

116 SEITEN!
+ DVD Lötschbergbahn

Rennsteig-Dampf
Der Lokführer der 94 1292



München-Bremen
Warum D 786/787 kein IC war



BAHNExtra

BAHNExtra

vereinigt mit **BAHN**Epoche

DAS MAGAZIN FÜR DIE FREUNDE DER KLASSISCHEN EISENBAHN

1.2022
Jan./Feb.

EUR 12,90
A: € 14,60
CH: sFr 25,80
Be, Lux: € 14,90
NL: € 15,40
DK: DKR 130,00

Bundesbahn 1949–56 Die frühen Jahre



AUF DER KÖF IN DEN 1970ERN
Plandienst in Südbaden



DR-Alltag nach der Wende

NEUE SERIE: EIN FAN BERICHTET
Reichsbahnalltag 1989–1991



STEILE STRETCKE, STARKE LOKS
Besuch bei der BLS 1960



DAMPF IM LANDE GANDHIS
Indien auf schmaler Spur



PIONIERLEISTUNGEN

DANK WASSERKRAFT

GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80779 München

NEU

Dieses Buch beschreibt die Entwicklung des Wechselstrom-Zugbetriebs in Süddeutschland, beginnend mit der Privatbahn Murnau – Oberamergau und der Altbahn. Bis zum Ersten Weltkrieg kamen die Mittenwaldbahn und die Strecke Salzburg – Berchtesgaden hinzu. In den 1920er Jahren begann die Elektrifizierung der von München ausgehenden Linien. Ab 1933 ging es elektrisch bis Stuttgart, 1935 von Augsburg nach Nürnberg und 1939 wurde Saalfeld erreicht.

240 Seiten · ca. 350 Abb.
Best.-Nr. 53302
€ (D) 49,99



Peter Glanert | Wolfgang-Dieter Richter | Thomas Borbe

WECHSELSTROM-ZUGBETRIEB IN BAYERN, WÜRTEMBERG & BADEN

Band 1: Von den Anfängen 1900 bis 1939



Mit einem Blick auf
die elektrifizierten
Staatsbahnstrecken
in Österreich

VGB | GeraMond
(VERLAGSGRUPPE BAHN)



Best.-Nr. 53288



Best.-Nr. 68119



Best.-Nr. 68108



Best.-Nr. 68109



Best.-Nr. 68054



Jetzt bei Ihrem Fach- oder Buchhändler vor Ort
oder einfach in unserem Onlineshop
www.vgbahn.shop portofrei* bestellen

VGB | GeraMond
(VERLAGSGRUPPE BAHN)

Portofreie Lieferung ab einem Bestellwert von € 15,00 innerhalb Deutschlands, sonst Porto € 3,95 – ins Ausland abweichend

Liebe Leserinnen, liebe Leser,



Mit einem Dampfzug und Bärchen als Lokführer schickte Zeichnerin Annemarie Diederich 1954 Weihnachtsgrüße an die Kleinen. Die Bundesbahn gab die Eisenbahn-Kinderzeitung von 1952 bis etwa zum Ende des Jahrzehnts heraus Slg. Oskar Rabe

wenn diese Ausgabe erscheint, ist die Adventszeit angebrochen und Weihnachten rückt näher. Wer möchte sich da nicht einstimmen auf hoffentlich festliche Tage? Das dachte auch die Deutsche Bundesbahn. Ohnehin schon sehr um ihre Kunden bemüht, wandte sie sich ab 1952 bewusst an den Nachwuchs. Mit Rätseln, Unterhaltung und Eisenbahn-Informationen sollte die frei verteilte Eisenbahn-Kinderzeitung Jungen und Mädchen der Schiene gewogen machen. Und zu Weihnachten – die DB war auf der Höhe der Zeit – gab es für die Kleinen ein passendes Heft; links die Ausgabe von 1954.

Dies ist eine der zahllosen Facetten aus der Frühzeit der DB, unserem Titelthema. Wie gegensätzlich die Jahre 1949 bis 1956 sein konnten, erschloss sich uns bei der Recherche erst nach und nach. Siehe etwa die ambitionierte Fahrzeugbeschaffung bei doch oftmals klammen Finanzen. Mehr zur frühen Bundesbahn erfahren Sie ab Seite 20.

Außerdem nehmen wir Sie mit in die Berge. Am Rennsteig hielt Lokführer Eberhard Mühlhan mit viel Ausdauer 94 1292 am Dampfen (Seite 10), am Lötschberg lief der Betrieb im Jahr 1960 trotz internationaler

Verbindungen noch weitgehend eingleisig. Erleben Sie den Bahnalltag damals im Heft (Seite 82) und den Betrieb in jüngeren Tagen auf zweigleisig ausgebauter Lötschbergstrecke auf der beiliegenden DVD.

Ein bisschen von der Weihnachtszeit klingt in dieser Ausgabe übrigens auch an. Ein Lokführer in Duisburg-Wedau bekam 1976 eine nachträgliche Bescherung (Seite 104), für einen Eisenbahnfreund in Hof (Saale) wurde Weihnachten 1989 zum Startsignal für ein groß angelegtes Reisevorhaben bei der Deutschen Reichsbahn (Seite 106). Mir bleibt bei all dem noch, Ihnen viel Lesefreude und Vergnügen zu wünschen. Danke für Ihren Zuspruch und, ganz im Sinne der Eisenbahn-Kinderzeitung: frohe Feiertage, alles Gute sowie Gesundheit für Sie.

Thomas Hanna-Daoud
Verantwortlicher Redakteur

PS: Jetzt, zu Advent, kommt zudem die Zeit der Jahresrückblicke. Bei BAHN EXTRA erschien da bislang das Bahn-Jahrbuch. Das gibt es auch weiter, nun erarbeitet mit den MODELLEISENBAHNER-Kollegen als MODELLEISENBAHNER Spezial.

Im April 1954 unternimmt der Tagesgliederzug VT 10 501 „Senator“ eine Pressesonderfahrt am Rhein und macht in Lorch Station. Bemerkenswert ist neben dem Design des Fahrzeugs auch das DB-Logo, das sehr dem späteren DB-Emblem ähnelt Reinhold Palm/Archiv der Eisenbahnstiftung



Schienenstar: Die V 200 ist ein Sinnbild der jungen Bundesbahn. Die ersten Jahre der DB, beispielhaft gezeigt in Bildern Carl Bellingrodt/Slg. Brinker

20



32 Viele neue Fahrzeuge präsentiert die Bundesbahn 1953 bei der Deutschen Verkehrsausstellung in München
Helmut Säuberlich



34 Welche Leitlinien hatte die DB bei der Triebfahrzeugbeschaffung? Ein Überblick über Dampf-, Diesel-, Elektrotraktion
A. Dormann/Slg. Löckel/Eisenbahnstiftung



54 1955 liefen noch 51 Prozent der Güter auf der Schiene. Wie entwickelte sich der Gütertransport bei der Bundesbahn?
Paul Trist/DB/Slg. Oliver Strüber

Bahn Extra: Titel – Bundesbahn 1949–56: Die frühen Jahre

ALBUM

20 Die ersten Jahre

32 Der Stand der Technik

42 Auf großer Fahrt

52 Wir empfehlen uns

61 Es steht geschrieben

72 Auf und neben der Schiene

CHRONIK

26 Daten und Fakten

Die wichtigsten Ereignisse 1949 bis 1956

FOKUS

28 Trümmerzeit und ...

Wirtschaftswunder: Die Rahmenbedingungen für die junge DB

34 Neue Ideen, neue Taten

Welche Triebfahrzeuge beschaffte die DB?

44 Für das Fernweh

Viele große Namen, viele berühmte Fahrzeuge: Die Entwicklung des Fernreiseverkehrs

50 Auf dem richtigen Weg?

Die Entwicklung des Nahverkehrs

54 Der Vorsprung schmilzt

Die Entwicklung des Güterverkehrs

62 Beschaulich – beschwerlich

Beispiele von den DB-Nebenbahnen

66 Ein großer Bahnhof

Erinnerungen an Osnabrück Hbf

71 Zeichen der Moderne

Der neue Bahnhof für Ingolstadt

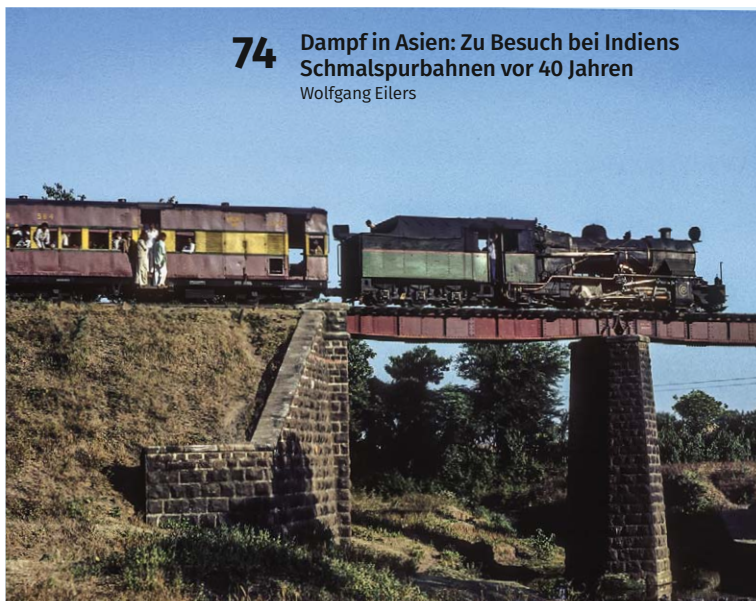


Aufnahmen der Titelseite: Großes Bild: Reinhold Palm/Eisenbahnstiftung (in Szene gesetzte Zugauskunft an renoviertem Schürzenwagen der Bundesbahn in Heidelberg Hauptbahnhof); kl. Bilder der Reihe links, v. o.: Rainer Albrecht, Joachim Bügel/Archiv der Eisenbahnstiftung; v. o.: Hans-Joachim Gilbert, Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung, Dr. Rolf Brüning, Wolfgang Eilers

10 Geradlinig, unbequem, engagiert: Das war der Lokführer Eberhard Mühlen
Rainer Albrecht



74 Dampf in Asien: Zu Besuch bei Indiens Schmalspurbahnen vor 40 Jahren
Wolfgang Eilers



96 Eine kleine Dame namens Edna hatte den Rangierbetrieb in Bad Säckingen im Griff. Erinnerungen an die Kleinlok
Hans-Joachim Gilbert



106 Alles sehen, alles erleben: Wie ein Bundesbürger ab 1989 die Reichsbahn erkundete. Start einer neuen Serie
Markus Lohneisen

Bahn Extra: Bahn Epoche

BESONDERES BILD

6 Ein Gmp in Putbus

ZUFALLSFUND

8 Rechnen mit der Eisenbahn

PERSONEN

10 Lokführer Eberhard Mühlen

REISE

74 Schmalspurdampf in Indien

STREIFLICHT

80 Taten zum Jubiläum der Republik

BETRIEB

88 Die Werksbahn von Wallensen

104 Überraschungsdienst in Wedau

110 D 786/787 – ähnlich wie ein Intercity

ARBEITSWELTEN

92 Die E 251 in Rübeland

96 Eine Köf in Südbaden

GALERIE

82 Besuch bei der BLS 1960

112 Mit der 93 im Taunus

FILM

102 Trans-Amerika-Express

REISEN SPEZIAL

106 Ein DR-Besuch im Dezember 1989

FAHRZEUGE

94 Die Geschichte der 044 397-8

91 Forum | Leserbriefes 114 Vorschau | Impressum

GMP AUF RÜGEN

Eine kostengünstige Kombination

Foto: Will A. Reed/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung; Text: Wolf-Dietger Machel

Ende der 1960er-Jahre konnte man auf der Insel Rügen jeden Tag interessanten Bahnbetrieb verfolgen. Auf der Nebenbahn von Bergen (Rügen) über Putbus nach Lauterbach (Rügen) verkehrte das Güterzugpaar mit Personenbeförderung (Gmp) 9055/9056. Es bediente die Gütertarifbahnhöfe Putbus und Lauterbach (Rügen) – und zwar mit Dampf. 1968 war vor diesen Zügen unter anderem die Lokomotive 52 2678 im Einsatz, die kurz zuvor noch im Bw Pasewalk, aber nunmehr im Bw Stralsund beheimatet war. Das Foto zeigt den Gmp 9056 am 5. Juli 1968 in Putbus; 20 Minuten Aufenthalt hatte die lange Garnitur dort.

Gmp legte die Deutsche Reichsbahn ein, um in der Betriebsführung Kosten zu sparen – genauso wie bei den Personenzügen mit Güterbeförderung (Pmg). Beide Zuggattungen waren vor allem auf Nebenbahnen Bestandteil der Regelfahrplantechnologie. Das geschah zum einen auf Strecken, auf denen der geringe Frachtverkehr gesonderte Nahgüterzüge nicht rechtfertigte. Gelegentlich war auch das Gegenteil der Fall: Mitunter reichten die vorgesehenen Nahgüterzüge nicht aus, um das Gesamtaufkommen auf einer Strecke zu bewältigen. Deshalb wurden Züge, die der Beförderung von Reisenden dienten, für die Mitnahme von Güterwagen zugelassen, also als Pmg oder Gmp gefahren.

Im Kursbuch erkennbar?

Versierte Kursbuchleser können schnell herausfinden, ob in den Fahrplantabellen Gmp enthalten sind. Bei der Deutschen Reichsbahn waren einzelne Nummernreihen bestimmten Zuggattungen zugeordnet, wobei jede Reichsbahndirektion (Rbd) die konkreten Gmp-Nummern selbst festlegte. Allerdings wurden in dieser Zahlenreihe auch sämtliche Nahgüterzüge erfasst, die nicht in öffentlichen Fahrplänen erschienen. Die letzten beiden Ziffern der vierstelligen Zahlen waren bestimmten Einzugsbereichen zugeordnet, sodass Betriebs-eisenbahner rasch feststellen konnten, in welchen Strecken-netzbereichen diese Züge fuhren. Im Bezirk der Reichsbahndirektion Greifswald war nun für Gmp und Nahgüterzüge die Ziffernfolge 90xx – 92xx verbindlich. Passend dazu reiht sich der in Putbus fotografierte Gmp als 9056 ein.

Dagegen sind die Pmg nicht in den Kursbüchern auszumachen, da sie zur Gruppe der Reisezüge gehörten und in den jeweiligen Rbd-Bezirken mit den „reinen“ Personenzügen fortlaufend nummeriert wurden. Ob es sich um Pmg handelte, war folglich nur aus den innerdienstlichen Fahrplanunterlagen zu erkennen.

Die Fachabteilungen in den Reichsbahndirektionen bestimmten auf Grundlage des Fahrgast- und Güteraufkommens, ob die Zuggattung Gmp oder Pmg eingelegt wurde. Ausschlaggebend für den gemischten Zugbetrieb waren nicht zuletzt Streckenauslastungen und Personaleinsparungen. Überwog das Frachtaufkommen und war außerdem Bedarf für die Personenbeförderung vorhanden, entschieden sich die Technologen für die Einlegung von Gmp in den Regelfahrplan. War aber das Güterwagenaufkommen gering oder verkehrten auf einer Strecke zahlreiche zur Mitnahme von Güterwagen geeignete Personenzüge, galt die Zuggattung Pmg als zweckmäßiger. Bei regelmäßig umfangreichem Güterverkehr fuhren ohnehin zusätzlich Nahgüterzüge.


Die Lohnfrage bei Gmp und Pmg

Wenig bekannt ist die Tatsache, dass bei einer Entscheidung zwischen Pmg und Gmp gelegentlich auch lohnpolitische Fragen berücksichtigt werden mussten. Zugpersonal erhielt nämlich für das Fahren eines Gmp Lohn- bzw. Gehaltszuschläge, weil hier der Rangieraufwand wesentlich größer war. Wenn Lohnfonds in bestimmten Bereichen knapp bemessen waren, wurden Pmg-Züge bevorzugt, obwohl das Güteraufkommen die Zuggattung Gmp erfordert hätte.

Äußerlich waren Pmg und Gmp nicht zu unterscheiden. Und wenn ein Zug nun einmal als Gmp oder Pmg in den Regelfahrplan aufgenommen war und zu bestimmten Zeiten keine Güterwagen zu befördern waren, rollte die Fuhr – aussehend wie ein reiner Personenzug – eben ohne Güterwagen ihrem Ziel entgegen. Die festgelegte Zuggattung wurde deshalb nicht geändert.

Wo sind die Personenwagen?

Bleibt abschließend die Frage, an welcher Stelle im Zug die Personenwagen liefen. Die Antwort: unterschiedlich. Gleiskapazitäten und -führungen sowie die Lage der Bahnsteige gaben auf Normalspurstrecken den Ausschlag dafür, ob der Reisezugwagenteil eines Pmg oder Gmp am Anfang, in der Mitte oder am Ende des Zuges eingestellt wurde – im Beispiel des Gmp 9056 in Putbus laufen die Reisezugwagen beispielsweise in der Mitte. Über die örtlichen Regelungen informierten die Zugbildungsvorschriften.

Die Zahl der Gmp und Pmg nahm zwar im Laufe der Jahre ab, ganz verschwanden die beiden Zuggattungen aus dem DR-Alltag aber nicht. Noch beim Übergang zur Deutschen Bahn AG (und kurze Zeit danach) kamen auf einigen Strecken derartige gemischte Züge zum Einsatz. 



Am Freitag, dem 5. Juli 1968, hat es die Stralsunder Lok 52 2678 auf der Insel Rügen mit dem Gmp 9056 zu tun, einem stattlichen Güterzug mit Personenbeförderung. Im Bahnhof Putbus, wo dieses Bild entstand, sieht der Fahrplan 20 Minuten Aufenthalt vor

955 Bergen (Rügen)—Lauterbach (Rügen) und zurück

Stralsund 950		Bergen (Rügen) 950		Rbd Greifswald		Lauterbach (Rügen)		Putbus		Pastitz (w)		Bergen (Rügen)		Stralsund		
ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	ab	an	
3.56	4.27	4.39	7.09	7.37	10.50	12.25	16.16	20.12								
4.46	5.09	5.25	7.37	8.12	11.38	13.07	16.53	20.52								
1207	1067	549	19	9055	11	555	1209	1211	1283	577						
2.	1.2	2.	2.	2.	1.2	2.	2.	2.	2.	2.						
0,0	3.31	5.01	5.33	6.04	7.55	8.12	11.44	13.47	17.06	19.00	21.30					
7,7	3.55	5.01	5.57	6.19	7.55	8.12	12.08	14.11	17.30	19.24	21.54					
9,7	4.00	5.29	6.01	6.32	7.25	9.10	12.13	14.16	17.35	19.29	22.00					
12,0	4.00		6.03					14.34	17.36	19.52						
	4.06		6.09					14.40	17.42	19.58						
km	Rbd Greifswald		Lauterbach (Rügen)		Putbus		Pastitz (w)		Bergen (Rügen)		Stralsund					
	Zug Nr	Klasse	Zug Nr	Klasse	Zug Nr	Klasse	Zug Nr	Klasse	Zug Nr	Klasse	Zug Nr	Klasse	Zug Nr	Klasse	Zug Nr	Klasse
	1208	552	20	1088	9056	556	1210	1212	12	1284	1072					
	2.	2.	2.	1.2	2.	2.	2.	2.	1.2	2.	2.					
0,0	4.23	6.20			10.24		15.49	16.13	17.56	20.42						
2,3	4.29	6.26			10.30		15.55	16.19	18.02	20.48						
4,3	4.31	6.34	9.38	10.22	10.50	12.42	15.57	16.21	18.04	20.32	21.00	22.19				
4,3	4.37	6.40			10.55	12.47	16.02	16.26	18.09	21.05						
12,0	4.59	7.02	10.05	10.49	11.18	13.09	16.25	16.49	18.31	20.59	21.28	22.46				
	5.17	7.09	10.26	11.11					18.37	21.15	22.25	23.00				
	5.62	7.53	11.12	11.46					19.17	21.44	22.53	23.38				

◆ Benutzung nur für Reisende mit Bett- oder Liegekarte

♣ Stralsund Rügendamm

♠ Weischlitz-Putbus

Die Kursbuchtafel vom Sommer 1968 umfasst für die Rügen-Strecke Bergen – Lauterbach Schnellzüge, Personenzüge und als Besonderheit das vormittags verkehrende Gmp-Paar 9055/9056. Mit dem 9056 befindet sich die 52 2678 schon wieder auf der Rückfahrt. Sg. Wolf-Dietger Machel

ZUGBETRIEB ALS LERNHILFE

Mathematik und Eisenbahn

In einer Sammlung fand sich ein Schulbuch aus dem Kriegsjahr 1915. Es enthält eine interessante Aufgabenstellung: Rechnen mit einem Fahrplan der preußischen Staatseisenbahnen. Der Reiz geht noch über die praktischen Rechenbeispiele hinaus

Von Michael Laska/Peter Schrickler/GM

Stellen Sie sich vor, Sie wären ein Schüler der unteren Jahrgangsstufen einer weiterführenden Schule und interessierten sich nebenbei für die Eisenbahn. Das neue Schuljahr beginnt gerade und Sie haben die Schulbücher in die Hand bekommen. Mit einer gewissen Neugier blättern Sie darin herum, auch im Mathematikbuch, wenngleich dieses Fach sich bei Ihnen vielleicht nur mittlerer Beliebtheit erfreut. Doch dann, was ist das? Ihre Augen bleiben auf einer Seite haften, die aus dem Kursbuch zu stammen scheint. Schlagartig legt Mathematik in der Beliebtheitsskala zu. Und das selbst, wenn Sie im Ersten Weltkrieg zur Schule gegangen wären. Sie hätten in engen, fest montierten Holzbänken gesessen, ein Tintenfass vor sich, den Federhalter mit Metallfedern im ledernen Schulranzen verstaut, genauso wie kriegsbedingt ein grobes, mit Margarine bestrichenes Pausenbrot.

Ein Rechenbuch mit Bahnbezug war gut geeignet, den Lernstoff für Jungen attraktiv zu machen

Denn wir befinden uns bei all dem im Jahr 1915. Der Erste Weltkrieg tobt, während daheim der Alltag mehr schlecht als recht weitergeht. In diesem zweiten Kriegsjahr geben Franz Alois Westrick und Gottfried Heine, beide Lehrer am Königlich Paulinischen Gymnasium in Münster, das „Rechenbuch nebst Aufgaben zur ersten Einführung in die Geometrie für höhere und mittlere Lehranstalten, III. Teil“ heraus. Gleich auf Seite 1 stimmt es Sextaner oder Quintaner, wie man damals die untersten Jahrgangsstufen nannte, mit Aufgaben zur Eisenbahn ein. Ein geschickter pädagogischer Schachzug, denn die Eisenbahn begeisterte seinerzeit viele Jungen. Vielleicht auch für Mathematik?

Mit einem vereinfachten Fahrplan der Strecke Münster (Westf) – Norddeich vermittelt das Rechenbuch von 1915 die Grundrechenarten an weiterführenden Schulen. Positiver Zusatzeffekt: Die unteren Jahrgangsstufen lernen auch noch das Lesen von Kursbuchtabellen
Slg. Michael Laska

Aus dem Fahrplan der Eisenbahn.

Münster-Rheine-Emden-Norden-Norddeich.																		
km	1-4	1-4	1-4	1-4	1-3D	1-4	1-4	1-4			1-4	1-4	1-4	1-3D	1-4	1-4	1-4	1-4
—	451	719	1006	1257	126	408	836	1088	ab Münster an	904	1254	231	316	545	722	948	1121	
10	502	730	1019	1267	—	414	842	1102	ab Sprakel ab	—	1243	—	—	534	722	937	—	
15,5	510	738	1027	1271	—	422	850	1112	ab Greven ab	844	1236	213	—	526	722	930	—	
26,4	522	750	1040	129	—	434	862	1126	ab Emsdetten ab	830	1228	200	—	514	722	923	1112	
32,3	529	757	1047	136	—	441	870	1133	ab Mesum ab	821	1215	151	—	506	712	922	—	
38,9	537	765	1055	144	159	449	878	1141	an Rheine ab	812	1206	143	241	456	702	822	1028	
	659	854	1129	281	281	528	1010	1232	an Ibbenbüren ab	788	1026	1226	143	421	640	822	—	
	610	854	1128	226	226	524	1007	—	an Bentheim ab	788	1148	110	—	410	—	752	1012	
	625	921	1156	241	241	543	1020	—	an Oldenzaal ab	704	1104	1236	—	333	—	627	—	
38,9	555	810	—	147	210	502	933	1151	ab Rheine an	810	1156	—	236	450	—	848	1051	
47	605	821	—	159	—	512	941	1202	ab Salzbergen ab	800	1146	—	236	440	—	832	1048	
55,9	616	832	—	210	—	523	955	1212	ab Leschede ab	748	1136	—	—	429	—	823	—	
62,2	624	840	—	219	—	532	1002	1220	ab Elbergen ab	739	1126	—	—	420	—	814	—	
69,9	634	850	—	254	297	543	1013	1228	ab Lingen ab	729	1117	—	200	410	—	804	1026	
79,5	644	900	—	304	—	554	1023	—	ab Geeste ab	716	1106	—	—	356	—	741	—	
90,4	657	918	—	317	297	602	1028	—	ab Meppen ab	708	1054	—	189	348	—	725	1024	
	704	930	—	326	—	616	—	—	ab Hemsens E. ab	655	1045	—	—	333	—	721	—	
	711	937	—	339	—	625	1048	—	ab Haren E. ab	648	1039	—	—	326	—	720	—	
	721	937	—	343	—	624	1058	—	ab Lathen ab	625	1028	—	—	314	—	707	—	
	731	946	—	353	—	645	1107	—	ab Kluse ab	624	1018	—	—	304	—	655	—	
	737	952	—	359	—	652	1112	—	ab Dörpen ab	618	1011	—	—	257	—	649	—	
	748	1003	—	410	—	703	1124	—	ab Aschendorf ab	607	1000	an	—	246	—	627	925	
136,4	755	1011	1242	417	325	711	1132	815	ab Papenburg ab	558	952	1224	1258	238	—	621	917	
145,8	806	1022	1253	428	—	722	1144	825	ab Ihrhove ab	545	941	1214	—	226	—	616	—	
153,4	816	1032	1263	439	352	733	1154	835	an Leer ab	526	930	1200	1239	214	—	604	824	
	955	1240	110	16-6-	405	742	15.6-	924	ab Leer an	—	925	—	1235	—	350	437	834	
	1114	202	200	30,9.	517	905	22,9.	1037	an Oldenburg ab	—	801	—	1119	—	300	310	711	
123,4	821	1036	112	447	406	737	1202	840	ab Leer an	523	926	1158	1235	210	350	558	852	
179,9	858	1109	146	522	427	813	1235	916	an Emden ab	457	850	1122	1214	136	317	523	822	
	1024	1218	302	625	515	1030	124	1022	an Norden ab	357	740	955	1126	1230	207	409	725	
	1045	1239	322	622	531	—	—	—	an Norddeich ab	—	720	938	1110	1206	—	340	702	

Aufgaben.

Fahrpreise. Der Einheitsfuß beträgt für das km bei den Preuß. Staatsbahnen: 1. Klasse 7 ₰; 2. Kl. 4,5 ₰; 3. Kl. 3 ₰; 4. Kl. 2 ₰.

Mindestfahrpreis: 1. Kl. 20 ₰; 2. Kl. 15 ₰; 3. Kl. 10 ₰; 4. Kl. 5 ₰.
(Die km werden nach oben abgerundet.)

Der **Schnellzugszuschlag** (D) beträgt:

für 1-75 km <i>Ab</i> 0,50 in 1.-2. Kl.	für 76-150 km <i>Ab</i> 0,50 in 3. Kl.
" 1-75 " " 0,25 " 3. Kl.	über 150 " " 2,— " 1.-2. Kl.
" 76-150 " " 1,— " 1.-2. Kl.	" 150 " " 1,— " 3. Kl.

1. Lies und erkläre den Fahrplan!
2. Berechne die Entfernungen von einer bestimmten Station zu einer anderen a) nach km; b) nach der Zeit!
3. Stelle die Unterschiede in der Fahrzeit zwischen Personen- und Gil- (D) Zügen fest!
4. Berechne Fahrkartpreise a) einfache; b) mit Zuschlag!



Abgebildet ist ein Fahrplan der Linie Münster – Norden. Der Abdruck entspricht nicht ganz dem Blatt im Reichskursbuch, sondern wurde – wohl zur leichteren Vermittlung – etwas vereinfacht. Verschiedene Umsteigeverbindungen, ein Bahnhof (Steenfelde zwischen Papenburg und Ihrhove) sowie Zugnummern sind entfallen. Für die vier Aufgaben, die es zu lösen gilt, genügen die Angaben im Schulbuch aber völlig.

Grundkenntnisse durch Reisezüge

Mithilfe der Eisenbahn lässt das Rechenbuch die Schüler die vier Grundrechenarten wiederholen und sichert die bisher erworbenen Kompetenzen: Addition und Subtraktion (bei der Berechnung der Entfernungen zwischen den Bahnhöfen anhand der Kilometertabelle), Multiplikation und Division (bei der Berechnung von Fahrkartenpreisen und Zuschlägen). Außerdem wird das Rechnen mit Zeitangaben eingeübt. In heutigen Lehrplänen liest sich das so: Die Schülerinnen und Schüler „nutzen das Prinzip des Messens situationsgerecht, gehen mit den im Alltag verwendeten Größen Geld, Länge, Masse und Zeit reflektiert und rechnerisch sicher um und lösen hierzu Sachaufgaben.“

Im Reichskursbuch trug die Bahn durchs Emsland die Nummer 132 und war als 276,3 Kilometer lange Strecke Soest – Hamm – Münster – Emden – Norddeich mit Kilometrierung ab Soest (Kilometer 0) aufgeführt. Unabhängig von diesen Unterschieden bringen Fahrplan wie Rechenaufgaben den Schülern das kleine Einmaleins des Reiseverkehrs nahe: die flotten D-Züge mit ihren wenigen Unterwegshalten ebenso wie die langsamen Personenzüge, die jeden Halt mitnahmen. Auch die Wagenklassen 1 bis 4 werden vermittelt.

Etwas überraschend wirkt im Vergleich zu heute die erste Aufgabe: „Lies und erkläre den Fahrplan!“, heißt es da. Welche breitgestreuten Antworten mögen daraufhin wohl geäußert worden sein? Auch die folgenden Aufgaben lassen großen Spielraum; die Kinder konnten zum Beispiel wählen, welche und wie viele Relationen sie berechnen wollten. Das erscheint für das strenge Schulwesen eines militärisch geprägten Obrigkeitsstaats wie Preußen sehr frei und wenig gelenkt. So konnte ein Sextaner folgende

Beim Rechnen der Aufgaben ließ das Buch den Schülern überraschend viele Freiheiten

Berechnung zu Aufgabe 4 angestellt haben: „Wie viel kostet eine Fahrkarte von Leer nach Münster in der 3. Wagenklasse des Schnellzugs? Wie viel kostet sie in der 1. Klasse?“ Das Ergebnis: in der 3. Klasse 5,59 Mark und in der 1. Klasse 12,78 Mark. Die Herausforderung lag natürlich darin, den Zuschlag mit einzubeziehen.

Emslandstrecke im Reichskursbuch

Man mag sich fragen, weshalb die beiden Verfasser die Emslandstrecke ausgewählt haben. Da in Preußen die jeweiligen Provinzen für die in ihnen verwendeten Schulbücher zuständig waren, lag es nahe, eine Hauptstrecke der Provinz Westfalen heranzuziehen. Die anderen Münster (Westf) berührenden Hauptstrecken wie Nummer 127 Cöln – Essen – Hamm oder 128 Cöln – Wanne – Münster – Bremen – Hamburg wiesen wesentlich dichteren Verkehr auf und hätten die Materie damit für Kinder unübersichtlicher gemacht, ebenso der Abschnitt Hamm –

Anno 1935, 20 Jahre nach Herausgabe des vorgestellten Schulbuchs, steht Lok 17 287 mit einem Bäderschnellzug am Fernbahnsteig von Norddeich Mole. Die Strecke von Münster (Westf) hierher eignete sich gut für Berechnungen im Unterricht; sie bot weder zu wenig noch zu viel an Zügen, Fahrzeiten, Unterwegshalten
RVM/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Münster der Strecke 132. Auch wenn die Strecke nach Norden nördlich von Rheine in der Provinz Hannover lag, als Arbeitsmaterial eignete sie sich glänzend.

Noch in anderer Hinsicht ist das Schulbuch von 1915 ein interessantes Überbleibsel. Es führt zurück in eine Zeit, in der die Eisenbahn den einzigen überregionalen Verkehrsträger darstellte. Das Lesen eines Kursbuchfahrplans, das die Jungen und vielleicht auch schon manches Mädchen im Unterricht gleich mit erlernten, dürfte ihnen später in so mancher Lage geholfen haben, selbst wenn große Reisen für viele die seltene Ausnahme blieben.

Die gute Verwendbarkeit von Fahrplänen, verbunden mit der allgegenwärtigen Eisenbahn, war wohl zudem der Grund dafür, dass das Beispiel aus dem Ersten Weltkrieg kein Einzelfall blieb. Selbst im Jahr 2021 beziehen Mathematikschulbücher die Eisenbahn mit ein. Anhand eines Auszugs aus dem Ausgangsfahrplan von München Hbf wird den Schülerinnen und Schülern in Bayern etwa folgende Aufgabe gestellt: „Christine will mit dem Zug nach Nürnberg fahren. Wie lange braucht sie mit der schnellsten der hier aufgeführten Verbindungen?“ Stellen Sie sich vor, Ihr Kind sei damit in der Schule „konfrontiert“. Ob das die Begeisterung für die Eisenbahn stärkt? Oder am Ende vielleicht sogar entfacht?

DER THÜRINGER LOKFÜHRER EBERHARD MÜHLAN

Unterwegs mit dem Langen

Die Geschichte der heutigen Museumsdampflok 94 1292 ist und bleibt untrennbar mit ihm verbunden: Eberhard Mühlán. Der Lokführer sorgte sich nicht nur liebevoll um die Maschine, er galt auch als Koryphäe im Betriebsmaschinendienst auf den Thüringer Steilstrecken. Sein trockener Humor war legendär

Von Dr. Franz Rittig

