

Ausflug nach Uster mit Besuch der Eisenbahn-Amateure Uster EAU und der Eisenbahnsammlung Uster am 3. Dezember 2011

Am Samstag, 3. Dezember 2011 unternahmen wir mit 14 Personen einen Ausflug nach Uster. Auf Einladung der Eisenbahn-Amateure Uster EAU besuchten wir deren Klublokal mit der faszinierenden HO-Anlage, die durch drei verschiedene Räume einer früheren Wohnung verläuft. Im grössten Raum befinden sich die Bahnhöfe Wald und Bäretswil sowie ein unterirdischer Schattenbahnhof; in den beiden andern Räumen zwei praktisch identische Wendekreise. Besonders beeindruckt haben uns das Drucktastenstellwerk mit Innenleben und die sehr sorgfältige und saubere Ausführung, vom Modell- über Gleis- und Anlagenbau. Ein Applaus für jede Lötstelle!

Hier aber noch ein paar konkrete, technische Angaben zur Anlage, die wir von den EAU erhalten haben:

- HO, 2-Leiter Gleichstrom ohne Decoder, das war ein wesentliches Argument für die analoge Gahler & Ringstmeiersteuerung. Somit können Clubmitglieder ihr eigenes Rollmaterial zum Fahren mitbringen. Mindestens am letzten Wagen muss ein Überbrückungswiderstand von ca. 1 Kiloohm angebracht werden. Das kann man mit Leitlack direkt auf der Achse realisieren. Die Anlage ist in 54 Blockabschnitte mit 97 Belegmeldern und mit 8 sogenannten Doppeltrennstellen realisiert. Die Doppeltrennstellenfunktion steuert die Polaritäten im Kehrschleifenkonzept. Im 3-Leiter Märklinsystem stellt sich diese Problematik nie. Für den Fahrstrom werden 2 Speisung + -15V/4A verwendet. Zusätzlich wird noch 5V für die Logikschaltkreise und 16V/1A für die Weichenmotoren (Oldpullman, wird heute nicht mehr vertrieben) verwendet.

- Anlage aus eisenbahntechnischer Sicht

Gleislänge gesamt ca. 130 m, davon pro Gleiswendel 32 m (Gleiswendel = Wendekreis) 50 Weichen mit Motorantrieb, 54 Streckenblöcke (oben schon erwähnt) 97 Belegmelder für Brems- und Haltestreck (oben schon erwähnt) 38 Lichtsignale: Haupt- und Vorsignale, 1 Barriere in Bäretswil. Der verdeckte Abstellbahnhof ist fahrriktungsgetreunt und er erlaubt in jeder Fahrriktung auf je 3 Geleisen je 2 Züge abzustellen.

- Die Technische Herausforderung

Das Kernstück war die logische korrekte Verknüpfung des Gahler und Ringstmeier Konzepts mit einem gegebenen Gleisplan (Anlage) Diese sehr anspruchsvolle Ingenieurarbeit hat EAU- Mitglied Werner Schürmann minuziös umgesetzt.

Unter diesem Link ist auch der Gleisplan zu finden Gleisplan:

http://www.eau-uster.ch/images/gb500_1.gif Oder direkt auf der Website <http://www.eau-uster.ch> im Betriebshandbuch als PDF vorhanden.

Anschliessend folgte im Saal des Restaurant Steinfels ein stimmungsvolles und ganz hervorragendes Spaghetti-Essen mit verschiedenen, herrlichen Saucen. Dann machten wir uns zur ehemaligen Remise beim Bahnhof auf und besuchten die Eisenbahnsammlung von Peter Schwarzenbach, einerseits eine beeindruckende Modulanlage in Spur 0, andererseits eine „Fussbodenanlage“ in Spur I und auch eine Rangieranlage in Spur 0. Sehr gefallen haben uns auch verschiedene ausgestellte oder in Dioramen präsentierte alte Modelle, ZB. Wesa, aber auch Eigenbauten unseres langjährigen Klubmitglieds Hansruedi Schweizer aus Basel. Die Ausstellung ist auf der Homepage <http://www.eisenbahnsammlung.ch/sammlung/modellbahn.php> beschrieben. Ein Besuch ist unbedingt zu empfehlen.

Abschliessend hatten wir noch die Gelegenheit, einen Blick in die DVZO-Werkstätte im benachbarten Remisenteil zu tun. Wir waren mächtig beeindruckt von der dort geleisteten, bewunderungswerten

Arbeit, von der Ruhe und Sauberkeit, und es war absolut faszinierend, die alten Dampftröser in der alten Remise stehen zu sehen. Ganz herzlichen Dank, dass wir auch diesen Einblick tun konnten.

Uster war die Reise wert! In diesem Sinn auch ganz herzlichen Dank an Hans-Peter Storz und Marco Rabaglio vom EAU für die Einladung und die Zeit, die sie sich für uns genommen haben. Und, so etwas machen wir gerne wieder!