

Eisenbahnfans auf großer Fahrt:

Wir reisen mit dem Zug

Ihr wißt jetzt bereits eine ganze Menge über Reise- und Güterzüge, Lokomotiven und Triebwagen; ihr habt das rege Leben auf dem Bahnhof kennengelernt und Personen- und Schnellzüge ein- und auslaufen sehen. Jetzt wird's Zeit: Der Pfiff-Klub geht auf große Fahrt! Dabeisein ist alles, die Reise wird zum unvergleichlichen Erlebnis: In sausender Fahrt gleitet die Wagenkette unseres Schnellzugs am Fuße sanfter Hügelketten dahin. Wir genießen den weiten Ausblick über Wiesen und Äcker. Herrliches Wetter heute! In wildem Spiel tanzen die Telegraphenleitungen vor dem Abteilfenster auf und ab. Dort! Eine Schar Krähen sucht vergeblich im Tiefflug das Tempo unseres Zuges mitzuhalten. — So gleiten wir dahin, sorglos, unbeschwert und voller Erwartungen.

Jede Reise ist ein kleines Abenteuer: Denn was begegnet uns nicht alles an Neuem und Wissenswertem auf einer Fahrt mit dem Zug — dabei ist es egal, ob sie nur bis zur Nachbarstadt führt oder über weite Entfernungen, beispielsweise ans Meer oder in die Berge. Die Reisekasse ist gefüllt — jeder hat eingezahlt. Bevor die Fahrt aber losgeht, wollen wir schnell noch einige Vorbereitungen treffen. Denn jetzt beginnt für die Eisenbahnspäher ein besonders interessanter Teil der Reise.

Ihr nehmt euch das Kursbuch vor und schreibt alles heraus, was von Interesse für eure Fahrt sein könnte, z. B.: In welchen Bahnhöfen hält euer Zug, welches sind die vorteilhaftesten Verbindungen, wo müßt ihr umsteigen — wo habt ihr Aufenthalt? Natürlich notiert ihr auch, welche Züge euch unterwegs begegnen und was es sonst noch alles zu sehen geben wird.

Ein Thermometer für das Reisefieber ist bisher noch nicht erfunden: Trotzdem — eines schönen Nachmittags ist es dann endlich soweit: Ihr trefft euch am Bahnhof, und schon beginnt die langersehnte Reise. Natürlich habt ihr euch mit

Platzkarten Fensterplätze gesichert! Mannigfaltige Ziele locken euch in die Ferne: Das Ziel ist die nächste Großstadt — oder ein kleiner Bahnhof draußen auf dem Land. Aber erst einmal sehen wir uns den Reisezugwagen von innen gründlich an. Von außen habt ihr ihn ja schon genauestens kennengelernt: Das Ergebnis eurer vielen Spähfahrten zum Bahnhof!

Jetzt treten neue Fragen auf: Wie ist die Inneneinrichtung des Wagens beschaffen? Wie ist der Übergang zu den anderen Wagen? Würde zum Beispiel eure ganze Schulklasse in einem der Wagen untergebracht werden können?

Draußen flitzen die Telegraphenmasten vorbei. Eine idyllische Landschaft erstreckt sich vor euren Blicken. Ein Bauer rumpelt mit seinem schweren Traktor einen Feldweg hinauf zur Straße. Wenige Minuten später seid ihr schon wieder in gänzlich anderer Umgebung: Wohnblöcke, fliegen vorüber. Der Zug jagt über Brücken dahin. Unter euch strömt in langen Kolonnen der Straßenverkehr. Wie ein spannender Film rollt das Geschehen vor euch ab. Auf alles achtet ihr: Auf die Bahnhöfe und Gleisanlagen, die vorbeifahrenden Züge und die Signalstellung für euren Zug! Zwischendurch pirscht ihr euch nach vorn in den ersten Wagen und beobachtet von dort aus die Lokomotive. Auch der Zugführer wird nichts dagegen haben, wenn ihr während der Reise mal eine Frage auf dem Herzen habt. — Und nun eine besonders interessante Sache:

Wir errechnen die Reisegeschwindigkeit unseres Zuges

Die kann man nur im Führerstand der Lok vom Armaturenbrett ablesen, meint ihr? — Weit gefehlt! Ein Pfiff-Klub schafft das im Handumdrehen vom bequemen Fensterplatz im Abteil des dahinbrausenden Zuges aus!

Aufgepaßt, so wird's gemacht: Ihr meßt mit eurer Uhr die Fahrzeit des Zuges für einen Kilometer! — Wie? Kein Problem: Im Abstand von 200 Metern sind längs der Strecke Kilometersteine aufgestellt. Fünf dieser Steine ergeben also

zusammen einen Kilometer! – Ein Blick auf die Uhr, und schon kennt ihr die Fahrzeit eures Zuges für einen Kilometer der Strecke!

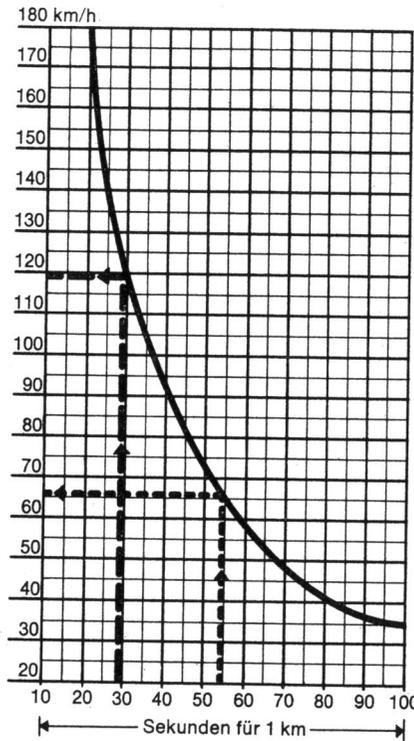
Und nun – kurz nachgedacht: Eine kleine Kopfrechnung und schon ist euch die Stundengeschwindigkeit eures Zuges bekannt! – Ein kleines Rechenexempel, mit dem ihr eure Reisebegleiter immer wieder in Erstaunen versetzen könnt. Versucht's einmal! Nichts ist einfacher als das!

Da der Zug seine Geschwindigkeit häufig wechselt, haben wir ein Diagramm gezeichnet, aus dem ihr die Geschwindigkeit eures Zuges genau ablesen könnt. Ihr braucht nur die Fahrzeit für 1 km (5 Kilometersteine) stoppen und in dieser Skizze bei der gestoppten Zeit senkrecht nach oben gehen. Bei der Berührung mit der Kurve könnt ihr links die Geschwindigkeit ablesen. (Siehe Darstellung Nr. 4.)



■ Aha, die V 60! Loknummern sammeln – in die Klubfibel eintragen. Schon wieder eine! – Das macht jede Reise spannend.

Was aber gibt es zu tun, wenn eine große Reise, zum Beispiel in die Ferien, auf dem Programm steht? Nun habt ihr ein reiches Betätigungsfeld: Ihr sammelt neue Loknummern, bereichert euer Archiv mit ein paar Schnappschüssen von Lokomotiven, die ihr bisher noch nicht gesehen habt! Auch die anderen F- und D-Züge, die euch entgegenbrausen, geben manche interessante Frage auf: Ihr seht euch die Wagenfolge, die Wagenläufe und die Gattungen der Reise-



Darstellung 4

■ Hier ist ein Diagramm. Daraus könnt ihr die Geschwindigkeit eures Zuges genau ablesen. Ihr braucht nur die Fahrzeit für 1 km (5 Kilometersteine) zu stoppen und in diesem Diagramm bei der gestoppten Zeit nach oben zu gehen. Bei der Berührung mit der Kurve könnt ihr links die Geschwindigkeit ablesen.

zugwagen an! Niemals kann euch der Stoff für eure Klubs treffe ausgehen! Bald wird das Wort „Langeweile“ ganz aus eurem Sprachschatz verschwunden sein!

Wenn ihr die Sache richtig angepackt habt, dann werdet ihr nach einer solchen Fahrt auf Wochen hinaus zu tun haben! Die Reiseerlebnisse werden schriftlich niedergelegt, ihr klebt die neuen Fotos in die Eisenbahnalbumen, auf einer selbstgefertigten Streckennetzkarte tragt ihr die Stationen eures Reiseweges ein. – „Gut vorbereiten – erleben – auswerten“ lautet hier die Devise: Ihr seht schon: Eisenbahnfans und Lokspäher haben mehr vom Reisen! – Stimmt's?

Wir testen unser Eisenbahnwissen:

Technik und Physik in der Schienenwelt

Im weitgespannten Forschungsfeld der modernen Eisenbahntechnik greift ein Rädchen in das andere – wie in einem riesigen Uhrwerk! Exakte Planung garantiert das reibungslose Zusammenwirken der vielen Einzelkräfte. Nichts hängt vom Zufall ab. Für alles, was vielen ein geheimnisvolles Rätsel ist, gibt es eine genaue und sachliche Erklärung. Lokspäher sehen und hören alles! Ob draußen an der Strecke oder im Bahnhof – überall gibt es unzählige Möglichkeiten, der fortschrittlichen Eisenbahntechnik auf die Spur zu kommen! – Was geschieht da? Wie geht das vor sich und warum gerade so? ... All das sind Fragen, auf die ihr als erfahrene Eisenbahnfans bald jederzeit Auskunft geben könnt! Euer Wissen wächst von Tag zu Tag.

Auf vielen spannenden Seiten hat euch die Klubfibel bereits durch die interessante Welt der gleißenden Schienenstränge geführt. – Was haltet ihr davon: Wollt ihr euer bisheriges Sachwissen einmal testen? Wollt ihr euch mit euren Freunden zusammensetzen zu einem kleinen netten „Eisenbahn-Quiz“ für Hobby-Freunde und herausfinden, wer beim Spähen bisher die besten „Adleraugen“ hatte? – Ja? Also gut: Eintritt frei! Alle sind herzlich eingeladen! Vorhang auf!

Wir stellen einige Beobachtungen an, die jeder von euch schon einmal gemacht hat und die euch sicher noch gut im Gedächtnis haften. – Die Lösungen der damit verbundenen Probleme werden hier natürlich nicht alle verraten, denn das ist ja nun das Salz der Suppe! – Denkt einmal darüber nach, diskutiert miteinander, fragt ältere Mitschüler oder euren Lehrer. Denn die „Eisenbahnwissenschaft“ macht am meisten Spaß, wenn man sich selbst um die Lösung der Fragen bemüht. Fangen wir mit einem einfachen Beispiel an:

Wir beobachten eine Gleisbaurotte

Freitagnachmittag: „Rrrringring“, die Schulglocke verkündet den Schluß der letzten Stunde: „Heute gilt's! Wenn wir der Konkurrenz unserer Kameraden vom Klub ‚Schauinsland‘ gewachsen sein wollen, müssen wir uns ranhalten!“ – Das ist die einhellige Meinung der Freunde vom Pfiff-Klub „S3/6“. „Aber wir werden es schaffen! Wir wissen nämlich aus sicherer Quelle, an welchem Teil der Bahnstrecke die Gleisbaurotte heute arbeitet!“ – Na, scheint ja interessant zu werden. Wollen doch mal sehen, was die Freunde eigentlich vorhaben!

Wenig später rasen Wilfried und seine drei Klubkameraden auf ihren Drahteseln hinüber zur Baustelle. Sie holpern über die Feldwege, daß die Schutzbleche klappern. Wilfried hat nicht zuviel versprochen: Schon von weitem erblicken die vier die riesige Gleisbaumaschine, die sich im Schnecken-tempo auf der Baustrecke vorwärtsbewegt. Unweit davon arbeitet eine Gruppe von Männern an den Schienen. Sie stemmen die schweren Hämmer empor und lassen sie wuchtig niedersausen. – Schon taucht die erste Frage auf, denn: Wilfried bremst scharf, kommt schleudernd zum Stehen und springt ab: „Fällt euch etwas auf?“ wendet er sich noch etwas außer Atem an seine Freunde. „Hört mal genau auf die Hammerschläge!“ Alle lauschen. „Richtig“, meldet Jörg, „warum hören wir eigentlich die Hammerschläge erst so spät? Da, jetzt, paßt auf!“ Eben holt ein Arbeiter zu einem kräftigen Schlag aus. Der Hammer fällt nieder – nichts ist zu hören! Er schlägt ein zweites Mal zu – wieder nichts! Jetzt reißt er den Hammer zum dritten Hieb empor ... Endlich: „Wumm“, der Schall des ersten Schlages dröhnt herüber. – Die Freunde staunen. –

Wie ist das nur möglich? Könnt ihr es euch erklären, liebe Klubfreunde? Natürlich mußten auch Wilfried und seine Freunde etwas nachsinnen, aber bald fanden sie des Rätsels Lösung. Denkt selbst einmal scharf nach! Hat die Entfernung zwischen euch und dem Arbeiter etwas mit der Zeitspanne zu tun, bis ihr die Geräusche hört? Wenn ja,

dann überlegt weiter, ob man vielleicht die Entfernung errechnen könnte, wenn man die Sekunden von der Beobachtung bis zum Hören der Geräusche mitgezählt hat? – Natürlich gibt es dafür eine Formel: Wer sie noch nicht kennt, fragt am besten ältere Kameraden oder seinen Lehrer! (Übrigens: Die Schallgeschwindigkeit beträgt 333 Meter pro Sekunde.) Na, wer von euch liegt vorn? Zweiter Fall:

Der Zug passiert unseren Spähposten

Kürzlich bat uns der Pfiff-Klub „Germania“ um eine Auskunft. Lest selbst:

„... und schon war es soweit: Werner, Bert und ich hatten kaum unsere Spähposten bezogen, da hörten wir bereits das Brausen der heran jagenden Lok. Doch was war das? Der Ton wurde immer höher, je näher sie kam. – Wir hätten nun gern gewußt, warum der Ton sich veränderte, warum er anstieg. Lag es daran, daß die Lok die Geschwindigkeit erhöhte...?“

Nun, liebe Hobby-Freunde! Könnt ihr euren Kameraden vom Klub „Germania“ die Frage beantworten? Um euch ein wenig auf die Sprünge zu helfen: Ihr wißt ja vielleicht schon, daß Töne aus Schwingungen bestehen, und daß hohe Töne eine große Anzahl von Schwingungen haben, tiefe Töne dagegen eine geringere.

Denkt nun einmal über die Frage nach, was vergleichsweise geschähe, wenn der Zug (natürlich nur in der Phantasie) „auf der Stelle führe“. Natürlich würdet ihr einen gleichbleibenden Ton hören, das ist klar! Wie aber hängt dieser Tatbestand mit der Beobachtung am fahrenden Zug zusammen? – Das ist gerade der Witz an der Sache, und ihr dürft euch ruhig ein wenig den Kopf darüber zerbrechen. Wir sind sicher, daß ihr es im Handumdrehen schafft. Nun können wir mit Wilhelm Busch sagen: „Dieses war der zweite Streich, doch der dritte folgt sogleich!“

Das Profil der Trittbretter

Manfred und Jürgen vom Pfiff-Klub „Saphir“ durchstreifen an einem regnerischen Nachmittag den Bahnhof. Emsiges Getriebe kennzeichnet die frühe Nachmittagsstunde. Die beiden Jungen haben sich Bahnsteigkarten gekauft und laufen auf den Bahnsteig 24. Hier hält gerade ein Personenzug. Abfahrt 15.29 Uhr. Also genügend Zeit, um den Zug auf Herz und Nieren zu prüfen. – Natürlich bemerkten unsere beiden Experten Manfred und Jürgen auch, daß die Trittbretter der Eisenbahnwagen stets geriffelt, also besonders gleitfest sind. Klar, damit man nicht ausrutscht: Allen Reisenden ist das selbstverständlich! Aber die Eisenbahnfans gingen der Sache auf den Grund und fragten daher: Welches physikalische Gesetz liegt hier vor, und wodurch werden die unangenehmen Folgen dieses Gesetzes einfach aber sicher beseitigt?

Na? Die Frage ist gar nicht so einfach. Wieder eine kleine Hilfe: Vergleicht einmal diese Beobachtung mit einer anderen, nämlich mit dem Bremsen des Zuges: Wenn ihr vom Bahnsteig aus genau zuseht, werdet ihr bemerken, daß manchmal Sand vor die bremsenden Räder gestreut wird. – Wer kombinieren kann und ein wenig von Physik versteht, hat die Lösung vielleicht schon gefunden. Ihr dürft sie ruhig weitersagen. Jetzt kommt die vierte Nuß:

Auf der Reise

Der „Blaue Enzian“ braust über den Schienenstrang. Die weite Landschaft mit eingestreuten Gehöften zieht wie ein bunter Bilderbogen vorüber. Bequem sitzt Peter in seinem Polstersitz am Fenster, ihm gegenüber sein Freund Hans. Ihre Blicke folgen den abwechslungsreichen Bildern vor dem Abteifenster. Dort drüben: Eine braunweiß gefleckte Kuh stiert behäbig von der Weide am Bahndamm herüber. Grüß Gott! Schon senkt sich ihr Kopf wieder zu saftigen Grasbüscheln. Husch, vorbei! – Die Geschwindigkeit des Zuges ist rasant. Plötzlich ein leichter Ruck! Die Lok muß stark bremsen und unwillkürlich läßt ein sanfter Druck Peter etwas

tiefer in die Polster sinken. Hans dagegen hat das Gefühl, ein wenig vom Sitz gezogen zu werden. Welch eine geheimnisvolle Kraft ist da wohl am Werk?

Eine andere Beobachtung bringt uns der Lösung näher: Wir fahren durch eine enge Kurve und sitzen trotzdem bequem im Polster des Eisenbahnabteils, ohne an die Außenwand gedrückt zu werden. — Nun wird's also schon schwieriger, und es sieht so aus, als müßten wir ein wenig nachhelfen, um euch auf die richtige Spur zu bringen:

Die besagte Kraft ist die Trägheit, und nun habt ihr auch den zweiten Teil des Rätsels gelöst. Die Eisenbahningenieure, die das natürlich alles im voraus bedacht haben, geben dem Gleiskörper in Kurven eine leichte Neigung, so daß die Fliehkraft, die uns eigentlich an die Außenwand drücken müßte, durch die Schwerkraft an ihrer Auswirkung gehindert wird, und beide Kräfte zusammen eine resultierende Kraft senkrecht zum Gleisniveau ergeben.

Klingt ein bißchen kompliziert? Ja? Nun, so unrecht habt ihr damit gar nicht! Doch seht: Die moderne Eisenbahntechnik ist eine ganz exakte Sache. Etwas für scharfsinnige Köpfe! Und genauso steht's mit den entsprechenden technischen oder physikalischen Fachausdrücken. Richtig: Die Bundesbahningenieure sprechen ihre eigene Sprache wie alle Spezialisten! Aber: Die Fragen, an denen ihr jetzt herumknobelt, beschäftigen sich ja nur mit den Anfangsgründen dieses weitverzweigten Sachgebietes. So werden euch diese Fachausdrücke im Unterricht auch noch begegnen. — Du kennst sie schon? Na, da bist du aber fein raus! Kompliment!

Ihr seht also, wie wichtig solche einfachen Dinge sind. Sie begegnen uns auf Schritt und Tritt im alltäglichen Leben! — Wäre doch gelacht, wenn wir uns das nicht erklären könnten!

So, nun ist auch die vierte dicke Nuß mit vereinten Kräften geknackt. Alle Wetter! Ihr habt euch gut gehalten! Was haben wir gesagt: Der Erfolg kommt ganz von selbst! Und nun könnt ihr mit euren eigenen Forschungen beginnen:

66 Versucht doch einmal, eine Liste aufzustellen, bei welchen

Vorgängen im Eisenbahnbetrieb Schwerkraft, Trägheitskraft und Fliehkraft noch wirken! — Ein feines Programm für die nächste Spähfahrt! — Überlegen wir weiter:

Die Sache mit den Schienenenden

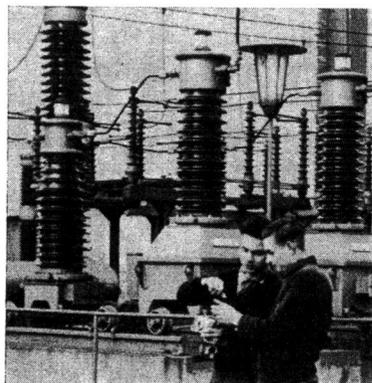
In den Sommerferien reist fast jeder irgendwohin — und auch im Winter habt ihr schon im Eisenbahnabteil gegessen! Dabei fällt auf, daß im Winter oft — vor allem auf Nebenstrecken — ein regelmäßiger Räderschlag: „Tamtam — tamtam — tamtam“, also ein rhythmisches Pochen ertönt. Im Sommer dagegen gleitet der Zug auf der gleichen Strecke beinahe geräuschlos dahin! Hexerei? Keineswegs! Ein kleiner Wink: Aufmerksame Lokspäher haben längst herausgefunden, daß die Schienenenden im Sommer nur durch ganz enge Spalten, die sogenannten Schienenstöße, getrennt sind, während im Winter an derselben Stelle größere Lücken entstehen. — Pssst! Wer „DB mit Pfiff“ gelesen hat, kennt natürlich längst des Rätsels Lösung! Noch nicht verraten! Laßt die anderen ruhig noch etwas weitergrübeln.

Denn auch hier liegt ein bedeutsames physikalisches Gesetz vor, dem ihr mühelos noch weitere „Geheimnisse“ ablisten könnt: Beobachtet zum Beispiel einmal genau die schweren, steinernen Nachspanngewichte, die an manchen Fahrleitungsmasten hängen! Von einem Bleistiftstrich aus meßt ihr die Höhe der Gewichte vom Erdboden. Und nun wartet, bis die Temperatur sich merklich ändert. Dann meßt ihr an den betreffenden Fahrleitungsmasten erneut die Entfernung der Gewichte vom Boden! Was fällt auf? Tatsächlich: Die Gewichte hängen etwas höher oder niedriger, je nachdem, ob es kälter oder wärmer geworden ist. Halt, lieber Leser! Nun liegt die Lösung zum Greifen nahe. — Jetzt packen wir die Sache beim Kragen!

Wer noch nicht klarsieht, um welches physikalische Gesetz es sich handelt, der denkt kurz an die letzte Kirchweih zurück: Mancher hat sich da sicher am Nachmittag im prallen Sonnenschein einen schönen, großen, runden Luftballon gekauft — und war am Abend recht enttäuscht, wenn

sein prachtvoller Ballon in der kühlen Nachtluft merklich einschrumpfte: Als es kälter wurde, hatte das Gas im Ballon offenbar weniger Platz beansprucht.

Die physikalische Regel lautet also, daß die meisten Körper, gleich ob gasförmig, flüssig oder fest, sich bei Hitze ausdehnen, bei Kälte aber zusammenziehen. Nachdem das geklärt ist, werdet ihr manche Beobachtungen am Schienenstrang und im Bahnhof richtig beurteilen können. Doch nun zu den letzten Preisfragen:



■ Sie fangen's richtig an. Sie gehen der Sache auf den Grund. Alles wird genau geprüft. Bei ihnen wird die „Eisenbahnwissenschaft“ groß geschrieben!

Das knifflige Sammelsurium

Damit sich nun auch die älteren unter euch die Zähne etwas ausbeißen können, gibt's am Schluß, wie bei jedem Quiz, ein paar besonders haarige Fragen:

Wie funktioniert wohl eine Luftdruckbremse bei der Bundesbahn? Was ist eine Magnetbremse? Und was ist der Unterschied zwischen den beiden Bremssystemen? Was ist „Indusi“ – was ist „Sifa“? Wie arbeiten diese beiden elektromagnetischen Systeme? Denkt auch einmal über die Wirkungsweise einer Dampf- oder Ellok nach und zeichnet euch anhand einer technischen Skizze ein, welche physikalischen Gesetze hier an welchen Stellen nutzbringend zur Wirkung kommen!

Na, an diesen Fragen muß man wirklich eine Zeitlang kauen! Auf Anheb die Antwort parat zu haben, wäre auch für einen erfahrenen Lokspäher etwas viel verlangt! Darum: Spürt den Dingen nach! Behaltet die Fragen im Auge! Plötzlich, irgendwo an der Strecke, auf der Bude oder während einer Spähfahrt: Klack, der Groschen ist gefallen: Ihr kennt die richtige Lösung! Nun, wer von euch macht als erster das Rennen? Übrigens gilt auch hier: Wer „DB mit Pfiff“ liest, sieht mehr, hört mehr, weiß mehr, auch wenn die Fragen noch so knifflig sind!

Klub eine Stippvisite ab. Lest selbst, was unser Reporter berichtet:

„Pünktlich auf die Minute war mein Zug im Hauptbahnhof eingetroffen. Alles klappte wie am Schnürchen. Wenig später stoppte mein Taxi mit kreischenden Bremsen vor dem Domizil des ‚Helvetia‘! Ein Druck auf den Klingelknopf: Klubchef Erich stürmte durch den Korridor. Der ganze Klub war versammelt. Alle in glänzender Stimmung. Wie immer ... —

Seit über einer Stunde diskutierten wir nun schon auf der Klubbude des ‚Helvetia‘ über das spannende Hobby der jungen Leute. Schlaglichter aus dem Klubleben begeisterter Eisenbahnfans zogen an mir vorüber. Eben zeigte mir Lotte das umfangreiche Klubarchiv. — ‚Und damit kommen wir zu einer ganz tollen Sache‘, rief Erich und stemmte einen Stapel Hefte aus dem Wandregal, ‚nämlich zu unserem Klubfahrplan‘! Er hatte nicht übertrieben. Denn was ich nun sah und hörte, übertraf meine kühnsten Erwartungen.

Dieser Plan, auf den die Klubfreunde ganz besonders stolz sind, besteht aus drei Teilen:

1. Gleisbelegungsplan
2. Wagenstandsanzeiger
3. Graphischer Bahnhofsfahrplan

Nun, das klang auch für mich auf Anhieb etwas verwirrend. Aber: Wie alles im Pfiff-Klub sinnvoll durchdacht war, so hatte auch dieser Klubfahrplan eine bestimmte Funktion. Das sollte ich gleich sehen. ‚Es ist ganz einfach und macht viel Spaß‘, erläuterte Erich. ‚Alle Erfahrungen, die wir auf unseren Spähfahrten gesammelt haben, werden hier zu Papier gebracht. Dieser Klubfahrplan ist speziell auf unseren Heimatbahnhof abgestimmt. Er enthält all das, was uns während der Spähfahrt oder auf der Bude zur schnellen Orientierung nützlich ist. Auf geht's also!

Erstes Kapitel:

Der Gleisbelegungsplan

Das sieht so aus ... — ‚Du bist wohl vom Schmetterling gebissen‘, brummelte Alfred. ‚Willst du mir etwa ins Handwerk

pfuschen?‘ — ‚Gut gebrüllt, Löwe‘, bemerkte Erich. ‚Aber du hast recht: Der Gleisbelegungsplan ist schließlich dein Fachgebiet!‘ Ich brach in schallendes Gelächter aus über diese Frotzelei zwischen den beiden Spezialisten des ‚Helvetia‘! Alle lachten mit — echte Kameradschaft!

Doch nun legte Alfred los. Er redete so schnell, daß ich kaum mitschreiben konnte. In Kürze wußte ich bestens Bescheid. Also aufgepaßt, Freunde: Die Unterlagen zur bildlichen Darstellung des Gleisbelegungsplans und des Bahnhofsplans könnt ihr einfach den Ankunfts- und Abfahrts- tafeln entnehmen. Was ihr sonst noch wissen müßt, enthält garantiert das Kursbuch. Also: Als erstes besorgt ihr euch ein Heft mit Millimeterpapier! Dann ordnet ihr alle Züge so, wie ihr sie von der Ankunfts- bzw. Abfahrtstafel abgeschrieben habt, auf einem Notizblatt an. Das Ergebnis ist eine anschauliche Tabelle: Die sieht dann so aus:

Gleis 1	Zug	Ankunft	Abfahrt
	D 167	6.18	6.38
	D 97	6.47	6.57
	P 3508 W (Sa)	7.19	—
	P 3510 Sa	7.29	—
	P 3421 W	7.58	—
	usw.		

Diese Zusammenfassung nach Gleisen stellt ihr dann in eurem Millimeterheft graphisch dar: Die Tabellen werden also in ‚Diagramme‘ übertragen. Das ist ganz einfach — in der Horizontalen tragt ihr auf einer geraden Linie die Stunden von 0–24 Uhr ein. Seid ruhig großzügig mit dem Platz auf eurem Papier und tragt auf der ersten Doppelseite des Hefts nur 12 Stunden ein, die übrigen 12 Stunden finden dann auf der nächsten Doppelseite Platz.

Sodann zeichnet ihr im Abstand von je 2 cm so viele horizontale Linien ein, wie Gleise im Bahnhof liegen. Nun zieht ihr die Stundenlinien nach oben durch: Große Karfelder



Jetzt! Ein Beben geht über die Schienen – wächst an – die E 03 – tost heran --- sssst... vorbei! – (Lokspäher notieren: E 03 = 200 km/h Spitze)

Jeder ist begeistert:

Beim Eisenbahngeländespiel

Ihr alle habt längst gemerkt: Die Klubfibel hält, was sie verspricht. Prima! Wie im Schlaraffenland: Alle Hobbys liegen vor euch ausgebreitet. Ihr braucht nur zuzulangen! Schmeckt das eine nicht mehr, dann angelt ihr euch eben ein neues! Denn als eisenbahnbegeisterte junge Leute wißt ihr genau, was man in eurem Alter braucht: Ein sinnvolles, interessantes und immer wieder neues Betätigungsfeld, das spannende Abenteuer, das aber auch viel interessantes Wissen mit sich bringt. Ihr wollt euch eure Vielseitigkeit und euren Erfindungsreichtum nicht nehmen lassen. Versteht sich! Alle werden sagen: Recht so!

Klar, daß jeder von euch beim Eisenbahn hobby, auf seine Kosten kommt! Denn: Jeden Tag könnt ihr eine neue Spezialität dazuerfinden! Ehrensache, daß ihr die dann beim Senator-Verlag meldet, damit die übrigen Eisenbahnfreunde auch etwas davon erfahren. Denn ihr freut euch ja auch, wenn andere euch einen zackigen Tip verraten! – Wie zum Beispiel diesen:

Aufgepaßt! Da hat sich nämlich ein Klub wirklich etwas Feines ausgedacht: Ein Eisenbahngeländespiel! Jeder ist mit dabei! Auch wer erst vor kurzem zum Pfiff-Klub gestoßen ist: Hier kann er sofort mitmachen!

Also: Bevor wir – im nächsten Kapitel – auf die Klubbude gehen, um unsere Fotos, Skizzen und Notizen auszuwerten und Eisenbahnbücher oder Sammelmappen anzulegen, toben wir uns noch einmal richtig an der frischen Luft aus. Ein Heidenspaß! Bist du mit von der Partie? Keine Frage! – Start frei also zum lustigen Eisenbahngeländespiel. Die „Erfinder“ vom Pfiff-Klub „TEE“ berichten:

„Hallo Klubfreunde!

Heute melden wir uns wieder. Das mit dem Eisenbahngeländespiel war tatsächlich eine knallige Idee. Kann

man stolz drauf sein. Sind wir auch! Und mit Recht. Haben schon manchen Nachmittag damit verbracht. Große Klasse! Spielt mit! – Hier die Regeln:

Die Straßen eurer Stadt, eures Stadtviertels oder eures Dorfes sollen die Strecke sein. Jeder von euch ist ein Zug! Peter spielt den TEE 12, Jörg den TEE 78, Sylvia kommt als D 284 dahergebraust. Zack: Wir schwingen uns in den Sattel. Schon ertönt das Abfahrtssignal – ein Pfiff – es geht los! Wir treten mit Schwung in die Pedale!

Jedes Fahrrad stellt also einen Zug dar. Ein gemeinsamer Fahrplan wird vor Beginn des Spiels aufgestellt. Da gibt es viele Möglichkeiten für Anschlüsse und Verbindungen. Jeder erhält seinen Fahrplan entsprechend dem Zug, den er darstellt mit der genauen Laufstrecke, Höchstgeschwindigkeit und mit Angaben über Lokgattung, Loknummer und Wagenwechsel usw., damit alles auch möglichst echt wirkt. Jeder darf sich „seinen“ Zug auswählen. Natürlich will jeder der modernste, schnellste, schönste sein. Nun, es gibt ja genug davon! Ihr werdet euch sicher schnell einig. Das Ganze sieht dann ungefähr so aus:

Peter fährt um 18.03 als F-Zug in Düsseldorf ab. In Köln wartet Hans auf Peter, der von Aachen als Eilzug kommt. Hans kommt planmäßig um 18.09 Uhr in Köln an, Peter um 18.10 Uhr. Zusammen setzen sie ihre Fahrt bis Frankfurt fort, wo Peter um 18.20 nach München weiterfährt. Hans erhält von Rolf, der als D-Zug von Hamburg kommt, einen Kurswagen nach Basel. Rolf fährt um 18.23 Uhr über Würzburg weiter nach München; Hans als D-Zug um 18.24 Uhr nach Basel.

Aber man kann doch nicht in so kurzer Zeit auf dem Drahtesel nach Düsseldorf oder Basel strampeln, argwöhnt ihr? Ha, ihr werdet lachen: Man kann! Allerdings: Ein kleiner Trick ist schon dabei. Man muß sich eben zu helfen wissen!

Also hört zu: Als Zielbahnhöfe wählt ihr euch einfach

einige markante Punkte in der Stadt oder im Dorf aus! Zum Beispiel:

Der Drosselplatz soll München, die Kreuzung Rankestraße/Neptunweg der Bahnhof von Basel sein. Wenn ihr wollt, könnt ihr das Gelände auch in Direktionsbezirke aufteilen. Natürlich werden Fahrtzeit und Geschwindigkeit entsprechend herabgesetzt. Das macht die Sache noch wirklichkeitsnäher. Ganz einfach, nicht wahr? Gewußt wie, das ist es eben!

Übrigens: Natürlich wählt ihr euch für dieses unterhaltsame Spiel einen wirklich ruhigen Stadtteil aus. Denn: Auch wenn Ulrich zehnmal der ‚Rheingold‘ ist – für Herrn Reichel am Steuer seines Lieferwagens bleibt er trotzdem ein Radfahrer. Na, Herr Reichel spielt ja auch nicht mit! Darum: Weg von den verkehrsreichen Straßen! Wie wär's, wenn ihr euer Spielgelände auf wenig befahrenen Landstraßen oder besser noch auf Feldwegen aussucht? Dort könnt ihr so richtig loslegen, was das Zeug hält!

Unendlich viele, originelle Ideen lassen sich bei diesem Spiel verwirklichen: Am Rande des Weges könnt ihr zum Beispiel kleine Signale aufstellen. Wie? – So: Klemmt einfach eine in der jeweiligen Farbe bemalte Pappscheibe in ein Stöckchen – fertig! Wenn ihr euch mit den Signalen noch nicht auskennt, dann lest mal weiter hinten in der Klubfibel nach: Da steht das Wichtigste in wenigen Worten!

Bei uns zum Beispiel läuft immer mindestens ein Güterzug mit: Auf dem Gepäckträger liegt die Ladung. Wehe, wenn sie nicht rechtzeitig und wohlbehalten ankommt!

Wenn euer Klub groß genug ist, könnt ihr auch Bahnhofsbeamte einsetzen, die genau aufpassen, ob sich jeder Zug an den Fahrplan und die Signale hält!

Phantasie ist Trumpf bei diesem schönen Eisenbahngeländespiel! Ihr braucht eure Fahrpläne nur aufeinander abzustimmen, dann zeigen die Signale: Freie

Fahrt! Versucht's gleich selbst einmal! Ihr werdet viel Freude dabei haben. Dafür stehen wir gerade! Wir drücken beide Daumen!

Euer Pfiff-Klub ‚TEE‘ “

Soviel zum Eisenbahngeländespiel, liebe Klubfreunde! Hoffentlich ist euch dabei nicht die Puste ausgegangen. – Wie? Rainer hat einen Plattfuß gefahren? Und im „Ausbesserungswerk“ flicken lassen? Gut! Aber: 30 Minuten Verspätung? Böse Geschichte! Hm, ein Fahrrad ist eben doch kein Eisenbahnzug. Aber schön war's doch. Das ist die Hauptsache! – Das nächste Mal geht's mit einem neuen Fahrplan auf eine andere Strecke. Klar, daß ihr's kaum erwarten könnt!

Da habt ihr euch ja nun wirklich eine kleine Verschnaufpause verdient! Also: Bis bald auf der Klubbude, zum Auftakt für die zweite Hobby-Runde. Denn dann geht's ans Auswerten, Ordnen, Sammeln . . . – ▶



■ Kleine Verschnaufpause beim Eisenbahngeländespiel. – Jeder kann mitmachen, auch wenn er noch nicht im Pfiff-Klub ist.

Auf der Klubbude:

Wir legen Eisenbahnbücher an

Die Eisenbahn ist für alle da – sicher und zuverlässig! Umfassende Planung, einzigartige Präzision: All das garantiert das reibungslose Funktionieren dieses Riesenmechanismus. – Doch wir lassen es ja nicht bei der staunenden Bewunderung bewenden. Wir sind schließlich im Pfiff-Klub! Wozu gibt es letztlich die vielfältigen, interessanten Beschäftigungsmöglichkeiten, von denen junge Eisenbahnfans in Stadt und Land begeistert Gebrauch machen!

Also: Selbst ist der Mann! Wir werten unsere Beobachtungen und Erfahrungen aus. Genau das Richtige für die Klubbude. Denn auch an verregneten Nachmittagen oder in der kühleren Jahreszeit fällt unser Hobby nicht ins Wasser! „Sammeln, Ordnen und Auswerten ist Trumpf in unserem Klub“, schreiben uns viele Eisenbahnfans. „Es macht einen Heiden Spaß, die zahlreichen Notizen, Skizzen, Fotos und sonstigen Unterlagen nach einzelnen Sachgebieten zu ordnen! Eins kommt zum anderen – unser Material wächst unaufhörlich an.“ – Die Stimme eines Pfiff-Klubs unter vielen anderen. Jeder von ihnen hat seine eigenen Spezialgebiete, jedes einzelne Klubmitglied ist Experte in seinem Reich: Hans ist für Lokomotiven zuständig, Peter ist Spezialist für Reisezugwagen. Franz wiederum hat den besten Überblick über das weite und interessante Gebiet des Güterverkehrs . . . –

Da gilt es zu überlegen, wie sie die vielen Beobachtungen am besten auswerten. Denn am Bahnhof und an der freien Strecke war so viel zu sehen und aufzuzeichnen, daß sich ein ganzer Haufen von Zetteln mit Zeichnungen und Stichworten angesammelt hat. – Wie ihr beim Auswerten am besten zu Werke geht, erfahrt ihr auf den folgenden Seiten. Denn viele Pfiff-Klubs sind schon lange begeistert dabei! Ihre reichen Erfahrungen macht ihr euch am besten zunutze. Lest darum aufmerksam mit: