

Vierte Ausgabe, Frühling 2014



www.dampfzentrum.ch

Dampf-Info



An alle Mitglieder, Gönner und Freunde des Vereins
Dampfzentrum Winterthur.

Der Verein Dampfzentrum Winterthur hat sich das Ziel gesetzt, gemeinsam mit der für die Finanzbeschaffung zuständigen Stiftung Dampfzentrum Winterthur ein für die Öffentlichkeit zugängliches Dampfzentrum zu erstellen und zu betreiben.

Und so könnte die Zukunft aussehen: Das Dampfzentrum, welches einerseits eine Dampfmaschinensammlung zeigt, mit ausgewählten Objekten im Betrieb unter Dampf. Andererseits gibt das Dampfzentrum einen offenen Einblick in die Industrieproduktion, Revision von Dampfmaschinen und Dampflokomotiven, Modellbau und Industriekultur. Veranstaltungen unterschiedlichster Art tragen zusätzlich bei, dass das Zentrum lebt.



Bild oben:

Zufriedene Heizerin in Grossbritannien. Der Fotograf hat die kräftige Dame auf der *North Yorkshire Moors Railway* angetroffen.

Titelbild:

Auf der *Severn Valley Railway*, einer der schönsten Museumsbahnen Englands, bei Arley. Siehe Beitrag auf Seite 14.

Dampf-Info

Vierte Ausgabe, Frühling 2014

Die *Dampf-Info* erscheint in loser Folge im pdf-Format.

Die *Dampf-Info* richtet sich an die Mitglieder, Gönner und Freunde des Vereins Dampfzentrum Winterthur. Weiterverbreitung der *Dampfinfo* ist erwünscht. Die Beiträge sind urheberrechtlich geschützt.

Redaktion:

Bernhard Studer

Adresse:

VDW

Verein Dampfzentrum Winterthur

Postfach 1706

8401 Winterthur

Internet:

www.dampfzentrum.ch

Mail:

kontakt@dampfzentrum.ch

Bankverbindung:

Zürcher Kantonalbank, BIC 700

IBAN CH03 0070 0110 0024 5572 4

Herkunft der Bilder:

Stephan Amacker: Seite 111

Hans-Peter Bärtschi: Seite 801

Martin Frey: Seiten 80r, 9, 10

Yvonne Scheiwiller: Seite 12, 13

Bernhard Studer: Seiten 1-6, 11r, 14-16

Das liebe Geld

von Stephan Amacker



Die Ziele sind gesetzt, die Strategie ist ausgearbeitet, das Vorprojekt zum Lotteriefondsossier erstellt und abgegeben, der Aufbau des Vereins schreitet voran, die ersten Maschinen sind revidiert und in Betrieb genommen. Welt, was willst Du mehr?

In den verschiedenen Gesprächen mit Regierungsvertretern des Kantons, Stadtbehörden, Kulturinstitutionen und natürlich den zahlreichen Besuchern unseres Dampfzentrums erfahren wir grosse Unterstützung und zunehmendes Vertrauen in unsere Ziele. Wir haben in den vergangenen zwei Jahren all unsere Überzeugung dahingehend eingesetzt, dass die Geschichte und namentlich die Geschichte der Industrie ein gleichwertiges Kulturgut neben Kunst und Musik sein soll. In Winterthur ist es uns gelungen, eine Plattform zu gründen, die im laufenden Prozess des neu zu definierenden Kulturleitbildes als Partner eingebunden ist. Dieses Leitbild soll bis zum Herbst mit François Huguenin als unseren Vertreter in diesem Prozess ausgearbeitet werden.

Es ist eine Freude, die zahlreichen kleinen und grossen Fortschritte zu beobachten, sich am Einsatz der engagierten Mitglieder zu begeistern und die wachsende Bekanntheit festzustellen - der Dampfer bewegt sich in die richtige Richtung.

Unsere Strategie und der zugehörige Finanzplan geben Antworten auf den Finanzbedarf in den nächsten Jahren. Problematisch sind dabei

die ersten zwei bis drei Jahre, bis Gelder durch den Lotteriefonds, die Stadt und Sponsoren gesprochen werden können.

Es ist unser Ziel, den Betrieb des Dampfzentrums selber zu finanzieren, Maschinen über Sponsoren zu revidieren und die Organisation auf diese Weise langsam und stetig zu entwickeln. Was wir aber nicht selbständig finanzieren können, ist die Bezahlung der Miete oder den Kauf eines Gebäudes. Dafür haben wir einen Antrag an den Lotteriefonds gestellt und an weiteren Türen angeklopft.

Somit verbleibt uns die Suche nach einer Lösung zur Überbrückung der nächsten Jahre, bis neben unseren eigenen Einnahmen auch öffentliche Gelder in das grossartige Projekt fließen, das durch den Erhalt der wertvollen Maschinen und der Industriegeschichte von Winterthur eine Lücke schliesst.

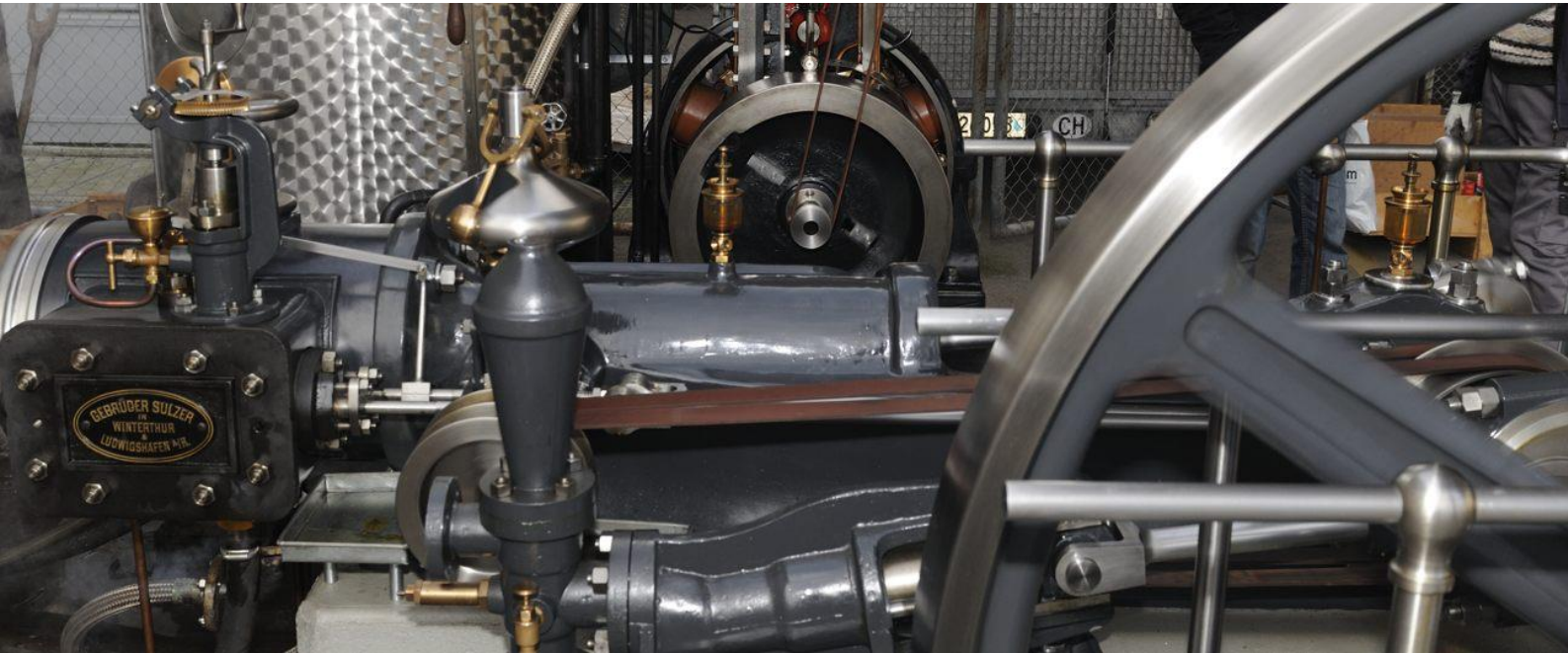
Nach der Erstellung der Grundlagen zum zukünftigen Dampfzentrum wird es nun das wichtigste Anliegen des Vorstands sein, diese Mittel zu beschaffen und eine feste Bleibe für das Zentrum zu suchen. Unterstützung finden wir dabei durch die Organisationen der Industriekultur, namentlich den Verein Dieselmotoren Winterthur, das Museum Schaffern, ARIAS Industriekultur und weitere mit den gleichen Interessen.

Der Weg zum Dampfzentrum ist aufgegleist und die Lok kann eingeeizt werden. Dass man dazu Kohle benötigt, ist kein Geheimnis.

Nutze Deine Chance!

Deine zweite Karriere

von Stephan Amacker und Bernhard Studer



Das Dampfzentrum bietet eine Vielfalt interessanter Arbeits- und Weiterbildungsmöglichkeiten und ist dringend darauf angewiesen, seine Strukturen zu verstärken.

Der Vorstand wird sich nach der erfolgten Erarbeitung der Strategie und dem Ausbau des Beziehungsnetzen sich auf die Entwicklung des Vereins konzentrieren und ruft nun alle Mitglieder auf, sich für die zahlreichen kleineren und grösseren Aufgaben zu melden und uns damit dem grossen Ziel des Dampfzentrums näher zu bringen.

Das Wesentliche dabei ist, dass man die Ziele des DZW unterstützt, bereit ist sich für die unterschiedlichsten Aufgaben einzusetzen und soviel Zeit einbringt, wie es die persönliche Situation zulässt.

Wir versprechen:

- Jeder / jede wird in seine Arbeit sorgfältig eingeführt
- Jeder / jede wird seinen Interessen gemäss eingesetzt
- Alle sind versichert gegen Unfall

Wir bieten:

- Ein interessantes Umfeld
- Eigenverantwortliche Tätigkeiten
- Ausbildungen entsprechend den Interessen (z. B. Maschinenbedienung, Heizer, etc.)

Der Erfolg unseres ambitionösen Projektes hängt entscheidend von Deinem Einsatz ab!



Gesucht Mitglied für eine
Führungsposition

Der Vorstand möchte sich verstärken

In einem ersten Gespräch können wir die passende Aufgabe suchen



Gesucht

Schlosser/Mechaniker

Frau oder Mann

Voraussetzungen:

- Begeisterung
- Lernwillig
- Teamfähig

Gute Ausbildungs- und Aufstiegs-
möglichkeiten in einem kollegialen Umfeld.

Gesucht

Teamleiter/Teamleiterin

In der Fachgruppe für ein zukünftiges Ausstel-
lungskonzept fehlt uns die Leitung.

Wir suchen eine teamfähige Person mit Aus-
stellungserfahrung, die Freude hat, an der
Präsentation des Dampfzentrums mitzuarbei-
ten



Gesucht

Allrounder

Frauen und Männer

Mit oder ohne 2 linke Hände:

- Freude im DZW mitzumachen
- Flexibel
- Weiterbildungsmöglichkeiten

Wir freuen uns über jede Mithilfe und bieten
eine kollegiale Umgebung und interessante
Einblicke



Zur 750-Jahr-Feier

Von Andreas Faust



An der 750-Jahr-Feier in Winterthur nicht zu sehen: Die meistgebaute Lokomotive nach Schweizer Plänen ist eine Winterthurerin! SLM-Diesellokomotive, von Sulzer motorisiert, über 2000 mal in Rumänien gebaut für Bahnen in Osteuropa und China.

Im Jahre 2014 feiert die Stadt Winterthur 750 Jahre Stadtrecht – ein Gross-Ereignis. Während des ganzen Jahres finden Anlässe statt, organisiert von den unterschiedlichsten Institutionen und Vereinen. Auch das Dampfzentrum ist dabei. Gemeinsam mit Swiss-Historik und dem Verein Dieselmotoren Winterthur organisieren wir am Wochenende vom 26. und 27. April 2014 eine grosse Schau zur Leistung der Industrie vergangener Zeiten.

An diesem Wochenende lebt die Winterthurer Industriegeschichte auf. Das ehemalige Areal der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) zeigt sich dann in seiner alten Frische. Wir präsentieren historische Maschinen, ein guter Teil davon aus der SLM-Produktion stammend. Ein Erlebnis für die ganze Familie!

Beim Anblick von hundertjährigen Dampfwalzen, eben so historischen Lokomotiven, Dampfmaschinen, Baggern, Traktoren, Lastwagen, Dieselmotor und vielen weiteren Maschinen entdecken Kinder, wie Technik funktioniert. Und die Erwachsenen erinnern sich an ihre Jugendträume.

Auf die kleineren Kinder wartet das «Kinderspiel-Land», wo sie sich im Sandspielhaufen austoben, Spieltraktoren über die Fahrpiste entlangfahren oder Harassen stapeln können. Für kleinere, grössere und ganz grosse Kinder fährt zudem eine Dampfbahn ihre Runden. Auf dem vorderen Teil des Lagerplatzes wird es eine Chilbi mit historischem Karussell und verschiedenen Marktständen geben. Wer hungrig ist oder durstig, kann sich in Dani's Dampfchuchi mit Essen und Getränken stärken.

Aber nicht nur zuschauen, auch selber ausprobieren ist an diesem Wochenende angesagt. Auf ei-

ner Fahrpiste stehen historische Fahrzeuge im Einsatz. Und wer es klein mag, wird von den liebevoll gebauten Baumaschinen-Modellen begeistert sein. Freunde und Fans historischer Lastwagen, Dampfwalzen, Eisenbahnfahrzeuge und Baumaschinen werden Gedanken austauschen und Gleichgesinnte treffen. Und allen interessierten Besuchern und Besucherinnen werden zahlreiche Experten gerne Auskunft geben und erzählen, wie es früher einmal war und wie die alten Maschinen funktionieren.

Auf dem Lagerplatz ist in der Halle 181 die Sammlung des Dampfzentrums geöffnet, alle Gäste können sich durch die Ausstellung führen lassen. In der gedeckten Halle 142 sind Dampfmaschinen im Betrieb zu bestaunen. Der Verein Dieselmotoren Winterthur präsentiert 4 Prunkstücke aus der Produktion von Sulzer oder SLM, zwei davon in Betrieb. Im offenen Teil der Halle verrichten drei Lokomobile, die speziell für diesen Anlass nach Winterthur gebracht werden, ihre Arbeit. Wir zeigen, wie damit ein Sägewerk angetrieben wird, ein Steinbrecher und ein Generator.

Das Ausstellungsgelände und die Hallen sind am Samstag, 26. April 2014 von 9:00 – 19:00 Uhr und am Sonntag, 27. April 2014 von 9:00 – 18:00 Uhr geöffnet.

Kosten:

Tageskarte Fr. 10.-

Wochenendkarte für beide Tage Fr. 15.-

Kinder bis 16 Jahre gratis

Eintritt Kinder-Spielland Fr. 5.-

Parkplatz mit Shuttle Fr. 5.-

750 1264
2014
WINTERTHUR
Stadtrecht seit 1264



Kinderspielfeld

Dampzugfahrten
Dampf- & Elektrolokomotiven
Dampfwalzen/Dampfmaschinen
& Dieselmotoren
SLM-Traktoren/-Lastwagen
& Postautos
Modellausstellung & -Börse
Grosse Festwirtschaft

26. – 27. April, Sulzerareal

HISTORISCHE INDUSTRIE- UND FAHRZEUGTECHNIK.

Mehr unter swiss-historik.ch / winterthur750.ch

Wir sind Winterthur - winterthur750.ch

Im Jubiläumsjahr «Winterthur750» präsentiert der Verein «SwissHistorik» zusammen mit dem Dampfzentrum und dem Verein Dieselmotoren Winterthur eine lebhafte Ausstellung von Geräten und Maschinen aus der Industrieproduktion von SLM und Sulzer. Die ehemaligen Werkshallen der SLM mit über 8000 m² bilden den Rahmen des Event.

Die Kleine von Sulzer

Die Rangierlok E $2\frac{1}{2}$ 3 in der Halle 181, erster Teil

von Martin Frey



Jahrzehntelang ist unser Lokomotivchen, 1907 bei der SLM gebaut, in der prallen Zürcher Oberländer Sonne gestanden. Ohne Kamin und ohne Führerhausdach. Der Regen hat sie bis auf die Knochen dunkel gebräunt. Irgendwann einmal hat ihr jemand ein notdürftig aus Holz und Blachen gezimmertes Dach spendiert. Die Blache hat sich später selbständig gemacht und verabschiedet.

2012 fand die kleine Lok vom Zürcher Oberland zurück nach Winterthur, an ihre frühere Arbeitsstätte. Da nicht mehr lauffähig, wurde sie auf einen Tiefgänger verladen. Beim Hinaufbugisieren erhielt das Führerhaus die eine und die andere zusätzliche Beule, auch an den Umlaufblechen und den Griffstangen hat die Aktion einige Blessuren hinterlassen. In der Halle 181 wurde sie auf zwei kurze Schienenstücke gestellt – seither ist sie die Empfangsdame in der grossen Maschinenhalle 181.

Wie hundert andere Objekte ist unsere Loki nun Arbeitsvorrat für die unermüdlichen Freiwilligen. Darunter finden sich viele erfahrene Fachleute, die sich nicht mehr um Lohnerhöhungen sorgen müssen. Altershalber zu Fronarbeitern befördert, beziehen sie ihren Bonus in der Form von kostenlosem Pausen-Kaffee. Allzu sehr über unseren Arbeitsvorrat nachdenken sollte man aber nicht, denn das tut den Nerven nicht gut. Beginnt man zu zählen, kommt man auf hunderttausende von Stunden, fürs Reinigen, Balsamieren und Präsentieren der Gerätschaften. Und wenn wir diese Relikte dann auch noch betriebsfähig herrichten wollen ...

Schaustück – oder betriebsfähig?

Interessant, wie das traurige Wrack der kleine Loki vom ersten Moment an unsere Freiwilligen in den



Bann gezogen hat. Hier, so sagten wir uns, liesse sich mit vertretbarem Aufwand viel erreichen. Und so packten wir zu, um die Loki etwas aufzumöbeln und damit etwas präsentabler herzurichten.

Zuerst galt es, Maschinenteile auseinander zu nehmen. Die Zerlegung der Dampfmaschine war soweit problemlos – ausgenommen der heikle Ausbau der Kolben. Woher die Spezialwerkzeuge nehmen? Wir fanden kein Keilausziehwerkzeug. Der Experten-Tipp, mit einem längeren Durchschlag die Keile durch die Radspeichen von der Grube aus herauszuschlagen, erwies sich als Flop. Schlicht deshalb, weil der Wasserkasten im Weg stand. Immerhin: Der eine Keil liess sich mit dem Hammer problemlos ausschlagen. Den zweiten Keil pressten wir aus, nachdem wir nach langem Suchen einen sehr kurzen hydraulischen Wagenheber gefunden hatten. Diesen konnten wir, durch die Radspeichen hindurch, am Wasserkastenrahmen abstützen.

Wärme aus der Schweissanlage

Doch die beiden arg verhockten Kolbenstangen liessen sich selbst mit dem Spezialwerkzeug des DVZO nicht aus dem Kreuzkopfkonus pressen. Sie taten keinen Wank. Nun, der Querbolzen war halt um sieben Millimeter zu gross. Nach gutem Zureden von Hansueli drehte uns die Winterthurer Lehrlingswerkstatt einen kleineren Bolzen mit Innengewinde. Damit, so hofften wir, könnten wir zusammen mit der grossen Schraube aus dem Werkzeugkoffer den eingepressten Kolbenstangen zu Leibe rücken. Fehlanzeige! Wir brachen die Übung ab, als wir befürchten mussten, die Bolzenlöcher im Kreuzkopf entweder zu beschädigen oder das Gussteil zu sprengen.



Der Übergang am vorderen Zylinderende vom konischen Teil in die Lauffläche hat eine Braue, an der beim Einschleiben der Kolben die Kolbenringe blockiert werden. Leider gibt es vermutlich kein Werkzeug um diese ca. 0,5 mm zu überbrücken, das heisst, die Kolbenringe um diese im Radius 0,5 mm stärker in die Nuten zu drücken. Wir versuchten es mit schmalen Kupferblechstreifen, die wir aussen so abwinkelten, dass sie gerade in den Bereich der Braue reichten, vermutlich aber beim Einschleiben der Kolben zwischen Kolbenring und Lauffläche eingeklemmt wurden. Die Kolben liessen sich vom Punkt der Blockade nur mit einigen gezielten Schlägen mit dem grossen Kunststoffhammer in die Zylinder befördern. Stellung der Kolbenringstösse ausserhalb der Dampfeinlasskanäle!

Was jetzt? Nun, da standen zwei Schweissanlagen in der Halle. Ohne Gasflaschen allerdings. Andy's Einsatz sei Dank, ihm gelang es, Pangas als Sponsoren für Sauerstoff und Azetylen zu gewinnen. Und so machte sich Andy erneut ans Werk. Zuerst wärmte er den einen Kreuzkopf, um nachher nochmals mit der Schraube auf die Stange zu drücken. Einzige Wirkung: Das Schraubenende begann sich zu verformen.

Der nächste Versuch führte zum gewünschten Erfolg. Ich besorgte einen Stahlrohling. Hansueli bearbeitete diesen auf unserer in der Halle stehenden Drehbank, den wir aber zuerst einmal in Betrieb setzen mussten. Mit Hilfe des so gefertigten Teils und einem grossen Hammer gelang es uns, die Kolbenstangen aus den Kreuzköpfen zu schlagen. Nachher wärmten wir den Kreuzkopf und kühlten gleichzeitig die Kolbenstange, setzten den Hilfsbolzen waagrecht in den Kreuzkopf und schlugen mit dem grossen Schlegel zu. Mit zwei Volltreffern trennten wir die im Konus verklemmten Teile, zuerst auf der einen Seite, dann auch auf der anderen. Nun konnten wir die Zylinderdeckel abschrauben. Freude herrschte: Trotz der langen Zeit an der Feuchtigkeit im Freien waren die Zylinderwände nur ganz leicht angerostet.

Nun sprühten wir alles schön ein fürs leichtere Gleiten der Kolben, setzten die hydraulische Presse an und bald war der erste Kolben über den Zylinder- rand geschoben. Selbst die Kolbenringe sprangen



Erstaunlich wenige Rostspuren, praktisch ohne Einfressungen in den Laufflächen.



Das klebrige Zylinderöl hat den Falchschieber und die Gleitflächen sehr gut konserviert.



Bruno Schoch, sichtbar im Stress.

aus den Nuten. Zum Reinigen zerrten wir die beiden schweren Kolben in die Werkstatt und freuten uns über den hervorragenden Zustand dieser wichtigen Teile.

Die fest sitzenden Schieberdeckel liessen sich erst nach langem Hämmern und mit dem Einsatz kleiner



Endlich verdienen die beweglichen Teile wieder ihren Namen!

Meissel über die Gewindebolzen ziehen. Doch auch hier kam Freude auf: Schiebergehäuse und Dampfschieber zeigten sich in perfektem Zustand.

Mit Hilfe von Winkelschleifer und Zopfbürste entrosteten wir die Zylinderinnenwände. Kolbenstangen und Kleinteile waren zum Teil derart eingerostet, dass wir sie nicht mehr blank hinkriegten. Die an der Maschine verbliebenen Teile reinigten wir so gut wie eben möglich. Die Kreuzköpfe bauten wir nicht aus, weil wir die Kreuzkopfführung nicht antasten wollten. Wir sahen, dass bereits früher an der Maschine geschraubt worden war, war doch ein Stein in der Kulissee falsch eingebaut. Auch andernorts sahen wir unlogische Stellungen der Teile. Man soll also nie glauben, dass alles immer wieder so zusammengesetzt werden muss, wie man es zerlegt hat!

Die Armaturen kommen in die Kur

Die meisten Armaturen liessen sich ohne grössere Kraftanstrengungen abbauen, ausser einigen Muttern. Dann riss der alte Gerd wie ein Ochse am Schlüssel, bis die Maschine die Teile freigab. Die meisten Hahnen liessen sich quietschend bewegen, manchmal unterstützt durch die Wirkung von etwas Saft aus der Dose. Um unnötige Schäden zu vermeiden, liessen wir einige Teile zusammen. Den völlig eingerosteten Steuerungshebel behandelten wir nach dem Ausbau der dazugehörenden Teile mit dem grossen Bleihammer, bis er sich wieder bewegen liess. Wir waren gezwungen, das Teil am Führerhausboden abzuschrauben und den grossen Bolzen auf der Werkbank etwas konisch abzuschmiegeln, damit er auch beim Ausschlagen durch das Loch passte. Vermutlich war es Zufall, dass wir trotz Gewaltanwendung die Gusskonsole nicht zerstört haben. Den Mechanismus der Wurfhebelbremse konnten wir nicht zerlegen, dazu hätten wir die konischen Stifte auf der Achse ausbohren müssen. Die konischen Stifte an den Feststellringen an den Gestängezapfen des Antriebes hingegen liessen sich problemlos ausschlagen. Für diese Arbeit



eignen sich Durchschläge, die vorne etwas ange-senkt sind, um ein Breitschlagen der dünneren Stift-Enden zu verhindern. Um auch metallglänzende Teile zeigen zu können, bearbeiteten wir die Kupferrohre mit der Zopfbürste. Die Wasserstand-Schaugläser hatte man offenbar schon einmal bereits auf einer anderen Maschine verwendet, den Manometer hat sich wohl einmal einer in den Sack gesteckt und an der Pfeife, die Roger gerettet hat, fehlt der Hebel über der Bronze-glocke. Also gilt es mehrere Teile neu anzufertigen. Wohl nach Mustern, die wir an der in Brugg stationierten Schwester-maschine nehmen können.

Es folgten drei Tage mit Reinigungsarbeiten, dann begannen wir mit dem Zusammenbau. Und da stellten wir fest, dass auch gebogene Rohre ein „Gedächtnis“ haben, indem sie im Laufe der Zeit ihre Biegungen wieder zu strecken versuchen und die zueinander passenden Flansche nicht mehr passen wollen. Nun, wir haben diese Teile nur provisorisch angebaut, sie müssen ja noch nicht dichten.

Durchzug im Führerhaus

Das abgebaute Führerhaus wurde zunächst nur provisorisch an seinen Platz gesetzt, ohne es anzuschrauben. Der Kran wurde hergeholt. Roger packte damit das Führerhaus, um es an die passende Stelle zu setzen. Die Befestigungsschrauben fanden die alten Löcher, auch wenn uns schien, das Häuschen hätte irgendwann einmal weniger schiefe Zeiten erlebt. Deshalb auch, weil das Loch für die Dampfleitung der Pfeife nicht mehr auf das entsprechende Rohr passt.

Fenster brauchten wir keine zu reinigen, alle Scheiben fehlen. Nur die Haken für die Befestigung der seitlichen Vorhänge sind noch vorhanden. Andy baute mit dem Schweissbrenner die verbogenen Haltestangen ab und machte daraus wieder eine gerade Sache. Am einzigen noch vorhandenen Lokschild, von Roger gerettet, entfernten wir die Patina und schraubten es wieder an seinen angestammten Platz. Auch die seitlichen Zahlen, die Nummer 3, erhielten einen matten Glanz zurück.

Fortsetzung folgt in Dampf-Info 5.

Hansueli Mathys – der Unermüdliche

erzählt von Bruno Schoch – der guten Seele (siehe Dampf-Info 2, Seite 13)

Sein Erkennungszeichen sind die etwas zu gross geratene Militärhose, sein „Tenu blau“, die Dächlikappe und sein gemütliches Berndeutsch.

1949 geboren, macht der Tüftler Hansueli eine Elektromechanikerlehre, daran schliesst er ein Studium als El. Ing. HTL (heute Fachhochschule) in Burgdorf (Starkstrom u. Industriellelektronik) an. Anschliessend arbeitet er bei verschiedenen Firmen, wo er seine Kenntnisse vertieft und verbreitert. Es macht ihm Spass, in immer neue Sparten vorzudringen, immer in Verbindung mit Strom und Spannung, in millionenfachen Anwendungen und in unzähligen Schaltungs-Varianten. Das weckt Hansuelis ganz besondere Aufmerksamkeit! Die Digitalisierung und die dadurch eröffneten neuen Möglichkeiten nutzt Hansueli. Er entwickelt immer kompliziertere Schaltpläne, um komplexe Probleme für Schweizer Firmen in der Rüstungs- und Raumfahrt-Branche zu lösen.



Doch auch die Industriearchäologie fasziniert Hansueli. Nach der Wiederinbetriebsetzung einer noch mit Wasserradantrieb funktionierenden Gattersäge in Bassersdorf sucht er nach weiteren Herausforderungen – wieso nicht in Eisen statt „nur“ in Holz? An der Modellausstellung in der Winterthurer Eulachhalle bleibt er im Oktober 2011 am DZW-Stand hängen. Seither ist er ein regelmässiger, fleissiger und zuverlässiger Mitarbeiter in unserer Halle 181. Ein Hans-Dampf-in-allen-Gassen: Hansueli ist ein Universal-Genie. Ob es nun ums Anschliessen von Drehbänken ans Stromnetz geht, und Sägen, Fräsen oder um alte Vaporama-Bohrmaschinen, um die Reparatur von Kompressoren oder Staubsaugern, den Neubau einer Leiter für den Eimerkettenbagger Es scheint, dass Hansueli schlicht alles kann, dass er überall zu Hause ist. Und so sind wir alle sehr stolz darauf, dass sich Hansueli als Werkstatt-Chef zur Verfügung gestellt hat.



Bei der Teilrevision der gelben Dampfwalze und der E 2/2 Dampfloki lernt Hansueli die Besonderheiten der alten Dampftechnik kennen. Hier zeigt sich, dass der Praktiker keine Probleme kennt – nur Herausforderungen! Eine Schraube, mag sie noch so versteckt sein oder eine Mutter, mag sie noch so 'verhockt' sein: Hat Hansueli das Teil einmal entdeckt, hat es keine Chance. Dann wird zugepackt. Auch mit abgebrochenem Schraubenschlüssel oder mit einem zu langen Hebel umfunktionierten Eisenrohr geht es an die Arbeit – und wie geht dann die Post ab! Und hilft das alles nichts, kommt auch einmal der gute alte Schweißbrenner zum Einsatz. Und ist ein Problem gelöst, geht es rastlos weiter zur nächsten Problemutter am alten Steinbrecher-Monster.

Auch auf der Internetplattform Ricardo ist Hansueli ein geübter guter Kunde. So hat er für Fr. 5.- fürs Personal in Halle 181 einen Backofen ersteigert. Dieser ist übrigens auch schon den feuchten Schweißelektroden zu Gute gekommen. Ein anderes Mal hat er für wenig Geld gebrauchte Kleiderschränke für die Überkleider besorgt.

Hoffentlich unterstützt von noch mehr zupackenden Händen, mit befriedigenderen als den derzeitigen Raumverhältnissen und vor allem mit einer sich hoffentlich bald stabilisierenden finanziellen Grundlage versehen, freuen wir uns alle auf die weiterhin fast unerschöpfliche Tatkraft unseres lieben Freundes Hansueli!

Geschichten von dampfenden Ladies, Folge 4

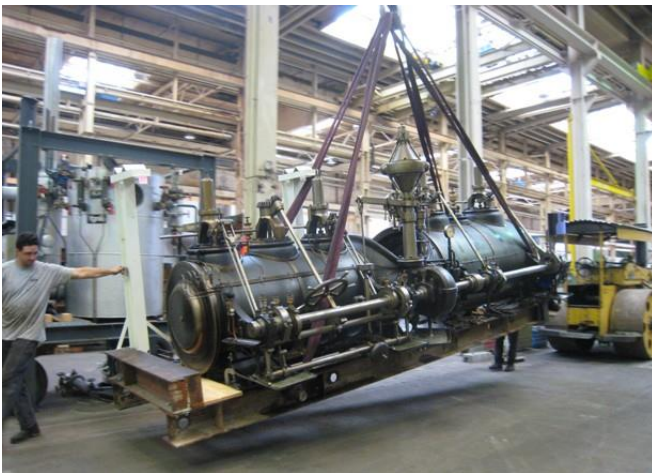
Aufgeschrieben von **Yvonne Scheiwiller**, gehört bei Werner Steiner, Bruno Schoch und Peter Hitz, nach Konsultation des Archivs des Dampfzentrums Winterthur (ehemals VAPORAMA Thun) und versehen mit eigener Archiv-, Feld- und Fabrikforschung.

Migrationshintergründe der grossen und kleinen „Strengelbach“

von Yvonne Scheiwiller

Strengelbach ist keine Dampfmaschinenmarke. Strengelbach ist eine kleine Ortschaft im Kanton Aargau, unweit von Zofingen. Strengelbach ist der letzte Ort des täglichen Einsatzes dieser zwei mittelgrossen Dampfmaschinen aus dem Hause Sulzer. Daher haben sie bei den Mitarbeitern des Dampfzentrums diesen Namen erhalten. Damit endet die Aufzählung der Gemeinsamkeiten aber noch nicht: Beide haben sie einen „Migrationshintergrund“. Oder wie soll man eine Reise von Basel resp. dem Zürcher Oberland in den Aargau sonst bezeichnen? Und an beiden kann man die Sulzer-Ventilsteuering studieren – bei der grossen Strengelbach sogar in Bewegung.

Beginnen wir unsere Geschichte zur Abwechslung am Ende – Ende heisst hier Ausmusterung und Musealisierung, also keine Reise nach Kaiseraugst zum Schrotthändler, was ja auch im Aargau läge.



So sehen fliegende Dampfmaschinen aus. Die kleine Strengelbach bezieht am 14. September 2011 ihr neues Heim in Winterthur. Der Transport von so schweren Objekten ist eine logistische Herausforderung.

Die letzte Betreiberin der Dampfmaschine – die Färberei Johann Müller AG – gibt es noch. Sie ist ein ausgesprochen idyllisches Industrieetablisement, eine Textilfabrik, wie es sie nicht mehr viele gibt in der Schweiz, die mit innovativen Produkten aufwartet. Gepflegt wurden die zwei Dampfmaschinen von ihrem eigenen Maschinisten namens Max Lüscher. Der liess sie am Morgen laufen, synchronisierte sie zum Stromerzeugen, erhitzte damit die Färberkessel und sogar die Fabrikgebäude konnte man im Winter damit heizen. Damit Dampfmaschinen keinen Schaden nehmen, müssen sie

beständig geölt werden: einmal den Öler nicht auffüllen kann bedeuten, dass grössere Schäden entstehen. Die Zylinder müssen vorgewärmt werden, damit keine grossen Temperaturunterschiede entstehen, welche das Material spröde machen und Risse entstehen lassen. Man sieht, Dampfmaschinenmaschinisten müssen sehr seriöse Menschen sein – ähnlich einem Buchhalter – dabei aber die Liebe einer Mutter für ihre ausserordentlich grossen Babies entwickeln.

Die beiden Dampfmaschinen trieben in Strengelbach den Wechselstromgenerator zum Stromerzeugen an. Auf alle Fälle fiel es der Färberei Müller nicht leicht, sich von ihren Dampfmaschinen zu trennen und sie war froh, im VAPORAMA eine Institution gefunden zu haben, welche einen Erhalt der Maschinen ermöglichte. Ein Grund, weshalb man sich von den Kolossen trennen wollte war übrigens, dass sie am falschen Ort standen

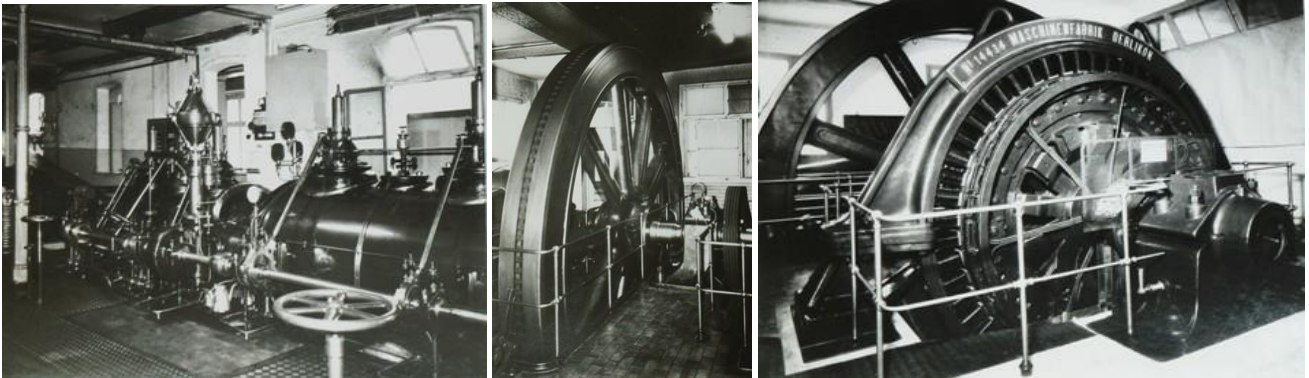


Die grosse Strengelbach braucht viel Platz für ihren Auslauf. Sie hat mit einer Länge von 12 m gewaltige Dimensionen. In der Halle 181 kann an ihr mit einem kleinen Elektromotor das Funktionieren die Sulzer-Ventilsteuering gezeigt werden. Mit dieser effizienzsteigernden Steuerung wurde Sulzer weltberühmt.

und die Betriebsabläufe behinderten. Der Gabelstapler musste wegen ihnen um das Gebäude herumfahren. Zudem hatte man eine günstigere Möglichkeit gefunden hatte, um zu Strom zu kommen. Stolz erzählt Werner Steiner, der die beiden Maschinen im VAPORAMA betreute, in Japan und Korea hätte man Interesse bekundet, die eine der Maschinen auszustellen. Aber man habe sie zusammen lassen wollen.



Die Färberei Johann Müller im aargauischen Stregelbach ist ein idyllisches Industrieetablissement mit einer reichen Tradition in der Textilausrüstung, im Bleichen und Färben von Garnen, Trikot- und Frottiergeweben)



Ehemalige Situation in Stregelbach: Dampfmaschine, bei der man sehr gut die Sulzer-Ventilsteuering sieht, Schwungrad, Generator. In Stregelbach wurde mit der Dampfmaschine Wechselstrom erzeugt (Archiv Dampfzentrum Winterthur).

Die kleine Stregelbach-Maschine

Die sogenannte kleine Stregelbach mit der Fabriknummer 3277 war 1902 von Sulzer in Winterthur gebaut worden. Vom Produktionsort kam sie bis 1931 in die Spinnerei Braschler nach Wetzikon ZH. Sie diente dort aber nur als Reserve. Braschler erzeugte seine Energie in erster Linie mit Wasser – nur wenn er zu wenig Wasser hatte, liess er die Dampfmaschine laufen. Bereits 1931 wurde die Dampfmaschine dort ausgemustert und kam bis 1982 in die Färberei Müller und von dort nach Thun. Seit 2011 ist sie in Winterthur. Zur Dampfmaschine gehört ein Generator mit Riemen und Riemenscheibe.

Technische Spezifikationen der kleinen Stregelbach-Maschine:

Liegende 2-Zylindermaschine im Verbund (Tandem)	
Hub:	900 mm
Kolbendurchmesser:	320/550 mm
Schwungraddurchmesser:	4'200 mm
Drehzahl:	120 U/min.
Leistung:	250 PS
Betriebsdruck:	12 atü
Dimensionen:	9'800 x 5'200 x 2'600 mm (+ 1'600 mm unter dem Boden)
Gewicht:	30 t
Riemenscheiben-Durchm.:	3'000 mm
Übersetzung:	1 : 5.2

Die grosse Stregelbach-Maschine

Die grosse Stregelbach war 1901 unter der Fabriknummer 2916 bei Sulzer in Winterthur gebaut worden. Bis 1941 trieb sie einen Gleichstromgenerator bei den Basler Trambetrieben an. Nach ihrem Umzug nach Stregelbach wurde ihr Generator auf Wechselstrom umgebaut. Der Generator befindet sich ebenfalls in Winterthur.

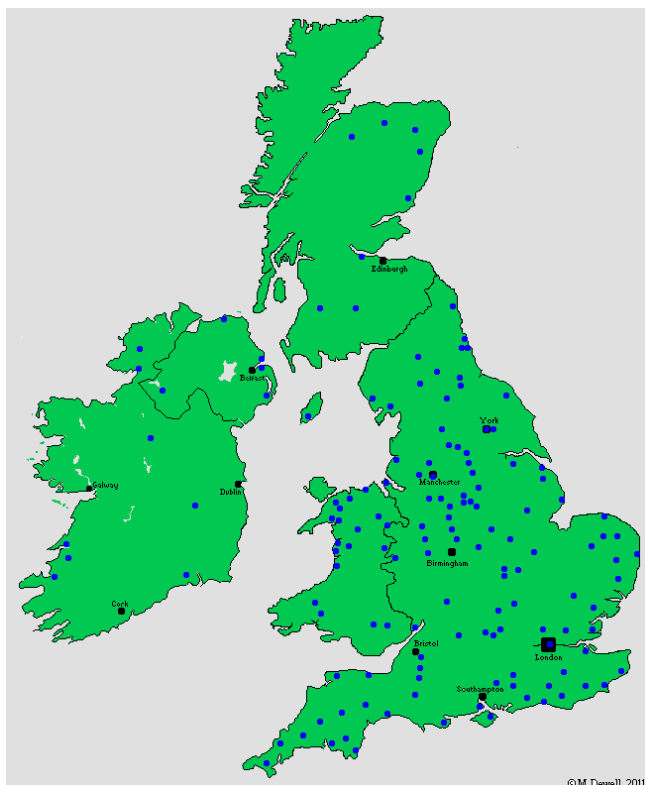
Technische Spezifikationen der grossen Stregelbach-Maschine:

Liegende 2-Zylindermaschine im Verbund (Tandem)	
Hub:	1'200 mm
Kolbendurchmesser:	420/700 mm
Schwungraddurchmesser:	5'300 mm
Schwungradgewicht:	24 t
Drehzahl:	115.3 U/min.
Leistung:	750 PS, 550 KW
Betriebsdruck:	12 atü
Dimension:	12'000 x 7'100 x 3'200 mm (+ 2'050 mm unter dem Boden)
Gewicht:	Maschine 85 t, Hochdruckzylinder 3.7 t, Niederdruckzylinder 5.7 t

Die spinnen, die Briten

Im Land der Museums-Eisenbahnen

von Bernhard Studer



Über das ganze Land verteilt: Den Augentest besteht, wer 200 blaue Punkte erkennt.

In Grossbritannien gibt es etwa 200 von Freiwilligen betriebene Nostalgie-Eisenbahnen. Diese Bahnen fahren mit historischen britischen Tender- und Schlepp-tenderlokomotiven, mit Trams und alten Dieseln, meistens zusammen mit nostalgischen Wagen. Mit ebenso grosser Sorgfalt wie das Rollmaterial werden auch die Gebäude und die technischen Anlagen links und rechts des Bahndamms gehegt und gepflegt.



Bahnhof Buckfastleigh. Hier endet die South Devon Railway.

Die Nostalgiewelle rollt

Es ist das Verdienst einiger weniger Privat-Initianten, diese vielen Bahnen vor der Verschrottung bewahrt und das technische Erbe aus den Anfängen des Industriezeitalters erhalten zu haben. Bereits um 1950 haben diese mutigen Pioniere eine Bewegung ins Rollen gebracht, die weltweit Schule gemacht hat.



Pickering, Endbahnhof der North Yorkshire Moors Railway

Mehrere Millionen Fahrgäste pro Jahr machen mit beim grossen Eisenbahnspiel. Die mit 300 000 Fahrgästen im Jahr beliebteste aller Museumsbahnen ist die *North Yorkshire Moors Railway*, mit ihren knapp 30 km die zweitlängste im Land. Unglaublich, führt diese Bahn doch „from nowhere to nowhere“, im wahrsten Sinn des Wortes durch einen allerdings bezaubernd schönen Sumpf. Nichtsdestotrotz verkehren während der Saison vier bis sechs Züge pro Tag und Richtung, alle von erstaunlicher Länge und gut bis sehr gut ausgelastet. Auch die vielen anderen, wie ein Masernteppich über das ganze Land verteilte Bahnen, erfreuen sich eines grossen Zuspruchs, sowohl bei den Fahrgästen wie auch bei den Freiwilligen. Ohne ihre passionierte Fangemeinde wären alle diese Bahnen schon längst verschrottet. So aber haben sie sich zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelt, mal ganz abgesehen von ihrem grossen kulturhistorischen Wert.

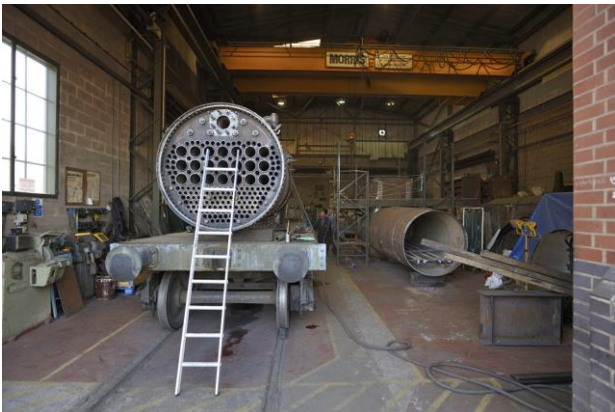
Einige Bahnen bieten erheblichen Komfort. Auf mehreren Bahnen haben wir Salonwagen geortet, und der Speisewagen gehört schon fast zum Standard-Angebot. Fehlt dieser, versorgt ein fliegender *Sandwichman* die Fahrgäste mit Speis und Trank, dann funktioniert man einfach den vornehmen Fauteuil im Salonabteil des Erstklasswagens zu einem Essplatz um.

Begeisterung pur

Wenn Reverend Malcolm Brown vor seiner Pfarrgemeinde in Manchester steht und die Botschaft der Bibel verkündet, ahnt keiner der Gläubigen, dass Ehrwürden



Zug der Severn Valley Railway in Arley



Arbeitsvorrat in der Werkstätte von Bridgnorth

in der der Freizeit einer Beschäftigung nachgeht, die nur schwerlich eine Verbindung zu seinen seelsorgerischen Aufgaben erkennen lässt. Mehrmals im Jahr tauscht er die Soutane gegen eine Schirmmütze und einen Overall, fährt nach Wales und besteigt dort das Führerhaus einer schmalspurigen Dampflokomotive. Mit einer Museumsbahn schaukelt er dann Touristen durch die Hügellandschaft.

Der freundliche Herr, der uns bei der Severn Valley Railway das Billett verkauft, ist in seinem wirklichen Beruf vielleicht ein Bankkaufmann, der Steward, der den Tee serviert, ein Doktor der Literatur und der junge Mann auf der Lokomotive ein studierter Computer-Spezialist. Zusammen mit einigen wenigen Festangestellten tragen die Volontäre durch ehrenamtlichen Einsatz dazu bei, das technische Erbe des Dampfzeitalters zu bewahren und den Betrieb der vielen historischen Bahnen aufrecht zu erhalten.

Beispiel Severn Valley Railway

Die Bahn durch das Severn Valley, westlich von Birmingham gelegen, ist eine der vielen Museumsbahnen, die es in England gibt. Die 40 Meilen lange Strecke wurde zwischen 1858 und 1862 gebaut. 1870 wurde die bis dahin selbständige *Severn Valley Railway* von der *Great Western* geschluckt. Die Strecke war aber nie rentabel, obwohl sie im Zweiten Weltkrieg als Umfahungstrecke von Birmingham von strategischer Bedeutung war. Auch die 1948 erfolgte Verstaatlichung brach-

te keine Besserung. 1963 wurde der Fahrplan massiv ausgedünnt, 1970 kam das endgültige Aus. Wären da nicht die Eisenbahn-Enthusiasten gewesen ...

1965 gründeten einige Unentwegte die *Severn Valley Railway Society* mit dem Ziel, die Strecke zu retten. Zunächst kauften sie die 5 Meilen lange Teilstrecke von Bridgnorth nach Alveley. 1967 wurden eine Lokomotive und vier Wagen gekauft. Meile um Meile vergrößerte sich danach das Streckennetz, Wagen um Wagen, Lok um Lok der Fuhrpark. Am 30. Juli 1984 war das Ziel erreicht, seither fahren die Züge durchgehend von Kidderminster bis Bridgnorth. Die Fortsetzung nach Shrewsbury lässt sich leider nicht wieder herrichten, zu viele ehemalige Gleisabschnitte sind an Dritte verkauft und überbaut worden.



Freiwillige Helfer auf der Severn Valley Railway

Derzeit umfasst der Fuhrpark der Severn Valley Railway 27 Dampflokomotiven, 12 Dieselloks, einen Diesel-Doppeltriebwagen und unzählige Reisezug- und Güterwagen. Die meisten Fahrzeuge fahren in den Farben der *Great Western* (GWR), es finden sich aber auch Schmuckstücke von LMS, LNER, SR und *British Rail*. In Bridgnorth betreibt die SVR ihre eigene Werkstatt, wo die eigenen Maschinen restauriert und in Stand gehalten, aber auch Drittaufträge für andere Museumsbahnen ausgeführt werden.

Einige Lokomotiven haben die Erlaubnis, auf Hauptstrecken mit Nostalgiezügen zu verkehren. Dann können sie zeigen, was in ihnen steckt. Im Severn Valley gilt, wie auf allen Museumsbahnen in Grossbritannien Tempo 25 Mph.

Der Betrieb wird das Jahr über aufrecht erhalten. An ausgewählten Tagen gibt es *Specials*. Manchmal wird dann echter Eisenbahnbetrieb simuliert, mit Güterzügen, Rangiermanövern etc.

Besonders skuril für den ausländischen Gast sind die Historientage, wenn beispielsweise über ein Wochenende die Zeit des Zweiten Weltkrieges nachgespielt wird. Nicht nur auf den Gleisen. Dann erscheinen die Besucher in alten Kleidern und alten Uniformen, steckbrieflich gesuchte Schwarzhändler treiben auf den Bahnhöfen ihr Unwesen und werden von Besuchern und freiwilligen Helfern gejagt. Und vieles andere mehr, very, very British, eben.



Auf der Museumsbahn Aviemore – Broomhill, in den schottischen Highlands.

Oben: Umfahr-Manöver in Broomhill, am Ende der Welt, nahe der einzigen freilebenden Rentiere Grossbritanniens (Um Missverständnissen vorzubeugen: Bei den Viecher links und rechts der Geleise handelt es sich um kommune britische Schafe).

Unten: Beide sind sie glücklich, beide arbeiten sie freiwillig, beide sind sie mit grosser Begeisterung dabei. Links der Heizer, rechts der Zugführer der schottischen Museumsbahn.

