

EISENBAHNGESCHICHTE(N)

Als die ersten Züge fuhren: Am Anfang war die Mehrklassen-Gesellschaft

Bis zum 6. Oktober 1928 gab es bei der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) vier Wagenklassen. Die erste, zweite und dritte Klasse gab es in Schnellzügen und die zweite, dritte und vierte Klasse in einfachen Personenzügen.

Die Einteilung in Klassen war in der hierarchisch gegliederten Gesellschaft des 19. Jahrhunderts selbstverständlich. Die erste und zweite Klasse entsprachen in der Ausstattung den Innenplätzen, die dritte Wagenklasse – zunächst meist noch offen – den Außensitzen der Postkutsche. Die Bahntarife lagen jedoch selbst in der ersten Klasse weit unter den Preisen für einen Platz in der Postkutsche. Das lag vor allem daran, dass es in der Bahn ein viel größeres Sitzplatzangebot gab als in der Kutsche. Dieser Umstand war ein wesentlicher Grund dafür, dass das ältere Verkehrsmittel durch das moderne verdrängt wurde – natürlich nur überall dort, wo das Fahrgastaufkommen den



Einblick in die 1. Klasse im Jahr 1862

Bau einer Eisenbahnstrecke wirtschaftlich rechtfertigte. Die Qualitätsmerkmale der Klassen unterschieden sich deutlich. Die sogenannten Luxuszüge bestanden nur aus Wagen der ersten und ab 1931 auch aus Wagen der zweiten Klasse. Außerdem gehörten Schlaf- und Speisewagen dazu. Schnellzüge führten in der Regel die drei oberen Klassen, Personenzüge und Eilzüge nach dem Ende des Ersten Weltkriegs alle Klassen – mit Ausnahme der ersten. Die beschleunigten Personenzüge der Deutschen Reichsbahn ermöglichten zwischen 1922 und 1928 umsteigefreie Fahrten quer durch Deutschland in allen Wagenklassen.

Wie sah es in der dritten Klasse aus? Bis zum Jahr 1935 war sie ausschließlich mit Holzbänken ausgestattet. Technische Neuerungen, die dem Komfort der Fahrgäste dienten, wurden zunächst nur in den höheren Klassen eingeführt. Dazu zählten Beleuchtung oder Heizung.



Beispiel der alten 1. Klasse der Chiemsee-Bahn von 1887 in Deutschland

Und die vierte Wagenklasse? Diese wurde bereits vor 1900 in Preußen, Sachsen, Mecklenburg und Oldenburg eingeführt, in Süddeutschland Anfang des 20. Jahrhunderts. Der Grund war, auch Geringverdienern das Bahnfahren zu ermöglichen. Genutzt wurde die vierte Klasse zunächst vor allem von der Landbevölkerung, um zum Markt oder in die nächste Stadt zu fahren und umfangreiches Gepäck oder Tiere mitzunehmen. Die Eisenbahnwagen der vierten Klasse waren spartanisch ausgestattet. Bänke gab es lediglich an den Seitenwänden, quer zur Fahrtrichtung, ansonsten gab es nur Stehplätze. Später wurden einfache Lattenbänke zum Sitzen installiert. Anfangs besaßen die Wagen auch oft nur sehr kleine Fenster und viele dieser Wagen fuhren sogar noch ohne Dach.

Die vierte Wagenklasse setzte sich nach und nach bei allen preußischen Eisenbahngesellschaften durch, unter anderem bei der Hannoverschen Staatsbahn im Jahr 1867. Das lag vor allem daran, dass viele Fahrgäste sie nutzten. Gerade nach der Einführung der Fahrkartensteuer am 1. August 1906 und den damit steigenden Tarifen, erhöhte sich die Anzahl der Fahrgäste in der vierten Klasse um acht Prozent, während in den „Polsterklassen“ deutlich weniger Fahrkarten verkauft wurden. Angesichts der wirtschaftlichen Notlage reiste die Mehrheit der Fahrgäste in der preisgünstigen vierten Klasse, bis sie mit dem Fahrplanwechsel am 7. Oktober 1928 abgeschafft wurde. Die vierte Klasse wurde der dritten gleichgestellt und viele vormalige Vierte-Klasse-Wagen als Traglastenabteile der dritten Klasse angeboten. Ausnahme waren die Teile Preußens, die nach dem Ersten Weltkrieg zu Polen gehörten. Dort fuhren noch bis zum Jahr 1934 Wagen der vierten Klasse.

Alle bisherigen Artikel unserer Reihe Eisenbahngeschichte(n) finden Sie als Sammlung zum Download unter

 www.bahn.de/niedersachsen