Datum: 02.10.2015

baublatt

fachzeitschrift für die schweizer baubranche

Docu Media Schweiz GmbH
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'718
Erscheinungsweise: wöchentlich

verkehrshaus.ch

Themen-Nr.: 038.005
Abo-Nr.: 38005
Seite: 18
Fläche: 166'319 mm²

Der Funi-Schlitten während der Rekonstruktion in der Werkstatt des Verkehrshauses.

Bilder: Verkehrshaus der Schweiz

Verkehrsveteranen

Der erste Eroberer der Skipisten

Sehr einfach und äusserst effektiv beförderte die Schlittenseilbahn ab den 30er-Jahren die Wintersportler auf den Berg. Ein Exemplar des historischen Transportmittels von Hornberg-Saanenmöser hat im Verkehrshaus in Luzern Einzug gehalten. Es wird jetzt restauriert und ist ein künftiges Exponat der Seilbahnausstellung.

Von Claudia Bertoldi

Aufgebockt auf Holzbohlen, fast nur ein Skelett und ohne Kufen steht er in der Werkstatt. Der Funi sieht gar nicht so aus, als habe er jahrzehntelang Tausende Passagiere den Berg hinauf transportiert. In der Tat, in den letzen Jahren hatten vor allem die kleinsten Bürger und Gäste in Gstaad ihren Spass an ihm: 29 Jahre lang war die Schlittenseilbahn zum öffentlichen Spielobjekt degradiert – als grosses Klettergerüst. Das tat dem alten Fahrgestell gar nicht gut. Die Einbauten und Acrylglasscheiben sind dadurch arg in Mitleidenschaft gezogen worden, beschädigt oder komplett verschwunden.

Ein gemeinsames Projekt des Gstaad Saanenland Tourismus und des Verkehrshauses der Schweiz brachte den alten Funi-Schlitten, wie er von den Einheimischen genannt wird, vom Berner Oberland an den Vierwaldstättersee. Doch eigentlich waren es die Enkelin des Funi-Erfinders, Ruth Annen, sowie This Oberhänsi, der Kurator des Verkehrshauses, die diese Initiative einleiteten. Mit grossem Engagement haben sie historisches Material, Fotos und Filme zusammengetragen. Selbst Originalteile wurden dem Verkehrshaus zur Verfügung gestellt, um sie nachbauen zu können. Die finanziellen Mittel sammelte Gstaad Saanenland Tourismus mithilfe einer Stiftung, der Gemeinden, des Lotterie-Fonds und weiterer Sponsoren. Noch ist das Ziel von 120 000 Franken nicht erreicht, die für eine möglichst originalgetreue Wiederherstellung sowie die Inszenierung im Verkehrshaus benötigt werden. Als Co-Pilotin sass Ruth Annen auch im Führerhaus

Datum: 02.10.2015

baublatt

fachzeitschrift für die schweizer baubranche

Docu Media Schweiz GmbH
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'718
Erscheinungsweise: wöchentlich

verkehrshaus.ch

Themen-Nr.: 038.005
Abo-Nr.: 38005
Seite: 18
Fläche: 166'319 mm²

des Tiefladers, als das mehr als drei Tonnen schwere Fahrgestell im Juni seine letzte grosse Fahrt antrat.

Nach der Restaurierung soll die Schlittenseilbahn als besonderes Exponat die Seilbahnausstellung des Verkehrshauses ergänzen. Doch noch ist es nicht soweit. Die Fachleute sind an der Arbeit: Reinigen, Entrosten, Konservieren. Wochen, Monate werden dafür benötigt. Alles verläuft in Handarbeit. Dennoch ist etwas Eile angesagt. Ende November soll der Schlitten in die neue Seilbahnausstellung integriert werden.

Originalgetreu, aber nicht wie neu

Sofort nach Eintreffen des Funi wurde mit der Demontage der beweglichen Teile und den Reinigungsarbeiten begonnen. Die Kufen sind die schwersten Teile der Konstruktion. Sie haben einen mittleren Drehpunkt, mit dem die Fahrrichtung geregelt werden konnte. Dies geschah vom Führerstand aus mittels eines Lenkrades. Rost und Jahrzehnte alter Schmutz wurden abgeschrubbt, abgewaschen und mit dem Hochdruckreiniger entfernt. Dabei war Achtung geboten, denn vor allem die alten Farbschichten sollten erhalten bleiben. «Es geht nicht darum, die Bahn in den Neuzustand zurück zu versetzen. Das Gestell und die Teile dürfen ihre Geschichte und ihr Alter zeigen», betont Mechaniker Andreas Hofmann. Deshalb werden nach der kompletten Reinigung die alten Farbschichten zur Konservierung mit einem Hartwachs überzogen. Die Gebrauchsspuren wie Katzer und Beulen sind darunter weiter zu erkennen.

Zunächst wurde der Funi trocken gereinigt. «Wir haben uns gegen die Demontage des stählernen Sitzgerüstes entschieden. Dafür hätten Nieten ausgebohrt und dabei zerstört werden müssen», berichtet Hofmann. Geöffnet wurden hingegen einige Wartungsluken zum Innenraum der Tragkonstruktion. Auch diese konnte mit dem Staubsauger und Bürstenaufsatz trocken gereinigt werden. Danach wurde der Hochdruckreiniger eingesetzt. Dabei kamen vor allem Überbleibsel der Fremdnutzung auf dem Spielplatz wie Steine, Erde und Holzstücke zum Vorschein, zur Freude der Fachmänner allerdings auch Stücke der Blache, Scherben der Acrylglasscheiben der alten Fenster und ein altes Scheibenwischerblatt. Sind alle Metalloberflächen gereinigt, werden sie mittels Sprühverfahren mit einem Hartwachs konserviert.

Detailplanung nach alten Vorlagen

Bei der Restaurierung und Rekonstruktion halten sich die Fachleute vor allem an noch erhaltene Zeichnungen und alte Fotografien und an die noch vorhandenen Originalteile der anderen erhaltenen Wagen. Ein zweites Exemplar des Funi-Schlittens steht noch vor dem Berghotel Hornberg, wo er 1986 letztmals in Betrieb war. Dort ist unter anderem noch das Original des Steuerrads erhalten. Schlittenseilbahnen der Funigesellschaft Annen und Siebenthal waren früher in Braunwald, Wildhaus, Chamossaire und auf der Lenzerheide im Einsatz.

Enorm war der Aufwand zur Demontage der Befestigungswinkel aus Aluminium, in denen die Acrylscheiben befestigt waren. Sie schützten den Seilbahnführer und die Passagiere vor Wind und Kälte. Wochenlang mussten die Schrauben mit Kriechöl getränkt werden, bevor sie gelöst werden konnten. Danach waren die Alu-profile von einer Teerschicht zu befreien, die zur Abdichtung der Fenster der Fahrerkabine diente. Diese mühevolle, filigrane Präzisionsarbeit übernahm Wilhelm Kaiser, der auch im Ruhestand im Verkehrshaus als Freiwilliger regelmässig in der Werkstatt anpackt.

Zeitaufwendiger Nachbau

Neben der Bestandsaufnahme, Planung und Organisation der Arbeiten nimmt die Reinigung den weitaus grössten Zeitaufwand in Anspruch. Für den Nachbau der Teile mussten zudem Detailzeichnungen angefertigt werden. Sie helfen unter anderem bei der Nachfertigung der Acrylglas-Scheiben. Diese müssen einzeln hergestellt und anschliessend in die filigranen Alurahmen eingepasst werden. Für die vier gebogenen Eckfenster muss jeweils eine hölzerne Biegeform gebaut werden, in der das erwärmte Acrylglas nach den Originalmassen gebogen wird. Diese Arbeit muss auswärtig erfolgen, da die Werkstatt nicht über einen ausreichend grossen Ofen verfügt.

ARGUS Medienbeobachtung

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 59272178
Ausschnitt Seite: 2/7

Datum: 02.10.2015

baublatt

fachzeitschrift für die schweizer baubranche

Docu Media Schweiz GmbH
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'718
Erscheinungsweise: wöchentlich

verkehrshaus.ch

Themen-Nr.: 038.005
Abo-Nr.: 38005
Seite: 18
Fläche: 166'319 mm²

Mit der Schlittenseilbahn wurden die Wintersportler ab den 30er-Jahren auf den Berg transportiert. Am Hornberg waren vier dieser Schlitten im Einsatz. Auf einer Mittelstation musste umgestiegen werden.

Gstaader Funi-Fans in nostalgischen Ski-Ausrüstungen und Schulkinder nehmen Abschied, bevor der alte Funi-Schlitten auf dem Tieflader auf die Reise nach Luzern startet.

Datum: 02.10.2015

baublatt
fachzeitschrift für die schweizer baubranche

Docu Media Schweiz GmbH
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'718
Erscheinungsweise: wöchentlich

verkehrshaus.ch

Themen-Nr.: 038.005
Abo-Nr.: 38005
Seite: 18
Fläche: 166'319 mm²

Ankunft in Luzern: Der Funi muss mit Gabelstaplern in Präzisionsarbeit durch den engen Eingangsbereich des Verkehrshauses manövriert werden.

> Wir sind weiterhin auf der Suche nach altem Bild- und Filmmaterial, das die neue Seilbahn-Ausstellung vervollständigen könnte.

Andreas Hofman, Restaurator des «Funi»

Gleichzeitig ist Praktikant Enea Baumann damit beschäftigt, die fehlenden Aluminium- und Stahlteile nachzubauen. Aus den ausgesägten Teilen werden die zwei fehlenden Türen samt Scharnieren, Detailbefestigungen, fehlende Blechabdeckungen, das Steuerrad, Bremshebel, Nothaltestange und zwei Steuerstandsitze zusammengeschweisst, -genietet und -geschraubt.

Bildersuche für die Rekonstruktion

Gross ist die Auswahl der zur Verfügung stehenden Originalteile der ehemaligen Einbauten nicht. Doch steht einiges Bild- und Fotomaterial zur Verfügung, das von Ruth Annen und ihren Helfern zusammengetragen wurde. «Wir sind über jedes zusätzliche Dokument, sei es ein Foto oder ein Film glücklich, das auftaucht. Oft wurden Aufnahmen in den Ferien oder bei Ausflügen gemacht, die jetzt irgendwo herumliegen oder gar weggeworfen werden», so Hofmann. Den Restauratoren könnten sie helfen, vor allem bei den Nachbauten möglichst nah an die ehemalige Form- und Farbgebung zu gelangen, besonders bei den Blachen und Sitzen. Manchmal muss direkt am Foto nachgemessen werden, um Details nachbauen zu können. «Wir freuen uns über jedes zugesandte Bild, dass dann auch die Dokumentation der künftigen Ausstellung vervollständigen könnte.»

Die gefundenen Scherbenstücke geben Auskunft über das verwendete Material und dessen Stärke. Sie helfen jetzt beim Nachbau, der so präzise wie möglich erfolgen soll. Dafür wurden auch die Masse der fehlenden Türen benötigt. Zum Glück ist am Schlitten in Hornberg noch eine Tür erhalten, die zum Aufmass diente und von den Restauratoren als Muster herangezogen werden konnte. Auch einige Original-Pläne helfen, die Rekonstruktion voranzutreiben. «Das Steuer- und Bremssystem des Fahrgestells stammt wahrscheinlich aus dem Jahr 1939. Die Bahn samt Seilzügen, Motoren und Aufbau wurde damals vom Schweizer Traditionsunternehmen Von Roll gefertigt. Der jetzige Aufbau ist neueren Datums und wurde 1957 umgebaut», erklärt Hofmann.

Kapazität: 350 Personen pro Stunde

Alte Zeichnungen von 1939 zeigen den unteren

Datum: 02.10.2015

baublatt

fachzeitschrift für die schweizer baubranche

Docu Media Schweiz GmbH
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'718
Erscheinungsweise: wöchentlich

verkehrshaus.ch

Themen-Nr.: 038.005
Abo-Nr.: 38005
Seite: 18
Fläche: 166'319 mm²

Teil des Funi, wie er auch heute noch existiert. Der Umbau wurde von der Oltner Firma Bruwo Konstruktionen auf dem alten Untergestell ausgeführt. Neuere Pläne des oberen Aufbaus, der laut den Dokumenten 1957 genehmigt wurde, geben Auskunft über die Gliederung der Seilbahn. Neben zwei Abteilen mit Sitzplätzen gab es zwei Abteile mit Stehplätzen.

Maximal 50 Personen fanden Platz. So konnten pro Stunde bis zu 350 Passagiere den Berg hinauf oder hinunter transportiert werden. Für den Fahrer gab es auf beiden Seiten eine separate Kabine, die je nach Berg- oder Talfahrt genutzt wurde. Beim Richtungswechsel wurde das Lenkrad jedes Mal abgenommen und in der gegenüber liegenden Kabine wieder eingesteckt.

Die Reste der alten Blache, die über das Stahlgerüst gespannt war, ermöglichten, dass eine dem Original annähernde Nachbildung bei einem Sattlerbetrieb in Auftrag gegeben werden kann. Eine Vielzahl von Materialien wurde beim Bau des Funi eingesetzt, was das Projekt für die Restauratoren besonders interessant macht. Alle Stahl- und Metallarbeiten werden in der Werkstatt des Museums selbst ausgeführt. Andere Ersatzteile wie auch die Sitze, die am Gestell vollkommen fehlten und inzwischen montiert sind, werden extern von Fachbetrieben gefertigt.

Innovativ und kostengünstig

Das Funktionsprinzip der Schlittenseilbahn war einfach und günstig: Die zwei lenkbaren Schlitten auf Kufen wurden mit einem Schleppseil verbunden und mittels einer Rolle im Schnee den Berg hinaufgezogen beziehungsweise hinuntergelassen. Dafür war weder eine Führungsschiene in einer festen Trasse nötig, noch

Einzug ins Luzerner Verkehrsmuseum.

mussten Seilstützen errichtet werden. Das Drahtschleppseil lief über den Schnee und konnte im Frühjahr einfach eingerollt werden. Nur bei stärkerem Gefälle wurden Tragrollen benötigt.

Doch einen Nachteil hatte der «Funi»: Er konnte nur im Winter und bei Schnee eingesetzt werden. Deshalb wurde weitergetüftelt. Bereits im August 1945 begann in Gstaad der Bau der ersten Sesselbahn der Schweiz auf den Wasserngrat. Mit dem «Telesiège» ging es dann auch im Sommer bequem den Berg hinauf. ■

Datum: 02.10.2015

baublatt

fachzeitschrift für die schweizer baubranche

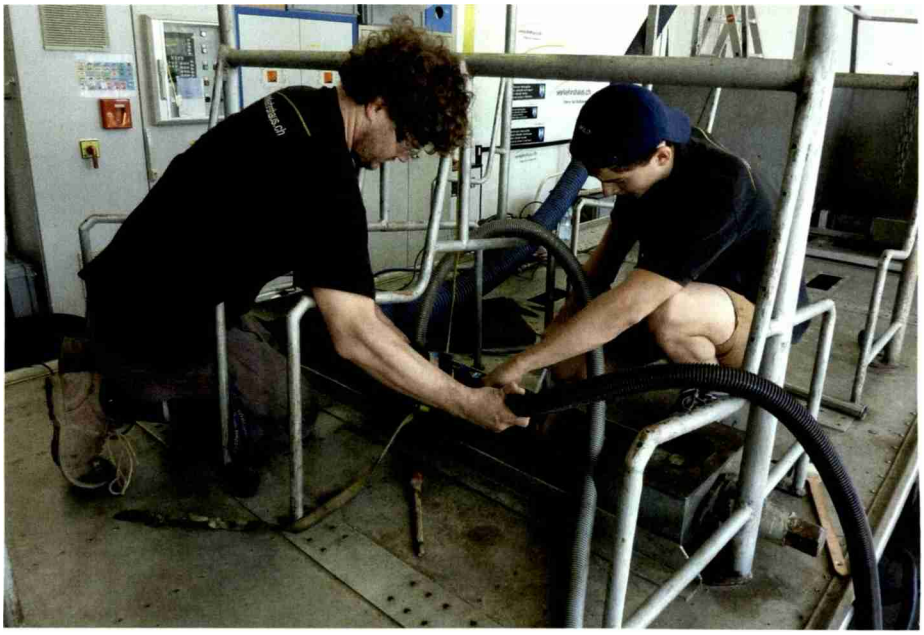
Docu Media Schweiz GmbH
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'718
Erscheinungsweise: wöchentlich

verkehrshaus.ch

Themen-Nr.: 038.005
Abo-Nr.: 38005
Seite: 18
Fläche: 166'319 mm²

Mit dem Gabelstaplers musste die Schlittenseilbahn durchs Foyer des Verkehrshauses bis zur Werkstatt der Restauratoren transportiert werden.



Projektleiter Andreas Hofmann (links) und Praktikant Enea Baumann bei den Säuberungsarbeiten.

Datum: 02.10.2015

baublatt

fachzeitschrift für die schweizer baubranche

Docu Media Schweiz GmbH
8803 Rüschlikon
044/ 724 77 77
www.baublatt.ch

Medienart: Print
Medientyp: Fachpresse
Auflage: 11'718
Erscheinungsweise: wöchentlich

verkehrshaus.ch

Themen-Nr.: 038.005
Abo-Nr.: 38005
Seite: 18
Fläche: 166'319 mm²

«Beglücker der Aufstiegsscheuen»

Die Schlittenseilbahn Funi (aus dem Französischen: funiculaire) gilt als eine der ersten Seilbahnen der Schweiz. Die ersten Wintersportler fuhren damit in den 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts den Berg hinauf. Die zwei lenkbaren Schlitten auf Kufen wurden wie bei einer Standseilbahn auf einer Schlepplift-Trasse auf Schnee ohne Geleise gegenläufig hinauf- und hinuntergezogen. Das dem Luzerner Verkehrshaus zur Verfügung gestellte Fahrzeug wurde vom Lauener Tüftler Arnold Annen gebaut. Zwischen 1938 und 1986 war der Funi im Berner Oberland in Hornberg-Saanenmöser mit drei weiteren Wagen im Einsatz. Sie verkehrten jeweils als gegenläufiges Paar auf zwei Streckenabschnitten mit einer dazwischenliegenden Mittelstation. Die Fahrgäste mussten auf halber Strecke das Transportmittel wechseln. Dennoch bedeutete diese technische Innovation eine enorme Erleichterung für den aufkommenden Wintersport. Der erste Funi war einige Jahre zuvor, 1934, auf der Wispile in Betrieb genommen worden. 1180 Meter lang und mit 320 Meter Höhendifferenz konnte die Bahn jeweils zwölf Passagiere transportieren. Dies ergab bei einer maximalen Geschwindigkeit von 2,5 Meter pro Sekunde eine Förderleistung von 85 Personen pro Stunde.

Die «Schweizer Illustrierte» bezeichnete den Funi damals als den «Beglücker der Aufstiegsscheuen». Bis zu diesem Zeitpunkt ging es ausschliesslich mit Muskelkraft oder im Pferdeschlitten den Berg hinauf. Doch Ideen und technisches Verständnis reichen oft nicht aus. Annen, selbst Landwirt, Handelsmann und Zimmereibesitzer, fand im Gstaader Hotelier Oswald von Siebenthal einen einflussreichen und zahlungskräftigen Geschäftspartner.

Die Kufen sind die schwersten Teile der Konstruktion. Sie werden vom Führerstand aus gesteuert.

Das Lenkrad des Führerstandes ist noch erhalten.