fredy und Gertrud Bircher-Welti brachten durch Heirat Männer ins Unternehmen, die bald dem Kern des WF-Managements angehörten. Drei Jahrzehnte lang – 1957 bis zum Austritt aus Geschäftsleitung und Firma Ende 1987 – profilierte sich Dr. Charles Spillmann im Aufbau der Sparten Möbel- und Kunsttransport. Mit der Weiterentwicklung des

Firmenbereichs Spezial- und Schwertransport sowie des Tochterunternehmens Pfingstweid AG ist der Name *Benno A. Maechler* eng verbunden; 1962 zur Familiengesellschaft gestossen und später in die Direktions- und Aufsichtsebene aufgestiegen, ist der seit 1988 der WF-Geschäftsleitung vorstehende grösste Aktionär und Vertreter der fünften Firmengeneration besonders prädestiniert, die Welti-Furrer-Zukunftsziele mitzugestalten.

Diese fünfte Generation vertraute und vertraut einem Firmenkapitän *sui generis*, ohne verwandtschaftliche Beziehung zur Firmendynastie: Dr. Walter Lüem, Verwaltungsratspräsident der A. Welti-Furrer AG seit 1975, zugleich VR-Vorsitzender mehrerer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften, bis Ende 1987 auch Primus der Geschäftsleitung, der er, weiterhin VR-Chef, als Mentor zur

Welti-Furrer-Mitarbeiter 1979. Betriebsanlässe, eine Personalzeitung und die Auszeichnung langjähriger Betriebsangehöriger stärken das Zusammengehörigkeitsgefühl.



Seite steht, um Führungskontinuität sicherzustellen. Der ehemalige Lehrer und Historiker stiess 1952 zu Welti-Furrer, wurde 1957 Vizedirektor, 1961 Direktor und übernahm 1971 – bei gleichzeitiger Berufung in den Verwaltungsrat – den zuvor von Max Adolf Welti betreuten Geschäftsbereich. Sein Aufstieg in einem «fremden Haus» deutet allerdings Wesensverwandtschaft an mit dem, was man etwas salopp Welti-Furrer-Erbmasse nennen könnte. Walter Lüem ist Humanist, Spezialist und Generalist, militärisch erfahrener Menschenführer und originelle Chefpersönlichkeit, Traditionspfleger und entschlossener Stürmer. Sein Wirken in der WF-Familie ist untrennbar mit dem pionierhaften Aufbau und dem stupenden Erfolg des Leasing-Geschäfts verbunden.

Eine Firma setzt sich jedoch nicht nur aus leitenden Kadern zusammen – im Fall Welti-Furrer kommen Hunderte von Mitarbeitern hinzu. Die Zahl von 300 bis 400 Mitarbeitern in früheren Jahrzehnten hat aufgrund gewandelter Unternehmensziele abgenommen; um den Stamm der Vollbeschäftigten gruppieren sich heute Teilangestellte und selbständige, indes mit Welti-Furrer liierte Partner. Was Jakob Furrer tat, nämlich auf eigene Rechnung zu fahren und sich gleichzeitig an einen grossen Brotgeber anzulehnen, tut 150 Jahre später mancher «Kleinmeister» des Transportgewerbes ebenfalls.

«Aber die Teuerung steigt weiter!»

Lassen sich die Mitarbeiter kaum zählen, so fällt es leichter, die Dynamik des Kaufs und Verkaufs von WF-Liegenschaften nach dem Krieg nachzuzeichnen. 1946 wurde das seit 1927 von der Welti-Furrer AG bewirtschaftete Lagerhaus an der Aus-



stellungsstrasse 88 erworben. 1947/48 entstand in der Zürcher Hard der Neubau Pfingstweidstrasse 29 mit zwei Werkstatt- und vier Lagergeschossen. 1949 verlegte man den Taxibetrieb von der altehrwürdigen Bäregasse 29 – welche die Stadt, als Besitzerin seit 1932, um die Jahreswende 1952/53 abreißen liess – an die Müllerstrasse 12/16, wo Wohnungen in den frühen fünfziger Jahren Büros und Firmendomizil Platz machten. 1953 ermöglichte der Ausbau des Dachstocks in der Liegenschaft Hardstrasse 225 eine Konzentration des WF-Lagerguts im Betriebszentrum Hard sowie den Umbau der Lager Mühlebachstrasse 164 und Ausstellungsstrasse 88 zu Geschäftshäusern, die man zunächst vermietete. Die Liegenschaft Mühlebachstrasse 164 wurde später jedoch veräussert.

1961 wurde ein Lagerhaus in Regensdorf erstellt und in Betrieb ge-



Das heutige WF-Areal an der Zürcher Westtangente. An die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg erinnern nur noch die Stallungen im Hintergrund.

nommen. 1962 zog die Mietwagenabteilung für den Lokalverkehr an die Josefstrasse 53 im Zürcher Stadtkreis 5 um, während der Rest dieses Betriebs an der Müllerstrasse 12 blieb. 1965 bis 1967 entstand an der Pfingstweidstrasse 31 ein fünfgeschossiger Geschäftsneubau, den man 1969 um den Schulungs- und Tagungskomplex «Sexagon» erhöhte; dorthin verlagerte sich das Gros der Müllerstrasse-Büros, 1975 schliesslich auch das Firmendomizil. 1977 wurde der Familienbesitz Müllerstrasse 12/16 verkauft. Bereits drei Jahre zuvor hatte Welty-Furrer in Rümlang ein hochmodernes Lager- und Verteilzentrum eröffnet, das unlängst erweitert wurde. Ein zweites Zentrum dieser Art trägt den Zunamen «Verteilzentrum Westtangente»; es wurde an die Stelle des alten Jugendstil-Direktionsgebäudes Hardstrasse 225 gesetzt und weist, ebenso wie ein Parkhaus mit 286

Einstellplätzen an der Pfingstweidstrasse, hinüber in die Gegenwart mit ihren gewandelten verkehrspolitischen Vorstellungen.

Die Baufreude der Welty-Furrerianer ist das getreue Abbild der konjunkturellen Entwicklung, die das Zürcher Fuhrunternehmen unmittelbar nach Kriegsende in einen wahren Nachfrage-Boom riss und in den fünfziger, sechziger und frühen siebziger Jahren die schweizerische Wirtschaft nachhaltig prägte – mit breit gestreutem sozialem Wohlstand, materieller Entfaltung, Teuerung, gelockerter Arbeitsmoral und starker Personalfluktuations. Schon der WF-Geschäftsbericht 1946 beklagte einen «noch nie dagewesenen, stetigen Personalwechsel». Ein Jahrzehnt später mahnte der Jahresrückblick die Umsatzoptimisten, zu erkennen, «dass Hochkonjunktur und Teuerung zwei untrennbare Weggenossinnen sind». Nach einem



Führungsschulung im «Sexagon», dem schmucken Konferenzsaal am Welti-Furrer-Geschäftssitz. Die Aus- und Weiterbildung schliesst heute sämtliche WF-Mitarbeiter ein.

weiteren Dekadensprung kommentierte der Firmenreport 1966 die Jahresteuierung von 4,6 Prozent kurz und bündig mit dem Satz: «Die Konjunkturpolitik unserer Regierung erweist sich als ein Misserfolg.» Im gleichen Jahr verzeichnete die Aktiengesellschaft Welti-Furrer allerdings erstmals in ihrer Geschichte einen Reingewinn von mehr als einer halben Million Franken. Daneben nehmen sich die Ergebnisse von 1946 (Fr. 134 464.61) und 1956 (Fr. 178 849.-) auch unter Berücksichtigung des Teuerungsfaktors bescheiden aus.

Aus den Geschäftsberichten der Hochkonjunkturperiode spricht eine Firmenleitung, die besorgt dem inflationären Treibhauswachstum zuschaut und – trotz konstant löblicher Unternehmensergebnisse – mit einigem Pessimismus markante Kostensprünge und gewerkschaftliche Postulate registriert. «Falsch ist es auf jeden Fall», moniert etwa der Rechenschaftsbericht 1964, «dass unse-

rem Sozialpartner auch nicht die geringste Rolle zugebracht ist. Dort wird unbekümmert weiterhin von Arbeitszeitverkürzung, Fünftagewoche, Ferienverlängerung und konjunkturgerechter Entlohnung gesprochen. Aber die Teuerung steigt weiter!»

Kritik an den allgemeinen Zuständen war für die Unternehmer an der Bärengasse, später an der Müller- und an der Pfingstweidstrasse freilich kein Grund zu unzeitgemäsem Verhalten gegenüber der Belegschaft. Ganz im Gegenteil: Waren WF-Mitarbeiter zwischen den Kriegen im Branchenvergleich oft auf unteren Stufen der Lohnskala zu finden, so änderte sich das nach 1945 zügig. Partizipation am Erfolg des Unternehmens wurde in verschiedenen Formen ermöglicht. Erinnert sei in diesem Zusammenhang nochmals an das Jubeljahr 1963, als Münzen- gold für jedes geleistete Dienstjahr verteilt und im Zürcher Kongresshaus zünftig gefeiert wurde. Ein Inse-

rat in der «Neuen Zürcher Zeitung» verwies die Kundschaft rechtzeitig auf die Firmenfestivität: «Welti-Furrer feiert Samstagabend seinen 125. Geburtstag. Sämtliche Betriebe schliessen darum von Samstag, 30. November, 16 Uhr, bis Sonntag, 1. Dezember, 12 Uhr. Für einmal sollen alle 2000 Welti-Furrer-Räder ruhen, damit wir unser Jubiläum mit vollzähligem Personal begehen können.» 1963 schlugen übrigens die WF-Personalkosten mit 52,3 Prozent des Gesamtaufwandes zu Buche, fürwahr keine Geringfügigkeit. Um die Mitte der sechziger Jahre konkretisierte sich darum die Absicht, Welti-Furrer-Aktivitäten künftig im kapital- statt im personalintensiven Bereich zu entfalten.

Diese Kursänderung gründete auch auf der Tatsache, dass es im Klima der Vollbeschäftigung oft schwierig war, willige und qualifizierte Kräfte für einen Dienstleistungsbetrieb mit Nacht- und Wochenendeinsätzen zu finden. Vor allem in der Taxiabteilung wurde der «immer

verhängnisvoller werdende Mangel an geeigneten Chauffeuren» konstatiert. Der Verfasser des Geschäftsberichts 1964 fährt unter Hinweis auf die Notwendigkeit, einen 24-Stunden-Betrieb aufrechtzuerhalten, fort: «Was in der Pferde- und Kutschenzeit als selbstverständlich galt (...), wird heute im Überschall- und Weltraumzeitalter zum Problem.»

Taxikrieg

Der Zeitenwandel hatte im Zürcher Transportgewerbe allerdings schon früher mit Paukenschlägen eingesetzt. 1951 wurde die von Bundesrat und Parlament erarbeitete *Autotransport-Ordnung* an der Urne verworfen – was man im Hause Welti-Furrer zunächst nicht als Akt der Liberalisierung, sondern als Beginn einer Ära des wirtschaftlichen Faustrechts interpretierte. Im gleichen Jahr stieg Migros- und Landesring-Gründer *Gottlieb Duttweiler*, «die in unserem Wirtschaftsleben wohl umstrittenste Person» (WF-Jahresbericht 1951), an der Limmat als Taxi-

Verteilzentrum Rümlang II im Bau. Im Hintergrund sind die Hallen von Rümlang I zu sehen, deren Krananlage Stückgüter bis zu 20 Tonnen manipulieren kann.





revoluzzer auf die Barrikaden. Mit einer Flotte von hundert gelben Kleintaxis und Dumpingtarifen ging der Drachentöter der ständisch-trägere gewordenen Zürcher Taxizunft ans Leder. Es entspann sich ein zehn Jahre dauernder Taxikrieg, aus dem sich der Urheber allerdings schnell zurückzog, indem er seinen Chauffeuren die Quasi-Selbstständigkeit und damit das finanzielle Risiko eines wilden Konkurrenzabenteuers antrug. Die Partei des Landesrings blieb indes an der «taxipolitischen» Front aktiv und kämpfte für die Eingliederung der städtischen Taxibetriebe in eine Zentrale unter kommunaler Leitung. Dieser Plan scheiterte 1960 endgültig am Unwillen der Zürcher Stimmbürger.

Nach der lärmigen Schlacht, in der sich auf WF-Seite vor allem Max

Adolf Welti stark engagiert hatte, wurde der Weg frei für die überfällige, indes von privater Initiative getragene Reform der lokalen Taxibranche: Am 1. Juli 1966 nahm die *Taxi-Zentrale Zürich* AG ihre Arbeit auf. Sechs Unternehmen, darunter die Firma Welti-Furrer, gründeten dieses Gemeinschaftswerk und beteiligten sich an der Gesellschaft; 76 Taxihalter unterstellten sich von Beginn weg der Gemeinschaftsdienstleistung. Heute vermittelt die Zentrale mit ihrem computerisierten Funksystem jährlich über 1,3 Millionen Wagenbestellungen. Von 400 verfügbaren Fahrzeugen sind weniger als 10 Prozent Eigentum der A. Welti-Furrer AG: Der einstige Taxi-Grossbetrieb machte in den siebziger Jahren aus der Personalnot eine Unternehmertugend und unter-

Blick in die vollcomputerisierte Taxi-Zentrale Zürich, an deren Aufbau die A. Welti-Furrer AG massgebend beteiligt war. Der Taxifahrer erkennt auf einem Display in seinem Wagen die nächste Anlaufdestination.

stützte das Unabhängigkeitsstreben vieler Taxifahrer partnerschaftlich.

Mit und ohne Chauffeur

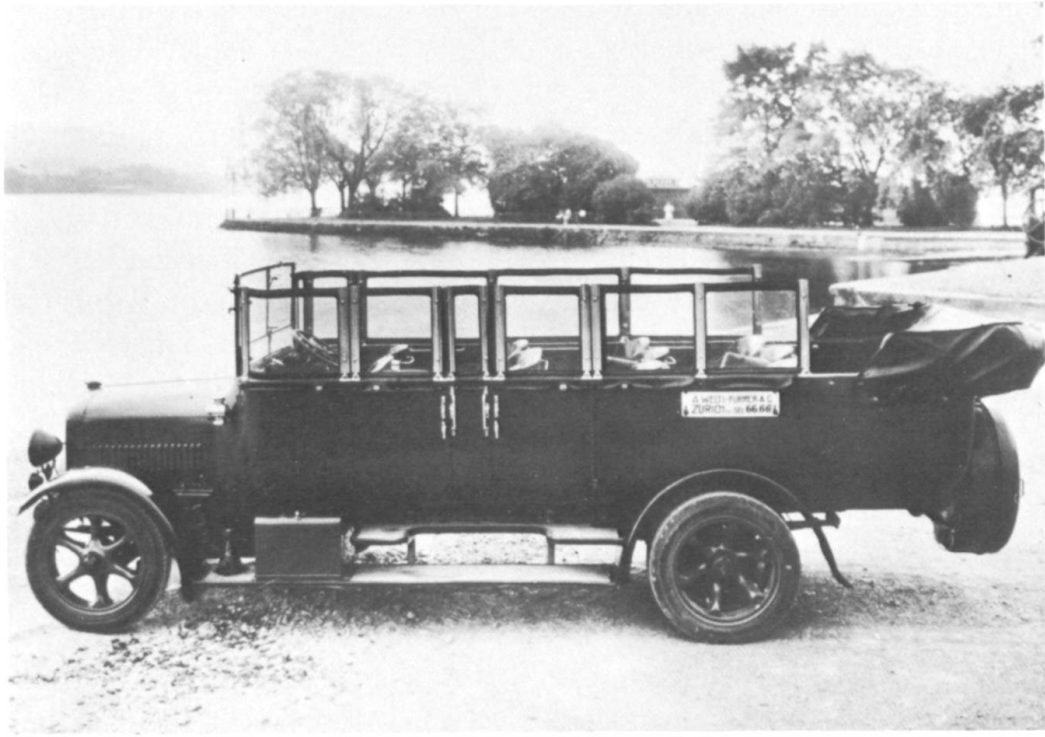
Die Reduktion des «klassischen» Taxigeschäfts ermöglichte andernorts Ausbau und Spezialisierung. Im Hause Welti-Furrer arbeitet heute eine *Transporttaxi-Zentrale*, die Kleinlieferwagen im Einzel- und Dauerauftrag vermittelt. Besondere Sorgfalt verwendet die Firma auf den imagerträchtigen Bereich der *Luxuswagen mit Chauffeur* – auch wenn die Ära der ausgedehnten Europareisen reicher Amerikaner nur noch nostalgische Erinnerung ist (der längste WF-Kontinentaltrip dieser Art fand 1964/65 statt, dauer-

te sechs Monate und führte über 39 569 Kilometer durch 13 Staaten). Eine Flotte moderner Mercedes-Limousinen sowie einige prächtig erhaltene, edle Oldtimer stehen heute mit kundigen und erfahrenen Lenkern für VIP-Einsätze und Festlichkeiten aller Art zur Verfügung. Grössen aus Politik, Wirtschaft und Kultur vertrauen sich seit Jahrzehnten den Welti-Furrer-Luxusautomobilen an. Eine breitere Kundschaft wird mit zehn bequemen, modernen *Reisecars* bedient.

Im Gegensatz zum Personentransport mit Chauffeur ist das Kapitel *Mietwagen* innerhalb der Welti-Furrer-Chronik abgeschlossen. 1933 mit einem Opel, einem Wolseley und

Zur Feier des Tages ein Luxuswagen aus der Welti-Furrer-Flotte.





Drei Reiscar-Generationen: 1925, 1956, 1987. Zum Sicherheitspaket heutiger Fahrzeuge gehört beispielsweise eine Video-Rückfahrkamera.



einem Plymouth gestartet, dann während des Zweiten Weltkriegs praktisch stillgelegt, entwickelte dieser Betriebsteil in den fünfziger und sechziger Jahren viel Dynamik. Rund 250 Fahrzeuge umfasste der Welti-Furrer-Mietwagenpark beispielsweise 1963, teils in Zürich lokalisiert, teils in Genf, wo man ein Jahr zuvor die *Welti-Furrer Auto Rental Ltd.* gegründet hatte. Auch im Selbstfahrsgeschäft waren amerikanische Touristen zu jener Zeit ein belebendes Element; diese Kundenkategorie war häufig willens, nach der Ferienfahrt ein europäisches Auto mit nach Hause zu nehmen, was Welti-Furrer ermunterte, zusammen mit der als «Grossisten-Vehikel» dienenden WF-Tochter Pfingstweid AG einen schwungvollen Purchase-Handel aufzuziehen.

Doch nicht nur Gutes kam aus Übersee. Die weltweit expandierenden amerikanischen Autovermieter-Giganten etablierten sich allmählich auch im schweizerischen Markt. Welti-Furrer antwortete mit verstärkter regionaler Präsenz. Ende der sechziger Jahre eröffnete man Vermietungsfilialen in Lausanne und Bern. 1970 wurde der Genfer Geschäftssitz nach Zürich verlegt und die gesamte Vermietungsaktivität in der Welti-Furrer Auto Rental konzentriert. Diese Massnahme befriedigte nicht. Folgerichtig löste sich der Zürcher Transportkonzern Ende 1972 aus einem Wettbewerb, der nicht zu gewinnen war: Die Aktienmehrheit und die Flotte der Auto Rental wurde der *Compagnie Internationale Europcars* verkauft. «Hier mussten wir uns eingestehen, dass

Dem Mietwagen-geschäft kam in den Nachkriegsjahren hoher Stellenwert zu. Bis zu tausend VW «Käfer» wurden jährlich gekauft, vermietet und – vor allem an amerikanische Touristen – weiterverkauft.



wir in diesem Bereich eine Stufe erreichen, die sich lapidar einfach auf die Formel resümieren lässt: zu klein, um gross, und zu gross, um klein zu sein», hielt die Geschäftsleitung nach der Entflechtung fest.

Leasing und andere Spezialitäten

Der mutige Ausstieg aus dem Vermietungsgeschäft wurde erleichtert durch den beträchtlichen Erfolg der Leasing-Idee, die zunächst in den Vereinigten Staaten aufblühte. 1954 stiess der damalige WF-Prokurist Walter Lüem auf den Leasing-Gedanken – eine «Begegnung», die für ihn wie für die Firma folgenreich war. 1958 hatte Lüem Gelegenheit, die Leasing-Praxis in den USA zu studieren und auf ihre Anwendbarkeit in der Schweiz zu prüfen. Ein Jahr später liess der Verwaltungsrat der Welti-Furrer AG zögernd einen kleinen Versuchsballon steigen und stellte 100 000 Franken für Auto-Leasing-Geschäfte zur Verfügung. Aus dem Test wurde in drei Jahrzehnten eine der attraktivsten Sparten im diversifizierten Transportkonzern: Weder personalintensiv noch extrem erdölabhängig, aber rasant

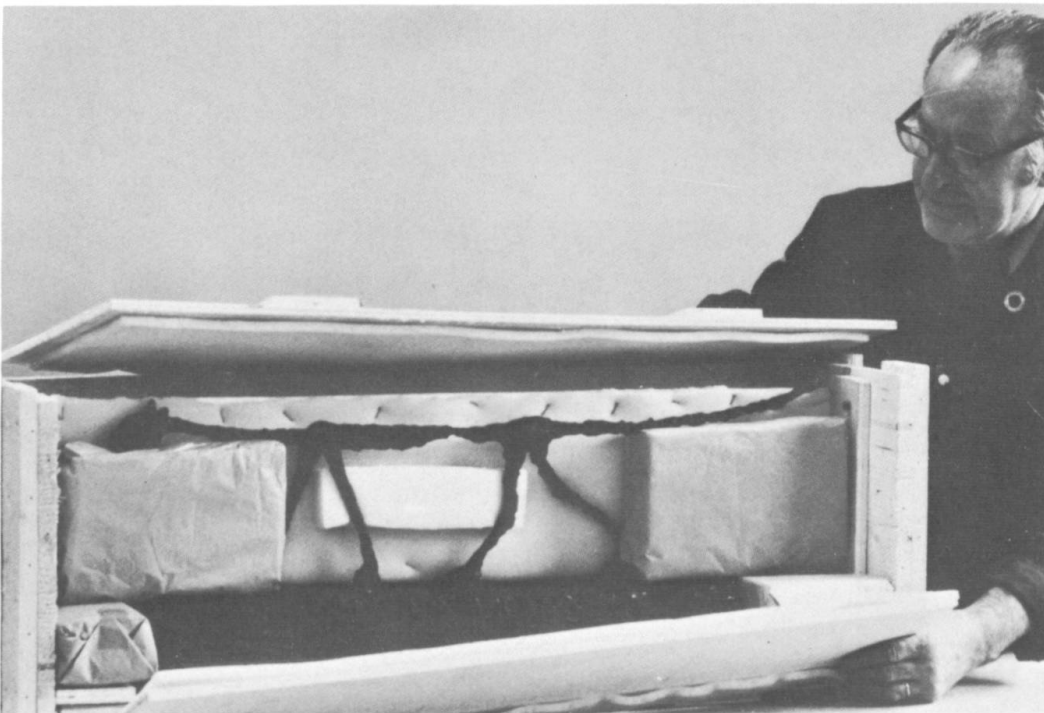
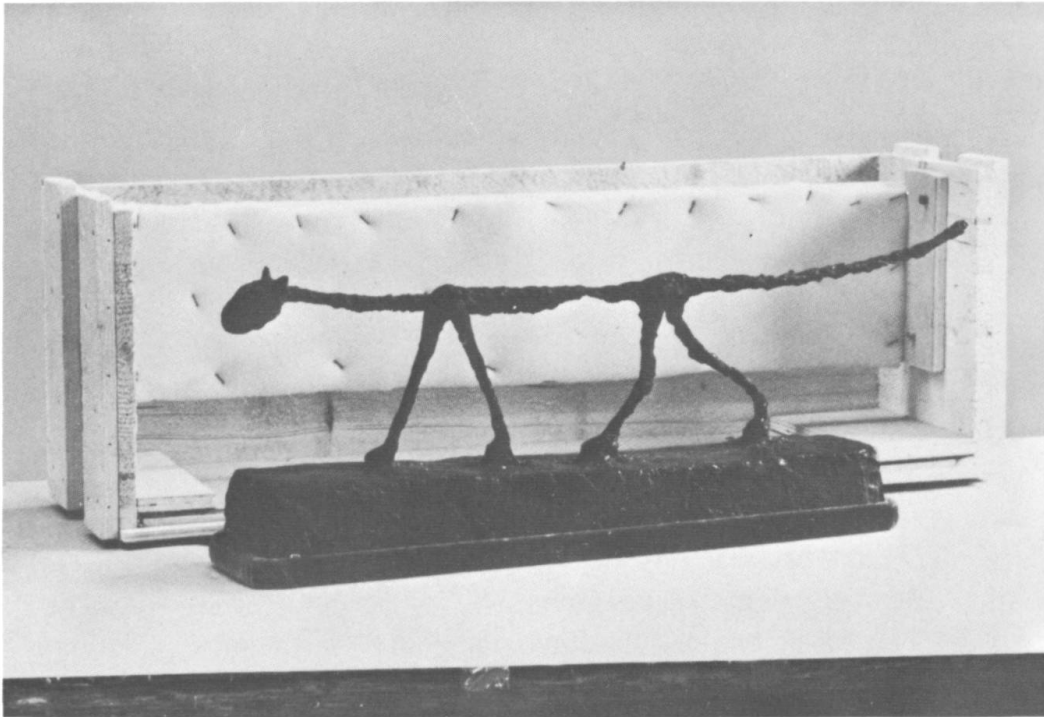
wachsend und weiterhin entwicklungsfähig, hat sich das Leasing unter dem WF-Firmenschirm über die Finanzierung von Personenwagen- und Nutzfahrzeugflotten hinaus auf Investitionsgüter und Immobilien sowie auf das Leasing-Kostenmanagement verlagert. Unternehmerischer Hauptträger dieser Tätigkeit ist die 1966 gemeinsam mit der Schweizerischen Volksbank gegründete *Auto- und Equipment-Leasing AG*, die heute – unter zusätzlicher Beteiligung diverser Kantonalbanken – als *A + E Leasing AG* firmiert, ein Aktienkapital von 18 Millionen Franken aufweist und im schweizerischen Leasing-Markt zu den führenden Gesellschaften gehört.

Die schrittweise Verlagerung der Geschäftstätigkeit auf «Schreibtischprodukte» kann nicht darüber hinwegtäuschen: Welti-Furrer ist noch immer eine respektable Fuhrhalterei. Pferde sucht man heute freilich vergebens. Die letzten Exemplare wurden 1965 «auf das Land verkauft» (Jahresbericht), nachdem der lokale Camionnage-Zweig noch 1964 mit 13 Tieren Güter abgeholt und zugestellt hatte. Mit den Pfer-

Das 26-Millionen-Projekt «Vorab 3000» der Bergbahnen Crap Sogn Gion im bündnerischen Laax wurde durch Leasing finanziert. Im entsprechenden Investitionskonsortium war die A+E Leasing AG federführend.



*Anspruchsvolle Fracht:
Wohlverpackt reist Al-
berto Giacomettis Kat-
ze an eine Ausstellung
nach New York.*



den verschwanden auch die Fuhrleute. Einzelne Camionneure schieden altershalber aus, andere wurden Fahrer oder Mitfahrer auf den motorisierten Lasteseln. Damit war die Personalnot der Hochkonjunktur freilich nicht zu beheben. Man nahm auch in der Camionnage Zuflucht zu Aushilfslösungen. Die teure Unterakkordanz beschleunigte die Ausgestaltung von Partnerschaften zwischen «Generalunternehmer» Welti-Furrer und selbständigen Transpor-

teuren. Ein Gegenstück hierzu ist die seit sieben Jahrzehnten währende Partnerschaft zwischen WF und SBB auf dem Platz Zürich. Aus dem Transport von Stückgütern und Sammeladungen ist das moderne Dienstleistungskonzept *Cargo Domicil* der Bahn geworden – geblieben ist der Wunsch nach einer sinnvollen Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse.

Die Internationalisierung der schweizerischen Wirtschaft hat sich

Nur nicht fallen lassen!
Heute wird praktisch
der gesamte Übersee-
verkehr im Möbeltrans-
port-Geschäft mit Con-
tainern ausgeführt.



an der Pfingstweidstrasse auch auf dem Sektor *Möbel- und Kunsttransporte* bemerkbar gemacht. Äusseres Zeichen der grenzensprengenden Umzugsaktivitäten ist die kontinentale und globale Koordination zwischen reputierten Branchenexponenten. Seit 1969 existiert als europäische Gesellschaft die *Eurovan AG*, deren zahlreiche assoziierte Unternehmen – darunter als Gründungsmitglied die *A. Welti-Furrer AG* – sich durch einheitliche Bemalung des Wagenparks im Strassen-

bild bemerkbar machen. Das weltumspannende Pendant zu Eurovan heisst *Omni Overseas Moving Network* (früher: *Eurovan Intercontinental Movers AG*) und verbindet über 300 Transportgesellschaften in fünf Kontinenten.

Die Spezialisierung in bestimmten Tätigkeitsfeldern ist Welti-Furrer besonders mit dem Transport von Kunstwerken und Auktionskollektionen überzeugend gelungen. Die Verschiebung königlicher Haushalte und ganzer Museen machte zu Be-

28, HYDE PARK GATE,
LONDON, S.W. 7.

14 October, 1946.

My dear Sirs,

Thank you for your letter of September 26.

I have to thank you for the good work you did in packing up the presents I received in Zürich recently. I am most obliged to you for your help.

It is very good of you to waive the packing charges, and I am much complimented by the spirit which moved you to take this action. Pray accept my sincere thanks for your kindness.

Yours very truly,

Winston Churchill

Herren A. Welte-Furrer, A.G.,

Während seines historischen Besuchs in Zürich erhielt der britische Kriegspremier Winston Churchill 1946 zahlreiche Geschenke. Welte-Furrer verpackte die Präsente untadelig und kostenlos – was der Firma ein freundliches Schreiben des berühmten Briten eintrug.

ginn dieses Jahrhunderts WF-Geschichte. Grossbritanniens Kriegspremier *Winston Churchill* fügte am 14. Oktober 1946 neuen Lorbeer hinzu, als er sich nach seinem historischen Abstecher in die Limmatstadt bei den Welti-Furrerianern schriftlich bedankte «für das gute Verpacken der Präsente, die ich kürzlich in Zürich erhielt».

Heute müsste sich Sir Winston darüber wundern, was der 1946 selbständigte, mittlerweile in Regensdorf untergebrachte WF-Verpackungsservice der Pfingstweid AG alles zustandebringt. Und er nähme beeindruckt zur Kenntnis, dass Welti-Furrer in seinen Lagerhäusern

nicht nur Möbel in Containern und Akten für Dritte, sondern auch kostbare Gemälde in klimatisierten Tresorräumen aufbewahrt. Zum Transport temperatur- und schockempfindlicher Güter – sei es Kunst, sei es Elektronik – stehen zweckdienliche Fahrzeuge bereit. Eine weitere Dienstleistung des Unternehmens nennt sich *Medici-Service* und besorgt regelmässige Kunstsammeltransporte zwischen Zürich und europäischen Metropolen.

Mit 232 Tonnen nach Kabul...

Den Rahmen des Üblichen haben die Schwertransporteure von Welti-Furrer längst gesprengt. Waren wäh-

*Unterwegs ins ferne
Afghanistan.*



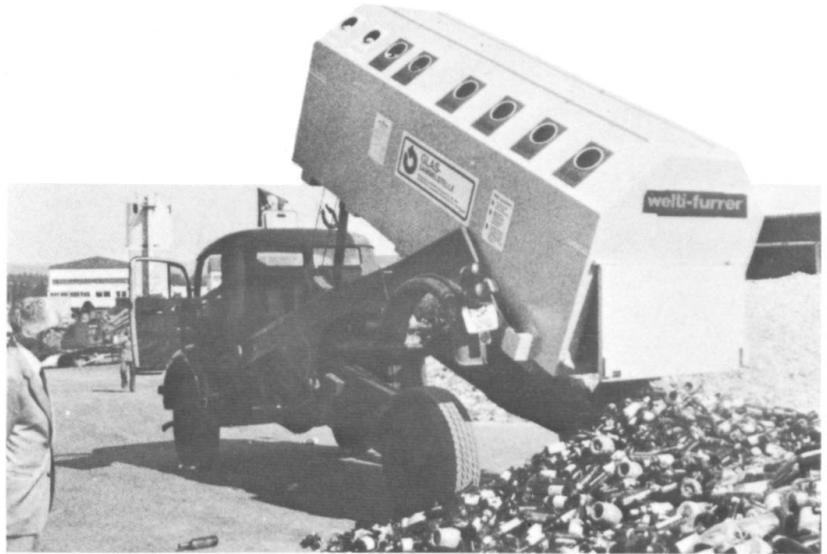
rend des Kriegs 100-Tonnen-Lasten über schweizerische Strassen gezogen worden, so wurden in den fünfziger und sechziger Jahren Generatoren, Statoren und Transformatoren der 200-Tonnen-Gewichtsklasse zur Herausforderung der WF-Lastexperten. 1975 galt es schliesslich, 480 Tonnen schwere Schwimmkörper für eine Bohrinsel auf dem Landweg zu verschieben. Plattformen für Extremlasten und Vielachs-Tatzelwürmer gehören zu einem breiten Sortiment von Sonderfahrzeugen für den Schwertransport auf der Strasse und für das Umsetzen von Schwerlasten zwischen Strasse und Schiene. Zur exakten Planung und reibungslosen Abwicklung ungewöhnlicher Verschiebungen auf dem Verkehrsnetz verfügt Welti-Furrer heute über ein hochstehendes Transport-Engineering.

Die Zürcher Firma sprengte in den Nachkriegsjahrzehnten nicht nur Gewichtslimiten, sondern auch nationale Grenzen mit gigantischen Lasten: Schon 1950 wurden 100-Tonnen-Grosstransformatoren aus der Schweiz ins afrikanische Atlasgebirge und nach Kopenhagen verschoben, und 1977 wuchteten WF-Lastenzüge vier Kraftwerkkomponenten der BBC – die Gesamtlast von 232 Tonnen wurde zuerst per Bahn von Baden ins ostiranische Mesched verfrachtet – über persisch-afghanische Gebirgspässe 1500 Kilometer weit nach Kabul.

Eine Transportleistung ganz anderer, aber gleichfalls spezialisierter Art erbringt Welti-Furrer seit einem Jahrzehnt exklusiv für die Stadt Zürich und einige Aussengemeinden: WF-Fahrzeuge sind ein wichtiges Glied in der Kette des Glas-Recycling.

Die Reparatur- und Konstruktionswerkstätten der A. Welti-Fur-

Welti-Furrer im Dienste des Zürcher Glas-Recycling.

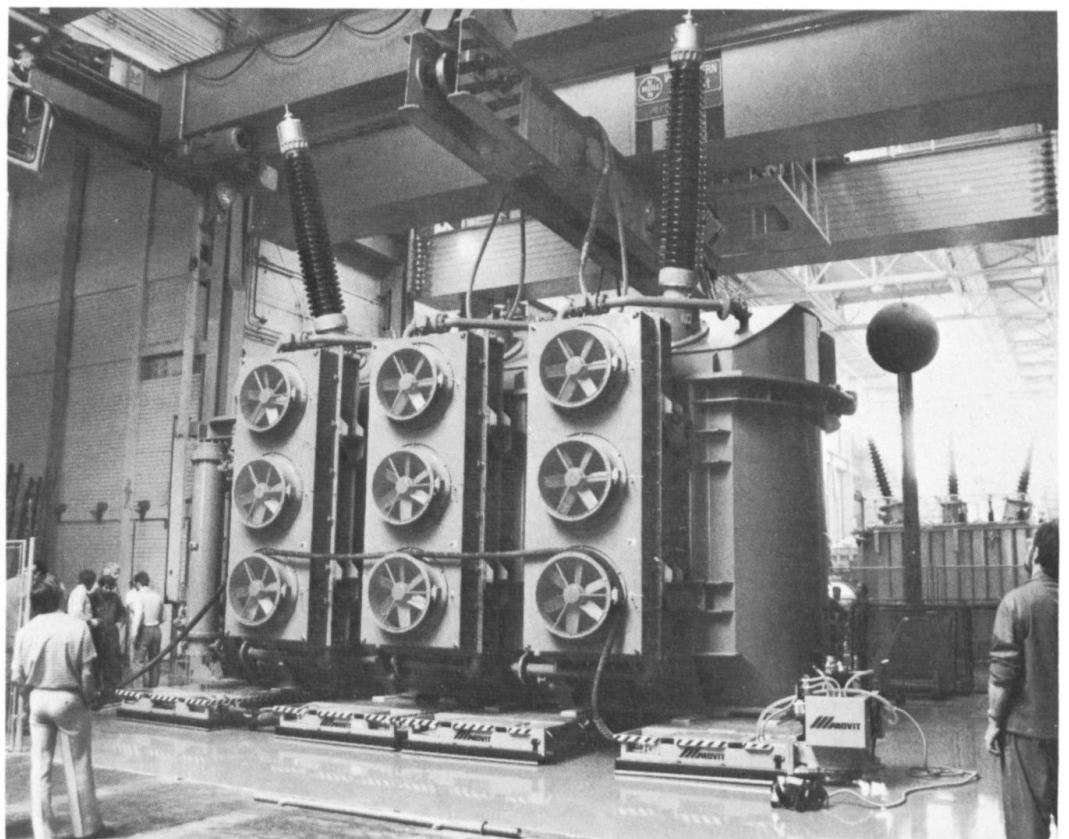


rer begannen am 25. November 1946 ein Eigenleben zu führen. Damals wurde die *Pfingstweid AG* gegründet, in die die Muttergesellschaft insbesondere alle der Warenumsatzsteuer unterstellten Tätigkeiten einbrachte. Anfänglich noch mit dem Bau von Schwertransport-Spezialfahrzeugen und von Eisenbahnwagen beschäftigt, übernahm die Tochterfirma in den fünfziger Jahren die Regionalvertretung von *General-Motors*-Nutzfahrzeugen. 1970 kam ein analoges Arrangement mit *Mercedes*, 1980 ein solches mit *Renault* zustande. Seit 1983 steht auch der Verkauf und Unterhalt von Renault-Personenwagen durch das Autohaus am Albisriederplatz – die grösste Stadtzürcher Renault-Vertretung – auf dem Tätigkeitsprogramm der *Pfingstweid AG*. Daneben betreibt die Gesellschaft eine Karosseriewerkstätte. Hinzu kommen die Herstellung und der Vertrieb von Transportverpackungen. Schliesslich hat sich die *Pfingstweid AG* in den letzten Jahren mit Transportsystemen auf Luftfilm-Basis in der Schweiz einen besonderen Namen gemacht.



Heute werden empfindliche Transportgüter mit flüssigem Kunststoff eingeschäumt, der sich hernach verfestigt. Die Pfingstweid AG gilt hierzulande als Pionierin dieser Methode.

Stücke bis zu 400 Tonnen Gewicht können dank dem Luftfilm-Transportsystem der Pfingstweid AG mühelos verschoben werden. Sie schweben auf einem dünnen, durch Kompressoren erzeugten Luftpolster.



Prominenz fährt mit Welti-Furrer

Peter Ustinov



Muhammed Ali



Ägyptens König Faruk

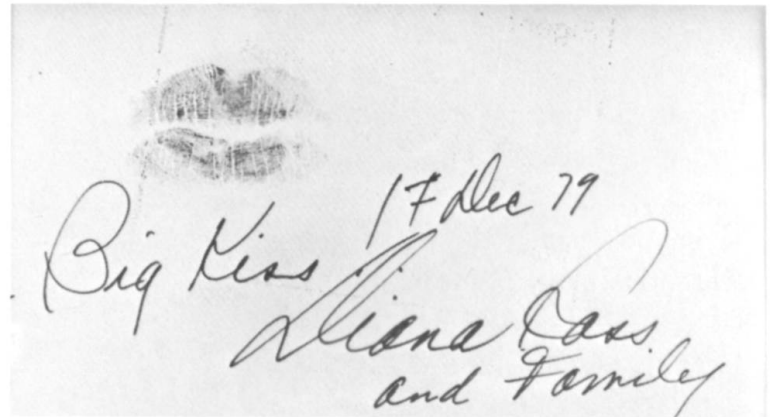


Hildegard Knef



Äthiopiens Negus Haile Selassie (links)
Maria Schell (rechts)

Diana Ross



Henri Guisan



Tina Turner

... und mit Kopfarbeit in die Zukunft

Der Hinweis darauf, dass sich der Pfingstweid-Nutzfahrzeugsektor 1985 verselbständigte und als Aktiengesellschaft konstituierte, bringt uns zur aktuellen Welti-Furrer-Unternehmensstruktur – zum Ganzen und zu seinen Teilen. Der «Firmensteckbrief» 1988 weist der Stammunternehmung *Welti-Furrer* ein Aktienkapital von 5 Millionen Franken zu. Durch Mehrheitsbesitz sind ihr als Tochtergesellschaften die *Welti-Furrer Lease Plan AG* und die *Pfingstweid AG*, dazu die vor wenigen Monaten erworbene Genfer Transportfirma *Tapponnier SA* und die im Dezember 1987 gegründete *Pfingstweid Verpackungen AG* angegliedert. Beteiligungen hält die Stammgesellschaft an: *DVD Computer Service AG*, *A + E Leasing AG*, *Taxi-Zentrale Zürich AG*, *Pfingstweid Nutzfahrzeuge AG*, *Globo Investkredit AG*, *Stadtrundfahrten AG*, *Zürich Excursions AG* und *Eurovan AG*.

Die Aktivitäten der Welti-Furrer AG und der Pfingstweid AG verteilen sich auf vier Direktionsbereiche. Ein Vergleich mit früheren Organigrammen legt den Schluss nahe, in der wachstums- und diversifikationsfreudigen WF-Firmengruppe setze man nicht auf ewiggültige Personal- und Zuständigkeitsregelung. Wo aber Gesichter und Verantwortungen gelegentlich wechseln, muss programmatische Klarheit herrschen. Schriftlich fixierte Unternehmenszielsetzungen gehören seit über

Datenverarbeitung wird für einen Dienstleistungsbetrieb immer wichtiger. Heute arbeitet jeder dritte WF-Angestellte mit Computerhilfe.



einem Jahrzehnt zu den Orientierungshilfen an der Pfingstweidstrasse 31. Leitbildartig wurde die Zürcher Firma 1976 als «regional verankerte und führende Transportunternehmung» definiert, die «national und international tätig» sei und «jede sinnvolle Möglichkeit zur Diversifikation auch ausserhalb der Transportbranche» wahrnehmen wolle. In zehn 1982 formulierten Grundsätzen findet sich eine ehrgeizige Ergänzung der Hauptzielsetzung: «Wir streben in jedem Markt oder wenigstens in einem bestimmten Teil eines Marktes eine Spitzenstellung an. Wo dies nicht möglich ist, streben wir die Zusammenarbeit mit befreundeten Unternehmen an.» Auf diesem Fundament und auf den Pfeilern «Seriosität und Qualität» soll die «wirtschaftliche Selbsterhaltung» des Unternehmens gewährleistet werden – ein Ziel, dem auch die «massvolle Betätigung in lohnenden und zukunftssträchtigen Sparten, die mit dem Transportgewerbe nicht unmittelbar verbunden sind», zu dienen hat.

Inzwischen hat die Firmenstrategie mit Blick auf das Jahr 2000 weitere Präzisierungen erfahren. Aus einer regionalen Transportgesellschaft soll eine nationale werden. Mit der geographischen Erweiterung geht eine markante Verlagerung der Tätigkeitsbereiche einher: Der Transportkonzern Welti-Furrer mit seiner hierzulande unerreicht breiten Angebotspalette will künftig vor allem *Gesamtlösungen auf dem Transportsektor* anbieten. Software und Hardware, Kopfarbeit und Muskelkraft, Dispositionen und Motoren – so lautet die Devise, die das Unternehmen, beeinflusst von umwelt-, energie- und personalpolitischen Erwägungen, nunmehr befolgt.

Ein Welti-Furrer-Charakteristikum, erkennbar in allen Abschnitten der Firmengeschichte, ist der Wille zu kontrolliertem Wachstum in guten wie in schlechten Zeiten. Daran dürfte sich nichts ändern, zumal das Unternehmen heute über eine ausgezeichnete Kapital- und Liquiditätsbasis verfügt. Eine Öffnung der Familiengesellschaft ist kein unabdingbares Erfordernis für weiteres qualitatives und quantitatives Wachstum. Wenn sie dennoch mittlerweile erwogen wird, dann im Bewusstsein der von Generation zu Generation umfassenderen «Zellteilung» der Firmendynastien Welti und Bircher, im Hinblick auf grössere unternehmerische Handlungsspielräume und im zeitgemässen Bestreben, Mitarbeiter an der Firma zu beteiligen. Zur Erleichterung einer eventuellen Öffnung wurde die in den siebziger Jahren gegründete *Welti-Furrer Holding AG* wieder in die Welti-Furrer AG übergeführt, ausserdem weist die Konzernbilanz nun in transparenter Form Mehrheits- und Minderheitsbeteiligungen aus.

Wann, wie und in welchem Umfang das traditionsreiche Haus Welti-Furrer auf Kapitalpartnersuche gehen soll, ist derzeit Gegenstand reiflicher Überlegungen. Diese sind freilich nicht mehr Sache des Chronisten. Der schlägt lieber den Bogen zurück zum Firmenahnen Jakob Furrer, von dem es einst hiess, er habe, «mit dem Fortschritt der Zeit Schritt haltend», sein Gewerbe vergrössert.

An dieser Fahrtrichtung hat sich unter den Zürcher Fuhrmännern, die in der Bärengasse, später an der Müllerstrasse und schliesslich in der Hard das Leitseil hielten, anderthalb Jahrhunderte lang nichts geändert.

Unternehmensstruktur 1988

Welti-Furrer AG
5,0 Mio.

Tochtergesellschaften

Tapponnier SA, Genf
0,5 Mio. 100 %
Spediteur für Luft- und Hochsee-
fracht/Europaverkehre. IATA-Agent
für die ganze Schweiz

Welti-Furrer Lease Plan AG, ZH/GE
1,5 Mio. 75 %
Auto-Firmenleasing mit Flotten-
Management. Offene Kalkulation
mit Kostenkontrolle und Kosten-
garantie

Pfingstweid AG, Zürich
1,0 Mio. 55 %
Vertretung RENAULT-Personen-
wagen, Autohaus Albisriederplatz.
Spezialist für Luftfilm-Transport-
Systeme; Verpackungs- und
Emballeurbetrieb in Regensdorf

Pfingstweid Verpackungen AG,
Regensdorf, 0,3 Mio. 51 %
Herstellung und Vertrieb von
doppel- und dreiwelligen Karton-
und Kunststoffboxen in enger
Zusammenarbeit mit der Kaysers-
berg AG (F).

Beteiligung Pfingstweid AG

Pfingstweid Nutzfahrzeuge AG, ZH
0,3 Mio. 30 %
Vertretung RENAULT-Nutzfahr-
zeuge mit Servicewerkstätten,
Ersatzteillager und Vermietung

Beteiligungen über 30 %

Taxi-Zentrale Zürich AG
0,135 Mio. 31 %
Grösste Zürcher Taxi-Bestell-
zentrale. Telefon 44 44 41

DVD Computer Service AG
0,1 Mio. 40 %
Software-Entwicklung,
Rechenzentrum

Beteiligungen unter 30 %

A + E Leasing AG, ZH/GE
18 Mio. 16⅔ % *
Führende schweizerische Mobili-
en- und Immobilien-Leasing-Gesell-
schaft

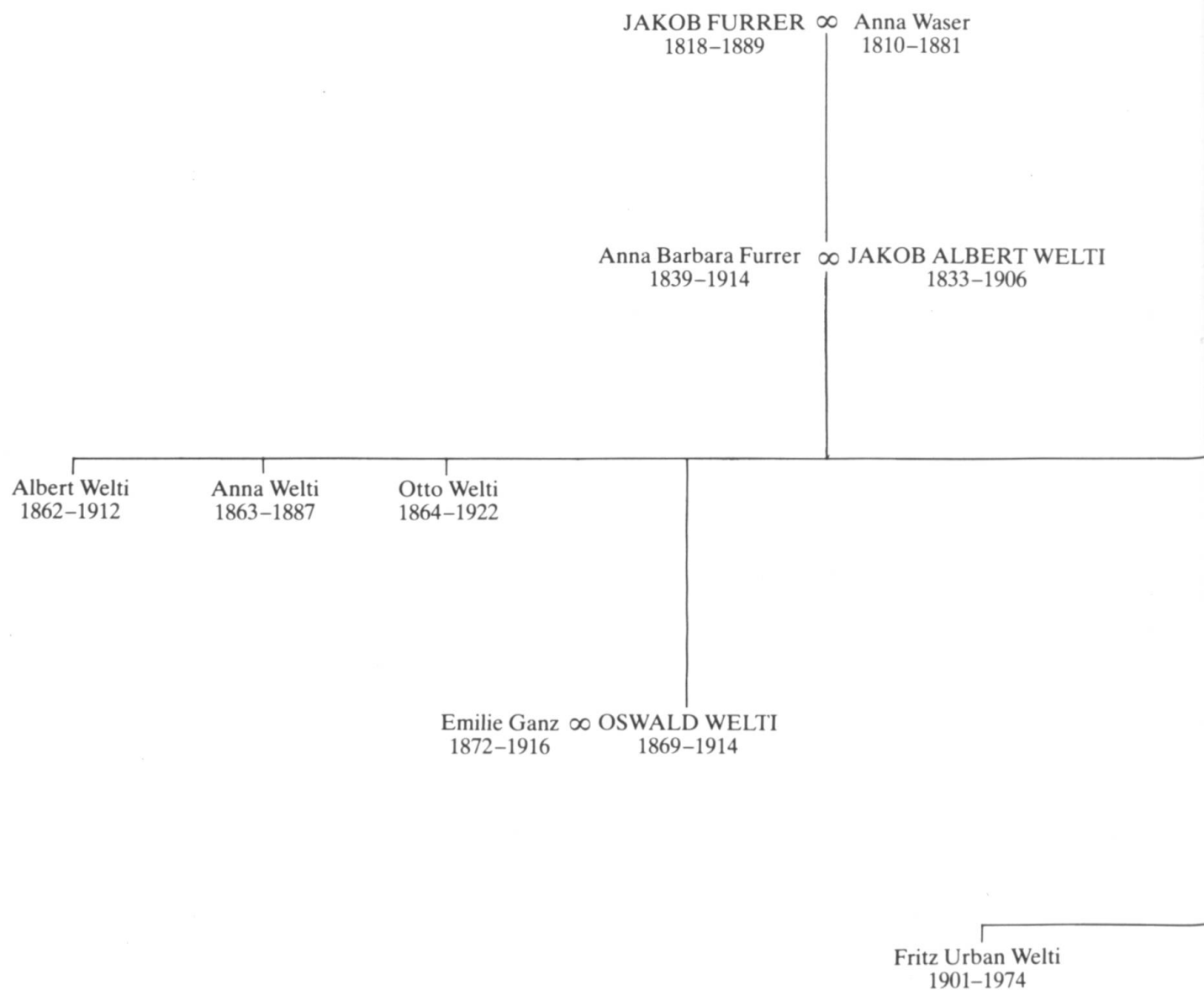
GLOBO Investkredit AG, Pfäffikon SZ
5,0 Mio. 28 % *
Finanzierungs- und Treuhand-
geschäfte, Gewährung von Dar-
lehen

EUROVAN AG, Zürich
0,1 Mio. 4,0 %
Europäische Gesellschaft für
Umzüge in Europa

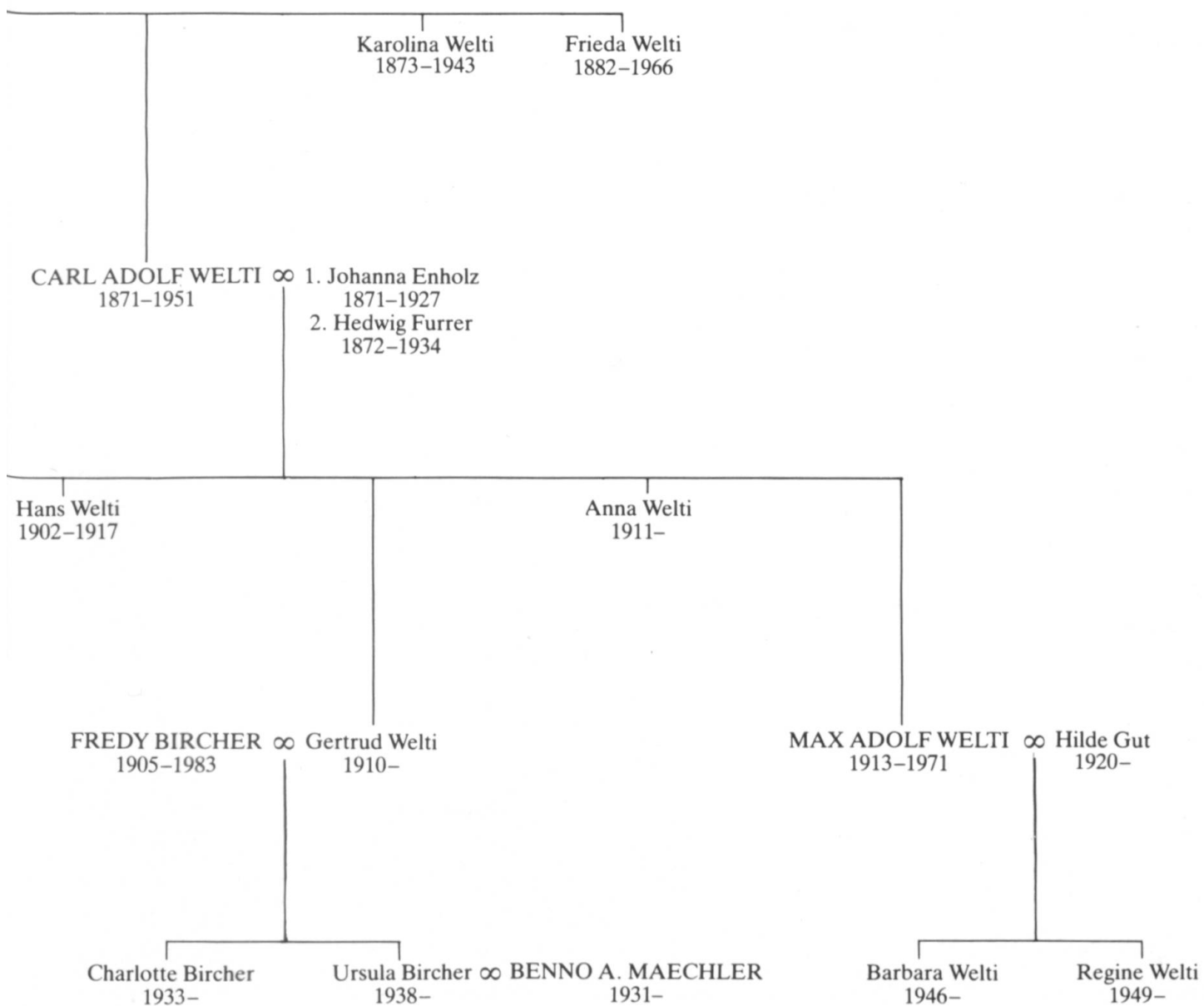
Stadtrundfahrten AG, Zürich
0,06 Mio. 16,6 %
Koordinationsstelle für Stadtrund-
fahrten mit Gesellschaftswagen

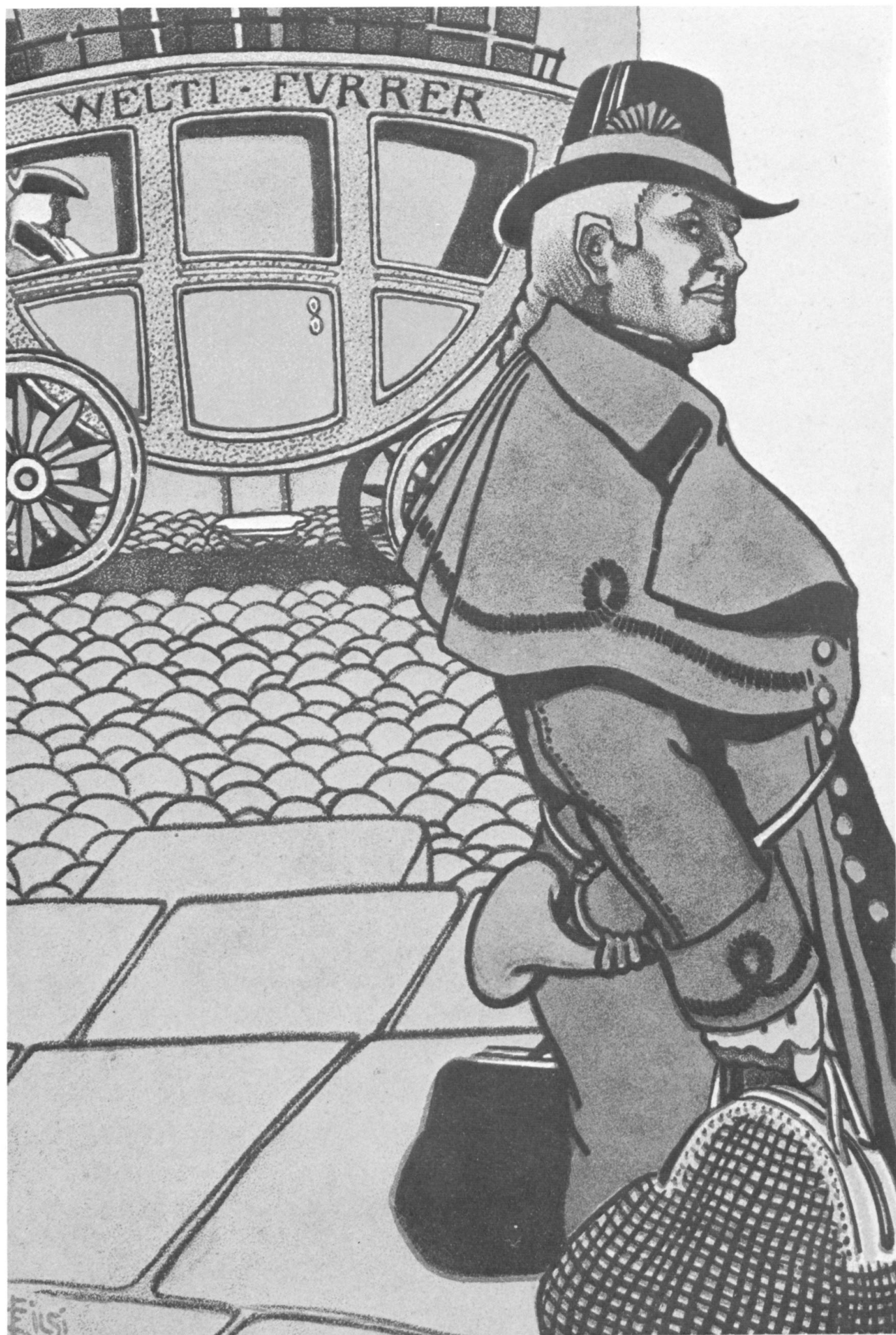
Zürich Excursions AG, Zürich
0,053 Mio. 11,3 %
Koordinationsstelle für Car-
Ausflüge mit sprachkundigen
Führern in der Schweiz

Von Generation zu Generation



Dieser Stammbaum beschränkt sich auf Personen aus dem engeren Umfeld der Firma Welte-Furrer.





Literatur

- Adolf Welti-Gut 1913–1971. Stäfa 1971.
Walter Baumann, Das waren noch Zeiten. Zürich 1986.
Eberhard Brecht, Zürich – Verkehr. Quer durch die Vergangenheit. Zürich 1977.
Briefe Albert Weltis, eingeleitet und herausgegeben von Adolf Frey. Zürich/
Leipzig 1916.
C. Adolf Welti-Furrer 1871–1951. Stäfa 1951.
Fredy Bircher-Welti 1905–1983. Stäfa 1983.
Lukas Gloor, Albert Welti 1862–1912. Stäfa 1987.
Kurt Guggenheim, Tagebuch am Schanzengraben. Festgabe zum 125-Jahr-Jubi-
läum der A. Welti-Furrer AG. Zürich 1963.
Handbuch der Schweizer Geschichte, Band 2. Zürich 1977.
100 Jahre Welti-Furrer. Zürich 1938.
Lorenz Stucki, Das heimliche Imperium. Bern/München 1968.
Albert Jakob Welti, Bild des Vaters. Albert Welti in der Erinnerung seines Sohnes.
Zürich/Stuttgart 1962.
Sigmund Widmer, Zürich – eine Kulturgeschichte, Band 9. Zürich/München 1982.
Zürich – Geschichte, Kultur, Wirtschaft. Zürich 1933.
Carl Gustav Wrangel, Das Luxus-Fuhrwerk. Zürich/Hildesheim 1986.

Bild- und Quellennachweis

Die meisten Illustrationen und Dokumente dieses Bandes stammen aus dem Archiv und aus dem Transportmuseum der Welti-Furrer AG in Zürich.

Adresse des Autors:

Dr. René Bondt
Mittelwiesstrasse 39
8708 Männedorf