

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: Ein Kaufmann aus Zurzach
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>

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.

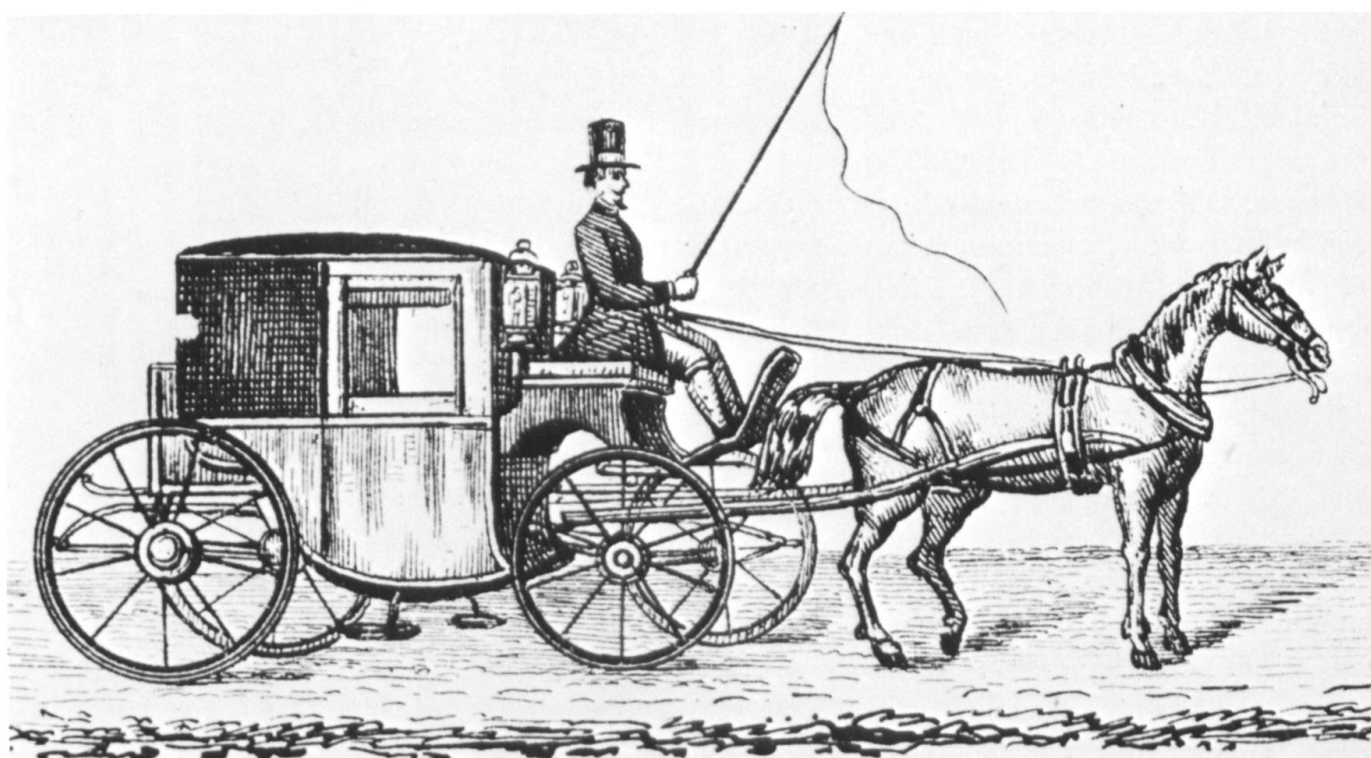
Die zeitliche Dimension einer Droschkenfahrt wurde beamtenhaft präzise definiert: «Die Taxe wird berechnet für die Zeit, von welcher an der Droschkenführer einen Auftrag auszuführen beginnt, bis zu dem Augenblicke, da der Fahrgast den Droschkenführer entlässt.» Als kundenfreundliches Hilfsmittel der 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 ergebend 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



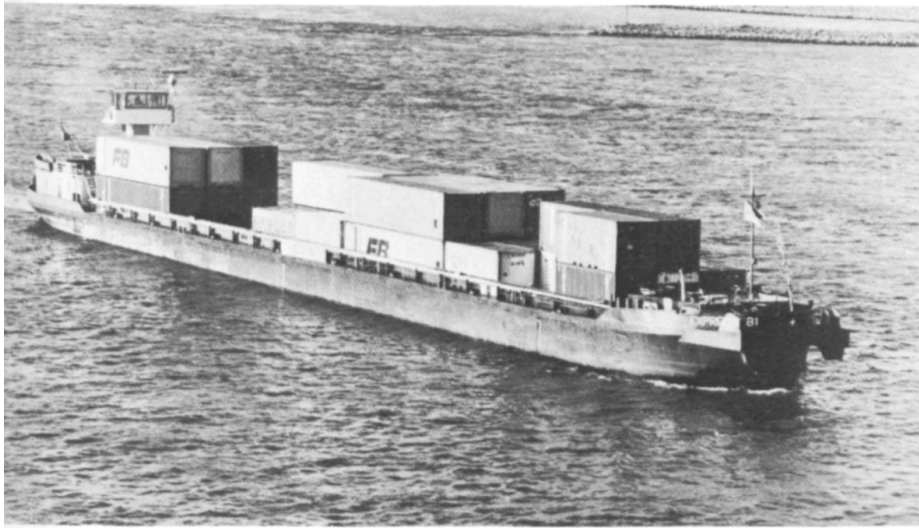
1960 auf dem Julier



Welti-Furrer-Möbelwagen 1886

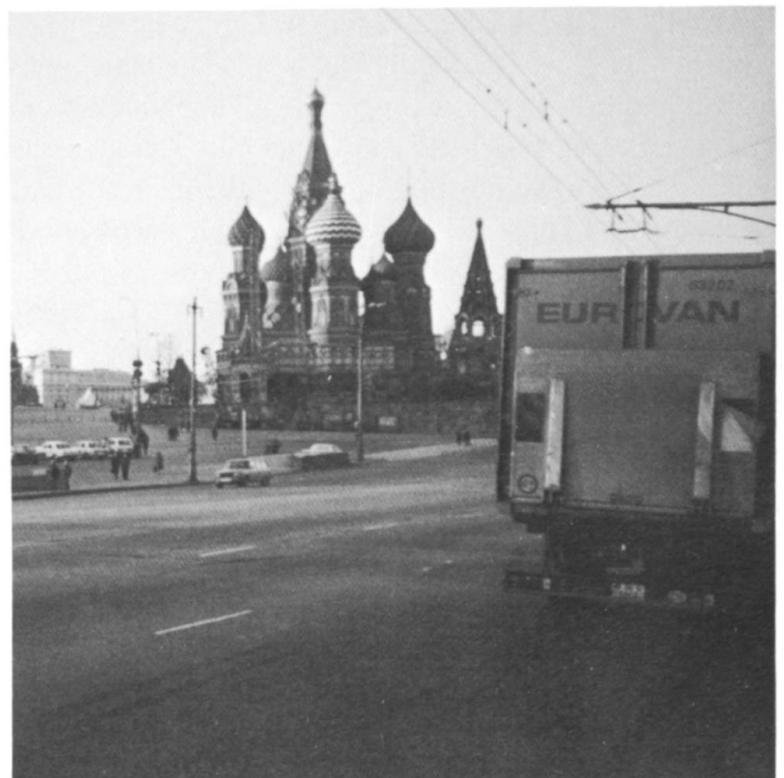


Saurer-Möbelwagen von 1932



*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 Fuhrhaltereie auf dem Bäregasse-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 Bäregasse 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 Firmenseniore 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 Bärenengasse 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.»

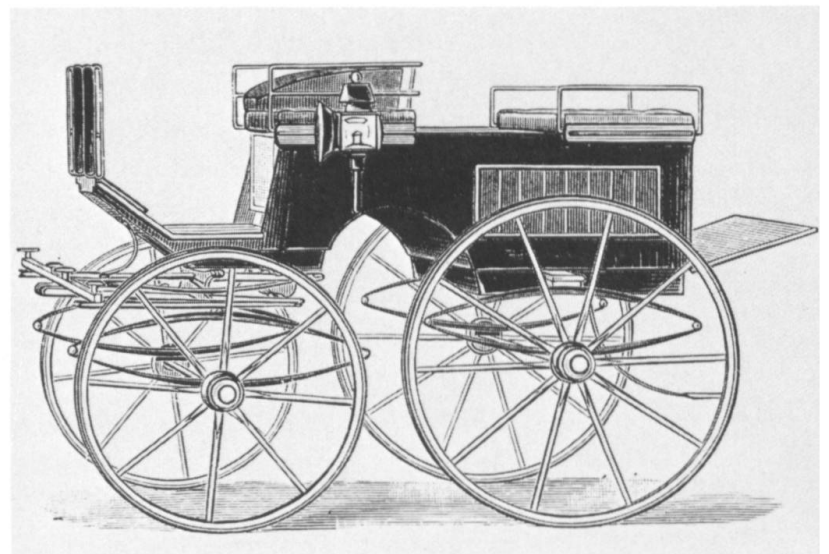
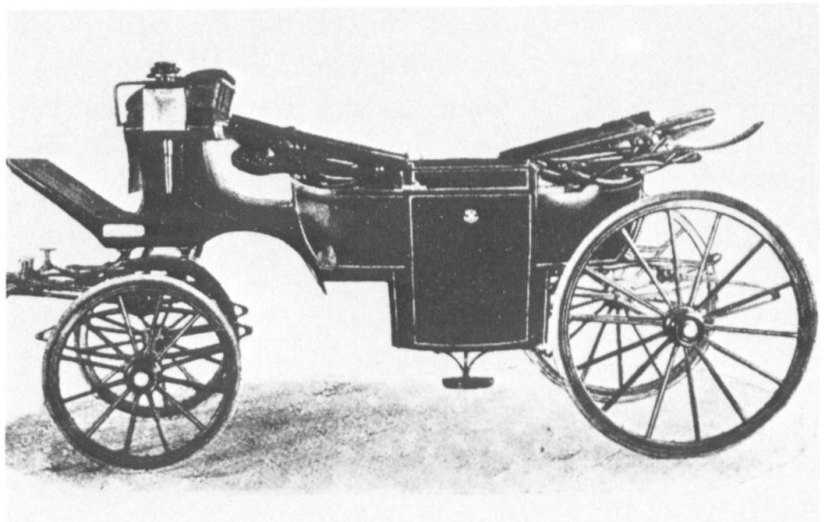
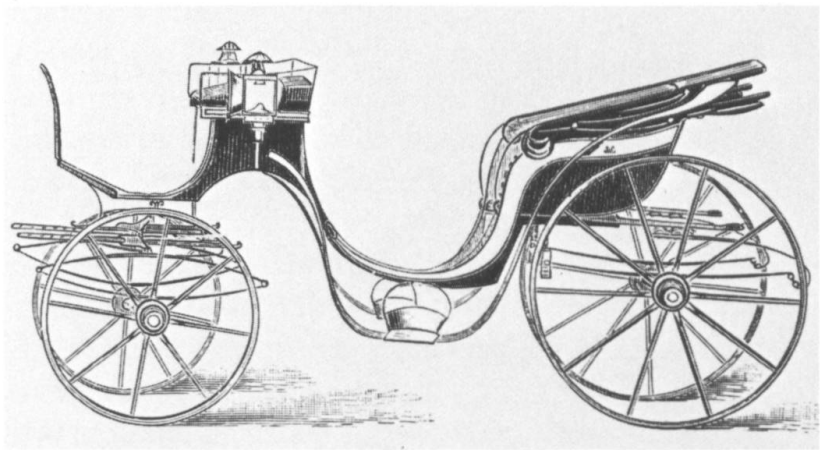
Platz für zwei Chefs?

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

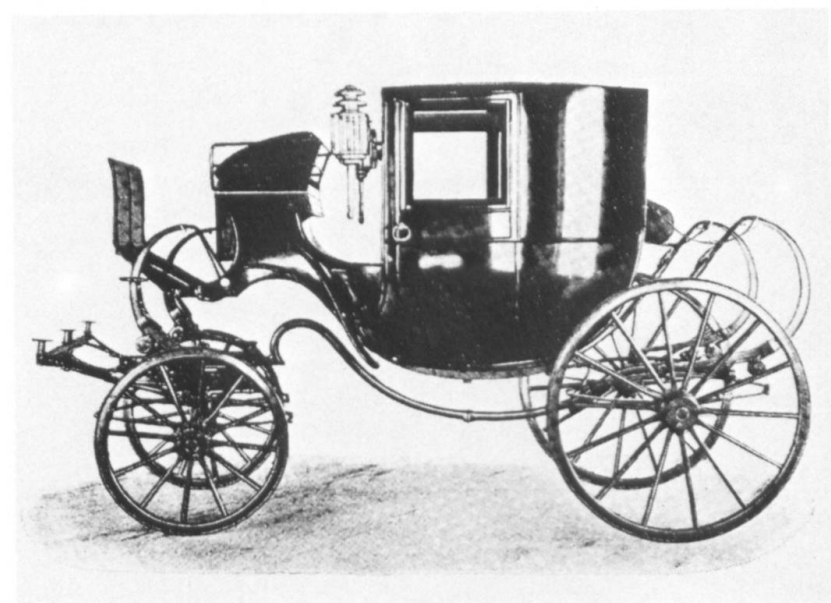
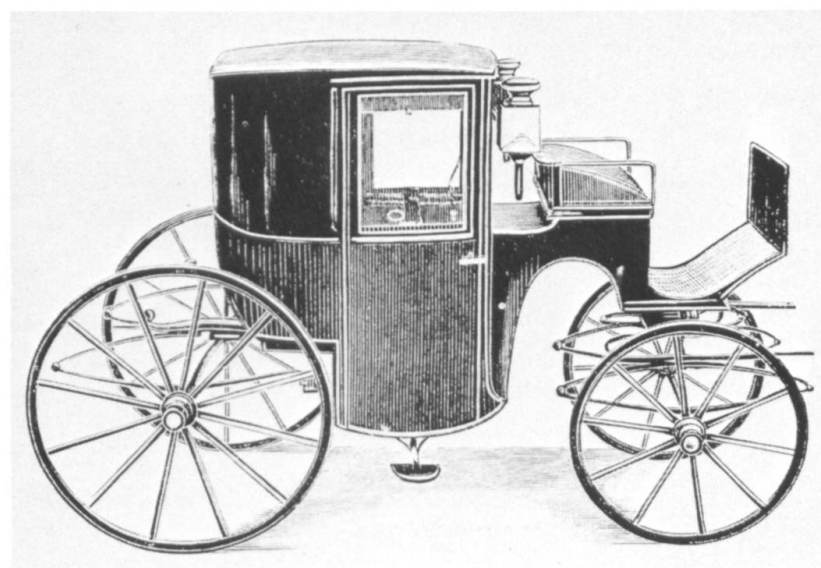
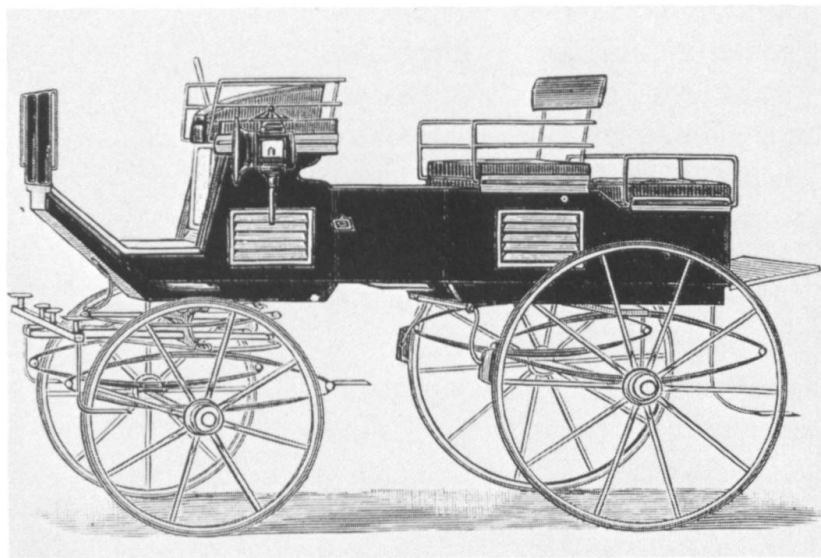
Schwierigkeiten vorstellte, die durch die Anbahnung neuer Wege sich ergeben mussten. (...) Die Aufgabe erwies sich schwerer als gedacht, denn jede Erweiterung oder auch nur Änderung des Betriebes erforderte Kapital, welches dazumal in flüssiger Form nicht in erforderlichem Ausmass vorhanden war. Der 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.