

Wie gelb war das Gelb?

Eine Betrachtung zur Farbgebung des Triebwagens 138. Von Ralf Kozica

Im Zuge einer Hauptuntersuchung ist der Triebwagen 138 unserer historischen Fahrzeugsammlung farblich neu gestaltet worden. Die bisherige leuchtend grün-gelbe Lackierung wurde in grün-elfenbein bzw. hellgelb verändert. Ebenso ist die Form der schmückenden Ornamente unterhalb der Seitenfenster verspielter geworden. Diese Umgestaltung hat erhebliche kontroverse Diskussionen im Verein, im Verkehrsbetrieb und bei der Fangemeinde ausgelöst.

Es gibt keine Quellen, welche die ursprüngliche Farbigkeit der Magdeburger Straßenbahnwagen Anfang des 20. Jahrhunderts verlässlich beschreiben. Fotos aus der Zeit um 1910 sind schwarz-weiß, brauchbare Farbfilme gab es erst ab den 1930-er Jahren. Fotoamateure verwendeten Farbfilme wegen der hohen Kosten ohnehin sehr selten und auch erst seit den 1940-er Jahren. Immerhin gibt es eine Vielzahl von farbigen Postkarten mit Magdeburg-Motiven, auf denen Straßenbahnen aus der Anfangszeit der Elektrischen abgebildet sind. Für die Herstellung farbiger Postkarten wurde die aufwändige Technik der Chromolithografie verwendet: Vereinfacht gesagt wurden zunächst von einem Fotomotiv Farbauszüge auf Schwarzweiß-Film unter Verwendung farbiger Filter hergestellt. Mit Hilfe der Farbauszüge entstanden Drucksteine, welche die Farben Gelb, Rot und Blau (und Schwarz für die optische Tiefe) zu einer farbigen Ansichtskarte zusammendruckten.

Eine solche Color-Ansichtskarte aus der Zeit um 1900 kann jedoch nicht als fotografisches Dokument bewertet werden, weil bei der Herstellung der Drucksteine dem kreativen Potenzial der Lithografen kaum Grenzen gesetzt waren. Die Ansichtskarten sollten sich schließlich gut verkaufen und mussten deshalb vor allem schön aussehen. So lassen sich auch heute noch bei Auktionshäusern und Sammlern vom gleichen Ansichtskartenmotiv unterschiedliche Farbvarianten finden. Tatsächlich sind auf vielen Postkartenmotiven die Magdeburger Straßenbahnen gelb-rot lackiert!

Der Triebwagen 138 und der Beiwagen 300 sind uns in den 1970-er Jahren in der damaligen elfenbeinfarbenen Straßenbahnlackierung mit grünen Absetzstreifen erhalten geblieben. Auf der Fahrzeugausstellung zum 100-jährigen Jubiläum der Magdeburger Straßenbahn im Jahre 1977 wurden beide Wagen in kräftiger grün-gelber Lackierung, noch ohne Ornamente, erstmals als historische Fahrzeuge präsentiert. Diese Farbgebung stützte sich hauptsächlich auf alte Schwarzweiß-Fotos und mündliche Überlieferungen.

Seit der Anfangszeit des elektrischen Betriebes hatte es in Magdeburg stets das Farbschema Grün-Gelb gegeben. Mit der Idee des bekannten Stadtbaurates Bruno Taut, mehr frische Farben in die Stadtlandschaft zu bringen, kamen schließlich 1924 an den Straßenbahnen die Stadtfarben Grün-Rot in Mode. Dies war jedoch nur von kurzer Dauer. Bereits Mitte der zwanziger Jahre mehrten sich unter den deutschen Verkehrsfachleuten Stimmen, wonach man doch aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit alle Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs in leuchtenden weißen bzw. elfenbeinfarbenen Tönen lackieren sollte, um somit bei Dunkelheit und trübem Wetter eine bessere Erkennbarkeit derselben zu ermöglichen.

Diese unter dem Gesichtspunkt einer zunehmenden Motorisierung auf den öffentlichen Straßen berechnete Philosophie fand später (nach 1933) Eingang in die offiziellen Verfügungen des Reichsverkehrsministeriums.

Aus.: »Drei Drittel von Hundert«, Christoph Rudhard, Heiko Kiep und IGNaH e.V., 1999

Bei der Restaurierung des Triebwagens 38, der aus der ersten Serie elektrischer Triebwagen von 1899 stammt, für eine Ausstellung des Technikmuseums machten sich die Mitarbeiter die Mühe und legten an einem Blech der Plattformverkleidung 18 Farbschichten frei. Diese Anstrengung führte zu dem Resultat, dass zur Zeit der Elektrifizierung der Magdeburger Straßenbahn die Plattformen der Wagen (auch) Elfenbein lackiert waren.

Blicken wir zurück in das Jahr 1915, als Triebwagen 138 in Ammendorf bei der Firma Gottfried Lindner produziert wurde. Lassen Sie einfach Ihrer Phantasie freien Lauf und stellen Sie sich vor, wie an einem schönen Frühlingssonntag Frauen mit Hüten und langen Kleidern, Männer im

Frack und Kinder in Matrosenanzügen einen Ausflug in den Herrenkrug machen. Die Straßenbahn ist überfüllt, deshalb gehen viele Menschen zu Fuß in den Park. Die Sonne scheint, Schönwetterwolken ziehen am Himmel dahin, eine frische Frühlingsbrise rauscht durch die Baumkronen des Parks ... Sehen Sie die Szene?

Sind die Bilder in Ihrer Phantasie farbig oder schwarzweiß? Vermutlich doch schwarzweiß, denn nur so kennen wir die Vergangenheit von überlieferten Fotos und »kinematografischen Aufnahmen«. In Wirklichkeit waren die Bäume auch damals grün und der Himmel blau!

Und wie sahen die Häuser aus? Waren sie farbig gestrichen? Welche Farben gab es damals überhaupt schon? Und welche Farbe hatte denn nun die Straßenbahn?

Heute wird oft der Begriff »RAL-Farben« benutzt. Doch was heißt eigentlich RAL?

Der »Reichs-Ausschuss für Lieferbedingungen« erarbeitete 1927 eine Farbtabelle (RAL-Farbsammlung), um einer Farbe eine eindeutige Zahl zuzuweisen.

Ursprünglich bestand die Tabelle nur aus 40 Farben, später wurde sie auf ca. 210 Farben ergänzt. Der Vorteil ist, dass zwischen Kunde und Lieferant nur mehr eine RAL-Nummer und kein Farbmuster ausgetauscht werden muss.

Um 1940 erfolgte die Umstellung der RAL-Farben auf das vierstellige System, wie es bis heute gebräuchlich ist.

Wir befinden uns mit unseren Straßenbahnwagen aber noch nicht im Jahre 1927, wir schreiben das Jahr 1915.

Das Internet ermöglicht uns einen schnellen Blick zurück in das von Otto Lueger (1843-1911) herausgegebene »Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften«, welches erstmals 1893 - 98 erschien. Die elektronische Edition basiert auf der vollständig überarbeiteten und ergänzten Auflage in acht Bänden von 1904. Mit aufgenommen wurden auch die beiden Ergänzungsbände von 1914 und 1920.

Technikbegeisterung und Fortschrittsgläubigkeit, diese Schlagworte charakterisieren treffend das gesellschaftliche Leben an der Wende zum 20. Jahrhundert. Ein beeindruckendes Zeugnis davon gibt das umfangreiche Techniklexikon von Otto Lueger. In ungewöhnlicher Materialfülle und technischer Genauigkeit widmet sich das Werk dem gesamten technischen Bereich und seinen angrenzenden Wissenschaften.

Wir interessieren uns für das Stickwort »Lack« und lesen erstaunt:

Gegenstände des täglichen Gebrauches, des Luxus u.s.w. werden durch die Lacke mit einer schützenden, den Einflüssen der atmosphärischen Luft, der Feuchtigkeit, dem Staube u.s.w. widerstehenden Decke versehen und erhalten gleichzeitig ein dem Auge gefälliges Aussehen.

Die Lacke werden eingeteilt in:

- 1. Fette Lacke – Lösungen bei hoher Temperatur geschmolzener Kopale, Bernstein, Asphalt und anderer Harze in trocknendem Oel und Terpentinöl; beim Aufstreichen verdampft das Lösungsmittel, während das Harz in Verbindung mit dem trocknenden Oel zurückbleibt und durch das Bestreben des letzteren, aus der Luft Sauerstoff aufzunehmen, Austrocknung erfolgt;*
- 2. Terpentinöl-, Benzin- u.s.w. Lacke, Lösungen der Harze in den genannten Lösungsmitteln;*
- 3. Aetherische oder Spiritus-(Weingeist-)Lacke, Lösungen von Harzen in Aether, Alkohol u.s.w.; bei beiden letzteren Kategorien verdunstet das Lösungsmittel vollkommen und es bleibt nur das Harz als dünne, glanzgebende Schicht zurück.*

Nur die fetten Lacke, die als Bernstein-, Kopal-, Möbel-, Wagen-, Luft-, Außen- u.s.w. -lacke bezeichnet werden, vermögen nach ihrer Zusammensetzung (festes Harz, trocknendes Oel) eine feste elastische Decke zu bilden, den Einflüssen der Atmosphäre, der Nässe, dem Staube, den mechanischen Abnutzungen erfolgreichen Widerstand entgegenzusetzen; sie sind, wie man sagt, »haltbar«, d.h. sie behalten ihre glatte, spiegelnde Fläche längere oder kürzere Zeit, ohne Risse zu bekommen, je nach ihrer Qualität bei. Alle haltbaren Lacke bedürfen, um auszutrocknen, längere Zeit; sie werden wohl alle innerhalb 12–24 Stunden trocken, bleiben aber noch lange Zeit weich, so daß z.B. bei seinen Wagenlacken noch nach acht Tagen durch längeres Verweilen der Hand Eindrücke verursacht werden.

Die Dauerhaftigkeit der besten Lacke ist z.B. bei Eisenbahnwagen mit anderthalb Jahren anzusetzen; im Innern von Gebäuden wird ein solcher Lack zehn und mehr Jahre in seiner ursprünglichen Schönheit erhalten bleiben.

Im allgemeinen kann als Regel gelten, daß, je schneller ein fetter Lack trocken wird, um so geringer seine Haltbarkeit ist; ganz ordinäre, binnen wenigen Stunden oder darunter trocknende Lacke haben eine nur nach Wochen zu bemessende Dauerhaftigkeit; nach dieser Zeit verlieren sie den Glanz, werden matt. Die früher glatte Oberfläche erscheint zuerst mit seinen zarten, dann immer größeren, tiefergehenden Sprüngen bedeckt; nach und nach bekommt die ganze Fläche ein weißliches Aussehen und der Lack löst sich in seinen Teilchen ab. Dies ist das Ende jeden Lacküberzugs, des besten und des billigsten, und nur die Zeit, um diese Veränderungen herbeizuführen, ist verschieden.

Hoppla! Da musste ein fertig lackierter Wagen mehr als 8 Tage trocknen! Und nur eineinhalb Jahre hielt ein guter Lack auf einem Eisenbahnwagen!

Es ist also zu vermuten, dass die Straßenbahnen im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts ganz und gar nicht so frisch und strahlend wie in unserer heutigen historischen Fahrzeugsammlung aussahen, zumal ab 1914 der Erste Weltkrieg erhebliche Einschränkungen für das zivile Leben brachte.

Die chemische Industrie sollte Deutschland siegreich machen, indem sie neuartige chemische Kampfstoffe für die Schlachtfelder im Westen lieferte. Am Ende des Krieges waren Millionen Giftgastote bei allen Kriegsparteien zu beklagen, die Novemberrevolution zwang den Kaiser nebst Gefolge zur Flucht ins niederländische Exil, die Weimarer Republik versprach Demokratie, drohte aber unter der Last gewaltiger Reparationsleistungen immer wieder zu zerbrechen. So makaber es klingt: Die Entwicklung neuartiger Farben und Lacke hatte der Krieg beflügelt!

Und jetzt sind wir in den 1920-er Jahren angekommen. Blicken wir über die Stadtgrenzen Magdeburgs hinaus. In Berlin wird ab 1926 ein großes Projekt vorangetrieben, die »Große Elektrisierung« der Stadt- und Ringbahn mit den sich anschließenden Vorortstrecken. In mehreren Versuchsreihen werden neue, elektrische Triebwagenzüge entwickelt, welche die von Dampflokomotiven gezogenen preußischen Abteilwagen ablösen. Die Umstellung von Dampf- auf elektrischen Betrieb vollzog sich in atemberaubendem Tempo innerhalb weniger Jahre.

Das neue Verkehrsmittel sollte sich gestalterisch von den bisher bekannten Eisenbahnfahrzeugen unterscheiden und von den Fahrgästen als modern und zuverlässig wahrgenommen werden. Die Farbe spielte dabei eine wichtige Rolle:

... Hauptziel aller Bemühungen war jedoch, Fahrzeuge zu präsentieren, von denen eine werbewirksame Ausstrahlung ausgeht. Dazu sollte das äußere Erscheinungsbild beitragen.

Um von dem Grün der bisherigen Fahrzeuge wegzukommen, erhielt die neue Baureihe ganz ausgefallene Farben. Ein unterhalb der Fenster angebrachter schwarzer Zierstreifen als Mittelgurtband teilte den Wagenkasten in eine bordeauxrote Hälfte unten und in eine beigefarbene Hälfte oben. Das Wagendach erhielt einen Anstrich aus Aluminium-Eisenglimmer und die zweite Klasse wurde oberhalb des Zierstreifens blau lackiert. Die Begeisterung über die Farben hielt jedoch nicht lange an. Schon nach kurzer Zeit verloren die Lacke ihren Glanz, wirkten stumpf und verwaschen.

Im Ausbesserungswerk in Niederschöneweide war der Grund der Verwitterung schnell gefunden. Die von der Industrie verwendeten Öllacke waren dem Alltagsbetrieb und den Waschverfahren nicht gewachsen. Um wirksame Abhilfe zu schaffen, unternahm das Werk große Anstrengungen, Farben zu finden, die diesen Anforderungen standhielten und trotzdem lichtecht blieben. Diese Eigenschaften schienen nur Nitrolacke zu haben. Da die Bemühungen weit über die Anstrengungen der Industrie hinausgingen, wurden später bestellte Fahrzeuge nur noch in grauer Grundierung geliefert und gleich in Schöneweide lackiert...

Aus: »Elektrische Triebfahrzeuge der Berliner S-Bahn«, Ekkehard Kolodziej, EK-Verlag Freiburg, 2007

Probleme mit der Außenlackierung

Als recht problematisch erwies sich der Außenanstrich bei den Stadtbahnwagen der ersten und zweiten Lieferserie, für die die Zoellner-Werke sowie die Lackfabrik Warnecke & Böhm verantwortlich zeichneten. Bereits im Sommer 1928 war dem Reichsbahn-Zentralamt (RZA) bekannt, dass die Außenlackierung zum Reißen neigt. Aus einem Schreiben vom 3. September 1928 geht hervor, dass »zur Zeit Versuche im Gange sind, als deren Ergebnis festgestellt werden soll, ob das Reißen der Außenlackierung auf zu sehr beschleunigte Herstellung des Farbanstriches in den Wagenbauanstalten oder auf ungenügende Haltbarkeit der Lacke an sich zurückzuführen ist. Bezüglich der Haltbarkeit des Lackes auf den Türfüllungen ist ganz allgemein zu bemerken, dass Lacke auf Teakholz schwer haften.«

Neben der Rissbildung zeigte sich, dass die Farbtöne, insbesondere der blaue Anstrich der 2. Klasse,

nicht lichteicht waren und der Lacküberzug seinen Glanz verlor. Da kurzfristige Maßnahmen wie der Einsatz von Lackpflegemitteln oder ein teilweiser Neuanstrich wenig Erfolg versprechend im Hinblick auf die Haltbarkeit über einen längeren Zeitraum waren, zog die Rbd Berlin die oben genannten sowie sechs weitere Lackfabriken und das RAW Niederschöneweide zu Versuchsanstrichen auf Blechtafeln heran, wobei den Lackfabriken der Aufstellungsort der Blechtafeln überlassen wurde.

Verbindlich festgelegt für den Außenanstrich wurden die RAL-Farbtöne Nr. 10 für Rot, Nr. 16 für Gelb und Nr. 31 für Blau (Anm.: RAL = Reichsausschuss für Lieferbedingungen). Die chemische Versuchsabteilung des Reichsbahnwerkes Brandenburg West wurde mit der Kurzprüfung der Blechtafeln auf die Haltbarkeit der Anstriche gegenüber alkalisch reagierenden Reinigern beauftragt. Parallel zu den Probeanstrichen auf Blechtafeln wurden seit Juli 1929 auch auf zur Neulackierung anstehenden Stadtbahnwagen Versuchsanstriche nach unterschiedlichen Verfahren ausgeführt. Aus wirtschaftlichen Gründen kamen nur Schnellanstriche in Frage.

Im Rahmen dieser Versuche präsentierte die Lackfabrik Warnecke & Böhm für den Farbton »Stadtbahnblaugrün« einen alternativen Entwurf am Viertelzug 2480/5217, bei dem das 2. Klasse-Abteil mit Streifen abwechselnd in Rot und Gelb gekennzeichnet war.

»Als Ergebnis der Besichtigung des Probeanstrichs der Stadtbahnwagen im RAW Niederschöneweide wurde ... am 31.5.1929 festgestellt:

a) Der Anstrich des _ Zuges 2480/5217 (2. Kl. Mit Streifen abwechseln gelb und rot nach Zeichnung, Vorschlag Warnecke u. Böhm, Anstrichdauer 28 Tage) ist zu beseitigen. Der alte Zustand ist wieder herzustellen, jedoch nicht unter Verwendung des Leinölverfahrens, sondern nach eigenem Ermessen. Für die Wahl der Farbtöne ist die Farbtonkarte des RAL maßgebend ...

b) Auch für die Wahl des Anstrichverfahrens für die übrigen Stadtbahnfahrzeuge sind bei der Besichtigung keine bindenden Vorschriften gegeben worden. Wir (Anm.: gemeint ist das RAW Niederschöneweide) haben nach unserem Ermessen zu handeln. Als Schnellanstriche kommen in Frage:

- Zellstoffanstrich nach Zoellner,
- Holzölanstrich nach Warnecke & Böhm,
- Telluran Naß auf Naß nach Zoellner,
- Vernicit nach Warnecke & Böhm ...

Dem RAW Niederschöneweide stehen nunmehr alle Verfahren frei zur Verfügung – vorbehaltlich unserer Genehmigung.«

Das bis dahin unbekanntes Vernicit-Verfahren sollte erstmals an sechs zum Neuanstrich anstehenden Stadtbahnwagen (Reklamation vom 16. April 1929) erprobt werden. Dazu teilte die Rbd Berlin dem Werk Schöneweide folgendes mit:

a) ... Wir überlassen es dem Werk im Benehmen mit dem M.A.4 (Anm.: gemeint ist das Reichsbahn-Maschinenamt Berlin 4) festzustellen, wann die Fahrzeuge aus dem Betriebe gezogen werden können und ob sie dann im RAW Tempelhof oder im eigenen Werke behandelt werden sollen. ... Als Anstrich empfehlen wir:

b) 3 Fahrzeuge mit Telluran Naß auf Naß, 3 Fahrzeuge mit Vernicit.

So bietet sich zugleich die Gelegenheit, das von Warnecke & Böhm ausgearbeitete Verfahren mit dem schon bekannten Telluran-Verfahren zu vergleichen.«

Auf Grund der Erfahrungen des RAW bezüglich der Anstrichdauer und Haltbarkeit der Farben trat die Rbd Berlin Anfang 1930 für die Einführung ölhaltiger Celluloseanstriche ein, mit der Begründung, sie seien härter und verschleißfester, würden im Film nicht nachdunkeln und den Farbton besser halten. Zudem würden sich die Farbtöne durch Überstreichen mit Butylacetat (Anm.: Ester aus Essigsäure und Butylalkohol) auffrischen lassen. Für die Lackierung der 162 Stadtbahnwagen aus der 3. Lieferserie schlug die Rbd Berlin dann folgendes Verfahren vor:

Zu ungefähr gleichen Teilen sollten die Wagenkästen nach einer Grundierung mit Mennige oder Bleiweiß und anschließendem Spachteln mit einem Leinöl-Standöl-Anstrich auf Vorschlag der Deutschen Waggonbau-Vereinigung (DWW) bzw. einem Nitro-Kombinationsanstrich (möglichst ohne Holzöl) auf Vorschlag des RAW Niederschöneweide lackiert werden. Als Farbkörper wurden Erdfarben gewählt (Ruß für die Grautöne, Hansagelb als lichtechter Pigmentfarbstoff für den Gelb- und Eisenoxid für den Rotton). Auf Antrag beim Reichsbahn-Zentralamt (RZA) konnten auch organische Echtfarben verwendet werden. ...

Aus: »Der Stadtbahner – Berlins legendäre S-Bahn-Baureihe«, Wolfgang Kiebert, transpress Verlag Stuttgart, 2006

Wenn in den von technischem und wissenschaftlichem Fortschritt geprägten 1920-er Jahren derartige Probleme mit der Außenlackierung der S-Bahn-Wagen auftraten, die dem Bestreben nach einheitlichem Aussehen der S-Bahn entgegenwirkten, wie vielfältig war dann wohl das Farbbild der Magdeburger Straßenbahn?

Die Verwendung von Nitrozelluloselacken für die Fahrzeuglackierung setzte sich schließlich durch. Nitrolacke wurden Anfang der 1920er Jahre in den USA als schnelltrocknende Farbe für die Automobilproduktion entwickelt. Bis dahin war die einzige in vertretbarer Zeit (ca. 48 Stunden) trocknende Farbe das so genannte Japan Black, welches zu der berühmten Aussage von Henry Ford führte, man könne seine Autos in jeder Farbe kriegen, solange es nur Schwarz sei. Dies änderte sich erst mit der Einführung eines blauen, Duco True Blue genannten, Nitrolacks von DuPont im Jahr 1923. Nitrolacke wurden dann in der Automobilindustrie bis in die 1950-er Jahre verwendet.

Jedoch galten diese Lacke als vergleichsweise witterungsempfindlich, wenig lichtecht, und wenig beständig gegen Chemikalien, Wasser und Wärme. Das Ergebnis bei den Straßenbahnen war, dass ihr gelber Lack nachdunkelte und zum Teil wie verschmutzt aussah.

Welche Realität zeigen uns nun also die alten Fotos von Straßenbahnen, vor denen das Personal in schicken Uniformen posiert? Gewiss zeigen sie uns nicht den Alltag, denn Fotografie war zumindest noch um 1915 eine aufwändige und kostspielige Angelegenheit. Zum Fototermin brachte man Zeit mit und erschien frisch gewaschen und in sauberer Kleidung. Der Fotograf hantierte mit einer schweren Plattenkamera. An Filme war noch nicht zu denken, das Fotonegativ entstand auf beschichteten Glasplatten. Das Bildmotiv wurde vom Fotografen arrangiert, alle Beteiligten mussten sekundenlang die Luft anhalten und regungslos verharren – bis die Aufnahme endlich im Kasten war.

Unterschiedlich war übrigens auch die Wiedergabe der ursprünglichen Farben des Fotomotivs als Grauwerte auf dem späteren Fotoabzug. Rot wurde oft Dunkelgrau bis Schwarz wiedergegeben, gelborange Farbtöne kippten je nach Intensität des roten Farbanteils nach Weiß oder Dunkelgrau. Dieses Phänomen kann man gut auf Gruppenaufnahmen erkennen, wenn sich beispielsweise Werkstattarbeiter auf dem Depotgelände versammelt haben. Ihre Gesichter sehen manchmal aus, als seien sie gerade von der Arbeit im Kohlebergwerk gekommen. Dabei haben sie sich garantiert vorher für die »fotografische Aufnahme« nicht nur ordentlich gekämmt, sondern vermutlich auch Gesicht und Hände gewaschen.

Die uns überlieferten Fotos sind selten Originalabzüge vom Negativ, sondern oft bereits mehrmals reproduziert. Die Originalabzüge waren übrigens nicht schwarz-weiß, sondern in einem bräunlichen Sepia-Ton gehalten – ein dem chemischen Entwicklungsprozess und dem Verfall der Fotoschicht bei Tageslicht geschuldeter Effekt. Bei einer späteren Reproduktion wurde der rotbraune Ton dann erneut in verfälschten Grautönen wiedergegeben.

Dampfkraft war der Antrieb des Industriezeitalters. Rauchende Schornsteine in den Maschinenbaufabriken und holz- oder kohlegefeuerte Öfen in den Wohnungen dürften die Luft vermutlich stark verschmutzt und dem Lack der Straßenbahnen zugesetzt haben.

Sonntags war die Luft vielleicht etwas klarer, die Taktichte des Fahrplanes etwas großzügiger als an Werktagen – beste Zeit für eine Fotaufnahme. Wenn man sich diese Umstände vergegenwärtigt, lässt sich der Wert von Fotos, die das Alltagsleben in der Stadt zeigen, erst richtig ermessen.

Der neu lackierte Triebwagen 138 erhebt mit seinem aktuellen Erscheinungsbild keineswegs den Anspruch auf Authentizität. Vielmehr zeigt er, wie es einst gewesen sein könnte. Die Beantwortung der Fragen, wie grün das Grün und wie gelb das Gelb waren, bleibt spannend. Das Motto der IGNaH wird einmal mehr unterstrichen: Wir machen Geschichte lebendig! Und an den Gelegenheiten zum Fotografieren hat sich für Fans wenig geändert: Die besten Tage, historische Fahrzeuge der IGNaH abzulichten, sind Samstage und Sonntage. Also dann, wenn Sonderfahrten oder Museumsöffnungstage stattfinden – und überhaupt die ganze Atmosphäre am besten ist!

(Ralf Kozica, April 2009)

