

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:	"Lohnkutscher und Postpferdhalter"
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>

«Lohnkutscher und Postpferdhalter»



Jakob Furrer
(1818–1889) – ein
«Selbstmade-man», der
nicht zögerte, sein
Fuhrgewerbe handfest
gegen bürokratischen
Übereifer zu vertei-
digen.

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 Münsterstrasse 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 Postegal und dessen Aufträgen zu entsagen, strebte Furrer seine eigene Unternehmung an. 1838 oder 1839, vielleicht gar erst 1840, nahm die selbständige Fuhrhalterei Jakob Furrers an der Gräligasse 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 Geschäftsdomicil blieb – sind Jakob Furrers Anstrengungen, mit behördlichem Segen in Zürich einen konzessionierten Droschkenbetrieb führen zu können. Die Idee wuchs wohl nicht auf Furrerschem Pferdemist, 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 wahrnahmen. 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 Pflichtenheft 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-

plätzige Einspanner) in der kleinen Stadt» anerboten 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

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 Bärengasse 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

Die Furrersche Liegenschaft an Bärengasse und Schanzengraben.



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 Lohnkutschер Furrer sich ums lokale Droschkengeschäft 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 Abonnements drucken.

JAKOB FURRER
Lohnkutscher
Nr. 29 Bärengasse und Casernenplatz
ZÜRICH.

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

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

Regelmässiger Omnibusdienst

zwischen dem Bahnhof und dem Seefelde 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.

Jm 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 Strassenbahnenlinien 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 Bärengasse den grossen Transportinstituten einiges abgeschaut hatte. Der Einband trägt den liebevoll eingeraumten Vermerk «Omnibusdienst Bahnhof–Tiefenbrunnen» und umschliesst hundert Abonnementscoupons. Ebenfalls aufgedruckt ist ein «Fahrtenplan», der 22 respektive 23 Abgangszeiten an beiden Streckenenden 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 «Rösslitrams» – 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 zuging, 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, Pferdeknechte 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 Welti-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 Welti*, dessen Buch «Bild des Vaters» zwar vornehmlich Leben und Werk des Kunstmalers *Albert Welti* 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 Morgengrauen 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 aufzurissen, als einem die Stimme des protestierenden Kutschers bekannt vorkommen wollte, was ihn veranlasste, mit einer Blendlaterne zum Bock hinaufzuleuchten. «Oh du Verbrännt!» 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 Fuhré 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 Burschen 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 Schnuceri iir... eu wirden i scho zeige, öb ich am Verräble bin!› Dieser Einleitung folgte noch ein ganzer Kübel voll unwiedergebbarer Verbalinjurien (...), bis Furrer, 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 öfters dem Lohnkutscher von der Bären gasse in die Quere kam. «Unvermeidlicherweise schneite es nun Strafzettel für Furrer, der ständig an die fünfzig Fuhrwerke 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 anfechtbaren Form der Selbsthilfe, indem er die mit dem Einkassieren der Busse

beauftragten Sendboten der Obrigkeit über eine enge, steile Stiege (...) in den Hof hinunter beförderte. Solche Gewalttätigkeit blieb natürlich nicht ungesühnt. Er wurde mehrmals zu beträchtlichen Geldstrafen verurteilt, die er aber jeweilen gemütlich abgesessen haben soll, was insofern glaubwürdig scheint, als er, ohne gerade geizig zu sein, ökonomisch gesunden Grundsätzen huldigte und einem Mann von seinem Temperament ein paar Tage Ausruhen im Kotter durchaus zuträglich 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 reichen deutschen Ehepaars *Wesendonck*, dessen Zürcher Villa als kultureller und gesellschaftlicher Treffpunkt ersten Ranges galt. Nicht, dass Jakob Furrer zu den Kreisen gehörte, die dort regelmässig verkehrten. 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, nachdem der Künstler 1858 wegen seiner Zuneigung zu *Mathilde Wesendonck* und den daraus resultierenden familiären Schwierigkeiten die Limmatstadt verlassen hatte, ohne Furrers Transportleistungen während fast eines Jahres abzugelten. Die Geduld des sonst so energischen Gläubigers vermutet Albert Jakob Welti im Umstand, «dass der damals schon berühmte Musiker und der einfache, vierschrötige Fuhrhalter in der Per-

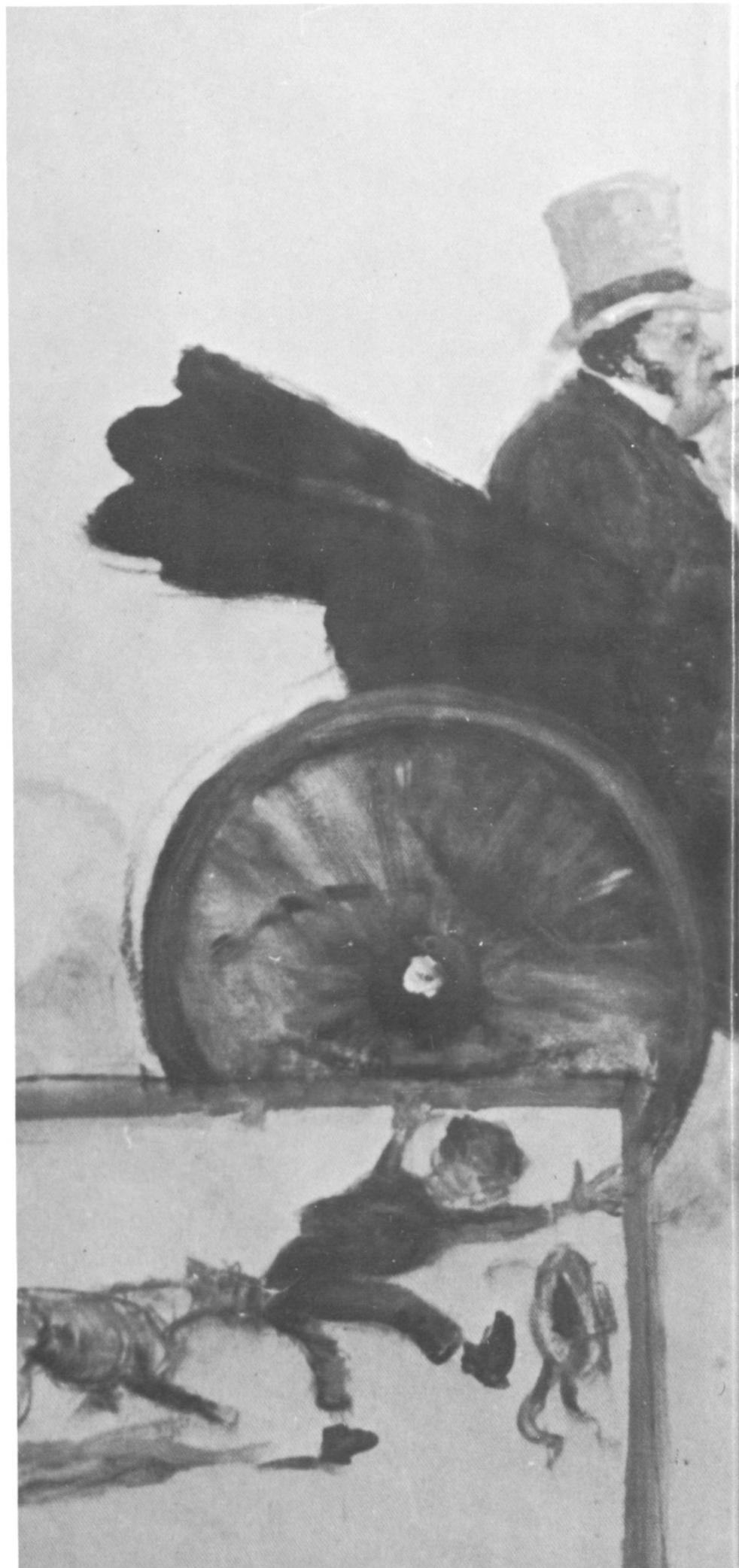
Herr Fuer. Schatzmeister zu Zürich

Frohgedem ich während eines neuen
Jahrs in Aufenthaltes in Zürich stets
Punkt und Baas meine Beerdigung
in oft nicht unbedenklichen Summen
bezahlt, und auch Ihnen mehrere Jahre
hinterach Ihre Jahresrechnung genau
und ohne Widderrede bezahlt habe,
ihres Ihnen beigekommen, meinen Fort-
gang von Zürich in den Weize aufzuneh-
men, also könnte ich dabei den Linner
haben, Sie diesmal von Ihre Bezahl-
lung zu berügen. Ohne mir, oder einer
Kau eine Rechnung eingesandt, was
gemahnt, oder dagegen wäre bestellt,
zu haben, verfallen Sie meine Frau,
die Ihnen dadurch, dass sie auch zu
ihres Abschiedes den Wagen von Ihnen
nahm, doch ebenfalls beweis, dass
hier nichts von Ihnen vorherwollt
wurden sollte, verfallen Sie meine
Frau in Ihren Hafen, sich machen Sie
von Ihren Knechten, drohen ihr, die
Gepäckte ihren zu nehmen, und legen
Sie an Hand an dieselben, bis die
exzessivne, hilflose Frau, ohne
Rechnung zu erhalten, Ihnen eine
von Ihnen geforderte Summe auszahlt,

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

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 aufge laufenen Rechnung auch nicht andeutungsweise die Rede zu sein schien. (...) Der mit der Fuhrer 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 Pagaieenkäfig 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 Schnitzelbank-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 Bärenässler 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 Familiennachwuchs, auf den die massive Kutschergestalt mit dem grauen Zylinderhut eine besondere Faszination

ausühte, 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 ent-sagte.