

Siebte Ausgabe, Herbst 2015



www.dampfzentrum.ch

Dampf-Info



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

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

Und so könnte die Zukunft aussehen: Das Dampfzentrum (ehemals Vaporama Thun), 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:

In der Motorrad-Abteilung des Muzeum starých strojů (siehe Seite 14-16) steht dieses urige und respekt-einflössende Gefährt: Ein vierrädriger Dampf-Töff? Oder ein als „Dampf-Auto“ zu bezeichnendes Objekt?

Titelbild:

3. Oktober 2015: Monika Keller und Michael Bigler heiraten im Dampfzentrum.

Dampf-Info

Siebte Ausgabe, Herbst 2015

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

Die *Dampf-Info* richtet sich an die Mitglieder, Gönner und Freunde des Vereins Dampfzentrum. 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:

Heavenly Pictures Raphael Hitz: Titelbild
Stephan Amacker: Seite 7
Harald Navé: Seite 9
Yvonne Scheiwiller: Seiten 4, 5, 6, 12, 13
Bernhard Studer: Seiten 2, 8, 14, 15, 16

Licht am Horizont?

von Stephan Amacker

Vieles läuft gut im Dampfzentrum, sogar sehr vieles. Da wäre zunächst einmal der Erhalt unserer Maschinen, die durch den ausserordentlichen Einsatz der Werkstattgruppe zu einem guten Teil im alten Glanz erstrahlen und ihre Fähigkeiten dem staunenden Publikum demonstrieren.

Besonders gut entwickelt hat sich unser Bekanntheitsgrad. Schweizweit spricht es sich herum, dass in unserem Schaulager eine einmalige Sammlung originaler Maschinen aus der Zeit der Industrialisierung der Schweiz steht, und dass diese einzigartigen Zeugen aus der damaligen Pionierzeit auch in Betrieb erlebt werden können. Dazu haben sicher unsere Events und die stark steigende Anzahl der individuellen Führungen entscheidend beigetragen. Als Höhepunkt kann die Hochzeit gezählt werden, zu der wir mit grossartiger Hilfe der Vereinsmitglieder und Freunden des Dampfzentrums die einmalige Kulisse stellen konnten (siehe Bericht in dieser *Dampf-Info*).

Für die weitere Entwicklung bei den diversen Aktivitäten des Vereins besteht aber nach wie vor nur eine schmale Vereinsbasis. An der letzten GV wurde dazu aufgerufen, weitere Mitglieder zu werben. Dieser Aufruf ist verklungen, Auswirkungen hatte er kaum. Insbesondere mangelt es uns immer wieder an Helfern. Die Mitglieder, die etwas anpacken wollen, stossen dadurch ständig an ihre Grenzen. Bitte macht Werbung in Euerm Umfeld! Lädt alle interessierten Personen zu einem Besuch im Dampfzentrum ein! Und motiviert Euch und Eure Freunde, mitzumachen! Es ist schön, wie sich unser Zentrum positiv entwickelt. Das erfordert aber dringend noch mehr engagierte Leute, für die Mitarbeit im Vorstand, in den Arbeitsgruppen und bei Anlässen. Scheitern wir bei dieser personellen Weiterentwicklung, werden wir unser Angebot reduzieren müssen. Und das wird uns zurück werfen.

Weiterhin spannend ist unser Verhältnis zur Stadt Winterthur. Hier haben sich kürzlich praktisch alle Parteien im Grossen Gemeinderat Winterthur dazu entschlossen, etwas zugunsten der Industriekultur und des Dampfzentrums zu unternehmen. Ein Antrag an die Stadt zur finanziellen Unterstützung des Dampfzentrums ist eingereicht und ein Postulat zur Förderung der Industriekultur in Winterthur und Umgebung deponiert. Der Stadtrat wird aufgefordert „einen Bericht bezüglich der Machbarkeit und dem

wirtschaftlichen Nutzen einer UNESCO-Weltkulturerbe-Auszeichnung für die Industriegeschichte der Region Winterthur und Zürich Oberland zu erstellen“. In Gesprächen mit der Stadt, dem Denkmal- und Heimatschutz haben wir unsere Situation dargelegt, und wir sind optimistisch, dass zusammen mit den politischen Vorstössen Bewegung in unsere Angelegenheit kommen wird.

Stiftung und Verein suchen weiterhin eine Lösung der Liegenschaftsfrage. Wir haben Zeit bis Ende Jahr, diese dem Vermieter Abendrot vorzulegen. Flexibilität müssen wir bei der Mietfläche und der Zusammenarbeit mit weiteren Mietern zeigen. Die Auslagerung von nicht benötigtem Material ist bisher an den hohen Mietpreisen auf dem Platz Winterthur und seiner näheren Umgebung gescheitert – aber wir suchen weiter. Willkommen ist hier jeder Hinweis für Platz in einer gedeckten Halle von ca. 200 m² mit moderaten Mietkosten.

Im Aufbau begriffen ist ein Sponsoring Konzept, das auf verschiedenen Ebenen greift. Um potenzielle Gönner erfolgreich anzusprechen, müssen wir etwas bieten. Der Aufwand für eine erfolgreiche Gönner- oder Patenschaft ist beträchtlich, da Personen und Organisationen, die als potenzielle Gönner im Fokus stehen, mit Anfragen überhäuft werden. Trotzdem müssen wir den Weg über private Spender suchen, weil Stadt und Kanton sehr restriktiv Gelder sprechen und wir trotz attraktivem Angebot die geforderten Summen nicht aus eigener Kraft erwirtschaften können.

Wie fällt nun die Gesamtbilanz aus? Obwohl uns Geldsorgen plagen, spüren wir ein grosses Interesse an der Industriegeschichte und den Dampfmaschinen. Das Publikum zeigt bei jedem Kontakt grosse Sympathie und wird unsere Anliegen auch in Zukunft unterstützen. In den vergangenen vier Jahren konnten wir zudem viel Erfahrung sammeln und sind auf dem Gebiet der Industriegeschichte weit herum bekannt. Was wir jetzt brauchen, sind weitere Personen, die sich uns anschliessen und für die gute Sache aktiv mitarbeiten.

Es ist eine Frage der Betrachtung, ob wir bereits Licht am Horizont erblicken: Den Pessimisten bedrückt der langsame Fortschritt, der nüchterne Realist sieht die Hürden, aber auch den Erfolg der letzten Jahre – und der Optimist sieht sich begeistert ganz nahe beim Ziel.

Ja-Wort vor der Dampfwalze

Eine Hochzeitsfeier im Dampfzentrum

von Yvonne Scheiwiller

Es war eine sehr spezielle Feier, die am Samstag, 3. Oktober 2015, im Dampfzentrum statt gefunden hat: Monika Keller und Michael Bigler wurden durch die Theologin Gisela Tscharner zusammen gegeben. Für die Freiwilligen des Dampfzentrum – unter der Führung von Andi Faust, Präsident des Organisationskomitees – war dieser Anlass mit viel Arbeit, aber auch mit ebenso viel Freude verbunden. 120 Gäste mussten verpflegt, betreut, durch die Sammlung geführt und mit laufenden Maschinen unterhalten werden. Wichtig war auch die Gewährleistung der Sicherheit, da viele Kleinkinder unter den Gästen waren. An den Vorbereitungstagen wurden die Halle gründlich gereinigt, eine neue Sonderausstellung über Schiffsbeleuchtungen eingerichtet und 30 Fleisch- und Käseplatten hergerichtet. Rund 30 Freiwillige des Dampfzentrums haben an diesem kleinen Dampfevent mitgemacht.



Cornelia Amacker und Peter Hitz bei den letzten Vorbereitungen vor der Sturm auf das Buffet.



Die freiberufliche Theologin und „Seelsorgerin Unterwegs“ Gisela Tscharner (links im Bild) führt durch die Trauungszeremonie; sie nimmt den Dampf gleich als Thema ihrer Predigt. Die Hochzeitsgäste fühlen sich in der mächtigen Sulzer-Halle 181 sichtlich wohl.



Ein leckerer Kontrast: Der Candy Shop und der Dampf-Eimerkettenbagger aus dem Berner Oberland warten auf den Ansturm.





Die Braut interessiert sich sichtlich für die fotogene Ventilsteuerung der grossen Sulzer-Tandemaschine.



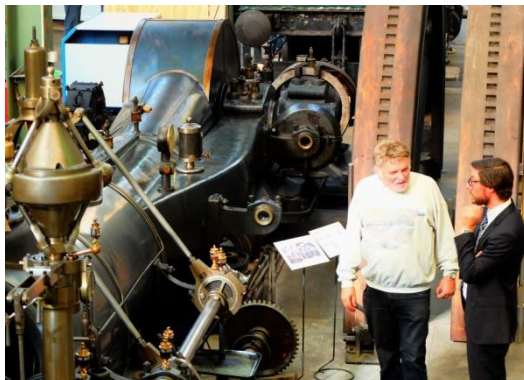
Blau in Blau: Blaue Kleider, passend zur blauen Balanciermaschine, der schönsten und ältesten Dampfmaschine (1859) im Dampfzentrum.



Die frisch gefüllten Öler der Schiffmaschine GIESSBACH.



Neben der mächtigen Dreizylinder-Dampfmaschine sehen die Hochzeitsgäste klein aus.



„Unser“ Bruno Schoch erklärt die Vorteile der Sulzer-Ventilsteuerung und wie diese mit einem kleinen Motor bewegt werden kann.



Bewundernde Blicke für die oszillierende Maschine des Dampfschiffes GIESSBACH. „Unser“ Thomas Haller schaut für die Sicherheit.



Eleganz und Gedränge im Dampfzentrum. So viele erlesen gekleidete Gäste hat unser Dampfzentrum noch nie erlebt.



Interessant: Der Dampf-Eimerkettenbagger aus dem Berner Oberland.



Während der Zeremonie werden Kinder von den Brautleuten beschenkt. Die Dampfwalze dient als bunte und stimmungsvolle Kulisse.



Umschwärmte Dampfmaschinen und Dampfmaschinen-Maschinisten. „Unser“ Hans-Ueli Mathis erklärt, wie die oszillierende Schiffsdampfmaschine funktioniert. Die Damen folgen seinen Ausführungen mit Interesse.



Peter Hitz heisst die Hochzeitsgesellschaft im Namen des Dampfzentrums willkommen. Braut und Bräutigam hörend sitzend zu.



Die Kleinen sind froh, dass das Stillsitzen vorbei ist und dass ein altes Industriegelände auch Möglichkeiten zum Spielen bietet, während sich die Grossen für die Erinnerungsfotos aufstellen.



Familienfoto mit Anschlussgleisen und Backsteinfassade. Der Kameramann versucht sich als Dirigent. Die übrigen der rund 120 Personen umfassenden Hochzeitsgesellschaft üben sich derweil in Geduld.



Nach den Führungen, dem Lauflassen der Maschinen und dem Bedienen der Gäste erholen sich die Freiwilligen Bruno Schoch und Hans-Ueli Mathis am Buffet.

120 Jahre Dampfschiff Greif

Von Stephan Amacker



Das war ein Prachtssonntag, der 23. August 2015. Die ideale Kulisse für die Geburtstagsfeier des ältesten Dampfschiffes der Schweiz, des DS Greif! 1988 total revidiert befährt sie seither wieder regelmässig den Greifensee.

In seinen 120 Jahren erlebte das Schiff eine wechselvolle Geschichte. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Kohle knapp, und so wurde die Greif mit einem Daimler-Benzinmotor ausgerüstet. Dieser wurde 1968 durch einen Bedford-Diesel ersetzt.



Gebaut 1895 durch Escher Wyss fährt der Schraubendampfer seit der 1988 erfolgten Revaporisierung wieder mit der originalen Maschine. Es war ein Zufall, dass die originale Dampfmaschine am Zürcher Obersee wieder gefunden werden konnte. Der Kessel wird mit Kohle befeuert und erlaubt dem Schiff mit seinen 24 Passagieren eine flotte Fahrt.

Am Sonntagmorgen versammelten sich eine grosse Anzahl Gäste und weitere interessierte Personen am Schiffssteg in Maur. Der Festanlass war von der engagierten Stiftung und ihren zahlreichen Helfern hervorragend vorbereitet worden. Die Besucher wurden über die Geschichte der Jubilarin informiert, bevor sie

mit Musikbegleitung zur eindrucklichen Flottenparade ablegte. Vom Kursschiff bis zum wunderschönen Eigenbau-Dampfschiff war das „Who is Who“ der Schifffahrtsszene am Greifensees vertreten. In eleganten Kreisen oder in gerader Formation wurde zwischen dem Städtchen Greifensee und Maur aufgekreuzt. Ein tolles Erlebnis für alle, die dabei sein durften.



Eindrucklich auch die Anzahl anwesender Sponsoren und die schmuck eingekleideten engagierten Helfer, die alle zusammen den Erhalt der Greif ermöglicht haben. In der Ansprache des kantonalen Denkmalpflegers, Herr Dr. Beat Eberschweiler, wurde auf die fehlende rechtliche Grundlage zur Förderung mobiler Kulturgüter hingewiesen. Seine Erklärung zum Beitrag an das Projekt durch den Kanton erzeugte bei den Besuchern einiges Schmunzeln: So ein Dampfschiff gehöre zum Umfeld schützenswerter Objekte und Landschaften!

Ein denkwürdiger Tag für die Welt des Dampfes! Eindrucklich der Rückhalt, welcher die Dampftechnologie mit ihren vielfältigen Anwendungen in der Bevölkerung geniesst.

Andreas Faust – der Allrounder

Von Bruno Schoch



Andreas Faust, 52-jährig, hat bei Sulzer Maschinenmechaniker gelernt. Später hat er sich zum Maschineningenieur weitergebildet.

An der letzten Generalversammlung wurde er in den Vorstand der Vereins Dampfzentrum gewählt. Mit ihm hat der Vorstand einen unermüdlichen „Chrampfer“ gewonnen. Das er „chrampfen“ kann, hat er schon bei seinem Debut nach der grossen Zügelaktion unserer Dampfmaschinen von Thun nach Winterthur im Herbst 2011 gezeigt. Damals hat sich Andreas als „Kutscher“ für Schrotttransporte von der Halle 181 zum Altstoffhändler in der Grütze hervorgetan, als angenehmer Nebeneffekt hat diese Aktion unserem jungen Verein zu erheblichen Einnahmen verholfen. Bald zählte Andreas zu den treuesten Stamarbeitern an den mittwöchigen Arbeitstagen. Er hat sich als unkomplizierter, praktisch denkender Kollege hervorgetan. Sein früher erworbenes Wissen als Sulzer-Lehrling hat ihm sehr geholfen, sich in die ihm anfänglich noch etwas fremde Dampftechnik einzuarbeiten. Er machte dies frei nach dem Motto, dass man sich mit „learning by doing“ am schnellsten und sichersten weiterentwickeln kann.

Dank seinem privat vorhandenen Wagenpark – er hat Zugriff auf mehrere Mehrzweck-Strassenanhänger – ist Andreas in der Lage, die beispielsweise für unsere Dampferevents benötigten Klappbänke- und Tische heran zu schaffen, und, fast noch wichtiger, rechtzeitig wieder zurück zu bringen. Er macht das zuverlässig, meist ohne weitere Helfer beizuziehen! Aber auch unzählige andere Transporte führt Andi für uns aus. Nicht nur an den „offiziellen“ Arbeitstagen, sondern auch

unter der Woche. Immer dann, wenn Not am Mann ist, springt Andi ein. Ruhig und zuverlässig führt er Transporte für die Werkstatt aus, Maschinenteile bringt er zu Spezialfirmen oder er holt Material ab.

Da wir auf dem Lagerplatzareal nicht die einzigen Mieter sind, müssen wir unsere Dampftage mit den Nachbarn und dem Lagerplatzverein jeweils frühzeitig absprechen. Viele unserer Events finden jeweils auf dem überdachten Platz vor der Werkstatt statt, wo die Dampf- und Rauchentwicklung als störend oder gar belästigend empfunden werden kann. Andreas hat ein sehr gutes Einvernehmen mit unseren Nachbarn aufbauen können. So gelingt es ihm immer wieder, Lösungen zu finden. Aber auch mit den freiwilligen Vereins-Mitarbeitern kommt er ausgesprochen gut aus, auch wenn der eine oder andere einmal etwas anspruchsvoller ist oder an seinem schlechten Tag nicht ganz so pflegeleicht auftritt.

Dank seinem riesigen Engagement, sowohl in der Halle 181 wie auch in der Werkstatt, hat sich Andreas ein grosses Fachwissen über unsere vielfältigen Maschinen angeeignet. Und so macht Andreas heute gute Figur als Maschinist an unseren Events, ebenso versteht er es, diese Wunderdinge der Technik unseren Besuchern bei Führungen näher zu bringen. Das Eine ergibt sich bekanntlich durch das Andere.

Als wichtige Stütze des Dampfzentrums erweist sich je länger desto mehr das in der Nähe befindliche AZW (Ausbildungszentrum Winterthur). Dort fertigen die Lehrlinge Teile für uns, die wir selber nicht herstellen können oder die für Fremdbeschaffungen zu teuer sind. Verbindungsmann zum AZW

ist dabei ebenfalls Andreas. Die Lehrlinge des AZW freuen sich, ihre Arbeiten an den laufenden Maschinen im Dampfzentrum bewundern. So lernen die jungen Leute klassische mechanische Lösungen, hergeleitet aus der langen Tradition einheimischer Maschinenbauer. Eine Abwechslung für die Junioren, die fast nur noch computerisierte Maschinen kennen.

Wie wenn all das nicht genug wäre, koordiniert Andreas die Führungen in der Halle 181, eine unserer wichtigsten Einnahmequellen. Andreas

stellt sicher, dass die jeweils benötigten Führer bereit stehen. Eine zentrale, nicht immer ganz einfache Aufgabe! Und schliesslich ist Andreas auch als Organisator unserer öffentlichen Dampfzüge in Erscheinung getreten.

Mit seinem enormen Einsatz und feu sacré ist Andreas eine zentrale Stütze des Dampfzentrums – der „Hansdampf in allen Gassen“ sozusagen.

Lieber Andreas, wir danken Dir herzlich für Dein riesiges und vielseitiges Engagement!

Aus der Schatztruhe von Harald Navé

von Bernhard Studer



Am 24. Juni 1961 jagte der Dampflok-Fotograf Harald Navé (1935-2004) einer C 5/6 nach, die einen schweren Güterzug von Basel über Koblenz nach Winterthur brachte. Einige Impressionen dieses sehr erfolgreichen Fototages finden sich in Navé's 1975 erschienenem Kultbuch „Dampflokomotiven in der Schweiz“.

Auf dem Weg vom Bahnhof zum Depot Winterthur begegnete Navé der oben abgebildeten Dampfma-

schine. In seinen Aufzeichnungen finden sich dazu keine weiteren Angaben.

Wer kann helfen? Wie lange und aus welchem Anlass ist die abgebildete fahrbare Dampfmaschine auf dem Winterthurer Bahnhofplatz gestanden?

Der Redaktor der *Dampf-Info*, bernhard.studer@bluewin.ch, freut sich auf Ihre Hinweise. Vielleicht lässt sich das Rätsel klären! Dann folgt die Auflösung in der nächsten *Dampf-Info*.


Die Politik schaltet sich ein

Von Stephan Amacker

Nachdem uns verschiedene Organisationen aus den Behörden besucht haben, können wir von einer erfreulichen Aktivität aus dem Grossen Gemeinderat Winterthur berichten:

Von praktisch allen Parteien unterstützt wurde eine Anfrage an den Stadtrat eingereicht, die eine finanzielle Unterstützung des Dampfzentrums vorschlägt.

Hier ein Auszug:

Grosser Gemeinderat	Stadt Winterthur 
Schriftliche Anfrage	
Betreffend	Existenzsicherung der Dampfmaschinensammlung VAPORAMA
Eingereicht von	Franco Albanese (CVP), Reto Diener (GP), Daniel Oswald (SVP)
Am: 21. September 2015	Geschäftsnummer: 2015.73
<i>Wir fragen deshalb den Stadtrat an</i>	
<ol style="list-style-type: none"><i>1. Wie beurteilt der Stadtrat die Bedeutung und die Erhaltungswürdigkeit der Sammlung, und welchen Stellenwert in der Winterthurer Industriegeschichte wird der Sammlung zugeordnet?</i><i>2. Wurde gegenüber dem Kanton ein städtischer Beitrag in Aussicht gestellt? Wenn nein, wie begründet der Stadtrat seinen Entscheid?</i><i>3. Sind Synergien mit anderen Museen denkbar: Technorama, Verein Dieselmotoren Winterthur oder das zu schaffende „Museum Schaffen“?</i><i>4. Ist die Stadt bereit, für die nächsten 3 Jahre zur vorläufigen Existenzsicherung der Dampfmaschinensammlung jährlich 50'000 Fr. an die Mietkosten zu leisten?</i><i>5. Eine Vernehmlassung des Stadtbauamtes mit Fachleuten hat im Jahre 2013 Nutzungsmöglichkeiten der Kalt-Halle 53 aufgezeigt. Wäre die Platzierung der Sammlung in der Kalt-Halle 53 möglich, nebst zahlreichen anderen Nutzungen?</i>	

Diese Anfrage verlangt zwar vom Stadtrat keine zwingende Handlung, seine Antwort kommt jedoch rasch und wird im Rat und in der Presse wahrgenommen. Bei allen anderen Möglichkeiten der politischen Einflussnahme sind die Forderungen zwar verbindlicher, jedoch dauert deren Behandlung wesentlich länger.

Zusätzlich verlangt der Grosse Gemeinderat Winterthur in einem Postulat (siehe nächste Seite, oben) eine Studie, um herauszufinden, ob die Industriegeschichte Winterthurs als UNESCO-Kulturerbe angemeldet werden kann:

Postulat

Betreffend **UNESCO-Weltkulturerbe der Industriegeschichte Region Winterthur und Zürich Oberland**

Eingereicht von Michael Zeugin (namens glp)

Am: 21. September 2015

Anzahl Mitunterzeichnende; 16

Geschäftsnummer: 2015.76

Text

Der Stadtrat wird gebeten, einen Bericht bezüglich der Machbarkeit und dem wirtschaftlich-touristischen Nutzen einer UNESCO-Weltkulturerbe-Auszeichnung für die Industriegeschichte der Region Winterthur und Zürich Oberland zu erstellen.

Begründung

Die Industrialisierung in der Region Winterthur und dem Zürcher Oberland ist weit über die Region und bis in die Gegenwart von sehr grosser Bedeutung. Mit der Akkreditierung als UNESCO-Weltkulturerbe kann dieser Industrie-Geschichte Rechnung getragen werden. Dank der UNESCO Auszeichnung kann die Qualität von Winterthur als erstklassige Tourismusdestination international noch stärker vermarktet und somit wirtschaftlich besser erschlossen werden. Darüber hinaus leistet die Auszeichnung dank der internationalen Bekanntheit auch für die Standortförderung einen positiven Beitrag und hilft damit der Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Das Besondere an der Industriegeschichte der Region Winterthur und Zürcher Oberland ist, dass sie nicht nur bis heute in unzähligen Bauten wie Wasserkraftwerken, Fabriken und ehemaligen Industriehallen, Bahnlinien und Bahnhöfen oder Villen und Schulen erlebt werden kann. Einmalig ist diese Industriegeschichte vor allem wegen ihrer grossen kulturhistorischen Vielfalt: Technische Innovationen (Textilindustrie, Bahntechnik, Motorentchnik), Veränderungen in Gesellschaft und Politik (Beitrag zur modernen Bundesverfassung) sowie soziale Errungenschaften (z.B. Arbeiterfrieden) sind stark durch die Geschichte der Industrialisierung geprägt. Diese kulturhistorische Vielfalt macht die Region auch im internationalen Vergleich einzigartig - und damit für die UNESCO auch schützenswert. Dank dem UNESCO Label kann die touristische Vermarktung der Region national, vor allem aber international substanziell gestärkt werden. Bereits heute gibt es unzählige Organisationen, die es sich zum Ziel gesetzt haben, einzelne Elemente aus der Industriegeschichte zu erhalten. Die Akkreditierung als UNESCO Weltkulturerbe bietet allen Organisationen eine gemeinsame Plattform. Eine Plattform, welche die gemeinsame historische Bedeutung stärkt, die gegenseitige Vernetzung erhöht und die Synergien einer gemeinsamen Vermarktung nutzen kann. Zudem kann dank dem starken gemeinsamen Auftritt mit zusätzlichen finanziellen Mitteln von Bund, Kanton, Firmen und privaten Stiftungen gerechnet werden.

Dies entspricht auch den langfristigen Zielen des Dampfzentrums und kommt uns daher sehr entgegen!

Mit diesen zwei Vorstössen ist das Thema Dampfzentrum in der Politik angekommen und wir können damit rechnen, dass die Aufmerksamkeit der Politik gegenüber den Mitgliedern der industriegeschichtlichen Plattform in Winterthur steigt. Zudem wurden die Aktivitäten zum „Museum Schaffen“ wieder aufgenommen. Es besteht weiterhin das Interesse an einer Zusammenarbeit, bei der auch die anderen Vertreter der Industriekultur beteiligt werden.

Insgesamt eine erfreuliche Entwicklung auf dem politischen Parkett. Erfreulich und ermutigend, dass sich alle Parteien im Grundsatz positiv zu unserem Anliegen geäußert haben!

Geschichten von dampfenden Ladies, Folge 6

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.

Das Gerbereigewerbe verschwindet im Fernen Osten

von Yvonne Scheiwiller



Die 1-Zylinder-Dampfmaschine von 1891 aus dem Hause Sulzer ist eine typische KMU-Maschine.

Die kleine 1-Zylindermaschine von 1891 ist zwar ganz gewöhnlich, hat in einem damals üblichen Gewerbebetrieb gearbeitet und sich in den 1970er Jahren ins Altersdomizil zurückgezogen. Doch sie kann Geschichten erzählen, die heute ungewöhnlich sind. Gerben war schon immer mit Immissionen verbunden: Gerüche, verunreinigtes Wasser, unappetitliche Schlachtabfälle. Weil wir in der Schweiz uns eine grosszügige Umweltgesetzgebung leisten können und trotzdem billige Schuhe kaufen wollen, ist die Gerbereiindustrie auf leisen Sohlen in den in den Fernen Osten abgewandert. Dort werden heute unsere billigen Schuhwerke hergestellt. In den besten Zeiten der kleinen Dampfmaschine aber wurde in der Schweiz gegerbt und die Schuhe wurden in der Schweiz aus dem Leder genäht. Bis in die 1970er Jahre stand die kleine Sulzermaschine an der Goldküste in der Gerberei Pünter in Uerikon. Das war eine Zeit, als Schuhsohlen noch aus Leder waren; später wurden sie von Gummisohlen verdrängt. Die Dampfmaschine selbst gerbte nicht, sondern trieb Spezialmaschinen via Transmission an. Ganz wichtig waren zum Beispiel die Walkfässer. Das sind sich langsam drehende Fässer, in den die Häute mit Lohe – Eichenrinde – behandelt wurden, bis daraus feines oder festes Leder entstand. Aber auch Rindenschneider, Lohpresse und Lohmühle wurden via Transmissionsriemen angetrieben.

Wir kennen die Transmissionsriemen als starke Lederriemen, die auch in Gerbereien hergestellt wurden. Aber ausgerechnet diese Gerberei-Dampfmaschine durfte nicht mit Lederriemen

Transmissionen antreiben. Da Maschine und Kessel im gleichen Raum standen, wurde es dort sehr heiss. Die Lederriemen wurden dadurch immer länger und immer loser. Daher setzte man im Maschinenraum der Gerberei Pünter Kamelhaar für die Transmission ein. Der Brennstoff für den Dampfkessel war übrigens damals schon rezykliert: Es wurden Gerbereiabfälle verheizt.



Heutige Situation bei der ehemaligen Gerberei Pünter in Uerikon. Man sieht das Haupthaus und davor einen Teil des ehemaligen Dampfkessels der Dampfmaschine.

Anders als die meisten anderen Dampfmaschinen des Dampfzentrums ist diese kleine Maschine nicht ganz von ihren Wurzeln abgeschnitten. In ihrer alten Heimat in Uerikon steht bei den ehemaligen Gerbereigebäuden noch ein Teil des Dampfkessels, Bilder erinnern an den Maschinenraum und die alte Landstrasse scheint dort einer Illustration aus dem 19. Jahrhundert entsprungen.



Das linke Gebäude war das Foto Maschinenhaus und das rechte Gebäude das Haupthaus der Gerberei Pünter in Uerikon. In der Mitte sieht man einen im Kanton Zürich gelegentlich noch anzutreffenden alten Wegweiser.



Erinnerungstafel an die frühere Gerberei beim ehemaligen Maschinenhaus in Uerikon

Technische Spezifikationen

Hersteller	Sulzer, Winterthur
Herstellungsjahr	1891
Zylinder	liegende 1-Zylinderdampfmaschine
Hub	500 mm
Kolbendurchmesser	200 mm
Schwungrad Durchmesser	2'000 mm
Drehzahl	100 U/min.
Leistung	25 PS
Betriebsdruck	8 atü
Dimensionen	3'500 x 2'100 x 1'650 mm (+ 350 mm unterirdisch)
Gewicht	2'000 kg

Ausflugstipp: Wer eine Gerberei aus dem 19. Jahrhundert in Betrieb sehen möchte, dem sei folgende Adresse wärmstens empfohlen: www.gerberei-zeller.ch. Es gibt zwar keine Dampfmaschine zu sehen, aber Walkfässer, Gerbgruben und verschiedene alte Maschinen.

Buchtipp: Hans-Peter Bärtschi: Der endliche Fortschritt – Unterwegs zur Zerstörung der Industriekultur, Zürich 2002. In diesem Buch über Globalisierung beschreibt der Industriearchäologe Hans-Peter Bärtschi die Auswirkungen der Auslagerungen unserer Produktion in Entwicklungsländer und die Auswirkungen auf die dortige Arbeits- und Lebensweise. Hans-Peter Bärtschi schrieb seine Erfahrungen nieder, die er auf einer Weltreise mit einem Frachtschiff machte.

Besuch in der tschechischen Dampflok-Manufaktur von Žamberk

Von Bernhard Studer



In Tschechien, im nahe der polnischen Grenze gelegenen Žamberk, etwa auf halbem Weg von Prag nach Katowitz, betreiben die als Dampflokexperten weitherum bekannten Gebrüder Bednar ihre mechanische Werkstätte. Die „1. Koliner Lokomotiv-Gesellschaft für die Reparatur und den Bau von Dampflokomotiven“ beschäftigt derzeit eine Handvoll Mitarbeiter (www.1loco.eu) und ist im Areal einer sehr grossen, seit Längerem stillgelegten Fabrik untergebracht. Aber nicht nur Dampflokomotiven stehen im Fokus, die Firma restauriert und repariert auch stationäre Maschinen sowie Schienen- und Strassenfahrzeuge jeder Art. Der Werkstätte angegliedert ist ein Technik-Museum, das „Muzeum starých strojů“ (www.starestroje.cz).

2014 wurde hier eine neue Dampflok gebaut, eine dreiachsige 40 PS-Tenderlok für 600 mm-Spur, originalgetreu nachbaut nach Plänen von Orenstein & Koppel. Eine kleine Sensation! Dieser Replika gilt unser Interesse.

Es ist nicht ganz einfach, nach Žamberk zu gelangen. Auch unserem tschechischen Begleiter gelingt es nicht auf Anhieb: Zwei Mal müssen wir wenden

und nach dem Weg fragen. Wie wir dann aber doch am Ziel sind, stehen wir direkt vor ihr: Die kleine Feldbahnlok, erst seit einem Jahr in Betrieb, erwartet uns vor dem Fabrikgelände. Angeheizt steht sie auf einem knapp 80 m langen Feldbahngleis. Wir dürfen mitfahren – hin und her, her und hin. Und natürlich freuen uns wie kleine Buben.



Fabrikschild der tschechischen O&K-Replika von 2014

Technisch und handwerklich ist die kleine Lok hervorragend gelungen. Wir sind begeistert und ziehen den Hut vor dieser Meisterleistung: Alles aus einer Hand und weitgehend mit historischen Fertigungstechniken ausgeführt!



Radek Bednar zeigt uns die Werkstätte und das Museum

Nach der Vision der Koliner Lokomotiv-Gesellschaft soll es nicht bei dieser einen Replika bleiben. Geplant ist der Nachbau weiterer O&K-Feldbahnloks, auch anderer Typen und in anderen Spurweiten. Das Angebot richtet sich an Touristik- und Erlebnisbahnen im In- und Ausland. Noch wartet man allerdings auf den ersten kommerziellen Kunden. Über die Vorstellungen zum Preis einer solchen Lokomotive hält sich Radek Bednar, der uns durch die Anlage führt, bedeckt. Er widerspricht allerdings nicht, als wir spekulieren, eine betriebsbereite Lokomotive dürfte je nach Ausstattung zwischen etwa 125'000 und 150'000 Euro kosten.



Blick in die Werkstätte



Revisionsarbeiten unter freiem Himmel. Die kleine Brn2t fährt auf der Kindereisenbahn von Kosice

Das Brot-und-Butter-Geschäft der kleinen Firma sind Revisionsarbeiten, die für verschiedene Kunden im In- und Ausland ausgeführt werden. In einer



An der 99 3315 der Waldeisenbahn Muskau wird eine Hauptrevision ausgeführt. Die 1917 von Henschel gebaute Brigadelok soll bereits nächstes Jahr wieder in Deutschland dampfen.



Aus diesen im Garten abgestellten Wracks sollen Schmuckstücke entstehen.

Werkhalle wird an zwei Feldbahnloks gearbeitet, im Aussengelände schleift ein Mitarbeiter den Rost von der Zweikuppler-Lok der Kindereisenbahn Kosice.

Fast noch mehr ins Staunen kommen wir aber, als uns Radek Bednar durch sein Museum führt. Im grossen Fabrikgelände steht reichlich Platz für das umfangreiche Sammelgut zur Verfügung. Was wir sehen, ist schlicht überwältigend: Dampfwalzen, Lokomobile, Autos, Töffs, landwirtschaftliche Maschinen jeglicher Art, eine Feldbahn-Sammlung, und vieles mehr. Die einen Gegenstände sind restauriert und gut präsentierend aufgestellt, viele andere warten in Zwischenlagern auf bessere Zeiten. Arbeitsvorrat für unzählige Stunden! Museum und Depots können auf Voranmeldung besucht werden. Gerne und oft sind Schulklassen zu Gast.

In Tschechien hat die alte Technik länger als bei uns überlebt. Wohl oder übel, weil unter dem kommunistischen Regime sehr viel sparsamer als bei uns investiert worden ist. Entsprechend sorgfältiger wurde mit alter Technologie umgegangen, erst viel später als bei uns hat sich eine Wegwerf-Mentalität entwickeln können. So erstaunt es nicht, dass immer wieder neue alte Schätze zum Vorschein kommen, in Scheunen, Kellern und Estrichen, und von dort den Weg ins Museum von Žamberk finden.

Einige schnelle Blicke ins Museum und in die Depots des Muzeum starých strojů:



Autos und Traktoren, schön präsentierend im Museum



Dampfwalzen: Arbeitsvorrat für spätere Zeiten



Blick in die Feldbahn-Sammlung



Lokomobile



Warten auf besser Zeiten ... (oben und unten)



Maschinen und Geräte für die Landwirtschaft (oben und unten)

