



Editorial

Liebe Förderer und Interessierte

„Gut Ding will Weile haben“ - eine reine Floskel - oder doch mehr? Wenn ich an unsere Ausstellungsanlagen denke, scheint es mir, dass das Sprichwort recht hat. Es nützt nichts, schnell etwas hinzuzaubern - die Stunde der Wahrheit wird schnell kommen. Wir erleben es bei unseren Reparaturarbeiten immer wieder, dass überlegtes und umsichtiges, aber eben auch zeitintensives Vorgehen letztlich zum Erfolg führt.

Umgekehrt gehört aber auch das Scheitern zum Leben. So gab es kürzlich einen Rückblick auf 40 Jahre FAMA-Alpenbahn in Spur 0m (vgl. LOKI 12/24). Schmerzlich hat mich das daran erinnert, dass wir bei Extraführungen immer wieder festhalten müssen, dass aus der Schweizer Modellbau-Szene viele innovative Projekte hervorgegangen seien, dass sie aber (fast) alle ein gemeinsames Merkmal hätten - sie konnten sich am Markt nicht behaupten.

Immerhin haben wir in der Stiftung praktisch von allen Versuchen Belegexemplare in mehr oder minder grossem Umfang. So bewahren wir das Andenken an den Aufbruch. Beispiele sind etwa die verschiedenen Modelle von Wesa oder Fahrzeuge in den Spuren 0 und 0m. Passend zum Rückblick auf die FAMA-Alpenbahn finden Sie in diesem Newsletter einen Text zu unserer 0m-Gebirgsbahn und deren Bezug zur FAMA Alpenbahn. Zudem hoffen wir immer noch, dass wir bald Zeit finden, eine reine FAMA-Alpenbahn-Anlage mit Zahnradbetrieb aufbauen zu können. Aber eben: „Gut Ding will Weile haben“.

Alfred Baumgartner



News

- Zusammen mit wertvollem LGB-Material für den Einsatz auf unserer Spur 1/IIm-Anlage durften wir vor den Sommerferien mit Markus Kern einen neuen engagierten Mitarbeiter in unseren Reihen begrüßen. Bereits hat er erste Kostproben seines Könnens abgegeben.
- Im Herbst wurde Urs Mächler, der sich mit grossem Engagement um die Bibliothek kümmert, einstimmig in den Stiftungsrat gewählt.
- Die Erfassungsarbeiten für die Bibliothek haben mittlerweile die Bücher über ausländische Bahnen erreicht und gehen einem erfolgreichen Ende entgegen. Überdies wird die Möglichkeit, Ausleihen machen zu können, studiert.
- Dank einem grossen Effort von Fredi Mahler konnte die Fahrleitung im 0m-Bahnhof Raad, die defekt war, wieder aufgearbeitet werden. Damit ist der Weiterbetrieb der 0m-Anlage gesichert.
- In diesen Sommerferien haben wir ausnahmsweise sogar drei Ferienplausch-Angebote ausgeschrieben (zweimal Bezirk Uster, einmal Pro Juventute Zürich). An allen drei - heissen - Nachmittagen durften wir interessierten Jugendlichen die Eisenbahn und ihre Faszination näher bringen.
- Anfangs November durften wir zudem eine Gruppe Jugendlicher des Trammuseums Zürich bei uns begrüßen. Angereist waren sie mit einem speziellen Gefährt. Der Oldtimer-Gelenkbus der VBZ (Bild 1) wurde dabei nicht nur von Insidern fotografiert.
- Nachdem die Genossenschaft Lokremise Uster den erfreulichen Grundsatzentscheid gefasst hat, einen Teil unseres Materialraumes isolieren zu lassen, steht uns eine noch schwer abschätzbare Entrümpelungsaktion bevor.
- Leider hat die Anzahl der Extraführungen abgenommen. Diejenigen, die wir durchführen konnten, waren aber für alle Beteiligten ein grosser Erfolg und Anlass zur Freude. Besondere Beachtung fand dabei die Präsentation unseres Gotthard-Albums von 1882, das wir nur an Extraführungen zeigen.

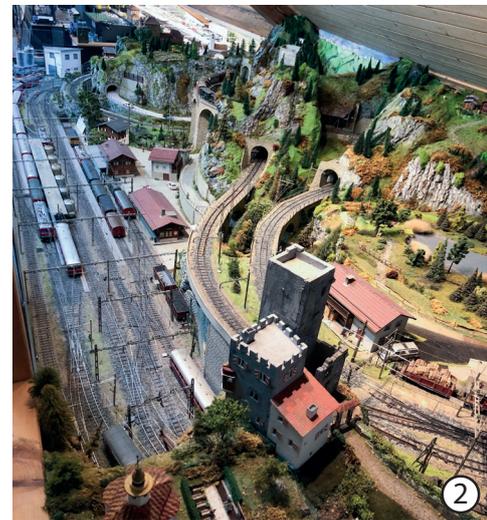


Rückblick

Die RhB-Anlage von Robert Haupt und sein Bezug zur FAMA/Utz-Bahn

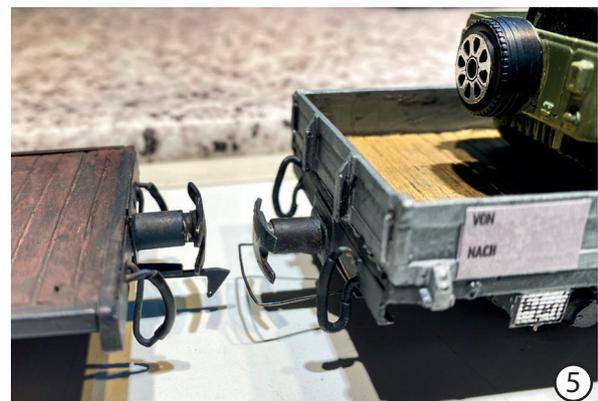
Unser Blickfang beim Betreten des Anlagenraumes, die 0m-Anlage des Zürchers Robert Haupt und die grossartige Gebirgsbahn-Kulisse aus der Hand von Stiftungsrat Fredi Mahler (vgl. Newsletter 24/2 und Bild 2), blickt auf eine interessante Entwicklungsgeschichte zurück.

Robert Haupt aus Zürich, beruflich Kondukteur, dann SBB-Zugchef, war schon früh fasziniert von Schmalspurbahnen und insbesondere von der RhB. Als Modellbauer im Massstab 1 : 45 konnte er aber nicht auf Industrieprodukte zurückgreifen. So griff er zur Selbsthilfe und begann - gleichsam am Küchentisch - mit einfachsten Mitteln seine eigene RhB umzusetzen. Grundlage dafür waren eine Unmenge selbst geschossener Bilder, die heute zu uns gelangt sind und im Zuge der Aufarbeitung der Bibliothek sukzessive erfasst werden. Er begann Schienen und Weichen, aber auch Tunnelportale und Brücken und schliesslich Altbauwagen der RhB (Bild 3) zu bauen. Bald schon kam die erste Lokomotive dazu.



Als sich die Arbeit ausweitete, machte Haupt auch Versuche mit Silikon-Gussformen, um z.B. Radlager in Kunststoff zu giessen. Eine grosse Anzahl vorbereiteter Teile ist so auf uns gekommen (Bild 4).

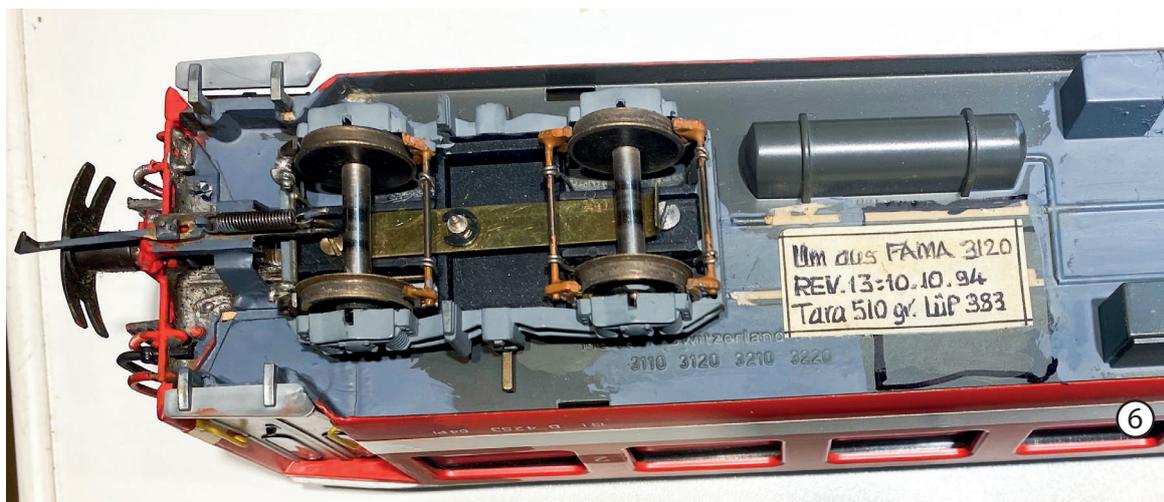
Raffiniert ist seine verblüffend einfache Lösung für das Kupplungsproblem: auf der einen Seite befestigte er einen federnden Drahtbogen, auf der Gegenseite montierte er einen festen Haken (Bild 5). So kommen die Mittelpuffer, ein Hauptmerkmal der Schmalspurbahn, zur vollen Geltung, allerdings mussten die Wagen in der richtigen Position aufgestellt werden.



Es ging lange, bis in der Schweiz eine Serienproduktion von Om-Fahrzeugen und ein entsprechendes Gleisprogramm eingeführt wurden. Aber als 1984 die FAMA-Alpenbahn der Firma Matter aus Kölliken auf den Markt kam, wurde sie gleich zum Produkt des Jahres 1984 gekürt. Auch hier gab es den freien Mittelpuffer wie bei Hauptfahrzeugen, allerdings wurde nun mit zwei federnden Haken gekuppelt, sodass die Wagenposition keine Rolle mehr spielte.

Inwieweit Robert Haupt die Ausgestaltung der FAMA-Produktion über Kontakte zum damaligen Meterspur-Modellbahnclub Mutschellen mitbeeinflusst hat, lässt sich heute nicht mehr nachvollziehen. Fest steht, dass er gleich von Anbeginn an die Möglichkeiten der (wenigen) Fahrzeuge der neuen Bahn nutzte und entsprechende Modelle superete und umbaute.

Entsprechende Vermerke auf dem Fahrzeugboden beweisen dieses Vorgehen (Bild 6). So verkehren auf unserer Om-Anlage gemeinsam Fahrzeuge aus seiner frühen Phase und später gebaute, die auch auf das neue Schweizer Modellbahnprodukt zurückgriffen.



Wussten Sie übrigens, dass auf unserer Om-Anlage, die Gebirgsstrecke über die Fahrleitung mit Digitalstrom versorgt wird, während der Anlagenkreis ganz vorne Industriegleise und die „normale“ Stromzuführung über die beiden Schienen verwendet?

Nur bei uns

Das besondere Modell

In der Vitrine mit den grossartigen Eigenbau-Modellen unseres Stifters Hans Rudolf Schweizer aus Basel fällt eine grosse, sechsachsige Diesellokomotive der SBB in ihrer oxidroten Farbgebung auf (Bild 7). Dieses Modell hat die grösste je beschaffte Diesellokomotive der SBB zum Vorbild.



1954 wurden vorerst vier Prototypen der dieselektrischen Lokomotive abgeliefert. Ab 1960 folgte eine Serie von weiteren 10 Lokomotiven vom Typ Bm 6/6 für den Rangierdienst und Hilfs- und Arbeitszüge. Um die Loks im Teillastbetrieb energiesparend einsetzen zu können, lässt sich eine Antriebseinheit, bestehend aus einem Strom erzeugenden Sulzer-6LDA25-Dieselmotor (478 kW bei 850 U/min) und drei Elektromotoren für den Antrieb abschalten.



Die Loks erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h. Die Lokomotiven stammen noch aus der Zeit, als die SLM die Schweizer Lokschmiede schlechthin und Sulzer noch weltweit bekannter Hersteller von Dieselmotoren waren.

Ab 1999 wurden die Loks, die ursprünglich als Ersatz für grosse Dampfloks gedacht waren, sukzessive aus dem Verkehr genommen und an Private verkauft.

Heute sind noch fünf Loks vorhanden, davon zwei in betriebsfähigem Zustand. Auch die Lok 18510 (Verein Rangierlok Schweiz in Etzwilen) soll noch zusätzlich aufgearbeitet werden.

Unser Modell mit der Betriebsnummer 18503 (Bild 8) hat als Prototyp vorbildgerecht keine Abgasschalldämpfer auf dem Dach, wie sie die nachfolgenden Serienmodelle bekamen. Ebenso charakteristisch für die Prototypen sind die offenen Geländer an den Rangierervorbauten.

Besucherinformationen

Öffentliche Vorführungen: monatlich am ersten Samstag des Monats; 14.00 - 17.00 Uhr.
Aktuell: 1. März 2025; 5. April 2025; 3. Mai 2025; 7. Juni 2025; 5. Juli 2025; 2. August 2025; 6. September 2025.
Eintrittspreis: Erwachsene CHF 5.-- / Kinder 6 - 12 Jahre CHF 3.-- / Supporter/-innen: gratis.
Private Vorführungen: 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 2025/1 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.

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 2025

Alfred Baumgartner	Volketswil	Präsident
Peter Schwarzenbach	Raad/Wald	Stifter/ Vizepräsident
Martin Bornhauser	Nänikon	Aktuar
Walter Brogle	Grüt/Gossau	Kassier
Urs Mächler	Reutlingen	Beisitzer
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