Dillier AG Autounternehmung Sarnen

Ein seltenes Geschäftsjubiläum: 130 Jahre Transportgeschäft

Ein seltenes Dienstjubiläum: Hans Furrer: 55 Jahre Fuhrmann und Chauffeur

Unsere neueste Reisewagen-Flotte

Ein seltenes Geschäftsjubiläum

130 Jahre

Das 130.Betriebsjahr seit der Gründung und das 55. Dienstjahr eines treuen Mitarbeiters veranlassen uns, Rückschau zu halten und diesen schriftlichen Rückblick der Öffentlichkeit vorzulegen.

Die Anfangsjahre

Im Jahre 1840 – acht Jahre vor der ersten schweizerischen Bundesverfassung, zwei Jahrzehnte vor dem Bau der Straße über den Brünig und entlang dem Lopper, fast 50 Jahre vor der Eröffnung der Brünigbahn – begann der 26jährige Ignaz Dillier an der Lindenstraße in Sarnen, wo noch heute der Sitz der Dillier AG ist, mit der Ausführung von Fuhraufträgen mit Roß und Wagen für Dritte und legte damit den Grundstein für das heutige Transportgeschäft der Dillier AG. Ignaz Dillier war einer der acht Söhne des Hafnermeisters Heinrich Dillier (1767 – 1829) und wurde im Volksmund «Hafner Nazi» genannt. Nebenamtlich war er Organist und Leiter des Kirchenchors Sarnen, und die Liebe zur Musik hat sich offensichtlich auch auf seine Nachfahren vererbt.

Dies war noch die Zeit, als man mit Gulden, Schilling und Angstern rechnete. Die älteste schriftliche Aufzeichnung über einen Fuhrauftrag, die noch erhalten ist, lautet:

«1841. April 9. Ein Ofen in das Grafenort geführt, ist 3 Gulden.»

Es ist interessant, einige Fuhrpreise von damals mit den heutigen Transportpreisen zu vergleichen. Wir entnehmen aus der Buchhaltung von Ignaz Dillier von 1857, als man bereits mit Franken rechnete, folgende Posten:

4 Fuder Holz vom Wald auf die untere Allmend geführt	Fr. 3.20
1 Ofen nach Lungern geführt	5.70
1 Fuder Holz vom «Schlangenried»	–.50
5 Fuder «Beim» vom Voribach	2.50
1 Ofen ins Grafenort geführt	5.70
1 Fuder Stein vom Stad	2.—

Angesichts solcher Beispiele sagt man sich sofort: Die billigen Preise der guten alten Zeit! Doch wenn man versucht, beispielsweise den

Ignaz Dillier

letztgenannten Posten mit der heutigen Preissituation zu vergleichen, kommt man zum überraschenden Schluß, daß eine solche Fuhr auch heute noch zum gleichen Preis ausgeführt wird: Ein damaliges Fuder Steine maß kaum einen halben Kubikmeter. Eine Fuhre Steine von einem Kubikmeter von Alpnachstad nach Sarnen kostete damals also Fr. 4.– bis 5.–, und der heutige Kubikmeterpreis für die gleiche Transportstrecke beträgt ebenfalls Fr. 5.–! Dabei wäre noch zu berücksichtigen, um wieviel der Realwert des Frankens in dieser Zeit zurückgegangen ist, und man käme zum Schluß, daß der Preis nicht gleich geblieben ist, sondern sich ganz erheblich gesenkt hat. Eine offensichtliche Frucht der technischen Entwicklung, dank deren man heute auf ein Fahrzeug zehnmal mehr laden und zudem noch mindestens zehnmal schneller fahren kann als damals!

Um 1870 wurde, nachdem die Straße über den Brünig einige Jahre vorher gebaut worden war, auch noch die Strecke Alpnachstad – Sarnen als richtige Fahrstraße ausgebaut und hiefür erstmals die Linienführung der heutigen Kantonsstraße gewählt. Christian Dillier-Omlin, der Sohn und Nachfolger des genannten Ignaz Dillier, machte über die Zeit von 1870 bis 1890 aus dem Gedächtnis folgende interessanten Aufzeichnungen:

«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 fünfspännig 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 Frühling ihre Droschken zu einer Inspektion bringen, die zu befinden hatte, ob Bremsen, Licht, Polsterung, 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 weitern 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).
Mein Vater hatte damals 6 Pferde und besorgte auch den Camionnage-Dienst von Alpnachstad nach Sarnen.
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 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 Alpnachstad und dann mit dem Dampfschiff . . . »

Von der Fuhrhalterei zur Autounternehmung

Als Ignaz Dillier im Jahre 1890 starb, war sein einziger Sohn Christian erst 15jährig. Da seine Mutter schon acht Jahre vorher verstorben war, wurde der Pferdebetrieb durch gute Verwandte weiterverwaltet, bis er die Zügel selber an die Hand nehmen konnte. Er tat dies nach kurzer kaufmännischer Ausbildung umsichtig und zielbewußt. Während die meisten Droschkenhalter wegen der neuen Brünigbahn die Pferdehaltung aufgeben mußten, verstand es Vater Dillier, durch Umstellung auf andere Fahrten diese Konkurrenz auszuschalten, die ihrerseits seither wiederholt auf eidgenössischer Ebene versuchte, die Konkurrenz des Straßenverkehrs durch staatliche Erlasse zurückzubinden.

Christian Dillier-Omlin als Kutscher

Den entscheidendsten und mutigsten Schritt tat Christian Dillier-Omlin im Jahre 1920 mit dem Entschluß, sukzessive auf Motorfahrzeuge umzustellen. Es gab zwar schon einige wenige Automobile im Kanton Obwalden, aber er war der erste, der Lastwagen anschaffte und in Betrieb stellte. Sein erster Lastwagen hörte auf den Namen Dixi und war ein deutsches Produkt, das von den Gebr. Koch in Luzern in den einzelnen Bestandteilen von Deutschland importiert und zusammenmontiert worden war. Der Preis bezifferte sich auf Fr.13 000.–. Daß dieser Lastwagen, mit tücherverzierten Holzbänken auf der Ladebrücke, auch für Personentransporte wertvolle Dienste tat, ersieht man aus der Chronik der Feldmusik Lungern; in der im Juni 1969 erschienenen Jubiläumsschrift «100 Jahre Feldmusik Lungern» ist folgende Reminiszenz aus dem Jahre 1921 zu lesen:
«Voller Optimismus beschloß der Verein, am 1. Obwaldner Musikfest in Alpnach teilzunehmen. Mit dem Lastauto transportierte Christian Dillier aus Sarnen die Gilde der Musikanten zum Preise von Fr. 100.– nach Alpnach und zurück. Darüber schreibt der Berichterstatter: ‚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

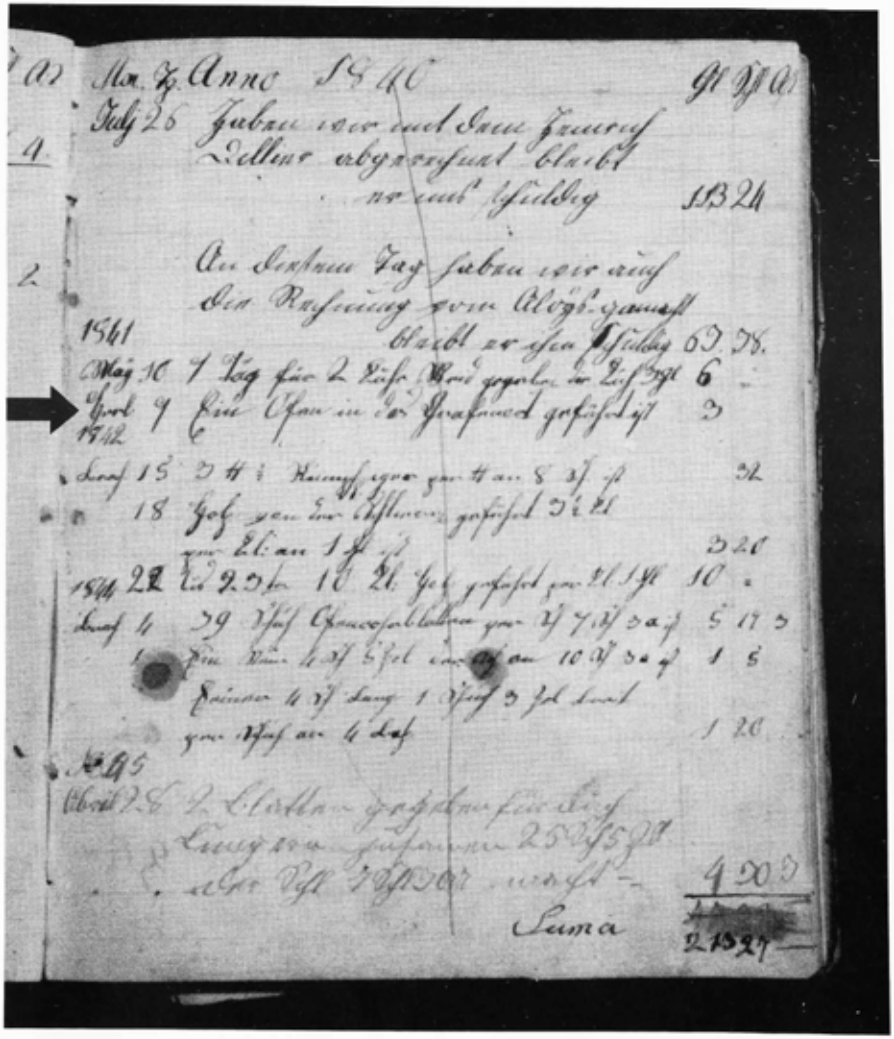
Zeit dem Alkohol abschwören müsse!'»

Im nächstfolgenden Jahre wurde bereits der zweite Lastwagen angeschafft, diesmal ein Schweizer Produkt namens Arbenz, Jahrgang 1922. Diese beiden Lastwagen hatten noch Vollgummi-Räder, Kettenantrieb, Karbid-Beleuchtung, «Ellbogen-Anlasser», Cabriolet-Verdeck usw.

Im Januar 1923 wurde im Hinblick auf die Eröffnung des Postautokurses nach Melchtal der erste Personenwagen angeschafft, ein Puch mit 6 Sitzplätzen.

Die Verbindung Sarnen – Melchtal bestand damals in einer eidgenössisch-gelben Postkutsche, deren Postillon der Melchtaler Posthalter war und deren Pferde von Christian Dillier-Omlin gestellt wurden. 1923 entschlossen sich die Automobilabteilung PTT und die Kreispostdirektion Luzern, einen Autopostkurs Sarnen – Melchtal einzuführen, und die Haltung und Führung der Postautos wurde der Fuhrhalterei Chr. Dillier-Omlin übertragen. Während einigen Jahren verkehrte aber im Winter immer noch die Pferdepost mit Posthalter Johann Michel als Postillon und den Pferden aus dem Stalle Dillier, wobei je nach Schneeverhältnissen die Kutsche mit einem Schlitten ausgewechselt wurde. Nachdem mehrere Schwierigkeiten und auch Widerstände von Einheimischen beseitigt werden konnten, wurde die Kursstrecke bis Stöckalp ausgedehnt. Der genannte 6-Plätzer wurde nach einigen Jahren durch einen 14-, dann durch einen 22- und später durch einen 30-Plätzer ersetzt, und heute sind regelmäßig und ganzjährig zwei Kurswagen zu 40 Plätzen – nebst Beiwagen nach Bedarf – im Betrieb.

Drei Jahre nach dem Melchtaler



Ausschnitt aus der «Buchhaltung» des Ignaz Dillier

Autokurs (1926) wurde der Postkurs Sachseln – Flüeli eingeführt und ebenfalls Ch. Dillier-Omlin zur Führung übertragen. Auch hier begann man mit einem 6-Plätzer, der vorerst nur im Sommer verkehrte. Heute ist ein Kurswagen mit 36 Plätzen ganzjährig im Betrieb.

Im April 1946 konnte von der PTT-Verwaltung der Postkurs Sarnen – Oberwilen übernommen werden. Auf dieser Strecke ging die Entwicklung vom 14- zum 26-Plätzer.

1930 trat der älteste Sohn, Christian Dillier-Wyrsch, (geb. 1904), aus dem väterlichen Geschäft aus, indem er die vorhandenen Pferde samt Zubehör käuflich übernahm und eine eigene Fuhrhalterei eröffnete, zusammen mit einer Brennmaterialienhandlung, die er von August Omlin übernahm. Auch er

Dillier Sarnen
HENSCHEL
Dillier Sarnen
HENSCHEL

1

Dillier Sarnen

2

Dillier Sarnen
HENSCHEL
Dillier Sarnen

3

4

5

6

1 Lastwagen für Ferntransporte
2 Allrad-Kipper, Wechsel-Lade-Kipper, Auto-Kran und Kehricht-Lastwagen
3 Tank-Fahrzeuge
4 Lastwagen für Milch- und Rahmtransporte
5 Spezialtransport
6 Schneefräse im Einsatz

stellte im Laufe der Zeit vom Pferde- auf den Lastautobetrieb um.
Kurz vor dem 2. Weltkrieg konnte die erste Verbindung mit einem englischen Reisebüro angeknüpft werden. Im Hotel Waldheim in Wilen erschien Mr. Harry Chandler aus Upminster (England) und brachte die ersten englischen Feriengäste an den Sarnersee. Mit diesen Touristen konnten Exkursionen ausgeführt werden. Das war der Anfang des langersehnten Geschäftes mit englischen und andern ausländischen Reiseagenturen. Der Krieg bereitete allerdings dem bescheidenen Anfang ein rasches Ende. Aber bald nach Kriegsende schickte Mr. Chandler wieder Feriengäste ins Hotel Waldheim nach Wilen. Er konnte sein Reisebüro «The Travel Club» ausbauen und vergrößern und übertrug der Dillier AG, die immer neuere und komfortablere Gesellschaftswagen (kurz «Cars» genannt) anschaffte, immer mehr Transferfahrten und Exkursionen. Damit war der Anschluß ans Ausländergeschäft, das vorher den Luzerner Unternehmern vorbehalten war, hergestellt, und heute arbeiten wir hauptsächlich für folgende Reiseagenturen:
The Travel Club, Upminster (England) – H. W. Chandler
Swiss Hotel & Travel Bureau, London – W. A. Tralls
Swiss Travel Service, London – W. E. Bridge
Brighter Holydays, Glasgow (Schottland) – J. L. Robertson
W. F. & R. K. Swan Ltd., London
School Travel Service Ltd., Enfield (England)
Ebatours, Beek (Holland) – J. Maessen
De Magneet N. V., Alkmaar (Holland)
Parallel zum Postauto- und Carbetrieb ist auch der Lastwagenbetrieb gewachsen. 1929 konnte der erste Saurer-Diesel in Betrieb genommen werden. Bis zum Ende des 2. Weltkrieges ist die Zahl der Lastwagen auf 5 bis 6 Einheiten gestiegen. Während dieses Krieges mußten die Autos wegen des Öl- und Benzinmangels auf feste Triebstoffe (Holzgas) umgebaut werden, was den Einbau eines hohen, vertikalen Holzverbrennungszylinders erheischte. Sogar ein auswechselbarer Car-Lastwagen und zwei Taxis wurden entsprechend umgebaut. Diese Arbeiten wurden in der eigenen Werkstatt ausgeführt.

Das Kriegsende bedeutete auch für den Lastwagen freie Bahn und Expansion. Immer mehr Verfrachter bedienten sich für ihre Transporte dieses Verkehrsmittels. Daher wuchs auch der Lastwagenpark unseres Betriebes ständig. Seit einiger Zeit sind auch verschiedene Spezialfahrzeuge in Betrieb genommen worden: ein Kehricht-Lastwagen (Collectomatic), ein Wechsel-Lade-Kipper (mit auswechselbaren Mulden), ein Sattelschlepper für Möbeltransporte, eine Unimog-Schneefräse, ein Selbstlenker-Anhänger für Langmaterialtransporte, ein Tiefladeanhänger für Schwertransporte usw. Zur Zeit sind 14 Lastwagen mit den verschiedensten Aufbauten im Betrieb, was zusammen mit den Postwagen und Auto-Cars 30 Fahrzeuge ergibt.

25 Jahre «Dillier A.G.»
Kurz nach dem Victory-Day, der den 2. Weltkrieg beendete, gab Christian Dillier-Omlin am 23. Mai 1945 seinem Geschäft die Rechtsform einer Aktiengesellschaft, und zwar nicht zur zusätzlichen Kapitalbeschaffung, sondern um eine Beteiligung seiner Familienangehörigen zu ermöglichen, also zum typischen Zweck einer Familien-A.G. Er übertrug die Betriebsführung den Söhnen Walter und Josef Dillier, die – im Gegensatz zu ihm selber – mit der Technik aufgewachsen sind, und er begnügte sich mit der klugen Überwachung, bis er am 8. April 1953 im 78. Altersjahr nach einem reich erfüllten Leben, in welchem er sich auch noch als Freiteilpräsident, Dorfschaftspräsident und Kantonsrat der Öffentlichkeit gewidmet hatte, im Herrn verschied.
Das Jahr des 130jährigen Bestehens des Betriebes ist also gleichzeitig das 25. Jahr seit der Organisation als Aktiengesellschaft unter dem Namen «Dillier AG», die jedoch am Charakter des Familienbetriebes praktisch nichts geändert hat.
Ebenfalls im Jahre 1945 konnte die Führung des Bierdepots der Brauerei Eichhof, Luzern, übernommen und bis 1967 betreut werden, als die Brauerei gemäß ihrem Entwicklungsplan ein eigenes Depot in Sarnen baute.
Die stete Vergrößerung des Wagenparkes brachte es mit sich, daß die Platzverhältnisse an der Lindenstraße, wo unser Betrieb seit 130 Jahren domiziliert ist, nicht mehr ausreichten. Wir waren gezwungen, uns nach Bauland umzusehen und konnten im Jahre 1964 von der Korporation Freiteil eine Baupar-

zelle von 6500 m² kaufen. Dort, an der Pilatusstraße, wurde – als erste Bauetappe – eine große Halle von 22,5 m Breite und 35 m Länge erstellt, die seither auf Wunsch ausnahmsweise für öffentliche Vereinsveranstaltungen geräumt und zur Verfügung gestellt wurde, da weit und breit keine säulenfreie Halle in diesen Ausmaßen vorhanden war. Es ist geplant, mit der Zeit den ganzen Betrieb dorthin zu verlegen.
Dieser geschichtliche Überblick zeigte, daß seit über 20 Jahren die dritte Generation in diesem 130 Jahre alt gewordenen Betrieb tätig ist, und bald wird die vierte Generation antreten, um das Werk der Vorgänger weiterzuführen.

Belegschaft:

Herr Ständerat Dr. Jost Dillier, Präsident des Verwaltungsrates

Herr Walter Dillier, Betriebsleiter

Herr Josef Dillier, Garage-Chef

Herr Paul Enz, Prokurist

Frau Marlis Dillier-Wallimann, Sekretärin

Herr Johann Furrer, Chauffeur 55. Dienstjahr

Herr Ernst Britschgi, Chauffeur, 47. Dienstjahr

Herr Robert Schallberger, Chauffeur, 37. Dienstjahr

Herr Werner Michel, Chauffeur 33. Dienstjahr

Herr Werner Krummenacher, Chauffeur, 20. Dienstjahr

Herr Anton Angerer, Chauffeur 19. Saison

Herr Balz Rohrer, Chauffeur 18. Dienstjahr

Herr Josef Odermatt, Chauffeur 17. Dienstjahr

Herr Josef Spichtig, Chauffeur 17. Dienstjahr

Herr Meinrad Bucher, Chauffeur 16. Dienstjahr

Herr Anton Furrer, Chauffeur 16. Dienstjahr

Herr Edy Wirz, Chauffeur 16. Dienstjahr

Herr Alois Hartmann, Chauffeur 14. Dienstjahr

Herr August Michel, Chauffeur 8. Dienstjahr

Herr Josef Kälin, Chauffeur 7. Dienstjahr

Herr Bruno Britschgi, Chauffeur 7. Dienstjahr

Herr Josef Pichler, Chauffeur 6. Dienstjahr

Herr Josef Burch, Chauffeur

Herr Hans Ruedi Niederberger, Chauffeur

Herr Paul Amstalden, Chauffeur

Herr Anton Omlin, Chauffeur

Herr Sigfried Imfeld, Chauffeur

Herr Josef Sommariva, Mechaniker

Herr Wolfgang Kirch, Mechaniker

Herr Linus Mannhart, Chauffeur

Herr Michele Agrostelli, Garage-Arbeiter

Herr Paul Abächerli, Garage-Arbeiter

Herr Albin Kälin, Garage-Arbeiter

55 Jahre im gleichen Betrieb – am Leitseil und am Steuerrad

55 Jahre

Der Zufall will es, daß dieses Jahr nicht nur auf 130 Jahre Transportbetrieb Dillier und auf 25 Jahre «Dillier A.G.» zurückgeblickt werden kann, sondern daß im Jahre 1970 auch der 1895 geborene *Johann Furrer* mit der Erfüllung seines 75. Lebensjahres auch sein 55. Dienstjahr in diesem Betrieb absolviert. Er hat also fast die ganze zweite Hälfte dieser 130 Jahre tätig miterlebt und mitgearbeitet, und zwar war es wegen der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung die weniger geruhsame, die turbulentere, aber auch interessantere Hälfte!
Der kaum 20jährige Lungerer Bauernsohn Hans Furrer hatte gerade die damals nur siebenwöchige Rekrutenschule hinter sich, als er anfangs 1916 als Fuhrmann in den Dienst von Christian Dillier-Omlin trat. Während der ersten Dienstjahre wurde er jeweils in Sommersaison-Stellen delegiert. So hatte er mit Roß und Wagen die Lebensmittel und Postsachen usw. im Auftrag von Oberrichter Albert Reinhard, dem Grossvater des heutigen Hoteliers Markus Reinhard, von Sarnen zum Hotel Melchsee zu führen. Natürlich wickelte sich dieser Fuhrverkehr noch auf der alten, steilen und holprigen Fruttstraße ab. Später, 1918 – 1925, versah Hans Furrer eine ähnliche Stelle auf Brünig-Hasliberg für die Hotels Alpenruh und Kurhaus Hohfluh des Hoteliers Wiegand, wo er

aber auch mit der Kutsche die vielen «Arrivées» und «Départs» von und zur Bahnstation Brünig-Kulm zu besorgen hatte. Er war also zum Kutscher aufgestiegen und hatte als solcher auch Ausflüge mit Feriengästen auszuführen. Beliebtes Reiseziel war damals das Rosenlaui-Tal, und im Jahre 1920 fuhr er erstmals über den Grimselpaß bis nach Gletsch, natürlich noch auf der alten Paßstraße – es existierte noch kein Stausee, und auf der Paßhöhe stand noch kein einziges Gebäude! Hans Furrer hat also, während er mit der Kutsche und später mit dem Auto-Taxi, dem Postauto und dem Car-Alpin den Grimselpaß ungezählte Male befuhr, die ganze Entwicklung dieses Gebietes mit allen Bauetappen der Oberhasli-Kraftwerke miterlebt.

Inzwischen war – wie bereits aus dem vorstehenden Betriebsrückblick zu ersehen war – das Lastauto in die Fuhrhalterei Dillier eingedrungen. Hans Furrer wurde zwar nicht 1920 der erste auf den Motor umgeschulte Fuhrmann, denn dieses Privileg wurde einem älteren Kollegen (Josef Berwert-Kiser) vorbehalten, und vielleicht erschien die Fähigkeit Furrers, mit Menschen umzugehen, ihn vorerst noch nicht für den Motor zu prädestinieren, als dieser erst nur für den Transport von toten Gütern verwendet wurde. Als Hans Furrer aber 1925 nach der Sommersaison vom Brünig nach Sarnen zurückkehrte, wurde er auf den ratternden und knatternden Arbenz 1922 mit Vollgummireifen und Kettenantrieb gesetzt, um mit ihm Lastfuhren auszuführen. Einen eigentlichen Führerschein benötigte er damals noch nicht, er erhielt eine Bescheinigung des Polizeidirektors, laut welcher es ihm erlaubt wurde, mit diesem Arbenz-Lastwagen die ganze Schweiz zu befahren. Am 18. Januar 1926 absolvierte Hans Furrer aber doch eine offizielle Führerprüfung und zwar beim damaligen Schlossermeister und nebenamtlichen Auto-Experten L. Meyer-Burri in Luzern.

Bald avancierte der leutselige Hans Furrer vom Lastwagenfahrer zum Taxi- und zum Carchauffeur. Auf den verschiedensten Fahrzeugen und Marken, von denen viele seither eingegangen sind (z.B. Martini, Erskin, Daimler, Puch, Packard usw.), befuhr er fast alle Straßen der Schweiz. Noch im Jahre 1926 bestand er die Prüfung für Postkursfahrten, um sofort mit einem 6-Plätzer-Daimler während der Sommermonate 1926 und 1927 den neueingeführten Postkurs Sachseln–Flüeli zu führen.

Die übrige Zeit fuhr er abwechslungsweise auf Lastwagen, Taxis und vor allem auf den sukzessive in Betrieb genommenen Car-Alpins.

Die photographischen Aufnahmen mit Hans Furrer veranschaulichen deutlich, welch enorme Entwicklung der Omnibus-Bau durchgemacht hat: Von der Kulissen- über die Kugelschaltung zum halbautomatischen Vorwählgetriebe, von der Blatt- zur Luftfederung, von der Konus- zur Flüssigkeitskupplung, vom Benzinmotor zum Dieselmotor – eingebaut unter der Motorhaube, im Wageninnern (Frontlenker), unter dem Boden (Unterflur) und zuletzt im Heck – ferner vom Vollgummirad zum Pneu, vom Kettenantrieb zum Kardanantrieb, vom, vom, vom, zum, zum, zum . . .

Es gäbe noch viele Neuerungen aufzuzählen; Hans Furrer könnte am besten selber erzählen, wie oft er sich Neukonstruktionen und Modernisierungen anzupassen hatte.

Speziell zu erwähnen ist der Sau-

HANS FURRER

als Kutscher
mit Lastwagen Arbenz
mit Postwagen Saurer Typ A
mit Car Alpin Saurer Typ B Haubenmotor
mit Car Alpin Saurer Typ C Frontlenker
mit Car A E C Underfloor
mit Car Neoplan Heckmotor

rer CRD, den Hans Furrer 1939 als einen der allerersten Frontlenker der Schweiz überhaupt übernahm und den er bis 1954 fuhr! Er hat mit diesem Fahrzeug mehr als eine halbe Million Kilometer zurückgelegt. 1954 setzte er sich ans Steuer eines für damals supermodernen englischen AEC-Omnibusses und fuhr mit diesem während 15 Jahren ebenfalls rund eine halbe Million Kilometer. Wenn man berücksichtigt, daß Hans Furrer von 1925 bis 1939 auf den verschiedensten Fahrzeugen wohl 200 000 km zurückgelegt hat, ergibt sich, daß er heute bedeutend mehr als bloßer Kilometer-Millionär ist!

In den Sommermonaten 1947 war Hans Furrer zusammen mit seinem Saurer CRD zur Postgarage Meiringen «verschickt» worden, wo er für die Schweizer Alpenpost mit seinem Wagen, der von den Postchauffeuren liebevoll «Kätherli» genannt wurde, täglich die Drei-Pässe-Fahrt fuhr.

Mit der Weiterentwicklung der Autounternehmung Dillier A.G. wurden auch Auslandsfahrten ins Programm aufgenommen. So besuchte Hans Furrer als treubesorgter Carchauffeur die oberitalienischen Seen, den Schwarzwald, Österreich, das Moselgebiet und Luxemburg, Rom, Paris, Lourdes usw. usw. Seine sichere Fahrweise wie auch seine Zuvorkommenheit und Leutseligkeit wurden allgemein geschätzt; so kommt es in den letzten Jahren immer wieder vor, daß junge Hochzeitspaare beim Bestellen eines Hochzeitswagens ausdrücklich wünschen, es möge Chauffeur Furrer fahren, denn er habe damals schon den Hochzeitscar der Eltern geführt! Auch englische Fahrgäste fragen nach dem good old «Häns» und wünschen von ihm über die Pässe geführt zu werden. Während der vielen Fahrten mit Engländern hat er sich ein Basic-english eigener Art angeeignet, das ihm erlaubt, sich mühelos mit Engländern zu verständigen und zu unterhalten, so daß er auch ohne englischkundige Reisebegleiter mit Engländern Ausflüge ausführen kann. Das tiod er, he does it really . . .

Dieser Jubiläumsrückblick kann nicht geschlossen werden, ohne den verstorbenen Gründern Ignaz Dillier-Imfeld und Christian Dillier-Omlin und allen verstorbenen und lebenden Mitarbeitern und vor allem den vielen treuen Kunden für ihr Wirken und ihr Vertrauen herzlich zu danken. Die an anderer Stelle wiedergegebene Liste der gegenwärtigen Mitarbeiter zeigt, daß mehrere schon sehr viele Jahre ihre Kräfte der Autounternehmung Dillier A.G. zur Verfügung stellen. Allen sei bei dieser Gelegenheit aufrichtig gedankt, der größte Dank aber verdient der geistig und körperlich 75 Jahre jung gebliebene Jubilar Hans Furrer für seine 55 Jahre treuer und vorbildlicher Pflichterfüllung. Bei dieser Gelegenheit darf seine Familie nicht vergessen werden, seine beiden in England verheirateten Töchter und die vier Söhne, die alle in angesehenen Stellungen tätig sind, besonders aber seine tapfere Gattin, der wegen der häufigen beruflichen Abwesenheit ihres Kilometer-Millionärs in der Erziehung der Kinder oft eine doppelte Bürde oblag.

Möge Hans Furrer zusammen mit seiner lieben Ehefrau noch recht viele schöne und geruhsame Jahre in seiner beneidenswerten Frische in seinem selbsterbauten schönen Heim an der Jordanstraße am Sarner Burghügel erleben. Das gebe ihm Gott!