



Editorial

Liebe Förderer und Interessierte

Wer sagt, die jüngere Generation lasse sich nicht von der Eisenbahn faszinieren, hat die leuchtenden Augen, die interessanten Fragen und das Engagement beim selber Bedienen der Anlagen während eines Ferienplauschs oder eines Öffnungstages noch nie erlebt. Mit der Möglichkeit des 'Be-Greifens' und durch unsere speziellen Ausstellungsstücke gibt unsere Stiftung gerade auch für die jüngste Generation die Möglichkeit, einen Blick zurück zu werfen in eine Zeit, in der durchschaubare Mechanik und kraftvoller Einsatz den Alltag prägten.



News



Im Juli konnten wir einen gelungenen Team-Ausflug zur privaten "Betriebsanlage Linthal" machen. Dort steht – entgegen der Namensgebung – der Betrieb originaler Stellwerke von Schweizer Bahnen im Vordergrund. Die Führung, die Bedienung der Stellwerke und das Ausprobieren einer Führerstandsfahrt war ein Erlebnis.

Auch in den letzten Monaten durften wir uns über Schenkungen freuen. Darunter war ein Porteurhut, Anschrifttafeln zur Eröffnung der S-Bahn Zürich und einige sehr schöne HO-Modelle für unsere Kompositionsausstellung. Schliesslich markiert neuerdings eine SBB-Infotafel unseren Kassenstandort.

Erfreulicherweise durften wir im Juli mit Urs Mächler einen neuen Aktiven begrüßen, der sich vorerst mit der Aufarbeitung der Bibliothek beschäftigen wird.

In den Sommerferien haben wir uns an zwei Nachmittagen am Ferienplausch Bezirk Uster beteiligt. Insgesamt 20 Jugendliche haben sich von den Möglichkeiten unseres Lokals überzeugen lassen und dabei viel über die Eisenbahn und ihr Umfeld erfahren.

Blick zurück

Die grosse Spur 0-Anlage in unserer Sammlung ist nicht nur ein grosser Publikumsmagnet, sondern letztlich auch der Anstoss zur Gründung unserer Stiftung. Peter Schwarzenbach, Stifter und Initiator, erzählt dazu:

„Schon als Jugendlicher baute ich mit den Gagen aus meiner Tätigkeit als Kontrabassist in Laien- und Berufsorchestern Anlagen in Spur 0. 1972 konnte ich dann einen lang gehegten Traum verwirklichen: Im Estrich meines alten Hauses konnte ich auf einer Fläche von 12 x 10 Metern über die Jahre eine grosse Eisenbahnanlage mit funktionierender Oberleitung aufbauen.“

Um auch an nationalen und internationalen Eisenbahnausstellungen teilnehmen zu können, konstruierte ich zudem eine zerlegbare Spur 0-Anlage mit einer funktionierenden Oberleitung. Mit 24 genormten Anlageelementen liessen sich - je nach Ausstellungsfläche - etwa 3 bis 5 verschiedene Kombinationen realisieren (vgl. die entsprechenden Pläne und Fotos in unserer Ausstellung). Verpackt ergab sich ein Volumen von 5 m³ (vgl. Bild), der Aufbau brauchte jeweils ca. 10 - 16 Stunden, der Abbau noch einmal ca. 6 bis 8 Stunden.



Gemeinsam mit zwei SBB-Lokführern und weiteren Freunden führten wir die Anlage an elf verschiedenen Anlässen vor. Obwohl wir mit der Anlage mehrmals erste Preise und Auszeichnungen gewonnen hatten, war es dann ein Höhepunkt, die Anlage und eine Lok mit eingebauter Kamera in Kombination mit einem Loksimulator ein halbes Jahr im Verkehrshaus betreiben zu können (vgl. Bild). Auf Anfrage von SBB Historic nahmen wir dann während dreier Jahren an der Dauerausstellung in Interlaken teil. Nach einer Umstrukturierung fand ich 2008 einen geeigneten Lagerplatz für die Anlage im historischen Lokdepot der Genossenschaft „Lok-Remise Uster“ (GLRU). Den Vorschlag, aktiv unter Leitung von Hans Albiez am Ausbau des Dachstockes mitzuhelfen und dann den Raum zu mieten, um die Anlage aufzustellen, nahm ich dankbar an. Meine Idee, eine Stiftung zu gründen, erhielt die Unterstützung des Vorstandes der GLRU und Hans Albiez übernahm anschliessend das Präsidium der neu gegründeten „Stiftung Eisenbahnsammlung Uster“ (STESU).“



„(wird fortgeführt)“

(wird fortgeführt)

Das besondere Modell

Ein wesentlicher Aspekt unserer Ausstellung stellen die Eigenbaumodelle des (leider verstorbenen) Mitstifters Hans Rudolf Schweizer aus Basel dar. Die Feinheit der Modelle entzückt unsere Besucher eins über andere Mal. H.R. Schweizer hat sich die bekannten Loks der Mitte des 20. Jahrhunderts von SBB und BLS zum Vorbild genommen. Eine besondere Erwähnung soll dieses Mal die Gotthardlok Ae 4/6 erhalten. Von dieser Lok wurden noch während des Zweiten Weltkriegs von der Schweizer Industrie 12 Exemplare gebaut. Mit 4 100 kW / 5 540 PS Leistung und einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h sowie der Möglichkeit der Vielfachsteuerung setzten sie durchaus Massstäbe. Sie führten vor allem die Schnellzüge am Gotthard, bis sie in diesen Diensten in den 1960-er-Jahren von den damals modernen Ae 6/6-Loks abgelöst wurden. Grundlage für den Bau bildete die berühmten "Landi-Lok" Ae 8/14, die ebenfalls von H.R. Schweizer nachgebildet wurde und auch in der Ausstellung zu sehen ist.

Die Ae 4/6 ist die einzige SBB-Gotthard-Lok, von der kein Exemplar erhalten blieb. Alle Lokomotiven wurden in den Jahren 1970-1975 ausser Dienst gestellt und abgebrochen. Das schöne Modell in unserer Sammlung hält die Erinnerung an einen Gotthard-Veteranen wach. Wer zudem die Vitrinen der HO-Modelle im Ausstellungsraum aufmerksam betrachtet, wird mit einem zusätzlichen Modell dieses Typs beglückt. Daneben findet man auch noch einen Lokkasten Ae 4/6 aus der ehemaligen Anlage „Morgensonne“ beim Zoo.

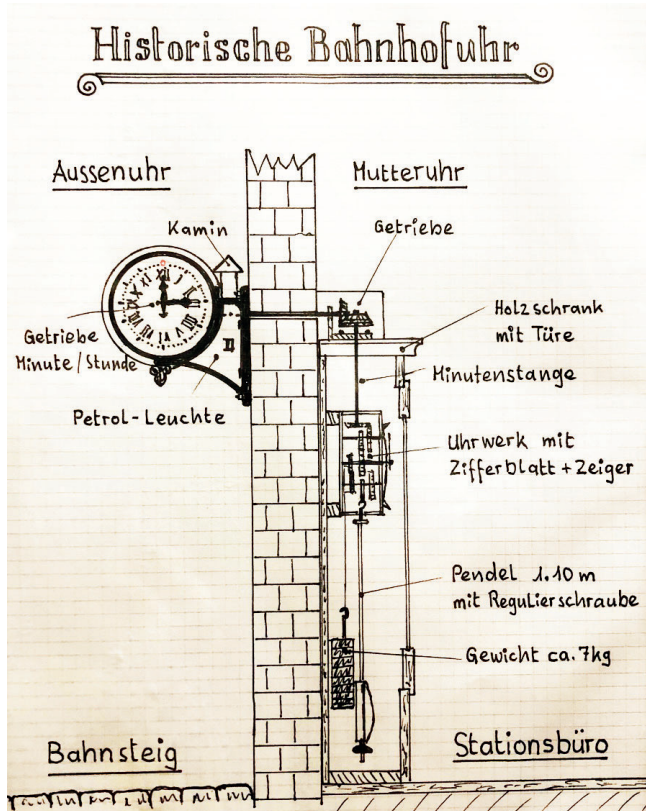


Ganz verschwunden ist das Original aber nicht. Aufmerksame Besucher/-innen finden das originale Nummernschild (vgl. Bild) einer dieser Loks an der Blechabdeckung unseres Empfangstisches im Eingang. Wer sich genau umsieht, findet sogar noch ein weiteres Relikt dieser Lokomotive: Im Anlagenraum ist an der Wand auch das Schalttableau aus dem Führerstand einer der abgebrochenen Gotthardlokomotiven zu besichtigen. Ganz alles ist also nicht verloren.



Die Bahnhofsuhr

Zeit ist der Pulsschlag der Eisenbahn.



Unscheinbar steht sie bei uns im Eingang und tickt zuverlässig vor sich hin. Die Rede ist von der alten Bahnhofsuhr von Sargans, die einen Typ repräsentiert, wie er anfangs des 20. Jahrhunderts überall für die Zeitangabe auf den Bahnhöfen sorgte. Die Zeichnung von Alois Bischofberger zeigt die Funktionsweise: die Zeigerstellung wird über ein Gestänge auch auf die Uhr an der Aussenseite des Gebäudes übertragen (vgl. Skizze links). Entsprechend war es eine der wichtigsten Aufgaben des Vorstands bzw. Stationsbeamten, die Uhr aufzuziehen und die Zeit einzustellen.

Wussten Sie übrigens, warum diese Aussenuhren ein kleines Kamin aufwiesen? Richtig: beleuchtet wurden die Uhren ursprünglich durch Petroleumlampen. Die gleichen Kamine findet man übrigens auch auf alten, beleuchteten Weichenlaternen.



Die legendäre Schweizer Bahnhofsuhr

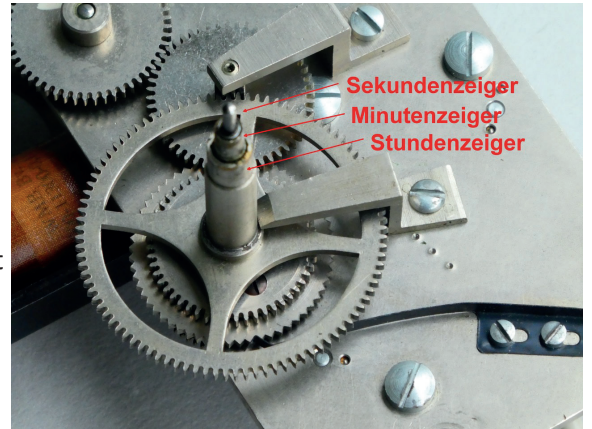


Im Jahre 1944 wurde dann der Ingenieur und Designer Hans Hilfiker von der SBB mit der Gestaltung einer wegweisenden Bahnhofsuhr beauftragt. Auch in unserer Sammlung hängt ein solches Exemplar, das allerdings nicht mehr richtig funktionieren wollte. Marco Rabaglio hat sich in seiner gewohnt systematischen Art den Patienten angeschaut. Hier einige Hinweise zur technischen Seite:

In einem Uhrengehäuse sind zwei eigenständige Uhrwerke montiert. "Uhrwerk" ist eigentlich ein irreführender Begriff, treffender

wäre "Mechanisches Zeitanzeiger-Gerät". Von einer weit entfernten Mutter- oder Hauptuhr wird genau jede Minute ein elektrischer Impuls über eine Zweidrahtleitung gesendet. Damit werden nur der Minuten- und Stundenzeiger gesteuert. Der rote Sekundenzeiger mit der Kelle läuft unabhängig von den beiden anderen Zeigern.

Gefertigt wurden die Uhrwerke durch Moser-Bär in Sumiswald BE. Wie man auf der Foto erkennen kann, Mechanik vom Feinsten. Abnützungerscheinungen sind auch nach 50 Jahren keine sichtbar, aber die Schmieröle waren inzwischen verharzt. Eine Revision war deshalb unbedingt erforderlich.



Wenn Sie noch mehr zu dieser Uhr wissen möchten, finden Sie auf unserer Webseite ein vertiefendes Kapitel.

Besucherinformationen

Öffentliche Vorführungen (monatlich am ersten Samstag des Monats (14.00 – 17.00 Uhr)

aktuell: 7. Oktober 2023; 4. November 2023; 2. Dezember 2023

Eintrittspreis: Erwachsene CHF 5.-- / Kinder 6 – 12 Jahre CHF 3.-- / Supporter/-innen: gratis

Private Vorführungen (Extraführungen)

Der Zeitpunkt und allfällige Themenwünsche können individuell abgesprochen werden (Preis: CHF 60.--, zuzüglich Eintritt pro Person von CHF 5.--)

Anfragen/ Anmeldungen über das Besuchsfrage-Formular auf unserer Website <<www.eisenbahnsammlung.ch>> oder per Mail an info@eisenbahnsammlung.ch. Wir nehmen dann gerne Kontakt mit Ihnen auf.

Direkte telefonische Anfragen an: Peter Schwarzenbach (079 673 60 65) oder Marco Rabaglio, (077 407 61 28)

In eigener Sache

Um Kosten zu sparen, möchten wir den Newsletter möglichst per Mail versenden. Falls Sie diesen Newsletter 2/23 noch per Post erhalten haben, bitten wir Sie, uns eine E-Mail-Adresse von Ihnen zukommen zu lassen.

Eine allfällige Abbestellung des Newsletters ist mit einer kurzen Mitteilung an info@eisenbahnsammlung.ch möglich.

Den nächsten Newsletter dürfen Sie zu Beginn des neuen Jahres erwarten.

Neue Mitarbeiter/-innen sind bei uns stets willkommen. Wir treffen uns jeden Montag von 14 – 17.30 Uhr in unserem Lokal in der Lokremise Uster. Kommen Sie doch einmal vorbei! Noch suchen wir mindestens einen weiteren Mitarbeiter, der sich kontinuierlich um den Unterhalt des rollenden Materials kümmern kann.

Stiftungsrat

Zusammensetzung des Stiftungsrates 2023

| | | |
|---------------------|-------------|------------------------|
| Alfred Baumgartner | Volketswil | Präsident |
| Peter Schwarzenbach | Raad/Wald | Stifter/ Vizepräsident |
| Martin Bornhauser | Nänikon | Aktuar |
| Walter Brogle | Grüt/Gossau | Kassier |
| Alfred Mahler | Wetzikon | Beisitzer |
| Marco Rabaglio | Uster | Beisitzer |

Impressum

Newsletter der Stiftung Eisenbahnsammlung, Uster

| | |
|---------------|----------------------------------------------------------|
| Herausgeber: | Stiftung Eisenbahnsammlung, Uster |
| Redaktion: | Alfred Baumgartner, Martin Bornhauser |
| Versand: | per Post/ E-Mail |
| Adresse: | Stiftung Eisenbahnsammlung, Uster 8610 Uster |
| Spendenkonto: | Postkonto 85-388816-2 IBAN CH58 0900 0000 8538 8816 2 |