

Geschichtlicher Rückblick EAU

A. Einleitung und Rückblick

Der Ustermer Verein "Eisenbahn-Amateure Uster" (EAU) betreibt im 2. Obergeschoss des Jugend- und Freizeithauses Uster eine grosse Modelleisenbahnanlage in der Spurweite H0, das entspricht 16mm Spurweite im Gleichstromsystem und ist mit seinen Mitgliedern bereits seit über 40 Jahren damit beschäftigt.

Gegründet wurde der Verein von einigen eisenbahnbegeisterten Fans jeglichen Alters und beruflicher Herkunft. 25 Gleichgesinnte beschlossen an der Gründungsversammlung im Mai 1970, sich gemeinsam der Herausforderung zum Bau einer grossen Gemeinschaftsanlage zu stellen.

Das heute noch gültige Projekt entstammte einem damaligen Modellbauwettbewerb, welcher der Anlage auch gleich noch den heutigen Namen "Zürcher Oberland" mit auf ihren Weg gab. Mit dieser Benennung war auch die Vorgabe verbunden, auf der Anlage keine ICE (deutscher Intercityzug) und TGV (Train à grande vitesse, französischer Hochgeschwindigkeitszug) verkehren zu lassen, sondern nur Züge und Fahrzeuge, die auch wirklich im Zürcher Oberland im täglichen Fahrplaneinsatz stehen. Der Vereinsstart des EAU war zuerst im Dachboden des unterdessen umgebauten Jugend- und Freizeithauses an der Zürichstrasse beim Nashornkreisel in Uster. Eine präsentable Anlage mit viel Landschaft war nach einigen Jahren bereits installiert, als die Nachricht vom 'JUHU'-Umbau beim Verein eintraf.

Einerseits musste die ganze Anlage demontiert und abgebaut und an einem geeigneten Platz bis zu einem möglichen und gewünschten Wiederaufbau eingelagert werden, andererseits musste ein geeigneter Platz für diesen Re-Start gefunden werden. Daneben benötigten die Vereinsmitglieder diverse moralische Spritzen, um den Vereins-Idealismus nicht einschlafen zu lassen. Die Demontage der alten Anlage war mit einigem Weh verbunden, mussten doch die erschaffenen Anlagenteile zersägt werden, um sie aus dem Raum zu schaffen. Damit dem Verein dieses Malheur nicht ein zweites Mal passieren muss, wurde die heutige Anlage in leicht zu transportierenden und einfach zu montierenden Modulstücken aufgebaut, welche das Treppenhaus problemlos passieren könnten! Damit eine neue Anlage möglichst rasch aufgebaut

und realisiert werden konnte, wurde zum Sponsoring gegriffen, wodurch rasch und unkonventionell finanzielle Mittel flossen und gleich einmal etwas zu sehen war! Das Einpassen der möglichen Anlageteile in die gegebenen Gebäudeabmessungen erfolgte mittels eines PC-

Programmes. Alle Holzarbeiten konnten professionell von Werner Schürmann, einem Mitglied in dessen Hobbywerkstatt ausgeführt werden und auf diese Art und Weise entstand rasch und passgenau eine Neuanlage, welche auch den Vereinszusammenhalt wieder stärkte und dem Vereinsgedanken neuen Auftrieb bescherte. So entstand Teil für Teil in einer überschaubaren Reihenfolge und jeder konnte gemäss seinen Fähigkeiten dabei helfen !

Eine Anlagenplatte nach der anderen konnte fertiggestellt und verdrahtet werden. Das Ergebnis wurde immer wieder an "Tagen der offenen Türe" den staunenden Besuchern vorgestellt. Erfahrungen von anderen Club's wurden berücksichtigt, damit die gleichen Fehler nicht zweimal gemacht würden! Auch an eben solch einem Anlass musste festgestellt werden, dass zu wenige Abstellgleise für unsere Modellzüge vorhanden waren.

Dies führte zum Aufbau eines 6-gleisigen unterirdischen Abstellbahnhofes, auf welchem heute total 12 Züge Rast halten können. Dessen Betriebsregime ist streng richtungsgetrennt und so ergab sich eine sichtbare Beruhigung des Betriebes.

Beim Aufbau der Anlage wurde vorausschauend gebaut und auf spätere Eventualitäten Rücksicht genommen. So wurde unter anderem in den Wendeln schon eine stabile Oberleitung eingebaut, im konkreten Wissen darum, dass eine solche nicht gebraucht würde, aber man nach dem Fertigbau keinen Zugang mehr zu diesen Stellen haben würde. Auch aus Erfahrungen in anderen Clubanlagen wurden längs der Gleise sogenannten „Banden“ (Leitplanken) installiert, die einen Absturz bei einer Entgleisung verhindern sollen. Dies ist nicht nur aus optischen Gründen notwendig, sondern deswegen, weil die Modellfahrzeuge immer teurer und detaillierter werden! Heute kosten Modellfahrzeuge 6 bis 10 mal so viel wie früher.

B. Erster Eindruck

Beim Eintreten in die Club- und Anlagenräume befindet man sich als Betrachter in einer original dem Vorbild nachgestalteten Modelleisenbahnanlage im Massstab 1 : 87. Zuerst fällt einem der imposante Nachbau des Bahnhofes Wald in seiner rötlichen Originalfarbe auf. Auffallend sind auch die genauen Nachbildungen der Gleisanlagen mit allen Verbindungswegen. Einzig bei den Längen der Perrongeleise mussten Einschränkungen wegen der Raumgrösse gemacht werden, ohne aber den optischen Gesamteindruck zu trüben.

Alle dem jeweiligen Vorbild entsprechenden Gebäude sind vorhanden und wurden in aufwändiger Handarbeit hergestellt und angepasst. Auf örtliche Gegebenheiten wurde gebührend Rücksicht genommen. Da die Oberländer Bauten nicht im Handel erhältlich waren, wurden in lockeren Exkursionen nach Wald und Bäretswil die originalen Abmessungen genommen, um sie dann in der Clubwerkstatt aus geeigneten Materialien in den Bauabenden nachzubauen. Unterdessen ist der planerische Ausbau der Anlage beendet und es werden noch weitere Aufgaben im Landschafts- und Häuserbau angegangen. Zu diesem Zweck haben sich Arbeitsgruppen gebildet, um gemeinsam zu einem attraktiven Ziel zu kommen.

Als erster Zug rollt eine blaue S-Bahn in den Bahnhof Wald ein und hält vorbildgerecht vor dem Empfangsgebäude. Nachdem der Gegenzug die Szenerie gekreuzt hat, kann die S-Bahn ihren ca. 10 Minuten dauernden Rundkurs beginnen. Dieser führt durch die drei Anlagenräume, passiert die zwei dreistöckigen Kehrschleifen und auch verschiedene Tunnels. Die Strecken und Züge der Clubanlage werden von einer elektronischen Steuerung überwacht und geleitet, um Unfälle jeglicher Art zu verhindern. Diese Steuerung wurde vom Gründungsmitglied Werner Schürmann evaluiert und in die Anlage eingebaut. Es wurden insgesamt etwa 20 km Kabel und Drähte zur Steuerung und Stromversorgung der Züge verlegt. Alle benötigten Schalt- und Steuerungsprints wurden von den Mitgliedern in fleissiger Handarbeit selber gelötet und vor dem Einbau auch funktionsgeprüft. Der Erfolg und die Funktion der Steuerung hat alle Erwartungen bei weitem übertroffen und sind ein Garant für einen störungsfreien Bahnbetrieb auf der Clubanlage. Alle auf der Anlage verkehrenden Fahrzeuge sind im Eigentum des EAU und können deshalb freizügig verwendet werden. Gastzüge von Mitgliedern sind, soweit sie den gegebenen Normen und Vorschriften entsprechen, zum Verkehr im "Zürcher Oberland" gerne zugelassen und helfen, ein breiteres Spektrum an Fahrzeugen dem Zuschauer zu präsentieren. Gemäss dem SBB-Vorbild fahren unsere Züge links.

Um all die verschiedenen technischen Fragen zu klären, steht allen Mitgliedern eine Bibliothek zur Verfügung, in welcher ein grosses Spektrum Bahntechnik und -Geschichte aufbewahrt wird.

C. Betrieb und Verein

Sofern es das Vereinsbudget erlaubt, werden hin und wieder auch neue Fahrzeuge für den Betrieb auf der Anlage beschafft. Wenn dies nicht der Fall ist, oder solche Wunschfahrzeuge noch nicht im Handel sind, hat der EAU auch schon zum Selbstbau gegriffen. So wurden zum Beispiel eine Serie "Uster-Bräu"-Wagen aus Produkten eines Grossserienherstellers hergestellt als Erinnerung an die Ustermer Brauerei, die eben dieses Getränk herstellte. Da diese Wagen ein grosses Echo auslösten, wurde eine weitere Kleinserie mit individueller Beschriftung nach Kundenwunsch aufgelegt und realisiert. Ein ganz spezielles Fahrzeug wurde die Nachbildung des KNIE-Wagens, mit welchen der Zirkustross jeweils auf dem Schienenweg seine Vorstellungsorte erreichte. Unter der Anleitung eines Profis wurde solch ein Modell aus Messingprofilen zusammengesetzt und gelötet. Da nicht alle Mitglieder über die speziellen Fertigkeiten des Lötens verfügten, wurden auch dreimal entsprechende Kurse zu diesem Thema durchgeführt. Dass die an diesen Kursen erworbenen Fähigkeiten auch bei anderen Modellbahnarbeiten, wie Verdrahtungsarbeiten, Schienenbau und Oberleitungsinstallationen eingesetzt werden können, muss hier nicht speziell erwähnt werden! Auch sind im Vereinsbetrieb schon "Holzkurse" zum Bau von Gebäuden und Bahnanlagen angeboten worden, welche jeweils reges Interesse ergaben. Auf diese Weise kann jeder interessierte Modellbahner immer noch ein wenig dazulernen! Ein ganz interessanter Kurs gab es in den Anfangszeiten des EAU: Ein Elektrokurs, in welchem alle Stromneulinge erfahren konnten, was es denn so mit Ohm, Watt und Volt nebst den Widerständen so auf sich hat.

Daneben wird im Verein EAU nicht nur über trockene Materie debattiert, sondern es werden auch hin und wieder Ausflüge und Exkursionen zu interessanten Bahnanlagen organisiert und durchgeführt. Dass diese per Bahn oder zumindest per ÖV organisiert werden, versteht sich doch!

Jedes Jahr organisiert der Vorstand einen Clubausflug, an welchem auch die Angehörigen teilnehmen können. Dieses Jahr war es eine dreitägige Reise ins schöne Südtirol nach Meran. Mit Bahn und Postauto durch den Vereinatunnel und über den Ofenpass ging's ins Vinschgertal. Dort konnte bei einem Zwischenhalt eine riesige, auf drei Stockwerken realisierte Modellanlage betrachtet und begutachtet werden. Andere Bahnluft konnte auf der Rückfahrt via Brenner und Arlberg geschnuppert werden. Auch die Südtiroler Küche bot viel Abwechslung auf diesem Ausflug. Jeden Sommer trifft man sich an einem Wochenende zum gemütlichen Beisammensein mit Grillen und Braten in einer Waldhütte der Umgebung.

Das Vereinsleben findet jeden Mittwochabend ab 19.30 Uhr in den Räumen des Clublokals an der Berchtoldstrasse in Uster statt. In organisierten Bau-oder Fahrabenden besteht immer die Möglichkeit, sein Modellbahnwissen zu erweitern oder sein eigenes Wissen anderen Kameraden weiterzugeben. Die Mitgliedschaft steht allen Interessierten ab 12 Jahren offen und teilt sich in Aktiv- und Passivmitgliedschaft auf. Die Kosten für ein Jahr der Aktivmitgliedschaft betragen zurzeit 157.00 CHF, wobei ein Monatsabo der Zeitschrift "Eisenbahn Amateur" inbegriffen ist.

Eine fast unerschöpfliche Quelle des Eisenbahnwissens ist die im Club vorhandene Fachbibliothek mit Eisenbahnliteratur der unterschiedlichen Genres aus vielen Ländern, wo sich jedes Mitglied nach Bedarf sein Buch ausleihen kann. Die meisten "Modellisebähnler" sind aber auch auf eine Art dem Sammeln angetan: Da werden Fahrzeuge der bevorzugten Bahnen, Fotos und Filme davon, aber auch Billette aus der ganzen Welt zusammengetragen und auch immer wieder angesehen und dabei kommen die Erlebnisse wieder hervor, welche man auf früheren Bahnreisen erlebte.

Heute haben die wenigsten Fans noch genügend Platz und Raum, um eine grosse Modellbahnanlage ihr Eigen zu nennen und zu betreiben. Trotz der stetigen Verkleinerung der Baumasstäbe erfordert ein präsentabler Schnellzug halt doch seine 8 bis 10 Wagen, was halt schon eine Länge von etwa 3 bis 3,5 Metern Länge ergibt. So ergibt sich der Zusammenschluss in einem Verein als Alternative.

Der Verein EAU konnte zu Spitzenzeiten mit einer Anzahl von 105 Mitgliedern aufwarten. Unterdessen sind es nur noch halb so viele. Umzüge, berufliche Veränderungen,

Neuausrichtung der Interessen und nicht zuletzt auch Todesfälle führten zu diesem ernüchternden Ergebnis. Wo man früher am MEGA-Tag den Schülern die Modellbahnanlage mit ihrer Aura vorführen konnte, wird heute keine solche Möglichkeit mehr geboten und es ist sehr schwierig, neue Mitglieder für den Verein zu finden. Auch hier konnte die Verlagerung des Hobbys beobachtet werden: war es früher noch die Modelleisenbahn, kam dann bald mal das Töffli und heute ist es der Computer! Nicht vergessen werden soll auch die immer stärker werdende Belastung der Jugendlichen mit Berufsfragen und der verstärkten Ausübung von Sportarten jeder Richtung, was eben alles auch seine Zeit erfordert.

D. Bahngeschichte

Das Medium Modellbahn begann bereits in früheren Zeiten zu wirken, als in Königshäusern oder industriellen Familien, deren Kinder mit mehr oder weniger massstabsgetreuen Modellen der neuen Technikwellen, die Zeit vertrieben werden sollte. Als sich dann erste Firmen mit dem Nachbau dieser Bahnrelikte beschäftigten, so waren dies dann hauptsächlich Spurweiten von 45 oder gar 60 mm. Ausgeführt wurden diese Teile dann in teils wundervollen Blechkonstruktionen, die wiederum gekonnt handbemalt und anderweitig verziert wurden. Mit fortschreitender Verarbeitungstechnik wurden die Modelle kleiner und feiner, vom Uhrwerk- und Dampfbetrieb wurde auf Elektroantrieb umgestellt und die Spurweiten wurden den kleiner werdenden Wohnungen und Spielzimmern angepasst. Nach der Zeit des zweiten Weltkrieges entstanden einige neue Firmen, welche Modellbahnen produzierten und die neue Spurweite von heute 16 mm propagierten, auch HO genannt. Dem Fortschritt der Technik entsprechend wurde auch eine Normung der verschiedenen Teile wie Kupplungen, Rädern und Stromsystemen eingeleitet. Auch noch schmalere Spurweiten entstanden, man denke an die Spur N mit nur noch 9 mm Spurweite. Aber auch dieses Mass wurde 1975 von der Firma Märklin mit der Spur Z mit nur noch 6 mm Spurweite unterboten.