

Eisenbahn und Schule

Autor(en): **Held, Christian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Schulblatt = Bollettino scolastico grigione = Fegl
scolastic grischun**

Band (Jahr): **12 (1952-1953)**

Heft 4

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-355804>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ihm dabei behilflich ist und ihm die technischen Kenntnisse vermittelt. — Als zweite Variante bietet sich dem tüchtigen Linienarbeiter die Möglichkeit, Stationswärter zu werden und damit zum Betriebsdienst überzutreten. Geistig bewegliche Leute haben auch in dieser Richtung noch gewisse Aufstiegsmöglichkeiten.

Die Bahn bildet also nicht nur ihr Personal weitgehend selbst aus; sie besitzt auch ein ausgeklügeltes System, um es auf Grund der beruflichen Leistungen und der Charaktereigenschaften für den Aufstieg auszuwählen. Auf Zuverlässigkeit und Ehrlichkeit wird besonderes Gewicht gelegt, und Angestellte, die in dieser Hinsicht enttäuschen, können nicht auf große Nachsicht rechnen.

Da nur vollständig gesunde Leute beschäftigt werden können, wird jeder Bewerber vor der Anstellung ärztlich untersucht. Das Zugs- und Lokomotivpersonal hat sich überdies mit zunehmendem Alter periodischen Prüfungen zu unterziehen. Beim Personal, das mit dem Zugsverkehr zu tun hat — und das ist außer der Werkstättebelegschaft der ganze Personalkörper —, spielen die Sehschärfe und der Farbensinn — mit Rücksicht auf die farbigen Signale — eine besondere Rolle. Mancher sonst geeignete Jüngling muß abgewiesen werden, weil er beispielsweise grün und rot nicht einwandfrei unterscheiden kann.

Das Personal der Rhätischen Bahn zeichnet sich allgemein durch ein starkes Zugehörigkeitsgefühl aus. In Stoßbetriebszeiten und bei außerordentlichen Vorkommnissen hat es immer wieder seine Treue zum Unternehmen und seine Einsatzbereitschaft unter Beweis gestellt. Verwaltung und Direktion sind froh, sich auf ihre Eisenbahner verlassen zu können.

Dr. O. Wieland.

Eisenbahn und Schule

Nach den vorausgehenden, fachmännisch glänzenden Aufsätzen über die verschiedenen Zweige der Bahn scheint es mir ein gewagtes Unterfangen, eine Brücke zu bauen von der Bahn zur Schule. «*Wie können die Belange der Bahn im Unterricht nutzbar gemacht werden?*» So ungefähr lautet der Titel der Arbeit, worüber geschrieben werden soll.

An Stoffgebieten fehlt es ja nie. Nicht jedem Unterrichtenden liegt aber dasselbe Gebiet gleich gut. Darum wähle er. Er versuche es einmal mit dem Sachgebiet Bahn. Bei genauerem Überlegen erkennt er darin leicht die unversiegbare Fundgrube für alle Unterrichtszweige und Altersstufen. Mit Recht wird das Heute das Zeitalter der Technik genannt. Nehmen wir das heraus, was für unsere Zwecke möglich, anregend und nutzbringend ist. Leben und Bewegung erfassen und interessieren die Jugend immer mehr als eine tote Sache.

In den folgenden Zeilen seien einige Andeutungen und Hinweise gegeben zur praktischen Anwendung.

Die Bahn als Miterzieherin

I. Im Sprachunterricht

Es ist wohl eine alte Erfahrungstatsache, daß dort die besten Arbeiten entstehen, wo der Aufsatzunterricht in die Gesamtarbeit der Schule eingliedert wird. In hervorragender Weise eignen sich als Miterzieher besonders der Zeichen- und Naturkundeunterricht, weil sie, wie kaum etwas anderes, zum genauen Beobachten erziehen. Das träge Wort («Wortpräzision»), welches die wichtigste Bedingung eines guten Stiles ist, hängt ab von der Schärfe des Sinneseindrucks. Je scharfäugiger und hellhöriger das Kind ist, um so sicherer die Eindrücke. Je treffender aber die Sinneseindrücke, um so genauer die Wortgebung, das treffsichere Wort. In einem «Buch über das Zeichnen» las ich einmal u. a. zusammenfassend: «Zeichnen zwingt zum bewußten, genauen Sehen; genaues Sehen löst und steigert die Sprachkraft; Sprechen verdeutlicht wiederum das Gesehene und prägt es ein. So schließt sich der Kreis.» Wenn nun einem aber das allseitige gewandte Können des Zeichnens abgeht? Was dann? Und ich habe das leise Gefühl, daß wir wohl zum überwiegenden Teil nicht Überdurchschnittszeichnertalente sind! — Darum nehmen wir Zuflucht zum Objekt selbst, diesmal zur Eisenbahn mit ihrem Drum und Dran. Ein Besuch auf dem Bahnhof verschafft uns eine Unmenge von Beobachtungsmöglichkeiten. Wir stehen vor einer Lokomotive und betrachten Farbe, Form, Fenster, Führerstände, Bügel, Aufschriften, Räder, Lampen, Zugvorrichtung, Brems- und Heizschläuche, Größenverhältnisse u. a. m. Genaues Beobachten führt zur Treffsicherheit des Wortes und hilft mit, den Sprachgebrechen und Sprachlastern der Gegenwart wirksam entgegenzutreten, jenen abgegriffenen Modewörtern, Schlagwörtern und Kraftausdrücken, der Phrase. Wer gewohnt ist, das einzig mögliche Wort zu suchen, vermeidet nichtssagendes Allerweltsgeschreibsel. Er ist imstande, die Kernforderungen, die man an den Tatsachenstil, an die Zwecksprache stellt, zu erfüllen: Wahrhaftigkeit, Sachlichkeit und Genauigkeit, Klarheit, Zweckmäßigkeit, Kürze und Anschaulichkeit. Wo läßt sich z. B. für alle Stufen der Wortschatz leichter erweitern als gerade hier! Für die Oberstufe mag je nach Fähigkeit aller Beteiligten auch etwas vom Innern der Maschine ausgewertet werden, vielleicht im Zusammenhang mit Physik (Elektrizität). (Ein Bild wird im Bedarfsfall die Erinnerung wachrufen.)

Ein andermal beobachten wir einen Personenwagen, Speisewagen, Wagen der Post und des Gepäcks, Güterwagen usw. In ihrer Funktionsweise lassen sich Weichen und Signale betrachten. Rahmenthemen wären etwa: Bei der Lokomotive. Beim Speisewagen. Der Postwagen usw. ... Das Signal zeigt grünes (rotes) Licht oder gar orange und grün. Ein Zug fährt ein (aus). Ich hole die Tante ab. Am Billettschalter. Der Gepäckträger. Eine ... Reise. Am Wagenfenster. Ein lustiger (komischer) Fahrgast. Eine Viertelstunde Verspätung. Der Weichenwärter. Im Stellwerk (schwieriger!). Sicherungen — Fahrstraßen. Ein Schnellzug fliegt (donnert) vorbei. Der rote Pfeil. Hie und da hat man Glück, indem ein freundlicher Lokomotivführer einen oder mehrere Knaben auf den Führerstand oder gar ins

Innere der Lokomotive treten läßt. Welcher rechte Bub (und manches Mädchen!) träumte nicht den Traum, Lokomotivführer zu sein! Wenn einer schließlich nur einmal auf eine Maschine steigen darf, so ist er schon begeistert. Was er im Anschluß daran zu Papier bringen soll, ist lustbetont.

Aus demselben Sachgebiet kann selbstredend auch die Sprachlehre aufgebaut werden.

2. Im Rechnen

Schon bedeutend einfacher scheint mir die Anwendung im Rechnen zu sein. Im Stöcklin, 6. Rechenbuch, sind Seite 14 einige Rechnungen ab Bahngebiet zu finden. Und gerade dort mache ich jeweils die Erfahrung, daß endlos gefragt werden möchte. Also ist doch vermehrtes Interesse da. Die Arbeit geht leichter. Unschwer lassen sich diese Beispiele vermehren, den heutigen Preisen angepaßt. Bei dieser Gelegenheit können gerade Oberschüler Einsicht erhalten in die gewaltigen Zahlen der Investitionen im Rollmaterial, in den Anlagen, Sicherungen usw. Es ist bestimmt von hohem Interesse, einmal zu errechnen, was für einen Kapitalwert so ein fahrender Schnellzug (zirka 4 Millionen), ein Sportzug oder ein Kohlgüterzug von 60 Wagen à 20 t ohne und mit Inhalt darstellt. Wie viele Züge à 300 Personen müssen geführt werden von Chur–St. Moritz–Chur, eine Fahrkarte zu Fr. 22.50, bis eine einzige Lokomotive von Fr. 800 000.— bis 1 200 000.— Wert bezahlt ist? usw. Es würde zu weit führen, hier eine Kostentabelle (eine «Preisliste») für die verschiedenen Warengattungen aufzuführen. Im Bedarfsfall können solche Zahlen bei einer Bahnverwaltung oder einer Fabrik erfragt werden. So wird auch unsere Jugend eingeführt in den enormen Kapitalaufwand, den (bündnerisch und eidgenössisch) unsere Bahnen benötigen, stellen sie doch, gesamthaft gesehen, das größte Volksvermögen dar. So verstehen die Schüler auch etwas von den Nöten der Kapital- und Zinsgeldbeschaffung — schwindelerregende Summen.

3. In der Geographie

Am Bahnhof Chur: Jener Zug dort fährt nach ... Er durchheilt die Tal-schaften ..., Ortschaften? Flüsse — Flußgebiete. Brücken — Viadukte (über die Flüsse ...), Tunnel (durch?). Die Anschrift am Glacier-Expresß lautet: ... Und schon stellen wir ganz unvermerkt in der 7. Klasse die Verbindung mit dem Wallis her unter gleichzeitiger Wiederholung des Oberlandes und von Urseren. Auf dem Bahnhof merken sich die Schüler die Aufschriften an den Wagen nach Zürich, St. Gallen, Basel. Aus dem behandelten Stoff sind größere Orte an der Strecke schon bekannt. Beim Durchsuchen der Streckentafeln fällt auf, daß (hier in Chur) keine Aufschrift zu finden ist für Bern, (Biel) Lausanne–Genf, auch keine nach Luzern oder Gotthard–Lugano oder Schaffhausen usw. Grund? Umsteigebahnhof Zürich HB. Der Schüler liest die Wagenaufschriften «Engadin-Expresß», «Skandinavien-Expresß», «Arlberg-Expresß», «Orient-Simplon-Expresß». Er verfolgt die Strecken und Länder auf seinem Atlas. An der Weltkarte werden die Längen dieser Strecken untereinander verglichen und endlich ihre «Kleinheit» im Verhältnis zur Transsibirischen Bahn Moskau–

Wladiwostok festgestellt, deren Züge für die 9000 km messende Strecke 9 Tage und Nächte Fahrt erfordern (Stundendurchschnitt 45 km!).

Damit kann auch in das Fahrplanlesen (am besten mit gebrauchten amtlichen Kursbüchern, die leicht erhältlich sind) eingeführt werden, was laut gelegentlicher Berichte aus dem Unterland dort schon weitgehend und erfolgreich geübt wird. So erhalten die Oberschüler eine Anleitung über das Fahrplanlesen überhaupt, lernen die wichtigsten schweizerischen Durchgangslinien kennen, die größeren Lokallinien, Privatbahnen, direkte Auslandsverbindungen, internationale Strecken usw.

Ob gar das Lesen des graphischen Fahrplanes ein Luxus ist? Er ist weit interessanter als der gewöhnliche, gibt Auskunft über die Stationsanlagen und deren Höhenlage, Distanzen, Steigung und Gefälle, Anschlußlinien, Belegung der Strecken, Numerierung der Züge usw. Beim Betrachten verschiedener aneinandergereihter Graphikblätter erkennt die schon etwas selbständig gewordene Jugend leicht die Ballung des Verkehrs bei Industriezentren, größeren Städten, in dichter bewohnten Gegenden.

Es sei mir gestattet, einige Zeilen über die Schulreisen zu «verbrechen». Zur Vorbereitung einer Reise, die immerhin eine ordentliche Zeit beansprucht, gehören m. E. auch die unterwegs sich bietenden Möglichkeiten geographischer, geschichtlicher und naturkundlicher Beobachtung. Einmündende Täler, Flüsse, Seen, abzweigende Bahnstrecken, besondere Berge oder Gebirgszüge, geschichtliche Orte, Burgen, Denkmäler, Fabriken, Elektrizitätswerke, Granitfels, Kalkfels, Nagelfluh, Jurakalk ... Geht die Reise z. B. in Richtung Zürich, so kann in Sargans (bis Unterterzen) oder wieder ab Ziegelbrücke die Doppelspur praktisch erklärt werden (im Rheintal St. Margrethen–Rorschach). Begriffe wie Durchgangsbahnhof, Kopfbahnhof, Sackbahnhof darf der Schüler auch kennen. Je nachdem der Lehrer auf diesem Gebiet bewandert ist, kann auch auf das Signalwesen hingewiesen werden. Immerhin möge man sich in allen Gebieten auf wenige charakteristische Sachen beschränken, sonst sehen die Kinder vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr. So gereist, verschwindet der immer vorgebrachte Einwand: «Ja, da sitzt man nur stundenlang im Zug!» Jawohl, und gerade dann kann viel geleistet und angeregt werden! Allerdings, für den Lehrer ist dieser Tag sehr streng! Recht vorbereitet und durchgeführt, ist er aber etwas Herrliches!

Bin ich im Unrecht? Dann sage man es mir. Diesfalls hätte jener Lehrer recht, der das Reisen als eine lustige oder gar ausgelassene Fröhlichkeit, ein Raufen und Balgen ansieht. Im September 1948 führte unsere Schulreise in den Tessin. In Goldau bestiegen wir einen Extrazug, ausschließlich für Schulen. Im Abteil nebenan saßen vier Lehrer, klopfen und jaßten, vergaßen keine Stöck, und in Lugano packten sie rasch die Karten zusammen. Es war noch nicht ganz klar, wer die Flasche zu bezahlen hatte! — Derweil balgten und wüteten ihre Schutzbefohlenen, spuckten den Wänden entlang, aßen und aßen wieder, schrien sich von neuem hungrig ... Gottfried Keller hätte Stoff für eine neue Novelle gefunden! — Wie schulmeisterlich und pedantisch kam ich mir vor beim Aufmerksammachen (oder Fragenbeantworten) auf die Rütliwiese, den Rophaien Isabella Kaisers, Tellsplatte

und -kapelle, P. A. Zwysigs Geburtsort Bauen, Altdorf, Attinghausen, Bürglen, Bergfußbahnhof Erstfeld, Dreifachtraktion schwerer Güterzüge «über» den Berg, Zwing-Uri, Kehrtunnel Gurtnellen, Pfaffensprung und See, Bahnschleife Wassen, Göschenen, wo ich glaubte, meinen «armen» Knirpsen, die z. T. zwar größer waren als ich, zum «Überdruß» auch noch den Meßstein (Triangulationspunkt) oberhalb des Stationsgebäudes für die Dreieckvermessung des großen Tunnels zeigen zu müssen. Der Faden riß nicht ab. Mitten im finstern Tunnel die ferngesteuerte Weichenblockstation! So ging's bis Lugano. Ein «Aber» müssen Sie berücksichtigen. Die Vorbereitung daheim hatte das Interesse im voraus geweckt. Die Schüler fragten, fragten endlos fort: «Kommt jetzt dann die Dazio grande, Giornico, Biasca...?» Es war für sie kein «Müssen», nein, ein Können, Dürfen! — Tote Reliefs und Karten wurden Wirklichkeit. Die Einsicht reifte: «Das Lernen war doch nicht umsonst!»

Selbst der Religionsunterricht fände reichlich Stoff bei der Feststellung so vieler Kirchen mit himmelwärts weisenden Türmen. Jeder Ort, das kleinste Nestlein, drängt sich um sein Heiligtum mit immer demselben Zeichen unserer letzten Bestimmung. Unsere vielgestaltige Heimat, ihr herrlich Land mit seinen Menschen und Errungenschaften, was wäre alles ohne Gott? Ist dieser Gedankengang nicht gerade heute doppelt nötig? Hie Gott, dort Götze!

4. In der Musik

Das Stampfen und Stoßen der Räder auf den Schienenstößen ist nichts anderes als ein $\frac{3}{4}$ -, $\frac{4}{4}$ -, $\frac{6}{4}$ -Takt. Besonders in einem Zwei- oder Dreiaxserwagen tritt das ganz augenfällig in Erscheinung. Je nach der Schienenlänge ändert der Takt! Mit der Zu- oder Abnahme der Geschwindigkeit hört man ein prächtiges Accelerando oder Diminuendo-Ritardando. Probieren Sie's!

5. In der Physik

Mit diesem Fach stellen wir uns mitten hinein ins ureigenste Gebiet. Der Zweiräder zum Viehauslad war schon zu meiner Bubenzeit die ausgesuchteste Schaukel! (Zum wütenden Ärger des gestrengen Vorstandes.) Einige Meter daneben studierten wir die Wirkungsweise eines Weichenhebels (Handweiche) mit dem weichennumerierten Gußklotz. Das ausgeklügelte Hebelsystem einer Handbremse an einem Kies- oder Viehwagen mit seiner mächtigen Bremswirkung frappte. Rolle, Seilwinde, Wellrad, schiefe Ebene und Keil dienen heute wie damals beim Holz- und sonstigen Lastenladen. Beim Schieben eines Eisenbahnwagens von Hand fällt der Reibungswiderstand in einer Kurve auf. In der Kurve ist die äußere Schiene höhergelegt — Verschiebung der Schwerkraft, die Fliehkraft. — Meines Erachtens wäre die aussterbende Dampflokomotive (Dampfmaschine) der Mühe wert, durch unterrichtliche Behandlung in der Erinnerung festgehalten zu werden (Kapitel: Wärme).

Vom Magnetismus und der Elektrizität muß der heutige Mensch doch allerlei wissen. Von den elementaren Grundbegriffen, die für den einfach-

sten selbstgebauten Apparat wie für die komplizierte Lokomotive gleichermaßen gelten, führt der Weg zur «höheren Wissenschaft» der damit zusammenhängenden Gebiete. Ein SJW-Heftli trägt den Titel: «Mit 12 000 PS durch den Gotthard.» Was kann sich der Nichtfachmann darunter vorstellen? Dem Lehrer fällt es leicht, den PS-Begriff praktisch zu erarbeiten, die Arbeit einer oder mehrerer PS wirklich leisten zu lassen. Im Anschluß daran schaut man schon mit etwas mehr Verständnis zu der alten RhB-Dampflokomotive Nr. 11 empor, die hie und da in Landquart und Chur Rangierdienst leistet (in Samedan Nr. 14) und doch 240 PS entwickelt, ihre elektrische Schwester hingegen schon deren 600 bis 900. Wo bei der SBB die kräftigste Dampf-Gotthardlokomotive C 5/6 mit 1800 PS und 65 km/h das Maximum erreichte, setzte die erste elektrische Probeloki (Be 4/6) Anno 1920 mit 1900 PS und 75 Stdkm die Entwicklung fort. Jene hat das respektable Gewicht von 108 t. Die heute neueste Ae 6/6 mit dem gleichen Gewicht leistet aber bereits 6000 PS bei 125 km/h (Entwicklung der Technik!). Man glaube ja nicht, daß bei solchen Gedankengängen die Schüler (hier natürlich nur die letzten Jahrgänge) nicht mehr «mitkommen». Bei praktischer Erklärung werden auch Stärke, Spannung, Widerstand und Arbeit des elektrischen Stromes verstanden werden.

Zum Schluß möchte ich doch noch etwas vom *Modellbau* berichten.

Eisenbahn-Modellbau, eine anregende Freizeitbeschäftigung

Beim Behandeln dieses Themas besteht eine Gefahr. Wie leicht wird man verkannt, kindisch einfältig genannt, mitleidig belächelt wegen der «Gölerei». — Um solche Ansichten zu widerlegen und die Materie verteidigen zu können, sollte man eine gewandte Feder führen, formsicherer Methodiker und überdurchschnittlicher Pädagoge sein. Trotz meiner Unzulänglichkeit möchte ich aber doch versuchen, etwas beizusteuern, weil ich daran Freude empfinde.

Die Herstellung betriebsfähiger Nachbildungen von Maschinen in verkleinertem Maßstab ist ebenso alt wie die Einführung der Maschine selbst. In Museen kann man viele Modelle aus der Frühzeit der Technik finden, die oft als Ausgangspunkte wichtiger und segensreicher Erfindungen gedient haben. Waren es anfänglich nur die Erfinder, die sich für ihre Studien und Entwicklungsarbeiten des Modells bedienten, so ist mit dem Fortschreiten der Technik auch das Interesse an der Maschine und ihren Geheimnissen in weitere Volkskreise eingedrungen. Der Wunsch, sich selbst über physikalische Vorgänge, z. B. das Arbeiten einer Dampfmaschine oder eines Elektromotors, Rechenschaft zu geben, hat dazu geführt, daß an vielen Orten in stillen Stunden an den Nachbildungen von Erzeugnissen der Technik gearbeitet wird. Auf diese Weise entstehen betriebsfähige Modelle, die je nach der Geschicklichkeit des «Konstruktors» dem Vorbild mehr oder weniger ähnlich werden. An diesen Modellen kann aber jeder Betriebsvorgang eingehend studiert und so das Verständnis für das Arbeiten der Maschine weitgehend gefördert werden.

Es ist eigentlich nicht zu verwundern, daß auch die Eisenbahn mit ihren so interessanten technischen Einrichtungen, mit ihrer «Romantik des eiser-

nen Pferdes» zum Nachbilden anspornen mußte. Wir erinnern uns ja alle noch gerne an jene schöne Zeit, da wir uns als Knaben ganze Sonntage lang mit unserer Eisenbahn beschäftigten, immer und immer wieder unsere Uhrwerklokomotive aufzogen und im kleinen versuchten, den uns so mächtig imponierenden Betrieb der großen Bahn nachzuahmen. Obschon damals die Erzeugnisse der Spielwarenindustrie auf dem Gebiete der Eisenbahn noch sehr primitiv waren, verminderte dies in keiner Weise unsere Freude an dem Spiel der sich selbst fortbewegenden Züge.

Eine Lokomotive, sei sie durch Dampf oder Elektrizität angetrieben, ist aber ein kompliziertes technisches Wunderwerk. Ihre Nachbildung, in kleinem Maßstab als selbstgebautes Modell, benötigt daher beachtliche handwerkliche Geschicklichkeit. Dies ist auch wohl einer der Gründe, daß sich erst in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts der Eisenbahn-Modellbau als Freizeitbeschäftigung langsam in der Schweiz Eingang verschafft hat. Heute sind aber im Handel viele Einzelteile für den Bau von Lokomotiven und Wagen, wie Radsätze, Puffer, Zahnräder usw., zu erschwinglichen Preisen erhältlich, vor allem Bauelemente, für deren Herstellung eine Drehbank notwendig wäre. Es sind auch Messingprofile verschiedenster Formen zu haben, mit denen sich z. B. die Untergestelle von Fahrzeugen, den großen Vorbildern entsprechend, nachbilden lassen. Sehr vieles kann auch mit Sperrholz und der Laubsäge gefertigt werden. Man kann mit den im Handel erhältlichen Einzelteilen Schienen und Weichen selbst bauen, ganze Bahnanlagen auf kleinem Raum erstellen, elektrische Signal- und Sicherungseinrichtungen vorsehen, um so den Eisenbahnbetrieb in allen seinen Erscheinungsformen nachzuahmen.

Bei uns in der Schweiz wurde die Beschäftigung mit Eisenbahn-Modellbau lange Zeit nur der reiferen Jugend zugestanden. Ein Erwachsener, ein Familienvater, der sich mit Kleineisenbahnen abgab, galt bereits als verschroben. Erst seit 1933, dem Gründungsjahr des ersten Eisenbahnmodellbau-Klubs in Zürich, hat sich die Herstellung von Modellen der Großtraktion immer weitere Kreise erobert. Heute bestehen sozusagen in allen größeren Städten (auch in Chur) Vereinigungen, deren Mitglieder in ihrer Freizeit Probleme des Eisenbahnwesens diskutieren, sich durch Fachleute über Fragen der Organisation des Bahnbetriebes orientieren lassen und zum Teil Rollmaterial sowie ganze Bahnanlagen in kleinem Maßstabe selbst anfertigen.

*

Mit der Bitte um gütige Nachsicht mit meinen lückenhaften Ausführungen verbinde ich den Wunsch, daß ein guter Stern über dem Jubiläumsjahr unserer lieben RhB stehe. Möge es den leitenden Stellen gelingen, im schweren Daseinskampfe der Bahn durchzuhalten und die gesteckten Ziele zu erreichen zum Wohle unserer hoffenden Heimat. Christian Held.

Anmerkung der Redaktion. Wir danken Direktion und Verwaltung der RhB, die uns die Gestaltung der vorliegenden Nummer ermöglichten, und wünschen der Jubilarin ein gutes Gedeihen.