

Vom Kursbuchlesen

Ein Kursbuch, ursprünglich Coursbuch geschrieben, ist ein Verzeichnis von Fahrplänen für ein bestimmtes Gebiet – meist ein Land – und einen bestimmten Zeitraum. Kursbücher werden hauptsächlich von Bahnunternehmen für ihre Bahnstrecken herausgegeben. Ein Kursbuch ist üblicherweise nach Bahn- und Busstrecken gegliedert. Die Strecken werden bezeichnet als Kursbuchstrecke (Abkürzung KBS). Die Fahrpläne der im Kursbuch enthaltenen Kursbuchstrecken sind jeweils einzeln in tabellarischer Form dargestellt. Dabei erhält jede Strecke eine Nummer, mit der jede Bahnstrecke bzw. Buslinie in den meist sehr umfangreichen Kursbüchern leicht zu finden ist.

Das erste Kursbuch in Deutschland war ein Handbuch, das 1845 in Frankfurt am Main von dem Fürstlich Thurn und Taxischen Oberpostamts-Sekretär Hendschel herausgegeben wurde. Unter der Bezeichnung *Telegraph für Post- Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern* erschien es ab 1847 sogar monatlich. Es entwickelte sich mit dem Stormschen Kursbuch fürs Reich zur weitverbreiteten Informationsquelle, die erst Anfang der 1930er Jahre ihr Erscheinen einstellte.

Ab dann beherrschten die amtlichen Kursbücher den Markt, deren erstes 1850 erschienen war, eine Zusammenfassung der Eisenbahnfahrpläne im Deutschen Bund und den Nachbarländern, aber auch von Postkursen und Schiffsverbindungen, teilweise auch nach Übersee. Herausgeber war das Cours-Bureau des Königlichen General-Post-Amts. Es wurde ab 1878 von der Kursbuchstelle des Reichspostamts zusammengestellt und ab 1881 als Reichs-Kursbuch bezeichnet. Erst 1926 trat die Deutsche Reichsbahn als Mitherausgeber auf.

Die staatlichen und privaten Eisenbahnunternehmen hatten vorher schon Taschenfahrpläne und Kursbücher veröffentlicht für begrenzte Bereiche. Ab 15. Mai 1927 erschienen ergänzend zu den regionalen Taschenfahrplänen fünf amtliche Reichsbahnkursbücher jeweils für Ost-, Mittel-, West- und Südwestdeutschland sowie Bayern. Erst für den Fahrplan von 1933 gab die Deutsche Reichsbahn als Zusammenfassung das Amtliche Kursbuch für das Reich heraus. Schöpfer dieses ersten reichseinheitlichen Kursbuchs war Alfred Baumgarten. Dieses nannte sich ab 1936 „Deutsches Kursbuch – Gesamtausgabe der Reichsbahn-Kursbücher“ und erschien bis 1944 in Konkurrenz zum „Reichs-Kursbuch“, wobei die Deutsche

Reichsbahn ihre Mitarbeiter drängte, den Vertrieb des eigenen Produkts zu fördern. Die letzte Ausgabe enthält den Hinweis: „Gilt vom 3. Juli 1944 an bis auf weiteres“. Beigelegt war den Kursbüchern meist ein separates Kurswagenverzeichnis, aus dem der Laufweg einzelner Reisezugwagen ersichtlich war, die an Knotenbahnhöfen auf andere Züge umgestellt wurden. Später wurde ein Zug- und Wagenverzeichnis in das Kursbuch integriert, das den Laufweg aller Züge darstellte. Auch ein Auslandkursbuch mit den wichtigsten Strecken der Nachbarbahnen war separat erhältlich.

Seit 1945 gaben die Deutsche Reichsbahn (DR) und die Deutsche Bundesbahn (DB) für ihre Bereiche Kursbücher heraus. Die Deutsche Reichsbahn nutzte das Nummernsystem des Deutschen Kursbuches bis 1968 weiter.

Die Auflage des Gesamtkursbuches ging mit den Jahren stetig zurück. So betrug sie 2003 noch 53.000, 2005 noch 35.000 und 2007 schließlich 20.000. Mit diesen Zahlen begründete die DB AG zum Ablauf der Fahrplanperiode 2008 die Einstellung der Herausgabe gedruckter Kursbücher.

Eugen Roth, der deutsche Lyriker und populäre Autor vor allem humoristischer Verse hat auch das Kursbuch in einem Gedicht besungen:

Das Kursbuch

Ein Mensch ist der Bewundrung voll:
Nein, so ein Kursbuch – einfach toll!
Mit wieviel Hirn ist das gemacht:
An jeden Anschluß ist gedacht:
Es ist der reinste Zauberschlüssel –
Ob München – Kassel, Bremen – Brüssel,
Ob Bahn, ob Omnibus, ob Schiff –
Man findet's leicht – auf einen Griff!
Dabei sind auch noch Güterzüge
In das verwirrende Gefüge
Des Fahrplans ständig eingeschoben!
Die Bahn kann nicht genug man loben!
Der Mensch, in eitlem Selbstbespiegeln,
Rühmt sich, dies Buch mit sieben Siegeln
Zu lesen leicht, von vorn bis hinten,
Trotz seiner vielbesprochenen Finten.
Schon fährt der Mensch nach Osnabrück

Und möcht am Abend noch zurück:
Und sieht, gedachten Zug betreffend,
Erst jetzt ein kleines f, ihn äffend;
Und ganz versteckt steht irgendwo:
"f) Zug fährt täglich, außer Mo."
Der Mensch, der so die Bahn gelobt,
Sitzt jetzt im Wartesaal und tobt.
Und was er übers Kursbuch sagt,
Wird hier zu schreiben nicht gewagt.
(Eugen Roth, 1895-1976).

Daß das gewichtige Kursbuch seine Tücken vor allem im Kleingeschriebenen hat, wußte nicht nur Eugen Roth. Das war auch der Deutschen Reichsbahn bewußt, die um 1938 eine eigene 16seitige Kleinschrift herausgab für Reisende und zum Gebrauch in Schulen: „**Vom Kursbuchlesen**“. Offensichtlich brauchte man eine eigene Lesekunst dazu. Seit 2009 kann jedoch niemand mehr in einem ein- oder mehrbändigen Kursbuch der Deutschen Bahn lesen, denn in dem Jahr erschien es letztmals in gedruckter Version. Das „Kursbuch DB 2008 / 2009“ wurde als Sammlerausgabe mit Silberschnitt mit 4 Bänden im Schuber publiziert, numeriert mit Ledereinband limitiert auf 3.200 Exemplare, wofür heute hohe Preise verlangt werden.



Das kleine Heft „Vom Kursbuchlesen“ wurde laut Eigentümerstempel offensichtlich in der Kirchsteinbeker Schülerbibliothek (bei Hamburg) bzw. der Schülerbücherei der Allgemeinen Volksschule, Oststeinbeker Weg 29, Hamburg-Billstedt, verwendet.



Das Reichsbahn-Zentralamt für Bau- und Betriebstechnik (Bearb.) gab bereits 1931 für Schulen eine eigene Handreichung heraus: **Vom Reisen mit der Eisenbahn**. Ein Leitfaden für den Unterricht in den oberen Klassen der Schulen und Fortbildungsschulen. Bearb. im Auftrage der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Reichsbahn-Zentralamt für Bau- und Betriebstechnik. Es erschien mit 48 S. im A5-Format in Berlin: Verlag der verkehrswissenschaftl. Lehrmittelgesellschaft m.b.H. bei der Deutschen Reichsbahn. Damals war die Bahn noch ein wichtiges Thema im Unterricht der Schulen.

Die Schrift „Vom Kursbuchlesen“ gewährt einen Einblick in die Eisenbahngeschichte. 1845, zehn Jahre nach der Eröffnung der Eisenbahn Nürnberg-Fürth, gab es bereits ein erstes deutsches Kursbuch. 1848 waren im **„Meilenzeiger für Deutschland“** bereits 56 Eisenbahnlinien enthalten. 1850 erschien das erste amtliche **„Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuch“** mit allen Zeit- und Entfernungsangaben und einem „Extratarif für Equipagen“ = Pferdekutschen.

Wie liest man Eisenbahnfahrpläne?



Vom „Meilenzeiger für
Deutschland“ bis zum
„Deutschen Kursbuch“!

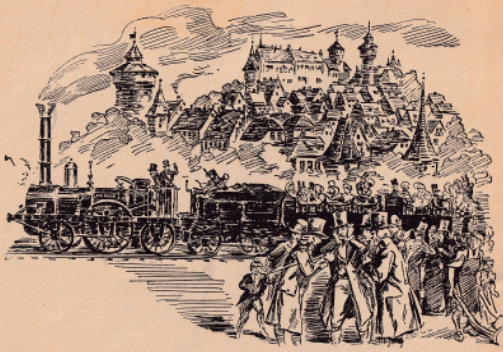
Wer vor hundert Jahren mit der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth fahren wollte, brauchte nicht zu fragen: „Wann fährt der nächste Zug?“ Denn es ging nur ein einziger.

Und obwohl die alten Nürnberger damals den Kopf schüttelten und sagten: „Das ganze neumodische Zeug wird bald wieder vergessen sein, denn bei der Geschwindigkeit müssen die Menschen ja am Luftzug erstickten . . .“ wurden rasch nacheinander weitere Eisenbahnstrecken gebaut.

Die erste deutsche Eisenbahn fuhr am 7. Dezember 1835 von Nürnberg nach Fürth. Und schon zehn Jahre später gab es das erste deutsche Kursbuch. Es nannte auf 166 Seiten bereits mehr als fünfhundert Orte mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Posten und Eisenbahnen.

Im Jahre 1848 ließ dann das Generalpostamt zu Berlin einen „Meilenzeiger für Deutschland“ erscheinen. Er enthielt neben rund 300 Poststrecken schon 56 Eisenbahnlinien. Aus den Bedürfnissen der Post entstand dann im Jahre 1850 das erste amtliche „Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuch“. Das war bereits ein richtiger Fahrplan mit allen Zeit- und Entfernungsangaben und einem „Extratarif für Equipagen“. Denn in jener Zeit pflegten wohlhabende Leute ihre Equipagen samt Pferden mit auf die Reise zu nehmen. Im Jahre 1853 wurden z. B. auf den deutschen Bahnen 8778 Equipagen befördert.

Das erste **„Amtliche Reichskursbuch“** von 1878 umfaßte 1.650 Seiten. Auf jeder Station gab es Bahnbeamte oder eigene Auskunftsstellen, die für alle Fragen der Reisenden bereit waren. Große Aushangfahrpläne gaben Abfahrts- und Ankunftszeiten an. Auch damals durften die wenigsten Reisenden ihr eigenes Kursbuch für die Bahnfahrt mitgenommen haben. Eigene Streckenführer **„Reisen und Schauen“** zum Preis von 20 Reichspfennig brachten Informationen über die durchfahrene Landschaft und ihre Sehenswürdigkeiten.



Inzwischen war die Zahl der Eisenbahnlinien schon auf 900 angewachsen. Im Jahre 1878 tauchte zum erstenmal die Bezeichnung: „Amtliches Reichskursbuch“ auf; es umfaßte schon 1650 Seiten.

Wenn man bedenkt, daß heute auf jeder Kursbuchseite ungefähr 5000 Zahlen stehen, dann läßt sich die Riesenarbeit ermessen, die in den Fahrplänen steckt. Es ist die Arbeit von Jahrzehnten, Jahr für Jahr ergänzt, entsprechend der Entwicklung des Verkehrs. Im August jeden Jahres versammeln sich die Fahrplanbearbeiter der deutschen Reichsbahndirektionen, um die im Fahrplan notwendigen Veränderungen und Ergänzungen vorzunehmen; im Oktober treten dann alle am Eisenbahnverkehr interessierten Länder zu der „Europäischen Fahrplankonferenz“ zusammen, die die Zugverbindungen auf den wichtigsten europäischen Durchgangslinien festlegt.

Soll man nun mit oder ohne Kursbuch reisen?

Auf jedem Bahnhof gibt es Eisenbahnbeamte oder besondere Auskunftstellen, die Aufschluß über alle Reisewege geben. In den Bahnhofshallen hängen die übersichtlichen Aushangfahrpläne, außerdem große Tafeln, die die Abfahrt- und Ankunftszeiten angeben. Vielen Reisenden genügt das. Wer aber mehr von der Reise haben, wer sie

schon vorher im Geiste erleben will, der „tüstelt“ sich den Reiseweg und die Anschlußverbindungen selber aus. Mit dem Fahrplan in der Hand weiß er auch jederzeit Bescheid, wo er sich gerade befindet, welche Ortschaften berührt werden und wann er sie erreicht. Und wer sich obendrein bei den Fahrkartenausgaben noch die von der Reichsbahn für alle Hauptreisewege herausgegebenen ausgezeichneten Streckenführer „Reisen und Schauen“ beschafft (Stückpreis 20 Rpf), der wird auch in erschöpfender Weise über die Landschaft und die Sehenswürdigkeiten längs des Schienenstrangs unterrichtet, für den wird die Reise zum unvergeßlichen Erlebnis.

Aber wie lese ich ein Kursbuch?

Das mag manchem im ersten Augenblick Kopfzerbrechen bereiten. Er sieht sich beim Umblättern der Seiten in eine Zahlenschkungel ver-
setzt. Aber es ist eine überflüssige Angst. Denn die Reichsbahnkursbücher sind Musterbeispiele an Klarheit und Übersichtlichkeit. Man muß nur alles lesen, man darf keine Zeichen übersehen. Und deswegen ist es vor allem wichtig, zunächst einmal den „Kursbuchschlüssel“ zu lesen. Er enträtselt die „Geheimnisse“ des Kursbuches. Der Kursbuchschlüssel ist die Gebrauchsanweisung für den Fahrplan. Er gibt Erläuterungen zu

Auszug aus dem Kursbuchschlüssel:

Zeichenerklärung	
a) Kennzeichnung der Züge	b) Sonstige Zeichen
D = Schnellzug, Dt = Schnelltriebwagen, zuschlagpflichtig: fette Stunden- und Minutenziffern und eine stark punktierte Linie an der linken Seite der Zugspitze sowie D oder Dt vor der Zugnummer. z B: D 1 11.07 oder Dt 27 11.07	☒ = Speisewagen ☒ = Vorbreitung von Speisen und Getränken im Zuge ☒ = Schlafwagen. Falls keine besondere Klassenanzeige beim Bettzeichen vorgesehen ist, führt der Schlafwagen 1. und 2. Klasse dicke Wellenlinie vor den Verkehrszeiten = Zug verkehrt nicht täglich oder nur während einer bestimmten Zeitdauer. Für die Bezeichnung der Tage werden deutsche und für die Monate römische Ziffern verwendet, z B: I.V.I. = 10.IX.
FD = Fernschnellzug, FDe = Fernschnelltriebwagen, erhöhter Zuschlag: Darstellung wie bei Schnellzügen, mit FD oder FDe vor der Zugnummer. z B: FD 5 11.07 oder FDe 7 11.07	☒ = Güterzug ☒ = Zug hält nur nach Bedarf. Bekende, die aussteigen wollen, müssen dies dem Schaffner oder Zusteller vorher, spätestens auf dem letzten Haltebahnhof, mitteilen. Bekende, die einsteigen wollen, haben dies dem Aufsichtsbekenden mitzuteilen und, wo dieser fehlt, auch dem Lokomotivpersonal des herannahenden Zuges rechtzeitig bemerkbar zu machen + (nur in Auslandsstrecken) = Zug verkehrt nur an Sonn- und Feiertagen ☒ (nur in Auslandsstrecken) = Zug verkehrt nur werktags ☒ vor der Zeitangabe = Zug hält nur zum Aussteigen ☒ an der Zeitangabe = Zug hält nur zum Zustiegen
L = Fernschnellzug oder Schnellzug mit besonderem Tarif: Darstellung wie bei Schnellzügen mit L vor der Zugnummer. z B: L 13 11.07	
E = Eilzug, zuschlagpflichtig: fette Stunden- und Minutenziffern und E vor der Zugnummer. z B: E 150 11.07	
Ohne besonderes Zeichen = Personenzug: magere Stunden- und Minutenziffern, Zugnummern ohne Zusatz.	

den in den Fahrplänen enthaltenen Zusätzen, er klärt über die zwischen, über und unter den Fahrplanpfeilen angegebenen Zeichen auf, er unterrichtet über die Verschiedenheit der europäischen Zeiteinteilung, ob Mitteleuropäische Zeit (MEZ), Westeuropäische Zeit (WEZ), Westeuropäische Sommerzeit (WESZ) oder Osteuropäische Zeit (OEZ). Der Kursbuchschlüssel enthält weiterhin Angaben darüber, wie man fest-

stellen kann, ob der Zug Post mitführt, ob Speise- oder Schlafwagen mitfahren, ob eine Zollkontrolle notwendig wird usw.

Im **F a h r p l a n** selbst sind diese Dinge nur durch **Zeichen** oder Buchstaben, durch Fettdruck, Linien und Punkte angedeutet.

Wer ein Kursbuch richtig lesen und dadurch vor Überraschungen sicher sein will, darf auch das kleinste Zeichen auf der Fahrplansseite nicht übersehen. Denn schon der Doppelpunkt hat eine Bedeutung. Nichts ist unklar auf den Fahrplanselten, sofern man sich erst angewöhnt hat, zunächst einmal die Zeichen zu beachten. Man weiß dann ganz genau, ob es sich um einen D-Zug, um einen FD-Zug oder einen Eilzug handelt, man erfährt, welche Wagenklassen der Zug mitführt, wie hoch der Zuschlag ist, auf welcher Seite man den Anschlusszug zu suchen hat, ob ein bestimmter Zug nur werktags und nicht auch an Sonn- und Feiertagen verkehrt oder ob er überhaupt nur in einem bestimmten Zeitraum (in den Sommermonaten zum Beispiel) läuft. Die Voraussetzung für das Kursbuchlesen ist also die genaueste Beachtung der Zeichen.

Welches Kursbuch wähle ich?

Im „Deutschen Kursbuch“, das im Sommer 1938 einen eigenen Auslandsteil erhielt, findet der Reisende erschöpfende Auskunft über alle Fahrgelegenheiten auf den Schienen- und Reichsbahnstreckennetzen, sowie auf den Reichsbahn-Kraftsternbuslinien im großdeutschen Raum. Es ist so gebunden, daß die einzelnen Teile herausgetrennt und einzeln verwendet werden können und kostet 2,50 RM (mit Auslandsteil 3 RM).

Wer sich aber nur für ein Teilgebiet interessiert, kann sich vielleicht auch mit einem der nachstehend aufgeführten Gruppenkursbücher begnügen. Es gibt neben dem „Deutschen Kursbuch“:

- Das Reichsbahn-Kursbuch Nordost- und Mittel-Deutschland; es reicht südlich bis zum Main, westlich bis zur Linie Frankfurt (Main)-Kassel-Hamm (West)-Münster (West)-Norddeich.
- Das Reichsbahn-Kursbuch West-Deutschland; es reicht südlich bis zur Linie Saarbrücken-Mannheim-Würzburg und östlich bis zur Linie Würzburg-Hannover-Hamburg.
- Das Reichsbahn-Kursbuch Südwest-Deutschland; es reicht nördlich bis zur Mosel, östlich bis zur Linie Nürnberg-München und südlich bis einschließlich der Schweiz.

- Das Reichsbahn-Kursbuch Südost-Deutschland; es reicht nördlich bis zur Linie Erfurt-Frankfurt (Main), westlich bis zur Linie Frankfurt (Main)-Stuttgart-Zürich und enthält auch die Fahrpläne der österreichischen Strecken.



Ein Gesamtkursbuch mit heraustrennbaren Teilen kostete 2,50 Reichsmark (mit Auslandsteil 3 Reichsmark). Zusätzlich gab es für Teilgebiete die Gruppenkursbücher zum Preis von 1 Reichsmark „Nordost- und Mittel-Deutschland“, „West-Deutschland“, „Südwest-Deutschland“ und „Südost-Deutschland“.

Diese Gruppentourbücher kosten nur 1 RM. Neben den Tourbüchern geben die Reichsbahndirektionen noch Taschensfahrpläne für ihre Bezirke heraus.

Wer also nur Reisen im engeren Heimatbezirk unternimmt, findet erschöpfenden Rat und Aufschluß in den Gruppenkursbüchern und Taschensfahrplänen.

Wie erleichtert man sich das Kursbuchlesen?

Man wird sich zunächst einmal klar über den Inhalt. Die amtlichen Kursbücher und Taschensfahrpläne enthalten einheitlich in nachstehender Reihenfolge:

Rutsbuchschlüssel

Allgemeine Bestimmungen für Reisende

Fahrpreise, Fahrpreiseremäßigungen, Zoll- und Passvorschriften,
Tarife für Gepäck, Expressgut usw.

Ortsverzeichnis

Übersicht der Fernverbindungen

Fahrpläne.

Auszug aus dem Zug- und Wagen-Verzeichnis:

[illegible][illegible]

Den amtlichen Kursbüchern liegt ferner eine Übersichts-Partie und ein Zug- und Wagenverzeichnis der Schnellzüge und der wichtigsten Eil- und Personenzüge bei.

Die Übersichtskarte zeigt auf der Vorderseite das in dem Kurzbuch behandelte Gebiet und auf der Rückseite eine Karte für den Fernverkehr.

Aus dem Zug- und Wagenverzeichnis kann man für jeden wichtigen Zug ersehen, welche Personen-, Schlaf- und Speisewagen und welche Klassen er führt, wie der Lauf des Zuges und seiner „Kurswagen“ ist, aus welchen Zügen die Kurswagen kommen und auf welche sie übergehen.



Die Kursbücher enthielten: Kursbuchschlüssel, Allgemeine Bestimmungen für Reisende, Fahrpreise, Fahrpreisermäßigungen, Zoll- und Paßvorschriften, Tarife für Gepäck, Expreßgut usw. Ortsverzeichnis, Übersicht der Fernverbindungen, Fahrpläne. Hinzu kamen eine Übersichtskarte, ein Zug- und Wagenverzeichnis der Schnellzüge und wichtigsten Eil- und Personenzüge. Kurswagen liefen nach Orten, die nicht Endziel des vom Ausgangsbahnhof abgehenden Zuges waren.

Unter „Kurswagen“ versteht man solche Wagen, die vom Ausgangsbahnhof nach Orten laufen, die nicht Endziel des vom Ausgangsbahnhof abgehenden Zuges sind. Diese Wagen werden also auf Übergangsbahnhöfen von einem Zug in den anderen umgestellt, wodurch für die Reisenden das Umsteigen wegfällt. Ein Zug von München nach Berlin über Regensburg-Hof kann also „Kurswagen“ enthalten, die in Hof abgekuppelt werden und nach Breslau fahren.

Im übrigen ist es vorteilhaft, beim Lesen des Kursbuches stets auf die Strecken- und Zugnummern zu achten. Jede Strecke erscheint in den Auswahlfahrplänen, in den Kursbüchern und in den Taschenschlüsselplänen stets unter der gleichen Nummer. Wer häufig reist, prägt sich zweckmäßig die Nummer der Strecke ein, wodurch er sich das Suchen erleichtert.

Das aufschlußreiche Ortsverzeichnis

Es ist ein kleines geographisches Nachschlagewerk, das viel Wissen vermittelt. Im Ortsverzeichnis erscheinen alle Orte, die im Kursbuch genannt sind, in der Buchstabenfolge. Bei Ortsnamen, die mit Umlauten beginnen, sind die Buchstaben U, Ö und Ä unter U, O und A zu suchen. Ortsnamen mit dem Zusatz „Bad“ sind unter „Bad“ eingereiht, zum Beispiel Bad Kissingen, Bad Münster a. Stern usw. Die Namen ausländischer Bahnhöfe sind – sofern es sich um Orte handelt, für die neben der fremden auch eine deutsche Ortsbezeichnung üblich ist – doppelständig bezeichnet. Doch werden solche Doppelbezeichnungen nur in einem beschränkten Umfang angewandt, zum Beispiel Mitau = Jelgava, Wirbollen = Virbaltis, Agram = Zagreb, Thon = Torun, Brünn = Brno usw.

Neben den Ortsnamen sind die Streckennummern angegeben, unter denen die den Bahnhof berührenden Fahrpläne ihrer Nummernfolge nach im Kursbuch zu finden sind. Dabei ist zu beachten, daß die Nummern der Fernverbindungen fett gedruckt sind. Im gleichen Fettdruck erscheinen auch wichtige Eisenbahnknotenpunkte; unter diesen folgen in der Buchstabenfolge die Orte, nach denen vom Knotenpunkt aus erfahrungsgemäß rege Verkehrsbeziehungen bestehen. Der Reisende erfährt dabei gleichzeitig die Entfernungen zu den einzelnen Orten, woraus

er wieder den Fahrpreis errechnen kann. Nehmen wir aus dem Kursbuch als Beispiel:

Mugsburg Hbf	
km	nach
127	Ansbach 415
280	Bad Kissingen 1. 415
615	Berlin 1
695	Bremen 4
125	Stößen 35. 404 g usw.

Der Reisende weiß also, daß es von Mugsburg bis Ansbach 127 Kilometer sind, von Mugsburg nach Berlin 615 und von Mugsburg nach Bremen 695 Kilometer. Mit diesen Kilometerangaben kann er sich gleich an Hand der Fahrpreislage im Abschnitt „Allgemeine Bestimmungen für Reisende“ den Fahrpreis ungefähr ausrechnen. Die in den Kursbüchern aufgeführten Kilometerzahlen geben nämlich nicht die Luftlinie oder die Entfernung auf den Straßen oder Autobahnen an, sondern die Länge des Schienenweges.

Aus dem Verzeichnis der Fernverbindungen:

Strecke		Strecke	
Numm.		Numm.	
a) im Deutschen Reich			
1	Berlin—Halle (Saale)—Smalld (S)—Münster—München	40	Dresden—Cottbus—Frankfurt (O)—Köln—Stettin
2	Berlin—Leipzig—Breslau—Dresden—Hof—Münster—Regensburg—Wien—München	41	Berlin—Dresden—Hamburg—Hannover—Osnabrück—Bielefeld (S)—Frankfurt (O)
3	Berlin—München (Gesamtübersicht)	42	Berlin—Chemnitz—Dresden (S)—Potsdam—Wien
4	Weimar—Gera—Eger—Görlitz—Dresden	43	Berlin—Hirschberg (H)—Glatz (S)—Bad Kynow—Siedlitz—Breslau
5	München—Münster—Bayreuth—Lichtenfels—Eisenach—Kassel—Köln—Aachen	44	Berlin—Dresden—Breslau—Südharz (Ost)—Görlitz—Oderberg
6	Berlin—Leipzig—Eisenach—Potsdam—Wien	45	Berlin—Potsdam—Deutsch Eylau—Wormau
7	Leipzig—Münster—Hamburg	46	Leipzig—Königsberg—Kamen—Heide—Hoyerswerda
8	Hamburg—Bremen—München (Gesamtübersicht)	47	Breslau—Ostpreußen—Kuppen—Frankfurt (O)—Stettin
9	Berlin—Hannover—Münster—Hannover—Stettin—Eisenach—Kassel—Köln	48	Berlin—Münster (Westph.)—Allenstein—Königsberg
10	Berlin—Köln (Gesamtübersicht)	49	Berlin—Stettin—Danzig—Marienburg (Westph.)—Königsberg (Pr.)
11	Berlin—Köln (Gesamtübersicht)	50	Hannover—Münster—Leipzig—Hannover—Land—Schwerin (M.)—Siedlitz—Wismar
12	Berlin—Hannover—Münster—Hannover—Stettin—Eisenach—Kassel—Köln	51	Hamburg—Lübeck—Stralsund—Rügen—Stettin (S)—Königsberg (Pr.)
13	Berlin—Köln (Gesamtübersicht)	52	Berlin—Dachau—Weingarten—Füssen—Stettin—Siedlitz
14	Berlin—Hannover—Münster—Hannover—Stettin—Eisenach—Kassel—Köln	53	Berlin—Neustadt—Stralsund—Rügen—Warnemünde
15	Berlin—Hannover—Münster—Hannover—Stettin—Eisenach—Kassel—Köln	54	Berlin—Weingarten—Hannover—Weingarten—Lübeck—Kiel—Hamburg
16	Berlin—Hannover—Münster—Hannover—Stettin—Eisenach—Kassel—Köln	55	Berlin—Bremen—Wilhelmshaven—Norddeich

Das Kursbuch ist ein geographisches Nachlagewerk im Kleinen. In alphabetischer Reihenfolge listet das Ortsverzeichnis alle im Kursbuch genannten Orte. Ferner sind Streckennummern angegeben, unter denen die einen Bahnhof berührenden Fahrpläne numerisch aufgelistet sind.

Wichtige, oft über das Verkehrsgebiet des Kursbuches hinausgehende Verbindungen findet der Reisende in der „Übersicht der Fernverbindungen“. Die Fahrpläne dieser Fernverbindungen sind auf gelbem Papier gedruckt, um das Suchen im Kursbuch zu erleichtern.

Das Kursbuch unterscheidet:

- den Fahrplan des einzelnen Zuges und
- den Fahrplan der einzelnen Strecke.

Während unter dem Fahrplan eines Zuges die Angabe der Verkehrszeiten für die vom Zuge berührten Bahnhöfe zu verstehen ist, ergibt die Zusammenfassung aller Einzelfahrpläne der auf einer Strecke verkehrenden Züge den übersichtlichen Fahrplan einer Strecke. Die Zahlen, die der Kursbuchleser dabei hinter einzelnen Bahnhöfen findet, weisen auf die Anschlussstellen hin.

Die Verschiedenheit in der Zeitrechnung

Wenn ein Zug um Mitternacht ankommt, wird die Ankunftszeit mit 24 Uhr angegeben, fährt er um Mitternacht ab, dann heißt es 0 Uhr. Bei Auslandsreisen muß man aber auf die bereits erwähnten Unterschiede in der Zeitrechnung achten.

Die Mitteleuropäische Zeit (MEZ) gilt in Dänemark, Groß-Deutschland, Italien, Jugoslawien, Litauen, Polen, Schweiz, Tschechoslowakei, Tunis und Ungarn.

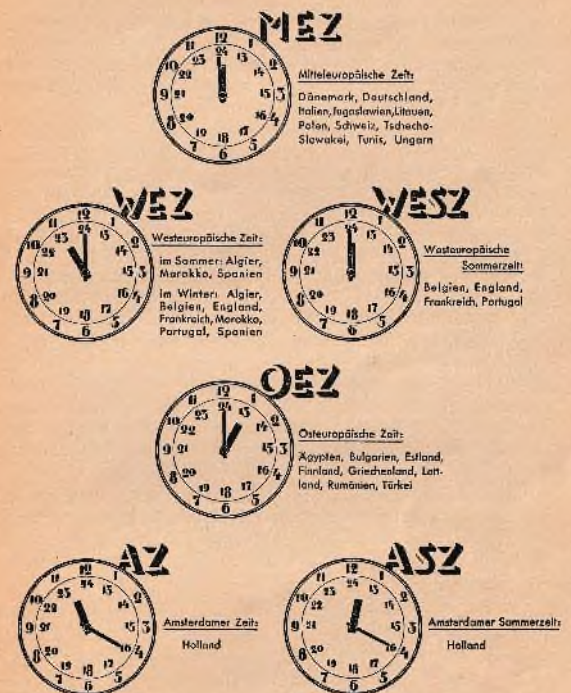
Die Westeuropäische Zeit (WEZ) geht eine Stunde gegen die Mitteleuropäische Zeit nach. Sie gilt in Algerien, Belgien, England, Frankreich, Marokko, Portugal und Spanien.

Die Westeuropäische Sommerzeit - WESZ - (die der MEZ entspricht) gilt in Belgien, England, Frankreich und Portugal.

Die Osteuropäische Zeit (OEZ) geht im Vergleich zur Mitteleuropäischen Zeit eine Stunde vor. Sie gilt in Ägypten, Bulgarien, Griechenland, Rumänien, in der Türkei, in Finnland, Estland und Lettland.

In Holland richtet sich die Landeszeit nach dem Längengrad seiner Hauptstadt. Die Amsterdamer Zeit (AZ) geht 40 Minuten nach, die Amsterdamer Sommerzeit (ASZ) 20 Minuten gegenüber der Mitteleuropäischen Zeit vor. Ist es also in Berlin, Mailand, Warschau, Bern 8 Uhr, so zeigen die Uhren in Brüssel, Paris, London im Winter erst 7 Uhr, in Athen, Sofia, Bukarest schon 9 Uhr, in Amsterdam im Winter 7.20 Uhr.

Zeitvergleichung:



Wie in Europa, so richten sich auch in den anderen Erdteilen die Uhren nach den Meridianen. In Amerika zum Beispiel gibt es fünf verschiedene Zeiten, die um fünf, sechs, sieben, acht und neun Stunden gegen die MEZ nachgehen.

Die Übersicht der Fernverbindungen ist zur Sucherleichterung eigens auf gelbem Papier gedruckt.

Auf die Verschiedenheiten in der Zeitbestimmung wird eigens eingegangen: MEZ, WEZ, WESZ, OEZ.

Wie beginnt man die Suche in einem Kursbuch?

Es sei wiederholt: Zunächst muß man den Kursbuchschlüssel kennen und sich vorgenommen haben, keines der neben den Zahlen oder in den Spalten stehenden Zeichen zu übersehen. Wenn beispielsweise ein W vermerkt ist, dann heißt das, der Zug verkehrt nur werktags, steht dagegen ein S da, dann verkehrt der Zug nur an Sonn- und Feiertagen. Diesen Kennzeichen entsprechen in ausländischen Fahrplänen ein Kreuz für S und zwei gekreuzte Hämmer für W.

Am schnellsten findet sich der Reisende im Kursbuch zurecht, wenn er zunächst im Ortsverzeichnis den Zielort seiner Reise sucht. Neben dem Ortsnamen steht die Streckennummer. Sie verweist auf den Streckenfahrplan. Die Streckenfahrpläne sind leicht zu finden, da sie im Kursbuch nach ihrer Nummernfolge geordnet sind. Stehen neben dem Ortsnamen mehrere Streckennummern, so bedeutet dies, daß an diesem Ort mehrere Strecken zusammenstoßen, die alle ihre eigene Streckennummer führen. Will der Reisende eine Anschlussstrecke befahren, so kann er deren Streckenfahrplannummer am leichtesten aus der jedem Kursbuch beigegebenen Übersichtskarte entnehmen.

Die beiden Richtungen einer Strecke laufen unter der gleichen Streckennummer. Wo es die Zahl der verkehrenden Züge zuläßt, sind die Bahnhofsnamen in der Mitte des Fahrplanes aufgeführt. Man hat daher bei nur einmaliger Bahnhofsbeneennung die Verkehrszeiten einmal in der Zugrichtung abwärts, das andere Mal in der Zugrichtung aufwärts zu lesen. Bei den belebteren Strecken sind für jede Fahrtrichtung eine oder mehrere Fahrplanseiten vorgesehen.

Zwischen den dünnen waagerechten Strichen unter der Ankunftszeit und über der Abfahrtszeit eines Übergangsbahnhofes (Knotenpunktes) sind in der Regel die günstigsten und zeitlich nächsten Verbindungen ohne Rücksicht auf die Gattung und die Klassen der Anschlusszüge in Schrägschrift als „Anschlüsse“ aufgenommen.

Den Namen der Anschlussbahnhöfe sind die Nummern der Anschlussstrecken beigelegt.

Ein praktisches Beispiel

Eine kleine Gesellschaft plant einen Ausflug von Berlin nach Königsutter. Fritz wälzt den Fahrplan. Aber das Ortsverzeichnis und die danebenstehende Streckennummer 183 hat er herausgefunden, daß für die Reise die Strecke Berlin-Magdeburg-Braunschweig-Hannover in Frage kommt. Abfahrt 5.30 Uhr vom Potsdamer Bahnhof mit dem Zug Nr 364.

„Bisshen zeitig“ - meinten die anderen.

Fritz aber trumpft auf: „Leider nicht anders zu machen ...“

Da greift Georg nach dem Kursbuch.

„Fritz“ - sagt er - „Du mußt aber noch tüchtig lesen lernen ...“

„Wieso, erlaube mal ...“

„Na, hast Du hier in der Spalte des Zuges 364 nicht gesehen, daß dieser Zug in Magdeburg endet und wir dort umsteigen müssen? Der Anschlusszug geht erst in einer Stunde weiter. Wir erreichen ihn auch noch, wenn wir um 7.12 Uhr in Berlin wegfahren. Wozu also schon um 5.30 Uhr abfahren, wenn man in Magdeburg sowieso warten muß?“

„Ja“ - meint Fritz kleinlaut - „das habe ich in der Eile übersehen.“

„Ja, lieber Freund“ - klärt Georg ihn auf - „wenn Du so oberflächlich Kursbücher liest, wirst Du Dich öfters verhasen. Die Zeichen sind doch nicht zum Vergnügen da hingekratelt. Wenn Du das alles erst mal richtig „lyrisch“ hast, wird das Kursbuch zu einer interessanten Lektüre. Du kannst Dir auf die Minute genau die verzwicktesten Reisen zusammenstellen. Wenn Du nichts überseht dabei, klappt es dann auch auf die Minute.“

„Na ja, wir wollen doch aber bloß nach Königsutter ...“

„Auch dabei spielt es schon eine große Rolle, das Kursbuch genau zu lesen. Siehst Du hier die kleine dünne Linie in der Mitte der Spalte? Was besagt sie? Daß der 7.12-Uhr-Zug im Gegensatz zu dem von Dir vorgeschlagenen Zug nicht auf allen Bahnhöfen hält.“

„Oh“ - meint ein Dritter, der einen schmalen Geldbeutel hat - „da müssen wir bei diesem schnellfahrenden Zug wohl Zuschlag zahlen?“

„Aber nein“ - klärt Georg etwas erboht über die schlechten Kursbuchleser auf - „zuschlagspflichtige Eil- und D-Züge sind im Fahrplan fett gedruckt. Ubrigens versteht die Reichsbahn unter dem Begriff „schnellfahrende Züge“ solche Züge, die neunzig und mehr Kilometer in der Stunde fahren.“

Der zurechtgewiesene Fritz nimmt sich jetzt die Fahrplanseite wieder genauer vor, als eine neue Frage auftaucht: „Hat der Zug auch dritte Klasse?“

Fritz guckt in den Fahrplan, aber er findet keine Antwort auf die Frage. „Weiß ich nicht!“

Georg schaut ihm über die Schulter: „Aber da steht's doch, ganz oben in der Spalte unter der Zugnummer: 2. und 3. Kl. - Ja, Fritz, man muß halt lesen können ...“

Die Suche nach einem Kursbuch Zielort beginnt man am besten im Ortsverzeichnis.

Immer ist die Beachtung aller im Kursbuch abgedruckten Zeichen nötig, um sich vor unliebsamen Überraschungen zu schützen, wenn man etwa ein „W“ übersieht, was bedeutet, daß ein Zug nur an Werktagen verkehrt, bei einem „S“ hingegen nur an Sonntagen.

Ein praktisches Exempel mit einer kleinen Reisegruppe wird durchgezogen: Das Ortsverzeichnis und die Streckennummer 183 weisen darauf hin, daß für die geplante Reise die Strecke Berlin-Magdeburg-Braunschweig-Hannover in Frage kommt mit einer Abfahrt um 5.30 Uhr vom Potsdamer Bahnhof mit Zug 364.

Am Sonntagmorgen geht die Reise los. Im Abteil treffen sie einen Reisenden mit reichlich fauerköpfiger Miene.

Georg war guter Laune. Er wollte sie auch dem Mitreisenden beibringen und scherzte: „Scheußliches Wetter heute . . .“

Dabei strahlte die Sonne vom klarblauen Himmel.

Es schien fast so, als hätte der Mitreisende auf einen Menschen gewartet, den er anschauen kann:

„Ja, zum Auswachsen ist das . . . nur Schifane . . . aber nicht das Wetter, Herr, sondern die dort an der Spitze haben mir den Sonntagmorgen verdorben. „Den Handwagen dürfen Sie aber nicht mit ins Abteil nehmen“ - sagte mir einer - und dann mußte ich die Karte tatsächlich als Gepäck aufgeben . . . soll man da nicht wütend werden?“



„Warum?“ - fragt harmlos Georg zurück - „man muß sich doch nach den einmal festgelegten Bestimmungen richten . . .“

„Was für Bestimmungen . . . ? Nirgends steht, daß ich meinen Handwagen nicht im Abteil mit nach Großwusterwitz nehmen darf . . .“

„Doch“ - belehrt Georg ruhig den aufgeregten Mann - „es ist zwar nicht von Ihrem Handwagen die Rede, aber im Kursbuch steht unter den „Allgemeinen Bestimmungen“, daß nur *Handgepäckstücke* in das Abteil mitgenommen werden dürfen, die über oder unter dem Sitzplatz untergebracht werden können. Das wäre bei Ihrem Handwagen doch wohl unmöglich gewesen. Mit Schifane hat das gar nichts zu tun, im Gegenteil, es entspricht der selbstverständlichen Rücksichtnahme auf die Mitreisenden, die ja auch ihr Handgepäck unterbringen wollen. Übrigens: Wohin wollen Sie? Nach *Großwusterwitz*? Der Zug hält doch gar nicht in Großwusterwitz!“

„Weiß ich selber“ - knurrt verdrossen der Mann - „bin letzten Mittwoch schon mit dem gleichen Zug gefahren . . . in Brandenburg steige ich aus und habe dann um 8.15 Uhr Anschluß nach Großwusterwitz.“

Jetzt mußte Georg dem verärgerten Mann neuen Verdruß bereiten. „Ja, am letzten Mittwoch war das in Ordnung; heute aber ist Sonntag, und im Kursbuch trägt dieser Zug den Vermerk „W“ mit einer Säge- linie neben den Verkehrszeiten, das heißt, daß er nur werktags verkehrt, an Sonn- und Feiertagen aber ausfällt.“

Die Nichtbeachtung des Kursbuchschlüssels und der Zeichen hat dem Reisenden nach Großwusterwitz also nicht nur Ärger, sondern auch einen 1½-stündigen Aufenthalt in Brandenburg eingebracht.

✱

Der Zug mit der kleinen Reisegesellschaft läuft in Magdeburg ein. Der Schaffner ruft: „Richtung Hannover umsteigen!“ Georg fordert zum Umsteigen auf.

„Ja, können wir denn nicht bis Königsutter sitzen bleiben?“

Georg antwortet: „Nein, dieser Zug fährt ja gar nicht nach Königsutter. Lest doch den Richtungszeiger auf dem Bahnsteig draußen - und außerdem steht es im Kursbuch: der Zug läuft über Halberstadt nach Alchen.“

✱

Zwei Anschlusszüge stehen zur Verfügung: E 142 und P 308.

„Welchen nehmen wir nun?“

Georg vergleicht die Zeiten. Der Eilzug kommt um 10.25 Uhr, der Personenzug um 11.09 Uhr in Königsutter an. Bei dem Eilzug steht ein E neben der Zugnummer, außerdem sind die Zahlen fettgedruckt. Das heißt also: er ist zuschlagspflichtig.

Wenn sich jemand aus der Reisegruppe kündigt gemacht hat, wird es für die Mitreisenden sehr einfach. Zudem freut es sie, wenn im Zug sich eine Bewirtung finden läßt.

„Wieviel macht das aus?“ - fragt einer.

„Augenblick mal, werden wir gleich haben“ - sagt Georg - „im Kursbuch steht nämlich alles, man muß es nur zu lesen verstehen. Hier ist es schon:

Königsutter von Berlin entfernt	= 205,3 Kilometer
Magdeburg von Berlin entfernt	= 141,9 Kilometer
Also Entfernung Magdeburg-Königsutter	= 63,4 Kilometer

Und setzt einen Blick auf die Seite „Allgemeine Bestimmungen für Reisende“.

Hier steht:

Z u s c h l ä g e f ü r E i l z ü g e :

1. Zone 1-75 Kilometer 3. Klasse 0,25 RM.

„Teurer nicht?“ - Die Wahl ist schnell getroffen. Die Reisegesellschaft fährt mit dem bequemen und schnellen Eilzug weiter.

„Haben wir aber noch Zeit, die Zuschlagkarten zu lösen?“

„Ist ja gar nicht nötig . . . die bekommen wir beim Schaffner im Zug.“

„Ausgezeichnet!“ - fällt ein Durstiger ein - „setzt fehlt uns nur noch ein kühles Bierchen.“

„Werden wir auch gleich haben“ - stellt Georg sachlich fest - „denn Ihr müßt wissen, wenn in der Fahrplanspalte ein Weinglas steht, führt der Zug einen Wirtschaftsbetrieb mit, dann gibt's im Zug zu essen und zu trinken, soviel wie Eure Geldbeutel vertragen . . . Habt Ihr nun begriffen, wie wichtig es ist, das Kursbuch richtig zu lesen? Schon bei dieser kleinen Reise hat sich's gezeigt.“

*

10.25 Uhr! E 142 braust in Königsutter ein.

Herausgegeben vom Reichsbahn-Werbeamt für den Personen- und Güterverkehr,
Berlin C 2, Köllnischer Fischmarkt 5-6.

Bilder: E. G. Hildebrand, Berlin.

Text: H. Miltner, Berlin.

Am Ende die oberlehrerhafte Frage „Habt Ihr nun begriffen, wie wichtig es ist, das Kursbuch richtig zu lesen? Schon bei dieser kleinen Reise hat sich's gezeigt.“

Mit diesem kleinen Ausflug in die Kursbuchkunde wünschen wir allen, die sich auf (Schienen-)Reisen begeben eine gute Sommerzeit!