

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: Eine Firmengruppe entsteht
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](#)

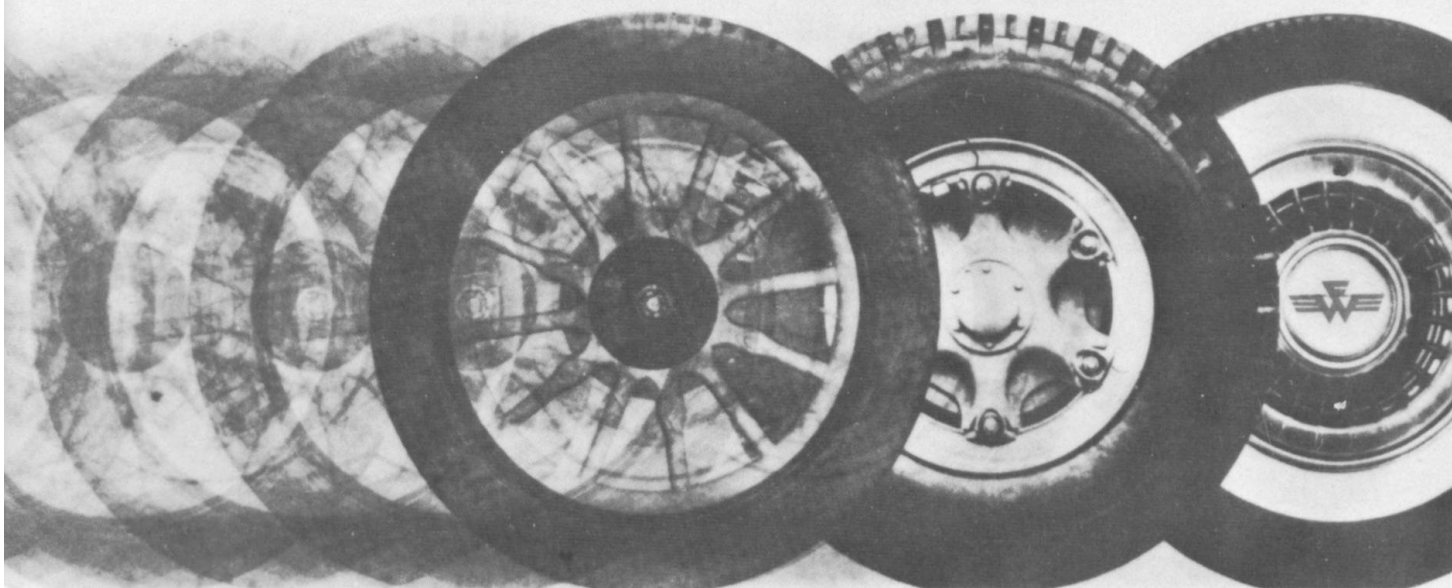
Terms of use

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>

Eine Firmengruppe entsteht



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

Die vierte und fünfte Generation

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

*Welti-Furrer-Mitarbeiter 1979. Betriebsanlässe, eine Personalzei-
tung und die Auszeichnung langjähriger Be-
legschaftsangehöriger
stärken das Zusam-
mengehörigkeitsgefühl.*



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

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

«Aber die Teuerung steigt weiter!»

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



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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Taxikrieg

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

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





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

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

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

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

stützte das Unabhängigkeitsstreben vieler Taxifahrer partnerschaftlich.

Mit und ohne Chauffeur

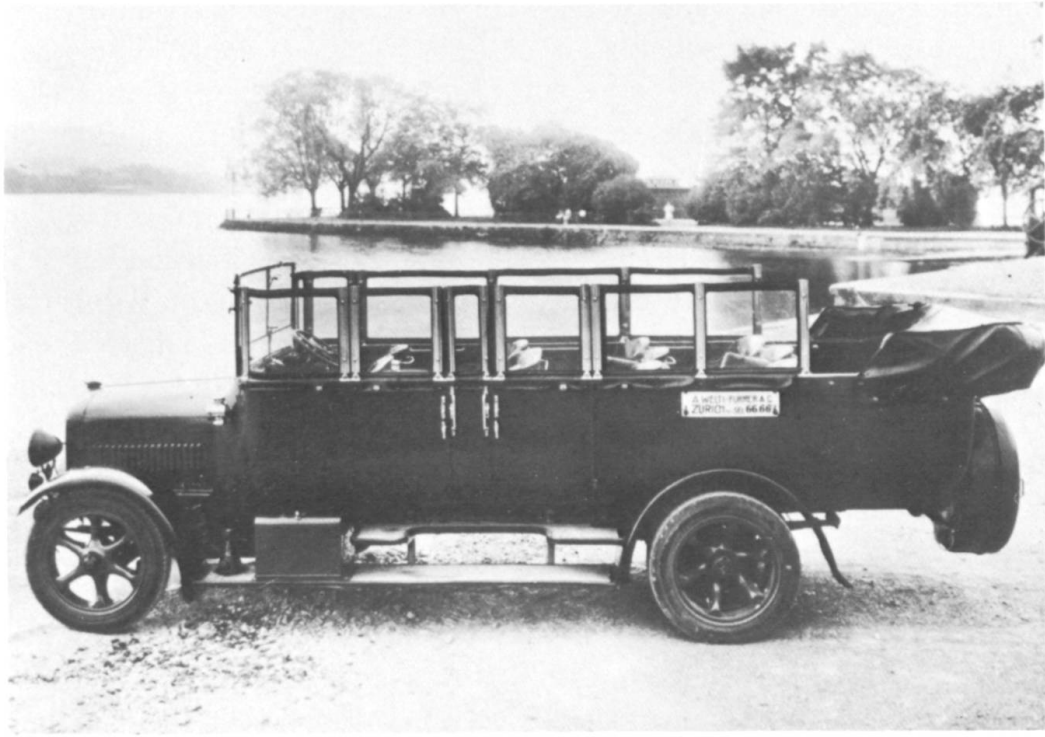
Die Reduktion des «klassischen» Taxigeschäfts ermöglichte andernorts Ausbau und Spezialisierung. Im Hause Welti-Furrer arbeitet heute eine *Transporttaxi-Zentrale*, die Kleinlieferwagen im Einzel- und Dauerauftrag vermittelt. Besondere Sorgfalt verwendet die Firma auf den imagerträchtigen Bereich der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

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

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

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





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



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

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

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



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

Leasing und andere Spezialitäten

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

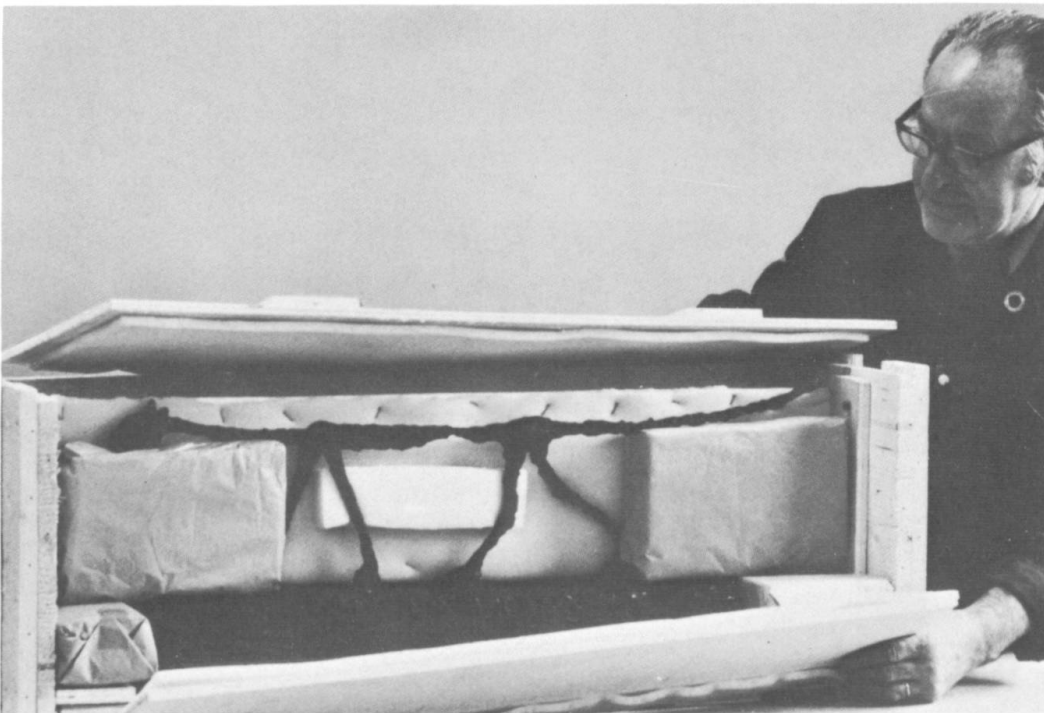
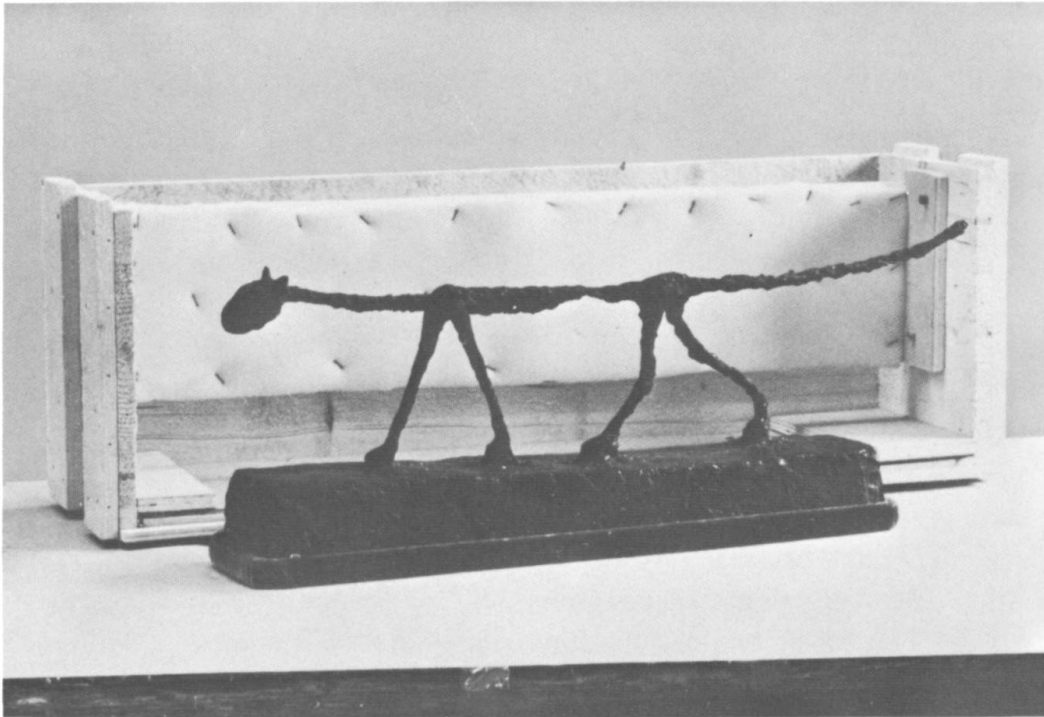
wachsend und weiterhin entwicklungsfähig, hat sich das Leasing unter dem WF-Firmenschirm über die Finanzierung von Personenwagen- und Nutzfahrzeugflotten hinaus auf Investitionsgüter und Immobilien sowie auf das Leasing-Kostenmanagement verlagert. Unternehmerischer Hauptträger dieser Tätigkeit ist die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

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

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



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



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

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

Die Internationalisierung der schweizerischen Wirtschaft hat sich

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



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

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

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

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

14 October, 1946.

My dear Sirs,

Thank you for your letter of September 26.

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

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

Yours very truly,

Winston Churchill

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

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

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

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

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

Mit 232 Tonnen nach Kabul...

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

*Unterwegs ins ferne
Afghanistan.*



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

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

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

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

Welti-Furrer im Dienste des Zürcher Glas-Recycling.

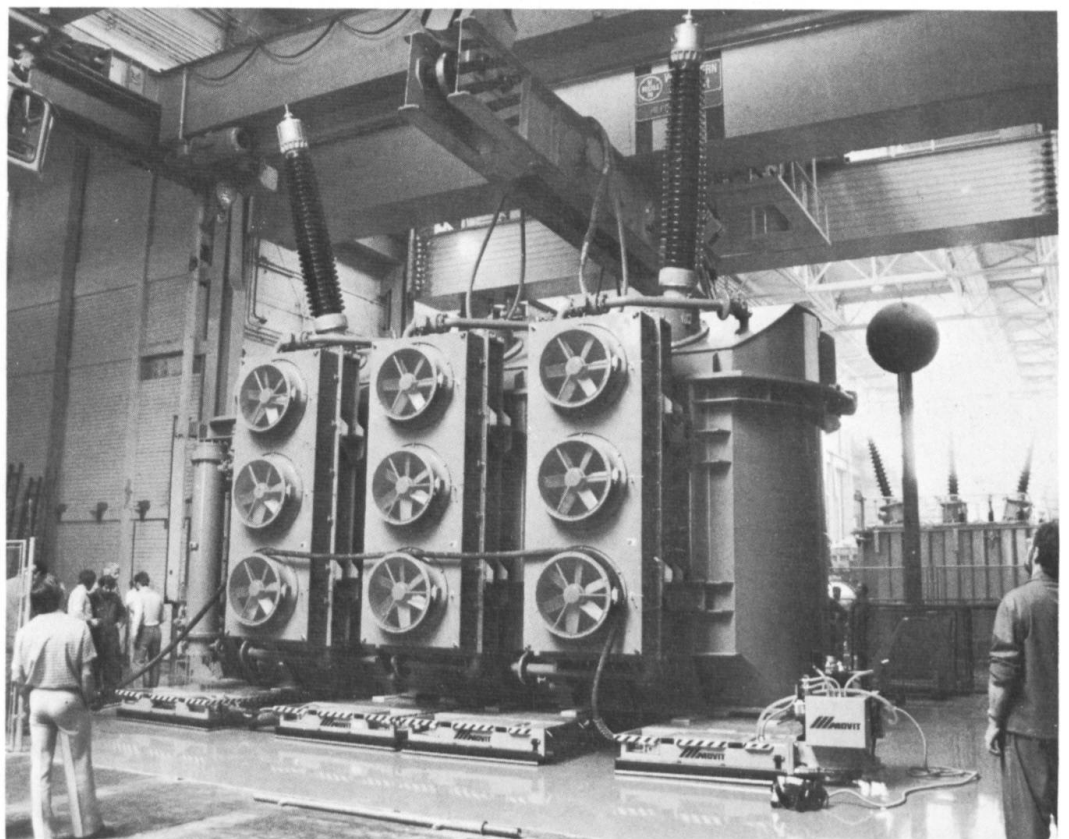


rer begannen am 25. November 1946 ein Eigenleben zu führen. Damals wurde die *Pfingstweid AG* gegründet, in die die Muttergesellschaft insbesondere alle der Warenumsatzsteuer unterstellten Tätigkeiten einbrachte. Anfänglich noch mit dem Bau von Schwertransport-Spezialfahrzeugen und von Eisenbahnwagen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



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

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



Prominenz fährt mit Welti-Furrer

Peter Ustinov



Muhammed Ali



Ägyptens König Faruk

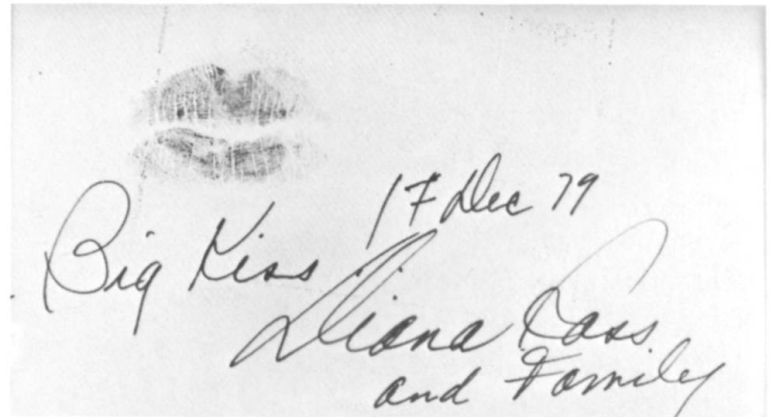


Hildegard Knef



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

Diana Ross



Henri Guisan



Tina Turner

... und mit Kopfarbeit in die Zukunft

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

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

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



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

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

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

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

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

Unternehmensstruktur 1988

Welti-Furrer AG
5,0 Mio.

Tochtergesellschaften

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

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

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

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

Beteiligung Pfingstweid AG

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

Beteiligungen über 30 %

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

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

Beteiligungen unter 30 %

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

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

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

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

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