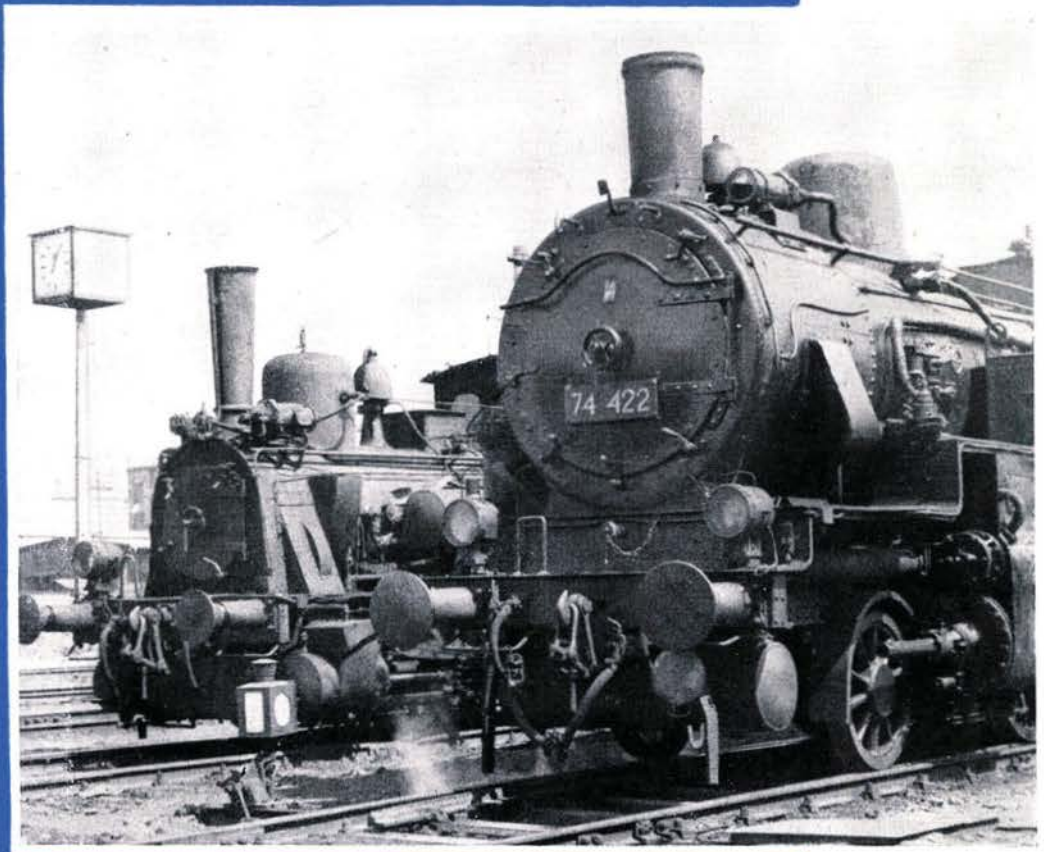


JAHRGANG 6
OKTOBER 1957

10

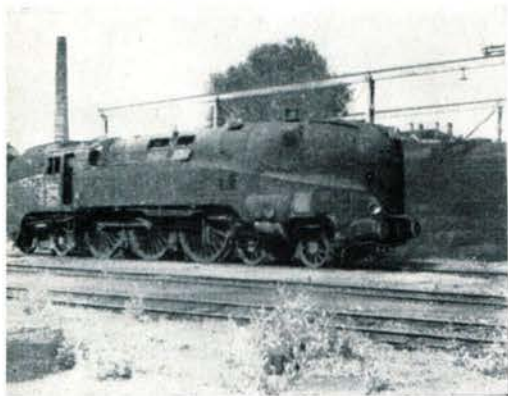
DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU



VERLAG DIE WIRTSCHAFT BERLIN





Wissen Sie schon . . .

● daß die 2' C2'-Schnellzugtenderlokomotive 61 001, Betriebsgattung St 37.18, von der Deutschen Bundesbahn verschrottet wird? Unser Bild (oben) zeigt die letzte Aufnahme dieser interessanten Lokomotive, die im Jahre 1935 von Henschel und Sohn, Kassel, für 175 km/h gebaut wurde (Fabr.-Nr. 22500) und vor dem 2. Weltkrieg neben der 2' C3'-Lok 61 002, Betriebsgattung St 38.18 den Henschel-Wegmann-Zug auf der Strecke Berlin—Dresden förderte.

Foto: Lenius

● daß die Firma Alstom, Belfort, eine Bo'Bo'-Lok für 300 V Gleichstrom für das erste elektrifizierte Teilstück der Linie Rijeka—Zagreb (Jugoslawien) geliefert hat? Die 16,02 m lange Lok kann max. 95 km/h fahren, leistet 2100 PS und wiegt 79 t.

● daß für die Nebenbahnen Schwedens eine Gasturbinen-Diesel-Lokomotive konstruiert wurde? Ein Zweitakt-Dieselmotor liefert das Treibgas für die Gasturbine, die über ein mechanisches Getriebe mit der Treibachse verbunden ist. Die Leistung beträgt 1300 PS.

● daß die im VEB Waggonbau Gotha hergestellten OÖt-Wagen für 40 und 50 t Tragfähigkeit zur Erhöhung der Braunkohlenförderung wesentlich verbessert wurden? Durch neue Schweißmethoden wurde in der Herstellung eine Zeitverkürzung von 50% erreicht. Die Spezialwagen sind neuerdings mit einer elektrischen Signalanlage ausgerüstet, die im Falle einer Entgleisung sofort automatisch den Lok- und Zugführer verständigt.

● daß der neue Autotransportwagen mit einer Länge von 26,8 m das größte freizügige Fahrzeug der DB ist? In zwei Stockwerken können bis zu acht große Kraftwagen untergebracht werden. Der Wagen ist mit einem 5,25 m breiten Mitteltor, elektrisch bewegten Rollwänden und einer exzentrischen Drehscheibe, die zum Verladen der Autos auf einer Hubbühne verschiebbar angeordnet ist, ausgerüstet.

AUS DEM INHALT

Dr.-Ing. habil. Harald Kurz
Der Halbwellenbetrieb 278

Ing. Günter Fromm
Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk in der Baugröße H0;
Teil 1 Kohlenbansen mit Kran 285

Hans Köhler
Wendezüge auf Modellbahnanlagen 291

Hans Köhler
Die Personenzugtenderlok Baureihe 66 der Deutschen Bundesbahn . . 296

Fritz Hagemann
Maßstäbliche Gewichtsumrechnung 301

Titelbild

Je größer der Kesseldurchmesser, um so kleiner der Schornstein. Im Hintergrund die Güterzugtenderlokomotive 98 6208. Foto: G. Illner, Leipzig

Rücktitelbild

Blick in ein Bahnbetriebswerk. Die Neubaulokomotive 65 1029 der Deutschen Reichsbahn auf der Drehscheibe. Foto: G. Illner, Leipzig

IN VORBEREITUNG

Modelleisenbahner an der Ingenieurschule für Schienenfahrzeugbau Görlitz

Der vierachsige Heizkesselwagen

Bauanleitung für ein Bahnbetriebswerk; Teil 2 Der Lokomotivschuppen

Die Lokomotiven der Hamburg-Bergedorf-Berliner Eisenbahn

BERATENDER REDAKTIONSAUSSCHUSS

Günter Barthel, Grundschule Erfurt-Hochheim — Gerhard Schild, Ministerium für Volksbildung — Johannes Hauschild, Arbeitsgemeinschaft Modellbahnen Leipzig — Fritz Hornbogen, VEB Elektroinstallation Oberlind — Siegfried Jänicke, Zentralvorstand der Industriegewerkschaft Eisenbahn, Abteilung Kulturelle Massenarbeit — Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen Dresden — Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden.

Herausgeber: Verlag „Die Wirtschaft“. Verlagsdirektor: Walter Franze. **Redaktion:** „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Heinz Lenius; Redaktionsanschrift: Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22; Fernsprecher 53 08 71 und Leipzig 4 29 71; Fernschreiber 011448. Erscheint monatlich; Bezugspreis: Einzelpreis DM 1,—; in Postzeitungsliste eingetragen; Bestellung über die Postämter, den Buchhandel, beim Verlag, bei den Beauftragten der Zentralen Zeitschriftenwerbung oder bei den Vertriebsstellen der Wochenzeitung der deutschen Eisenbahner „Fahrt frei“. **Anzeigenannahme:** Verlag „Die Wirtschaft“, Berlin NO 18, Am Friedrichshain 22, und alle Filialen der Dewag-Werbung; z. Z. gültige Anzeigenpreisliste Nr. 4. **Druck:** VEB Druckerei der Werktätigen, Halle (Saale), Lizenz-Nr. 3118. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU

HEINZ LENIUS

Modelleisenbahner trafen sich in Paris

Der diesjährige Kongreß des Modellbahnverbandes Europa „MOROP“ wurde in der Zeit vom 8. bis 13. August unter Beteiligung zahlreicher Modelleisenbahner aus verschiedenen europäischen Ländern in Paris abgehalten. Es war erstaunlich festzustellen, mit welchem Eifer sich die Kongreßteilnehmer der Lösung der zum Teil schwierigen Aufgaben widmeten, die das umfangreiche Tagungsprogramm stellte, muß man doch berücksichtigen, daß die vielen Sehenswürdigkeiten der Hauptstadt Frankreichs besonders dazu geeignet sind, auch Modelleisenbahner von der Arbeit abzulenken. Über dem Kongreß lag eine wohlthuende Atmosphäre der Freundschaft und des Willens zur engen Zusammenarbeit der Modelleisenbahner. So konnten in den Beratungen der Ausschüsse nach umfangreicher Kleinarbeit auch bedeutende Fortschritte erzielt werden. Dem Technischen Ausschuß gebührt besonderer Dank für den Erfolg, der dem Kongreß auf dem Gebiete der Normung von Modellbahnen beschieden wurde. Mögen nunmehr bald in allen Ländern den europäischen auch nationale Normen folgen, um den gemeinsamen funktionssicheren Betrieb verschiedener Modellbahnerzeugnisse zu erreichen.

Nach dreijähriger Tätigkeit seit Gründung des MOROP wurde dem Vorstand Entlastung erteilt. Unter dem Gesichtspunkt, daß begonnene Arbeiten von den eingearbeiteten Mitgliedern schneller zum Abschluß gebracht werden können, wurde der neue Vorstand gewählt:

1. Vorsitzender Herr K. Fücksel (Deutsche Bundesrepublik), 1. Stellvertreter Herr Dr. Briano (Italien), 2. Stellvertreter Herr J. Fournereau (Frankreich). Der Vorstand wird durch einen erweiterten Ausschuß unterstützt, dem neben den drei Vorstandsmitgliedern Herr W. Siegwart (Schweiz) und Herr Timbermann (Belgien) angehören.

Aus einer Vielzahl von Entwürfen wurde ein Emblem ausgewählt, das künftig als gemeinsames Abzeichen verwendet werden soll.

Als neues Mitglied ist der Modelleisenbahn-Klub Brünn (Tschechoslowakische Republik) in den MOROP aufgenommen worden.

Ferner wurde beschlossen, den nächsten MOROP-Kongreß in der Zeit vom 11. bis 15. September 1958 anläßlich der Weltausstellung in Brüssel stattfinden zu lassen. Für das Jahr 1959 wurde Kopenhagen und für das Jahr 1960 Hamburg als Tagungsort festgelegt. Den Freunden der kleinen und großen Eisenbahn war Gelegenheit zur Besichtigung der Modelleisenbahnanlagen des AFAC Paris im Gare de l'Est und einer Modellbahn im Jardin d'Acclimation gegeben. Hier konnten sich alle Kongreßteilnehmer von den hervorragenden Leistungen der französischen Modelleisenbahner überzeugen.

Den Abschluß des Kongresses bildete eine Fahrt mit dem D-Zug 10051 vom Gare de Lyon in Paris nach Dijon auf einer viergleisigen Strecke von 315 km der Bahnlinie Paris—Nizza, auf der mit Höchstgeschwindigkeiten von

mehr als 140 km/h gefahren wird. Die SNCF hatte den Kongreßteilnehmern einige Sonderwagen und zur Beobachtung verschiedener technischer Vorgänge einen Meßwagen zur Verfügung gestellt.

Ein besonderes Erlebnis war für alle Teilnehmer an dieser Fahrt auch die Besichtigung der Steuerungsanlagen für den Gleiswechselbetrieb auf dem noch zweigleisigen Abschnitt dieser Strecke zwischen Blaisy—Bas und Dijon—Ville sowie die Besichtigung der nach dem zweiten Weltkrieg neu erbauten großen Rangierbahnhofsanlage in Gevrey—Chambertain bei Dijon.

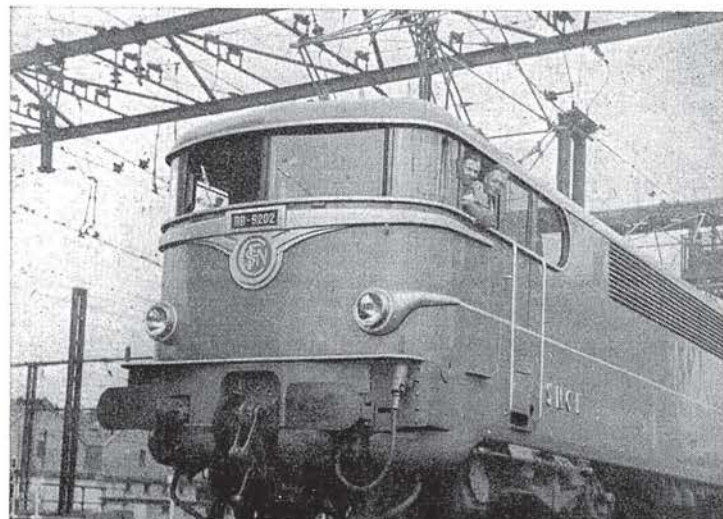
Dank gebührt den französischen Modelleisenbahnern von der AFAC mit ihrem Präsidenten Herrn Dubreuil und auch dem Vorstand des FFMF Lyon für die vorzügliche Organisation des Kongresses. Lob und Anerkennung verdienen die Herren Rabarry, Paris, und Schrade, Bern, die durch einwandfreie Übersetzung der Vorträge und Diskussionsbeiträge alle Sprachschwierigkeiten beseitigten und so ein gut Teil zum Gelingen des Kongresses beigetragen haben. Zum Abschluß der Mitgliederversammlung im Palais d'Orsay am Quai Anatole France rief der Vorsitzende des MOROP, Herr Fücksel, alle Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn auf, die Liebe zur Eisenbahn und zur Modelleisenbahn zu vertiefen und noch engere Verbindungen zur großen Eisenbahn herzustellen.

Es bleibt zu wünschen, daß sich die Arbeitsergebnisse dieses Kongresses auf die Tätigkeit aller Modelleisenbahner fruchtbringend auswirken mögen. So wie die Schienenstränge der großen Eisenbahn ein völkerverbindendes Moment geworden sind, so möge es mehr und mehr auch das Gleis der kleinen Eisenbahn werden.

Einige Bildberichte vom Vorbild und vom Modell werden zur Veröffentlichung vorbereitet.

Über die technischen Ergebnisse dieses Kongresses werden wir in einem der nächsten Hefte ausführlich berichten.

Diese Ellok förderte den D 10051, der die Kongreßteilnehmer von Paris nach Dijon brachte. Foto: G. Illner, Leipzig



Употребление полуфазного тока.

Le service en demi-ondes

Semi-wave Operation

DK 688.727.873.4.052.1

Amerikanische Modelleisenbahner berichteten über den Halbwellenbetrieb und die Zeitschrift „Miniaturbahnen“¹⁾ brachte Näheres hierüber. Das war für unser Kollektiv an der Hochschule für Verkehrswesen Dresden das Zeichen, eine an sich bekannte Sache genauer unter die Lupe zu nehmen.

Bei Versuchen mit einer mit einem Steuer-Relais ausgestatteten Lok, die mit Wechselstrom entkuppeln sollte, fand ich, daß diese mit Halbwellenstrom sehr langsam fuhr. Die Lok hatte ein permanentes Feld erhalten, fuhr also nur noch mit Gleichstrom. Sie sollte durch Wechselstromstöße entkuppelt werden (Bild 1).

Hierzu wurden beide Schalter 8 und 9 in die Stellung „Schalten“ (S) gelegt. Sollte die Lok mit gelösten Kupplungen wegfahren, so mußte dafür gesorgt werden, daß der Anker des Entkuppelmagneten 3 nicht abfiel. Durch Umlegen des Schalters 9 in die Stellung „Halbwelle“ (HW) umlegte man den Strom.

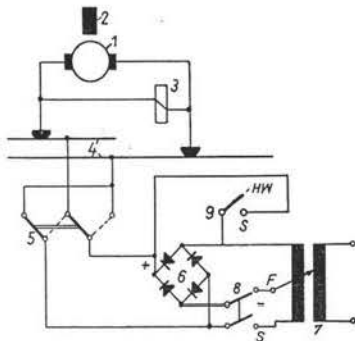


Bild 1 Kombinierte Steuerung mit Wechselstrom, Vollweg-Gleichrichtung und Halbwelle; 1 Läufer, 2 Permanentes Feld, 3 Entkuppelmagnet, 4 Gleis, 5 Fahrtrichtungsschaltung, 6 Gleichrichter, 7 Umformer, 8 Rangierschalter, 9 Entkuppelschalter.

erhielt die Lok Fahrstrom und entfernte sich langsam mit gelöster Kupplung vom Zug. Die Fahrtrichtung wurde bei Streckenfahrt und bei Rangierfahrt von dem gleichen Fahrtrichtungsschalter bestimmt. Mir wurde übrigens von diesem System abgeraten, da der zum Entkuppeln benötigte Wechselstrom eine Entmagnetisierung des Feldmagneten bewirken würde. Tatsächlich habe ich eine derartige negative Wirkung nicht beobachten können, dafür aber eine andere: Wenn man zu lange auf die Entkuppeltaste drückte, wurde der Läufer heiß und die Lok verwandelte sich in eine „rauchende Dampflok“. Später griff, wie erwähnt, das Kollektiv der Hochschule für Verkehrswesen die Methode des Langsamfahrens mit Halbwelle auf. Wir hatten dazu einen besonderen Grund. Der Regelbereich unserer Lokomotiven erschien uns ungenügend für Modellanlagen, die wissenschaftlichen Zwecken dienen sollten. Die enge Anlehnung der Betriebsweise des Modells an die des „Urbildes“ (zu deutsch: Originals) erforderte Lokomotiven, mit denen sowohl Geschwindigkeiten von 4 km/h als auch solche

von 120 km/h dargestellt werden können. Das wäre eine Steigerung der Regelfähigkeit auf das Dreißigfache. Tatsächlich konnten wir aber mit normalen Lokomotiven aus der industriellen Serienproduktion nur eine Regelfähigkeit auf etwa das Dreifache, mit sehr guten Einzelmodellen auf das Sechsfache, erzielen. Nach manchen Versuchen mit Getriebekupplungen, unter anderem mit hydraulischen Kupplungen, versuchten wir es mit der Halbwelle. Es gelang uns damit eine Steigerung der Regelfähigkeit auf das 180fache. Und das war ausreichend! Die Lok, eine zweimotorige Diesellok V 188 (Bild 2), mit je einer Schnecke und Zahnradkupplung, etwa 1 : 40 übersetzt, fuhr eine Spitzengeschwindigkeit von 72 km/h, bezogen auf den von uns gewählten Längsmaßstab 1 : 200 für die Gleisanlage, bei einer Fahrspannung von 20 Volt. Mit normaler Regelung (Vollwelle) wurde ihr Lauf bei 6 Volt kritisch. Sie fuhr dabei noch etwa 12 km/h. Bei Verwendung von Halbwellenstrom lief sie noch bei 3 Volt und erreichte dabei eine Geschwindigkeit von 0,4 km/h oder 0,06 cm/s.

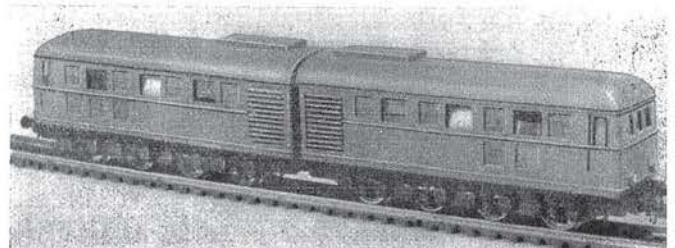
Wie kam diese Erscheinung zustande?

Der gerichtete Wechselstrom zeigt noch eine starke Welligkeit gegenüber dem reinen Gleichstrom einer Batterie. Das Amperemeter zeigt eine durchschnittliche Stromstärke J_m an, da der Strom in der Sekunde 50 „Berge“ und 50 „Täler“ besitzt (Bild 3c). Im Bild 3 ist senkrecht die Stromstärke J und waagerecht die Zeit t aufgetragen. In dieser Form wird z. B. die Schwingung des Stromes durch einen Stromschreiber aufgezeichnet, wobei ein Meßstreifen durch ein Uhrwerk bewegt wird, während die Schreibfeder den Schwingungen des Stromes folgen kann.

Die sogenannten Amplituden, d. h. die größten Ausschläge einer Schwingung, sind beim Halbwellenstrom beträchtlich größer gegenüber der mittleren angezeigten Stromstärke, als bei Vollweggleichrichtung. Die Leistung läßt sich aber aus J u. R berechnen, d. h. aus dem mittleren Strom und dem Widerstand des Verbrauchers. Die hohen Amplituden des Halbwellenstromes bewirken, daß sich der Motor auch bei einer kleinen Leistung noch dreht und dabei sogar in der Lage ist, eine 2000 g schwere Lokomotive und einen Zug mit 120 Achsen gleichmäßig zu bewegen, während bei Vollweggleichrichtung die Amplituden schon bei etwa 6 Volt so gering sind, daß der Zug stehen bleibt.

Diese Erkenntnisse führten uns dazu, daß wir Regelgeräte für Halb- und Vollwellenbetrieb bauten. Zunächst mußte geprüft werden, ob sich die Einweggleichrichtung

Bild 2 Diesellokomotive V 188 in der Baugröße H0. Diese Modell-Lokomotive wurde von H. Kirsten, Hochschule für Verkehrswesen Dresden, gebaut.



¹⁾ Miniaturbahnen 1954, 44, S. 148. Miba-Verlag Nürnberg.

für den ganzen Regelbereich eignet. Diese Lösung wird erforderlich, wenn man die Vorschläge von Ing. Thorey, Göppingen, verwirklichen will. Nach diesen (DRP 705300) wird Wechselstrom durch Stromventile (Selenzellen) aufgespalten, die Bereiche werden getrennt geregelt und zwei voneinander unabhängigen Lokomotiven zugeführt. Hier finden wir also ein ausgesprochenes Anwendungsbeispiel für den Halbwellenbetrieb (Bild 4).

Sei es, daß die Motoren der Lokomotiven auf diese Betriebsart besonders angepaßt werden müssen — auf die üblichen Industrieerzeugnisse angewendet, führt die Methode der Einweggleichrichtung für den ganzen Regelbereich zu keinem Erfolg. Die Lokomotiven werden stark vor der Belastung abhängig.

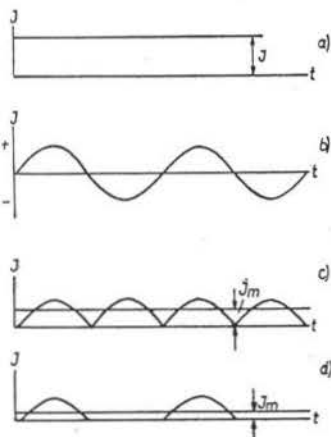


Bild 3 Stromdiagramme; a Batterie-Gleichstrom, b Wechselstrom, c Vollweg-Gleichrichtung, d Einweg-Gleichrichtung (Halbwelle).

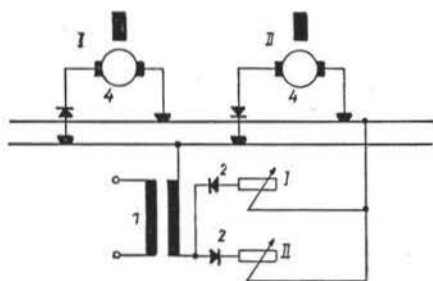


Bild 4 Zweizugbetrieb System Thorey; 1 Umspanner, 2 Trennzellen, 3 Regler, 4 Lokomotiven, 5 Ventilzellen in den Lok.

Für unsere Zwecke werden Lokomotiven gebraucht, deren Geschwindigkeit von der Belastung nahezu unabhängig, deren Drehzahl also der Spannung etwa proportional ist.

Um die Anfahr- und Bremszeiten nicht in das Belieben der Lokführer zu legen, sondern durch einstellbare Zeiten einen dem Urbild ähnlichen Betrieb zu erzwingen, wurden die motorischen Regelgeräte entwickelt. Die dem Modell fehlende Trägheit wird dabei durch einen Servomotor ersetzt, der den Regler öffnet oder schließt. Für das Rangieren erwiesen sich reine motorische Steuergeräte als zu schwerfällig. Sie mußten daher mit einer Handregelung für den Rangiergang kombiniert werden. Die Frage des Überganges vom Halbwellenbetrieb zur

Vollweggleichrichtung in Verbindung mit motorischen Steuergeräten bot drei Möglichkeiten:

1. Der Übergang liegt im motorischen Bereich.
2. Der Übergang liegt an der Grenze zwischen beiden Bereichen.
3. Der Übergang liegt im Handregelbereich.

Es zeigte sich, daß es unmöglich war, einen Übergang von der Einweggleichrichtung zur Vollweggleichrichtung in den motorischen Regelbereich oder an die Grenze der Bereiche zu legen. Die einzelnen Lokomotiven reagierten verschieden auf die Spannungen beider Systeme. Es gab wechselnde Spannungen bei den gleichen Einstellungen des Handschalters. Dabei konnte es vorkommen, daß Lokomotiven beim Übergang von der „Halbwelle“ zur „Vollwelle“ abgebremst, andere dagegen unzulässig beschleunigt wurden. Im Bereich der Handregelung wird nur nach dem Voltmeter gefahren. Etwaige Spannungszusammenbrüche werden daher sofort ausgeglichen, während der eingestellte Servomotor seine Zeit braucht, um derartige Unregelmäßigkeiten auszugleichen, sich also nicht „betrügen“ läßt. Es blieb daher nichts anderes übrig, als die Übergangsstelle in den Bereich der Handregelung, etwa bei 7 Volt, zu legen. Das bedeutet, daß für die gleiche Stufe ein Wechselstrom von 16 Volt bei Einweggleichrichtung und von 9 Volt bei Vollweggleichrichtung bei den beiden Übergangskontakten herangeführt werden mußte (Bild 5).

Die Einwegzellen (2) bewirken einen Halbwellenstrom. Der übliche Polwendeschalter zwischen Gleichrichter (4) und Gleis arbeitet sowohl für Halbwellenstrom als auch für Vollweggleichrichtung. Statt der dargestellten einzelnen Einwegzellen (2) kann mit einem Trennschalter im Gleichrichterstromkreis gearbeitet werden. Dieser ist dann zwangsläufig mit dem Drehschalter (3) zu koppeln (Bild 6).

Nach unseren Erfahrungen ist es also zweckmäßig, Einweggleichstrom für den Rangiergang zu verwenden, dagegen nicht für den Streckengang. Der Übergang ist bei motorischen Steuergeräten mit zusätzlicher Handregelung in den Bereich der letzteren zu legen.

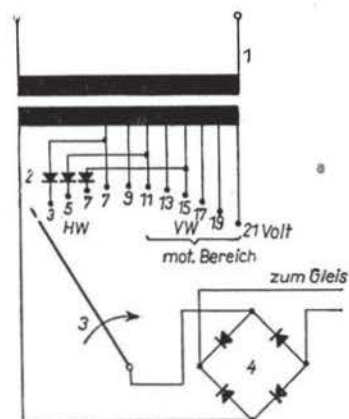


Bild 5 Übergang Halbwellen — Vollwellen; 1 Umspanner, 2 Einwegzellen, 3 Drehschalter, 4 Vollweggleichrichter.

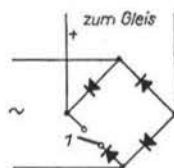


Bild 6 Trennschalter im Gleichrichterstromkreis; 1 Trennschalter.

5 JAHRE



EIN ALTER FACHHASE

Als alter Modelleisenbahner und einer der ersten Leser Ihrer Zeitschrift möchte ich nicht versäumen, Ihnen zum 5jährigen Bestehen Ihrer Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ meine größte Anerkennung und die herzlichsten Glückwünsche auszusprechen. Möge diese Fachzeitung auch weiterhin ihre Form und ihr Niveau beibehalten und auch in Zukunft die aktuellsten Ereignisse der Modellbahnwelt veröffentlichen.

Macht weiter so, und jedes Heft Eurer Zeitschrift wird von allen Lesern mit Spannung erwartet.

Mit den besten Wünschen für weitere Erfolge
Ihr gez. Walter Georgii

HOCHSCHULE FÜR VERKEHRSWESEN

Die Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“, Verlag „Die Wirtschaft“, Berlin, besteht am 1. 9. 1957 fünf Jahre. Das enge Band zwischen dieser einzigen Fachzeitschrift für Modelleisenbahner in der DDR und der Hochschule für Verkehrswesen kommt dadurch zum Ausdruck, daß sie von Anfang an im Beratenden Redaktionsausschuß durch ein Mitglied ihres Lehrkörpers vertreten ist. Der Zeitschrift ist es nicht nur gelungen, einen sehr großen Leserkreis zu erfassen, sondern infolge ihres hochstehenden Inhaltes ist sie im In- und Ausland weit über den Rahmen einer Zeitschrift, die vorwiegend Modellbauer anspricht, bekannt und geschätzt. Es wird überall hervorgehoben, daß das wissenschaftliche Niveau dieser Fachzeitschrift von keiner gleichartigen periodischen Veröffentlichung, die sich mit Modelleisenbahnen befaßt, erreicht wird.

Die Hochschule für Verkehrswesen Dresden beglückwünscht die Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ zu dieser Entwicklung und wünscht ihr weiterhin guten Erfolg.

gez. Prof. Dr. rer. pol. Günther

INDUSTRIEGEWERKSCHAFT EISENBAHN

Zentralvorstand

Werte Kollegen!

Im Namen aller gewerkschaftlich organisierten Arbeiter, Angestellten, Techniker, Ingenieure und Wissenschaftler der Deutschen Reichsbahn übermittelt das Sekretariat des Zentralvorstandes der Industriegewerkschaft Eisenbahn den Mitarbeitern der Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ und seinem Beratenden Redaktionsausschuß zu ihrem 5. Jahrestag des Bestehens die herzlichsten Glückwünsche.

Die Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ hat sich nicht nur in ganz Deutschland, sondern auch im befreundeten und kapitalistischen Ausland bei den vielen Modellbahngruppen und Amateuren ein großes Ansehen erworben.

Dafür gebührt dem Redakteur, Kollegen Heinz Lenius, und auch dem fachwissenschaftlichen Mitarbeiter, Kollegen Horst Richter, besonderer Dank.

Möge es dem Kollektiv der Redaktion auch weiterhin gelingen, ein Sendbote und Sprachrohr des Friedens und Aufbauwillens der Modelleisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik zu sein und besonders unserer Jugend ihre ganze Aufmerksamkeit zu widmen.

Für die Lösung dieser wichtigen Aufgaben als unentbehrlicher Helfer und Vertrauensmann der Freunde des Modellbahnbaues wünschen wir weitere schöne Erfolge und versichern auch in Zukunft unsere Hilfe und Unterstützung.

gez. Rudolf Wilde

DAS TECHNISCHE ZENTRALAMT DER DR

Das Erscheinen der ersten Ausgabe der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ im Jahre 1952 wurde nicht nur von allen Modelleisenbahnern in der Deutschen Demokratischen Republik freudig begrüßt, sondern die Zeitschrift wird auch von den „richtigen“ Eisenbahnern als wertvolles Hilfsmittel für die Förderung des Eisenbahner Nachwuchses angesehen. Diese Zeitschrift füllte durch ihr Erscheinen eine seit 1945 bestehende Lücke aus und schaffte die Voraussetzungen zur sinnvollen und intensiven Verbreitung des Modellbahngedankens. Wie bei jeder Neuerscheinung waren wir zunächst alle skeptisch, können aber heute feststellen, daß die Zeitschrift in den Jahren ihres Erscheinens ihr Niveau ständig erhöht hat und heute im In- und Ausland als anerkannte Fachzeitschrift gilt. Das Technische Zentralamt fühlt sich noch besonders durch die jährlich durchgeführten Modellbahn-Wettbewerbe, in deren Kommissionen bisher stets ein Mitarbeiter des Technischen Zentralamtes vertreten war, verbunden.

Wir wünschen der Zeitschrift auch weiterhin vollen Erfolg und hoffen, daß auch in Zukunft die Qualität der veröffentlichten Beiträge den Leserkreis ständig erweitern wird.

gez. Dr. Puritz

FAHRT FREI

Liebe Kollegen von unserer „kleinen Fakultät“!

Fünf Jahre besteht nun die Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau „Der Modelleisenbahner“ und hat sich von Jahr zu Jahr sowohl in der Qualität ihres Inhalts als auch der grafischen Ausstattung bedeutend verbessert. Sie hat große Verdienste bei der Anleitung der Modelleisenbahnerzirkel, ja, für jeden Modelleisenbahnbauer überhaupt. Aber auch für den Eisenbahnfachmann und den Nachwuchs bei der Deutschen Reichsbahn ist diese Zeitschrift eine wahre Fundgrube an Wissenswerten. Die ständigen Spalten „Unser Lokarchiv“ oder „Bist du im Bilde?“ bringen soviel Lehrreiches und Interessantes aus dem Eisenbahnwesen, daß sie vielen Lesern des „Modelleisenbahners“ zum unentbehrlichen Helfer und Ratgeber wurden.

Wir wünschen dem Redaktionskollektiv unserer „kleinen“ Schwesterzeitschrift weitere Erfolge auf dem bisher beschrittenen Wege und hoffen, daß „Der Modelleisenbahner“ noch stärker als bisher auf unsere Jungen Pioniere und die Modelleisenbahnzirkel einwirkt und den Liebhabern des schönen Modelleisenbahnsports eine Zeitschrift bleibt, die man immer wieder liebend gern in die Hand nimmt.

gez. Herbert Bonnie

EIN 16-JÄHRIGER OBERSCHÜLER

An die Redaktion des „Modelleisenbahners“

Zum 5jährigen Bestehen der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ im September 1957 möchte ich der Redaktion meine aufrichtigsten Glückwünsche übermitteln.

Seit 1953 bin ich eifriger Leser des „Modelleisenbahners“. Erst durch das Lesen angeregt, begann ich eine Modelleisenbahn zu bauen. Viele Anregungen und Baupläne konnte ich seitdem schon verwerten. Besonders gut hat mir die Artikelreihe „Geländemodellbau und Landschaftsgestaltung“ gefallen. Diese Artikelreihe war, wie fast alle Bauanleitungen, auch für die Jungen Modelleisenbahner gut verständlich.

Für die nächsten 5 Jahre und darüber hinaus wünsche ich dem „Modelleisenbahner“ weiter viel Erfolg und eine sich ständig vermehrende Leserschaft.

gez. Bernd Eydner



PREISGEKRÖNTE MODELLE

Fotos: G. ILLNER, Leipzig

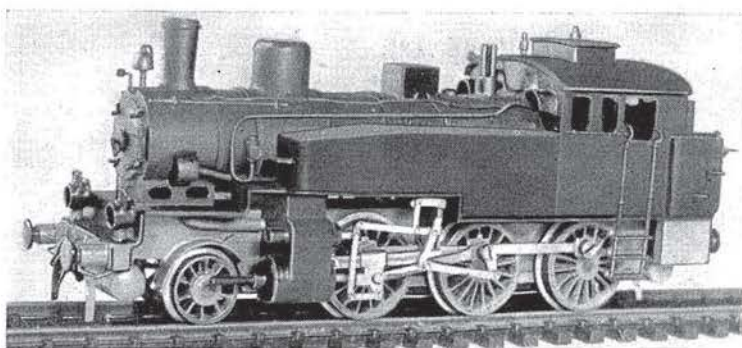
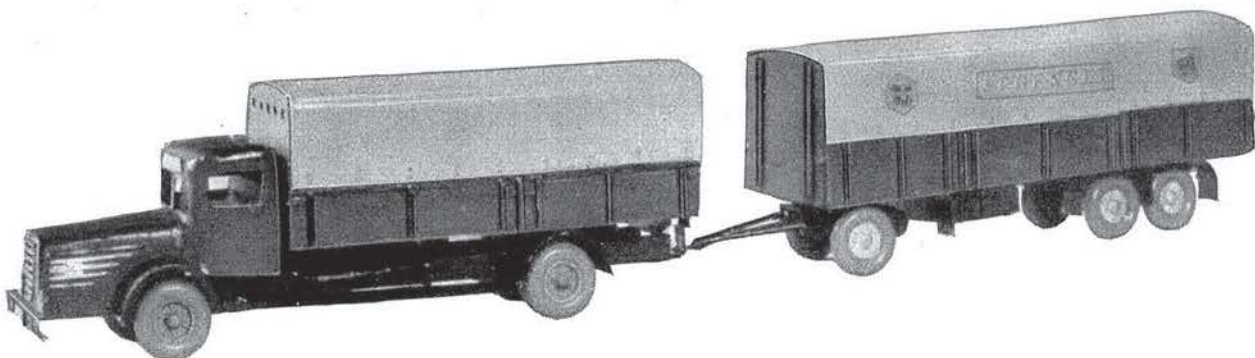


Bild 1 Für eine Reihe interessanter Gebäude-modelle in der Baugröße H0, zu denen auch das im Bild gezeigte Wohnhaus mit einzeln aufgeklebten Dachziegeln gehört, wurde dem 14jährigen Grundschüler Peter Opelt aus Oybin bei Zittau der 1. Preis der Bewertungsgruppe I zugesprochen.

Bild 2 Erstaunlich waren die zahlreichen Straßenfahrzeugmodelle, die der 15jährige Oberschüler Michael Günther aus Plauen neben drei Modell-Loks der Baureihen K⁰, 56 und E 94 zum Wettbewerb eingeschickt hat. Den zweiten Preis der Bewertungsgruppe II hatte er sich wohlverdient.

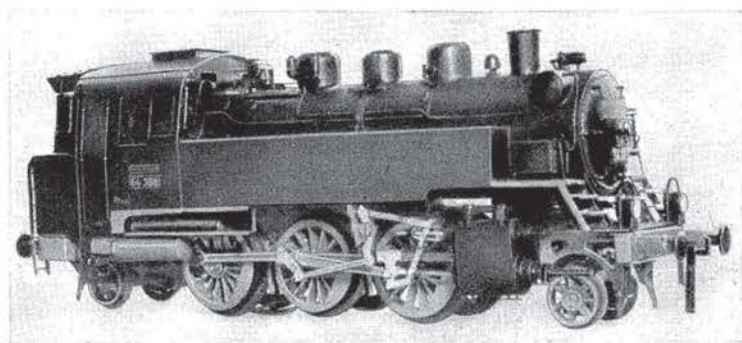
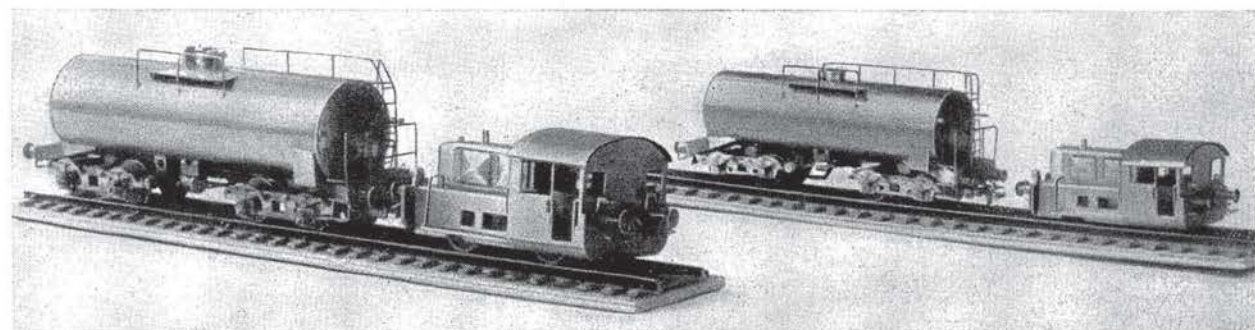


Bild 3 und 4 Zwei Monteure bauten je ein Modell einer Personenzug-Tenderlokomotive in verschiedenen Baugrößen und wurden beide dafür in der Bewertungsgruppe III ausgezeichnet. Das Bild 3 zeigt die Modell-Lok der Baureihe 74 in der Baugröße H0 von dem 32jährigen Horst Kohlberg aus Erfurt und das Bild 4 die Modell-Lok der Baureihe 64 im Maßstab 1:45 von dem 20jährigen Roland Buschan aus Heidenau/Sachs.

Bild 5 Vierachsiger Kesselwagen ohne Langträger und Kleinlokomotive, beide in den Baugrößen H0 und TT; eine hervorragende Leistung des 61jährigen Invalid-Schlossers Friedrich Busko aus Leipzig.



1:1 oder
1:45

Betrachtet man die auf den Bildern dieser Seite gezeigten Fahrzeuge, Gleis- und Fahrleitungsanlagen, so wird man zunächst im Zweifel sein, ob es sich hierbei tatsächlich um Nachbildungen handelt. Nur eins hat der Hersteller dem Vorbild vorweggenommen und damit unbewußt die modellmäßige Ausführung von Loks und Wagen markiert: Die Verwendung einer vereinfachten Schaku, die sich bei diesen 0-Fahrzeugen bisher sehr gut bewährt hat.

Alle Fahrzeuge sowie die Gleis- und Fahrleitungsanlagen wurden im Maßstab 1:45 gebaut von der Firma Rolf Stephan, Berlin-Lichtenberg, und auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1957 fotografiert von G. Illner, Leipzig.

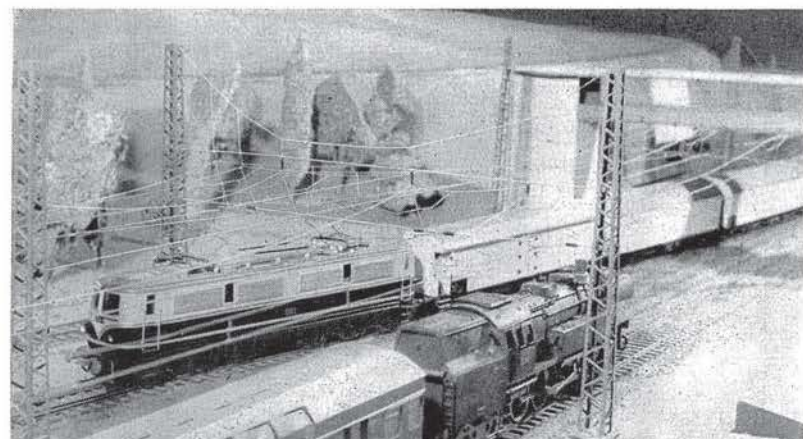
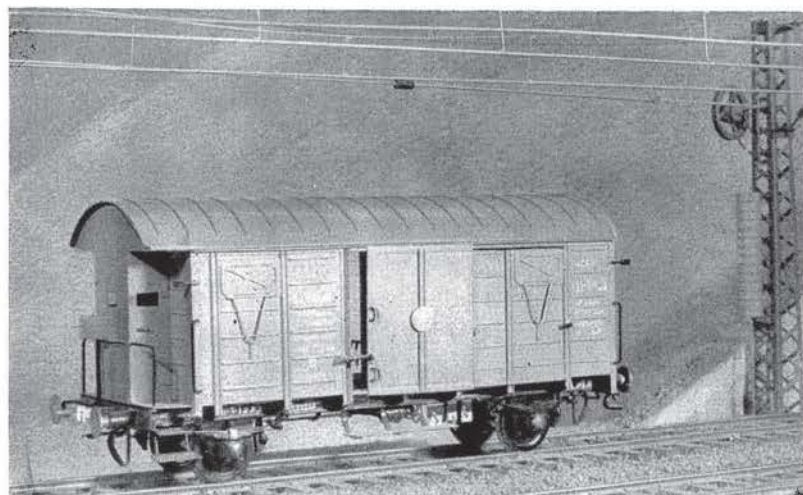
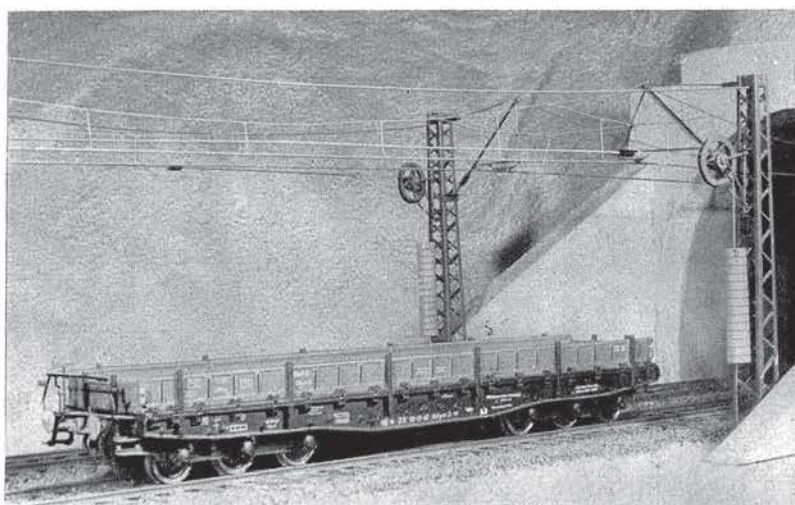
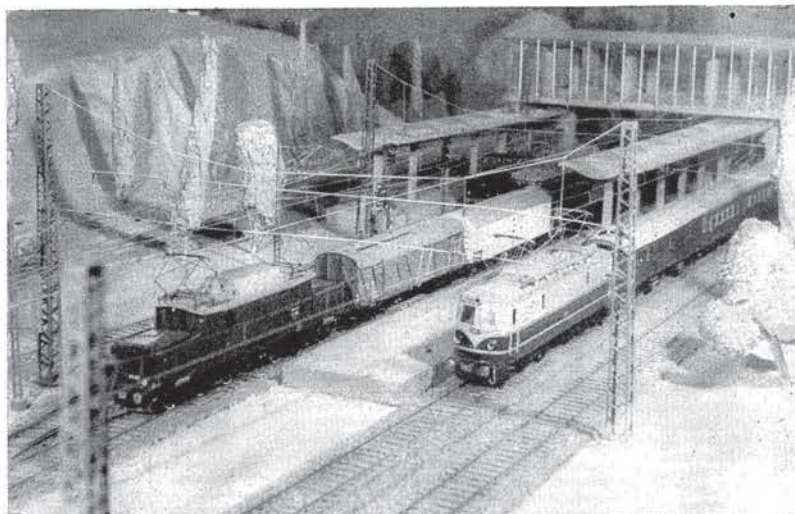


Bild 1 Hochbetrieb in einem Durchgangsbahnhof. Im Vordergrund ein aus B4-ümpe-Wagen gebildeter Reisezug mit Lok der Baureihe E 05 der Polnischen Staatsbahn und eine Lok der Baureihe E 94 der DR vor einem Güterzug.

Bild 2 Das Vorbild dieses RRYm-Wagenmodelles ist ein Schwerlastwagen (80 t Ladegewicht) mit eisernen Klappprungen, umklappbarem Bühnengeländer (zum Überladen von Fahrzeugen), 0,60 m hohen Seitenwänden und einer Ladelänge von 14,36 m. Der Wagen entspricht der geschweißten Bauart und ist zum Übergang auf Breitspurgleise geeignet.

Bild 3 Modell eines gedeckten Güterwagens für 20 t Ladegewicht mit Tonendach und eingebautem Bremserhaus, der von der volkseigenen Waggonbauindustrie der DDR im Rahmen eines Exportauftrages für Syrien hergestellt wurde. Im Hintergrund: Funktionsfähiger Fahrleitungs-Abspannmast mit Spannungsgewicht.

Bild 4 Daß die Gitterwerke der Oberleitungsturmaste aus 1,5 mm Winkelprofilen angefertigt worden sind, erwähnten wir bereits im Heft 3/57 auf der Seite 66.

Vor dem Doppelstockwagenzug eine Neubaulok der DR, Baureihe 65¹⁰, vor dem Kühlwagenzug eine im VEB LEW „Hans Beimler“ für die PKP gebaute elektrische Schnell- und Güterzuglok der Baureihe E 05.

Es fing so herrlich an ...

Wir meinen damit die Diskussion über den ersten Entwurf der „Richtlinien für die Arbeitsgemeinschaften der Jungen Modelleisenbahner“. Die erste Stellungnahme erhielten wir nämlich bereits vor Veröffentlichung der Beilage Heft 9/56 von der Station der Jungen Techniker Dresden/Stadt, die zufällig in den Besitz des Manuskripts gekommen war. In kurzer, knapper Form teilten die Jungen Modelleisenbahner uns ihre Meinung zu dem Entwurf mit und sprachen von ihren Erfahrungen. So schrieben sie u. a.: Bei der Durchführung von Arbeitsgemeinschaften Junger Eisenbahnmodellbauer haben wir die Erfahrung gemacht, daß es zweckmäßiger und günstiger ist, vor der Behandlung der Aufgabe des Fahrdienstleiters, Zugführers, Lokführers und der Aufsicht die wichtigsten Signale und Kennzeichen der Deutschen Reichsbahn zu besprechen. Sie schlagen deshalb eine Veränderung der Anordnung der Stichworte im Punkt II a, 5 und 6, vor.

Am Schluß ihres Schreibens teilten sie uns dann noch mit, daß sie nach einer Beratung mit den Arbeitsgemeinschaftsleitern vom Eisenbahnmodellbau uns noch eine weitere, ausführliche Stellungnahme zusenden würden.

Ein sehr erfreulicher Beginn der Diskussion, dachten wir. Leider erfüllten sich unsere Erwartungen nicht. Ganze fünf weitere Beiträge in unserer Zeitschrift Der Modelleisenbahner waren das Ergebnis. Auch die zweite Stellungnahme unserer Dresdener Freunde vermissen wir noch heute. Mit Spannung warteten wir auch auf eine Stellungnahme der Station der Jungen Techniker Limbach/Oberfrohna. Sie hat bei jedem Modellbahnwettbewerb beachtliche Arbeitsergebnisse nachgewiesen. Beim Treffen der Jungen Techniker und Naturforscher in Brandenburg/Havel 1957 traten die Stationen der Jungen Techniker des Bezirks Potsdam mit Ergebnissen aus der Tätigkeit ihrer Jungen Modelleisenbahner auf. Im Heft 7/56 dieser Zeitschrift gaben Arbeitsgemeinschaften aus dem Haus der Jungen Pioniere Halberstadt und der Station der Jungen Techniker Bützow ihre Adressen an, um in Erfahrungsaustausch mit anderen Arbeitsgemeinschaften zu treten. Der zwei Monate später veröffentlichte Entwurf der Richtlinien bot ihnen gute Gelegenheit, ihre Meinung zu sagen und von ihren Erfahrungen zu sprechen. Bedauerlicherweise haben unsere Freunde nichts von sich hören lassen.

Alles in allem: In den Stationen und Schulen wird gearbeitet. Die praktischen Ergebnisse sind überall zu finden. Deshalb können wir mit dem bisherigen Umfang der Diskussion nicht zufrieden sein, sondern halten es für richtig, eine noch größere Zahl von Kollegen zu Wort kommen zu lassen.

Die erste Schlußfolgerung ist also:

Die Diskussion geht weiter!

Wenn auch die Zahl der bisher vorliegenden Meinungsäußerungen recht unbefriedigend ist, kann man vom Inhalt nur das Gegenteil sagen. Trotz der geringen Anzahl der Einsendungen zeigt sich bereits ein Ansatz zum Meinungsstreit. So vertritt Kollege Schadock vom Pionierpark „Ernst Thälmann“, Berlin, die Meinung, daß man im Eisenbahnmodellbau mit Kindern bei der Baugröße 0 beginnen sollte. Kollege Kurt Singer aus der Station der Jungen Techniker in Hetschkau hält ihm jedoch andere Erfahrungen entgegen. Wenn auch die anderen Einsendungen im wesentlichen die Meinung des Kollegen Singer unterstützen, kann man jedoch das vom Kollegen Schadock aufgeworfene Problem noch längst nicht als ausdiskutiert betrachten. Im übrigen gibt der Entwurf der Richtlinien keinerlei Empfeh-

lungen, mit welcher Baugröße zweckmäßigerweise begonnen werden soll, und diesen Mangel können wir in gemeinsamer Aussprache beseitigen. Es gibt noch eine ganze Reihe anderer Fragen, die in den Berichten und Stellungnahmen nur angetippt wurden. So z. B.: Können unsere Jungen und Mädchen ihre Weichen selbst bauen? Günter Barthel aus Erfurt und Alfred Kühne aus Ottendorf/Okrilla haben beide unterschiedliche Erfahrungen in dieser Hinsicht gemacht, was darauf deutet, daß sie andere Methoden in der praktischen Arbeit anwandten. Aus diesen beiden Beispielen läßt sich die zweite Schlußfolgerung ziehen:

„Die Diskussion braucht sich nicht eng an die Richtlinien anzuklammern, sondern gibt genügend Raum, alle praktisch interessierenden Fragen zu besprechen.“

Besonders erfreulich ist die Tatsache, daß sich alle Teilnehmer der bisherigen Diskussion mit den grundsätzlichen Gedanken der Richtlinien einverstanden erklärt haben. Alle bringen zum Ausdruck, daß die enge unmittelbare Verbindung zu den Werkträgern der Deutschen Reichsbahn einen wesentlichen Teil des Inhalts der Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaften der Jungen Modelleisenbahner ausmachen muß. Daraus läßt sich die dritte Schlußfolgerung ziehen:

„Der vorliegende Entwurf — so unvollkommen und verbesserungsbedürftig er noch ist — gibt eine richtige Orientierung, die wir in der gesamten Diskussion weiter beibehalten müssen.“

Noch einige besondere Worte zu den Bemerkungen unseres Kollegen Günter Barthel aus Erfurt. Aus der sehr gründlichen, sorgfältig durchdachten Darstellung im Heft 4/57 spricht die 3jährige Erfahrung seiner Arbeitsgemeinschaft an der Grundschule Erfurt/Hochheim und seine ganze Liebe zum Eisenbahnmodellbau. Es ist uns ein Bedürfnis, ihm für diesen Diskussionsbeitrag besonders zu danken. Sein Gegenvorschlag zu unserem ersten Entwurf sollte in der weiteren Diskussion außerordentliche Beachtung finden, zumal er sich in seinem Aufbau methodischen Erfahrungen bedeutend mehr annähert als unser erster Entwurf.

Der Entwurf des Kollegen Barthel stimmt in seinen Grundtendenzen durchaus mit unserem Entwurf überein. Kollege Barthel deutet jedoch viele inhaltliche Dinge lediglich nur an, die in unserem Entwurf (im übrigen nicht zu seinem Vorteil) ausführlicher angelegt sind, z. B. II c. Hier sollten vor allem weniger erfahrene Arbeitsgemeinschaftsleiter dazu sprechen, ob ihnen größere Ausführlichkeit eine bessere Hilfe wäre.

Wie eingangs schon gesagt: Es gilt noch manches zu überlegen, und je mehr wir miteinander sprechen, um so mehr werden wir uns verstehen und voneinander lernen.

Gerhard Schild

Zentralstation Junger Techniker
Berlin-Treptow

Modelleisenbahn-Klub Brunn

In Brno (Brunn) — ČSR, wurde ein aus 82 Mitgliedern bestehender Modellbahn-Klub gegründet. Der Klub wünscht einen regen Erfahrungsaustausch mit interessierten Modellbahnfreunden.

ZVEME VŠECHNY ZÁJEMCE O MODELÁŘSTVÍ
ŽELEZNIC KE SPOLUPRÁCI!

I. MORAVSKÝ KLUB MODELÁŘŮ ŽELEZNIC
V BRNĚ při SVAZARMŮ okr. BRNO VI.

Eisenbahner mit Leib und Seele

Als ein schöner Septembertag, an dem der Sommer sich noch einmal gewährt hatte, dem Herbst die Jahreszeit zu überlassen, zur Neige ging, kam der alte Paul Seltmann, der Rangierer unseres kleinen Bahnhofs, zu mir aufs Stellwerk und wollte die Signallaternen holen, um sie aufzuziehen. Ich hatte sie in einer Zugpause angezündet und reguliert, und Paul sollte sie nun an die Signale bringen.

Wie üblich bei solchen Gelegenheiten, ergab sich da ein kleiner Plausch, den ich mit Paul immer besonders gern führte, da mich mit ihm mehr als bloße Kollegialität verband. Ich schätzte den alten Rangierer im Stillen nämlich ganz besonders, da ihn drei Eisenbahner-tugenden in hohem Maße auszeichneten: Einsatzbereitschaft, Verantwortungsbewußtsein und Treue. Wenn ich auch viel jünger als Paul war, zu den jüngsten Eisenbahnern auf unserem Bahnhof gehörte ich schon nicht mehr, und unser Rangierer war mir seither immer ein großes Vorbild gewesen. Aus unserem Plausch wurde an diesem Tage aber ein Gespräch, was mich sehr nachdenklich machte, und das kam so:

Ganz unvermittelt waren wir auf Karl-Heinz zu sprechen gekommen, Karl-Heinz, einen jungen, intelligenten Burschen, unseren jüngsten Kollegen. Er hatte im vergangenen Jahr seine Lehrausbildung beendet, die Prüfung mit Auszeichnung bestanden und sollte nach einer gewissen Zeit praktischen Einsatzes auf unserem Bahnhof die Ingenieurschule für Eisenbahnwesen besuchen. Auf Grund seiner Vielseitigkeit und Befähigung war er auf fast allen Dienstposten unseres Bahnhofs ausgebildet und eingesetzt worden. Mit Karl-Heinz hatte ich etwas besonderes gemeinsam: Unsere Beschäftigung mit der Modelleisenbahn. Schon als Lehrling war er oft zu mir aufs Stellwerk gekommen und hatte sich von mir Dinge vom großen Vorbild unserer Modelleisenbahn erklären lassen, die weit über dem Niveau der von ihm geforderten Ausbildung lagen. Karl-Heinz begriff sehr rasch und vermochte auch auf Grund seiner handwerklichen Fertigkeiten seine daheim gegründete Modelleisenbahn in vielen Einzelheiten so vorbildgetreu gestalten, wie sie eigentlich nur die glückliche Verbindung von Berufs- und Modelleisenbahner hervorbringen konnte. Nach abgeschlossener Ausbildung und wenigen Monaten der Praxis konnte man ihm getrost nachsagen, daß er vor allem in das Wesen des Betriebsdienstes der Eisenbahn tief eingedrungen war, sowohl seine Vorschriften und Regeln als auch die praktische Arbeit beherrschte.

Der alte Rangierer wußte das alles auch. Er wußte auch, daß ich viel Einfluß auf Karl-Heinz nehmen konnte, vielleicht, weil ich seinem Lebensalter um vieles näher stand als er und weil — nun eben wegen der Modelleisenbahn. Warum er aber so beharrlich das Gespräch über Karl-Heinz weiterführte, konnte ich anfangs nicht verstehen. Er mußte es merken, denn er ließ mich dann aber schnell und etwas unsanft begreifen: „Du“, sagte er nämlich zu mir, „der Karl-Heinz wird nie ein Eisenbahner!“

Ich war erschrocken. Mochte er damit auch mich meinen? Die Modelleisenbahn und die gemeinsame Fachsimpelei mit Karl-Heinz, bei der der alte Rangierer zuweilen gar nicht mehr mitkam? —

Paul Seltmann schien mir mein Entsetzen und meine Vermutungen vom Gesicht abgelesen zu haben, denn er legte sogleich seine Hand auf meine Schulter und sagte mit zusammengekniffenen Augen, aus deren Spalt erst ein Lächeln, dann aber ein ernster Ausdruck sprach: „Fühle dich nicht mit getroffen! Du gehörst zu uns! Ich weiß es. Ich habe euch zwei einmal belauschen können. Ihr unterhieltet euch über Lokomotiven. Ich

hatte den Eindruck, als wollte dir der Karl-Heinz schon etwas vormachen. Es ging wohl sehr lebhaft her zwischen euch zwei beiden. Karl-Heinz deckte dich mit Fachausdrücken und technischen Merkmalen ja bald zu. Ich weiß nicht, wie dir zumute gewesen ist. Aber es schien mir auch nicht, als sei es das letzte Argument der Verzweiflung, als du ihm schließlich sagtest: Wenn ich nachts bei offenem Fenster ohne Schlaf im Bett liege, dann erkenne ich die „Achtundfünfziger“ schon am Trommeln ihrer drei Zylinder. Ich erkenne viele Loks einzig schon an ihrem Pfeifsignal, sagtest du noch. Und dann sprachst du, daß die Lokomotiven für dich einen Herzschlag und einen Atem und eine Stimme haben, daß sie für dich von Leben erfüllt sind. Und darauf hat sich der Karl-Heinz vor Lachen bald ausgeschüttet und alles für Unsinn und Verstiegenheit erklärt.

Wer sprach nun als Eisenbahner? Der Karl-Heinz oder du? —

Karl-Heinz ist zwar ein intelligenter Bursche. Er soll deswegen ja auch noch gefördert werden. Unser Staat bietet ihm dazu ja alle Möglichkeiten. Und kluge junge Menschen kann unsere Eisenbahn gut gebrauchen. Aber ein Eisenbahner muß auch ein Herz haben. Gerade zu unserem Beruf gehört eine innere Einstellung, gehören Liebe und die Bereitschaft, dann und wann auf einige Annehmlichkeiten des Lebens verzichten zu können!“

Ich schwieg betreten. Als ich endlich glaubte, etwas erwidern zu müssen, dachte ich an Karl-Heinz und verteidigte ihn: „Er ist eben noch sehr jung!“ Diese Feststellung galt aber für den alten Paul Seltmann nicht! Heftig entgegnete er: „Ich sagte ja eben, wer sich den Eisenbahnerberuf erwählt, muß sich selbst als junger Mensch schon bewußt sein, was von einem Eisenbahner gefordert wird und welche verantwortungsvolle, aber schöne Arbeit ihn erwartet. Weiß er das und geht er dann in seiner Arbeit auf, kann er nie mehr von ihr lassen. Und so ist es recht. Er wird dann nicht ungehalten sein, wie es Karl-Heinz war, als er mich im Rangierdienst einmal vertreten mußte und die Unbilden der Witterung ihn seinen Dienst nicht als sportliche Abwechslung erscheinen ließen. Er wird auch nicht wegen aller möglichen Anlässe einen besonderen Dienstplan für sich beanspruchen und erwarten. Sein Beruf und seine Arbeit, die nie still liegen kann, gehen in allen Dingen vor. Und ist er auch noch so klug, deswegen muß er nicht gleich als Aktivist ausgezeichnet werden, wie es sich Karl-Heinz einbildet. Eisenbahner muß es auf allen Bahnhöfen geben. Eisenbahner, die ihren Beruf lieben, auf die Verlaß ist und die immer zur Stelle sind. Und solche Eisenbahner, nur solche, können sich so nennen und sind die Stützen unseres großen Betriebes. Eine von Grund auf und in allen Beziehungen wohlmeinende Einstellung gehört zu unserer Arbeit, wenn sie gelingen und uns allen nützen soll. Acht Jahre gibt es am 7. Oktober unseren Arbeiter- und Bauern-Staat. Wie lang und wie schwer war der Weg dorthin! Doch konnte er Wirklichkeit werden, wenn nicht alle, die geholfen haben, ihn zu erbauen, mit Liebe und Hingabe an dieser Arbeit dabei gewesen wären? —

Wenn du also wieder mit Karl-Heinz zusammenkommst, dann mache ihm das klar. Er muß klug genug sein, um auch das verstehen zu können. Aber nicht nur Karl-Heinz! Auch die anderen jungen Modelleisenbahner, die ihr kennt und von denen ihr wißt, daß sie ihre ernsthafte Beschäftigung mit der Modelleisenbahn zum Berufseisenbahner fördern soll, die müssen wissen, was den wahren Eisenbahner ausmacht. Der Bergmann sagt: „Ich bin Bergmann! Wer ist mehr?“. Wir wollen sagen können: „Wir sind Eisenbahner, mit Leib und Seele!“