

## Autobahnspur ist heute gesperrt

Ein Fahrbahnübergang beim Anschluss Lachen ist beschädigt und muss kurzfristig repariert werden. Deshalb werden heute eine Spur sowie der Beschleunigungstreifen in Fahrtrichtung Chur gesperrt.

Wie das Bundesamt für Strassen Astra mitteilt, betrifft der beschädigte Fahrbahnübergang die Normalspur und einen Teil der Beschleunigungsspur der A3 in Fahrtrichtung Chur. Diese bleiben heute aufgrund der dringlichen Reparaturmassnahmen von 8.30 Uhr bis voraussichtlich 23 Uhr für den Verkehr gesperrt. Die Einfahrt selbst bleibt durchgehend geöffnet. Es muss aber an diesem Tag insbesondere zur abendlichen Stosszeit aufgrund der Kapazitätsreduktion mit Stau gerechnet werden.

Die anstehenden Reparaturarbeiten müssen kurzfristig erfolgen und können nicht auf mehrere verkehrsärmere Zeitfenster aufgeteilt werden. Die Arbeiten sind zudem witterungsabhängig. Bei allfälligem Starkniederschlag werden die Arbeiten zeitlich nach hinten verschoben. (eing)

## Kümin Group AG übernimmt H. Siegrist Import AG

Christian Munz, langjähriger Inhaber der H. Siegrist Import AG in Flawil, übergibt seine Firma an die Kümin Group AG in Wollerau. Seit zwei Jahren habe Christian Munz aktiv nach einer Nachfolgelösung gesucht. In der Kümin Group AG habe er diesen Partner gefunden, heisst es in einer Medienmitteilung. «Es war mir immer wichtig, das Unternehmen in gute Hände zu übergeben. Mit der Kümin Group AG habe ich einen Partner gefunden, dem ich vertraue – sowohl menschlich als auch unternehmerisch. Ich bin überzeugt, dass die H. Siegrist Import AG unter diesem Dach eine starke Zukunft hat», sagt Munz.

Andreas Kümin, Verwaltungsratspräsident & Inhaber der Kümin Group AG, freut sich, die H. Siegrist Import AG in seiner Gruppe willkommen zu heissen. «Das Unternehmen steht für Qualität, Verlässlichkeit und ein starkes Netzwerk. Werte, die perfekt zu unserer Philosophie passen. Gemeinsam werden wir dieses erfolgreiche Fundament weiter ausbauen.» Für Kunden, Partner und Mitarbeiter ändert sich durch die Übernahme nichts. (pd)

REKLAME

### Schon gewusst?

Auch mit einem JA können bis 2050 rund 40'000 gesuchte Fachkräfte pro Jahr einwandern!



Keine 10-Millionen-Schweiz! JA

nachhaltigkeitsinitiative.ch

# Ein Kinderbuch, das Mut macht

Was tun, wenn das eigene Kind mit einem Klumpfuss geboren wird? Carol Meroni aus Wangen kennt diese Unsicherheit – und verarbeitet ihre Erfahrungen nun in einem Kinderbuch.

Irene Lustenberger

Als Carol Meroni vor zehn Jahren ihren zweiten Sohn zur Welt brachte, war schnell klar, dass der linke Fuss anders ist als der rechte. «Ich habe den Fuss gesehen und gewusst, dass hier etwas nicht stimmt», erinnert sich die Wangnerin. Die Diagnose Klumpfuss bestätigte sich kurz nach der Geburt. Diese Fussfehlstellung kam für die Familie unerwartet. Damals fand Carol Meroni kaum Literatur oder kindgerechte Erklärungen zu diesem Thema. «Ich wollte ein Buch, das mich anspricht und abholt. Aber so etwas gab es nicht», erzählt sie. Deshalb entstand die Idee, selbst ein Buch zu schreiben. «Es war mir wichtig, meinen Kindern und meinem Umfeld zu erklären, was ein Klumpfuss ist.»

### Mit der Situation überfordert

Aus diesem Gedanken entstand das Kinderbuch «Meine besonderen Füesse». Es erzählt die Geschichte zweier Familien, deren Babys mit Klumpfüsschen geboren werden, von der Geburt bis zum Ende der Therapie. Fachmännisch verpackt erklärt das Buch die zwei gängigen Behandlungsmethoden Ponseti und Bonnet Dimeglio. «Das Buch soll betroffenen Familien eine Stütze sein, Mut machen und zeigen, dass sie nicht allein sind», sagt sie.

Der Weg bis zur Veröffentlichung war allerdings lang. Fast zehn Jahre dauerte es vom ersten Gedanken bis zum fertigen Buch. Die ersten Jahre nach der Geburt ihres Sohnes waren geprägt von Arztbesuchen und grosser Belastung. Mehrmals pro



Carol Meroni mit ihrem Buch «Meine besonderen Füesse». Bild: zvg

Woche fuhr sie mit ihrem kleinen Sohn nach Zürich ins Spital. «Ich war immer im Stress und mit der Situation überfordert», erzählt sie offen. Dadurch blieb ihr nichts anderes übrig, als ihren Beruf aufzugeben und die

volle Verantwortung für den Fuss und die Gesundheit ihrer Familie zu übernehmen.

Besonders belastend war für Carol Meroni die Schienenzeit. Zunächst erhielt ihr Sohn die klassische

Ponseti-Schiene – ein System aus zwei verbundenen Schuhen auf einer Metallstange. «Im Alltag musste man dadurch sehr flexibel sein, denn diese Stange war oft im Weg», sagt sie. Schlussendlich entschied sie sich für eine individuell angepasste Orthese nach Bonnet Dimeglio.

Heute benötigt ihr jüngerer Sohn keine Schiene mehr. «Man sieht ihm, wenn man es nicht weiss, auch nichts mehr an», erzählt Meroni. Er sei ein bewegungsfreudiges, energiegeladenes Kind und treibe gerne Sport. Dennoch bleibe der Fuss seine lebenslange Aufgabe. «Die Füesse sollen uns ja möglichst schmerzfrei durchs Leben tragen.»

### «Steh dazu»

Mit ihrem Buch richtet sich Meroni bewusst an Kinder und Familien. «Mir war wichtig, dass es ein Sachbuch ist», erklärt sie. Besonders Mütter würden oft die Hauptverantwortung tragen und seien emotional stark belastet.

Die Geschichte basiert zwar auf ihren eigenen Erfahrungen, ist jedoch fiktionalisiert, und auf KI wurde bewusst verzichtet. Verschiedene Lebensmodelle und Lebensrealitäten sollten darin Platz finden.

Dass sie einmal ein Buch schreiben würde, hat sie selbst nie geplant. «Ich war nie eine gute Schülerin, jedoch kreativ und ideenreich. Und wenn ich an mich glaube, kann ich viel erreichen. Ich konnte nichts verlieren, nur gewinnen», betont die Wangnerin, die heute auch anderen Betroffenen mit Rat und Tat zur Seite steht. Ihr wichtigster Rat lautet: «Dein Fuss-Weg ist dein persönlicher Weg. Steh dazu und mach das Beste draus.»

## Wie ein Goldauer Pfadfinder die Furka-Bergstrecke vor dem Abbruch bewahrte

«Willis letzte Fahrt über die Furka-Bergstrecke», schrieb Manfred Willi einst unter ein Foto, als nach der Eröffnung des Furka-Basistunnels 1982 der Abbruch der alten Linie besiegelt schien. Jahre später strich er «letzte» wieder durch. Was dazwischen geschah, ist sein Lebenswerk, von dem er am Freitag beim Zwischenhalt Bäch berichtete.

Micha Brandstetter

«Floh» war einst der Spitzname von Gastgeber Claude Camenzind in der Pfadi Goldau. Dort lernte er vor über 50 Jahren seinen mittlerweile pensionierten Kollegen Manfred Willi, genannt «Schufti», kennen. Auch die Rettung der Furka-Bergstrecke führt in dieses Umfeld zurück. Einige Pfadis wanderten der stillgelegten Strecke entlang und fanden, diese Bahn dürfe nicht verschwinden. Sogar Goethe hatte das Urserental schon 1797 die «liebste und interessanteste» aller Gegenden genannt. Kurz darauf arbeiteten Willi und seine Mitstreiter bereits am Portal eines eingestürzten Tunnels. Den Freiwilligen schlug viel Skepsis entgegen. Der hiesige Pater war sich sicher, eher gehe ein Kamel durch ein Nadelöhr, als dass hier je wieder ein Zug fahre. «Das war noch einer der lustigeren Sprüche», fand Willi, aus der Fachwelt habe man durchaus Bissigeres vernommen.

### Vom Rosthaufen zum Schmuckstück

Als eine Zeitung die Helfer «Dilettanten» nannte, taufte diese ihr erstes rekonstruiertes Tunnelportal kurzerhand «Dilettantenbogen». Auch das Unwetter von 1987, das viel Aufbauarbeit zerstörte, brachte sie nicht zum Aufgeben. Die Antwort lautete: «Jetzt erst recht.» 2010 wurde durch



Manfred Willi ist ein Eisenbahner durch und durch, schon sein Vater war als Bahnmeister tätig. Bild: Micha Brandstetter

Alt-Bundesrat Adolf Ogi auch der letzte Abschnitt Oberwald-Gletsch eröffnet. «Freude herrscht» passte selten besser.

1990 reiste Willi mit einer kleinen Equipe in den Süden Vietnams. Dort standen ehemalige Furka-Lokomotiven, die 1947 nach der Elektrifizierung an Frankreich für dessen Kolonie Indochina verkauft worden waren und später auf der Zahnradbahn zwischen Tháp Chàm und Đà Lat fuhren. Nach Krieg und Stilllegung rosteten sie im Hochland vor sich hin. Vietnam brauchte wegen des US-Handelsembargos Devisen,



1990 reiste Manfred Willi nach Vietnam, um die Lokomotiven der Furka-Bergstrecke zurück in die Schweiz zu holen. Bild: Martin Horath

die Schweizer wollten geeignetes Rollmaterial heimholen. Tháp Chàm verglich Willi mit Erstfeld: Depot, Werkstatt, alles, was ein Eisenbahner brauche, nur am anderen Ende der Welt. Die Rückholung wurde trotzdem zum Kraftakt. Rund 40 Tonnen schwere Maschinen mussten auf einem eigens angepassten Tieflader über schmale Strassen und marode Brücken bewegt und anschliessend verschifft werden. Korruption, Provinzinteressen und Strassensperren erschwerten das Vorhaben. Als eine Lokomotive zurückbehalten

werden sollte, passierte das Team an einem Wochenende den heiklen Abschnitt. Vier der geretteten Maschinen verkehren heute restauriert wieder auf der Furka, die letzte erlebte im vergangenen Sommer ihre zweite Jungfernfahrt.

### Idealismus statt Rendite

Die Furka-Bergstrecke ist bis heute kein gewöhnlicher Ausflugsbetrieb. Lawinen, Murgänge und hundertjährige Infrastruktur sorgen für enormen Aufwand und eine Saison, die nur von Ende Juni bis Anfang Oktober dauert. «Die Pionierzeiten sind definitiv vorbei», so Willi. Ohne Freiwillige ginge es dennoch nicht: Sie leisten jährlich Arbeit im Wert von rund zwei Millionen Franken. Trotzdem bleibt die Bahn ein Zuschussbetrieb. Drei Monate Saison müssen ein ganzes Jahr Unterhalt finanzieren, zudem ist das Passagieraufkommen stark wetterabhängig. «Eine schwarze Null ist das Höchste aller Gefühle», sagte Willi. Eine Dampflok verursache im Unterhalt rund 200-mal mehr Aufwand als ein modernes Fahrzeug. Gleichzeitig gelten für Museumsbahnen fast dieselben Vorgaben wie für alle übrigen Eisenbahnen. Ganz losgelassen hat Willi die Strecke dennoch nicht. Im Hintergrund hilft er noch aus, die besten Heidelbeerplätze entlang der Furka-Bergstrecke bleiben aber ein Betriebsgeheimnis.