

## Feuerwehr-Oldtimer sorgen für Aufsehen

Die Luzerner IG Rundhauber zeigt am Festival Oldtimer in Obwalden O-iO einen einzigartigen Löschzug.

Philipp Unterschütz

Kaum einer kann einfach vorbeigehen. Die meisten bleiben stehen und mustern den weissen Lamborghini Countach auf dem Trottoir neben dem Maihof Schulhaus in Luzern eingehend. Und weil die Türen offen sind, steckt der eine oder andere auch den Kopf ins Innere. Doch den Vätern, die mit dem Nachwuchs unterwegs sind, bleibt nicht viel Zeit. Die Kinder zerren weiter, sie haben die knallroten Oldtimer der Feuerwehr entdeckt, die wenige Meter nebenan in einem Depot stehen. Die Rundhauber scheinen eine geradezu magische Anziehungskraft zu haben.

Festzustellen war das bereits am Festival Oldtimer in Obwalden O-iO, wo die alten Feuerwehrfahrzeuge auch schon für Aufsehen sorgten. Auch an Pfingsten 2024 werden wieder über 20 der historischen Fahrzeuge auf dem Sarner Schulhausplatz zu bewundern sein, die meisten sind über 60 Jahre alt.

### Die IG Rundhauber hält das Kulturgut in Schuss

Die Feuerwehr Luzern zeigt ihren kompletten Magirus-Deutz-Löschzug, der aus drei Fahrzeugen mit Baujahren von 1957 bis 1960 besteht. Tanklöschfahrzeug, Drehleiter und Autospritze sind der einzig komplett und original erhaltene Löschzug dieser Art in der Schweiz, vielleicht sogar in ganz Europa. Alle Fahrzeuge sind bestens instand, auch wenn sie nicht mehr im Einsatz sind. Auch ein historischer Willys Jeep von 1948 wird dabei sein.



Die vier historischen Fahrzeuge der Feuerwehr Luzern werden am O-iO in Sarnen zu sehen sein.

Bild: Philipp Unterschütz (Luzern, 30. 3. 2024)

Mit viel Herzblut werden die Oldtimer von der vor 37 Jahren gegründeten Interessengemeinschaft Rundhauber gepflegt. Seit sechs Jahren ist Marcel Spengler, 47, Präsident der IG, die rund 200 Mitglieder und Gönner hat. Alle Mitglieder waren oder sind aktive Angehörige der Luzerner Feuerwehr oder des Polizeilöschpiketts, das schreiben die Statuten vor. Zugführer Oberleutnant Spengler selber ist seit 22 Jahren bei der Feuerwehr. «Ich habe in der Feuerwehr alles gefahren, wohl deshalb wurde ich damals vom IG-Vorstand angestellt», erzählt er und schmunzelt. In den Statuten stehe als Voraussetzung zur Aufnahme auch, dass man bei der Feuerwehr sein fahrerisches Können

bewiesen habe. «Es ist eine Ehrensache, mit diesen Oldtimern fahren zu dürfen.»

Die Fahrzeuge seien für ihn ein faszinierendes Kulturgut, sagt der gelernte Sanitärinstallateur, der heute in der Geschäftsleitung der Firma Gallati mitarbeitet. Von anderen Kommunalfahrzeugen gibt es kaum Oldtimer, doch die Feuerwehrautos werden überall bewundert. «Die Feuerwehr hat durch den Milizcharakter einen anderen Stellenwert, als andere kommunale Behörden, sie ist in der Bevölkerung fest verankert», ist sich Marcel Spengler sicher. «Wir alle sind die Feuerwehr. Und dazu sind es ja auch optisch wirklich ganz speziell schöne Fahrzeuge.»

Etwa viermal pro Jahr nimmt die IG Rundhauber an Oldtimer-Anlässen teil, so eben auch am O-iO. Zu verdanken hat das Obwaldner Festival «das Paket» mit den über 20 Feuerwehr Oldtimern dem Besitzer des erwähnten Lamborghini Countach LP400 S, Baujahr 1979, mit dem mächtigen 12-Zylinder Motor. Hanspeter Sauter (70) hat nämlich eine ganz besondere Beziehung zu den Feuerwehren landauf landab. Von 1988 bis zu seiner Pensionierung 2018 hat er für die Firma Iveco Schweiz rund 1200 Feuerwehrfahrzeuge verkauft. Die Marke Magirus-Deutz hatte in dieser Zeit in der Schweiz einen Marktanteil von etwa 40 Prozent, je nach Feuerwehrfahrzeugtyp und Art. Und dement-

sprechend kennt Sauter bei den Feuerwehren, wie es so schön heisst, «Gott und die Welt».

### Den Lamborghini kann man nicht allein lassen

«Interessant ist, dass neuere computergesteuerte Feuerwehrfahrzeuge eigentlich gar nicht sehr viel mehr können als diese Oldtimer mit mechanischer Bedienung und sie waren zudem noch einfacher zu reparieren», sagt Hanspeter Sauter, der ein guter Freund von O-iO Organisator Ruedi Müller ist. Dieser war denn auch Feuer und Flamme, als Sauter ihm 2022 anbot, die Feuerwehr-Oldtimer zu organisieren. Dahinter steckt nämlich weitaus mehr als nur die Fahrzeuge an sich. Die Fahrerinnen

und Fahrer und ihre Begleitpersonen müssen gepflegt und versorgt werden, es braucht Parkplätze und so weiter.

Der Lamborghini Countach, der im Innern eine Originalunterschrift von Ferruccio Lamborghini und Ex-F1-Pilot Nick Heidfeld trägt, ist im Familienbesitz der Sauters. Auch wenn Hanspeter Sauter als gelernter Automechaniker mit Hilfe eines Lamborghini-Oldtimer Spezialisten alles selber macht, bleibt es ein sehr, sehr teures und zeitintensives Hobby. Viele Ersatzteile sind mit langen Lieferfristen verbunden oder müssen gar speziell angefertigt werden. Und doch fährt er den Wagen, der wohl einer der wertvollsten am O-iO sein dürfte, Historic-Rennen und an Concours-d'Elegance-Veranstaltungen im In- und Ausland.

«Dabei ist das Auto gar nicht so komfortabel zu fahren, es hat keine Servolenkung, geschweige denn sonstige unterstützende elektronischen Fahrhilfen», sagt Hanspeter Sauter, schwärmt aber vom Motorsound und der Kraft des 12-Zylinders. Und er gerät noch mehr ins Schwärmen, wenn er die spannende Geschichte vom Firmengründer Ferruccio Lamborghini erzählt, der sein Geld eigentlich mit Traktoren verdient hat und letztlich auch wieder verlor. Wer weiss, mit etwas Glück gelingt es am O-iO vielleicht, bei Hanspeter Sauter eine Mitfahrt als Passagier zu ergattern. Es werden aber wohl einige in der Warteschlange stehen ...

### Hinweis

[www.o-io.ch](http://www.o-io.ch)

[www.rundhauber.ch](http://www.rundhauber.ch)

## Fürigenbahn wird im Depot 100-jährig

Heute vor 100 Jahren nahm die Fürigenbahn ihren Betrieb auf. 2005 war ihre bisher letzte Fahrt. Die Zukunft ist ungewiss.

Matthias Piazza

Sie war eine Pioniertat. Die Fürigenbahn oberhalb der Harissenbucht in Stansstad galt bei der offiziellen Inbetriebnahme am 24. April 1924, also heute vor 100 Jahren, als offiziell steilste Standseilbahn Europas, möglicherweise gar der Welt. Auf einer Strecke von nur 382 Metern überwand sie von der Harissenbucht nach Fürigen 202 Höhenmeter. Der Auslöser für den Bau dieser Bahn mit der durch die Steilheit bedingten schrägen Kabinenform war ein Hotelier. 1910 eröffnete der ehemalige Bauernbub Paul Odermatt zusammen mit seiner Frau das Hotel Fürigen mit 25 Betten. 1920 kaufte er auch die Harissenbucht und machte sie zu einer Badeanstalt. Damit seine Hotelgäste diese nutzen konnten, liess er die Fürigenbahn bauen.

Der Bau einer Strasse zum Hotel Fürigen und die Schliessung der Badeanstalt läuteten den langsamen Niedergang der Bahn ein. Sie verlor Fahrgäste, der Bahnbetrieb wurde immer defizitärer, finanziert durch das Hotel. Es wurde kaum noch in

die Bahn investiert. Maschinenräume und Schienen waren veraltet, die Sicherheitsauflagen gestiegen. Um die eidgenössische Konzession zu erneuern, die 2007 abließ, wären Investitionen von rund zweieinhalb Millionen Franken nötig gewesen, rechnete der damalige Inhaber des Hotels Fürigen 2004 vor. Kurz: «Wir müssten eine neue Bahn bauen.»

Doch wirtschaftlich sei eine solche Investition unmöglich, fahre sie bei schönem Wetter zwar etwa zwanzigmal pro Tag, doch nur von April bis Oktober. Von einem wichtigen Bestandteil des Hotels sei die Bahn vor allem zu einer hübschen Vervollständigung des Hotelangebots geworden.

### Gemeinderat ist an Fürigenbahn interessiert

Schliesslich fuhr die Bahn im Jahre 2005 nach 81 Betriebsjahren zum letzten Mal. Nach der Winterpause wurde der Betrieb nicht mehr aufgenommen. Wenig hilfreich für ein zweites Leben der Bahn war wohl auch die Schliessung des Hotels Fürigen 2010



Links: 1924 gelangte man mit der Fürigenbahn vom Hotel Fürigen nach Kehrsiten, wo man baden konnte. Rechts: Die Bahn im Jahr 2000.



Bilder: ETH-Bibliothek Zürich

aufgrund starker Defizite und ausbleibender Gäste. Vor gut zehn Jahren erfuhr die Idee einer Wiederinbetriebnahme der Fürigenbahn neuen Auftrieb. Die

Telco AG stellte erstmals Pläne vor für eine Wohnsiedlung anstelle des alten Hotels. Und stell-

te dabei auch in Aussicht, die Fürigenbahn wieder in Betrieb zu nehmen. So schnell dürfte dies allerdings nicht der Fall sein.

Zahlreiche Einwendungen gingen zum Baugebiet ein, der eine Art Vorstufe zum Baugesuch ist. Zu hoch, zu überdimensioniert, zu viel Verkehr oder Lärm oder kein idealer Standort für das Aussichtsrrestaurant, so lauteten im Sommer 2021 die Kritikpunkte. «Die Investorin will darum das Projekt überarbeiten», sagt dazu der Stansstader Gemeinderat Norbert Rohrer. Er rechnet damit, dass der überarbeitete Baugebietplan frühestens im Frühling nächsten Jahres zur Abstimmung an der Gemeindeversammlung kommt.

«Mir ist es persönlich ein Anliegen, dass die Fürigenbahn bald wieder fährt.» Auch die Telco sei nach wie vor daran interessiert. Und ein Gutachten eines Seilbahnfachmanns habe ergeben, dass eine Wiederinbetriebnahme mit einer technischen Modernisierung möglich sei, ohne den historischen Charakter der Bahn massgeblich zu verändern.

Doch bis das Überbauprojekt grünes Licht erhalte, bleibe die Zukunft der Bahn wohl weiterhin ungewiss.