

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
Kapitel:	Zürcher Gründerjahre
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: 19.01.2026

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

Zürcher Gründerjahre

Glaubt man der Überzeugungskraft der Statistik, so spielt sich anderthalb Jahrhunderte nach der industriellen Revolution wieder eine entscheidende Veränderung der Arbeitswelt ab. Das Angebot an Dienstleistungen erweitert sich rasant, und die rohstoffarme Schweiz scheint ganz besonders prädestiniert zu sein, diese Entwicklung an vorderster Front mitzuvollziehen.

Das Dienstleistungsgewerbe ist freilich keine Schöpfung der Gegenwart. Wo immer Menschen auf besondere Hilfen und Kenntnisse anderer angewiesen waren, bildete sich schnell eine kleine Schicht von professionellen 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 erscheint hier mit Bedacht: Darauf basieren 150 Jahre Firmengeschichte, an deren Anfang der am 5. Januar 1818 geborene *Jakob Furrer* steht. Er war der Sohn eines ehemaligen Zürcher Oberländer Bauernknechts, der sich in der Stadt an See und Limmat niedergelassen hatte, um an einer Seitengasse des geschäftigen Niederdorfs eine Weinwirtschaft zu betreiben und nebenher mit Pferdefuhrwerken einer weiteren Kundschaft zu dienen.

Eine Stadt reisst ab und baut auf

Bevor uns die imponierende, bald sanfte, bald donnernde Gestalt Jakob Furrers in ihrer persönlichen und unternehmerischen Ausstrahlung nähertritt, sollte schnappschussartig jenes «gute alte» Zürich der industriellen Gründerjahre auf-

Ein Bild aus Zürich, entstanden zur Zeit, als Jakob Furrer selbständiger 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 gehörten 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, durfte 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 Güteraus tausch 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 ehedem, 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.»