Zeitschrift: Heimatkunde Wiggertal

Herausgeber: Heimatvereinigung Wiggertal

Band: 67 (2010)

Artikel: Luthernbad - Hofstatt - Altishofen - Europa : Geschichte der Galliker Transport AG

Autor: Galliker, Max

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-719003

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

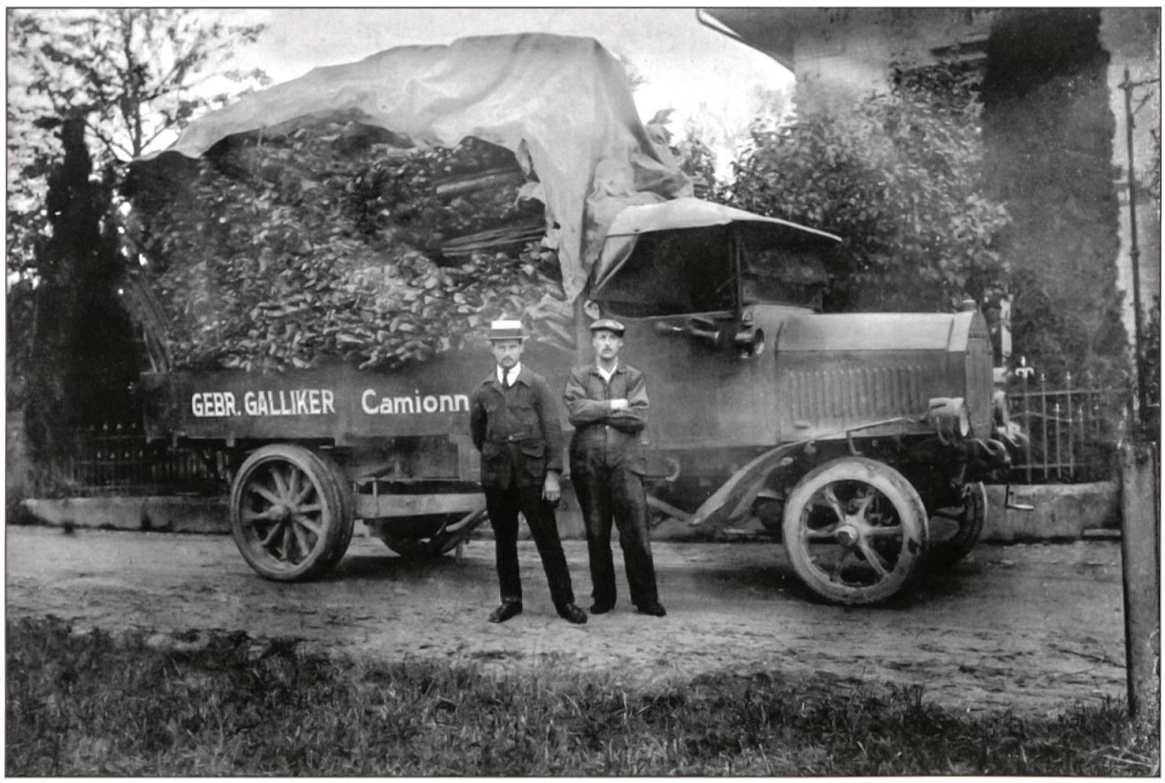
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bau des Hochwasserentlastungskanals beim «Willisauer Bote». Foto Bruno Bieri

Entwicklungen in Industrie und Gewerbe



1918 kaufen die Gebrüder Galliker Luthernbad aus deutschen Armeebeständen einen Daimler-Lastwagen (Modell 1912-1913). Sie legen damit den Grundstein des heutigen Logistikkonzerns. Links Josef Galliker.

Das 2006 bezogene Fahrzeug Logistik Center in Nebikon mit 3000 Autoabstellplätzen trägt dazu bei, die Stellung von Galliker als schweizerischen Marktführer im Bereich Car Logistics zu festigen.

Luthernbad – Hofstatt – Altishofen – Europa

Geschichte der Galliker Transport AG • *Max Galliker*

Im Jahre 2008 blickte der Logistikkonzern Galliker Altishofen auf sein 90-jähriges Bestehen zurück. Ihre Wurzeln hat die erfolgreiche, europaweit tätige Firma in Luthernbad, wo 1918 die Brüder Josef und Emil Galliker den ersten Lastwagen kauften. Im Jahre 2007 feierten Peter und Helene Galliker-Trachsel ihr 45-Jahr-«Dienstjubiläum». 1962 hat Peter Galliker als 22-Jähriger die damals noch kleine Autounternehmung Galliker Hofstatt übernommen. 2007 geht auch als Jahr der Nachfolgeregelung in die Firmengeschichte ein. Peter und Helene Galliker-Trachsel haben die Unternehmung ihren Nachkommen, der dritten Generation, übergeben. Als Überraschungsgeschenk für das «Dienstjubiläum» von Peter und Helene liessen ihre Kinder Peter, Rolf und Esther die Firmengeschichte aufarbeiten. Verfasser der Chronik ist Max Galliker, der Bruder von Peter Galliker-Trachsel.

Firmengründung in Luthernbad 1918

Im Jahre 1918 pachten der zwanzigjährige Josef Galliker und sein drei Jahre älterer Bruder Emil von der Kirchgemeinde Luthern den Landwirtschafts- und Gastgewerbebetrieb in Luthernbad. Das 1905 erbaute Gasthaus ist zwar noch relativ neu, aber nach den Wirren des Ersten Weltkrieges wirtschaftlich am Boden. Das ist genau das Richtige für den Tatendrang der jungen und strebsamen Brüder. Die Arbeit auf dem Pachtbetrieb reicht ihnen nicht aus. Mit anfänglich einem, später mit bis zu sieben Pferden transportieren sie Holz. Das «Fuhrwerken» liegt ihnen im Blut.

Josef und Emil Galliker zeichnen sich nicht nur durch grosse Schaffenskraft, sondern auch durch Mut und Pioniergeist aus. 1918, nach dem Ende des Ersten Weltkrieges, kaufen sie aus deutschen Heeresbeständen einen Lastwagen der Marke Daimler. Weil Gummi nach dem Krieg in Deutschland Mangelware ist, fahren sie das Vehikel auf Eisenrädern nach Luzern, wo Vollgummireifen aufgezogen werden. Dieser Camion, der vor allem für Holztransporte und für die Camionnage ab dem Bahnhof Hüswil eingesetzt wird, ist einer der ersten Lastwagen in der Region. Er ist aber auch bald der erste «Reisecar» im Kanton Luzern. Die Karosserie ist denkbar einfach. Für den Personentransport montiert der Dorfwagner auf die Ladebrücke Holzbänke. Für das erste Fahrzeug besteht eine gute Nachfrage. Emil und Josef Galliker kaufen schon bald drei weitere Daimler.

Die Gründung der Firma Galliker erfolgt an einem abgelegenen Ort, unter einfachsten Verhältnissen fast ohne eigene Mittel und in einer sehr frühen Phase des Motorfahrzeugverkehrs. Im Jahre 1917 verkehren im Amt Willisau erst zehn Automobile, davon nur ein Lastwagen. Dass es in dieser Zeit in Luthernbad so viel unternehmerischen

Mut und innovatives Denken gibt, ist aus heutiger Sicht fast unvorstellbar. Josef und Emil Galliker legen mit ihrem Fahrzeugkauf im Jahre 1918 den Grundstein des heute europaweit tätigen Logistikkonzerns Galliker.

Umzug nach Hofstatt 1925

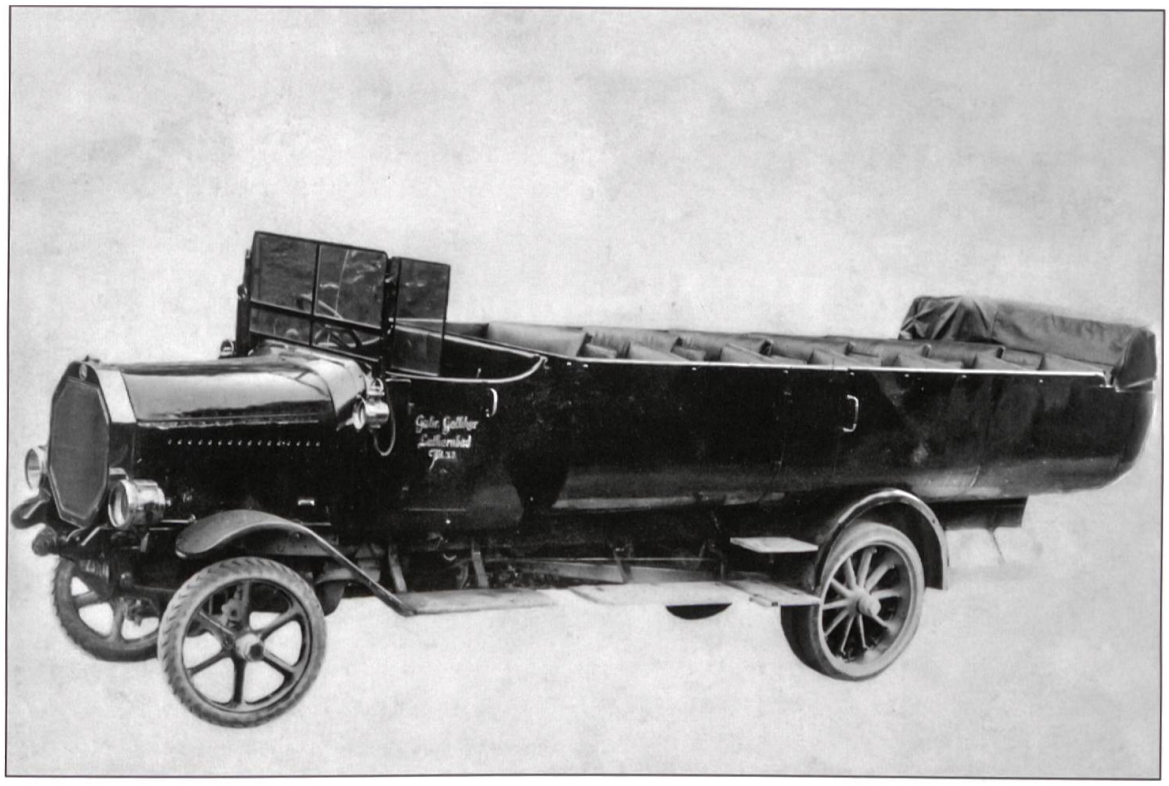
Der für ein Transport- und Reisegeschäft ungünstige Standort Luthernbad und der Wille zur weiteren Expansion veranlassen die beiden Brüder, 1925 in Hofstatt eine in Konkurs gegangene Sägerei zu übernehmen. Den Begriff «Synergien» haben sie vermutlich nicht gekannt. Trotzdem verstehen sie es gut, verschiedene Geschäftsfelder miteinander zu vernetzen und daraus Nutzen zu ziehen. Aufgrund der beiden Stammgeschäfte Autotransporte und Sägerei liegt es für sie nahe, diese Tätigkeit mit dem Handel von Holz und Landesprodukten zu ergänzen. Die in den Bereichen Autounternehmung, Sägerei, Holzhandlung und Landesprodukte tätige Firma Galliker Hofstatt wird in weiten Teilen der Schweiz zum Begriff.

Der frühe Einstieg in den Personentransport verhilft den Gebrüdern Galliker zu einer führenden Stellung im regionalen Reisegeschäft. Da es noch wenig private Personenwagen gibt und der öffentliche Verkehr noch schwach ausgebaut ist, besteht eine starke und wachsende Nachfrage nach Carreisen. Diese werden für die Gebrüder Galliker zu einem wichtigen Standbein. 1930 bieten sie «Gesellschaftsfahrten mit modernen Wagen» für sieben, 22, 26 und 30 Personen an. Drei dieser vier Fahrzeuge tragen die Marke FBW (Fahrzeugbau Wetzikon) und werden auch als Lastwagen genutzt.

Austritt von Emil Galliker 1934

Als Chauffeur lernt Josef Galliker Alice Bachmann, die Buchhalterin der Kolonialwarenfirma Curti & Co. in Luzern, kennen. So beginnt eine Geschichte, welche die beiden im Jahre 1931 an den Traualtar führt. Die guten kaufmännischen Kenntnisse und die Mitgift, die Alice Bachmann in die Unternehmung einbringt, ermöglichen es Josef Galliker-Bachmann, das Geschäft alleine zu übernehmen. Zudem wird das Wohnhaus in Hofstatt für die zwei wachsenden Familien zu klein. Im Jahre 1934, also mitten in der Zeit der Wirtschaftskrise, wird Emil Galliker mit 35 000 Franken ausbezahlt. Emil erwirbt damit ein bedeutendes Sägewerk in Emmen.

Die wirtschaftlich schwierigen Dreissigerjahre übersteht die Firma Galliker offensichtlich gut. Ein Schreiben der Sparkasse Willisau vom 21. Mai 1940 im Zusammenhang mit der «Finanzierung grosser Holzbestände in der welschen Schweiz» hält Folgendes fest: «Nach unseren Jahre dauernden Beziehungen verdient G. volles Zutrauen & arbeitet mit sichtlichem Erfolg.» Auch in den Jah-



Daimler-Reisecar (Modell 1916-1920) mit Omnibusaufbau, Verdeck und Logo «Gebr. Galliker – Luthernbad - Tel. 32». Mit diesem Fahrzeug schaffen die Gebrüder Galliker bereits 1920 den Einstieg ins Reisegeschäft.

ren des Zweiten Weltkrieges entwickelt sich die Unternehmung insgesamt gut. Tragende Stütze in dieser Zeit ist vor allem der Handel mit Holz und Landesprodukten.

Wichtiges Reisegeschäft bis 1960

Die meisten Fahrzeuge der Firma Galliker werden sowohl für den Personen- als auch für den Gütertransport eingesetzt. Sie verfügen über einen Wechselaufbau; eine Karosserie für den Personen- und eine Ladebrücke für den Warentransport. Multifunktionale Fahrzeuge für Güter und Personen stehen in Hofstatt noch bis Anfang der 60er-Jahre im Einsatz.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wird der Fahrzeugpark laufend erneuert und erweitert. Bekannt wird die Firma Galliker Hofstatt in dieser Zeit durch die modernen Reisecars. Davon zeugen Auszeichnungen, die Josef Galliker 1948 in Paris sowie 1951 und 1954 in Nizza für seine neuen Cars entgegennehmen kann. Neben Gesellschaftsfahrten mit Vereinen, Hochzeitsgesellschaften usw. sowie ausgeschriebenen Reisen (insbesondere Pilgerfahrten nach Lourdes) werden für internationale Reiseveranstalter englische Gäste durch die Schweiz und durch Europa (etwa von Ostende nach Rom) befördert. Die wachsende Bedeutung des Reisegeschäftes veranlasst Josef Galliker, 1953 zusammen mit Partnern das Reisebüro Flora in Luzern zu gründen.

Im Jahre 1953 umfasst der Wagenpark fünf Reisecars (drei davon sind Kombi-

Carpark der Gebrüder Galliker Hofstatt mit Pilgern auf dem Klosterplatz Einsiedeln, 1934.

fahrzeuge für den Personen- und Warentransport), zwei Langholzwagen, einen Kipper und drei Personenwagen.

Tod von Josef Galliker – Gründung der Erbengemeinschaft 1956

Seit 1935 wird die Unternehmung von Josef und Alice Galliker-Bachmann geführt. Josef Galliker ist Geschäftsmann und Patron von altem Schrot und Korn. Er ist für die damaligen Verhältnisse im Luzerner Hinterland ein weit gereister Mann. Die vielseitige und schon früh über die Landesgrenzen hinaus reichende Geschäftstätigkeit der Firma Galliker Hofstatt ist vor allem der Reisefreudigkeit ihres Inhabers zu verdanken. Alice Galliker-Bachmann, die gelernte Buchhalterin, ist administrative Allrounderin und kaufmännisches Gewissen der Firma.

Im November 1956 verunglückt Josef Galliker auf einer Reise in Italien. Drei Tage nach dem Unfall erliegt er in Verona überraschend den inneren Verletzungen. Der frühe und unerwartete Tod des Geschäftsinhabers trifft die Unternehmung in einem schwierigen Moment. Josef Galliker hat relativ kurz vor seinem Hinschied eine Geschäftsliegenschaft in Luzern erworben. Damit das Geschäft uneingeschränkt weitergeführt werden kann, gründet Alice Galliker-Bachmann mit ihren sieben, mehrheitlich noch minderjährigen Kindern, eine Erbengemeinschaft.

Die Rollenverteilung unter den drei ältesten Söhnen Josef, Hans und Peter

Galliker ist im Prinzip von Vater Josef schon vorgedacht. Der gelernte Automechaniker Josef wird Garagist in Luzern. Hans wird nach einer entsprechenden Ausbildung Sägermeister. Peter absolviert eine kaufmännische Ausbildung und wird Autounternehmer. Die Teilung des Geschäftes in den Jahren 1961/62 geht daher in einem guten Einvernehmen über die Bühne.

Erbteilung 1962 – Peter Galliker wird Transportunternehmer

Der Zeitpunkt für die Teilung des Geschäftes in Hofstatt ist gekommen, als für Peter Galliker die Voraussetzungen für die alleinige Übernahme der Autounternehmung erfüllt sind. Er wird nach der kaufmännischen Berufsausbildung und des wichtigsten Teils seiner militärischen Karriere bereits im Alter von 22 Jahren selbstständiger Unternehmer. Das ist auch deshalb möglich, weil er mit Helene Trachsel von Briseck eine in jeder Hinsicht bestens geeignete Partnerin gefunden hat, die bereit und in der Lage ist, ihn als Geschäftsfrau tatkräftig zu unterstützen.

Der Fahrzeugpark, den Peter Galliker 1962 übernimmt, ist bescheiden: sechs Lastwagen und Cars, fünf Anhänger, ein VW-Bus sowie ein Personenwagen.

Das wachsende Geschäft macht immer wieder bauliche Investitionen notwendig

1930: Bau des Garagegebäudes mit Magazin in Rüediswil, Hofstatt
1937: Erwerb der alten Mühle
1939/1940: Büroanbau auf der Nordseite des Wohnhauses
1943: Neubau des Wohnhauses «Mühle» und der Sägerei in Rüediswil, Hofstatt
1944: Bau des «Gallikerhauses» für Mitarbeiter in Fischbach
1945: Erweiterung des Wohn- und Geschäftshauses auf der Südseite
1946: Erwerb von Bauland in Hofstatt
1949: Bau der Autoeinstellhalle beim Schulhaus Hofstatt

Erste Transporte von Personenwagen 1964

Im Transportgeschäft eröffnen sich dem Jungunternehmer Peter Galliker schon bald neue Chancen, die er zielstrebig nutzt und perfekt umsetzt. Durch seinen Bruder Josef kommt er in Kontakt mit einem Genfer Autoimporteur. 1963 kauft er in England das erste Spezialfahrzeug für den Transport von Perso-

nenwagen, das 1964 in der Schweiz zu den ersten Autotransportern gehört. Diese Pionierstellung ermöglicht eine rasche Erweiterung des Kundenkreises. Ende der 1960er-Jahre stehen bei Galliker bereits drei Autotransporter im Einsatz.
Schon in der zweiten Hälfte der 60er-Jahre erhält Galliker erste Transportaufträge der Firma Emil Frey in Safenwil. Hier entsteht 1970 auch die erste Aussenstelle der Firma Galliker. In den Folgejahren wächst die Zahl der beförderten Personenwagen stark an. 1975 werden im Auftrag verschiedener Autoimporteure mit zwölf Camions über 24 000 Fahrzeuge an Garagen ausgeliefert.

Start der Transportlinie Schweiz–Schweden 1967 – Aufgabe des Reisegeschäftes 1972

Ab 1967 gewinnen auch die internationalen Transporte rasch und stark an Bedeutung. Zu verdanken ist dies vor allem der engen und guten Zusammenarbeit mit Volvo. In Hofstatt fährt schon Ende der 50er-Jahre der erste Volvo-Kipper. Einen Werksbesuch bei Volvo Göteborg benutzt Peter Galliker dazu, sich in der Lastwagen-Abteilung als Transporteur aus der Schweiz vorzustellen. Aus diesem ersten Kontakt entstehen zwischen Volvo und Galliker gute und wachsende Geschäftsbeziehungen, die bis heute sehr eng sind.

Ende der 60er-Jahre werden erstmals Lastwagenchassis und Personenwagen von den Volvowerken in Göteborg in die Schweiz transportiert. Um Leerfahrten zu vermeiden, werden Fuhraufträge für Schweizer Zulieferer der schwedischen Autoindustrie – später auch für solche aus Belgien und Italien – ausgeführt. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit entwickelt Peter Galliker zusammen mit einem Techniker Spezialfahrzeuge für überbreite Paletten und grosse Volumen, die auf der Rückfahrt Lastwagenchassis oder Personenwagen laden können. Im Zusammenhang mit diesen Transporten wird Hofstatt zur ersten Güterdrehscheibe von Galliker. Um 1970 verkehren zwischen der Schweiz und Schweden jede Woche bis zu 15 Anhängerzüge. Galliker wird Marktführer im Bereich für Skandinavien-Transporte. Dieses Geschäft zeigt wichtige Erfolgsfaktoren der Firma: persönliches Engagement, frühes Erkennen und Umsetzen von Kundenbedürfnissen, Bereitschaft zur Spezialisierung sowie stetige Anstrengung für eine perfekte Dienstleistung.

Während die Gütertransporte stark expandieren, verliert das Reisegeschäft zusehends an Bedeutung. Es wird Anfang der 1970er-Jahre aufgegeben. Peter Galliker macht diesen Schritt umso leichteren Herzens, als sein Schwager und seine Schwester, Anton und Alice Häfliger-Galliker, seit 1958 in Sursee ein

Der Fahrzeugpark und die acht Familienmitglieder von Josef Galliker-Bachmann vor dem Stammhaus in Hofstatt, 1947.

Reiseunternehmen führen und einen Teil der Reisecars übernehmen.

Umzug von Hofstatt nach Altishofen 1980

Der wachsende Fahrzeugpark macht in Hofstatt bereits in den 60er-Jahren den Bau einer zusätzlichen Einstell- und Servicehalle notwendig. Die rasch steigende Nachfrage nach Transporten von Personenwagen und im internationalen Verkehr lässt die Zahl der Lastwagenzüge weiter ansteigen. Die Flotte erreicht Ende der 70er-Jahre mit 65 Fahrzeugen einen Bestand, der die ohnehin prekären Platzverhältnisse in Hofstatt sprengt. Der bisherige Standort erweist sich zudem für die national und international tätige Transportfirma je länger je mehr als unhaltbar. Die vielen Leerkilometer sind wirtschaftlich und ökologisch problematisch. Die Suche eines neuen Standortes an einer besseren Verkehrslage drängt sich auf.

Der Konkurs der Maschinenfabrik Brun in Nebikon ermöglicht 1978 den Erwerb eines bestehenden Gebäudes mit Landreserven in der Gemeinde Altishofen, in nächster Nähe zur künftigen Autobahn A2. Vom Kanton Luzern und der Gemeinde Altishofen kann Peter Galliker zudem zwei grosse, angrenzende Bauparzellen kaufen. Damit sind die Voraussetzungen erfüllt, an verkehrsmässig bester Lage nach modernsten, betrieblich optimalen Konzepten ein Büro- und Wohnhaus, ein grosszügiges Werkstatt- und Servicegebäude sowie eine grossflächige Einstell- und Lagerhalle zu bauen.

Der Leyland-Autotransporter, den Peter Galliker 1964 in England kauft, ist eines der ersten Spezialfahrzeuge für Personenwagen in der Schweiz.

Die Liegenschaften in Hofstatt verkauft Peter Galliker seinem Bruder Hans für den Ausbau des Sägereibetriebes.
Ab Ende 1979 bis im Frühjahr 1980 kann Peter Galliker seinen Betrieb mit 120 Mitarbeitern und 65 Lastwagen schrittweise von Hofstatt nach Altishofen verlegen. Hier kann er die besondere Visitenkarte seiner Firma, die blitzblank saubere, stets perfekt in Reih und Glied aufgestellte Fahrzeugflotte, noch besser pflegen.

Aufbau von Stückgutverkehr und Logistik 1980

Der Umzug nach Altishofen schafft die baulichen Voraussetzungen, in die zwei neuen Geschäftssparten Stückgutverkehr und Warenlagerung expandieren zu können. Peter Galliker erkennt frühzeitig, dass immer mehr Industriebetriebe bereit sind, die Auslieferung ihrer Produkte an spezialisierte Transportfirmen auszulagern. In Verbindung mit dem Stückgutverkehr entsteht auch die Nachfrage, Waren beim Transporteur lagern zu können. Die Idee, «alles aus einer Hand», die Peter Galliker sehr rasch und konsequent umsetzt, wird ein grosser Erfolg. Im Bereich Warenverteilung und -lagerung sind schon bald neue Investitionen notwendig. Bereits 1984 entsteht in Altishofen das Lagerhaus 1. Damit kann ein Jahr später das Stückgutkonzept, das für Sendungen über 30 Kilogramm einen 24-Stunden-Service für die ganze Schweiz anbietet, rationell umgesetzt werden. Das Stückgutkonzept findet bei immer mehr Kun-

Dreiachsiger Galliker-Volvo F88 mit Anhänger in Schweden, 1970. Die Transportlinie Schweiz-Schweden und die enge Zusammenarbeit mit Volvo sind ein wichtiger Pfeiler des Erfolges von Peter Galliker.

den sehr guten Anklang. Gestartet wird mit sechs Anhängerzügen, 1987 sind es schon mehr als 30 Fahrzeuge. Die Sparte ist bis heute auf 200 Camions beziehungsweise auf rund 300 Mitarbeiter angewachsen. Galliker ist heute der führende Transporteur von Stückgut in der Zentralschweiz.

Einen grossen Wachstumsschub im Bereich Stückgut und Lagerung ermöglicht 1987 der Bau des Lagerhauses 2 auf der rechten Seite der Wigger in der Gemeinde Nebikon. Mit dieser Erweiterung der Lagerfläche um 32 000 Quadratmeter erhält die Firma Galliker erstmals einen Bahnanschluss. Dank der neuen optimalen Infrastruktur können bei Galliker schweizerische Verteilzentren von Grosskunden angesiedelt werden.

Ausbau der Car Logistics in Altishofen

Auch im Geschäftsbereich Personenwagentransport wächst das Bedürfnis nach zusätzlichen Dienstleistungen, wie Autos lagern und aufbereiten. Der Umzug nach Altishofen erlaubt es, Autoimporteuren Parkplätze für rund 2500 Autos anbieten zu können. Mit dem Bau des Bahnanschlusses für das Lagerhaus 2 wird auch die Anlieferung von Autos per Bahn möglich. Insbesondere aus Italien rollen seither täglich Zugskompositionen an.

Für die Bereitstellung der direkt ab Werk gelieferten Neuwagen wird 1987 nahe des Gleisanschlusses in Nebikon das Fahrzeugaufbereitungscenter PDI (Pre Delivery Inspection) gebaut. Mit

Ende 1979 stehen die Fahrzeuge mit neuem Logo auf dem zu eng gewordenen Firmenareal in Hofsatt für den Umzug nach Altishofen bereit.

dieser Investition kann Galliker auch Kunden im Automobilsektor alles aus einer Hand anbieten. Autoimporteure können nun Verzollung, Aufbereitung, Umschlag und Transport ihrer Autos integral in Auftrag geben. Damit ist der Geschäftsbereich Car Logistics geboren. Ein Grossauftrag für die Aufbereitung, den Umbau und die Verteilung von Autos der Marke Renault im Jahre 1993 führt zu einem weiteren Wachstum der Car Logistics. Es werden nun rund 100 000 Autos bearbeitet und verteilt. Im Jahre 2001 errichtet Galliker in den ehemaligen Produktionshallen der Firma Prolux in Nebikon ein zusätzliches modernes Servicecenter für das Personenwagengeschäft. Gleichzeitig wird die Lagerkapazität auf 4 000 Fahrzeuge ausgebaut. Diese Ausbauschritte ermöglichen, im Jahre 2001 den Auftrag für den Transport, die Aufbereitung und die Lagerung von BMW zu übernehmen. Im Jahre 2003 übernimmt Galliker die Autotransporte des ehemaligen Mitbewerbers Brechbühl. Wenig später kommt der bedeutende Transport- und Lagerauftrag von Mercedes hinzu. Und einmal mehr platzt der Betrieb aus allen Nähten.

Angesichts des knappen und teuren Bodens entschliesst sich Peter Galliker zum Bau eines Parkhauses mit rund 3 000 Autoabstellplätzen und einem Bürotrakt sowie zur Einführung eines neuen, kundenkompatiblen EDV-Systems. Mit diesem 2006 in Betrieb genommenen Neubau werden die Dienstleistungen der Car Logistics nochmals ausgebaut und die Betriebsabläufe wei-

ter optimiert. Galliker ist heute schweizerischer Marktführer im Bereich Car Logistics. Im Jahre 2007 gehen 200 000 Neuwagen von rund 20 Marken in der einen oder anderen Form durch die Hände von Mitarbeitern der Firma Galliker. Galliker ist damit an der Auslieferung von über 50 Prozent der in die Schweiz importierten Personenwagen beteiligt. Spezialaufträge, wie der internationale Transport von Luxusautos und Sportwagen in geschlossenen Grossraumtransportern oder das Verschieben des Papamobils, belegen die grosse Leistungsfähigkeit der Galliker Car Logistics.

Expansion nach Belgien 1988

Ende der 80er-Jahre beschliesst die Europäische Gemeinschaft, per 1992 den europäischen Binnenmarkt einzuführen. Da die Aussichten für den Beitritt der Schweiz zum EWR unsicher sind (die EWR-Vorlage wird 1992 vom Schweizervolk abgelehnt), und seine Unternehmung bereits international ausgerichtet ist, sieht sich Peter Galliker veranlasst, ein ausländisches Standbein zu gründen. Damit will er eine allfällige Isolation des schweizerischen Transportgewerbes vorbeugen und die Verankerung in Europa verstärken. Der wachsende Verkehr zwischen Belgien und Schweden, die Verlagerung von Teilen der Volvo-Produktion nach Flandern sowie die Tatsache, dass Galliker im internationalen Verkehr bereits belgische Chauffeure beschäftigt, bringen es mit sich, die neue Niederlassung in Belgien anzusiedeln.

Anfang 1988 erwirbt Peter Galliker die auf Schwertransporte spezialisierte Familienunternehmung Charlier-Houbart SA in Beyne-Heusay bei Liège. Die Leitung der neuen Tochterfirma, die über sieben Fahrzeuge und 14 Auflieger verfügt und eine stattliche Liegenschaft besitzt, übernimmt der 23-jährige Rolf Galliker. In einer ersten Aktion führt er die bei Galliker üblichen Standards bezüglich Kundenfreundlichkeit und Sauberkeit ein. Dank Verlegung bestehender Transporte von der Schweiz nach Belgien und der Akquisition neuer Aufträge fahren ein Jahr nach Geschäftsübernahme bereits 23 Fahrzeuge mit belgischen Nummernschildern unter dem Namen Charlier Transports SA, aber nur noch drei davon in den Charlier-Farben.

Das Gastspiel in Beyne-Heusay ist nur von kurzer Dauer. Peter und Rolf Galliker haben grössere Pläne und suchen in der Umgebung von Liège Bauland für eine moderne, grosse Betriebsanlage. Bereits Ende 1989 erwerben sie an bester Verkehrslage in Herstal (Milmort) ein Grundstück von 100 000 Quadratmetern. Im Frühling 1990 wird mit dem Bau von Werkstattgebäude, Lagerhaus und Verwaltungstrakt nach den in Altishofen erprobten Dimensionen und Konzepten begonnen.

Ausbau des internationalen Netzwerkes 1992

Noch während in Milmort gebaut wird, übernimmt Galliker die belgische Firma Cobetra in Bressoux, eine auf Bahntransporte spezialisierte Unternehmung mit einer Filiale im Raum Mailand. In der gleichen Gegend, in Melzo, wird 1996 eine Liegenschaft mit Umschlag- und Lagerhalle sowie Bahnanschluss gekauft. Daraus entstehen die beiden neuen, auf Bahntransporte und die Distribution von Gütern im Nord-Süd-Verkehr spezialisierten Unternehmungen, die «Galliker Trasporti» und «Galliker Logistica».

Anfang 1992 kann die neue Anlage Milmort eröffnet werden. Gleichzeitig werden die verschiedenen belgischen Firmen hierhin verlegt und in die Galliker Transports SA Liège überführt. Die Galliker Niederlassung Belgien beschäftigt nun bereits 130 Angestellte und umfasst 100 Fahrzeuge. Galliker hat damit endgültig europäische Dimensionen erreicht.

Die grossen Transportvolumen von und nach Skandinavien und die enge Zusammenarbeit mit Volvo veranlassen Peter Galliker, 1989 in Göteborg eine Niederlassung mit eigenem Bürotrakt, einem grossen Abstellplatz sowie einer Umschlaghalle zu erwerben.

Ein wachsender Kundenstamm in Flandern und der von Galliker neu aufgebaute RORO-Verkehr Gent–Göteborg (unbegleiteter Fährverkehr) führen im Jahre 1994 zur Eröffnung einer Niederlassung in Gent. Durch Übernahme von 18 Mitarbeitern und 17 Frigo-Zügen der Firma Schoonbroodt in Battice verstärkt Galliker 1998 den Standort Belgien und baut den internationalen Verkehr im Bereich Food Logistics aus.

Angesichts des bedeutend tieferen Lohnniveaus in Osteuropa führt die Osterweiterung der EU im Jahre 2004 in den alten EU-Ländern zu einem starken Kostendruck. Um unter diesen verschärften Bedingungen international wettbewerbsfähig zu bleiben, eröffnet Galliker 2006 im slowakischen Senec/Bratislava eine Niederlassung mit zehn Fahrzeugen und eigenen Büro- und Lagerräumen. Nach der positiven Entwicklung im ersten Geschäftsjahr verzeichnet der neue Standort Anfang 2008 bereits 65 Mitarbeiter und einen Fuhrpark von 40 Zugmaschinen und fünf Autotransportern.

Im Jahre 2003 wird die Niederlassung Milmort erweitert. Neben der bestehenden Anlage wird ein Logistik Center von 10 000 Quadratmetern für Normal-, Kühl- und Tiefkühlgüter gebaut. In Liège sind gegenwärtig 230 Mitarbeiter beschäftigt sowie 135 Sattelschlepper und 300 Auflieger stationiert. Ihr Einsatzgebiet umfasst ganz Westeuropa. Die Galliker Transports SA Liège geniesst in Belgien hohes Ansehen. Sie wird 1994 und 2000 als Transporteur des Jahres ausgezeichnet.

Galliker-Niederlassungen in der Schweiz	
Galliker Transports SA, Conthey VS	2003: Verteilplattform 2004: Neubau Logistik Center
Galliker Trasporti SA, San Antonino TI Cadenazzo	2000: Übernahme TTT Thermoliner SA 2007: Neubau Logistik Center in San Antonino
Galliker Transport SA, Aclens VD	2000: Verteilplattform Boussens 2006: Verkauf Boussens, Umzug nach Romanel 2007: Neubau Logistik Center in Aclens
Galliker Transport AG, Möhlin AG	1997: Übernahme Coop Transporte, Standort Pratteln 2004: Kauf eines Industriegebäudes in Möhlin 2005: Umzug von Pratteln nach Möhlin 2008: Neubau Kompetenz-Center Früchte und Gemüse
Imbach Logistik AG, Schachen LU	2008: Übernahme Imbach Logistik AG, Schachen

Vom Stückgutverkehr zur flächendeckenden Logistik in der Schweiz 1996

Die stark wachsende Nachfrage im Stückgutverkehr und das Bestreben, die komplexen Betriebsabläufe zu zentralisieren und zu rationalisieren, machen Mitte der 90er-Jahre einen Neubau nötig. Im Juli 1996 kann in der Gemeinde Altishofen, an der Bahnlinie Luzern–Basel direkt bei der Autobahneinfahrt, das grosse und hochmoderne Logistik Center 1 bezogen werden. Hier werden Stückgutverkehr, Lagerbetrieb und Outsourcing-Aufträge von Kunden mit Einsatz modernster Informatik unter einem Dach abgewickelt. Mit der Eröffnung des Logistik Centers 1 macht Galliker den Schritt vom Transporteur zur Logistikunternehmung. Um die Transporte zu optimieren, Lieferungen jederzeit «just in time» zu gewährleisten und die den jeweiligen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Fahrzeuge auf der Strasse und/oder Schiene einsetzen zu können, hat die Firma Galliker in der Schweiz ein flächendeckendes Netz von Verteilplattformen und Logistik Centers mit Bahnanschluss errichtet (siehe oben).

Viele Kunden haben neben Stückgut von mehr als 30 Kilogramm auch Kleinsendungen zu transportieren. Um diesen Service anbieten zu können gründet Peter Galliker mit zwei Partnern 1993 das Paketserviceunternehmen Qualipac. Qualipac holt Kleinsendungen zwischen fünf und 30 Kilogramm am Ende des Arbeitstages beim Kunden ab,

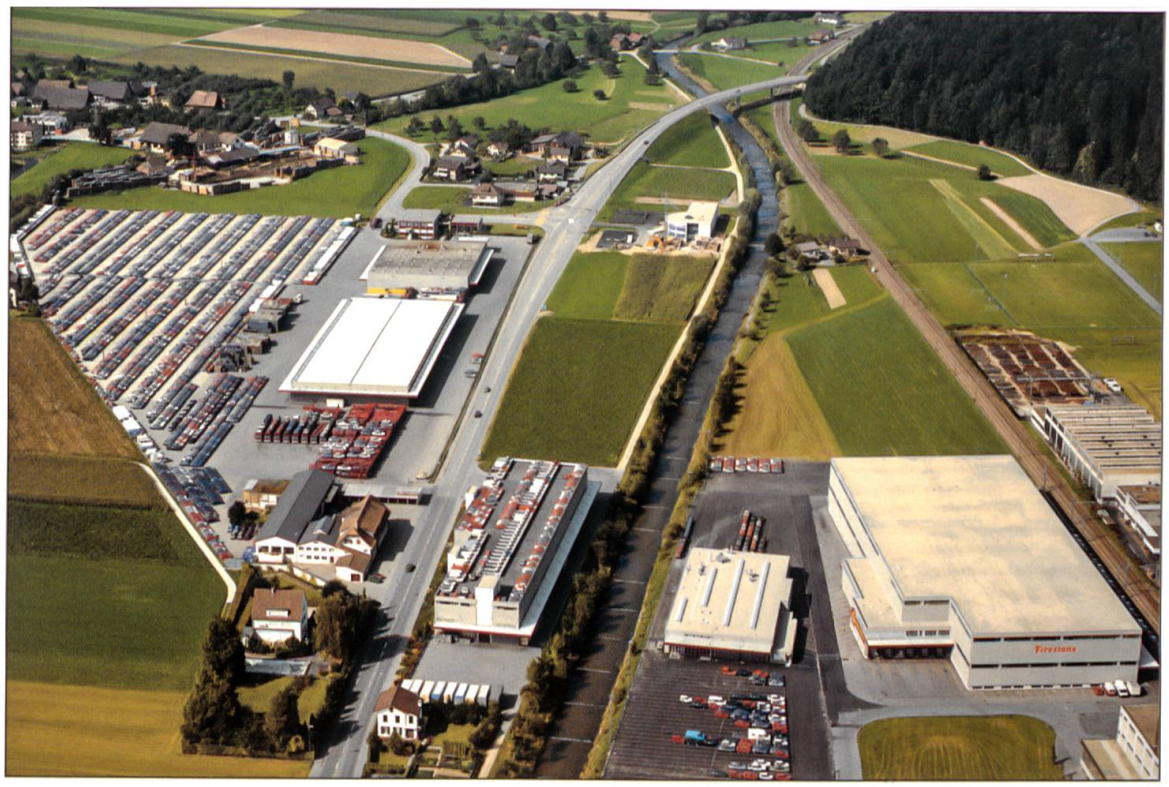
Firmenareal der Galliker Transport AG Altishofen nach dem Neubau 1980: Einstell- und Lagerhalle, Werkstatt- und Servicegebäude sowie Verwaltungstrakt (von links nach rechts).

verarbeitet sie in der Nacht und stellt sie am nächsten Morgen um sieben Uhr zu. Der Transport von Paketen dauert damit einen Tag weniger lang als bei der Post. Dieser Betriebszweig wird 2002 an einen Mitbewerber verkauft.

Insbesondere Autoersatzteile und Medikamente müssen noch rascher transportiert werden. So wird im Jahr 1999 mit den gleichen Partnern die QualiNight gegründet und bei Galliker in Altishofen domiziliert. Güter aus dem In- und Ausland werden am frühen Abend und in der Nacht angeliefert, nach Regionen sortiert und neu mit Lieferwagen noch in der gleichen Nacht ausgeliefert. Heute bietet Galliker parallel dazu ab der Umschlagsplattform Möhlin einen Parts Logistics Service an.

Vom Käsetransport zur Food Logistics 1997

Galliker transportiert schon um 1920 Emmentaler von Käsereien zu Käsehändlern. Zu diesem Zweck wurden damals konventionelle, mit Blachen gedeckte Lastwagen mit einem Zwischenboden ausgerüstet. Käsetransporte mit Fahrzeugen ohne isolierten Laderaum und ohne Kühlung sind angesichts der stark erhöhten Anforderungen an Lebensmitteltransporte heute undenkbar.
Über die Käsetransporte ergeben sich enge Geschäftsbeziehungen zum Käsehandelszentrum von Coop in Kirchberg. Die Optimierung der Logistik des Grossverteilers führt 1996 zur Übernahme der Inlandtransporte Schweiz



Das 1984 erbaute Lagerhaus 1 (links der Wigger) ermöglicht den Durchbruch im Stückgutverkehr. Mit dem Lagerhaus 2 (rechts aussen) realisiert Galliker den ersten Bahnanschluss. Bildmitte: PDI (Pre Delivery Inspection).

von Coop samt Fahrzeugen und Personal. Am 1. Januar 1997 startet Galliker in Pratteln mit 30 neuen Volvo-Sattelzügen den Betrieb.

Im Jahre 2000 wird Galliker Logistikpartner von Nestlé Schweiz. Die Zusammenarbeit mit dem weltweit tätigen, renommierten Nahrungsmittelkonzern ist für Galliker ein besonderer Vertrauensbeweis. Aus dem von Nestlé übernommenen Lager- und Transportbetrieb, bestehend aus Logistik Center, Kühlhaus und Fahrzeugflotte, entsteht die Galliker Transport AG Rorschach.

Die Geschäftsbeziehungen mit Coop und Nestlé ermöglichen den weiteren Ausbau des Kundenkreises im Sektor Lebensmittel. Das starke Wachstum dieses Bereiches macht entsprechende Investitionen notwendig. 2001 entsteht in Altishofen, neben dem bestehenden Logistik Center 1 (Cargo Logistics), das Food Logistics Center 2, ein nach den Anforderungen der Lebensmittelgesetzgebung konzipierter Neubau für Lagerung und Umschlag von temperaturgeführten und rasch verderblichen Frischwaren.

Aufgrund der Vereinbarung mit Coop über die Weiterentwicklung und Modernisierung der Food Logistics hin zu einer geschlossenen Kühlkette in allen Temperaturbereichen baut Galliker ein eigenes nationales Netzwerk auf. Die modernen Filialbetriebe verfügen über Umschlagplattformen und Lagerräume für die Temperaturbereiche «temperaturgeführt» (15 bis 18 Grad Celsius), «frisch» (fünf Grad) und «tiefgekühlt» (minus 25 Grad). Das ganze Netzwerk

hat Bahnanschluss, den Regionen angepasste Fahrzeugflotten und eigene Büro-Infrastrukturen. Im Zuge des Ausbaus der Food Logistics wird auch die Flower Logistics aufgebaut. Ab 2008 ergänzt der neue Bereich Fresh Logistics mit dem Neubau eines Kompetenz Centers Food für Früchte und Gemüse in Möhlin das breite Angebot.

Ergänzung der Food Logistics mit Frigo Logistics

Im Jahre 2004 wird die Food Logistics in Altishofen (auf Gemeindegebiet Dagmersellen) durch eine geschlossene Produktions-, Lager- und Transportkette für Tiefkühlprodukte ergänzt. In einem grossen Tiefkühl Logistik Center für die Temperaturbereiche plus fünf Grad bis minus 25 Grad stehen Umschlagplätze mit modernen Flurförderanlagen und Kommissionierungssystemen zur Verfügung. Ein Tiefkühl-Hochregallager (bis minus 25 Grad) mit 15 000 Palettenplätzen ist mit einem vollautomatischen Lagersystem ausgerüstet. Im obersten Stockwerk des Tiefkühllagers 3 betreibt die Firma HicoPain, ein Joint Venture von Coop und Hiestand, eine Grossbäckerei für vorgefertigte Backwaren.

Innerhalb von nur zehn Jahren wächst das jüngste Geschäftsfeld, die Food und Frigo Logistics, mit den Kühl- und Tiefkühlzentren in Altishofen, Rorschach, Landquart, Möhlin, San Antonino, Aclens und Conthey bezüglich Gebäudevolumen und Fahrzeugflotte zur grössten Sparte der Firma. Die Zahl der Kühltransporter steigt seit 1997 von 35 auf rund 300 Fahrzeuge an.

Grosse Anstrengungen für die verschärften Umweltvorschriften, strengere Verkehrs- und Arbeitszeitkontrollen sowie verkehrspolitische Massnahmen, insbesondere die Einführung der Schwerverkehrsabgabe, stellen das Transportgewerbe laufend vor neue Herausforderungen, denen sich Galliker stets positiv stellt.

Schon in den 80er-Jahren werden moderne Wasseraufbereitungsanlagen mit Recycling eingerichtet und ein umweltkonformes Abfallentsorgungskonzept aufgebaut. Seit 1996 werden alle Neubauten mit den neuesten Umwelttechnologien ausgestattet. 2002 wird erstmals eine Solarenergieanlage eingebaut. Durch die stetige Erneuerung des Wagenparks gelangen laufend saubere und schadstoffärmere Fahrzeuge zum Einsatz. 2007 erfüllt bereits ein Drittel der Flotte die höchste Umweltnorm (EURO 5).

Peter Galliker zieht früh auch die Bahn in die Transportkette ein. Seit dem Bau des ersten Bahnanschlusses 1987 wird diese Strategie konsequent umgesetzt. Alle Logistik Center haben Gleisanschluss. Im Nachtsprung werden ab Altishofen jährlich Tausende von Tonnen Güter über die Schiene zu den Niederlassungen verschoben. 2005 wird in Altishofen ein Bahnterminal für den

1996 entsteht in Altishofen das mit modernsten Infrastrukturen ausgerüstete Logistik Center 1. Dieser Neubau mit Geleiseanschluss macht aus der Transportfirma endgültig eine Logistikunternehmung.

Containerumschlag realisiert. Zwischen Belgien und Schweden werden die Güter mit unbegleiteten Aufliegern auf dem Wasserweg transportiert. Transporte bedeutender Tonnagen für die belgische Stahlindustrie befördert Galliker mit Wechselbrücken auf der Bahn. Die Firma Galliker erhält im Jahre 2003 das CO_2-Label. 2005 schliesst sie mit dem Bundesamt für Umwelt eine Zielvereinbarung ab. Danach verpflichtet sie sich, ihren CO_2-Ausstoss gegenüber 1990 bis 2010 um zehn Prozent zu reduzieren. Die jährlichen Audits zeigen, dass Galliker auf Kurs ist.

Galliker-Qualität auch in der Ausbildung und Personalführung

Die Qualitätszertifizierung, die in den 90er-Jahren auch in der Logistik Einzug hält, wird bei Galliker sehr rasch umgesetzt. 2001 werden die in- und ausländischen Betriebe nach ISO 9001 und 2001 nach der Umweltnorm ISO 14001 zertifiziert. 2006 erhält Galliker auch das Zertifikat für die Norm ISO 22000. Damit wird nachgewiesen, dass Galliker bezüglich Hygiene und Lebensmittelsicherheit höchsten Ansprüchen genügt. Auf die steigenden Anforderungen an das Personal reagiert Galliker mit einer Intensivierung der Ausbildung. Bereits 1986 werden die Lehrlingsausbildung und die eigene Fahrschule eingeführt,

Theorieräume und eine Lehrlingswerkstatt eingerichtet sowie das erforderliche Fachpersonal engagiert. Heute bildet Galliker in sechs Berufen rund 50 Lehrlinge aus. 2007 wird ein neues, modernes Ausbildungszentrum bezogen. Zum Ausbildungskonzept gehört auch die regelmässige interne oder externe Weiterbildung der Mitarbeiter aller Stufen.

«Die Mitarbeiter sind unser grösstes Kapital.» Diese Devise Peter Gallikers wird aktiv gelebt. Die Familie Galliker pflegt auch mit der heutigen Belegschaft von rund 2000 Personen einen engen, direkten Kontakt. Dazu bieten Jubiläen, Weihnachtsfeiern und Ausbildungstage gute Gelegenheiten.

Eigenständigkeit in Werkstatt und Fahrzeugbau

Für Galliker ist Unabhängigkeit im Fahrzeugunterhalt sowie beim Entwickeln und Bauen kundenspezifischer Aufbauten seit jeher wichtig. «Die Fahrzeuge müssen rollen, nicht stehen». Dieses Prinzip kann am besten mit einer eigenen Werkstatt und Schlosserei erfüllt werden. Bereits in Hofstatt wird eine kleine Reparaturwerkstatt betrieben. Mit dem Neubau in Altishofen 1980 entstehen ein grosszügiges Werkstattgebäude und eine eigene Schlosserei. 1990 wird für den Bau spezieller Fahrzeugaufbauten eine moderne Fabrikationshalle erstellt. Fahrzeuge, Anhänger und Auflieger werden serienreif entwickelt und typengeprüft.

Die Werkstatt verfügt über ein effizient bewirtschaftetes Ersatzteillager mit fertig lackierten Karosserieteilen. Das ermöglicht, Fahrzeuge sofort zu reparieren und Standzeiten kurz zu halten. Fünf Waschstrassen stellen sicher, dass der Galliker-Devise «Saubere Fahrzeuge sind unsere Visitenkarte» rasch nachgelebt werden kann. Wichtig sind gut ausgebildete Fachleute, die auch die Kontroll- und Prüfsysteme einrichten, eichen und warten können. Da seit 2004 für schwere Fahrzeuge die jährliche Prüfpflicht gilt, werden in Altishofen jedes Jahr rund 600 Anhängerzüge geprüft.

Familienunternehmung in der dritten Generation

Die Firma Galliker ist seit ihrer Gründung im Jahre 1918 eine stark von einzelnen Persönlichkeiten geprägte Familienunternehmung. Von 1918 bis 1934 sind es die Firmengründer Josef und Emil Galliker, von 1934 bis 1961 Josef und Alice Galliker-Bachmann. Hauptverantwortlich für die Erfolgsgeschichte der Firma Galliker seit 1962 sind Peter und Helene Galliker-Trachsel. Peter Galliker ist eine starke Unternehmerpersönlichkeit von seltenem Format. Er ist Motor und Stratege, der Kundenbedürfnisse frühzeitig aufnimmt und Lösungen rasch und perfekt umsetzt. Er

In den Jahren 2001 und 2004 entstehen in Altishofen die Logistik Center 2 (Food, links) und 3 (Frigo). Im Logistik Center 3 mit dem Hochregal-Tiefkühllager befindet sich auch die Grossbäckerei von HicoPain.

wird von seiner Frau Helene, der «Seele des Betriebes», ideal ergänzt und tatkräftig unterstützt. Am Unternehmenserfolg ist auch die dritte Generation beteiligt. Peter Galliker junior, der seit 1983 für die Werkstatt verantwortlich ist, leitet seit 1987 den Logistikbereich Inland und ist seit 2007 CEO. Rolf Galliker, der seit 1990 für den Aufbau der Niederlassung Belgien verantwortlich ist, leitet seit 1997 die Geschäftsbereiche International und Car Logistics. Esther Studer-Galliker erfüllt in der Unternehmung Vertrauensfunktionen, insbesondere im Controlling. Auch ihr Ehemann Fabian Studer ist als IT-Leiter voll in die Familienunternehmung integriert.

Die Firma Galliker ist damit in der glücklichen Lage, in der Familie bestens geeignete Nachfolger zu haben. Peter und Helene Galliker-Trachsel übertragen 2007 die Aktienmehrheit ihren Kindern Peter, Rolf und Esther. Sie legen die Hauptverantwortung für ihr Lebenswerk frühzeitig und im besten Einvernehmen in die Hände ihrer Nachkommen. Peter Galliker bleibt Präsident des Verwaltungsrates. Die Zukunft der Familienunternehmung liegt nun in den Händen der dritten Generation, die – im Gegensatz zu den vorangegangenen Generationen – beste Startbedingungen hat.

Ein Stück Automobilgeschichte

Die Geschichte der Firma Galliker ist auch ein Stück Automobilgeschichte, deckt sie doch nahezu die ganze Entwicklung des motorisierten Nutzfahr-

Die 1992 im Zuge der Internationalisierung des Geschäftes erbaute belgische Niederlassung Milmort wurde 2003 mit einem grossen Logistik Center erweitert.

zeugverkehrs ab. Seit der Firmengründung 1918 verzeichnet der technische Fortschritt im Fahrzeug- und Strassenbau sowie im Transport- und Logistiksektor reihenweise Quantensprünge.

Um 1900 ist der Kanton Luzern weitgehend autofrei. In der Stadt Luzern gibt es 60 Pferdedroschken. Besonders auf dem Lande herrscht gegenüber den «Luxusvehikeln» eine feindliche Einstellung. So verfügt Obwalden eine Geschwindigkeitslimite von zehn Kilometern pro Stunde, erhebt Strassenbenützungsgebühren und schliesst 1905 den Brünigpass für den Automobilverkehr. Das Auto hat einen schweren Stand. Das Pferd ist um 1900 der wichtigste Antrieb auf unseren Srassen.

Der Erste Weltkrieg bringt den Privatverkehr fast zum Erliegen. Erst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges kann sich der motorisierte Strassenverkehr frei entfalten. Von 1940 bis 2007 steigt der Automobilbestand in der Schweiz von gut 100 000 auf 5,2 Millionen Fahrzeuge. Das Auto trägt wesentlich zum wirtschaftlichen Aufschwung bei. Es ermöglicht die heute selbstverständlich gewordene Mobilität. Das Motorfahrzeug leistet einen sehr wichtigen Beitrag zum heutigen Wohlstand, der in erster Linie der gesteigerten Produktivität und der Arbeitsteilung zu verdanken ist. Das Auto hat aber auch Kehrseiten.

Das moderne Strassennetz entsteht erst mit dem Aufkommen des Automobils im zwanzigsten Jahrhundert. 1907 lässt die Stadt Luzern die erste Strasse asphaltieren, um die Staubplage zu besei-

tigen. Auf den Landstrassen wird den steigenden Anforderungen des Automobilverkehrs erst nach 1930 mit örtlichen Pflasterungen Rechnung getragen. Meilensteine der schweizerischen Verkehrsgeschichte sind die Eröffnung des ersten Autobahnabschnittes im Raum Horw/Kriens im Jahre 1955 und das 1960 beschlossene Nationalstrassennetz.

Grosse Fortschritt im Nutzfahrzeugverkehr bringen der Übergang von der Vollgummi- zur Luftbereifung und der Durchbruch des Dieselmotors. Die Firma Galliker nutzt diese technischen Errungenschaften relativ früh. Bereits 1922 wird das erste Fahrzeug mit Pneus erworben. Bereits um 1930 steht in Hofsatt der erste Diesellastwagen. Leistung, Motorisierung, Sicherheit und Fahrkomfort der Nutzfahrzeuge nehmen seit der Firmengründung 1918 enorm zu, die Umweltbelastung verringert sich deutlich und das Design verändert sich grundlegend. Die Motorenleistung steigt schrittweise um mehr als das Zehnfache auf bis zu 480 PS. Nutzlast und Höchstgeschwindigkeit – diese sind heute gesetzlich limitiert – verfünffachen sich. Dabei werden die Lastwagen bedeutend umweltfreundlicher. Im Verlaufe der letzten 90 Jahre werden die Camions viel energieeffizienter. Der erste Daimler-Lastwagen der Gebrüder Galliker verbraucht für die Beförderung von hundert Kilogramm über eine Strecke von hundert Kilometern 1,5 Liter Brennstoff. Bei einem modernen Lastwagen beträgt der entsprechende Verbrauch noch 0,13 Liter, also mehr als zehnmal weniger. Dabei benötigt der Camion von heute für diesen Transport nur einen Fünftel der Zeit.

Helene und Peter Galliker-Trachsel (oben). Peter Galliker-Limacher, Esther Studer-Galliker und Rolf Galliker-Hörnlein (von links nach rechts).

Fotos

Archiv Galliker Transport AG

Adresse des Autors:
Max Galliker-Meier
Rankried 16
6048 Horw