Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 91 (2013)
Heft: 6

Artikel: Chrampfer für die Dampfbahn
Autor: Keel, Gallus
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-724468

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: 21.07.2025

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

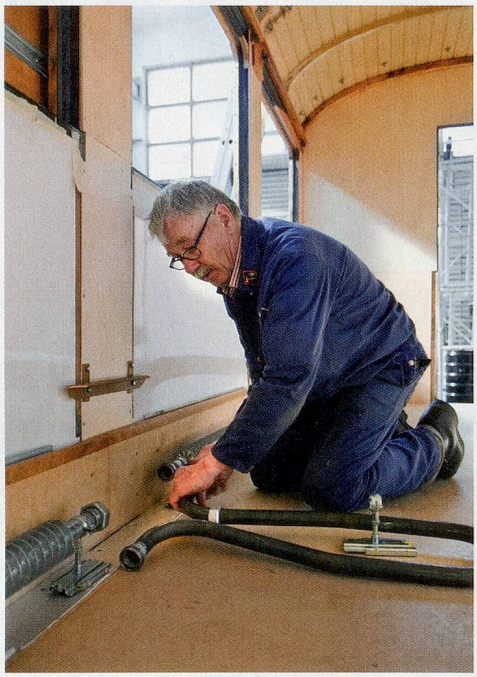
Chrampfer für die Dampfbahn

Damit die Furka-Bergstrecke jährlich gut drei Monate den Betrieb aufnehmen kann, leisten viele Pensionierte begeistert Fronarbeit. Ein Besuch in der Wagenwerkstatt Aarau.

Bilder: Frederic Meyer

Grosses Bild: Hansueli Schneeberger (links), Fred Ming (rechts) und Walter Zimmerli (vorne) bauen den frisch revidierten Bremszylinder ein. Bild links: Ruedi Tobler bei der Arbeit an der Heizung.

Das Teil ist so gross und schwer, dass gleich drei Männer in die Hände spucken müssen. Walter Zimmerli, Hansueli Schneeberger und Fred Ming sind gerade daran, den frisch revidierten Bremszylinder wieder in das Fahrgestell des über hundertjährigen Bahnwagens einzubauen. Alle drei sind pensioniert und freiwillig hier, kein Lohn, keine Boni, und doch packen sie sehr motiviert an. Sie geniessen es, zu fachsimpeln und echte Männer- und Präzisionsarbeit leisten zu dürfen. Wer hier mitmacht, ist ziemlich angefressen vom Bähnle.



Kolbenstange, Rollring, Simmerring, Rückschlagventil – Ruedi Tobler greift tief ins technische Vokabular, um zu erklären, wie sie den Bremszylinder überholt haben. Der gelernte Maschinenschlosser stand bis 60 im Dienste von Alstom, zuletzt mehrheitlich mit Software beschäftigt. «Dann aber fanden sie, es sei besser, ich würde meinen Arbeitsplatz nicht mehr dreckig machen», sagt er etwas zynisch. Doch von 100 auf 0, das gehe natürlich nicht, und so steht der 68-Jährige jeden Dienstag und Donnerstag ab 16 Uhr hier in Aarau in der Wagenwerkstatt der Sektion Aargau des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB).

Die Aargauer Sektion ist nur eine von 23 Sektionen. Davon sind zwölf in der Schweiz, neun in Deutschland, eine in den Niederlanden und eine in Belgien zu Hause. Mit Herzblut, Fronarbeit, Werbeveranstaltungen und Geldspenden sorgen über 8000 Mitglieder dafür, dass die Zahnradbahn Furka-Bergstrecke gut unterhalten bleibt – ein gewaltiges, nie endendes Projekt. Diese Alpenbahn hatte nach der Eröffnung des Furka-Basistunnels keine Bedeutung mehr und sollte rückgebaut werden. Bahnbegeisterte wollten dies um jeden Preis vermeiden und erwirkten beim Bundesrat einen Stopp der Abbrucharbeiten. Man hatte vor, die Strecke als Dampfbahn wiederzubeleben, und bewarb sich deshalb erfolgreich um eine Betriebslizenz.

1983 wurde der Verein im Verkehrshaus in Luzern gegründet, die Sektion Aargau gesellte sich 1987 dazu und spezialisierte sich auf die Revision von Personenwagen

und den Bau von historischen Loklampen. Letztere sind so dekorativ, dass sie auch in Wohnungen gerne aufgestellt werden – eine nette Einnahmequelle. Sitzplatzsponsoring ist eine weitere Art, um zu Geld zu kommen. Im gerade in der Revision befindlichen Personenwagen AB 4462 kann man sich für 462 Franken einen Sitzplatz «kaufen».

Teilstück um Teilstück wurde in Betrieb genommen, und seit 2010 kann nun die ganze 17,8 Kilometer lange Strecke zwischen Realp UR und Oberwald VS befahren werden. (Für das letzte Teilstück von Gletsch nach Oberwald hatte sich ein Einzelsponsor gleich mit über drei Millionen Franken starkgemacht.) Was von den Vereinsmitgliedern in Fronarbeit für den Streckenunterhalt, für Arbeiten an Bahnhöfen, Tunnels, Barrieren, Loks und an Rollmaterial geleistet oder als Streckenwärter, Heizer oder Lokführer gearbeitet wird, das «geht auf keine Kuhhaut». Allein die Sektion Aargau hat bis Ende 2012 etwa 90 000 Stunden Fronarbeit gezählt. «Etwa fünf Dutzend Leute arbeiten regelmässig in unserer Wagenwerkstatt mit», sagt Heinz Unterweger, der Vizepräsident des VFB Aargau. «Am Dienstag kommen etwa 30, am Donnerstag sind wir um die 20. Bestimmt zwei Drittel sind Pensionierte», schätzt der 71-Jährige.

Die Arbeit so vieler Freiwilliger muss gut koordiniert werden. Hier kommt die Erfahrung von Werkstattchef Werner Beer ins Spiel. Das Schaffen mache nur Freude, meint der 63-Jährige, wenn bis zur letzten Schraube das gesamte Material bereit sei. «Was hier geschieht, ist eine qualitativ hochstehende Freizeitbeschäftigung. Beim Werken und in der Kantine kommt immer auch Persönliches zur Sprache.» Man sei eine eingeschworene Gruppe, die begeistert eine perfekte Arbeit mache, miteinander tolerant umgehe und eine tolle Kameradschaft pflege.

Und siehe da! Dort hinten – das ist doch eine Frau! Es ist Erika Bernardi, sie macht in der Schreinerei mit, wo zum Beispiel originalgetreu die Sitzbänke gefertigt werden. Sie arbeitete in der Pflege, und als sie pensioniert wurde, wäre sie am liebsten Tramführerin bei der Wynental- und Suhrentalbahn geworden. Dort winkte man ab und empfahl ihr, den Bahnfimmel doch in der Wagenwerkstatt Aarau auszuleben.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 21

Avanti! Zurück an die Arbeit! Fred Ming, der sich schon ein Vierteljahrhundert für die Furkabahn engagiert, anfänglich noch in der Werkstatt Goldau, schaut kritisch zu «seinem» Wagen hoch. Er ist hier der Fachmann für die Dachkonstruktion, hat aber ebenso ein glückliches Händchen, wenn es um Innenbeleuchtung geht. «24 Volt, Gleichstrom», erklärt er lapidar. Er ist vis-à-vis eines Bahnhofs aufgewachsen, und sein inneres Feuer für alles Bahntechnische wird wohl ewig brennen.

Der Wagen B 4233, dessen Kasten grundlegend revidiert wird, gibt noch einiges zu tun – und muss bald fertig sein! Am 22. Juni fällt in Realp der Startschuss für die neue Saison, die nur bis zum 6. Oktober dauert. Der Schnee wird hoffentlich weg sein, die Tunneltüren können geöffnet werden, die herunterklappbare Steffenbachbrücke (wegen der Lawinen!) wird wieder hochgezogen. Fauchend und rauchend wird dann ein Koloss von Dampflok die historischen Personenwagen über den Pass ziehen. Schätzungsweise 30 000 Fahrgäste werden das Spektakel dieses Jahr erleben wollen. Möglich ist dies nur dank den unzähligen, meist pensionierten Bahnfreaks, die in vielen Vereinssektionen am gleichen Strick ziehen und sich unentgeltlich für eine grosse Idee einsetzen.

Gallus Keel

Alle Informationen über den Verein Furka-Bergstrecke sowie die Sektion Aargau finden Sie im Internet unter www.dfb.ch (hier können für die Bahnfahrten auch Sitzplätze reserviert werden). Weitere Bilder finden Sie unter www.zeitlupe.ch

Blick in die Werkstatt in Aarau: Hier werden unzählige freiwillige Arbeitsstunden für die Furka-Bergstrecke geleistet.

Inserat

MAGNESIUM BIOMED®
UNO

Trinkgranulat reich an Magnesium, mit frischem Orangengeschmack und Süssungsmitteln, zur Nahrungsergänzung

1x täglich

In Apotheken und Drogerien

Vertrieb: Biomed AG, 8600 Dübendorf

BioMe