

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: Mit Mut durch Krieg und Krise
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>

Mit Mut durch Krieg und Krise

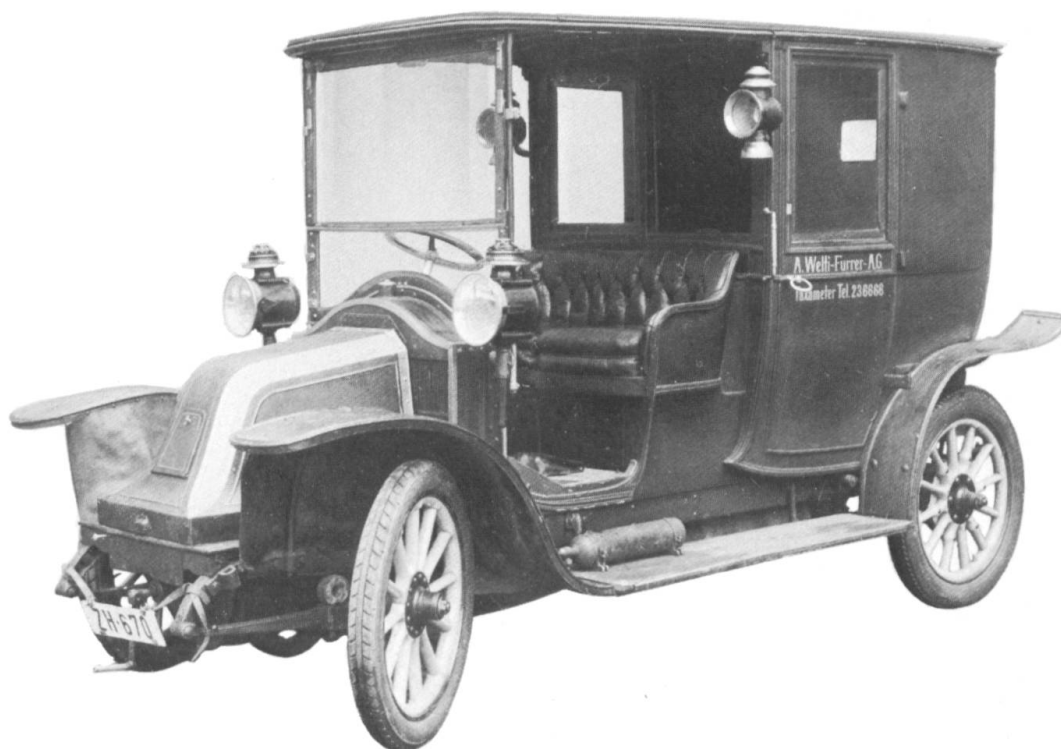
Nimmt man die Jahresbilanzen der A. Welti-Furrer AG aus der Periode des Ersten Weltkrieges zur Hand, so entdeckt man mit einiger Verblüffung lauter positive Geschäftsabschlüsse. Seit 1915 belohnte das Unternehmen die Mitgesellschafter gar mit Dividenden – eine Praxis, welche die Firma in der Folge nur 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.

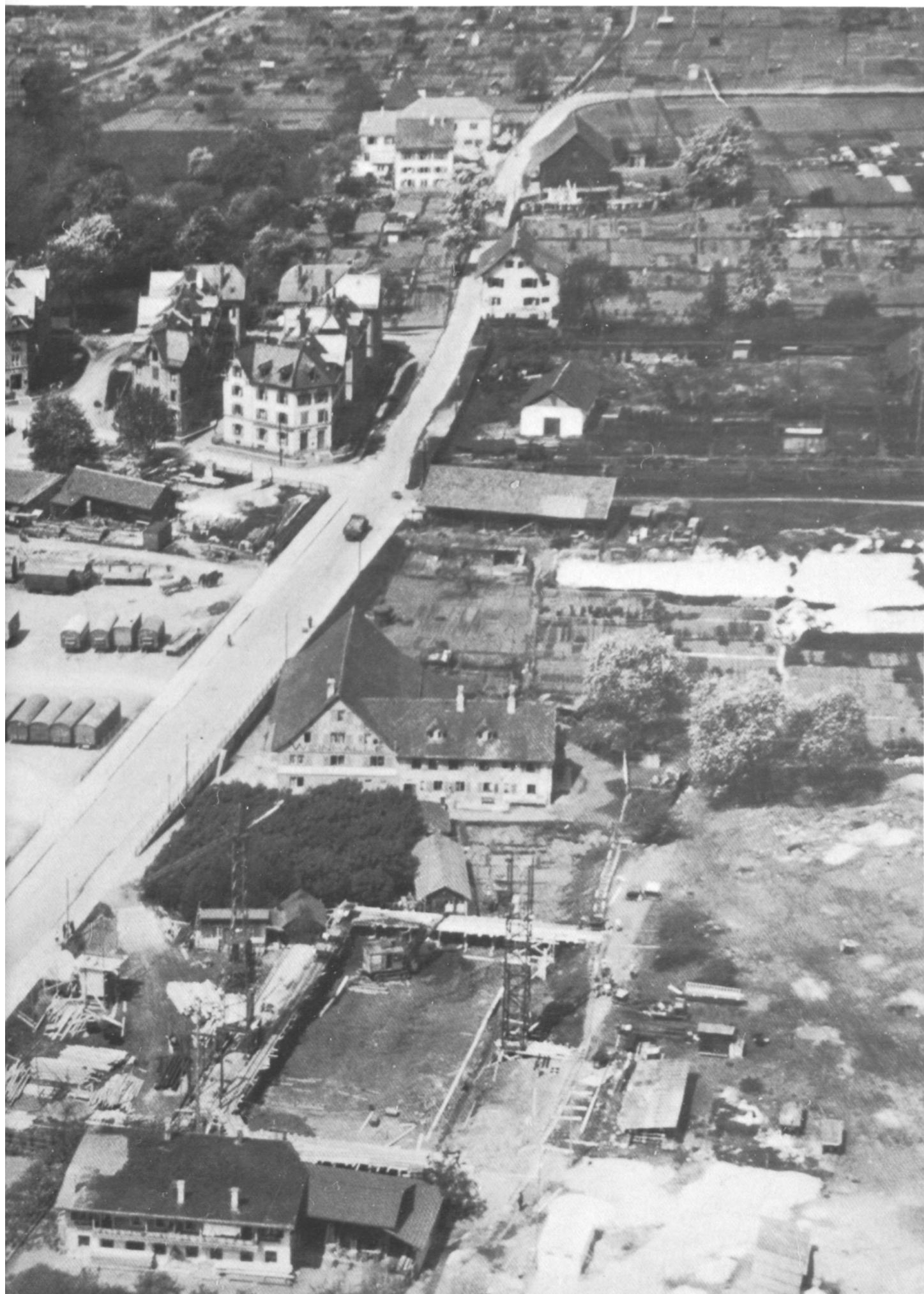
Camionneur für die SBB

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.

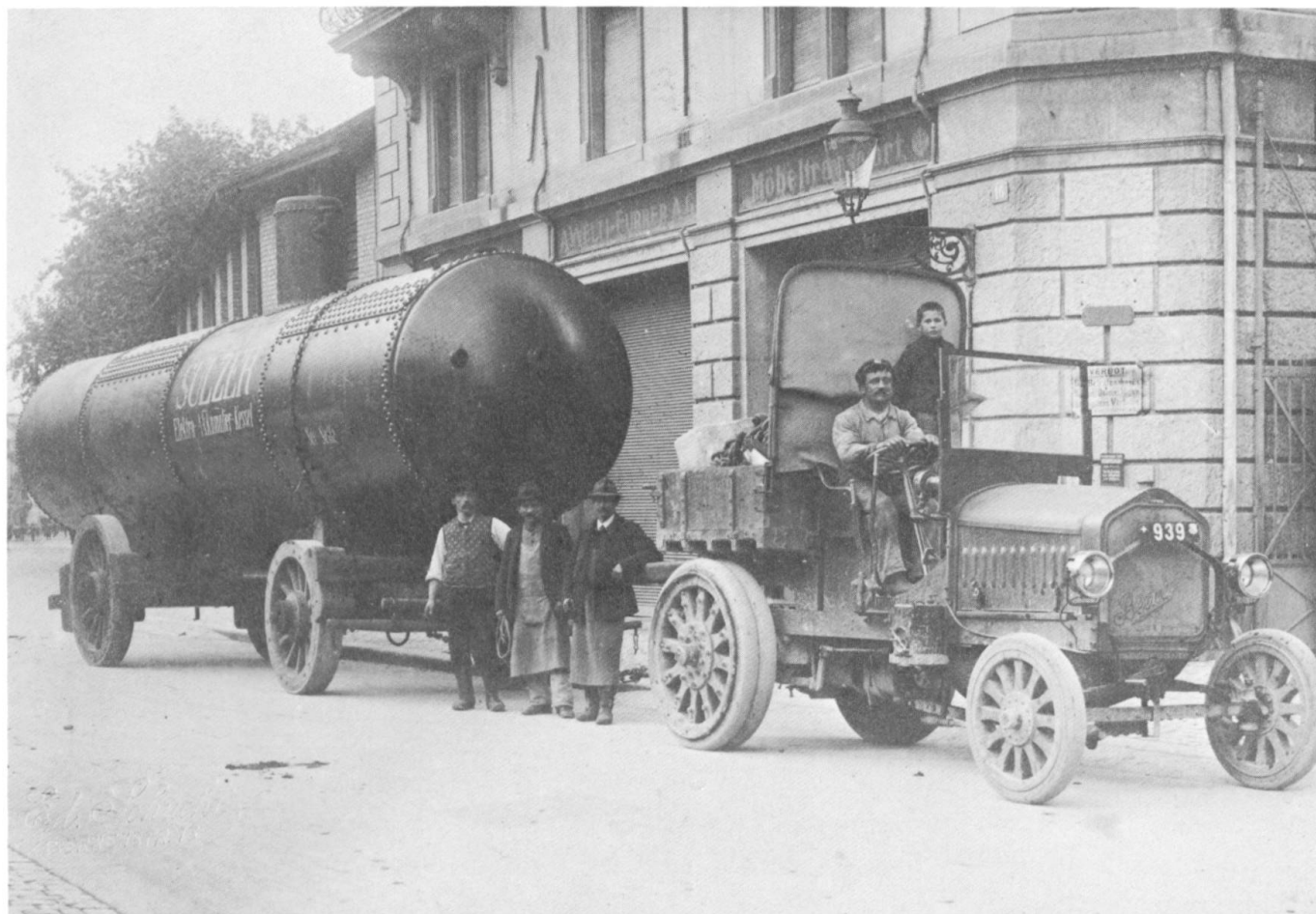
Die Anfänge allerdings waren hart, defizitär, kräftezehrend – es begann noch vor Kriegsende eine regelrechte Durststrecke, die bis 1923 anhielt. Der Effort, mit neuen Motorlastwagen und Traktoren «der Kundschaft Vorteile und Verbesserungen zu bieten», und die allen Motorisierungsabsichten zuwiderlaufende 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.

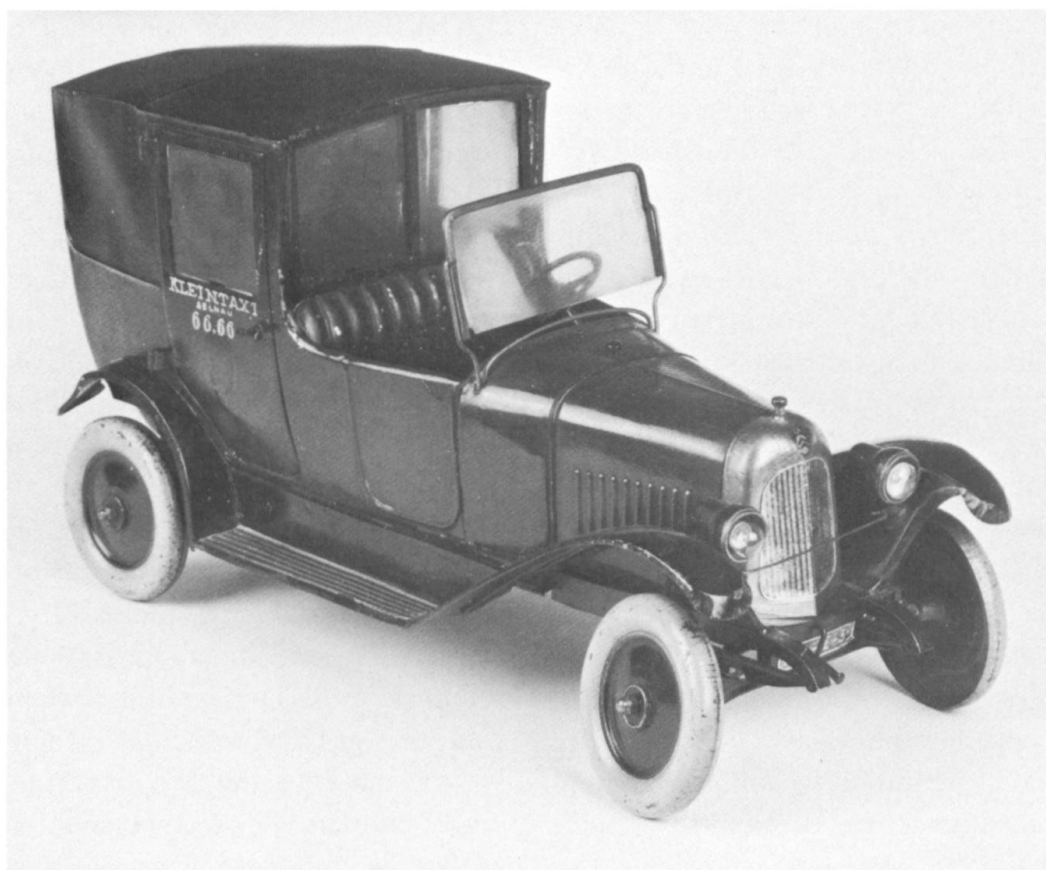
Nach Abschluss der einträglichen, vier Jahre lang beständiges Auftragsvolumen garantierenden Wägital-Arbeiten und nach dem Bau des räumlich grosszügigen Betriebszentrums in der Hard reifte der Gedanke, die im Zuge der Motorisierung eingerichteten WF-Autowerkstätten zielstrebig und gewinnträchtig aus-

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-

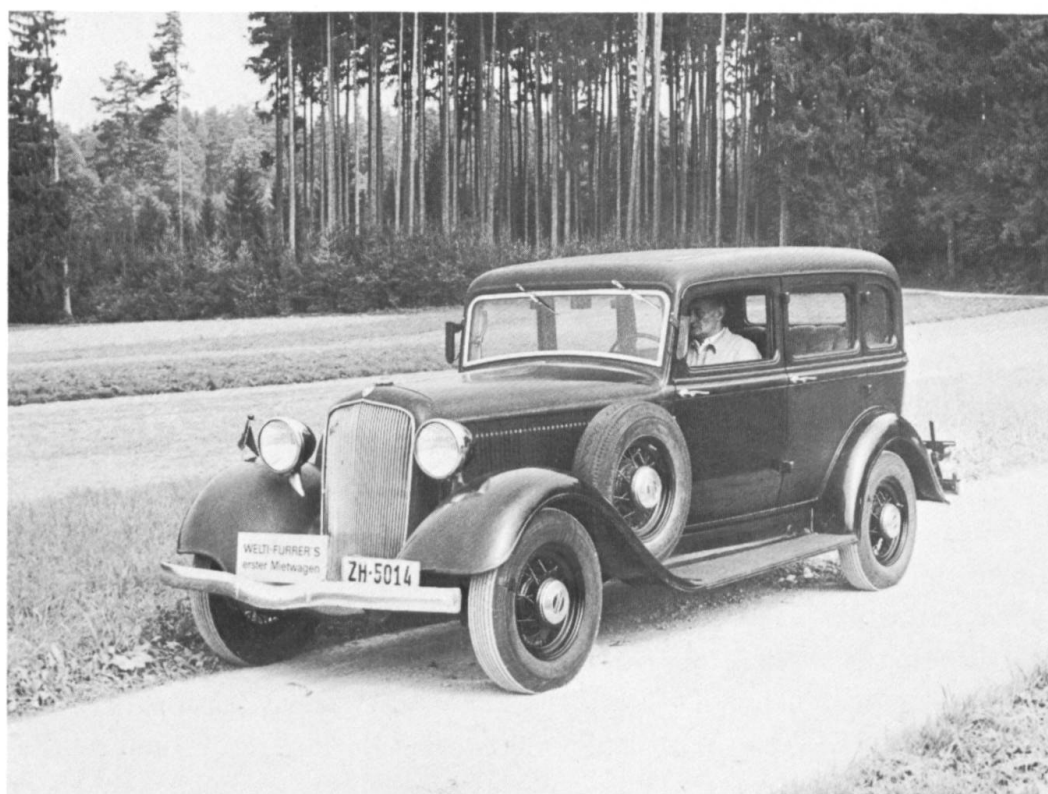
waltungsrat massive Lohnsteigerungen: «Gegen letztere hatten wir uns der Geschäftslage entsprechend gewehrt, was in der Folge zu einem in unbesonnener Weise angezettelten Streik eines Teils der Arbeiter führte, der nach drei Tagen aber wieder beigelegt werden konnte. Dieser Streik war umso unberechtigter, 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 Tief-tarifikampagne 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 hierfür. 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 Schuld nern 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 Wel ti-Fur rer. Die Abteilung Möbeltransport, die 1926 mit der Überführung polni schen Museumsguts von Rapperswil

nach Warschau brilliert hatte, profi tierte während der dreissiger Jahre von der Beständigkeit des lokalen Geschäfts. Schwertransportabtei lung und Werkstätten sorgten durch Konstruktion und Einsatz von Spe zialfahrzeugen für landesweite Auf merksamkeit. Ein denkwürdiges Er eignis war der Transport von vier 32 bis 35 Tonnen schweren Seilen für die Säntis-Schwebebahn, eine Reise, die 1934 von Herisau über Urnäsch zur Schwägalp führte und deren letz te Etappe ein äusserst steiles, zwei Meter schmales Gebirgssträsschen ohne Steinbett bildete.

Die Camionnage-Zusammenar beit zwischen Wel ti-Furrer und SBB entwickelte sich im zweiten Jahr zehnt der Zwischenkriegszeit teils erfreulich, teils unzureichend. Die Zürcher Feinverteilung von Bahn fracht entpuppte sich als ein bedeu tender und beständiger Umsatzga rant, aber zugleich als ein sehr knap-

43 Arbeitstage brauchte es, um die schweren Tragseile der Säntis-Schwebebahn 1934 von Herisau auf die Schwägalp zu bringen. Sieben von acht Stras senbrücken mussten verstärkt, Steigungen bis 17 Prozent über wunden werden. Ein Film im WF-Transport museum dokumentiert die «voralpine» Her ausforderung.

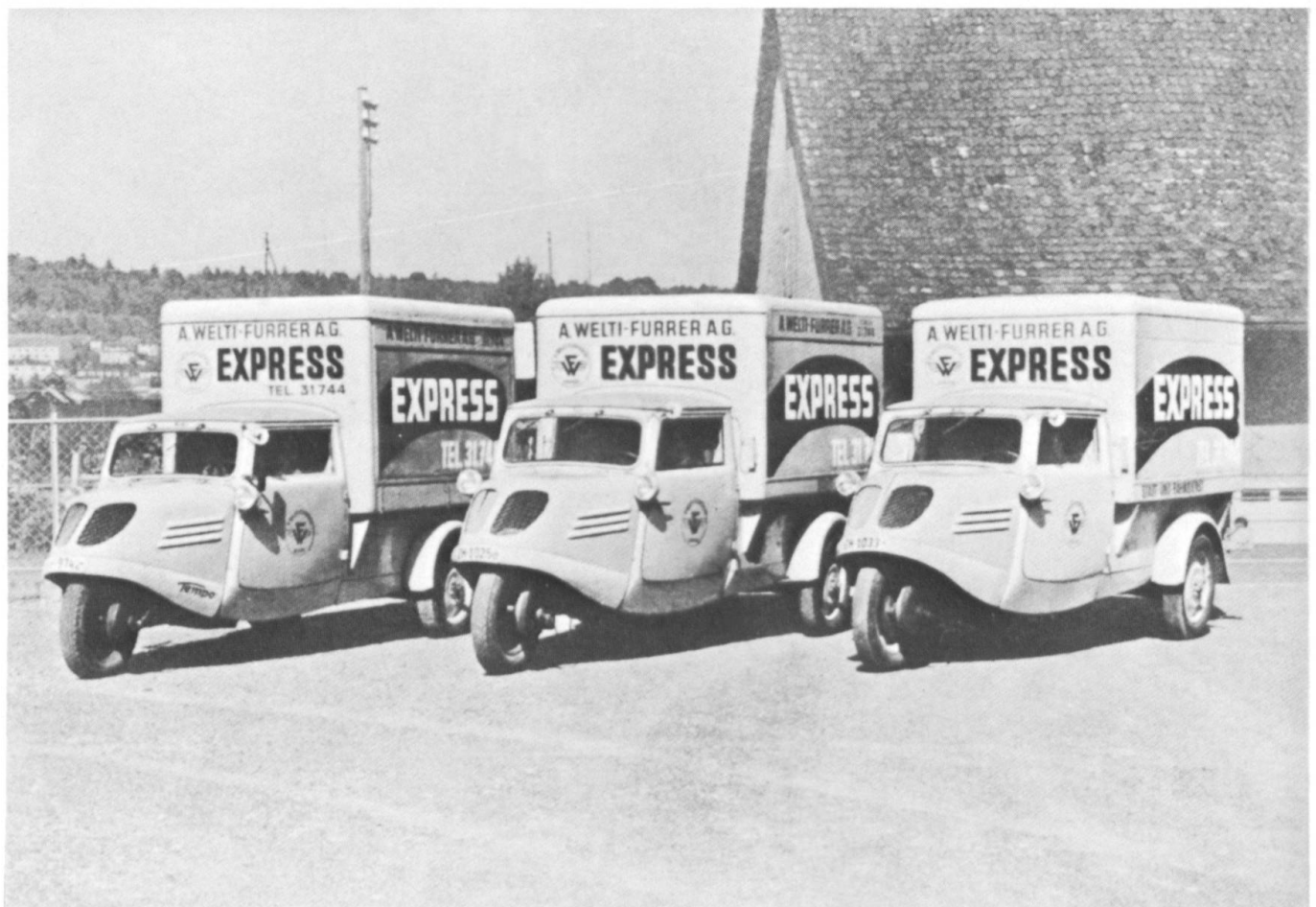
per Renditeträger, der Jahr für Jahr neue Tarifdiskussionen entfachte. Die Bundesbahnen hielten ihre Vertragspartner schon deshalb kurz, weil sich bereits in den zwanziger Jahren ein harter Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse um das helvetische Transportgut abzuzeichnen begann. Ein Instrument dieser 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

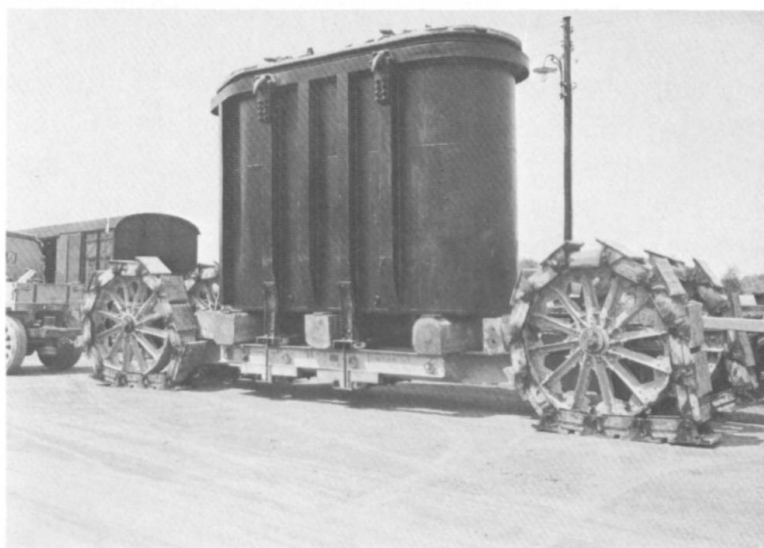


Kraftwerkbau Fionnay:
Welti-Furrer-Eigenbau bewährt sich



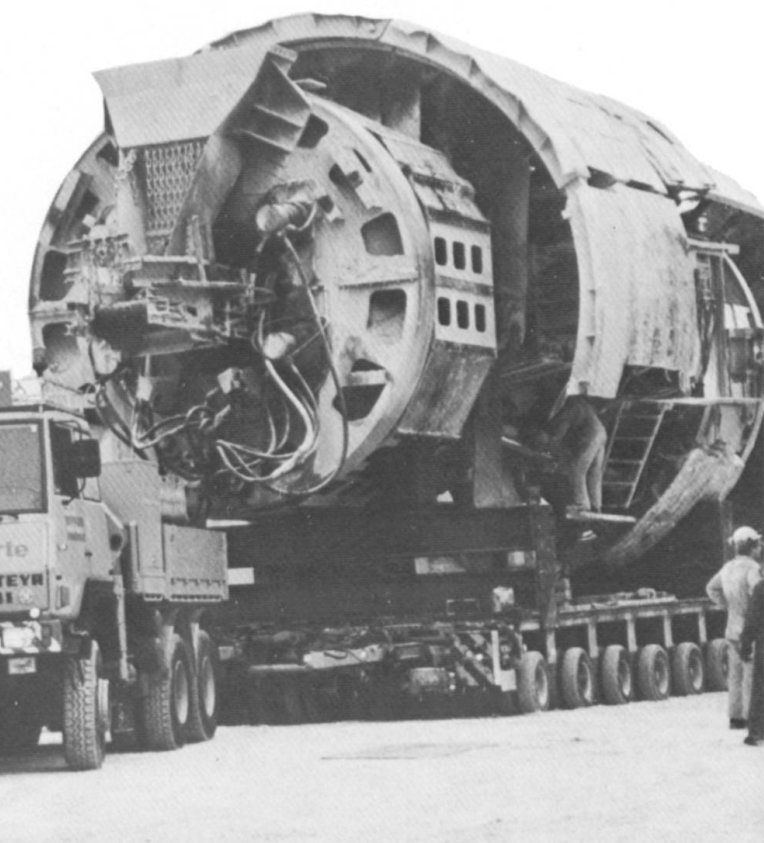
Heikle Fracht: Giraffen für den Zürcher Zoo

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.

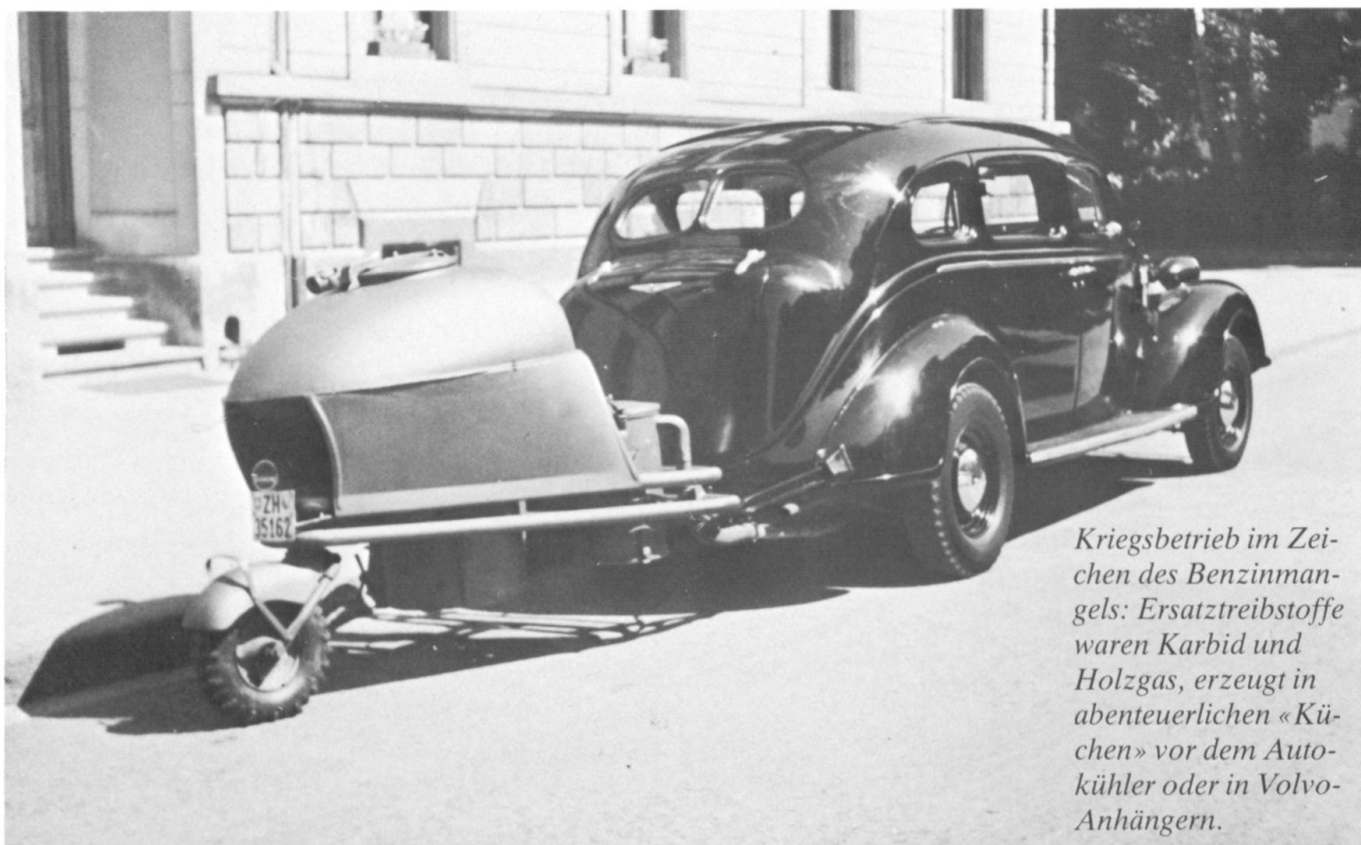


Von 1940 bis 1944 besass die Firma ein eigenes Ausflugsboot auf dem Zürichsee, den beliebten «Seebueb».

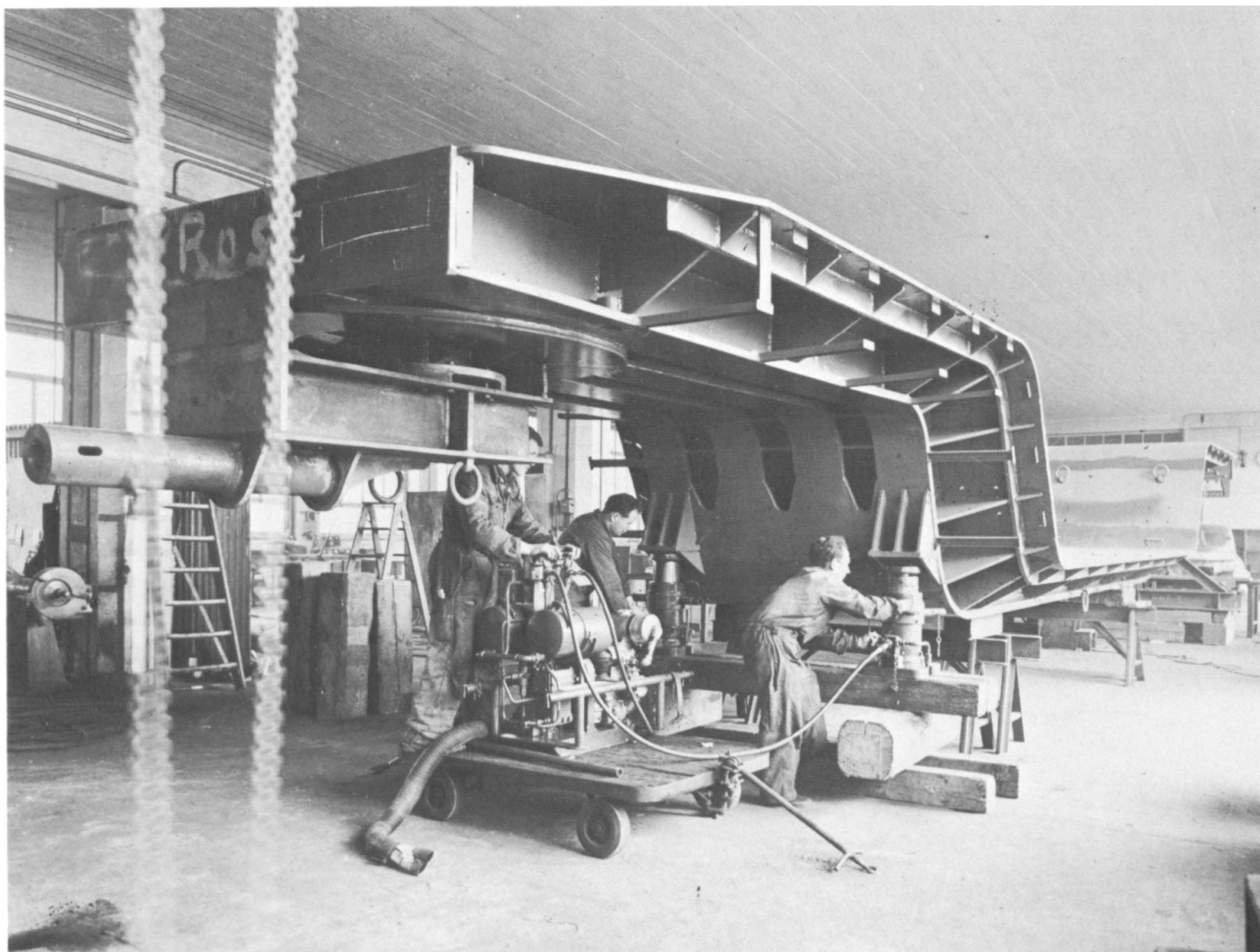


deutsche Partnerorganisationen des Fuhr- und Speditionsgewerbes unter Hitlers totalitärem Staatsumbau ihr Gesicht veränderten, und versuchte, mit den verhängnisvollen Wandlungen im «neuen Europa» zurecht zu kommen, stets bestrebt, durch geschäftliche Sachlichkeit und persönliche Kontakte die Türen in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