

1840 - 1990

150

JAHRE ERFAHRUNG

Villier



Impressum

© 1990
Dillier AG
Autounternehmen
6060 Sarnen

Texte:
Dr. Jost Dillier-Keel
Notker Dillier-Gruner
Hans Dillier-Grisiger
Beppi Dillier-Steger

Konzept,
grafische Gestaltung:
Fredi Businger, Grafiker,
Stans

Farbfotos:
Rudolf Steiner, Fotograf,
Stans

Satz und Druck:
Druckerei F. von Ah,
Sarnen

Quellen

Zahlreiche Ratschläge,
Auskünfte und Angaben verdanken
wir Dr. Angelo Garovi, Staatsarchivar
des Kantons Obwalden.

Familien- und Firmenarchiv
Sammlung der Gesetze und
Verordnungen des Kantons Obwalden,
1827 ff., Landbuch des Kantons
Obwalden, 1900 ff.

Amtsberichte über die
Staatsverwaltung des Kantons
Obwalden, 1876 ff.

Obwaldner Heimatbuch,
Basel/Engelberg 1953

Ludwig von Moos,
100 Jahre Obwaldner Kantonalbank
1886-1986, Sarnen 1987

Hans-Jakob Brunner,
Geschichtliche Entwicklung der
Verkehrerschliessung des Kantons
Obwalden, in: strasse und verkehr,
Nr. 11, November 1984

August Wirz,
Aus den Anfängen des Automobilwesens
in Obwalden, in: Sarner Kollegi-Chronik,
Heft 3, 1971

Thomas Meyer,
Der Anfang des Automobilwesens in
Luzern, in: Luzern im Wandel
der Zeit, NF Heft 4,
Luzern 1989

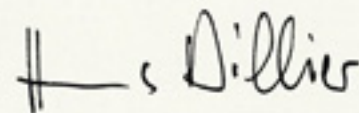
Vorwort

Mit Freude und Stolz blicken wir auf 150 Jahre Dienst am Kunden zurück. Im Jahre 1840 hat unser Urgrossvater Ignaz Dillier begonnen, mit Ross und Wagen Personen und Güter zu befördern. Seine Nachkommen – heute in der vierten Generation – haben dieses Unternehmen stetig fortgeführt und zum heutigen modernen Dienstleistungsbetrieb im Transport-, Reise- und Nutzfahrzeuggewerbe ausgebaut. Zum nicht alltäglichen Jubiläum und zur Würdigung dieses einzigartigen Unternehmmergeistes haben wir diese Jubiläumsschrift verfasst und zusammengestellt. Darin wird die interessante Firmengeschichte über anderthalb Jahrhunderte – die auch einen guten Einblick in das Wirtschaftsleben des Kantons gibt – anschaulich dargestellt.

Da das Transportgeschäft eng mit den Verkehrswegen verknüpft ist, haben wir in einem geschichtlichen Teil auch die Entwicklung des Verkehrswesens im Kanton Obwalden zusammengefasst.

Wir danken allen, die diese Entwicklung ermöglicht haben, unseren Vorfahren und allen früheren und gegenwärtigen Mitarbeitern unseres Betriebes, und wir danken auch allen, die zum Gelingen dieser Jubiläumsschrift beigetragen haben.

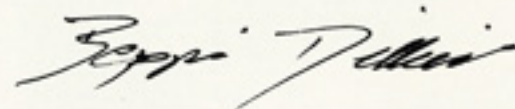
Wir wünschen allen Lesern viel Vergnügen bei der Lektüre und beim Betrachten dieser Schrift und nehmen diesen «Meilenstein» zum Anlass, uns weiterhin für diesen 150 Jahre jungen Betrieb und damit für unsere Kundschaft einzusetzen.



Hans Dillier-Grisiger



Geschäftsleitung



Beppi Dillier-Steger



Firmengeschichte

Das Transportgeschäft Dillier AG in Sarnen feiert seinen 150. Geburtstag. Die Firmengeschichte führt in die Gründungszeit zurück, als Ignaz Dillier im Jahr 1840 den Grundstein der heutigen Firma legte, und lässt die «gute alte Zeit» wieder lebendig werden. Sodann werden die Motorisierung und die Entwicklung des Betriebes bis in die hektische Neuzeit anschaulich dargestellt.

Schon vor 575 Jahren Fuhrleute	9
Mit 1 bis 6 Pferdestärken	10
Zustelldienst für jedermann	13
«Waar vom Stad»	14
«Transportgut» Mensch	17
Pferd – Eisenbahn – Lastauto	18
Von der Einzelfirma zur Familien-AG	29
Öffentlicher Verkehr, Privatverkehr	31
Von der Wohn- in die Gewerbezone	40
Treue Mitarbeiter	43

Geschichte des Verkehrswesens

Die Geschichte des Verkehrswesens im Kanton Obwalden beginnt in der Zeit der Saumwege über die Rengg und den Brünig und als der Sarnersee ein wichtiger Wasserweg war. Sie berichtet vom Bau der Brünigstrasse und der Brünigbahn, vom Karrer- und Kutschergewerbe und den Anfängen des Automobilwesens bis zum Bau der Nationalstrasse N8 in jüngster Zeit.

Von den ersten Verkehrswegen	9
Warum die Karrengassen krumm waren und von den Pflichten der Karrer	10
Die Karrer und die Handels- und Gewerbefreiheit	13
Der Bau der Brünigstrasse	14
«Übelstände» führen zu weiteren gesetzlichen Regelungen	17
Bestimmungen über das Strassenwesen	21
Das Anbringen von Gattern ist auf der Brünigstrasse verboten	21
Der Transport auf dem Wasser und vom Beginn des Schienenverkehrs	24
Aus den Anfängen des Automobilwesens	27
Der Schritt in die Neuzeit	36

Illustrationen

Aus dem reichhaltigen firmeneigenen Bildarchiv stammen die meisten der phantastischen alten Fotografien aus der Zeit des Kutscherbetriebes und den Anfängen der Motorisierung. Es handelt sich um Aufnahmen, welche die Firmengeschichte illustrativ ergänzen, die aber auch als eigentliche Dokumente der Geschichte des Transportwesens gelten können. Abschliessend wird die Neuzeit im Bild festgehalten.

Christian Dillier-Omlin als Kutscher



Von den ersten Verkehrswegen

Die Siedlungen waren seit alter Zeit durch Fuss- und Viehfahrwege miteinander verbunden. Auch auf die Alpen führten verschiedene Wege. Über den Brünig und über die Rengg bestanden wichtige Saumwege. Obwalden war schon früh in der Nord-Süd-Richtung gut mit dem Berner Oberland und Luzern erschlossen. Im spätem Mittelalter erfreute sich der Kanton eines gewissen Wohlstandes. Sarnen war ein bekannter Marktflecken. Neben der Landwirtschaft gab es viele Handwerker und Gewerbetreibende. Die Obwaldner Wirtschaft exportierte Getreide über den Vierwaldstättersee nach Luzern und Milchprodukte, vor allem Käse, nach Italien. Daneben wurde auch Holz ausgeführt. Die Verkehrsträger wurden immer wichtiger. Soweit als möglich wurde der Wasserweg benützt. Der Vierwaldstättersee ermöglichte den Transport der Güter bis nach Alpnachstad. Aber auch der Weg über den Sarnersee wurde rege benutzt. Schon seit früher Zeit sind die beiden Sustgebäude in Sarnen auf dem Seefeld und in Giswil beim Zollhaus bekannt. Dort wurden die Waren von den Fuhrleuten abgeholt und weiterbefördert, bis wieder der Seeweg benutzt wurde. Im Sarneraatal bildete die Brünigstrasse das Rückgrat des Verkehrsnetzes: In früheren Zeiten eine Karrengasse von Alpnachstad bis Lungern. Von Alpnachstad bis Alpnach Dorf bildete das Trasse der heutigen Kantonsstrasse die Linienführung. Von Alpnach bis Sarnen folgte der Karrweg ungefähr der Strecke der heutigen Nationalstrasse und führte aus der Richtung der heutigen Kernserstrasse ins Dorf hinein. Davon ist der Name Karrgasse für das Strässchen Kernmatt-Foribach geblieben. Eine erste Korrektur bestand um 1820 in einer Neuanlage der Streckenführung zwischen Kägiswil (Kreuzstrasse) und Sarnen über das Gigenried, welche ungefähr der heutigen Linienführung entspricht.

Eine weitere Strasse verband den Hauptort Sarnen mit Kerns und führte über den Sand zur Grenze mit Nidwalden im Kernwald. Die damals schlechte Strassenverbindung von Grafenort nach Engelberg wurde 1818 zur Landstrasse erklärt und 1826 etwas saniert.

Schon vor 575 Jahren Fuhrleute

Der in Obwalden heimische Name Dillier – frühere Schreibweisen: Tillier oder Dilger, Mundart: Ddillr – leitet sich vom Vornamen Ottilia ab und ist im 15. Jahrhundert in Engelberg urkundlich belegt. Laut Anton Kuchlers Chronik von Kerns (1887) war der Stammvater Jakob Dilger um 1415 Fuhrmann des Klosters Engelberg. Die Dienstleistungen auf der Strasse haben sich also in diesem Geschlecht über fast 600 Jahre erhalten.

Während das Geschlecht heute noch in Engelberg heimisch ist, sind einzelne Vertreter talabwärts gewandert. In Nidwalden sind sie im 17. Jahrhundert ausgestorben. In Kerns wurden sie 1548 Kilcher und 1633 erwarb Tuchhändler Nikolaus Dillier, der Stammvater der zahlreichen Sarnen Dillier, das dortige Freiteil-Bürgerrecht.

In einigen älteren Obwaldner Wohnstuben stehen noch prächtige grüne Kachelöfen mit der eingebrannten Aufschrift MHD. Das sind die Initialen des **Meister Heinrich Dillier** (1767–1829), eines landesbekannten Hafnermeisters von Sarnen. Von seinen zahlreichen Nachkommen führte sein gleichnamiger Sohn Heinrich (1804–1865) den Ofenbau weiter, und dieses bodenständige Handwerk wird heute seit «MHD» in der 7. Generation weitergeführt, wobei in den letzten 4 Generationen der Vorname Ernst vertreten ist.

Ignaz Dillier

(1814–1890) wurde als neuntes Kind des Meisters Heinrich Dillier («MHD») der Begründer der Fuhrhalter-Linie. Er war beim Tod des Vaters erst 15jährig, wurde als Spross der Hafner-Familie im Volksmund «Hafner-Nazi» genannt und übte anfänglich auch dieses Handwerk aus. In seinem Rechnungsbuch finden sich in den 1840er und 1850er Jahren zahlreiche Eintragungen über den Verkauf von Kacheln, Geschirr oder allgemein «Ofenwaar». Am 2. Dezember 1852 hat er unter dem Kundenamen «Freitheil Sarnen» eingetragen: «3 Ofen ausgebessert im Schulhaus».

Daneben war er bis in die 1870er Jahre auch in der Landwirtschaft tätig, indem er als Ergänzung seines kleinen Landbesitzes von nutzungsberechtigten Korporationsbürgern Allmendteile («Freitheilgärten») in Pacht nahm und bewirtschaftete. Die wiederholt eingetragenen Düngelieferungen dürften ihren Grund zudem im Pferdebesitz gehabt haben.

Im Sinne eines kulturellen Kontrapunktes war der Stammvater Ignaz Dillier während vielen Jahrzehnten in der Pfarrkirche Sarnen als Organist tätig und übte bis zu seinem Tod das Amt des Kirchenvogtes (Kirchenverwalters) aus. Auch die Bereitschaft zur Tätigkeit im Dienste der Musik und des Gemeinwesens ist von seinen Nachkommen fortgesetzt worden.



Mit 1 bis 6 Pferdestärken

Neben der Hafnerei und der Landwirtschaft begann «Hafner-Nazi» immer mehr, für Dritte Fuhren mit dem Pferd auszuführen, bis er sich zum hauptberuflichen Fuhrhalter mit 6 Pferden entwickelte. Die erste Eintragung in seinem Rechnungsbuch über eine solche Fuhre lautet: «1841. April 9. Ein Ofen ins Grafenort geführt, ist 3 Gulden». Die Firmentafel an der Lindenstrasse in Sarnen, wo der Transportbetrieb bis 1967 domiziliert war, trug die Jahreszahl 1840. Da die Eintragungen im Rechnungsbuch aber unvollständig sind und angenommen werden muss, dass Ignaz Dillier sein Pferd schon vor diesem Datum für Fuhren benützt hat, kann die runde Jahrzahl 1840 mit Sicherheit als Beginn des heutigen Transportgeschäfts angenommen werden.

Weil aufgrund des eidgenössischen Münzgesetzes von 1850, zehn Jahre nach diesem Beginn, an die Stelle von Gulden, Schilling und Angster die nominell auch heute noch gültige Währung mit Franken und Rappen trat, können die Preise des jungen Unternehmens gut mit den heutigen verglichen werden. Aus dem Jahre 1857 seien folgende Posten herausgegriffen:

4 Fuder Holz vom Wald auf die untere Allmend	Fr. 3.20
1 Ofen nach Lungern	Fr. 5.70
1 Fuder Holz vom «Schlangenried»	Fr. -.50
5 Fuder «Beim» (Bäume) vom Voribach (Foribach)	Fr. 2.50
1 Ofen nach Grafenort	Fr. 5.70
1 Fuder Stein «vom Stad» (von Alpnachstad)	Fr. 2.--

Es sticht sofort in die Augen, dass der Realwert des Frankens damals um ein Vielfaches höher war als heute. Es ist interessant, dass ein Vergleich des letztgenannten Postens mit den heutigen Verhältnissen zeigt, dass dank der seitherigen technischen Entwicklung und Vervollkommen der Strassen und der Fahrzeuge die enorme Geldentwertung aufgefangen werden konnte: Das erwähnte «Fuder Stein» wird kaum einen halben Kubikmeter gemessen haben, so dass der Transport eines Kubikmeters Steine von Alpnachstad nach Sarnen damals vier bis fünf Franken gekostet hat. Dies entspricht annähernd dem Preis, der heute pro Kubikmeter für einen Transport von Steinen auf dieser Strecke mit einem leistungsfähigen modernen Vierachs-Lastwagen mit 28 Tonnen Gesamtgewicht berechnet werden muss! Ohne diese technische Entwicklung wäre das Herbeiführen von Baumaterial für den heutigen Hoch- und Tiefbau überhaupt nicht mehr zu berappen, aber es war idyllischer, als noch ein einsames Pferdefuhrwerk über die holprige und staubige Strasse den «Sagenstutz» gegen die Grosse Schliere hinauf und über das Gigenried (bei Kägiswil) und die alte Karrengasse von der Kernmatt gegen den kleinen Kantonshauptort Sarnen trottete...

Pferdestall
mit Jahrzahl 1840,
zur Werkstatt
umgebaut (heute
Lindenhof-Areal)



Zum Strassenunterhalt wurde im Amtsbericht über die Staatsverwaltung von 1876–1880 folgendes ausgeführt: «Dass es aber selbst bei den vermehrten Auslagen für den Strassenunterhalt noch nicht möglich ist, alle Schimpfereien von Kutschern und Fuhrleuten und ebensowenig sogar Beschwerden von höher gestellten Persönlichkeiten gänzlich zu verhindern, wird übrigens Jedermann begreiflich finden.» Etwas später hielt der Regierungsrat aber stolz fest: «Im Allgemeinen sind die Strassen in unserem Kanton derart unterhalten worden, dass bei der alljährlichen Inspektion durch das eidgenössische Oberbauinspektorat noch niemals die mindeste Rüge erhoben wurde.»

Warum die Karrengassen krumm waren und von den Pflichten der Karrer

Um beim Bau der Strassen «Kosten zu sparen», wählte man früher nicht die geradeste und kürzeste Linie, sondern man führte sie bei Gütern von Reichen vorbei, welche einen Teil der Kosten zu übernehmen versprochen; daher die vielen Krümmungen bei den alten Landstrassen», erzählt der Chronist Anton Kuchler.

Der Unterhalt der Karrengassen, vornehmer Landstrassen genannt, musste vom Kanton getragen werden; dieser versuchte aber, die Kosten den betreffenden Gemeinden zu übertragen. Dienten die Landstrassen auch als Fusswege, mussten die Anstösser die Hälfte der Unterhaltskosten tragen. Bei reinen Fusswegen trugen die Anstösser den Unterhalt sogar alleine. Solche Grundsätze finden sich auch noch in der heutigen Gesetzgebung über die Erschliessung mit Strassen.

Schon früh regelte der Staat das Karrergewerbe, das auf den alten Landstrassen Waren transportierte. Ein altes Landgesetz (ohne Datum) lautet:

Pflicht der Karrer.

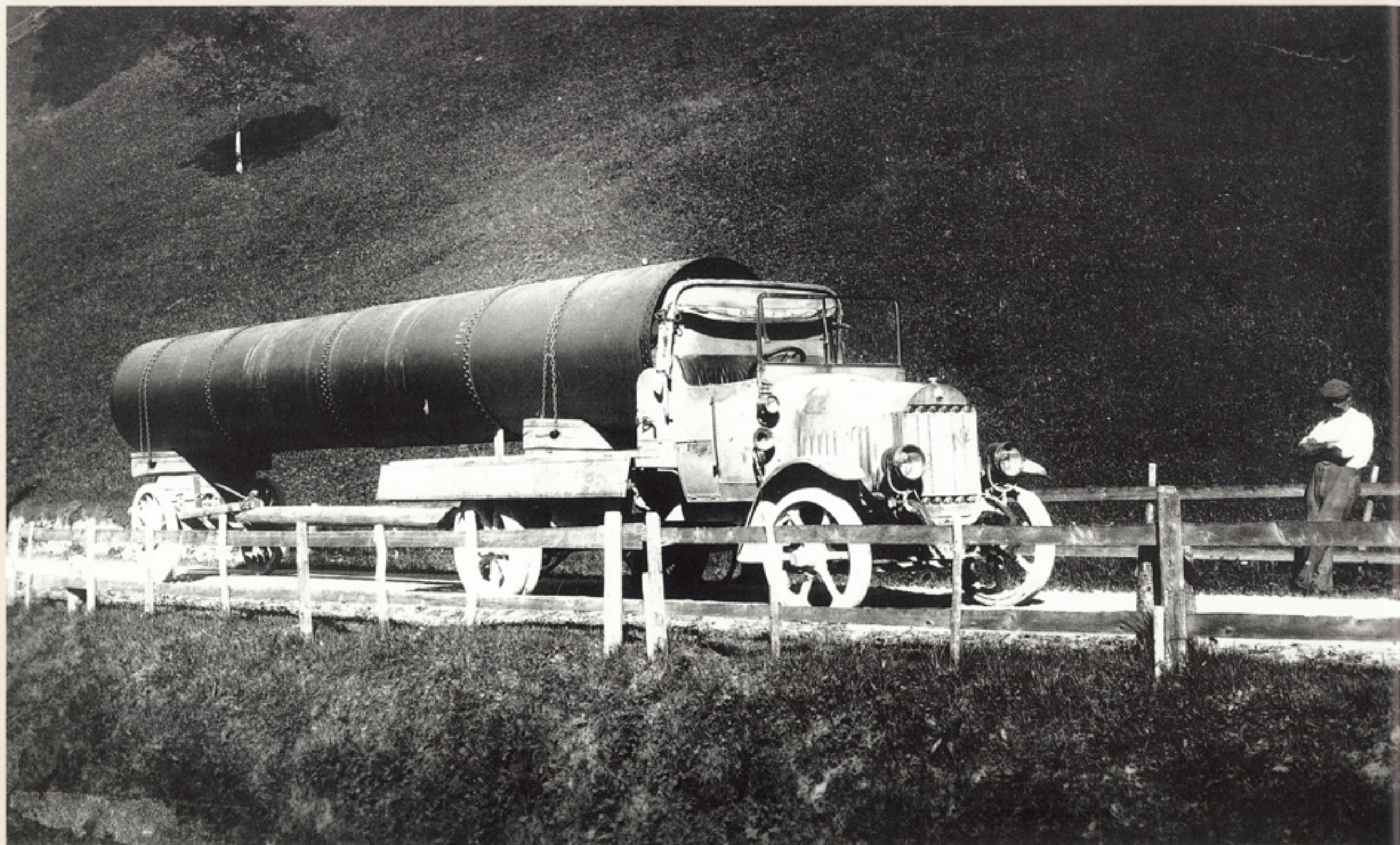
(Altes Landgesetz.)

Die Karrer sollen um den gebührenden Lohn die Waren Treulich führen, und denen Leuthen mit über den Wein gerathen vill, oder wenig darauf nehmen, und das bey der Treu.

Schwertransport zur Zentrale Unteraa, Giswil (1921)



Transport einer Druckleitung für Kaiserstuhl-Giswil (1921)



Laut «Rathserkenntnis» vom 19. Januar 1827 mussten «künftighin alle Fuhrwerke, welche mit Gütern oder Kaufmannswaaren unsere Landstrassen befahren, mit 3 1/2 Zoll, franz. Mass, breiten Radschienen beschlagen und zudem die zweispännigen Wagen mit Deichseln versehen sein». Der Vollzug dieser Vorschrift wurde «dem Zoller am Stade und zu Tiechtersmatt und Weisserlen» übertragen. Mit «Rathserkenntnis» vom 17. Hornung 1827 wurde die Verordnung betreffend Breite der Radschienen an Güterwägen wie folgt erläutert: «dass nur jene Fuhrwerke, welche Handelswaren um den Lohn führen, dieser Verordnung unterworfen seien. Da die Strasse über den Kaiserstuhl nach Lungern nicht dazu geeignet ist, mit andern als den bisher gewöhnlichen Fuhrwerken befahren zu werden, so sind auch die dortigen Karrer dieser Verordnung nicht unterworfen, doch nur auf der Strasse von der Sust zu Tiechtersmatt hinweg bis auf Lungern.»

Die Karrer und die Handels- und Gewerbefreiheit

In der ersten Karrerordnung vom 29. Christmonat 1832 wurde das staatliche Monopol der «Fuhr des Salzes und der Kässpälen» gelockert. Der Staat beschränkte sich darauf, über die Einhaltung der polizeilichen Vorschriften zu wachen. Die Karrerordnung vom 29. Christmonat 1832 lautete:

Karrerordnung.

(Vom 29. Christmonat 1832.)

1. Die Fuhr des Salzes und der Kässpälen wird für Zukunft frei gegeben, und es soll daher sowohl dem Salzdirector als den Handelsleuten überlassen sein, diese Waaren durch beliebige Angestellte führen zu lassen.

2. Ebenso ist es Jedermann freigestellt, ihre eigenthümliche Waaren entweder selbst oder durch andere führen zu lassen, jedoch unter der Bedingung, daß die, welche nicht eigene Waaren führen, mit vorschriftsmässigen Wagen versehen sein und die Waaren mit solchen Wagen führen sollen. Diejenigen, welche ihre eigenen Waaren führen, dürfen sie nur mit einspännigen Wagen und nur mit einem Pferde führen.

Anfänglich genügten ein bis zwei Pferde, aber mit der Zeit arbeitete Ignaz Dillier mit fünf bis sechs Zugpferden und beschäftigte die erforderliche Zahl Knechte. Dem Rechnungsbuch ist zu entnehmen, dass er beispielsweise im Jahre 1867 mit drei bis fünf Pferden Einnahmen erzielte von

Total	Fr. 6'141.78
«Für Heu, Knechtenlohn, Krisch (Grüsch = Kleie), Hafer, Schmied, Wagen und Sattler habe im Jahr 1867 gebraucht»:	Fr. 4'601.95
Jahres-Bruttoertrag von	Fr. 1'539.83

und daraus musste der Ersatz der Pferde, die Immobilienkosten, die Lebenshaltung usw. bestritten werden.

Fürs Jahr 1869 findet sich eine Ausrechnung «per Monat für 5 Pfd.»:

Hafer	Fr. 33.-
Krisch	Fr. 64.-
Heu	Fr. 178.-
3 Knechte Kost und Lohn	Fr. 33.-
Schmied, Wagner, Sattler	Fr. 40.-
Zusammen	Fr. 348.-

Ein Vergleich der niedrigen Beträge für die Löhne und die Handwerksarbeit gegenüber den Kosten für Futter zeigt, wie billig die menschliche Arbeitskraft im letzten Jahrhundert eingeschätzt worden ist. Dank der seitherigen technischen Entwicklung kann heute jene Arbeit, die trotz Mechanisierung und Automatisierung immer noch vom Mensch selber zu verrichten ist, ganz anders entlohnt werden.

Dem Schmied Wirz zahlte Ignaz Dillier 1867 fürs «Scheesli» (leichte Kutsche, von französisch «Chaise») Fr. 45.50 und für einen schweren Wagen Fr. 160.-.

Zustelldienst für jedermann

Was die Bewohner Obwaldens im letzten Jahrhundert zum Essen, Wohnen, Bauen und Produzieren benötigten, wurde ihnen von den Pferden von Ignaz Dillier zugeführt.

Mengenmässig stand an erster Stelle das Zuführen von Holz zum Heizen – vielfach der Bürgernutzen – aber auch Bauholz zur und von der Säge, Hagholz, Rinden usw. von Bitzighofen, vom Ennetriederwald, von der Kalchern, vom Seefeld, vom Schlierenwald, vom Forst, von der Schwendi und auch von weiter weg bis zum Ort der Verwendung.

Dann folgen – für Private, für Bauhandwerker und für die öffentliche Hand – Steine,

Grien (Kies), Sand, Ziegel und Kalk von der Ziegelhütte, Gips und Kalch vom Rozloch, «Härd» (Erde) und immer wieder «Leim» (Lehm) von Giswil usw.

Zahlreich waren auch die landwirtschaftlichen Fuhren: Heu, Emd, Gras und «Streuwi» (Streu) sowie – fuderweise oder tage- und halbtagsweise – Mist und Gülle. Es wurde auch tage- oder halbtagsweise für Kunden mit einem bis zu vier Pferden geachert, geegget und «gesielet» (Holz geschleift) oder «ein Pferd gegeben» (vermietet), manchmal «mit Scheesli». Dünger geführt wurde auch für den bischöflichen Kommissar, den ältesten Bruder des



Hafner-Nazi, und für Buchdrucker Müller. Geachert und geegget wurde auch für Doktor Ming, Kronenwirt Wirz und andere Nichtlandwirte.

Für den Staat wurde der Pulverwagen zum Pulverturm und zurück geführt, ferner Kriegsmaterial, Gamellen usw. ins Zeughaus auf den Landenberg und für die Feuerwehr wurde mit der Spritze bis in andere Gemeinden gefahren. Für die Dorfschaft Sarnen wurde mit zwei Pferden Schnee «geschoret». Dem Baumeister Garovi wurde 1880/82 das Baumaterial

für den Bau des Westturmes der bis dahin einturmig gebliebenen Pfarrkirche von Sarnen geführt.

Für Bildhauer Gut und dessen Nachfolger Bildhauer Lussi führte Ignaz Dillier Grabsteine oder «Monumente» nach Kirchhofen und auf die Friedhöfe anderer Gemeinden, ja bis nach Meiringen. Im Jahre der Eröffnung des «Grand-Hotel Bürgenstock» durch die Kernser Unternehmer Bucher und Durrer (1873) ist auch ein Transport auf den Bürgenstock im Rechnungsbuch vermerkt.

«Waar vom Stad»

Die wichtigste Sparte für die Fuhrhaltere Dillier in der ersten Generation war die Versorgung des Kantons mit Waren aller Art von der Schifflände Alpnachstad in die einzelnen Dörfer und Weiler.

Bei sehr vielen Fuhren sind leider nur die Verpackungen bezeichnet: Kisten, Säcke, Fässer, Körbe, Korbflaschen, Ballen, Ballots, Kartons, Collis... Vieles wurde aber doch konkret bezeichnet, so dass sich ein anschauliches Bild davon ergibt, was im 19. Jahrhundert alles per Schiff über den See und dann per Fuhrwerk importiert und im Kanton genossen oder verarbeitet wurde:

Für gewerbliche und auch private Kunden kamen Petroleum, Lampenöl, Sprit, Kerzen, Zündhölzer, Besen, «Manufakturwaren», Tuchwaren, Wolle, Baumwolle, Seife, Soda, Papier, Steingut und anderes Geschirr usw. Für die Gastwirte, Lebensmittelhandlungen, Kollektivhaushalte (Spital, Kollegium, Kapuzinerkloster) und auch für vereinzelte private Haushaltungen wurde hergeführt: Wein, Bier, Most, Malaga, Obstbranntwein, Rum, Magenbitter, Kümmel, allgemein Liqueur, aber auch schon Mineralwasser und Limonade, ferner Kaffee,

Zichorie, Zucker, Confiserie, Teigwaren, Kartoffeln, Karotten, Hafermehl, Hanfsamen, Südfrüchte, Rosinen, Feigen, Mandeln, Kastanien, Schweinefett, Oel, Essenzen, Tabak und Zigarren, ferner besonders in der Fastenzeit Stockfische oder einfach Fische.

Bei den Bäckern sind nebst andern Lebensmittelimporten vor allem aufgeführt: Mehl, Roggen, Reis, Hafer, Grütze, Mais, Kernen, Nüsse.

Für die Schmiede wurden Eisen und Stahl, aber auch Schaufeln, Sensen und Nägel und immer wieder Steinkohle hergeführt und für die Spengler noch und noch Blech, Gussrohre usw. Für den Mechaniker auch noch Rundeisen, ferner Zahnkolben, Schleifsteine und anderes Werkzeug.

Für die Gerber kamen Kuhhäute und Felle, für die Sattler Leder und Schmalleder und auch Felle, Pferdehaar, Matratzenhaar, Seegras, Bettfedern, Tuch, Flaum, Fiber und «Kinderschesli».

Die Maler erhielten Farbe, Oelfirnis und Bleiweiss. Die Baumeister erhielten vor allem «Ciment» (Zement), aber auch Gips und Kalch sowie Werkzeuge und Baumaschinen. Für die

3. Das Bau- oder Sägeholz, sowie Läden, die ausser Landes geführt werden, sollen nur mit vorschriftsmässigen Diebstahlsmarken geführt werden.

4. Den Karren und Fuhrleuten wird neuerdings untersagt, die Waaren über Nacht unter Wegs stehen zu lassen bei 12 Gl. Buß, von welcher Geldstrafe dem Kläger der halbe Theil zukommen wird.

5. Die transitirenden Waaren, welche ohne Adresse in das Land kommen, sollen vom Zoller am Gestade verhältnissmässig auf die Karren vertheilt, welche aber in die Suft zu bringen und von da weiter zu transportiren sind.

6. Die Karren, welche Transitwaaren führen wollen, sollen die bisherige Kaution leisten und um die Bewilligung der Fuhr vor Ugdh. anhalten lassen, welche sie hierüber in Pflicht nehmen werden.

7. Die oben bestimmte Geldstrafe soll auch auf diejenigen anwendbar gemacht werden, welche als Angestellte für Handels- oder eigene Waaren, dieselbe nicht am nämlichen Tage entweder in das Haus oder in die Suft führen.

8. Die Zoller sind beauftragt, auf die Handhabung dieser Verordnung zu wachen und die Fehlbaren Ugdh. anzuzeigen.

Zufolge Rathserkenntnis vom 14. Hornung 1835 wurde gegenwärtige Verordnung mit dem Beifuge bestätigt, dass dem Zuwiderhandelnden das Fuhrwesen eingestellt oder ganz abgeschlagen werden solle.

Der Bau der Brünigstrasse

1577 soll der Saumweg über den Brünig erstellt worden sein. In den Jahren 1811 und 1812 fanden erste Verhandlungen mit dem Kanton Bern über den Bau einer fahrbaren Strasse über den Brünig statt. Bern drängte sowohl auf den Bau der Passstrasse wie auch auf die Verlängerung von Alpnachstad bis Luzern. Anlässlich der Konferenz vom 8. November 1854 in Luzern einigten sich die Regierungsdelegationen von Bern und Obwalden grundsätzlich auf den Bau einer Strasse von Thun bis Luzern, und an der Konferenz vom 15. Mai 1855 nahm nebst den vier Kantonen Bern, Luzern, Ob- und Nidwalden auch eine Abordnung des Bundesrates teil. Am 25./26. Juli 1856 erging schliesslich ein Bundesbeschluss, der den beteiligten Kantonen einen Bundesbeitrag von 400'000 Franken unter der Bedingung zusicherte, dass sich die betreffenden Kantone bis zum 1. April 1857 über die Pläne und die Ausführung des Strassenbaus einig-

Bretterverlad in Alpnachstad (ca. 1927)



Vereinsausflug auf dem «Char à bancs»



ten und den Bau längstens innert fünf Jahren vollenden. Am 8./9. Dezember 1856 trafen sich die Regierungsdelegationen erneut in Luzern zur Bereinigung des Bauplanes und der Kostenansätze. Die Abordnung des Kantons Nidwalden war mit der Linienführung entlang dem Lopper nicht einverstanden und wollte statt dessen eine Strasse über Kerns nach Stans und Beckenried. Obwalden musste schliesslich auch den Bau des Nidwaldner Teilstückes am Lopper übernehmen. Immerhin erstellte der Nidwaldner Kaspar Blättler 1860 eine für die Durchfahrt der Dampfschiffe eingerichtete Zugbrücke bei der Acheregg. Bis dahin war Nidwalden auf dem Landweg nur von Obwalden her erreichbar. Die erste feste Strassenverbindung bei der Acheregg, die nicht mehr bei der Durchfahrt von Dampfschiffen unterbrochen werden musste, wurde erst 1964 eingeweiht (Autobahnbrücke).

Über die Bauarbeiten an der Brünigstrasse ist wenig bekannt. Sie erfolgten zwischen 1857 und 1862. Die Strassenkorrektur zwischen Alpnach und Kägiswil wurde etwas später (1869 bis 1872) in Angriff genommen. Der Regierungsrat konnte aber immerhin feststellen, dass der Kanton Obwalden der durch die Bundessubvention 1856 übernommenen Verpflichtung vollständig Genüge geleistet und die Strasse vertragsgemäss ausgeführt habe. Dank der für damals grosszügigen Trassierung und Breite genügte die Brünigstrasse fast 100 Jahre. Erst die zunehmende Motorisierung liess weitere Verbesserungen wie Verbreiterungen, Unterbausanierungen und Begradigungen nötig werden.

«Übelstände» führen zu weiteren gesetzlichen Regelungen

Als Ergänzung zur ersten Karrerordnung von 1832 wurde durch «Rathserkenntnis» vom 13. Juni 1846 verboten, «über die Brücken unseres Landes die Pferde mit Wagen oder anderen Fuhrwerken zu sprengen oder solchen im Trappe zu fahren und zwar bei 3 Gl. Strafe, wovon dem Kläger die Hälfte zukommen wird». Der Landrath beschloss am 27. März 1852, für die Leitung des Strassenwesens eine vom Regierungsrat bestimmte Kommission

Melchaa-Korrektion (Umleitung in den Sarnersee) wurden Rollwagen und Schienen herbei- und nach Vollendung des Werkes wieder nach Alpnachstad zurückgeführt.

Nachdem 1860 die Strasse entlang dem Lopper bis nach Luzern erstellt war, wurden vereinzelte Fahrten auch auf der Strasse bis nach Luzern und sogar bis Zug ausgeführt, aber der Seeweg stand noch lange an erster Stelle.

Für das Kollegium, das Kapuzinerkloster und einzelne Geistliche sind auch als Transportgut von Alpnachstad her vermerkt: Eine Kiste Bücher, eine Kiste Bilder, Schreibmaterial usw. Oder etwa: für Pater Martin Kiem «1 Koffer» oder für die Obwaldnerhof-Kellnerin oder für Gäste des Schwendi-Kaltbades «die Koffer».

«Transportgut» Mensch

Da die Reisezeit für die Obwaldner im letzten Jahrhundert noch nicht angebrochen war und man vielfach noch zu Fuss auch grössere Distanzen bewältigte, erscheint die Beförderung von Personen nur ausnahmsweise in den Rechnungsbüchern des Fuhrhalters Ignaz Dillier. Nur ab und zu sind Fahrten mit dem «Schesli» vermerkt. Für eine Fahrt mit dem «Einspanner-Schesli» von Sarnen nach Hergiswil und zurück ist 1876 ein Preis von Fr. 7.– eingetragen. Heute kostet ein Retourbahnbillet Sarnen–Hergiswil 2. Klasse Fr. 6.40, allerdings hat man nicht individuelle Bedienung mit eigenem Fuhrmann und kann auch nicht zum gleichen Preis eine oder zwei weitere Passagiere mitnehmen...

Soweit die Kunden für Kutschenbeförderung aufgeführt sind, handelt es sich um den Pfarrer, den Arzt und einzelne Handwerker, die in andern Gemeinden etwas zu erledigen hatten. Unterm 21. März (Bruderklausentag) ist

In umgekehrter Richtung, aus dem Tal nach Alpnachstad oder direkt nach Luzern, sind viel weniger Fahren verzeichnet. Es sind als Transportgut lediglich Nüsse, Zwetschgen und auch Lohmehl (Gerbstoff aus Rinden) vermerkt, und natürlich auch Käse, aber merkwürdigerweise wurden eher mehr Käse importiert als exportiert. Dagegen sind wiederholt «Kässpalen» (Käsebehälter aus dünnem Holz) ausgeführt worden. Einzig beim Hadernsammeler Amrein ergeben sich aufgrund der Transportrechnungen mehr Exporte als Importe: Immer wieder erscheint die Eintragung «mit 2 Pfd. nach Luzern», womit wohl gesammelte, gebrauchte Textilien geführt worden sind, und «vom Stad» nach Sarnen sind als Transportgut nur «Pintel» (Bündel) leere Säcke sowie Kisten mit Zündhölzern aufgeführt.

auch eine Fahrt «mit Kollegiherren» nach Sachseln verzeichnet, und Kommissar Franz Josef Dillier wurde im Alter von 77 Jahren, als er immer noch als Pfarrer von Sarnen amtierte, am 1. Juli 1878 «ins Bad» (Schwendi-Kaltbad) geführt und am 17. Juli wieder dort abgeholt; die 16 Tage Ferien sind ihm offenbar wohl bekommen, denn er ist erst zehn Jahre später mit 87 Jahren im Amt verstorben.

Einzig der Touristenverkehr vom Vierwaldstättersee zum Brienersee brachte, nachdem die Strasse über den Brünig 1860 den frühern Saumweg endgültig ersetzt hatte, eine Belebung in das Tal. Der einzige Sohn und Nachfolger des Hafner-Nazi, Christian Dillier (1875–1953) hat eine interessante handschriftliche Beschreibung der Personenbeförderung von Alpnachstad über den Brünig aus der Zeit von 1870 bis zur Eröffnung der Brünigbahn (1888) hinterlassen, die er aufgrund der Erzählungen seines Vaters später aus dem



Gedächtnis aufgezeichnet hat: «Nach dem Strassenbau setzte ein reger Fremdenverkehr durch das Obwaldnerland ein. Das Dampfschiff brachte von Mai bis Oktober die Fremden dreimal im Tag nach Alpnachstad. Von dort übernahm die Eidg. Post, die ab Sarnen fünf-spännig fuhr, die Passagiere. Immer mehr Gäste kamen, so dass für den Transport bald über 100 Droschken nötig waren. Diese rekrutierten sich aus allen Gemeinden von Alpnachstad bis Brienz, sogar von Luzern und Interlaken. Alle Droschkenhalter mussten im Frühjahr ihre Droschken zu einer Inspektion bringen, die zu befinden hatte, ob Bremsen, Licht, Pol-

sterung, Radreifen, Lackierung etc. in Ordnung seien. Wenn dies der Fall war, bekam die Droschke eine Nummer. Alle Passagiere mussten die Fahrt bei der Post bezahlen. Dann kam die Nummer 1 zuerst an die Reihe und dann die weiteren Nummern, solange Passagiere da waren. Beim nächsten Schiff in Alpnachstad oder auch in Brienz kamen die nächsten Nummern an die Reihe. So kam es alle Tage. Immer war es natürlich die Fünfspännerpost, die die ersten Passagiere aufnehmen konnte. Die Zahl der Kutscher war nun grösser, so dass ihrer 100 waren, als die Jura-Simplon-Bahn die Brünigbahn baute (1888).»

Pferd — Eisenbahn — Lastauto

Im Sommer 1888 hat die Brünigbahn auf der Strecke Alpnachstad bis Brienz den Betrieb aufgenommen, so dass für die Anschlussstrecken Luzern-Alpnachstad und Brienz-Interlaken auf das Dampfschiff umgestiegen oder umgeladen werden musste. Im folgenden Jahr wurde auch noch der Bahnbetrieb auf der Strecke Luzern-Alpnachstad eröffnet. Dies brachte dem Fuhrbetrieb des Ignaz Dillier allein für die Warentransporte einen Einnahmen-Rückgang von mehr als der Hälfte (56,2%), nämlich von Fr. 5'994.- im Jahre 1888 auf Fr. 2624.54 im Jahre 1889.

Ignaz Dillier war damals schon 75 Jahre alt und am 16. November 1890 verstarb er 76jährig. Im Rechnungsbuch hatte er noch für das 1888 die «Auslagen fürs Jahr 1888 mit 6 Pfd.» zusammengezählt (Fr. 3'268.56), wobei er im Oktober in das Buch schrieb: «Nur 3 Pfd. mehr». Im Jahr 1889 hat er nur mehr Auslagen (für 3 Pfd.) bis 27. Juli eingetragen (Fr. 1'573.51), und die Eintragungen über Einnahmen hören 1890 (mit 2 Pferden) am 4. Juli, also vier

Monate vor dem Tod des 76jährigen Gründers auf... Man arbeitete damals, bis es einfach nicht mehr ging, aber das Arbeitstempo war gemäss dem Schritt der Pferde viel gemächlicher!

Sohn Christian war beim Tod seines Vaters erst 15 Jahre alt. Da seine Mutter schon acht Jahre vorher verstorben war, wurde der zusammengeschrumpfte Pferdebetrieb von guten Verwandten — er hatte zwei ältere, ledige Schwestern — weitergeführt, bis er die Zügel selber in die Hand nehmen konnte. Er tat dies nach kurzer kaufmännischer Ausbildung auf der kurz vorher gegründeten Kantonalbank und verstand es, den Betrieb trotz der inzwischen entstandenen Eisenbahn-Konkurrenz auszubauen. Über die Einführung der Brünigbahn hat er in seinen bereits zitierten Handnotizen aufgezeichnet: «Man wusste schon einige Jahre vor 1888, dass etwas in der Luft lag betreff einem Bahnbau. Die Leute glaubten aber nicht recht an die Verwirklichung, denn man kannte in Obwalden noch

einzusetzen. Die bisherigen Strassenaufseher in den Gemeinden waren damit grundsätzlich aufgehoben. Dem Regierungsrat war die Überwachung und Handhabung der Strassenpolizei übertragen. Ferner wurden der Strassenkommission «die Schellenwerk- und Zuchthaussträflinge für Strassenarbeit zur Verfügung gestellt, insoweit selbe von der Regierung nicht anderswo zu dringender Arbeit verordnet werden».

Am 5. Juli 1856 erliess der Landrath eine Verordnung für die Träger über den Brünig «in der Absicht, den Transport von Personen und Effekten über den Brünig zu regeln und dabei einschleichene Übelstände zu beseitigen». Danach mussten die Träger einen guten Leumund haben, anständig gekleidet erscheinen und durften nicht dem Trunke ergeben sein. «In zweifelhaften Fällen, ob einer diese Requisiten besitze, entscheidet der Gemeinderath von Lungern.»

Zur Beseitigung von Übelständen im Kutscherwesen erliess der Landrath am 26. Juni 1858 eine Verordnung über das Kutscherwesen, das heisst über «den Transport von fremden Reisenden und deren Effekten». Artikel 4 bestimmte folgendes: «Die Fuhrwerke sind vor der Ankunft der Dampfschiffe am Gestade zu Alpnacht von der Schiffbrücke weg auf der oberen Seite der Strasse (gegen dem Berge hin) in gerader Reihe und nach näherer Weisung des Polizeiamtes so aufzustellen, dass wenigstens noch zehn Fuss freie Fahrbahn bleibt, und der Durchpass in keiner Weise gehemmt wird. In der Einnahme der Plätze soll ein alle Kutscher gleich begünstigender Wechsel stattfinden. Die aufgestellten Pferde sollen durch die Kutscher stets bewacht werden, und sie dürfen sich bis nach Abschluss eines Fahrvertrages nicht von denselben entfernen.»

Eine andere Bestimmung lautete: «Während ein Kutscher in Unterhandlung oder im Abschlusse eines Vertrages mit den Reisenden begriffen ist, darf kein anderer, sofern er vom Reisenden hiefür nicht aufgefordert wird, in die Unterhandlung irgendwie sich einmischen.»

Die Kutscherverordnung enthielt auch die Fuhrtaxen.

Stolzer Fahrer – vorbildliche Ladung, Saurer 5 AD (1925)



Bereit zum verantwortungsvollen Möbeltransport, Saurer 2 BH (1926)



Bestimmungen über das Strassenwesen

«Samstag, den 27. Herbstmonat 1832 wurde obrigkeitlich verordnet, dass in Zukunft Obst- und andere Bäume 2 Klafter und die Nussbäume 3 Klafter von den an die Landstrasse stossenden Hägen entfernt gesetzt werden dürfen. Zuwiderhandelnde sollen mit einer Strafe von 12 Gl. für jeden Baum belegt und es sollen die Bäume weggeschafft werden». Ein Landesgesetz (ohne Datum) sah folgendes vor: «Wer bei dem Rathhaus Holz, so über das Ahwasser abgeführt wird, ausladet, der soll solches fürdersamst hinwegthun bei Straf und Ungrad unserer Ugdhn. und Obern.»

Am 10. März 1866 verabschiedete der Landrath die «Revidirte Verordnung über das Strassenwesen» mit 35 teilweise ausführlichen Artikeln. Die Verwaltung über das Gesamtstrassenwesen stand dem Landrath zu. Zur speziellen Beaufsichtigung und Leitung dieses Verwaltungszweiges wurde eine fünfköpfige Strassenkommission bestellt.

Das Anbringen von Gattern ist auf der Brünigstrasse verboten

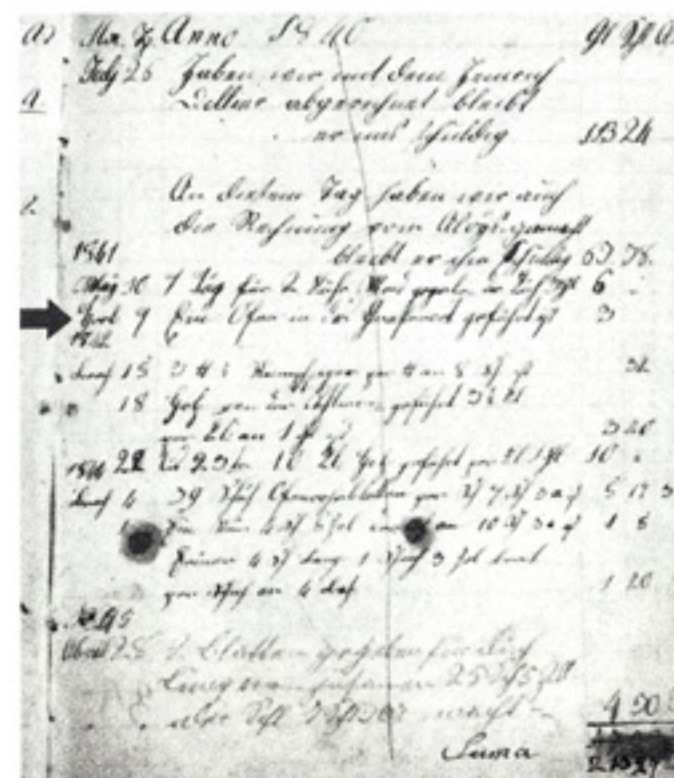
Die «Revidirte Verordnung über das Strassenwesen vom 10. März 1866» enthielt bereits sehr viele Vorschriften, wie sie dem Grundsatz nach in einem modernen Baugesetz oder Strassenverkehrsgesetz vorkommen. Zahlreich waren die Abstandsvorschriften. «Längs der Hauptstrassen dürfen Neubauten nur in einer Entfernung von 5 Fuss von dem Strassengraben oder beziehungsweise vom Strassenrand ausgeführt werden. In Dörfern, wo die Lokalität es erfordert, können Ausnahmen von dieser Bestimmung von der Strassenkommission bewilligt werden.»

Spezielle Vorschriften galten für Bäume: «Zwetschgenbäume dürfen nur in einer Entfernung von 8, Nussbäume von 12 Fuss und andere Fruchtbäume von 6 Fuss von den Strassenrändern entfernt gepflanzt werden.»

Schliesslich bestimmte Artikel 11 folgendes: «Auf der Hauptbrünigstrasse von Alpnacht bis Lungern dürfen keine Gatter angebracht werden; die schon bestehenden sind wegzuschaffen, bei einer

wenig von der Technik. Man sagte rundweg, es sei nicht möglich, über den Brünig zu fahren. Dann hörte ich selbst noch den Spruch, wer denn das Heu fressen möchte im Lande, wenn all die vielen Pferde weg müssten. Verschiedene Kutscher behaupteten immer wieder, sie seien sicher, die besseren Fahrgäste würden auch nach dem Bahnbau noch mit der Pferdekutsche über den Brünig fahren. Ich kannte aber nur eine verärgerte Hoteliersfrau, die auch nach dem Bahnbau nicht mit der Bahn nach Luzern fuhr, sondern mit der Droschke von Sarnen nach Alpnachtstad und dann mit dem Dampfschiff...».

Christian Dillier (1875-1953) hat seit 1904 ausführlich Bilanz geführt, so dass ein interessantes Bild über die Entwicklung des Betriebes gewonnen werden kann. Im Jahre 1904 hatte er bereits wieder 7 Zugpferde. Im Dezember waren vorhanden:



Handwritten ledger page with entries in German, including dates and financial figures. The page is numbered 1 and contains several lines of text, some of which are crossed out or corrected. The entries include dates like '1861', '1862', '1863', and '1864', and financial figures like 'Fr. 100.-', 'Fr. 200.-', 'Fr. 400.-', 'Fr. 800.-', 'Fr. 1000.-', 'Fr. 160.-', 'Fr. 205.-', 'Fr. 77.-', 'Fr. 615.-', 'Fr. 6700.-', 'Fr. 2167.-', 'Fr. 710.-', and 'Fr. 43'459.-'. The page is signed 'Dillier' at the bottom right.

Immobilien

(Wohnhaus und Scheune usw.) Fr. 21'200.-

Mobilien

Pferde:

Fanni	Fr. 700.-
Marti	Fr. 800.-
Schaggi	Fr. 900.-
Fink	Fr. 700.-
Bimbo	Fr. 800.-
Fritz	Fr. 900.-
Lisi	Fr. 900.-

1 Fohlen Fr. 100.- Fr. 5'800.-

Wagen Landauer Fr. 1'000.-

1 Vis-à-vis Fr. 700.-

2 Einspanner Fr. 1'000.-

2 Braeks Fr. 600.-

2 Schlittkasten Fr. 400.-

5 Zweispännerwagen Fr. 750.-

2 Einspannerwagen Fr. 200.-

5 Fuhrschlitten Fr. 160.- Fr. 4'810.-

Geschirre

(inkl. 1 Damen- und 1 Herrensattel) Fr. 880.-

Decken und Blachen Fr. 295.-

Sonstige Fuhrgerätschaften

(Winden, Stemmeisen, Bundketten, Guntel, Heugarne, Zappien, Radschuhe, Bundeisen usw. — je einzeln aufgeführt) Fr. 205.-

Häckselmaschine und Heuwaage Fr. 77.-

Futtermittel

(Hafer, Heu, Stroh, Streue) Fr. 615.-

Buchguthaben Fr. 6'700.-

Kapitalien Fr. 2'167.-

Barschaft Fr. 710.-

Total Aktiven Fr. 43'459.-

Abbildung.
Seite aus
dem ersten
Rechnungsbuch
(vgl. S. 10 vorne)

Langholz aus dem Schwarzwald (1947)



Busse von 15 Franken.» Auf den übrigen Strassen waren Gatter erlaubt. Heute ersetzen Weidroste zum grossen Teil die Gatter.

Über «Bau und Ausrüstung» der Fuhrwerke wurde bestimmt: «Lastwagen, das heisst Wagen, welche nicht zum Personentransport bestimmt sind, sollen, wenn sie zweispännig gebraucht werden, mit Radfelgen von wenigstens 2 1/2 Zoll, dreispännige von 3 Zoll, vier- und fünfspännige von 5 Zoll, sechs- und mehrspännige mit Radfelgen von wenigstens 6 Zoll Breite versehen sein.» Verschiedene Bestimmungen regelten das Ausweichen der «gegeneinander kommenden Wagen», die Höchstgeschwindigkeit in Dörfern, auf Brücken, Kreuzstrassen sowie in engen Gassen und Krümmungen, wo «alles Sprengen und schnellere Fahren als im kleinen (gewöhnlichen) Trappe» verboten war. Sodann war auch das Führen von Waren an Sonn- und Feiertagen ohne Erlaubnis der betreffenden Ortspfarrer untersagt, ebenfalls durften die Kutscher weder durch «Vorbeisprengen oder Peitschen» die gottesdienstlichen Handlungen stören. Überaus zahlreich waren schon damals die Strafbestimmungen. Interessant zu lesen ist auch die Vorschrift, dass die Kutscher und andere Fuhrleute verpflichtet waren, an Abhängen den Radschuh oder die mechanische Spannung zu gebrauchen. Ritzketten und andere Hemmmittel, wie Hemmschuhe mit vorstehenden eisernen Schienen oder Nägeln durften nur auf Glatteis oder bei ganz fest gefrorenen Böden gebraucht werden. Schliesslich untersagte die Strassenverordnung auch das Errichten neuer Schiessstätten in der Nähe von Strassen. Die Strassenverordnung musste bereits am 16. Wintermonat 1878 wieder revidiert werden. Sie enthielt neu 37 Artikel. Am 12. Hornung 1880 fügte der Kantonsrath der Strassenverordnung «mit Rücksichtnahme darauf, dass in verschiedenen andern Kantonen bezüglich der über die Brücken der Kantonsstrassen zu bewegenden Lasten ebenfalls normgebende Bestimmungen bestehen», eine zusätzliche Vorschrift über Wagenlasten auf Kantonsstrassen an.

Diesen Aktiven standen Ende 1904 Passiven von Fr. 19'974.– gegenüber, so dass sich ein Reinvermögen von Fr. 23'485.– ergab. Durch die Eisenbahn-Konkurrenz seit 1888 und den Tod des Gründers Ignaz Dillier, der nach 76 Lebensjahren im Herbst 1990 nur einen erst 15jährigen Nachfolger – nebst vier Töchtern – hinterliess, war das Unternehmen auf einen Tiefstand gesunken, aber Christian Dillier hat es verstanden, dasselbe wieder aufzubauen und – wie die Bilanz von 1904 zeigt – zu konsolidieren.

Christian Dillier hatte 1903 mit Hermine Halter geheiratet; sie schenkte ihm 1904 einen Sohn, der als Stammhalter ebenfalls Christian getauft wurde. Diese Frau starb, als das Kind noch nicht einmal dreijährig war, und so heiratete Vater Christian ein zweites Mal und zwar 1914 mit Anna Omlin, welche ihm zwei Töchter und sechs Söhne schenkte. Zur Verdeutlichung wird bei Vater und Sohn Christian der Familienname der Ehefrau beigelegt: Christian Dillier-Omlin (1875–1953), Christian Dillier-Wyrch (1904 bis 1985).

Der Ausbau des Unternehmens kann aus der Anzahl der Zugpferde ersehen werden, die von den genannten 7 im Jahre 1904 bis auf 29 im Jahre 1917 zunahm und dann allerdings 1918 wieder auf 20 und 1919 sogar auf 17 Pferde zurückging. Die Bewertung der Pferde, die 1904 zwischen 700 und 900 Franken lag, nahm in dieser Zeitspanne erheblich zu: vereinzelt Pferde figurierten zwar immer noch mit Fr. 900.– in der Bilanz, aber der grössere Teil wurde zwischen 2'000.– und 3'000.– Franken bilanziert. Auch der Wert der übrigen Aktiven und der Passiven erhöhte sich in diesen 16 Jahren, in welche die vier Jahre des Ersten Weltkrieges fielen, um rund einen Drittel, so dass das Reinvermögen Ende 1919 nominell fast 70'000 Franken ausmachte.

Diese Konsolidierung war wohl mitverantwortlich für den Mut, den Schritt zur Motori-

sierung zu wagen. Das Motorfahrzeug war seit der Jahrhundertwende auch in Obwalden aufgetaucht, aber von auswärts und vorläufig nur in der Form von Personenwagen zu Sportzwecken. 1917 gab es im Kanton selber 6 Automobile, aber im Hauptort noch keines. Im Jahre 1920 wagte Christian Dillier-Omlin den Schritt, den Pferdebestand auf 6 Tiere zu reduzieren und dafür einen Lastwagen anzuschaffen, der in der Bilanz mit 13'000 Franken eingesetzt wurde, während die übrige Fahrhabe mit Fr. 9'400.– und die Pferde gesamthaft noch mit Fr. 11'000.– bewertet waren. Es handelte sich um einen «Dixi», der von den Gebr. Koch in Luzern in den einzelnen Bestandteilen aus Deutschland importiert und in der Schweiz zusammenmontiert worden war. Dass dieser Lastwagen, mit tücherverzierten Holzbänken auf der Ladebrücke, auch für Personentransporte wertvolle Dienste leistete, ist aus der Schrift zum 100-Jahr-Jubiläum der Feldmusik Lungern (1969) zu ersehen, wo folgende Reminiszenz aus dem Jahre 1921 wiedergegeben ist: «Voll Optimismus beschloss der Verein, am 1. Obwaldner Musikfest in Alpnach teilzunehmen. Mit dem Lastauto transportierte Christian Dillier aus Sarnen die Gilde der Musikannten zum Preise von Fr. 100.– nach Alpnach und zurück. Darüber schreibt der Berichtserstatter: «Damit sich jeder ohne Scheu diesem Vehikel anvertraute, orientierte der Präsident, dass der Fahrer im Besitze einer so und soviel tausendfränkigen Haftpflichtversicherung sei, und während dieser Zeit dem Alkohol abschwören müsse!» ...»

Von da an nahm der motorisierte Wagenpark stetig zu: 1921 wurde ein Schweizer Lastwagen, Marke Arbenz, für Fr. 11'000.– angeschafft, während der genannte «Dixi» auf Fr. 5'000.– abgeschrieben wurde. Bei beiden handelte es sich um Lastwagen mit Vollgummirädern, Kettenantrieb, Karbid-Beleuchtung, «Ellbogen-Anlasser», Cabriolet-Verdeck. Dane-



ben betrug der Pferdebestand Ende 1921 wieder 12 und überwog den Bilanzwert der beiden Autos um Fr. 3'400.-. Unter dem Zubehör tauchen erstmals Schneeketten auf.

Im Jahre 1923 trat an die Stelle des Lastwagens «Dixi» ein Personenwagen Marke Puch, der mit Fr. 7'000.- in die Bilanz eingesetzt wurde. Dieser hatte 6 Sitzplätze und war für den Postautoverkehr Sarnen-Melchtal bestimmt, dessen Betreuung Christian Dillier-Omlin aufgrund eines Postautohalter-Vertrages mit der Automobilabteilung der PTT in Bern und der Kreispostdirektion Luzern übernehmen konnte.

Da dank allgemeiner Zunahme des Verkehrs und guter Bedienung der Kunden der Wagenpark ständig vergrössert werden konnte, gestaltete sich das Nebeneinander von Pferden und Autos in den nächsten Jahren so:

Jahr	Pferde	Autos	Marken
1924	11	6	Arbenz, Saurer, Puch, Martini, Fiat, Mitschel
1925	10	8	Arbenz, Saurer, Puch, Martini, Daimler, Fiat 505, Fiat Landaulet, Fiat Car Alpin
1926	7	8	Arbenz, Saurer 5AD, Saurer 2BH, ferner die Personenwagen Puch, Martini, Daimler, Fiat Torpedo und Fiat Landaulet
1927	3	9	wie 1926 zuzüglich 1 Saurer 2 AD (Lastwagen)
1928	3	10	Arbenz, 4 Saurer (5AD, 5AE, 2AD und 2BH), ferner Personenwagen Martini, 3 Fiat (503, 505 und 519) sowie Puch

Im Jahre 1930 machte sich der älteste Sohn Christian Dillier-Wyrsh (1904–1985) selbständig, indem er vom Vater den Pferdebetrieb käuflich übernahm und zusammen mit einer Brennmaterialienhandlung, die er von August Omlin übernommen hatte, eine eigene Firma gründete und ebenfalls stetig ausbaute. Die Umstellung vom Pferde- auf den Lastwagenbetrieb wurde bei ihm nach einigen Jahren ebenfalls eine Notwendigkeit, so sehr er dies als Kavallerie-Feldweibel bedauern mochte. Im Jahre 1974 ging die Einzelfirma Christian Dillier-Wyrsh auf dessen Sohn Ruedi Dillier-Berwert über, der den Ausbau des Unternehmens erfolgreich fortsetzte, so dass es heute über eine ansehnliche Lastwagenflotte verfügt. Diese ist vor allem auf den Fernverkehr und den Brennstofftransport ausgerichtet. Die leistungsfähigen Anlagen für den Getränke- und den Brennstoffhandel sowie der moderne «Güterterminal Bünthen» am Autobahnzubringer in Sarnen, der in Verbindung mit auswärtigen Transporteuren einem privaten Stückgut-Service für das ganze Gebiet der Schweiz dient, vervollständigen das Angebot dieses modernen Betriebes.

Von 1930 bis 1939 blieb der Betrieb des «Stammhauses» an der Lindenstrasse in Sarnen zahlenmässig ziemlich stabil: durchschnittlich 11 Chauffeure mit einem Lohnvolumen von 20'000 bis 22'000 Franken und 11 Autos, aber die Entwicklung lag in der ständigen Verbesserung des Wagenparkes. Es wurde auch ein Mechaniker beschäftigt, der zeitweise auch Reparaturen für Dritte machte, und während einigen Jahren wurde auch eine Motorrad- und Fahrradhandlung mit Reparaturwerkstätte (nach dem zugemieteten Standort «Kronen-Garage» genannt) betrieben.

Kurz vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges (1939) konnte für den Reiscar-Betrieb die erste Verbindung mit einem englischen Reisebüro geknüpft werden. Im Hotel Waldheim in Wilen erschien Mr. Harry Chandler

Der Transport auf dem Wasser und vom Beginn des Schienenverkehrs

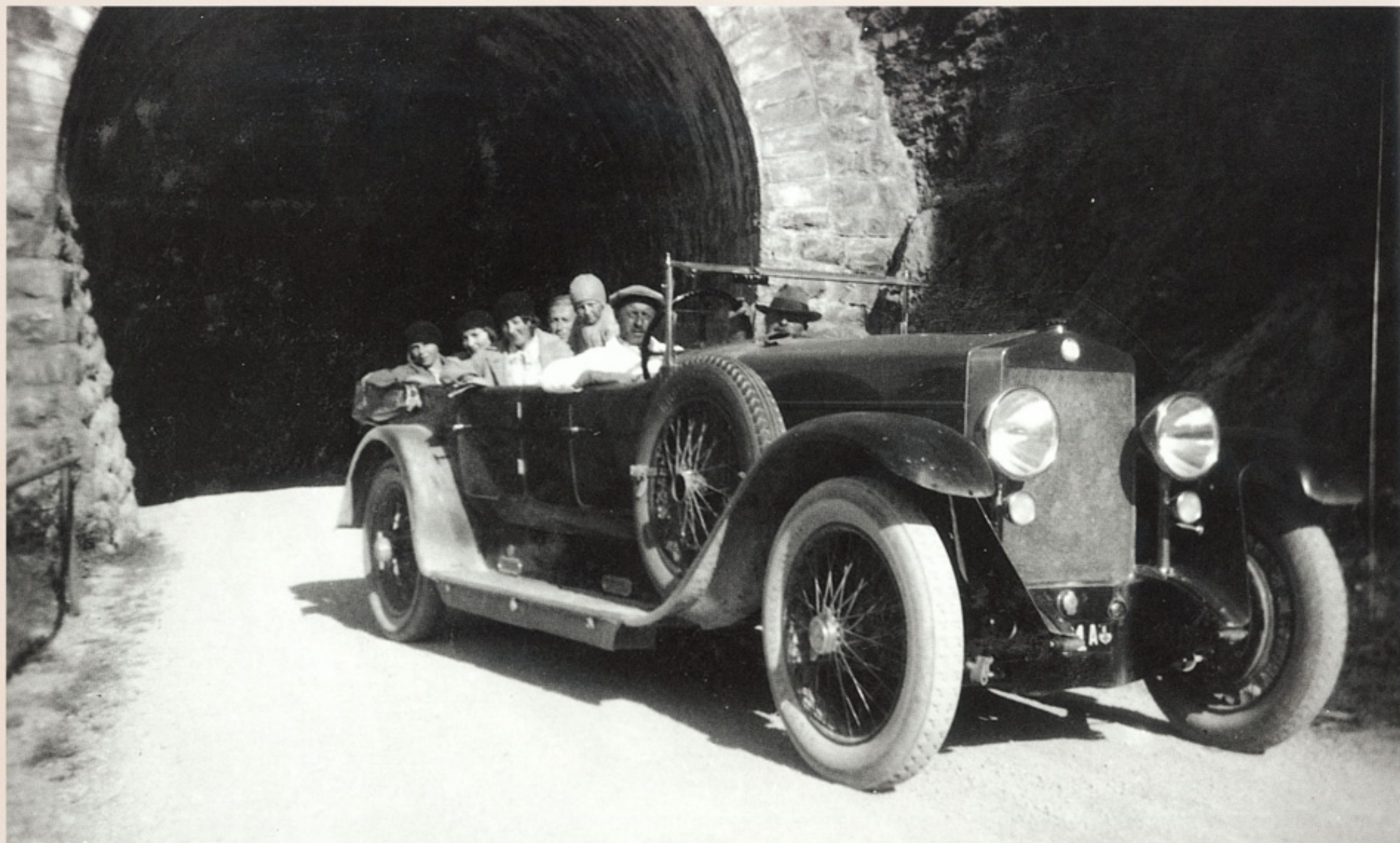
Die Benutzung des Wasserweges ist schon sehr alt. Der Vierwaldstättersee und der Sarnersee ersetzten ursprünglich sogar den Landweg. Auf dem Vierwaldstättersee verkehrte 1837 das erste Dampfschiff, die «Stadt Luzern». Als zweiter Dampfer kam jener des Urners Carl Emmanuel Müller dazu. Aus beiden entstand die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees. Die Dampfschiffe verkehrten bis nach Alpnachstad. Die Kutscherverordnung von 1858 erwähnte die «Ankunft der Dampfschiffe am Gestade zu Alpnacht» ausdrücklich.

Auch in der Urschweiz und in Obwalden wurden im 19. Jahrhundert Gedanken und Pläne zum Eisenbahnbau geschmiedet. Obwalden war vorerst an den Vorbereitungen für den Bau einer Gotthardbahn mitbeteiligt. Die Landsgemeinde bewilligte sogar zwei Kredite mit der Überlegung, dass die Gotthardbahn im volkswirtschaftlichen Interesse des Kantons liege. Konkreter wurde Obwalden von den Plänen um 1850 zur Erstellung einer Brünigbahn betroffen. 1853 wurde der Regierung vom norddeutschen Topographen Ernst Heinrich Michaelis der Plan einer Eisenbahnlinie von Luzern über den Brünig, die Grimsel und den Griespass nach Italien unterbreitet. Obwalden und später auch der Kanton Bern verzichteten aber auf das Grimselbahnprojekt. Die Gotthardbahn erhielt die Priorität. 1869 kam die Idee einer Normalspurbahn vom Berner Oberland nach Luzern auf. Am 28. Dezember 1870 erteilte der Grosse Rat des Kantons Bern dem Gründungskomitee eine erste Konzession bis zur Kantonsgrenze. Bis Brienz reichte der Wasserweg, dort sollte der Ausgangspunkt der Bahn sein. Aus den Reihen der Kutscher und Wirte regte sich aber die Opposition. Auch in Obwalden wurde ein Konzessionsgesuch eingereicht. Die ausserordentliche Landsgemeinde vom 20. Oktober 1872 erteilte die Brünigbahnkonzession fast einstimmig. Der zu gründenden Gesellschaft wurde «die Ermächtigung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn erteilt, welche von der bernischen Kantons-Grenze auf dem Brünig bis zum Flecken Sarnen und von da entweder über Kerns, oder dann gegen Alpnacht bis an die Kantonsgrenze

Berna mit Holzvergaser in den Kriegsjahren



Auf Pässefahrt



von Nidwalden führt». Wenig später ging die Kompetenz zur «Erteilung derartiger Konzessionen» an den Bund über.

Das Brünigbahnprojekt erfuhr noch zahlreiche Änderungen. Vor allem die Reduktion auf eine Schmalspurbahn mit Zahnradstrecken erweckte den Unmut. Es war sogar von einer «Schwindelbahn» die Rede. Eine bloss Touristenbahn erschien nicht im öffentlichen Interesse zu liegen. Der Widerstand legte sich aber und am 30. Juni 1880 bewilligte die Bundesversammlung die Änderung der früheren Konzession und übertrug sie schliesslich am 13. Dezember 1886 auf die Jura-Bern-Luzern-Bahn. Am 13. Juni 1888 erfolgte in Meiringen und Sarnen die festliche Eröffnung der Strecke Brienz-Alpnachstad. Anlässlich der Eröffnungsrede im «Obwaldnerhof» in Sarnen bemerkte der Jurabahndirektor Eduard Marti: «So haben wir Obwalden eine Bahn gebaut, die es gar nichts kostet, und bitten noch um Entschuldigung, dass wir sie haben bauen dürfen». Der Betrieb von Alpnachstad bis Luzern wurde am 1. Juni 1889 aufgenommen.

Aus den Anfängen des Automobilwesens

Als Geburtsjahr des Automobils wird 1886 bezeichnet, als Karl Benz sein erstes mit einem Benzinmotor ausgerüstetes Automobil in Deutschland patentieren liess. Kurz vor der Jahrhundertwende nahm der Automobilverkehr auch in der Schweiz seinen Anfang. Der 1896 in Genf gegründete Touringclub der Schweiz anerkennen sich am 25. April 1899, bei Kaiserstuhl «vor dem starken Gefälle der Strasse, die nach Giswil hinunter führt, eine Warnungstafel zur Verhütung von Unfällen» aufzustellen. Der Automobilverkehr war damals Sache der wohlhabenderen Fremden, die das Autofahren vor allem aus sportlichen Überlegungen betrieben. 1900 war zum Beispiel im Kanton Luzern noch kein einziges Auto immatrikuliert. 1902 hatte Obwalden sein erstes Automobil, das als Beförderungsmittel für Personen diente. Wegen den vom Autoverkehr ausgehenden Immissionen sah sich der Regierungsrat am 22. August

aus Upminster (England) und brachte die ersten englischen Feriengäste an den Sarnersee. Dies war der Anfang des langersehnten Geschäftes mit ausländischen Reiseagenturen. Der Krieg bereitete diesem bescheidenen Anfang einen plötzlichen Abbruch, aber bald nach Kriegsende schickte Mr. Chandler wieder Feriengäste ins Hotel Waldheim, die Ausflüge über die Alpenpässe, nach Engelberg, Grindelwald, Blausee usw. machten und mit denen auch Transferfahrten vom Ausland in die Schweiz und zurück gemacht wurden. Eine solche Zusammenarbeit konnte noch mit vier weiteren englischen, zwei holländischen und einer schottischen Reiseagentur betrieben werden. Voraussetzung dazu war aber ein Wagenpark, der den neuesten Ansprüchen zu genügen vermochte.

Noch vor Ausbruch des Krieges wurde erkannt, dass dem Frontlenker-Car die Zukunft gehört; während noch überall Gesellschaftswagen mit chromverzierten Motorvorbauten angeschafft wurden, wurde der neue Saurer-CRD als Frontlenker-Car angeschafft, während die Bevölkerung diesen Schritt mit Achselzucken zur Kenntnis nahm. Seither ist dieser Typ zur Selbstverständlichkeit geworden, und der damals supermoderne CRD, der 1949 noch durch den Einbau einer Ober- und Rückverglasung modernisiert wurde, dient seit den achtziger Jahren unter dem vertrauten Namen «Kätherli» als Oldtimer für Ausflugsfahrten in die nähere Umgebung und für Nostalgie-Fahrten.

Der Zweite Weltkrieg brachte aber einen empfindlichen Rückschlag, indem wegen den allgemeinen Einschränkungen und besonders wegen des Treibstoff- und Pneumangels nurmehr reduziert gefahren werden konnte. Der Einbau von Holzvergasungsanlagen bei den Lastwagen und auch bei einem der Gesellschaftswagen war nur ein unvollkommener Behelf. Immerhin blieb ein Holzgas-Lastwagen nach dem Krieg noch bis 1948 in Betrieb.



Auf der Autofähre Beckenried – Gersau



1900 bereits veranlasst, eine Verordnung betreffend den Strassenverkehr mit Motorwagen zu erlassen:

2. Verordnung betreffend den Strassenverkehr mit Motorwagen.

Erlassen vom Regierungsrat den 22. August 1900.

Art. 1.

Jeder Motorwagen muß mit einer guten Spann- oder Bremsvorrichtung, mit einem genügend weit vernehmbaren Signalapparat, sowie bei Nacht mit genügender Beleuchtung versehen sein.

Art. 2.

Durch Ortschaften, auf belebten Straßen, in engen Durchgängen, bei scharfen Biegungen oder Kreuzungen von Straßen und Wegen, auf starken Gefällen, sowie bei starker Dunkelheit darf nur mit der Geschwindigkeit eines Fußgängers gefahren werden.

Art. 3.

Polizisten und Fuhrleute haben das Recht, durch Zuruf oder Zeichen die Führer von Motorwagen zum Anhalten zu veranlassen.

Art. 4.

Beim Begegnen mit andern Fuhrwerken, Reitern oder Fußgängern, sowie beim Vorfahren ist rechtzeitig ein deutliches, anhaltendes Warnungssignal zu geben; ebenso ist die Fahrgeschwindigkeit angemessen zu vermindern.

Personen, welche das Signal nicht beachten, sind durch Zuruf aufmerksam zu machen.

Art. 5.

Wird durch einen Motorwagen ein Unfall herbeigeführt, so hat der Führer sofort anzuhalten, nach Kräften Hilfe zu leisten und auf Verlangen seinen Namen und Wohnort anzugeben.

In erheblichen Fällen hat er persönlich bei der Polizei Anzeige zu machen.

Von der Einzelfirma zur Familien-AG

Schon 15 Tage nach dem Victory-Day, dem Ende des Zweiten Weltkrieges in Europa – als viele eine «Nachkriegskrisenzeit» kommen sahen – übertrug Vater Christian Dillier-Omlin am 23. Mai 1945 den Betrieb auf die von ihm gegründete «Dillier A.G.». Er war damals 70 Jahre alt und schuf mit dieser rechtlichen Disposition in vorbildlicher Weise eine Grundlage für die spätere Erbteilung innerhalb seiner zahlreichen Familie.

Der Vater begnügte sich von da an als Verwaltungsratspräsident mit der «Oberaufsicht» und übertrug die Betriebsführung zwei Söhnen, die im Gegensatz zu ihm mit der Technik aufgewachsen waren und die entsprechende Ausbildung genossen haben: Walter Dillier-Wallimann (1915–1985) als Leiter des Gesamtbetriebes und Josef Dillier-Röthlin (geb. 1920) als Werkstattchef. Damit lag das Unternehmen in den Händen der dritten Generation.

Als Vater Christian Dillier-Omlin am 8. April 1953 gestorben war, rückte der zweitjüngste Sohn Jost Dillier-Keel als Verwaltungsratspräsident nach, während die beiden Geschäftsleiter Walter und Josef Dillier Mitglieder des Verwaltungsrates waren.

Die Gesellschaftsform der Aktiengesellschaft erleichterte auch den Übergang auf die

vierte Generation: Im Frühjahr 1983 übernahmen je ein Sohn von Walter Dillier-Wallimann und Josef Dillier-Röthlin die Geschäftsleitung, und zwar Hans Dillier-Grisiger (geb. 1947) als Leiter des Transportbetriebes und Beppi Dillier-Steger (geb. 1956) als Leiter des Reparaturbetriebes, beide Inhaber des Meisterdiploms als Automechaniker. Walter Dillier-Wallimann war es leider nur mehr ein knappes Jahr, das zudem von einer unheilbaren Krankheit überschattet war, vergönnt, die neuen Betriebsleiter an der Arbeit zu verfolgen. Er starb am 4. Februar 1985. Von dann an bilden Jost Dillier-Keel und Josef Dillier-Röthlin zu zweit den Verwaltungsrat.

Die Rechtsform der Aktiengesellschaft ermöglichte es auch, sich an betriebsverwandten Unternehmungen zu beteiligen. So kam es 1983 zusammen mit dem seit einigen Jahren bestehenden Reisebüro Kurt und Ingrid Geiger zur Gründung der Holiday Tours Geiger & Dillier AG, die in Sarnen ein Reisebüro betreibt und Ferien- sowie Reisearrangements mit allen Verkehrsmitteln (Strasse, Schiene, Luft und Wasser) und nach allen Destinationen vermittelt. Die Holiday Tours Geiger & Dillier AG füllt eine echte Marktlücke im Kanton aus und gedeiht gut.

Christian Dillier-Omlin
Verwaltungsrats-
präsident (1945–1953)



Jost Dillier-Keel
Verwaltungsrats-
präsident seit 1953



2 AD-Omnibus mit zurückgeschnalltem Verdeck (ca. 1928)



Art. 6.

Zu widerhandlungen gegen vorstehende Vorschriften — soweit damit nicht ein anderweitiges Vergehen verbunden ist — werden mit Geldbußen von 5—200 Franken oder mit entsprechender Freiheitsstrafe belegt.

Die Fehlbaren haften für allen angerichteten Schaden.

Art. 7.

Führen von Motorwagen, welche nicht im Kanton niedergelassen sind, darf bei Uebertretungen für Buße und Schadenersatz — falls keine andere genügende Sicherheit geleistet wird — das Gefährt polizeilich mit Beschlagnahme belegt werden.

Um den Motorwagen- und Fahrradverkehr in der Schweiz einheitlichen Bestimmungen zu unterwerfen, schlossen sich die meisten Kantone zu einem Konkordat zusammen. Obwalden trat mit Kantonsratsbeschluss vom 4. April 1903 dem Konkordat bei. Darin waren bereits zahlreiche Verkehrsvorschriften enthalten, und es wurde eine Führerprüfung verlangt. Wettfahrten waren auf den öffentlichen Strassen untersagt; zum mindesten war eine besondere Bewilligung der zuständigen kantonalen Behörden nötig. Von diesem Recht machte Obwalden ausgiebig Gebrauch. Auf der Brünigstrecke durften die Motorwagen nur von 9 Uhr vormittags bis 4 Uhr nachmittags und nur an Werktagen verkehren. Zum Befahren des Brünigpasses war eine spezielle Bewilligung notwendig, die den Automobilisten an den Kontrollstationen, nämlich an den Bahnhofbuffets Brünig Kulm und Giswil, unentgeltlich ausgestellt wurde. Die maximale Fahrgeschwindigkeit zwischen Alpnachstad und Brünig betrug 10 km in der Stunde.

Die neuen Vehikel wurden von der Bevölkerung keineswegs mit offenen Armen empfangen. Die Uebertretungen der polizeilichen Vorschriften waren vielerorts das Verhandlungsthema. Die Automobilisten gaben den Behörden grosse Probleme auf. Empörte Passanten machten sich in Leserbriefen Luft. Während sich die Bewohner in der Stadt Luzern bald mehr oder weniger an das Automobil gewöhnten, wurden immer wieder



Öffentlicher Verkehr Privatverkehr

Während die Entwicklung der Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel während Jahrhunderten nur langsam vor sich ging, setzte im letzten Jahrhundert und vor allem um die Jahrhundertwende eine Wende ein. Schiene und Auto leiteten in die Neuzeit über. Vor allem die Motorisierung und die technische Entwicklung des Automobils nahmen einen rasanten Aufschwung. Der private Verkehr brachte eine noch nie dagewesene Mobilität. Der sogenannte öffentliche Verkehr war lange Zeit etwas im Hintergrund. In jüngster Zeit gehen die Bestrebungen allerdings in die Richtung der vermehrten Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Werte Schutz der Landschaft und der Umwelt gewinnen in weiten Kreisen neue Bedeutung und treten in vermehrte Konkurrenz zu den andern legitimen Bedürfnissen nach verschiedenen Transportmöglichkeiten und grosser Mobilität. Als Transportunternehmen stehen wir täglich in diesem Spannungsfeld.

Als sich im Jahr nach der Eröffnung der Brünigbahn (1888) der Fuhrbetrieb des Ignaz Dillier um die Hälfte reduzierte, wurde dies einfach als Folge der technischen Entwicklung hingenommen und durch Privatfleiss auszugleichen versucht. Als dann aber die technische Entwicklung des Automobils je länger je mehr zum Konkurrenten der Eisenbahn wurde, kam der Ruf nach staatlicher Kontrolle und Einschränkung. Der Versuch, den Güterverkehr auf der Strasse zugunsten der Bahn gesetzlich einzuschränken, wurde in den eidgenössischen Volksabstimmungen von 1935 und 1951 eindeutig abgelehnt. 1951 war es um die sogenannte Autotransportordnung (ATO) gegangen, welche für das auf dem Überlandverkehr tätige Autotransportgewerbe Einschränkungen (zum Beispiel Verbot der Erweiterung des Wagenparks) aber auch Zusicherungen (zum Beispiel betreffend Zulassung im Basler Rheinhafen) vorsah. Die Dillier AG war — als treues Mitglied des Berufsverbandes — ohne Begei-

sterung bereit, die Einschränkungen zu akzeptieren; obwohl es im Abstimmungskampf in Obwalden hiess, die ATO sei zugunsten der DillierTransporte, waren wir über die Verwerfung froh, denn die ATO hätte eine Weiterentwicklung des Betriebs weitgehend verunmöglicht.

Die geschichtliche Entwicklung des Unternehmens zeigt, dass die Fuhrhalterei stark mit der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee verbunden war. Die Güter wurden in Alpnachstad von den Schiffen abgeholt und mit Ross und Wagen weitertransportiert. Das Nebeneinander zweier Transportmittel war selbstverständlich. Im Vergleich zu andern Verkehrsträgern entwickelte sich der Strassentransport allerdings ganz gewaltig fort. Er bot auch riesige Vorteile gegenüber der Bahn und ist heute nicht mehr wegzudenken. Da der Strassenverkehr auch negative Auswirkungen auf die Umwelt hat, wird heute ein gewisses Umdenken verlangt. Unsere Firma leistet schon lange einen beträchtlichen Beitrag zur Befriedigung der zahlreichen Transportbedürfnisse unter gleichzeitiger Schonung der Umwelt.

Als erstes ist auf die Gesellschaftsreisen mit modernen Reiseautos hinzuweisen, die weitgehend dem entsprechen, was in der französischen Sprache als «öffentlicher Verkehr» bezeichnet wird, nämlich «transports en commun»: Anstelle von zehn individuellen Personenwagen mit je einem Motor vermag ein einziger Car, ohne die für Benzinmotoren typischen Nachteile, die gleiche Personenzahl «en commun» zu transportieren, wobei die Passagiere — nebst andern Kommoditäten — von den erhöhten Sitzplätzen aus eine gute Sicht haben und dank unserer zuverlässigen Chauffeure auch nicht den Risiken der Übermüdung oder des Alkoholgenusses ausgesetzt sind.

Beim Güterverkehr durch Lastwagen ist zu bedenken, dass keine Tonne bloss zum Vergnügen herumgeführt wird, sondern regelmässig nur zu wirtschaftlichen Zwecken, also



im Dienste der Volkswirtschaft, und dass der Transport auf der Strasse vom Konsumenten bezahlt werden muss und daher immer dann gewählt wird, wenn er nach den Gesetzen der Marktwirtschaft vorteilhafter ist. Es wird also auch hier ein Dienst an der Allgemeinheit erfüllt. Seitdem durch die am 1. August 1972 in Kraft getretene Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (Artikel 9) für Fahrzeuge mit drei Achsen das zulässige Gesamtgewicht von 22 auf 25 Tonnen und für Fahrzeuge von mehr als drei Achsen auf 28 Tonnen heraufgesetzt worden ist, müssen für die Bewältigung der gleichen Transportgüter entsprechend weniger Lastwagen verkehren oder ist mit der gleichen Anzahl Lastwagen möglich, eine entsprechend grössere Tonnage zu bewältigen.

So konnten beispielsweise durch die Anschaffung eines dreiachsigen Milchtankwagens im Jahre 1974 – damals ein Novum für die ganze Innerschweiz – für die Milchtransporte von Obwalden zur Butterzentrale in Luzern drei für den Transport von Milchkannen ausgerüstete Lastwagen ersetzt werden.

Ein leistungsfähiger Lastwagenpark liegt also im öffentlichen Interesse. Unser Unternehmen erfüllt aber auch in weiterer Hinsicht Aufgaben im Dienste der Öffentlichkeit, die sogar direkt zum Sektor «öffentlicher Verkehr» zu rechnen sind:

Vorne wurde gezeigt, dass schon im letzten Jahrhundert durch die Stellung von Pferdekutschen bei der Schiffflände in Alpnachstad eine Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Post bestand, die dann durch die Eröffnung der Brünigbahn 1888 ein unfreiwilliges Ende fand. 1926 konnte diese Zusammenarbeit auf ganz neuer Basis wieder aufgenommen werden und die vertragliche Zusammenarbeit mit der Automobilabteilung der PTT und der Kreisdirektion Luzern hat sich in den bisherigen 65 Jahren als die ausbaufähigste und dauerhafteste erwiesen, so dass an dieser Stelle an

all die verschiedenen Mitarbeiter der PTT, die während der langen Zeit dieses Zusammenwirkens von staatlichem Dienstleistungsbetrieb und privatem Postautohalter ermöglichten, der aufrichtige Dank ausgesprochen sei. Alt Posthalter Alfred Barmettler, Kerns, hat in seiner Schrift «50 Jahre Autokurs Sarnen-Melchtal» geschrieben: «Wir wollen den Bericht nicht schliessen, ohne an die Firma zu gedenken, die all die Jahre die Chauffeure und Wagen gestellt hat. Es ist dies die Firma Dillier AG. Und da denken wir besonders an Vater Christian Dillier (gest. 1953), der doch half, die Anfangsschwierigkeiten zu meistern und mit Weitblick das heutige blühende Unternehmen aufbaute. Dank aber auch allen Angehörigen der Familie Dillier und allen Chauffeuren, bes. Werner Michel, der jahraus jahrein den Melchtalerkurs besorgte.»

Im Laufe der Zeit konnte die vertragliche Führung folgender Postautolinien als öffentliche Dienstleistung übernommen und sukzessive ausgebaut werden:

1924

Sarnen-Melchtal-Stöckalp

Bis 1930 erfolgte der Betrieb nur in der Sommerzeit, während im Winter Posthalter Johann Michel den Kurs mit einem Zweispänner besorgte. Anfänglich verkehrten pro Tag nur zwei Kurse mit einem Sechsplätzer-Personenwagen Marke Puch, der schon 1927 durch einen Zwölfpplätzer ersetzt werden musste. Es folgte eine stete Entwicklung durch Vergrösserung und Modernisierung der Busse einerseits und andererseits durch Vermehrung der täglichen Kurse von Sarnen nach Stöckalp bis zu neun Kursen in jeder Richtung. Bei Grossandrang, zum Beispiel bei Ankunft oder Rückreise der im Militärlager Stöckalp wohnenden jugendlichen belgischen Feriengäste, muss zu den beiden ordentlichen Kurswagen eine ganze Flotte von Gesellschaftswagen organisiert werden.

spektakuläre Zwischenfälle auf dem Lande ruckbar. Der «Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs am Vierwaldstättersee und Umgebung» erliess am 25. Juli 1905 ein Rundschreiben an die Regierungen von Luzern, Schwyz, Ob- und Nidwalden, Zug und Uri, in welchem mit Besorgnis darauf hingewiesen wurde, dass Automobilisten, angeblich wegen zu schnellem Fahren, mittels Anwendung von Hydranten, vorgehaltenen Heugabeln und Sensen aufgehalten worden seien. Solche Vorkommnisse seien für den Fremdenverkehr äusserst schädigend. Die Obwaldner Regierung beantwortete dieses Kreisschreiben mit dem Hinweis, dass in Obwalden solche Vorkommnisse noch nicht vorgekommen seien. Sollte die erlassene Verordnung nicht imstande sein, den Verkehr des Publikums auf der Brünigstrasse gegenüber den Automobilisten genügend sicherzustellen, so sähe sich die Regierung veranlasst, einfach die Brünigstrecke für den gesamten Automobilverkehr zu sperren.

Einige Wochen später wurde dann tatsächlich der Autoverkehr zwischen Giswil und Brünigpasshöhe verboten. Damals war auch der Kanton Graubünden noch für jeglichen Motorfahrzeugverkehr gesperrt. Wer über den Gotthard fahren wollte, musste seinen Wagen von Göschenen bis Andermatt von einem Ochsen gespannt ziehen lassen, da diese Strecke nur für Fuhrwerke zugelassen war. Als Folge der automobilfeindlichen Haltung der Schweizer Behörden und grosser Teile der Bevölkerung hatte der Internationale Automobilclub einen Boykott über die Schweiz verhängt, der allerdings nicht konsequent befolgt worden war. Gegen die Sperre am Brünig ging begreiflicherweise ein heftiger Sturm los. Erst am 2. Juli 1906 erlaubte die Obwaldner Regierung wieder das Passieren des Brünigpasses unter den bereits vorne genannten Bedingungen. Obwalden blieb aber in den darauffolgenden Jahren ein von den Automobilisten gefürchteter Kanton, waren doch die strengen Polizeikontrollen, die tiefen Geschwindigkeitslimiten, die restriktiven Öffnungszeiten sowie die speziellen Strassenbenützungsgebühren weitherum berüchtigt. Das Transportieren mit Pferdevorspann wurde aber auch während den

Buick mit «Ciel ouvert» (1932)



Während den Bauarbeiten für den Ersatz der ersten kleinen Luftseilbahn Stöckalp-Melchsee-Frutt durch eine leistungsfähigere Bahn mit Kabinen für 36 Personen im Jahre 1958 und dann wieder während dem Ersatz dieser Kabinenbahn durch eine Gondelbahn im Jahre 1976 wurden die Postautokurse störungsfrei bis nach Melchsee-Frutt auf 1900 Metern über Meer geführt und damit während zwei Sommern die Verbindung zwischen dem Tal und diesem wichtigen Alp- und Kurgebiet gewährleistet.



1926 Sachseln-Flüeli (Flüeli-Ranft)

Anfänglich erfolgte der Betrieb ebenfalls nur in der Sommerzeit und nur mit einem Sechsplätzer-Personenwagen. Heute werden laut Fahrplan elf Kurse geführt.

1946 Sarnen-Wilen-Oberwilen (Forstwald)

Diese Linie erlebte einen Ausbau bis auf neun Kurse.

1980 Sarnen-Kerns-Sand-Stans

Diese Strecke wurde seit 1926 als konzessionierte Linie der Gemeinden Sarnen, Kerns, Ennetmoos und Stans geführt und 1980 von den PTT übernommen, wobei die Führung den beiden Postautohaltern in Sarnen und Stans übertragen wurde.

1987 Sarnen-Kägiswil

Eine Postautostrecke, die aus dem Schulbusbetrieb herausgewachsen ist und laut Fahrplan elf Kurse aufweist.

1988 Sarnen-Ramersberg

Eine Strecke im Rahmen des Schulbusbetriebes an Werktagen.

1990 Sarnen-Kägiswil-Alpnach

Kursverlängerung bis Alpnach SBB.

Als Personentransport im Dienste des öffentlichen Verkehrs ist ferner der Einsatz von Cars zur Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen Giswil und Lungern/Brünig, teilweise bis Meiringen und sogar bis Interlaken während zahlreichen Wochen zu erwähnen, als die Brünigbahn im Jahre 1986 wegen eines Hangrutsches oberhalb Giswil unterbrochen war und der Betrieb im Jahre 1988 wegen Sanierungsarbeiten an den elektrischen Leitungen über den Brünig und in den Tunnels längere Zeit stillgelegt war.

Im Güterverkehr war zur Pferdezeit der Hausdienst der SBB (Camionnage) durch Christian Dillier-Omlin ausgeführt worden, bis dieser Betriebszweig 1930 mit den Pferden auf Christian Dillier-Wyrsh übergegangen war. Als die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1985 die Stückgutverteilung von bestimmten Stationen zum Kunden nach dem

gesperrten Zeiten am Brünig zugelassen. Allerdings soll es auch vorgekommen sein, dass das Automobil auf der Passhöhe auf den Vorspann warten musste...

Die Kontrolle über die zurückgelegten Geschwindigkeiten wurde nicht nur am Brünig, sondern auch auf der Talstrecke ausgeübt. Durchfuhr ein Auto in rasendem Tempo das Dorf Alpnach, wurde nach Sarnen telefoniert, wo dann der Sünder angehalten und mit 20 und mehr Franken hochgenommen wurde. Die Erbitterung der Automobilisten war gross. Umgekehrt waren auch die Bevölkerung und die Touristen über die Rücksichtslosigkeit der Autofahrer aufgebracht. Im Kantonsrat brachten am 4. Oktober 1908 drei Kantonsräte folgende Motion ein: «Der h. Regierungsrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und bis längstens Ende November Bericht und Antrag einzubringen, ob es nicht möglich sei, der überhandnehmenden Automobilraserei dadurch entgegenzutreten, dass hierlands die zulässige Fahrgeschwindigkeit für Motorwagen derjenigen eines Pferdegespannes gleichgestellt wird und dass infolgedessen durch Dörfer nur mit einer Geschwindigkeit von 6 km und auf den übrigen Strassen mit einer solchen von höchstens 10 km gefahren werden darf». Es wurden sogar Initiativen gestartet, die ein gänzlichliches Automobilverbot verlangten. In den Amtsberichten über die Staatsverwaltung ist zu lesen, dass sich die Strassenunterhaltskosten stets erhöhten. Die Schuld wurde dem stets zunehmenden Automobilverkehr zugeschrieben. Eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit auf 6 km pro Stunde wurde als vorteilhafte Massnahme dargestellt. Sodann wird aber fortgefahren: «Im weiteren muss nun einmal das Automobil, welches unzweifelhaft je länger je mehr in Aufschwung kommt und das Fahrzeug der Zukunft sein wird, in Kauf genommen und kann ab den Hauptstrassen nicht mehr weggelesen werden.»

Die Automobilfeindlichkeit verbot es, dem neuen Konkordat über den Automobil- und Fahrradverkehr, mit den erhöhten Fahrgeschwindigkeiten von 30 auf 40 Stundenkilometern beizutreten. 1917 gab es in Obwalden sechs Automobile (vier in Kerns und zwei in Engelberg) und sechs

Auf der Strasse nach Stöckalp
hinten Saurer CR1D-H «Kätherli», vorne Saurer AD mit Kulissenschaltung (ca. 1946)





neuen System Cargo Domizil organisierten, konnten wir mit den SBB einen entsprechenden Vertrag abschliessen, nach welchem seither drei Lastwagen (zu 3½, 9½ und 16 Tonnen Gesamtgewicht) im Dienste der Bahnkunden betrieben werden.

Die Nutzfahrzeuge unseres privaten Betriebes werden aber nicht nur über die beiden grossen schweizerischen Betriebe PTT und SBB im öffentlichen Dienst eingesetzt, sondern auch im Dienste des Kantons und der Gemeinden. Bis das Kantonsspital im Jahre 1967 selber einen Krankenwagen in Betrieb nahm, stellte die Dillier AG ein solches Fahrzeug zur Verfügung. Für den Kanton und auch für Gemeinden wird aufgrund öffentlicher Vergebung mit einem betriebseigenen Bestand an Schneepflügen die Schneeräumung, hauptsächlich auf der Nordseite des Brünigpasses gewährleistet. Während Jahren wurde zu diesem Zwecke auch unsere Schneefräse eingesetzt, bis das kantonale Baudepartement selber ein solches Spezialfahrzeug anschaffte.

Auf dem Gebiet der Entsorgung besorgte unser Betrieb schon zur Pferdezeit die Kehrichtabfuhr für die Dorfschaftsgemeinde Sarnen. Seither ist die Abfallbeseitigung zu einem grossen Aufgabengebiet der Gemeinden geworden, die sich im Sarneraatal zu einem Zweckverband vereinigt haben und zusammen mit den Nidwaldner Gemeinden sowie Engelberg im Kohlwald eine geordnete Deponie unterhalten. Aufgrund vertraglicher Vereinbarungen besorgen wir mit leistungsfähigen Kehricht-Spezialfahrzeugen den Transport des Kehrichts von allen Ortschaften des Sarneraates zu dieser Deponie. Daneben haben wir für das Einsammeln und Wiederverwerten des Altglases einen Entsorgungsdienst eingeführt.

Schliesslich dient auch das Welaki-System (Wechseln, Laden, Kippen) der rationellen Entsorgung, besonders bei Umbauten mit viel Abfallmaterial. Schon vor über zwanzig Jahren haben wir mit diesem System begonnen,

durch welches grosse Mulden sukzessive mit Material gefüllt werden können, während der entsprechend ausgerüstete Lastwagen die Mulde abholt, wenn sie voll ist. Da der Materialanfall einerseits immer grösser wurde und andererseits durch die Umweltschutzgesetzgebung genaue Sortierung der verschiedenen Abfall-Arten vorgeschrieben wird, haben wir zusammen mit drei andern Unternehmen ein «Muldenentsorgungs-Konzept der Kantone Obwalden und Nidwalden» geschaffen, auf das vor allem das Bauwesen angewiesen ist, um den Vorschriften über eine umweltgerechte Entsorgung zu genügen.

Die Mitwirkung unserer privaten Auto-unternehmung zur Erfüllung öffentlicher Dienste umfasst also eine umfangreiche Liste, die je nach der Entwicklung der Technik und der Umweltschutzgesetzgebung noch erweitert wird.

Unser Unternehmen erlebte weniger einen quantitativen Ausbau als vielmehr ein qualitatives Wachstum. So kann mit Befriedigung festgehalten werden, dass sich die Zahl der Motorfahrzeuge der Dillier AG in den letzten zwanzig Jahren auf dreissig stabilisiert hat; dazu kommt noch die für den neuen Betriebszweig Cargo Domizil der SBB nötig gewordene Anschaffung von drei zusätzlichen Lastwagen.

Der selbstfahrende Wagenpark setzt sich demnach zusammen aus 8 Postbussen mit gesamthaft 313 Sitzplätzen, 7 Reisecars mit zusammen 300 Sitzplätzen sowie 18 Lastwagen von 3,5 bis 28 Tonnen Gesamtgewicht und einer Strassenwischmaschine, die an die Stelle der «arbeitslos» gewordenen Schneefräse getreten ist.

Die Postwagen haben mehrheitlich über 40 Sitzplätze, die Reisecars weisen in Rücksicht auf die verschiedenen grossen Reisegesellschaften Kapazitäten von 20, 30, 40 und 50 bis 55 Sitzplätze auf. Vorne ist erwähnt worden, dass ein grosser Car zehn Personenwagen bzw.

Motorfahräder. Im ganzen Kanton gab es keinen Automechaniker. War etwas defekt, musste ein Schmiede- oder Schlossermeister den Schaden beheben. Anfangs der Zwanzigerjahre schrieb der Regierungsrat: «Wohl kein anderer Kanton wird vom Automobilverkehr schwerer betroffen als der unsere. Grosser Durchgangsverkehr und eine geringe Automobileinnahme. Wir möchten hier erwähnen, dass die am meisten die Strassen zerstörenden Fuhrwerke das Lastauto und die grossen Autobusse sind, während die Personautos weit weniger schaden. Das für das Publikum unangenehmste Vehikel ist aber zweifellos das stets rücksichtslos fahrende Motorrad.» Neben den hohen Unterhaltskosten war vor allem auch die Staubplage gefürchtet, bis die Strassenteerung auch hier Abhilfe bot.

Die Entwicklung der Technik nahm einen Lauf, den niemand aufhalten konnte. Durch eine Änderung der Bundesverfassung vom 22. Mai 1921 ging die Gesetzgebungsgewalt in Bezug auf den Automobil- und Fahrradverkehr verfassungsrechtlich auf den Bund über. Am 28. Dezember 1922 erliess der Kantonsrat allerdings noch die Verordnung über den Motorwagen- und Fahrradverkehr. Erst 1932 folgte das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Damit endete eine auf diesem Gebiet bewegte Zeit, die manches brave Gemüt in Aufregung gebracht hatte.

Der Schritt in die Neuzeit

Bis Ende der 20er Jahre waren praktisch alle Kantonsstrassen noch reine Schotterstrassen. Als Folge der grossen Unterhaltskosten und zur Bekämpfung der Staubplage wurden die Strassen ab 1928 mehr und mehr mit einem Belag versehen und staubfrei gemacht. Der Ausbau des Kantonsstrassennetzes wie auch der übrigen Strassen und Plätze erfolgte Hand in Hand mit der Zunahme des Verkehrs und den grösseren Anforderungen, die an das Verkehrsnetz gestellt wurden. Ein grosszügiger und rascher Ausbau der Hauptstrassen wurde allerdings erst ermöglicht, als gemäss Bundesbeschluss vom 4. April 1935 über den Ausbau der Strassen und des Strassennetzes im Alpengebiet die Unterstützung solcher Arbeiten durch Bundesbeiträge zugesagt wurde.

Ausfahrt mit französischen Kriegsversehrten, Saurer CRD (ca. 1945)



Auf der klassischen Pässefahrt Grimsel-Furka
Erster Unterflur-Car AEC Regal IV (1952)





Die Strassensignalisation wurde für die ganze Schweiz durch eine Verordnung des Bundesrates vom 17. Oktober 1932 neu geregelt. Entsprechend den Bedürfnissen des wachsenden Strassenverkehrs und in Anpassung an internationale Verkehrszeichen wurde diese Verordnung mehrmals abgeändert und ergänzt.

Die Brünigstrasse zwischen Lungern und Brünig wurde erstmals im Winter 1934/35 offen gehalten. Am 7. November 1938 bestimmte der Regierungsrat, dass die Kantonsstrasse über den Brünig bis auf weiteres jeden Winter offen gehalten werden solle.

Als besonderes Ereignis muss der Felssturz am Lopper am 1. Februar 1953 angeführt werden, als sich im westlichen Teil oberhalb des Steinbruchs Delli rund 1'000 bis 1'500 m³ Fels lösten und die Brünigstrasse auf eine Länge von ungefähr 50 m in einer Höhe von 5 m verschütteten. Die Räumungs- und Sicherungsarbeiten dauerten ungefähr vierzehn Tage, in welcher Zeit der Verkehr über Sarnen-Kerns-Stans-Acheregg umgeleitet werden musste. In den folgenden Jahren wurden die Kantonsstrassen noch mehrmals durch Naturereignisse in Mitleidenschaft gezogen. Am 22. August 1954 wurde die Brünigstrasse in Kaiserstuhl infolge eines Dauerregens verschüttet. Am 21. Juli 1955 führte ein heftiges Gewitter an mehreren Stellen zu Verschüttungen der Brünigstrasse zwischen dem Zollhaus in Sachseln und Lungern. Auch in Alpnach kam es zu grossen Überschwemmungen der Kantonsstrasse.

Der Ausbau des Strassennetzes war infolge der zunehmenden Motorisierung in Obwalden wie in allen Kantonen ein vordringliches Problem der 50er Jahre. Gesamtschweizerisch gesehen stand die Schaffung der Gesetzgebung über die Nationalstrassen und die Festlegung des Nationalstrassennetzes im Vordergrund. Da die Brünigstrasse ursprünglich nicht als Nationalstrasse vorgesehen war, bemühte sich Obwalden intensiv um den Einbezug der Brünigstrasse in das Netz der Nationalstrassen. Auch die Frage der Erstellung eines Loppertunnels bildete verschiedentlich Anlass zu Verhandlungen und Aussprachen.

Anfangs der 60er Jahre erfolgte der Einbezug der Brünigstrasse ins Netz der Nationalstrassen als

zehn Benzinmotoren ersetzen könne. Bei einem Reiseкар ergibt dies auf 100 km pro Person nur einen Brennstoffverbrauch von 0,6 Litern. Vorteilhaft fällt aber auch die sichere Führung und umsichtige Betreuung sowie der Komfort, der durch immer raffiniertere Inneneinrichtungen gewährleistet wird, ins Gewicht.

Um diese Reiseкарflotte möglichst auszulasten und weil Obwalden ein zu kleines Einzugsgebiet darstellt, wurde zusammen mit dem Luzerner Autounternehmen Rottal AG, Ruswil, unter der Bezeichnung RoDi-Tours eine Arbeitsgemeinschaft gebildet, die ein vielseitiges Programm an Ausflugs- und Ferienreisen in der ganzen Schweiz sowie in fast alle Länder Europas anbietet. So sind unsere Reiseкарs bis nach Lourdes, Amsterdam, Berlin, Prag, Budapest, Bari und Athen, um nur einige Endstationen zu nennen, unterwegs. Die Beteiligung am Reisebüro Holiday Tours Geiger & Dillier AG in Sarnen wurde bereits erwähnt.

Die früher erwähnte Zahl von 17 Lastwagen setzt sich aus mehreren Gruppen von Fahrzeugen zusammen, die für verschiedene Aufgaben und ganz unterschiedlich ausgerüstet sind:

Zwei Tankwagen dienen der Versorgung mit Gütern: Ein Vierachslastwagen besorgt den täglichen Milchtransport von den Sammelstellen im Kanton zur Butterzentrale in Luzern und ein weiterer Tankwagen dient der Verteilung von Erdölprodukten innerhalb der Schweiz.

Drei Wagen für den Cargo-Domizil-Dienst der SBB dienen der Güterfeinverteilung von der Bahnstation Sarnen zu den einzelnen Kunden und umgekehrt von den Kunden zur Bahnstation.

Vier Fahrzeuge werden im Überlandverkehr eingesetzt: Ein Lastenzug (Lastwagen und Vierradanhänger) sowie drei Sattelschlepper zur Beförderung sogenannter Auflieger, die in Abwesenheit des Zugfahrzeuges in der Fabrik beladen werden können. Pro Schleppfahrzeug

ist mindestens ein zusätzlicher Auflieger vorhanden. Diese Fahrzeuge verkehren hauptsächlich in der Schweiz sowie im grenznahen Ausland.

Ein ähnliches System besteht bei den WeLaKi-Mulden, die auf dem Bauplatz beladen und vom Lastwagen abgeholt werden, wenn das Laden beendet ist. Für diesen Zweig stehen fünf Lastwagen zur Verfügung, die zum Teil auch als Kipper eingesetzt werden können; ein Lastwagen ist als «Multilift» ausgerüstet und gemäss der Bezeichnung vielseitiger, weniger und leistungsfähiger ist, wobei die Aufbauten je nach Verwendungszweck in wenigen Minuten ausgewechselt werden können.

Diese Lastwagen stehen auch für die Schneeräumung auf der Nordseite des Brünigpasses sowie auf der Nationalstrasse auf Pikett, wofür sie jeweils in Kürze mit verstellbaren Schneepflügen ausgerüstet werden können.

Während die Welaki-Mulden der Entsorgung von Bauschutt und anderem Abfallmaterial von einzelnen Bauplätzen usw. dienen, besorgen die drei Kehrriemlastwagen die Kehrriemabfuhr von den einzelnen Ortschaften des Sarneraatales zur Deponie des Zweckverbandes im Kohlwald (an der Grenze zwischen Nid- und Obwalden).

Die selbstfahrende Strassenwischmaschine wird an die einzelnen Gemeinden zur Reinigung ihres Strassennetzes ausgemietet.



Von der Wohn- in die Gewerbezone

Die Entwicklung des Betriebes und auch ortsplanerische Überlegungen führten schon vor 25 Jahren zum schwerwiegenden Entschluss, den seit 1840 ausgebauten Standort an der Lindenstrasse, der in der Kernzone der Dorfschaftsgemeinde liegt, aufzugeben und auf einer Fläche von 6500 m² auf der untern Allmend, die von der Korporation Freiteil erworben werden konnte, eine neue, zonen-gerechte Infrastruktur aufzubauen. Die Werkstatt- und Garagebauten an der Lindenstrasse wurden samt den alten Wohnhäusern abgerissen, um dem Wohn- und Einkaufszentrum Lindenhof, das auch die Postbüros beherbergt, Platz zu machen.

Am neuen Standort wurde 1967 eine 80 Meter lange Halle erstellt, die bis in die letzten Jahre immer mehr ausgebaut wurde, so dass sie nun zur Hälfte als Reparaturwerkstätte und Ersatzteillager dient. Aufgrund dieser verbesserten Infrastruktur hat es die Geschäftsleitung in der vierten Generation verstanden, den Reparatur- und Servicedienst vor allem für schwere Motorwagen, aber auch für Lieferwagen und Hubstapler für Kunden aus dem ganzen Kanton auszubauen und gleichzeitig mit einem Verkaufsprogramm zu verbinden (bis zu 3,5 Tonnen Renault-Fahrzeuge, über 3,5 Tonnen MAN-Lastwagen).

Die 1964 erworbene grosse Bauparzelle erlaubte zudem die Erstellung eines Mehrfamilienhauses, in welchem auch die Büroräumlichkeiten untergebracht werden konnten.

Die Entwicklung der beiden Sektoren Transport mit den zahlreichen Postautos, Reise-cars und Lastwagen mit Anhängern und auswechselbaren Aufbauten einerseits und Reparaturwerkstätte/Verkauf andererseits, verbunden mit den immer weitergehenden Vorschriften bezüglich Umweltschutz, zwangen schon vor neun Jahren dazu, nach zusätzlichem Land Ausschau zu halten und bei der Korporation Freiteil ein weiteres Landgesuch hängig zu machen. Die Verhandlungen führten erst

1989 zu einem positiven Abschluss, nachdem die Dillier AG vorher auf eigenes Risiko eine Quartierplanung für die Fläche von rund 6000 m² unmittelbar nördlich des 1964 erworbenen Areals durchgeführt und bis zur Genehmigung durch den Regierungsrat gebracht hatte. Die Freiteilversammlung vom 9. Juni 1989 hat der Abtretung dieser Fläche zugestimmt. Seither wird die Detailplanung für die etappenweise Überbauung dieses Grundstücks bearbeitet, wobei die erste Etappe für die rationellere Garagierung der Post- und Reise-cars dringend erwartet wird. Gemäss der genehmigten Quartierplanung sind für beide etappenweise vorgesehenen Baukörper im Erdgeschoss Gewerberäume und in den Obergeschossen Wohnungen vorgesehen.

N8. In den Jahren 1960 und 1961 wurde ein kleines Teilstück in Alpnachstad erstellt und damit die Umfahrung von Alpnachstad verwirklicht. Die Genehmigung des generellen Projektes des Teilstücks Sarnen-Alpnach durch den Bundesrat erfolgte am 3. April 1964. Die Detailprojektierung ging so rasch von sich, dass die Planaufgabe im Februar/März 1965 erfolgen konnte. 1967 konnte dank der neu eingeführten Netzplantechnik ein erster Termin- und Kostenplan erstellt werden. Die Inbetriebnahme des letzten Teilstückes Letzi-Brünig war darin bis 1986 vorgesehen. Der Terminplan konnte infolge des ab der zweiten Hälfte der 70er Jahre einsetzenden politischen Umdenkens dem Strassenbau gegenüber allerdings nicht eingehalten werden. 1966 konnten die Bauarbeiten auf dem Abschnitt Sarnen-Süd – Alpnach-Nord in Angriff genommen werden. Im Abschnitt Alpnachstad-Delli wurden Seeschüttungen vorgenommen. Die Eröffnung des Teilstücks Sarnen-Süd – Alpnach-Nord erfolgte am 28. August 1971 und am 7. Dezember 1984 konnte das Teilstück Alpnachstad – Hergiswil in Betrieb genommen werden. Dieses Ereignis war ein wichtiger Markstein in der Geschichte der Verkehrserschliessung des Kantons Obwalden. Kernstück dieses Abschnitts bildet der Loppertunnel, der lange Zeit pièce de résistance war. Damit ist Obwalden direkt an die N2 angeschlossen. Der Durchbruch im Norden des Kantons öffnete eine wichtige psychologische Barriere, brachte volkswirtschaftliche Einsparungen und eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit. Auch trat eine merkliche Belebung der Obwaldner Wirtschaft ein. Diesen Vorteilen stehen die Nachteile der Vergrößerung des Verkehrsaufkommens gegenüber. Es ist eine Aufgabe der Zukunft, diese Aspekte in den Griff zu bekommen und für einen angemessenen Ausgleich der verschiedenen Interessen zu sorgen.

Unter diesem Gesichtspunkt hat der Regierungsrat 1986, nach einem umfassenden Variantenvergleich, zusammen mit den zuständigen Bundesstellen entschieden, die N8 ab Giswil vorläufig nur in Form von nicht zusammenhängenden Dorfumfahrungen und ohne Brünigtunnel zu realisieren. Diese liessen sich später, wenn notwendig, zu einer durchgehenden Autostrasse ausbauen.

Service und Unterhalt an unserer «Coronado» (ca. 1972)



Neoplan NH 12 L am Sustenpass (1965)





Treue Mitarbeiter

Das Ausführungsprojekt der südlichen Fortsetzung der bestehenden N8 wurde im Dezember 1989 vom Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement genehmigt, nachdem diesem Entscheid eine mehr als zwanzigjährige Planungs- und Leidensgeschichte vorausgegangen war. Sachseln soll mittels eines 5,2 km langen, bergmännisch erstellten Tunnels umfahren werden. Mit veranschlagten Gesamtkosten von 294 Mio. Franken ist dies das mit Abstand grösste vom Kanton Obwalden je realisierte Bauobjekt. 1990 wurde mit den Vorarbeiten begonnen, und die Inbetriebnahme ist auf 1998 geplant.

Am Montag, 8. September 1986, lösten sich um 10.30 Uhr oberhalb Giswil auf etwa 800 m.ü.M. riesige Gesteins- und Erdmassen, die eine 300 m breite und 700 m lange Schneise in den Bergwald schlugen und auf ihrem Weg talwärts die Brünigpassstrasse und das Bahntrasse samt einer 100 Tonnen schweren Eisenfachwerk-Brücke mitrissen. Die herniederstürzenden Massen fegten auch zwei Fahrzeuge, darunter einen schweren Lastwagen, wie Spielzeugautos von der Fahrbahn. Dabei waren leider auch zwei Tote zu beklagen. In rund zweieinhalb Wochen konnte mit Hilfe von Genietruppen, Bau- und Transportunternehmungen und privaten Ingenieurbüros der Bau einer provisorischen Umfahrungsstrasse über Unteraa verwirklicht werden, so dass die durchgehende Strassenverbindung am 30. September 1986 wieder für sämtlichen Verkehr zur Verfügung stand. Nachdem Planungsstudien für den Einbezug der Wiederinstandstellung in das Gesamtkonzept der N8 sowie das Projektgenehmigungsverfahren durchgeführt worden waren, ist Anfang 1989 mit den Bauarbeiten für den definitiven Strassenneubau dieses rund 500 m langen Abschnittes begonnen worden. Kernstück bildet ein rund 200 m langer Viadukt, welcher gleichzeitig den Anschluss Süd der zukünftigen Umfahrung Giswil beinhaltet. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 1990 geplant.

Die Entwicklung einer solchen Unternehmung während stolzen 150 Jahren von der kleinen Fuhrhaltere mit zwei bis drei Knechten und vier bis fünf Pferden bis zum modernen Betrieb mit 33 modernen Motorfahrzeugen und zahlreichem Zubehör sowie einer neuzeitlich ausgebauten Reparatur- und Servicewerkstätte ist nur dank treuen und zuverlässigen Mitarbeitern möglich.

Laut der kleinen Jubiläumsschrift «130 Jahre Transportgeschäft» von 1970 waren damals ausser den beiden Betriebsleitern 30 Mitarbeiter beschäftigt. Obwohl in den seitherigen 20 Jahren der Fahrzeugpark nur um drei

Einheiten angewachsen ist, werden heute über 50 Mitarbeiter beschäftigt. Nebst den bessern Freizeitregelungen, die seither gelten, liegt der Grund für diese Vermehrung im Ausbau des Werkstattbetriebes wie auch des Reisedienstes und in der vielseitigeren Nutzung der Motorfahrzeuge durch wechselbare Aufbauten, Anhänger, Auflieger, Mulden usw. Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit verlangen, dass das Material rationell und nutzbringend eingesetzt wird. Und das überbindet jedem Mitarbeiter ein grosses Mass an Verantwortung und Einsatzbereitschaft während der Arbeitszeit. Hiefür sei auch an dieser Stelle allen Mitarbeitern der aufrichtige Dank ausgesprochen.

Büro



Primus Camenzind
Leiter Carreisedienst



Bettina Kälin
Buchhalterin



Bruno Burch
Lastwagen-Disponent



Yvonne Obrist
Kaufm. Angestellte



Gerlinde Auchli
Sachbearb. Carreisedienst

Postauto-Betrieb



Josef Odermatt
Postchauffeur-Aushilfe



Walter Bucher
Postchauffeur



Hans von Deschwanden
Postchauffeur



Hans Britschgi
Postchauffeur



Toni Spichtig
Postchauffeur



Beppi Michel
Postchauffeur



Ruedi Schrackmann
Postchauffeur



Niklaus Rohrer
Postchauffeur



Noldi Michel
Postchauffeur



Paul Müller
Postchauffeur



Arnold Bucher
Postchauffeur



Erich Benner
Postchauffeur

Reisebüro



Lisbeth Fuchs
Leiterin Reisebüro



Monika Hediger
Sachbearb. Reisebüro



Pia Wallmann
Praktikantin Reisebüro



Cornelia Stifani
Lehrtochter Reisebüro



Janette Rohrer
Lehrtochter Reisebüro

Car-Betrieb



Sepp Kälin
Car-Chauffeur



Alois Kuchler
Car-Chauffeur



Toni Furrer
Car-Aushilfe



Martin Stalder
Car-Chauffeur



Ernst Müller
Car-Chauffeur



Peter Berchtold
Car-Chauffeur



Philipp Schwitzer
Car-Chauffeur



Walter Dillier
Car-Aushilfe



Romy Niederberger
Car-Hostess

Lastwagen-Betrieb



Bruno Britschgi
LW-Chauffeur



Sepp Halter
LW-Chauffeur



Sepp Casser
LW-Chauffeur



Engelbert Durrer
LW-Chauffeur



Franz von Moos
LW-Aushilfe



Karl Casser
LW-Chauffeur



Ueli Omlin
LW-Chauffeur



Werner Lussi
LW-Chauffeur



Bärli Wechsler
LW-Chauffeur



Toni Fänger
LW-Chauffeur



Ueli Zumstein
LW-Chauffeur



Werner Schleiss
LW-Chauffeur



Othmar Nüßlin
LW-Chauffeur



Janos Rudi
LW-Chauffeur



Madeline Bünler
LW-Chauffeuse



Toni Wolf
LW-Aushilfe



Toni Rohrer
LW-Aushilfe



Ruedi Landolt
LW-Aushilfe



Hans-Ruedi Imfeld
LW-Aushilfe



Myrta Spichtig
LW-Chauffeuse



Philipp Diller
LW-Chauffeur



Jürg Kafader
LW-Chauffeur



Heidi Arnold
LW-Chauffeuse



Cherubim Schöllin
LW-Chauffeur



Sepp Fischer
LW-Chauffeur

Werkstatt



Toni Schmid
Werkstattchef



Werner von Rott
Ersatzteillager



Mario Guardiano
LW-Mechaniker



Luigi Arcuti
Schlosser



Claudio Burdi
LW-Mechaniker



Martin Bühler
LW-Mechaniker



Leonardo Roberto
Hilfs-Mechaniker



Urban Heinen
LW-Mechaniker Lehrling



Ueli Zurfligen
LW-Mechaniker Lehrling



Thomas Bucher
LW-Mechaniker Lehrling



Enzo Michael
LW-Mechaniker Lehrling



1840 - 1990

150

JAHRE ERFAHRUNG

1. Generation

Ignaz Dillier-Imfeld
1814 - 1890



Ign. Dillier

2. Generation

Christian Dillier
1875 - 1953



Chr. Dillier

3. Generation

Walter Dillier-Wallimann
1915 - 1985



Josef Dillier-Röthlin
1920



4. Generation

Hans Dillier-Grisiger
1947



Dillier

Beppi Dillier-Steger
1956



