

Die Bahn und ihre Farben

Als ich klein war, begriff ich schnell, dass Dampflokomotiven meist schwarz waren mit roten Rädern und Gestänge, die Güterwagen hatten meist ein rostrot bis braun, so ähnlich wie Mennige, mit dem sie vielleicht gestrichen waren, und die Personenwagen waren meist grün, vom dunklen Tannengrün bis hin zum bläulichen Petrolgrün. Diese Farbgebung hatte auch einen praktischen Hintergrund, nämlich, dass die Fahrzeuge nicht so schnell dreckig aussahen. Sie hatten meist noch Plumpsklos, aus denen alles auf die Gleise fiel (weshalb man in Bahnhöfen nicht auf's Klo gehen sollte.) Während der Fahrt wurde das, was auf's Gleis fiel dort mehr oder minder fein verteilt und umgab den Zug, wie eine Wolke. Deshalb hatten die silbrigen Türgriffe auch oft eine gewissen Patina und schon kleine Kinder lernten, dass man nach einer Bahnfahrt unbedingt die Hände wachen sollte.

Dann gab es Ausnahmen, nämlich die dunkelblauen Schlafwagen von Wagon Lits, die roten Speisewagen der DSG und besonders luxuriöse blaue Wagen etwa beim Orient-Express, oder aber die Liegewagen von Touropa, mit denen man in den Urlaub fuhr. Daneben gab es im Nahverkehr den roten Schienenbus, den ich sehr schätzte, weil man mit etwas Glück am Zugende auf dem Fahrersitz sitzend hinausschauen konnte, wie die Landschaft vor einem immer kleiner wurde. Dasselbe Rot gab es bei den elektrischen Nahverkehrszügen rund um Stuttgart, mit denen wir mal nach Esslingen fuhren, vorbei an der Maschinenfabrik Esslingen, wo dieser „Rote Heuler“ (wegen seines Geräusches) hergestellt wurde.

Bei den elektrischen Lokomotiven gab viele Grüne, aber auch ein paar Blaue (E 10), die besonders schnell waren, und bei den Diesellokomotiven stach die V 200 mit ihrem Rot heraus, das es auch bei Rangierloks gab.

Man sah einem Zug also schon von Weitem an, ob es ein Güter- oder Personenzug war. Und meist war auch an Hand der Farbe klar, ob es sich um einen Nahverkehrszug (rot) oder um Regionalzüge und Fernverkehr handelte (grün), oder um etwas Besonderes (blau).

Dann entdeckte die Bahn, dass es auch noch andere Farben gab und meinte sich damit schmücken zu müssen. TEEs (Trans-Europa-Express) bekamen Creme und Rot, so wie später auch einige Fernzüge. Im Nahverkehr tauchten die Silberlinge auf, deren Außenhaut aus kreisförmig poliertem Metall bestand. Für die Fernverkehrszüge wurde Weiß Mode, zunächst bei den ICEs (Inter-City-Express, als ob alle Deutschen Englisch könnten), dann auch bei den ICs (Intercity) und schließlich auch bei IRs (Interregio).

Mit den S-Bahnen kam dann in den siebziger Jahren zunächst eine Mischung aus Silbrig oder Creme und Orange. Dann besann man sich wieder darauf, dass Farben auch der Orientierung dienen und lackierte sie in Rot.

Nachdem der Bund die Bestellung des Nahverkehrs den Ländern überließ, meinten diese wieder neue Farben und Designs schaffen zu müssen. Die S-Bahn wurde fast weiß, aber mit farbigen und grauen Flecken, damit man die Türen besser fände. Als ob es Fahrgäste gegeben hätte, die durch die Wagenwand einzusteigen versuchten. Baden-Württemberg meinte die Landesfarben Gelb und Schwarz auf weißen Fahrzeugen anbringen zu müssen, die seither immer ähnlich schmutzelig aussehen, wie die ebenfalls weißen Fernzüge. Die farbliche Unterscheidung zwischen Nahverkehr, Regionalverkehr und Fernverkehr fiel weg.

Nach der Wiedervereinigung durften auch in Westdeutschland die vorher verpönten Doppelstockwagen eingesetzt werden, mal in Rot, mal in Weiß und im Fernverkehr mit einem roten Band, wie bei den ICs und ICEs.

Private Zuganbieter versuchten natürlich ebenfalls durch Farben aufzufallen, etwa die hellgrünen Flix-Züge.

Wenn man in Zukunft mit dem 49.- Euro-Ticket durch ganz Deutschland fahren kann, wird man je nach Bundesland andere Fahrzeugfarben sehen und darf sich jedes Mal überlegen, ob das auch der Zug ist, den man erreichen wollte, weil wohl niemand alle verschiedenen Lackierungen und deren Bedeutungen im Kopf haben dürfte.

Warum man allerdings ein brauchbares bundesweites Konzept der Bedeutung von Farben zu Gunsten eines regionalen Flickenteppichs ersetzt hat, das mag verstehen, wer will. Der Fahrgast möchte eigentlich nur Dreierlei: Pünktliche und verlässliche Verbindungen, faire Preise* und nicht zu enge Fahrzeuge. Wer die bestellt, oder wer die kauft, das ist ihm egal. Wahrscheinlich ging es um lokale Eitelkeiten oder darum, dass ein neuer Chef möglichst sichtbare Veränderungen durchsetzen wolle, egal, ob die sinnvoll sind, oder nicht. Besser wurde das System „Bahn“ dadurch nicht, denn früher konnte man fast alle Fahrzeuge bei Bedarf überall einsetzen, oder sich notfalls Fahrzeuge von anderen leihen. Diese Flexibilität, die dem Kunden zugute kam, ist durch die Mode des bunt gescheckten Flickenteppichs vertan.

*1937 passten alle Preise der Reichsbahn auf eine DIN A 7 Doppelseite, wobei sich der Preis nach der Länge der Fahrt richtete und danach, was für ein Zug benutzt wurde (Personen-, D- oder Schnellzug). Heute richten sich die Preise nach der Uhr

und danach, wie viele Leute um diese Zeit fahren möchten. So kann ein Nahverkehrszug teurer sein, als ein ICE!

Scan eines Kalenders für 1938.

Eisenbahntarif der Deutschen Reichsbahn			
	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Einheitsätze für je 1 km	Pf. 8.7	Pf. 5.8	Pf. 4.0
Militärfahrkarten	—	—	1.5
Eilzugzuschläge		RM	RM
Zone I 1—75 km		0.50	0.25
Zone II 76—150 km		1.—	0.50
Zone III 151—225 km		1.50	0.75
Zone IV 226—300 km		2.—	1.—
Zone V über 300 km		2.50	1.25

Die sich hieraus ergebenden Preise werden bis 1 RM auf 5 Pf., 10 RM auf 10 Pf., über 10—40 RM auf 20 Pf. und darüber hinaus auf volle Reichsmark abgerundet.

Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahre, für die kein besonderer Platz beansprucht wird, werden frei befördert.

Kinder vom 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre werden zum halben Preise befördert.

Fahrausweise. Die Geltungsdauer der Fahrausweise beträgt in der Regel 4 Tage; als erster Tag gilt der Tag der Abstempelung oder, falls diese unterbleibt, der der ersten Lochung.

Für **Hunde**, die von den Reisenden mitgeführt werden, ist der halbe Fahrpreis 3. Klasse für Personenzüge zu entrichten.

Schnellzugzuschläge			
	RM	RM	RM
Zone I 1—75 km	2.—	1.—	0.50
Zone II 76—150 km	3.—	2.—	1.—
Zone III 151—225 km	4.—	3.—	1.50
Zone IV 226—300 km	5.—	4.—	2.—
Zone V über 300 km	6.—	5.—	2.50

Kinder die Hälfte der vorstehenden Sätze

Platzkarten für D-Züge 2.— 1.— 0.50

Bettkarten 25.— 12.50 8.—

Bettkarten ohne Wäsche — — 6.50

122

Für FD-Züge ist außer dem Zuschlag für Schnellzüge ein Sonderzuschlag von 2 RM, über 300 km Entfernung 3 RM in der 1. und 2. Klasse zu zahlen und für PFD-Züge 4 RM, über 300 km Entfernung 6 RM.

Gesellschaftsfahrten. Der ermäßigte Fahrpreis ist mindestens für 8 Erwachsene zu zahlen.

30 $\frac{1}{3}$ % bei einer Teilnehmerzahl bis 29 Erwachsene

50% bei Bezahlung für mindestens 30

Freikarten. 12—19 Erwachsene 1, 20—39 Erwachsene 2, 40—99 Erwachsene 3, für je weitere 50 Erwachsene, auch wenn die Zahl nicht voll erreicht ist, 1 weiterer Teilnehmer frei.

Freilaufkarten. Die Entfernung des Zielortes vom Abgangs-orte muß mindestens 200 km betragen. Die Ermäßigung beginnt ab 200 km mit 20%, steigert sich ab 401 km bei jedem 200-km-Abschnitt um je 10% bis 80%.

Für die Rückreise sind Umwege bis zu einem Drittel Mehr-länge gegenüber der Hinreise zugelassen. Die Karten haben 2 Monate Gültigkeit. Die Fahrt kann auf der Hinreise (Tag der Abstempelung) nur einmal unterbrochen, auf der Rückreise (erst am 7. Tage zulässig) dreimal unterbrochen werden.

D- und Eilzüge sind voll zuschlagspflichtig.

Eisenbahngepäcktarif											
km	Ausgerechnete Gepäckfracht für										Frachtsatz- b. Gewicht über 90 kg für je 10 kg RM
	10 kg	15 kg	20 kg	30 kg	40 kg	50 kg	60 kg	70 kg	80 kg	90 kg	
1-30	0.30	0.30	0.30	0.45	0.60	0.75	0.90	1.10	1.20	1.40	0.15
31-50	0.30	0.30	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	0.20
51-75	0.30	0.45	0.60	0.90	1.20	1.50	1.80	2.10	2.40	2.70	0.30
76-100	0.40	0.60	0.80	1.20	1.60	2.00	2.40	2.80	3.20	3.60	0.40
101-150	0.50	0.75	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	0.50
151-200	0.60	0.90	1.20	1.80	2.40	3.00	3.60	4.20	4.80	5.40	0.60
201-250	0.70	1.10	1.40	2.10	2.80	3.50	4.20	4.90	5.60	6.30	0.70
251-300	0.80	1.20	1.60	2.40	3.20	4.00	4.80	5.60	6.40	7.20	0.80

123