

Wir werten unsere Spähergebnisse aus

Hierbei lernt ihr nochmals im Nu, worauf es bei euren künftigen Spähfahrten genau ankommt, wie ihr die Sache als zünftige „Eisenbahndetektive“ schlau und umsichtig in den Griff bekommt. Der Wahlspruch lautet: Je umfangreicher und besser unser Spähmaterial – desto schöner die Eisenbahnbücher! Das Wichtigste ist zunächst:

Die gut geführte Clubchronik

Jeder Klub sollte gleich bei der Gründung damit beginnen! Ihr schafft euch am besten ein dickes Heft an und tragt – wir sagten es schon anfangs – auf der ersten Seite den Tag der Klubgründung ein, dazu den Klubnamen, die Namen und Adressen aller Mitglieder und natürlich auch die Mitgliedsnummern eurer Ausweise!

Wir schlagen die zweite Seite auf. Hier beginnt das Klubtagebuch. Alle Mitglieder sind daran beteiligt, denn: Jeder ist für ein bestimmtes Spezialgebiet zuständig – der eine für die geliebten Dampfloks, ein anderer für Ellok und Diesellok, ein dritter für Fahrplanangelegenheiten, ein vierter für Gleisanlagen und Signale und so fort. Jeder ist Fachmann, darum zählt auch im Pfiff-Klub jede Stimme gleich viel: Auf diese Weise lernen wir im kleinen die Spielregeln der Demokratie – und zudem: Es macht riesigen Spaß, wenn das Klubleben richtig organisiert ist!

Die Chronik führt ihr wie ein Tagebuch und macht über jedes Klubtreffen einige Aufzeichnungen. Jeder ist einmal an der Reihe, jeder darf einmal Schriftführer sein und die Berichte verfassen! Alles, was euch interessiert, dürft ihr auf den Seiten der Klubchronik festhalten: den Verlauf der Klubstunde, eure eigenen Ansichten und Erlebnisse, eure Pläne und Zukunftsvorhaben. Eingeklebte Fotos und Zeichnungen bereichern eure Berichte und lockern das Gesamtbild auf. Die Chronik wird dadurch lebendiger und anschaulicher. Sie ist ein zuverlässiger Spiegel eures Klublebens – und jederzeit könnt ihr beim Durchblättern der gefüllten

Seiten die Spähfahrten, Besichtigungen und Reiseabenteuer wieder neu erleben!

Für die gesammelten Loknummern und für die Ergebnisse eurer Untersuchungen von Lokomotiven und Reisezugwagen legt ihr ein besonderes Buch an! Auf die Titelseite kommt die Aufschrift:

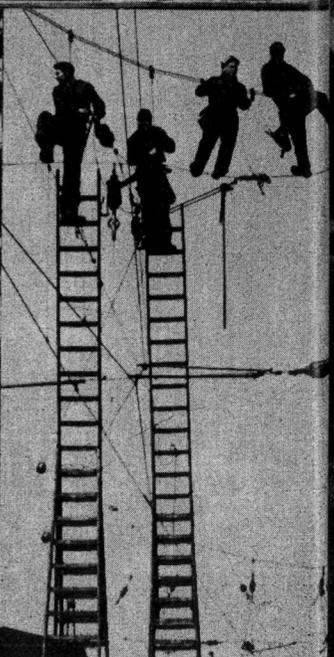
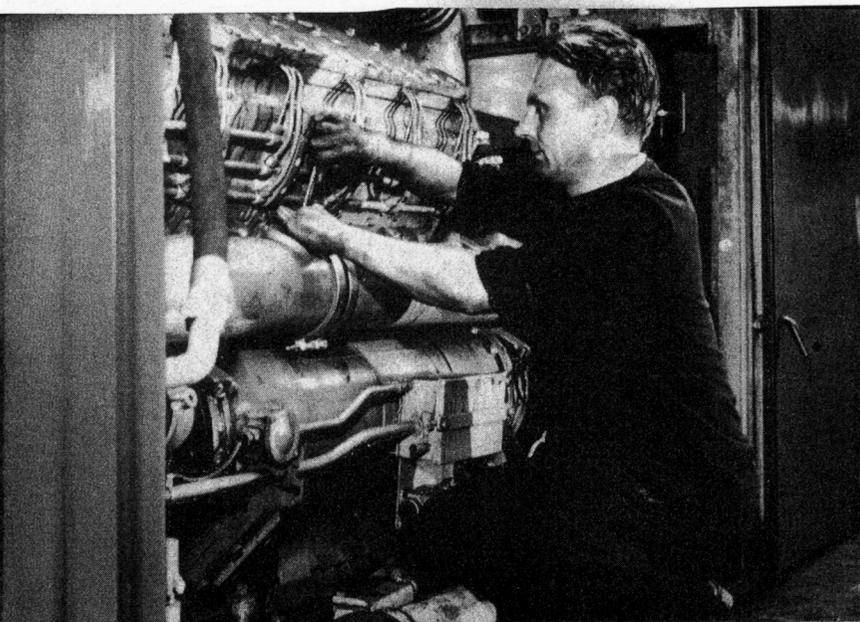
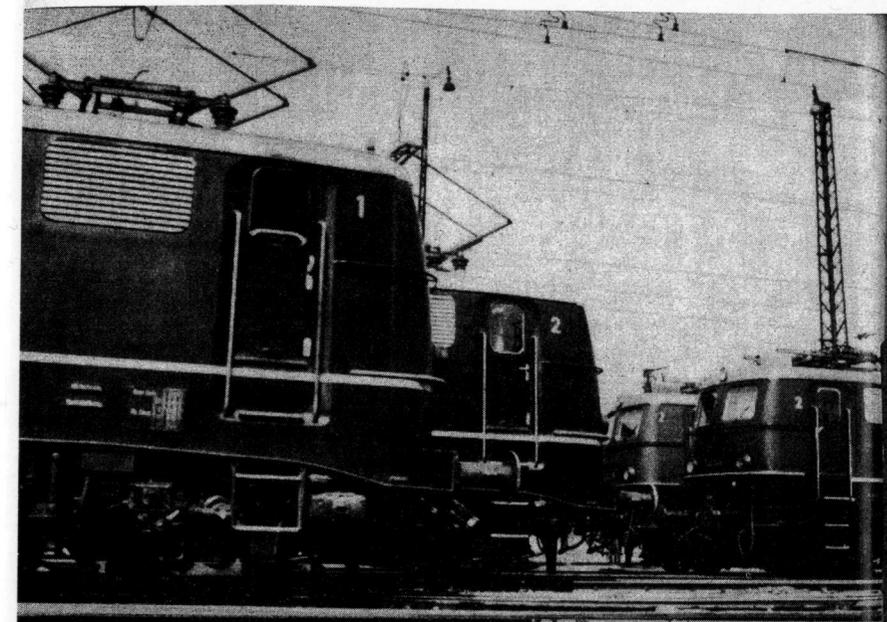
Das Buch der Anschriften und Zeichen

Am besten verwendet ihr dazu ein Ringheft – ihr könnt es beliebig erweitern, wenn mehr Material zusammenkommt. Für jede Lokart, für Dampf-, Diesel- und Ellok, für jede Triebwagengattung und für alle Reisezugwagenarten bildet ihr einen eigenen Abschnitt, ein neues Kapitel. Innerhalb dieser Abschnitte unterteilt ihr die Lokarten nochmals in die einzelnen Gattungen: Die Reisezugwagen werden, je nach Verwendung, die naturgemäß verschieden ist, gesondert behandelt. Damit alles hübsch übersichtlich wird, verwendet ihr jeweils zwei gegenüberliegende Seiten für die Darstellung einer Lok- oder Wagengattung.

Ein Beispiel: Wir sammeln für das Lokarchiv Unterlagen und Informationen für die Dampflokgattung 01. – Wenn wir genug davon sorgfältig geordnet haben, beginnen wir mit der Eintragung in unser neues Eisenbahnbuch! Welche Unterlagen sind aber am besten geeignet? Ganz einfach: Bei unseren Besuchen im Bahnhof oder im Bahnbetriebswerk haben wir genügend Skizzen angefertigt, Nummern aufgeschrieben und Beschriftungen notiert, so daß wir das Wesentliche und Wissenswerte bereits beisammen haben.

Nun machen wir auf die eine Seite unseres Ringbuchs eine Reinzeichnung der betreffenden Lokomotive oder des Wagens und fügen außer den Umrissen des Fahrzeugs auch alle wichtigen technischen Einzelheiten ein. Darunter notieren wir uns die Anschriften und Zeichen, so wie wir sie von den Fahrzeugen abgeschrieben haben.

Soweit ihr euch für die einzelnen Anschriften und Zeichen genaue Erklärungen beschaffen konntet, gebt ihr sie mit an. Was noch fehlt, wird später ergänzt. Wer nicht so gut zeich-



■
Blick auf die Schienen –
Blick hinter die Kulissen:
Nichts entgeht ihnen, überall
wird die moderne Eisenbahn-
technik mit der Kamera
eingefangen.

nen kann, darf auch ruhig Fotos mit der Seiten- und Stirnansicht der betreffenden Fahrzeuggattung einkleben. – Auf der gegenüberliegenden Seite tragt ihr dann die gesammelten Loknummern der betreffenden Gattung ein – so wie ihr sie im Laufe der Zeit notiert habt.

Vergeßt auch nicht die Vermerke über den Heimatbahnhof – die Stationierungsliste also – und den Tag, an dem ihr die Lokomotive oder den Wagen zum ersten Mal gesehen habt. So geht es weiter und weiter – für jede Gattung könnt ihr dieses einfache Grundschema einhalten. Wenn später neuentdeckte Lok- oder Wagengattungen hinzukommen, heftet ihr sie einfach dort ein, wo sie hingehören. Denn das ist ja der Vorteil eines Ringbuches. So bekommt ihr im Laufe der Zeit ein respektables Lokarchiv zusammen. Euer erstes, eigenes Buch! Wenn das kein Grund zur Freude ist!

Das Fotografieren gehört zum Eisenbahnhobby! Auch ihr seid sicher begeisterte Schnappschußjäger, nicht wahr? Welches ist also das nächste Sammelbuch?

Das Fotobuch

Ein besonderes Album für unsere Schnappschüsse aus der Schienenwelt. Prima! Genau darauf habt ihr gewartet! Stimmt's? Fotos sprechen eine eigene lebendige Sprache. Seien es Szenen von Bahnsteigen, Aufnahmen von rassigen Lokomotiven in brausender Fahrt oder Bilder von interessanten Bahnanlagen – all das findet in diesem Album seinen Platz. Wie solch ein Fotobuch aussieht?

Am besten eignet sich dazu ein linienfreies Ringheft. Ihr ordnet dabei die Fotos praktischerweise nach folgendem System an, aber auch das ist nur ein Vorschlag:

1. Lokomotiven und Züge
2. Bahnhofsanlagen
3. Moderne Eisenbahntechnik
4. Lokomotiven und Züge in der Landschaft
5. Stimmungsbilder
6. Eisenbahner bei der Arbeit

80 Diese Unterteilung stellt jedoch nur den äußeren Rahmen

dar, damit das Ganze schön übersichtlich bleibt. Ihr könnt die Kapitel natürlich auch anders anordnen – ganz wie ihr wollt – denn ihr wißt ja: Das Eisenbahnhobby setzt eurer Phantasie und Initiative keine Grenzen. Wie sagt doch gleich ein Sprichwort: „Jeder pflügt auf seine Weise!“ – So ist das also: Fangt erst einmal an! Ihr werdet sehen, wie schnell sich die Seiten füllen!

Die großen Hauptkapitel könnt ihr wieder unterteilen und so zum Beispiel die Lokomotiven nach Gattungen und Bauarten, die Wagen nach Reisezug- oder Güterzugarten einordnen. Sicherlich wißt ihr, daß zu einem richtigen Archiv auch das saubere Ordnen der Negative in einem Kasten oder in Sammelmappen mit den entsprechenden Vermerken gehört.

Bestimmt werdet ihr viel Spaß bei der Durchsicht eurer Fotos haben! Und wenn ihr euch über ganz besonders gelungene Schnappschüsse einig seid, könnt ihr ja die eine oder andere Vergrößerung anfertigen lassen. Das trägt bestimmt zur Verschönerung der Klubbude bei! –

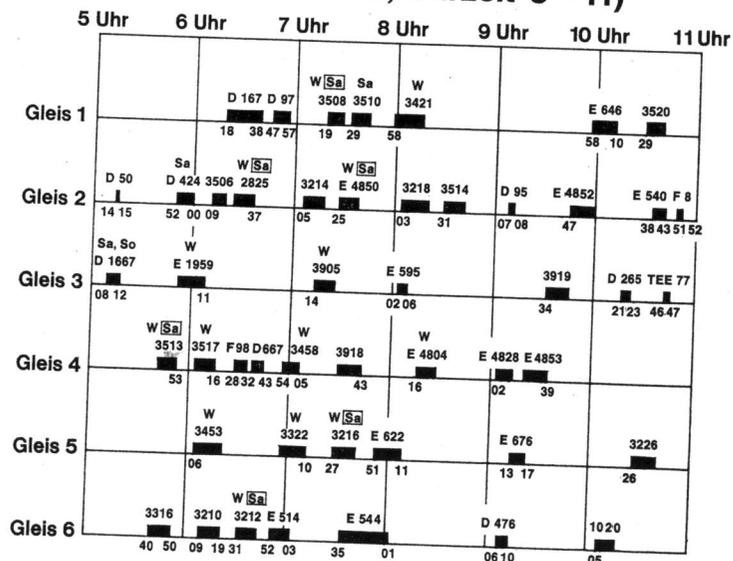
Nun etwas ganz Besonderes! Klar: Je mehr Bücher, desto unterhaltsamer und abwechslungsreicher die Klubsitzungen! Eigentlich ist das, was nun folgt, ja eher etwas für die älteren unter euch. Aber auch wenn ihr in der Schule noch nicht so weit seid: Probiert's trotzdem, denn „Probieren geht über Studieren“! – Und wenn ihr tatsächlich einmal nicht mehr weiterwissen solltet? Nun, dann fragt doch einmal Vater oder den Lehrer! Beide werden sich über euer Interesse freuen und euch gern helfen! Nun aber lassen wir die Katze aus dem Sack: Eines der wichtigsten Bücher für einen Pfiffklub ist

Der Klubfahrplan

Für viele junge Eisenbahnfans ist der Klubfahrplan ein besonders interessantes Hobby. Auch die Freunde vom Pfiffklub „Helvetia“: Erich, Alfred, Max und die Geschwister Horst und Lotte waren uns seit langem als clevere Eisenbahnfreunde bekannt. Ein Redaktionsmitglied stattete dem

sind entstanden. Wie das gemacht wird, seht ihr auf der folgenden Abbildung. Hier wird aber nur ein Ausschnitt eines solchen Gleisbelegungsplans gezeigt. Damit die Sache richtig funktioniert, solltet ihr jedoch sämtliche Gleise eures Bahnhofs und alle Stunden einzeichnen. (Siehe Darstellung Nr. 5.)

Gleisbelegungsplan (Ausschnitt: Gleis 1–6, Uhrzeit 5–11)



Darstellung 5

Die Aufenthaltszeiten der einzelnen Züge zeichnet ihr auf den betreffenden Gleislängen mit einem kräftigen schwarzen Strich ein. Ganz Schlaue benutzen Farbstifte; für jede Zugart (F-, D-, E-, P-Zug) eine andere Farbe. Die Minutenzeit der Ankunft (links) und der Abfahrt (rechts) schreibt ihr der Vollständigkeit halber hinzu. Über dem Strich gebt ihr die Zugnummer an. Bei den Zügen, die in unserem Bahnhof eingesetzt werden oder die hier enden, müssen wir eine

bestimmte Zeit zur Bereitstellung oder zum Abziehen berücksichtigen. In der Abbildung haben wir etwa 15 Minuten dafür angesetzt. Aber diese Zeit ist nicht bei allen Bahnhöfen gleich. Ihr könnt das ja selbst auf eurem Bahnhof auskundschaften ... –

So, liebe Freunde, bremst das Lesetempo wieder ein wenig und prüft, ob euer Gleisbelegungsplan auch wirklich stimmt! Wie? – Nun, die Antwort fällt nicht schwer: Nehmt die Skizze, schwingt euch in den Sattel eures Fahrrads und strampelt flugs hinüber zum Bahnhof! Dort könnt ihr den neuen Gleisbelegungsplan am besten kontrollieren. Vielleicht ist doch noch irgendwo der Wurm drin! –

Übrigens: Es macht gar nichts, wenn's beim ersten Mal nicht gleich klappt! Seht mal, das ist wie beim Hochsprung: Wenn ihr beim ersten Versuch die Latte reißt, was dann? Keine Frage: Nehmt einfach einen neuen Anlauf! Beim zweiten Anlauf schafft ihr's bestimmt. Soviel zum Thema 'Gleisbelegungsplan'.

'Scharfe Beobachtung ist die Hauptsache beim Eisenbahn-hobby!' hatte Alfred zuletzt gesagt. Wenn ihr also genau aufpaßt, wird euch auch der zweite Abschnitt des Klubfahrplans kein Buch mit sieben Siegeln bleiben.

Der Wagenstandsanzeiger

Nun war Max an der Reihe. Denn er ist der Experte des 'Helvetia' für diesen zweiten Teil des Klubfahrplans: 'Also, die Sache mit dem Wagenstandsanzeiger ist ein ganz besonderer Leckerbissen ...', begann er und schilderte mir mit wenigen Worten das Wesentliche. Lest, was ich von ihm erfuhr:

Man zeichnet zunächst die schematischen Umriss der Reisezugwagen und trägt die Wagenklasse, den Start- und den Zielbahnhof in diese Skizze ein. Man kann natürlich anstelle der Skizze auch ein Foto einkleben und die entsprechenden Erklärungen daneben schreiben. Ganz nach Geschmack! Auch hier prüfen wir, ob unsere Arbeit einer sachlichen Prüfung standhält. Ein Vergleich mit dem amtlichen

Wagenstandsanzeiger sagt uns, ob alles stimmt. Was nicht ganz richtig ist oder noch fehlt, wird nun eingefügt. Wieder ist eine prachtvolle Seite fertig.

Ihr braucht euch selbstverständlich nicht der hier genannten Reihenfolge anzuschließen. Wenn ihr zuerst den Wagenstandsanzeiger und dann erst den Gleisbelegungsplan zusammenstellen wollt: Bitte, warum nicht? Jeder macht's eben auf seine Weise! schloß Max seinen Bericht.

Wie ein Wagenstandsanzeiger aussieht, habt ihr in einem früheren Kapitel (Seite 36) gesehen. Schlagt schnell mal zurück! Die Angaben des Zuglaufs machen ja keine Schwierigkeiten. Woher aber sollt ihr die Wagennummer und die Buchstabenbezeichnung wissen? Kein Problem! Wieder das alte Rezept: Geht auf den Bahnhof! Seht euch den Zug genau an! Wagen für Wagen! Am Laufschild des Wagens könnt ihr Abgangs- und Zielbahnhof ersehen. Auch die Wagennummer steht dort oder auf einem besonderen Schild daneben vermerkt. Die Buchstaben kennzeichnen die Wagengattung. Auch das könnt ihr an der Längsseite jedes Wagens ablesen. Also: Augen auf! Der Erfolg wird die Mühe lohnen.

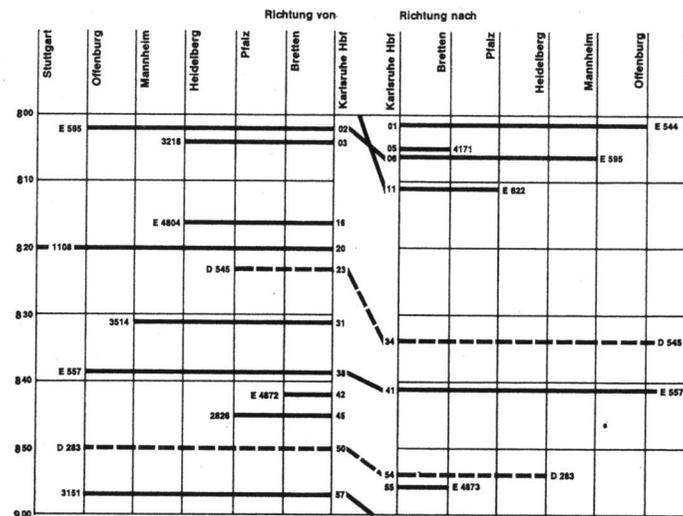
Das war also ganz einfach. — Aller guten Dinge sind drei: Kommen wir darum gleich zum dritten Teil unseres Klubfahrplans:

Der graphische Bahnhofsfahrplan

Inzwischen hatte sich Horst auf seinen kleinen Vortrag vorbereitet. Er zog einen Zettel mit einigen Stichworten aus dem Ärmel seines Hemdes (raffiniertes Versteck übrigens!) und ließ sich von seiner Schwester Lotte einige Millimeterhefte über den Tisch reichen. „Na, dann wollen wir mal ...“, startete er. Ich paßte scharf auf und ließ mir nichts entgehen. Das schien erst nicht ganz einfach, war dann aber halb so wild. Mitdenken ist Trumpf! Wir werden's richtig anpacken. So wird's gemacht (siehe Darstellung Nr. 6): Zuerst zeichnet ihr die einzelnen Stunden auf dem Millimeterpapier ein. — Jeder nun gezogene waagerechte Strich

Graphischer Bahnhofsfahrplan (Ausschnitt: Uhrzeit 8—9)

Darstellung 6



stellt dabei 10 Minuten dar. Sechs Teilstriche ergeben also eine volle Stunde! Wenn ihr die erste Karolinie für die Beschriftung freilaßt, finden drei Stunden bequem auf einer Seite Platz. Die übrigen Stunden bis 24 Uhr bringt ihr gut auf den folgenden Seiten unter. Notiert die Uhrzeit am besten am freien Rand rechts oder links.

Wir wollen auch hier die Praxis sprechen lassen. Darum geben wir euch ein anschauliches Muster. Bedenkt aber, daß es sich wieder nur um einen Ausschnitt handelt (8 bis 9 Uhr), und daß es natürlich auf Vollständigkeit ankommt.

Seht euch die Sache einmal genau an: Das mittlere Karofeld bildet die Ortslinien für unseren Bahnhof! Die auf beiden Seiten verbleibenden Flächen werden mit so vielen senkrechten Linien durchzogen, wie Strecken von unserem Bahnhof ausgehen. Aber Achtung: Genau zählen! Für jede Strecke stellen wir den Richtungsbahnhof fest. Diesen geben wir im Kopf der Karofelder an.

Und jetzt kommt die Hauptsache: Ihr tragt nun die Züge anhand der abgeschriebenen Angaben der Ankunfts- und Abfahrtstafel in euren Plan ein. Die ankommenden Züge werden auf der linken Fläche dargestellt; dabei wird ein Zug durch eine waagerechte Linie abgebildet: Sie beginnt bei der Ortslinie des Richtungsbahnhofs und endet an der Ortslinie unseres Heimatbahnhofs (linke Linie).

Die Ankunftszeit wird natürlich auf die Minute genau angegeben. Verwendet auch hier ruhig Farbstifte! Dadurch erreicht ihr eine bessere Übersicht! Selbstverständlich solltet ihr auch nicht vergessen, bei den Zuglinien die betreffenden Zugnummern und Verkehrseinschränkungen (z. B.: W [Sa]) anzumerken. —

Schon jetzt seht ihr den Erfolg — die linke Seite ist fertig! War also gar nicht so schwierig! Nun bearbeitet ihr die rechte Seite! Die Züge, die in unserem Bahnhof nur Halt machen, können wir ohne Schwierigkeit kennzeichnen: Zu diesem Zweck verbindet ihr die Linien der ankommenden und der abgehenden Züge miteinander! Damit habt ihr auch diesen Teil des Klubfahrplans fertig! Dieser Plan ist ein unentbehrliches Hilfsmittel für eure Spähfahrten. Auch bei Auskünften an Klassenkameraden oder Bekannte, die euch als Eisenbahnspezialisten kennen, leistet er gute Dienste:

Auf einen Blick überseht ihr bequem alles, was für euch wichtig ist! Das Leben des ganzen Bahnhofs ist so auf wenigen Seiten übersichtlich eingefangen. Ihr seid sofort im Bild darüber, was um welche Zeit auf eurem Bahnhof los ist! Darum: Der Klubfahrplan gehört von jetzt ab mit zu eurer Spähausrüstung! —

Dies war also der dritte und letzte Teil des Klubfahrplans, liebe Freunde. Doch damit war meine Fachsimpelei auf der Klubbude des ‚Helvetia‘ längst nicht beendet! Bis zum späten Nachmittag blieben wir hart am Ball. Dann mußte ich aufbrechen. Erich und Alfred begleiteten mich zum Bahnhof. Buchstäblich in letzter Minute erreichte ich den Zug. Ein ereignisreicher Tag ...“

88 Ihr seht, der Informationsbesuch unseres Reporters auf der

Klubbude des „Helvetia“ hat sich gelohnt. Blättert nun nicht gleich weiter, sondern überdenkt nochmals, was er euch zu berichten wußte. Es lohnt sich, denn: Genau lesen, nichts überfliegen: Das ist der beste Weg zum Hobby-Fachmann! — Und nun — ja, was nun? — Etwa noch ein Eisenbahnbuch für die Klubbibliothek, fragt ihr erstaunt? Richtig getippt, Freunde! Überlegt einmal — wir haben schon des öfteren darüber gesprochen: Mit den Eisenbahnbüchern steht's genauso wie mit allen anderen Hobbys — denn Eisenbahnbücher anzulegen, ist ja auch ein Hobby für sich! Dem einen gefällt dieses Hobby, dem anderen jenes.

Das gleiche gilt auch für die Eisenbahnbücher: wenn euch eines weniger interessiert, zum Beispiel weil ihr noch nicht genügend Erfahrungen oder auch Material gesammelt habt — nun, ganz einfach: Dann legt ihr euch eben zuerst ein anderes Eisenbahnbuch an — oder vielleicht zunächst noch gar keines und vervollständigt zuerst einmal eure Materialsammlung!

Wie ihr's auch dreht und wendet, das Wichtigste ist und bleibt: Spaß muß die Sache machen! — Und ob sie das tut; denn ihr habt ja die völlig freie Wahl! — Weiter im Text:

Der Güterverkehr ist ein besonders interessantes Betätigungsfeld! Die reichen Beobachtungen eurer Spähfahrten schreibt ihr am besten in



■ Die zweite Hobby-Runde hat begonnen. — Sammeln, ordnen, auswerten — alles findet seinen Platz in unseren Eisenbahnbüchern. Auf die sind wir besonders stolz!

Das Buch „Güterverkehr“

Wählt der Einfachheit halber sechs Hauptabschnitte mit folgenden Titeln:

1. Güterwagengattungen
2. Güterzugarten
3. ausländische Güterwagen
4. Pläne von Rangierbahnhöfen
5. Güterbeförderung
6. Sonstiges

Auch bei diesem Buch kommt es wieder auf scharfes Kombinieren an! Darin seid ihr ja nun bereits bestens geübt. Mit der Unterteilung der einzelnen Abschnitte könnt ihr's genauso halten wie bei den vorher besprochenen Büchern: Zum Beispiel sieht der erste Abschnitt ebenso aus wie der eures Lokarchivs. Als pfiffige Eisenbahnfans werdet ihr bestimmt keine Schwierigkeiten dabei haben!

Und bedenkt: Die Klubbude ist ja dazu da, um in echter Eisenbahnatmosphäre über die vielen interessanten Themen zu diskutieren! Ihr packt die Sache richtig an und habt Freude an eurem abwechslungsreichen Hobby! Klar, denn die Eisenbahn ist ein ideales Forschungsfeld für junge Leute wie ihr! Ständig dringt ihr weiter in das spannende Gebiet vor! Eure Eisenbahnbücher helfen dabei: Das „Buch der Anschriften und Zeichen“ mit dem „Lokarchiv“, das Fotobuch, der Klubfahrplan und das Güterverkehrsbuch sind Schmuckstücke eurer Klubbibliothek, auf die ihr mit Recht stolz sein könnt! Doch damit wissen wir noch nicht alles.

Drei nehmen Abschied von einer Freundin: gute alte Dampflok . . .



Unser wichtigstes Hilfsmittel:

Das Kursbuch

Jede Jahreszeit bringt für unser Klubleben neue Höhepunkte: Das Kursbuch beherrscht die letzten Klubsitzungen vor den großen Ferien und vor jeder gemeinsamen Spähfahrt auf den Schienen der Eisenbahn, denn: Wir nehmen unser Hobby mit auf die Reise; vergnügte Ferien wollen gut geplant und vorbereitet sein! An alles wird gedacht, dann kann uns während der Fahrt nichts mehr entgehen: Auf dem Fensterplatz im dahinjagenden Schnellzug der Bundesbahn sind wir in unserem Element!

Ein ganzer Berg von wichtigen Fragen will vorher geklärt sein: Wann fahren wir ab? – Wann kommen wir an? – Wo müssen wir umsteigen, und wie lange dauert der Aufenthalt? Welche Lok hängt vor unserem Reisezug . . . ?

Fragen über Fragen: Wer gibt schnell und genau Auskunft? Das Kursbuch. Denn die Kursbücher der DB haben es – im buchstäblichen Sinn – „in sich“: Jeder Bahnhof, jeder Zug, jeder Anschluß . . . – über alles informiert uns das Amtliche Kursbuch! Und: Pfiff-Klubs können natürlich kursbuchlesen! Wo immer eine Frage der Reiseplanung auftaucht, ob im Kreise der Verwandten und Bekannten oder bei der Vorbereitung einer Klassenfahrt, immer wissen die Eisenbahnfans sofort Bescheid; darin sind sie manchen anderen voraus! Denken wir einmal nach:

Wie viele Kursbücher gibt es eigentlich?

Sehen wir sie uns doch einmal genau an: Da ist als erstes und wichtigstes das Amtliche Kursbuch der DB. Wir erkennen es am weinroten Umschlag. Das Kursbuch für den süddeutschen Raum hat einen blauen Umschlag und zwischen den roten Deckeln verbirgt sich das Kursbuch für den norddeutschen Raum. Diese stattliche Sammlung wird ergänzt durch den Auslandsteil zum Kursbuch der DB und durch das Omnibus-Kursbuch. Die Bezirksfahrpläne für be-

stimmte Teilgebiete des Streckennetzes der DB beschließen die Reihe. Damit habt ihr nun einen Gesamtüberblick über all die Quellen, aus denen ihr euer Wissen über den Zugverkehr der Bundesbahn ergänzen und vervollständigen könnt!

Ach du meine Güte, ruft ihr? So viele Kursbücher? – Halt, halt, liebe Freunde! Das bedeutet doch nicht, daß wir all diese Bücher im Regal der Klubbibliothek stapeln sollten! Aber nein! Die Hauptsache ist und bleibt für jeden Eisenbahnfan das weinrote Amtliche Kursbuch der DB.

Fragt einfach mal eure Eltern! Sicher steht bei dem einen oder anderen von euch dieses Meisterwerk der Präzision schon im Bücherschrank. – Doch: Gehört es dorthin? Wir meinen: Nein, denn ein Kursbuch ist zum eifrigen Gebrauch bestimmt, das ist doch klar! Nehmt es also oft zur Hand, und seht es genau und gründlich an! Immer wieder solltet ihr es aufschlagen – denn das Kursbuch ist ein Buch, in das man sich immer wieder vertiefen kann.

Denkt zum Beispiel an einen der Meister des amerikanischen Films, an Alfred Hitchcock! Ratet mal, was dieser vielbeschäftigte Regisseur und Drehbuchautor manchmal zu seiner Entspannung in der Freizeit liest. – Richtig! Das Kursbuch! Er stellt sich dann nämlich Traumreisen in alle Welt zusammen und folgt in Gedanken seinem Traumzug von einer Station zur anderen, von einem Land zum anderen. – Gute Idee, nicht wahr? Ein feiner Tip für unterhaltsame Klubabende! Was gibt es da nicht alles an abwechslungsreichen Spielen! Große Preisfrage zum Beispiel: Wer kann in wenigen Minuten im Kursbuch am weitesten reisen, ohne umzusteigen? – Und vieles andere mehr!

Darum blättert immer wieder einmal in eurem Kursbuch, es lohnt sich! Seht euch auch den logischen Aufbau dieses imponierenden Zahlenwerkes an! Übrigens: Nach welchen Gesichtspunkten wurde eigentlich diese sinnvolle und zweckmäßige Unterteilung vorgenommen? Wißt ihr's schon? Nein? – Dann schaut flugs mal ins Kursbuch hinein! – Mit besonderer Aufmerksamkeit studiert ihr natürlich:

Die Kursbuch-Streckenkarte

Sucht einmal alle Hauptverbindungen heraus und stellt die Zahl der Züge fest, die auf den betreffenden Strecken verkehren. — Wie sind sie im Kursbuch festgelegt? Macht euch Skizzen von diesen „großen“, also am stärksten belegten Strecken!

Du willst es noch genauer wissen? Kein Problem. Hier eine Anregung: Zeichne einmal das Streckennetz auf einen großen Bogen Papier. — Bist du soweit? Gut!

Nun bezeichnest du die wichtigsten Strecken durch verschieden starke Linien. — Du hast gerade ein paar Buntstifte zur Hand? Um so besser! Dann kannst du ja nach der Belegungsdichte die einzelnen Strecken farbig eintragen. Was fehlt noch? Die „Legende“! „Legende“? Ganz recht! Sieh mal: Wenn ein anderer deine Zeichnung betrachtet, muß er doch wissen, was die verschiedenen Linien oder Farben bedeuten sollen, nicht wahr? Also: Wenn du zum Beispiel Bleistiftstriche von unterschiedlicher Breite verwenden willst, dann legst du etwa folgendes fest: Jeder Millimeter Breite zeigt an, daß hier 5 Züge verkehren! Ein zwei Millimeter starker Strich bedeutet also, daß 10 Züge pro Tag diese Strecke befahren. Klar?

Motto: Beim Pfiff-Klub lernen wir unser Eisenbahnwissen im Spiel. Legt darum die Streckenkarte beiseite, sobald ihr sie euch genügend eingepägt habt. — Nun versucht, die Strecken aus dem Gedächtnis nachzuzeichnen! Wenn euch das auf Anhieb gelungen ist, zeichnet ihr auf ein Blatt die Umrisse von Deutschland, bestimmt ohne „Spicken“ oder „Fummeln“ die geographische Lage der größeren Städte und zeichnet dazwischen die Hauptverkehrslinien ein. Über die Verbindungen eures Heimatortes mit der näheren Umgebung wißt ihr ja sicher so genau Bescheid, daß ihr aus dem Stegreif eine Handskizze dieser Strecken anfertigen könnt.

Was meint ihr, wäre das nicht auch eine schöne Bastelarbeit für den Werkunterricht in der Schule? — Eine Arbeit, die

Zeichnen und Verkehrsgeographie zugleich umfaßt! Fragt doch einmal den Lehrer! Vielleicht nimmt er euren Vorschlag an!

Aber jetzt zurück zum Kursbuch: Kennt ihr eigentlich schon den Kursbuchschlüssel? Nein? — Dann wird es aber höchste Zeit! Denn ihr wollt ja schließlich richtig im Kursbuch lesen können. Machen wir also wieder ein kleines Spiel:

Ihr sucht nach dem Ortsverzeichnis beliebige Stationen heraus und dann die verkehrsgünstigste und schnellste Verbindung mit allen möglichen Anschlüssen! Wählt dazu auch kleine, abgelegene Orte, zu denen ihr euch durch vier oder noch mehr Streckennummern hindurchfinden müßt.

Wenn ihr mehrere Kursbücher habt, könnt ihr damit ein unterhaltsames Wettspiel verbinden. Bildet zwei oder mehrere Gruppen und sucht getrennt die Verbindungen heraus! Wer ist zuerst fertig? Wer die beste Verbindung gefunden hat, ist Sieger. Was meinst du, Herbert, Otto, Dieter oder wie du auch heißen magst: Wäre das nichts für dich? —

Und nun noch etwas anderes: Zeichnet euch doch einmal auf einem besonderen Blatt die TEE- und F-Zug-Verbindungen auf. Sodann legt ihr euch eine bildliche Darstellung der Abgangs- und Zielbahnhöfe der TEE-, F- und D-Züge eures Heimatbahnhofs an. Diese Skizze wird durch den Lauf von Kurswagen für bestimmte Verbindungen ergänzt. — So könnt ihr jederzeit feststellen, wohin man von eurem Bahnhof aus ohne Umsteigen fahren kann! Außerdem wird euch nun die Verkehrslage eures Heimatortes erst richtig klar.

Ihr seht also schon: Das Kursbuch hält sehr interessante Auskünfte für euch bereit. Natürlich habt ihr noch viele andere Möglichkeiten, seine Seiten zu befragen!

Doch fürs erste mag uns dies genügen! Blättern wir lieber noch einmal gemeinsam etwas zurück und überlegen, was wir gerade alles über die Kursbücher der DB erfahren haben! Denn man müßte schon ein sehr gutes Gedächtnis haben, um all das schon beim ersten Lesen behalten zu können, nicht wahr? —

So – und nun lest aufmerksam weiter und erfahrt, welche interessante Untersuchungen ihr noch anstellen könnt!

Der Bildfahrplan

Man nennt ihn auch „graphischen Fahrplan“. Er ist besonders nützlich für alle Eisenbahnfans. Auf euren Spähfahrten draußen an der Strecke leistet er ebenso gute Dienste wie bei den Klubsitzungen auf der Bude. Wie wird nun solch ein Fahrplan angelegt? – Das werden wir gleich haben! Nehmt das Kursbuch zur Hand und sucht euch irgendeine kleine Strecke heraus, die euch besonders interessant erscheint! Als Zeichenpapier eignet sich am besten wieder das Millimeterpapier.

Fangen wir gleich an! Nehmen wir eine beliebige Strecke. Bleiben wir zum Beispiel im Raum Karlsruhe und wählen die Strecke 300 (Karlsruhe–Mannheim). Da sich die Fahrpläne zweimal im Jahr ändern und einige von euch vielleicht nur das kleine rote Kursbuch oder einen Bezirksfahrplan besitzen, geben wir einen Fahrplanauszug wieder. Seht euch den Fahrplan erst mal in aller Ruhe an (Seite 98). Merkt ihr schon, um was es geht? Dann also los!

Zunächst wird das Millimeterpapier unterteilt: Jeder breite Querstrich, der die großen Karos begrenzt, soll 10 Minuten entsprechen. Die Zeiteinteilung mit den dazugehörigen Stunden tragt ihr am Rand ein. Oben links vermerkt ihr den Namen des Abgangsbahnhofs, also in diesem Falle Karlsruhe Hbf. Nun nehmt ihr euch die Kilometerangabe links vor den Ortsnamen im Fahrplanauszug vor. Von Karlsruhe Hbf bis K-Hagsfeld sind es 6 Kilometer. Diese Zahl wird jetzt für die Festlegung der Bahnhöfe verwendet. Zählt also 6 Millimeter von der Ortslinie Karlsruhe Hbf nach rechts ab und markiert diese Stelle. Der nächste Bahnhof (Blankenloch) liegt fünf Kilometer von Hagsfeld entfernt. Wieder werden fünf Millimeter weiter gezählt. Versteht ihr? Das ist wirklich nicht schwierig!

Aber gleich noch ein Tip: Zur besseren Übersicht empfiehlt es sich, die Ortseinteilung groß vorzunehmen. Zwei, drei

oder auch vier Millimeter je Kilometer ergeben ein besseres Bild. Sind alle Orte markiert, dann werden die Ortslinien mit Hilfe eines Lineals durchgezogen. Damit ist das rohe Diagramm schon fertig. (Siehe Darstellung Nr. 7.)

Nun beginnt ihr mit dem Einzeichnen der Züge. Der D 167 verläßt zum Beispiel Karlsruhe um 6.38 Uhr und kommt um 7.12 Uhr in Mannheim an. Diese Zeiten findet ihr am Rand unter Karlsruhe bzw. Mannheim. Mit Hilfe von Lineal und Bleistift verbindet ihr die Punkte, die die Uhrzeiten markieren. Um das Ablesen zu erleichtern, tragt ihr auch die genaue Ankunfts- und Abfahrtszeit ein. So entsteht in unserem Ort-Zeit-Diagramm eine Gerade, die den Verlauf des D 167 darstellt.

Das war also einfach. Nichts wird so heiß gegessen, wie es gekocht wird! Darum: Seht euch die Sache noch einmal gründlich und in Ruhe an! Bald werdet ihr sagen: Das wäre ja gelacht, wenn wir das nicht auch hinkriegen würden! – Und dann schafft ihr's auch! Fangt also erst einmal an! Wenn ihr soweit seid, dann kommt der nächste Schritt:

Denn jetzt geht es frisch weiter an das Einzeichnen der anderen Züge. Nehmen wir zunächst einen Personenzug. Hier muß sauber gearbeitet werden, dann wird das Ergebnis um so schöner! Bei der Abfahrtszeit in den einzelnen Bahnhöfen bringen wir mit Bleistift schwache Markierungen an, die wir schließlich durch eine Linie miteinander verbinden. Die Abfahrtszeit wird unter die Ankunftszeit über der Zuglinie vermerkt. In unserem Beispiel haben wir übrigens die Zeitangabe in den kleineren Bahnhöfen der Übersicht wegen weggelassen. Ihr zeichnet sie natürlich ein. Versteht sich.

Bei den nächsten Zügen macht ihr es ganz genau so: Dann kann es gar nicht schiefgehen! Bald seid ihr soweit. Alle Züge sind auf eurem Plan an der richtigen Stelle eingezeichnet.

Jetzt kommt die farbige Ausgestaltung an die Reihe, denn dadurch erreicht ihr eine bessere Übersichtlichkeit! Die Zuglinien zwischen den Bahnhöfen werden jetzt mit Tusche oder Buntstiften endgültig eingezeichnet. Die Hilfslinien mit